

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE – FURG
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM EDUCAÇÃO AMBIENTAL

GILMAR FREITAS SILVA

A Educação Ambiental na Identificação do Processo de Injustiça Ambiental Vivido
Pelos Trabalhadores Operacionais da Indústria Naval do Rio Grande (RS, Brasil)

RIO GRANDE

2016

GILMAR FREITAS SILVA

A Educação Ambiental na Identificação do Processo de Injustiça Ambiental Vivido
Pelos Trabalhadores Operacionais da Indústria Naval do Rio Grande (RS, Brasil)

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Educação Ambiental - PPGEA da Universidade Federal do Rio Grande - FURG como requisito parcial à obtenção do grau de Mestre em Educação Ambiental. Área de concentração: Educação Ambiental.

Orientador: Prof. Dr. Gianpaolo Knoller Adomilli.

Rio Grande
2016

Ficha catalográfica

S586e Silva, Gilmar Freitas.

A Educação Ambiental na identificação do processo de injustiça ambiental vivido pelos trabalhadores operacionais da indústria naval do Rio Grande (RS, Brasil) / Gilmar Freitas Silva. – 2016.

131 f.

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Rio Grande – FURG, Programa de Pós-graduação em Educação Ambiental, Rio Grande/RS, 2016.

Orientador: Dr. Gianpaolo Knoller Adomilli.

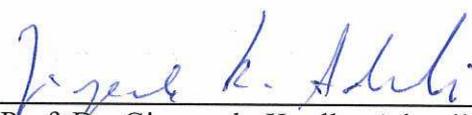
1. Condições de trabalho 2. Educação Ambiental 3. Injustiça ambiental 4. Polo naval 5. Trabalhadores I. Adomilli, Gianpaolo Knoller II. Título.

CDU 316.343.632:504

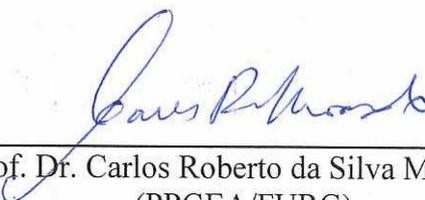
Gilmar Freitas Silva

“A Educação Ambiental na Identificação do Processo de Injustiça Ambiental Vivido Pelos Trabalhadores Operacionais da Indústria Naval do Rio Grande (RS, Brasil)”.

Dissertação aprovada como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em Educação Ambiental no Programa de Pós-Graduação em Educação Ambiental da Universidade Federal do Rio Grande – FURG. Comissão de avaliação formada pelos professores:



Prof. Dr. Gianpaolo Knoller Adomilli
(Orientador – PPGEA/FURG)



Prof. Dr. Carlos Roberto da Silva Machado
(PPGEA/FURG)



Prof. Dr. Angel Manuel Segura Castillo
(UDELAR)

Aos meus pais, Delmar Silva (*in memoriam*) e Hilda Freitas Silva, por além de me proporcionar a vida, ensinaram com amor e disciplina, a vivê-la com dignidade, orientando e iluminando meus caminhos e a minha esposa Santa Lurdes, que com amor e apoio incondicional, instigou-me a lutar pelos meus ideais e princípios, atuando como meta para o aprendizado, através do estudo e a pesquisa.

AGRADECIMENTOS

Neste momento de plena satisfação e alegria, venho expressar sinceros agradecimentos a todas as pessoas, que estiveram presentes durante o longo caminho percorrido na elaboração dessa dissertação, em especial às que incentivaram e colaboraram para o desenvolvimento da pesquisa, principalmente:

A Deus, por ser essencial e colocar as pessoas certas na minha vida, iluminando e direcionando meus caminhos, dando-me capacidade e determinação para investigar, questionar e relatar os problemas socioambientais presentes no cotidiano das pessoas, propondo a reflexão e atitude na busca das soluções;

A Universidade Federal do Rio Grande – FURG, pelo ensino superior e de pós-graduação, público e de qualidade, proporcionando-me as condições necessárias a formação na graduação em Ciências Econômicas, bem como para a conclusão do Mestrado em Educação Ambiental;

Ao meu pai Delmar Silva (in memoriam) e a minha mãe Hilda Freitas Silva, pelas orientações, incentivo e apoio para prosseguir no percurso acadêmico e profissional;

A minha esposa Santa Lurdes que com carinho, dedicação e sabedoria se faz presente em todos os momentos, sendo a certeza que nunca estive sozinho durante às inúmeras caminhadas da minha vida;

A meu orientador Prof. Gianpaolo Knoller Adomilli pela confiança no aceite do desafio do tema proposto, no dialogo e incentivo permanente durante o processo de orientação, proporcionando todo suporte para a construção do trabalho e superação das minhas dificuldades e limitações;

Aos professores do PPGEA, pelo conhecimento compartilhado, a troca de experiências e o aprendizado proporcionado, cujo ensino e metodologias foram fundamentais no desenvolvimento do meu pensamento crítico e autônomo, em especial aos camaradas Carlos Roberto da Silva Machado e Francisco Quintanilha Veras-Neto, que foram os primeiros a me acolher no Programa, num período de incertezas quanto a possibilidade e a viabilidade de voltar a estudar;

Ao líder sindical e todos os trabalhadores que contribuíram com a pesquisa, concedendo as entrevistas, cujos nomes não serão citados, para a preservação do sigilo;

Aos componentes da banca de avaliação da dissertação, por suas críticas e valiosas contribuições.

“O respeito à autonomia e à dignidade de cada um é um imperativo ético e não um favor que podemos ou não conceder uns aos outros (...). É nesse sentido também que a dialogicidade verdadeira, em que os sujeitos dialógicos aprendem e crescem na diferença, sobretudo, no respeito a ela, é a forma de estar sendo coerentemente exigida por seres que, inacabados, assumindo-se como tais, se tornam radicalmente éticos. É preciso deixar claro que a transgressão da eticidade jamais pode ser vista como virtude, mas como ruptura com a decência. O que quero dizer é o seguinte: que alguém se torne machista, racista, classista, sei lá o quê, mas se assuma como transgressor da natureza humana. Não me venha com justificativas genéticas, sociológicas ou históricas ou filosóficas para explicar a superioridade da branquitude sobre a negritude, dos homens sobre as mulheres, dos patrões sobre os empregados. Qualquer discriminação é imoral e lutar contra ela é um dever por mais que se reconheça a força dos condicionamentos a enfrentar.”

(Paulo Freire - Pedagogia da Autonomia)

RESUMO

A presente dissertação está inserida na área de concentração da Educação Ambiental e tem como propósito verificar os problemas socioambientais enfrentados pelos trabalhadores, que exercem suas atividades nas áreas operacionais dos estaleiros do Rio Grande - RS, especificamente em relação às condições de trabalho e moradias como processo gerador de injustiça ambiental, a partir do ano de 2006, com a implantação do Polo Naval. Por meio do nosso referencial teórico, analisamos as políticas de governo, que proporcionaram o renascimento da indústria naval no país e a criação do Polo Naval do Rio Grande, baseadas no projeto do novo desenvolvimentismo, decorrente de um sistema capitalista, que reproduz às injustiças socioambientais, através da injusta relação de poder entre o Capital, representado pelas empresas, que como ente opressor, explora e impõem as condições de trabalho, e o trabalho constituído pelos trabalhadores, que como classe oprimida, aceita estas circunstâncias, levados pelo medo da perda do emprego, vendendo pelo menor preço sua força produtiva. Assim, descrever o tratamento oferecido pelas empresas a esses trabalhadores, durante as atividades laborais e nos locais de moradias, confrontando com os discursos de sua política socioambiental e trabalhista. Também, visando esclarecer às questões pertinentes a pesquisa, utilizamos como metodologia para a elaboração da dissertação, o estudo de caso, através do aporte teórico com análise de livros, revistas e jornais de circulação local e nacional, artigos científicos, periódicos impressos, dissertações e teses que versam sobre o assunto, bem como a realização de pesquisa exploratória, com trabalho de campo e observação participante, acompanhado de registros fotográficos e utilização de entrevistas aberta e semi-estruturadas com oito trabalhadores operacionais dos estaleiros e um líder sindical, representante dos trabalhadores metalúrgicos, que convive com esses problemas nas dependências do Sindicato dos Metalúrgicos e no interior dos pátios das empresas, com objetivo de apreender a história contatada de dentro, sob a perspectiva dos trabalhadores operacionais, que exercem suas atividades nos estaleiros. Portanto concluímos que ocorreu a existência da injustiça ambiental no tratamento proporcionado pelas empresas a seus trabalhadores, tanto em relação às condições de trabalho nos estaleiros, quanto nas condições de habitabilidade das casas e alojamentos.

Palavras-chave: Condições de Trabalho. Educação Ambiental. Estaleiros. Injustiça Ambiental. Moradias. Novo Desenvolvimentismo. Políticas de Governo. Polo Naval. Problemas Socioambientais. Trabalhadores Operacionais.

ABSTRACT

This work is inserted in the assembly area of environmental education and aims to verify the social and environmental problems faced by workers who exercise their activities in the operational areas of the shipyards of Rio Grande - RS, specifically in relation to working conditions and housing as a process environmental injustice generator, from the year 2006, with the implementation of Naval Pole. Through our theoretical framework, we analyze government policies, which provided the revival of the shipbuilding industry in the country and the creation of the Naval Pole of Rio Grande, based on the new developmentalism project, due to a capitalist system that reproduces the environmental injustices by unjust power relations between the Capital, represented by companies, which as oppressive one, explores and impose working conditions and the work made by the workers, who as oppressed class, accepts these circumstances, taken by the fear of loss employment, selling at the lowest price its productive force. So describe the treatment offered by the companies for the workers during work activities and local housing, confronting the speeches of its social and environmental policy and labor. Also, aiming to clarify the relevant issues to research, we used as a methodology for the preparation of the dissertation, the case study, through the theoretical framework with analysis of books, magazines and newspapers of local and national circulation papers, printed periodicals, dissertations and theses that deal with the matter and conducting exploratory research, with fieldwork and participant observation, accompanied by photographic records and use of open interviews and semi-structured interviews with eight operational shipyard workers and a union leader, workers' representative metallurgists, which coexists with these problems in the metalworkers Union of dependencies and within yards of the companies, in order to grasp the story contacted from within, from the perspective of operational workers, who carry out their activities in the shipyards. Therefore we conclude that there was the existence of environmental injustice in the treatment provided by companies to their employees, both in relation to working conditions on construction sites and in the living conditions of houses and apartments.

Keywords: Work Conditions. Environmental Education. Shipyards. Environmental Injustice. Houses. New Developmentalism. Government Policies. Naval Pole. Social and Environmental Problems. Operating Workers.

LISTA DE FOTOGRAFIAS

Fotografia 01 – Cidade do Rio Grande: Porto Velho – Porto Novo – Empresa QUIP/QGI e seu Estaleiro Honório Bicalho.....	19
Fotografia 02 – Superporto: Empresa ECOVIX e seus Estaleiros Rio Grande - ERG1/ERG2- TECON Rio Grande - Zona de Expansão.....	19
Fotografia 03 – Superporto: Complexo Portuário-Industrial – Indústrias de fertilizantes e ao fundo dois estaleiros do Polo Naval -ERG1/ERG2- Orla do Saco da Mangueira...20	
Fotografia 04 - PETROBRAS – Polo Naval do Rio Grande - Entrada do Estaleiro Rio Grande I – ECOVIX – BR-392/RS Km 6.....	29
Fotografias 05 e 06 - Bairro Santa Tereza – Famílias dividem espaço com o Estaleiro Honório Bicalho da empresa QUIP S/A (QGI Brasil).....	39
Fotografias 07 e 08 – Imagens da Vila das Barraquinhas	39
Fotografia 09 – Bairro Mangueira – Placa: BR Transpetro - ATENÇÃO - Dutos Enterrados – Não Escavar – Distrito Industrial – BR-392/RS.....	41
Fotografia 10 - Plataforma P-53, a primeira plataforma montada em Rio Grande, que aparece na planilha de Pedro Barusco, entregue ao MPF.....	59
Fotografias 11 e 12 - Sede da empresa QUIP (QGI Brasil) - Av. Honório Bicalho, nº 11 - Entrada do Estaleiro Honório Bicalho - Ponta sul do Porto Novo.....	61
Fotografias 13 e 14 - Sede da ECOVIX - ENGEVIX Construções Oceânicas S/A - Entradas dos Estaleiros Rio Grande -ERG1/ERG2- No Km 6 da BR-392/RS.....	63

LISTA DE TABELAS

Tabela 01: Rio Grande - RS: Comunidades atingidas pela expansão portuária - (2007-2012).....	40
Tabela 02: Polo Naval do Rio Grande: Estimativa dos empregos diretos criados durante a construção das plataformas.....	52
Tabela 03: Rio Grande - RS: Estimativa da evolução populacional - Período 1991-2015.....	54

LISTA DE QUADROS

Quadro 01: A planilha dos desvios entregue ao Ministério Público Federal.....58

Quadro 02: Identificação dos entrevistados da pesquisa com dados genéricos.....75

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	14
1. A EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA CIDADE DO RIO GRANDE, O PORTO E O DISCURSO DE DESENVOLVIMENTO COM O POLO NAVAL	18
1.1. Cidade do Rio Grande: Ciclos e Discursos de Desenvolvimento	22
1.2. A Indústria Naval e Offshore e o Polo Naval do Rio Grande: A Nova Fase de Desenvolvimentismo e Seus Discursos	28
1.2.1. Antecedentes da Indústria Naval no Brasil e o Polo Naval do Rio Grande.....	30
1.2.2. O Discurso da Importância do Conteúdo Local Para a Indústria Naval e Criação de Empregos.....	34
1.2.3. A Injustiça Ambiental na Cidade: Resultados do Desenvolvimento Que Nunca Aconteceu Para Todos	36
2. POLO NAVAL DO RIO GRANDE NO NOVO DESENVOLVIMENTISMO ..	44
2.1. Paradigmas do Desenvolvimentismo Moderno e Suas Dimensões	45
2.2. A Cidade, as Empresas e a Retórica do Emprego	51
2.3. As Empresas do Polo Naval do Rio Grande	56
2.3.1. QUIP S/A.....	57
2.3.2. ECOVIX – ENGEVIX Construções Oceânicas S/A.....	61
3. A INJUSTIÇA AMBIENTAL VIVIDA PELOS TRABALHADORES NO POLO NAVAL DO RIO GRANDE	65
3.1. As Contradições dos Discursos das Empresas no Tratamento Oferecido aos Trabalhadores Operacionais	66
3.2. Problemas de Habitação nas Casas e Alojamentos dos Trabalhadores	69
3.3. Os Trabalhadores do Polo Naval e a Injustiça Ambiental	73
3.3.1. Os Riscos Ambientais no Trabalho.....	76
3.3.2. As Condições de Trabalho: Fornecimento de Água, Alimentação e a Higiene....	77
3.3.3. As Condições de Trabalho: Acesso e Utilização dos Banheiros.....	80
3.3.4. As Condições de Trabalho: Na Questão da Fiscalização.....	81
3.3.5. As Condições de Trabalho: No Pátio dos Estaleiros e nas Plataformas.....	82

3.3.6. As Condições de Trabalho: O Fornecimento de EPIs para os Trabalhadores.....	84
3.3.7. Precarização das Condições de Trabalho	88
3.3.8. Condições de Infraestrutura nos Estaleiros para os Trabalhadores.....	89
3.3.9. A Geração dos Empregos, Jornada de Trabalho e as Horas Extras.....	89
3.3.10. A Manobra das Empresas, Contratando Trabalhadores de Fora como Local.....	98
3.3.11. O Recrutamento dos Trabalhadores de Outras Regiões do País Pelas Empresas do Polo Naval.....	99
4. CONCLUSÃO.....	103
5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	107
6. APÊNDICE 01: QUESTIONÁRIO PERGUNTADO AO LÍDER SINDICAL SOBRE AS CONDIÇÕES DE TRABALHO OPERACIONAIS OFERECIDOS PELAS EMPRESAS DO POLO NAVAL.....	121
7. APÊNDICE 02: QUESTIONÁRIO PERGUNTADO PARA OS TRABALHADORES OPERACIONAIS LOCAIS SOBRE AS CONDIÇÕES DE TRABALHO OPERACIONAIS OFERECIDOS PELAS EMPRESAS DO POLO NAVAL.....	127
8. APÊNDICE 03: QUESTIONÁRIO PERGUNTADO PARA OS TRABALHADORES OPERACIONAIS ORIGINÁRIOS DE OUTRAS CIDADES SOBRE AS CONDIÇÕES DE TRABALHO OPERACIONAIS OFERECIDOS PELAS EMPRESAS DO POLO NAVAL.....	129

INTRODUÇÃO

A cidade do Rio Grande é formada por ambientes e ecossistemas costeiros, como as Lagoas dos Patos, Mangueira e Mirim, das marismas em regiões como na Ilha dos Marinheiros, das dunas e praias como às presentes no Balneário Cassino, entre outros. Mas também de atividades potencialmente poluidoras, que impactam esses ambientes, exemplos o Polo Naval e indústrias dos mais variados segmentos, como da pesca, produção de fertilizantes, petroquímica, celulose e alimentos, inclusive (SANTOS, 2014) as áreas tradicionais de criação extensiva de gado, nas atividades de monoculturas de pinus, eucalipto, acácia, arroz e soja, que fazem do município e seu entorno, uma grande zona de sacrifício. Portanto, a cidade do Rio Grande (ACSELRAD, 2004b apud SANTOS, 2015) se tornou objeto de uma concentração de práticas ambientalmente agressivas, atingindo os trabalhadores que atuam no chão de fábrica e a população de baixa renda.

Com a retomada da indústria naval e offshore no Brasil, de acordo com Santos e Machado (2013), a cidade do Rio Grande, após longo período de recessão, conforme o discurso hegemônico da classe política e empresarial teve seu cenário econômico modificado pelo aporte de recursos financeiros realizados pelo Governo Federal nas atividades portuárias e navais. Logo, surgiram promessas para a classe trabalhadora, de novas oportunidades e melhores condições de trabalho, conforme reportagem do Jornal Hoje (2011), informando que a indústria naval riograndina, poderia gerar cerca de 48 mil empregos, entre mão de obra direta e indireta.

Todavia muitos tiveram suas expectativas frustradas, quando a grande indústria naval incorporada de tecnologia de ponta, passou a exigir mão de obra experiente e qualificada para os principais postos de trabalho, onde poucos trabalhadores do município puderam ocupar estes empregos, devido à falta de instrução e formação profissional, ocorrendo à necessidade do recrutamento de mão de obra de outras regiões do país, sobrando para a população riograndina os empregos de menor qualificação e remuneração mais baixa.

Este cenário resultou num progresso desordenado, que não gera aumento proporcional de desenvolvimento nas áreas de atendimento fundamentais às necessidades dos trabalhadores e das comunidades periféricas, que poderiam proporcionar estabilidade e melhorias na qualidade de vida.

As políticas do Estado brasileiro implementadas neste período e os esforços despendidos pelo capital financeiro visando à compatibilização das questões socioambientais com o novo projeto desenvolvimentista, baseado (CARVALHO; CARVALHO; DOMINGOS, 2012) em ciclos exógenos de desenvolvimento econômico, com políticas do tipo Top Down¹, fazem o município ficar à margem dos processos decisórios. Essas políticas são aplicadas principalmente no sistema capitalista, cujo fundamento é proporcionar aumento nas metas de crescimento da produção industrial e a criação de infraestrutura, não apresentando de forma prática melhorias nas condições de trabalho e valorização da classe operária, que exercem suas atividades no Polo Naval.

Desse modo, conforme revelam as narrativas dos trabalhadores operacionais dos estaleiros, entrevistados durante a realização da pesquisa, alguns ressaltaram os aspectos negativos desse crescimento, que têm se instalando no município, sendo um falso discurso do “Mar de Oportunidades” para classe trabalhadora. Isso porque, o nível de renda circulante em função dos contratos realizados pelos estaleiros com a Petrobras, para construção das plataformas, não estão sendo reinvestido em benefícios para os trabalhadores da atividade-fim², proporcionando a implantação de um círculo virtuoso de valorização profissional e automotivação. Portanto, critérios objetivos, comuns a homens e mulheres, baseados em mérito, dedicação, assiduidade e antiguidade, assim como condições dignas de trabalho, como proteção a exposição, a agentes físicos, químicos, biológicos e acidentes como queimaduras, quedas, cortes e choques elétricos entre outros.

Por isso, a renda gerada vem sendo acumulado pelos empresários da grande indústria naval, que levam o lucro e deixam os problemas socioambientais a serem sofridos e enfrentados pelos indivíduos, formadores de seus quadros de trabalhadores e pelas comunidades próximas, como às atingidas pelo processo de expansão portuária e às carentes do município.

Neste contexto, a presente pesquisa se insere na área da Educação Ambiental, mais especificamente na linha de pesquisa de fundamentos da EA, e de estudos sobre injustiça ambiental, os conflitos socioambientais, com reflexões socioantropológicas.

¹ Políticas públicas criadas e promovidas pelos Governos brasileiros, geralmente direcionados a outro ente federado, sendo aplicadas de cima para baixo, deixando-o a margem do processo decisório (CARVALHO; CARVALHO; DOMINGOS, 2012).

² É a atividade principal ligada a consecução do objeto da empresa. Essa expressão é utilizada no sentido de designar a atividade que contribui para a obtenção do lucro. São os serviços essenciais realizados pela empresa, atividades nucleares e definitórias da essência da dinâmica empresarial (FEIJO, 2011).

Tem por objetivo, investigar os problemas socioambientais relacionados às condições de trabalho e moradias oferecidos pelas empresas e vivido pelos trabalhadores, que exercem suas atividades nas áreas operacionais dos estaleiros no município do Rio Grande, a partir do ano de 2006, através do confronto dos dados apresentados nos discursos das empresas com o aporte teórico apurado, as narrativas de oito trabalhadores operacionais e de um líder sindical, durante as entrevistas abertas e semi-estruturadas, realizadas na pesquisa.

A implantação do Polo Naval nos levou a considerar essas condições de trabalho e moradias oferecidas pelas empresas, como um processo gerador de injustiça ambiental, que além de promover mudanças significativas nas relações trabalhistas e na conjuntura econômica e social da cidade e região, não foi acompanhado de ações efetivas de governo, que preparasse o município para enfrentar o novo contexto de crescimento e seus reflexos nocivos.

A análise de pesquisa se realizou através da utilização do referencial teórico e das entrevistas realizadas, visando identificar o tratamento despendido aos trabalhadores operacionais do Polo Naval, durante a realização das atividades laborais, verificando as ocorrências de exposição a riscos ambientais e acidentais, bem como nos períodos de descanso, às condições de moradias, oferecidas pelas empresas aos inúmeros profissionais, que migraram de outras regiões do país, na busca de emprego e melhores condições de vida.

Logo, investigar a existência do mecanismo da injustiça ambiental, sobre os grupos de trabalhadores contratados pelos estaleiros do Polo Naval, que se caracteriza pela imposição desproporcional dos danos ambientais a certos indivíduos, que se apresentam com extrema necessidade empregatícia, frente às dificuldades de sobrevivência e a instabilidade laboral, que dotados de poucos recursos financeiros, em comparação com outros trabalhadores, mais qualificados e de melhor nível de renda, aceitam serem explorados, desenvolvendo atividades com riscos, de formas precárias e morar em alojamentos sob condições subumanas.

A injustiça ambiental que caracteriza o modelo de desenvolvimento dominante no Brasil foi o foco das discussões. Além das incertezas do desemprego, da desproteção social, da precarização do trabalho, a maioria da população brasileira encontra-se hoje exposta a fortes riscos ambientais, seja nos locais de trabalho, de moradia ou no ambiente em que circula (ACSELRAD, 2004, p.14).

No processo de contextualizar o discurso hegemônico das empresas, que procura mostrar as vantagens trazidas para a cidade e a preocupação com as causas trabalhistas, comprovar uma série de acontecimentos, que impactam diretamente os trabalhadores da linha operacional, como também, as dificuldades enfrentadas pelos migrantes de outras regiões do país, junto a seus familiares, ao serem expostos a fragilidades e riscos socioambientais, pela falta de moradias dignas para viver, aos conflitos identitários e ao abandono do desemprego, a cada término de projeto construído.

Para atingir os objetivos da pesquisa e desenvolvimento dos argumentos, a dissertação está estruturada em três capítulos.

No primeiro capítulo intitulado “A evolução histórica da cidade do Rio Grande, o Porto e o discurso de desenvolvimento com o Polo Naval” apresentamos a evolução histórica da cidade do Rio Grande e sua ligação com o Porto, bem como, a partir dessa relação, o surgimento dos ciclos e fases de crescimento econômico, que impactaram toda região, atraindo empreendimentos industriais e a migração de pessoas, que buscavam empregos e melhores condições de vida, acontecimentos que voltaram a ocorrer com a presença do Polo Naval.

Também ações de ordem política e econômica, na nova fase do desenvolvimentismo nacional, que geraram a retomada da indústria naval e offshore no país e a criação do Polo Naval do Rio Grande.

No segundo capítulo intitulado “Polo Naval do Rio Grande no novo Desenvolvimentismo” mostramos a formação do Polo Naval do Rio Grande, através das políticas públicas implementadas pelo Governo Federal, alicerçadas no Projeto do Novo Desenvolvimentismo, com seus discursos e reflexos para a classe trabalhadora e o município. Ainda, apresenta a retórica das empresas proprietárias dos estaleiros, quanto a temas que envolvam questões de caráter socioambientais e trabalhistas.

Finalmente, no terceiro capítulo, intitulado “A injustiça ambiental vivida pelos trabalhadores no Polo Naval do Rio Grande” abordamos a relação Capital-Trabalho e seus conflitos de interesses, através do referencial teórico e reportagens produzidas por veículos midiáticos, bem como nas entrevistas realizadas com um líder sindical e oito trabalhadores operacionais dos estaleiros, os quais vivenciaram ou presenciaram de perto, os problemas referentes às condições de trabalho e moradias, para que possamos confrontar os discursos dos empresários, com o aporte teórico e a fala dos trabalhadores nas entrevistas, verificando a ocorrência do processo de injustiça ambiental.

1. EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA CIDADE DO RIO GRANDE, O PORTO E O DISCURSO DE DESENVOLVIMENTO COM O POLO NAVAL

Para compreendermos a atual conjuntura socioeconômica e ambiental da cidade do Rio Grande, com relativo aumento populacional, a partir da migração de numerosos trabalhadores de outras regiões do país, em função das atividades realizadas nos estaleiros do Polo Naval, é fundamental conhecer um pouco da sua história, repleta de acontecimentos no campo político, econômico, social e ambiental, em relação às operações e investimentos realizados no Porto Organizado. Assim, o porto vem projetando a cidade no cenário nacional e internacional, demonstrando desde a fundação, sua importância para as elites locais, formadas principalmente por grupos de políticos e empresários ligados ao setor portuário, que atuam no apoio e manutenção da atual estrutura de poder e processos decisórios, assim como executivos de grandes corporações de empresas, que procuram frente aos benefícios exigidos e ofertados pelo município, se instalarem para desenvolver suas atividades industriais.

Esses benefícios, segundo Santos (2014) surgem através do caráter infernal, que esses empreendimentos apresentam, impondo condições para se instalar na cidade, como foi o caso do Polo Naval, cujo discurso, vem com o pretexto de ser imprescindível para o bem comum e ao desenvolvimento do município e região.

Promete a geração de empregos e a garantia de competitividade das atividades portuárias, permitindo poucas alternativas às pessoas, que deverão suportar os danos socioambientais e as mudanças radicais impostas em suas vidas, cedendo a política de submissão ao Capital, frente à condição de obrigatoriedade, que assume as obras para os trabalhadores e a sociedade.

Portanto, podemos verificar (SANTOS, 2014) no município a existência do mecanismo chamado por Acselrad e Bezerra de “chantagem locacional”, quando a classe hegemônica dominante, dissemina através de discursos midiáticos, notícias construídas sobre as carências e incapacidade do município em gerar desenvolvimento e qualidade de vida, sendo a proposta da grande indústria, a solução para os problemas de emprego e renda. Mas, seguidas das ameaças de levar os investimentos e empregos para outra cidade, caso a sua proposta não seja aceita, ampliando os limites da aceitabilidade dos riscos ambientais, conjugado com outros benefícios sob forma de isenções fiscais, que historicamente se repetem, sempre ao existir o interesse da expansão do capital, através dos grandes projetos industriais no município.

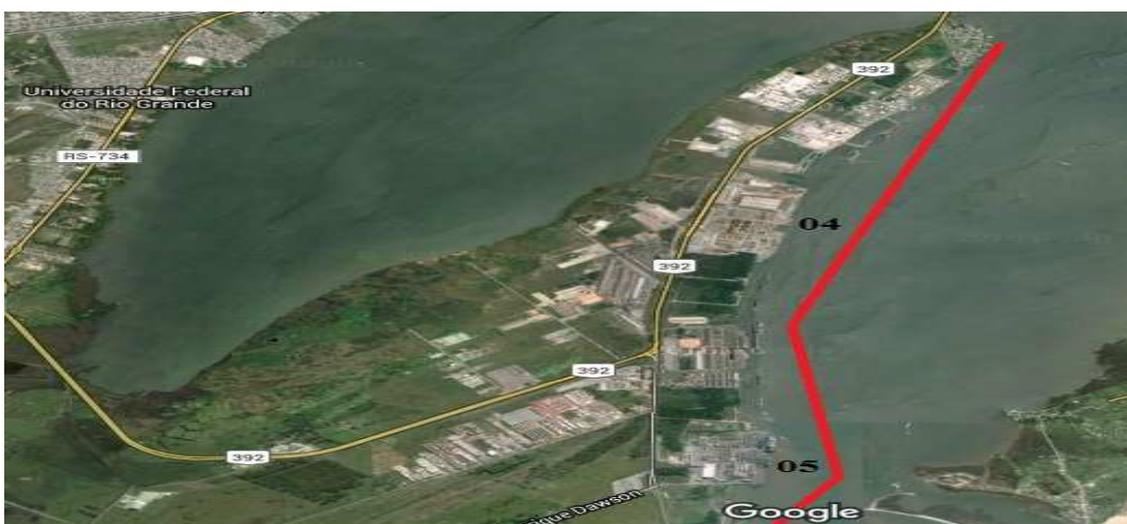
Assim, conforme a SUPRG (2015), o porto marítimo apresenta sua estrutura formada e dividida em quatro áreas que se completam. Inicialmente pela estrutura histórica do Porto Velho e seguido pelo Porto Novo, com o cais comercial, da zona de Superporto e área de expansão, que fez do Porto a principal atividade econômica do município. Assim, é mostrado a sua localização nas fotografias 1 e 2, abaixo:

Fotografia 01 – Cidade do Rio Grande: Porto Velho (01) – Porto Novo (02) – Empresa QUIP/QGI e seu Estaleiro Honório Bicalho (03).



Fonte: Imagens CNES – Google³ 2016. Recorte produzido pelo autor. mar. 2016.

Fotografia 02 – Superporto: Empresa ECOVIX e seus Estaleiros Rio Grande - ERG1/ERG2 (04) – TECON Rio Grande (05) - Zona de Expansão (Linha Vermelha).



Fonte: Imagens CNES – Google⁴ 2016. Recorte produzido pelo autor. mar. 2016.

³ Imagens CNES - Satélite Google 2016. Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/@-32.0387121,-52.0833921,5105m/data=!3m1!1e3>>. Acesso em: 14 mar. 2016.

⁴ Imagens CNES – Satélite Google 2016. Disponível em: <<https://www.google.com.br/maps/@-32.093446,-52.1005153,10204m/data=!3m1!1e3>>. Acesso em 14 mar. 2016.

A história da cidade do Rio Grande, esta estreitamente ligada à história do Porto, uma vez que através da sua evolução histórica, procede-se a uma viagem pela história do município, em suas origens e fases de desenvolvimento, a partir do Século XVIII até os dias atuais (ALTMAYER; CARNEIRO, 2007).

As operações no Porto do Rio Grande influenciaram e seguem influenciando diretamente nas condições socioambientais e econômicas da cidade ao longo do tempo, que apresentou (CARVALHO; CARVALHO; DOMINGUES, 2012) ciclos de desenvolvimento econômico, a partir do final do ano de 1969, com a segunda fase de ampliação do Porto Novo, formando o complexo portuário-industrial, para atender a política dos chamados Corredores de Exportação. O segundo ciclo ocorreu durante a década de 90, com a privatização e transnacionalização desse complexo portuário-industrial e o novo ciclo, no início dos anos 2000, formado pela presença do Polo Naval e Offshore.

Fotografia 03 – Superporto: Complexo Portuário-Industrial – Indústrias de fertilizantes e ao fundo dois estaleiros do Polo Naval -ERG1 e ERG2- Orla do Saco da Mangueira.



Fonte: Produzido pelo autor. Saída de campo. fev. 2016.

Portanto, historicamente, foram repetidos ciclos econômicos, cujas decisões de manutenção estiveram sempre ligadas a agentes políticos e empresariais longínquos e indiferentes às necessidades dos trabalhadores e da população do município, apresentando flutuações caracterizadas por crescimento relativamente rápido, através do considerável aumento na atividade econômica, criando a expectativa de melhores

condições para classe trabalhadora, a fases de recessão⁵, com retração geral das atividades, gerando reflexos nos níveis de emprego, produção e investimentos.

Envolvidos por diferentes contextos históricos, percebem-se os acontecimentos ligados ao Porto influenciando a evolução da cidade e vice-versa, em uma relação de interdependência e troca; um diálogo que se projeta para o futuro, nessa primeira década do Século XXI... (ALTMAYER; CARNEIRO, 2007, p. 29).

A atual conjuntura socioeconômica apresentada na cidade do Rio Grande, a partir da presença do Polo Naval, se compara a outros momentos da história do município, com a implantação de fábricas e indústrias de grande porte. Demonstra que em diferentes épocas, ocorreram fases e ciclos de crescimento econômico semelhantes, com danos socioambientais equivalentes e que promoveram a migração de milhares de trabalhadores de outras regiões do país, na busca de empregos, gerando aumento na densidade demográfica e a formação de comunidades em torno do porto, as quais passaram a viver em áreas de condições precárias, atualmente atingidas pela expansão portuária.

Nestas diferentes épocas, de forma equivalente, se constatou o mesmo tipo de políticas públicas desenvolvimentistas, com forte atuação estatal, cujas decisões são estabelecidas de cima para baixo, não sendo discutido junto às comunidades do município, o seu conteúdo e a forma de aplicação, uma vez que as decisões implementadas por essas políticas, poderá apresentar resultados nocivos, afetando as condições de trabalho e sobrevivência das populações pobres.

Portanto, atendendo apenas aos interesses dos governos e empresários, formando uma concepção, de que as soluções para os problemas do município, devem sempre vir de decisões ou empreendimentos de “salvação” de fora. Essa dependência paralisa a busca de soluções internas, que são permanentes, posto que, a forma como tem se mostrado, no decorrer dos tempos, as soluções externas, dura o tempo necessário aos interesses políticos e empresariais, que quando não mais existem, logo se retiram, levando os benefícios e deixando os impactos socioambientais de toda ordem, a serem vivenciados e sofridos pela classe trabalhadora e a comunidade em geral.

⁵ É fase de retração geral da atividade econômica, que se notabilizaram por ocorrer simultaneamente grande número de problemas de ordem econômica, como aumento do desemprego, redução significativa do rendimento das famílias, queda na produção e da lucratividade das empresas, com aumento de falências e acarretando a queda nos investimentos produtivos (FENDT, 2015).

1.1. Cidade do Rio Grande: Ciclos e Discursos de Desenvolvimento

Nesta parte da dissertação, abordaremos alguns fatos e acontecimentos que influenciaram na formação do município do Rio Grande, como fases e ciclos de transformação da sua conjuntura socioeconômica e ambiental, a partir da presença de empreendimentos industriais, que impactaram as condições de vida da população e seus discursos de desenvolvimento, sempre presentes ao longo dos tempos.

Sendo (ALTMAYER; CARNEIRO, 2007) o berço da colonização gaúcha, a cidade do Rio Grande (ROSA, 2015) esta situada no extremo sul do Rio Grande do Sul, entre a Lagoa Mirim, a Laguna dos Patos e o Oceano Atlântico. Assim, (SUPRG, 2015a) foi fundada em 19 de fevereiro de 1737, pelo brigadeiro José da Silva Paes e segundo Martins (1997) representa o primeiro marco da colonização portuguesa no Estado, (SUPRG, 2015) possuindo uma situação geográfica privilegiada, com fácil ligação ao oceano e ancoragem acessível aos barcos e navios.

O Porto Velho (ALTMAYER; CARNEIRO, 2007) começou a receber melhorias e em pleno funcionamento, fazia crescer a movimentação de embarcações juntamente com as atividades comerciais, que impulsionavam o deslocamento de pessoas de outras regiões, iniciando a formação das primeiras comunidades e a construção de novos imóveis residenciais e comerciais, contribuindo com o povoamento da cidade.

Segundo Vieira (1983 apud ALTMAYER; CARNEIRO, 2007) entre os anos de 1850 a 1920 teve início o período do comércio atacadista de importação e exportação, que se constituía na atividade econômica predominante do município, todavia era dependente das melhorias e condições operacionais do Porto e da Barra do Rio Grande. Assim, (SOUZA; LUCAS; AGUIAR, 2010) a partir do ano de 1870 iniciam-se as obras de infraestrutura no município, com a construção do cais do Porto Velho, tendo (SUPRG, 2015) sua inauguração realizada em 11 de outubro de 1872, que (SOUZA; LUCAS; AGUIAR, 2010) motivou a instalação de indústrias, como a Companhia União Fabril Rheingantz.

Á fábrica têxtil, (SILVA; SILVA, 2011) Companhia União Fabril Rheingantz, fundada em 1873, se instalou no município e foi um marco para a industrialização na cidade. Estimulada pela presença do Porto, proporcionou incremento na atividade econômica do município, gerando urbanização, uma vez que (SALVATORI; HABIAGA; THORMANN, 1989) possuía 120 moradias e uma creche. Logo,

influenciou na mobilidade espacial da população, a partir da criação de novos empregos no município.

A fábrica (SILVA; SILVA, 2011) manufaturava tecidos e tapetes, utilizando lã e algodão, com sua produção voltada para o mercado externo e atendimento ao centro do país, como os Estados de São Paulo e Rio de Janeiro, chegando a empregar, em plena atividade, (SALVATORI; HABIAGA; THORMANN, 1989) no ano de 1910 mais de 1.200 trabalhadores, refletindo no aumento considerável da população no município.

Conforme Pimentel (1944 apud MARTINS; PIMENTA, 2004) a cidade do Rio Grande, apresentava no ano de 1872 uma população de 23.962 habitantes. No censo municipal realizado em 1911, em plena fase comercial, a população do município mais que dobrou, chegando a 44.835 habitantes. Logo, a porcentagem de população urbana era superior a 58%, sendo para a época, um índice expressivo.

Também diversas casas de comércio se instalaram para atender as demandas da população local e de outras cidades, atraindo imigrantes de várias nacionalidades, bem como pessoas de outras regiões do país, causando a formação de novas vilas e comunidades no município. Assim, segundo Costa (1922 apud MARTINS; PIMENTA, 2004) no ano de 1888, o número de edificações no município era de 3.187 estruturas, enquanto que no ano de 1911 o número de estruturas atingia 5.710 construções.

Com o crescimento do comércio, tornou-se intensa a circulação das embarcações no porto, trazendo diversos produtos e influenciando na chegada de mais pessoas, para atender o mercado de trabalho. Dessa forma, a cidade do Rio Grande era o principal ponto de importação e exportação da produção do Estado, (ALTMAYER; CARNEIRO, 2007) e num período de expansão comercial, a transposição da Barra e a falta de calado para o deslocamento dos navios eram obstáculos naturais, que dificultavam a movimentação portuária das mercadorias e do comércio. Também existia a necessidade da expansão física do cais para atender o fluxo de cargas, sendo realizadas obras de aterramento em áreas formadas por banhados e a dragagem para aprofundar as vias navegáveis do porto, removendo parte do fundo do canal de acesso a Barra do Rio Grande.

Segundo a SUPRG (2004 apud ALTMAYER; CARNEIRO, 2007) em 1910 a companhia francesa Compagnie Française du Port de Rio Grande iniciou as obras de fixação da Barra do Rio Grande, através da construção dos dois molhes convergentes, com aprofundamento para 10 metros, utilizando mais de 4 mil trabalhadores e a construção do Porto Novo com um cais de 500 metros de extensão.

A (ALTMAYER; CARNEIRO, 2007) inauguração dos molhes da Barra e do Porto Novo ocorreu em 01 de março de 1915, quando o navio da Armada Nacional “Navio-Escola Benjamin Constant”, transpôs a Barra e ancorou no Porto Novo. Todavia, (SUPRG, 2015a) as operações portuárias somente começaram a ser realizadas, com a inauguração do primeiro trecho do cais de 500 metros, em 15 de novembro de 1915, quando passou a receber o tráfego de navios e outras embarcações.

Portanto, (VIEIRA; VIEIRA, 2004) com a construção do Porto Novo, dos Molhes da Barra e o aprofundamento do calado, no canal de acesso, o porto aumentava as movimentações de embarcações e mercadorias, sendo então, redefinida sua geoestratégia, atraindo indústrias de diversas atividades, como fiação, tecelagem, frigorificação de carnes, pescados e petróleo, redimensionando sua estrutura física e operacional.

A construção do Porto Novo e a regularização da barra com os molhes e o maior calado, dando a Rio Grande a condição de porto marítimo, foram marcos importantes que abriram novas perspectivas de progresso ao município. Em 1905, Rio Grande já contava com 1.092 estabelecimentos comerciais e um grande volume de exportação-importação. Após 1915, as atividades comerciais se expandiram a ponto de abrir caminho ao processo de diversificação industrial (VIEIRA, 1983, p.133 apud ALTMAYER; CARNEIRO, 2007, p. 19).

A influência do Porto para o município, também é demonstrado pela formação das condições socioeconômicas e ambientais da cidade, que por ser o porto de mar, (MARTINS, 2010) mais meridional do Brasil, assumia um papel fundamental para a comercialização dos produtos produzidos no Rio Grande do Sul com outros países. Sendo assim, (SALVATORI; HABIAGA; THORMANN, 1989) o período de industrialização do município, que ocorreu entre os anos de 1920 a 1950, levou a instalação de fábricas e indústrias na cidade, ocasionando aumento na migração de pessoas, as quais buscavam ocupar os postos de trabalho disponíveis e propiciou o escoamento das mercadorias para exportação e importação, gerando reflexos na atividade econômica da região, que apresentava nesse período oscilações (VIEIRA, 1983 apud ALTMAYER; CARNEIRO 2007), alternando fases de crescimento rápido e estagnação, processo que volta a acontecer na atualidade, com a presença do Polo Naval.

O período de industrialização, compreendido entre 1920 e 1950, propiciou um importante fluxo migratório, com operariado industrial clássico, de baixa renda e pouca instrução, o que

favoreceu o processo de marginalização social (SALVATORI; HABIAGA; THORMANN, 1989, p. 33).

No (VIEIRA; VIEIRA, 2004) ano de 1917 começou à instalação do Frigorífico Swift do Brasil, nas áreas de banhados, que fora aterrada no interior do Porto Novo, sendo utilizadas centenas de trabalhadores na sua construção e cuja inauguração ocorreu em 19 de setembro de 1918. Foi (MARTINS; PIMENTA, 2004) uma indústria de capital norte-americano, que chegou a empregar mais de 1.500 operários, visto que abatia até mil reses por dia, possuindo como atividade principal a produção e frigorificação de carnes em larga escala, destinada na sua maior parte ao atendimento do comércio exterior.

De acordo com Costa (2001 apud MARTINS, 2006) a instalação da companhia ocorreu com isenção total do imposto predial ou de qualquer outro que incidisse sobre construções ou benfeitorias que a mesma viesse a realizar, uma vez que a Intendência Municipal considerava excelente o empreendimento para a cidade.

Sua presença, como ocorreu com (CHAGAS, 2014) a fundação da Companhia União Fabril Rheingantz em 1873, provocou novas migrações de pessoas de outras localidades, que buscavam oportunidades de trabalho, proporcionando aumento na densidade demográfica do município, com a ampliação e formação de novas comunidades, como algumas, que se instalaram próximas ao porto. Portanto, a presença do Frigorífico Swift, constituiu um novo marco para cidade, pois estabeleceu uma nova conjuntura socioeconômica e ambiental, influenciando na geração de emprego e renda, associado à participação permanente das atividades portuárias, como ocorreu em outras épocas.

A implantação da Cia Swift do Brasil no Porto do Rio Grande necessitou de muita mão-de-obra não especializada provocando uma migração populacional que desencadeou a formação da Vila dos Cedros, atual Bairro Getúlio Vargas, em área destinada a operações portuárias (SOUZA; LUCAS; AGUIAR, 2010, p. 02).

Assim, segundo Cipriano (2012) o processo de ocupação do território do Terrapleno Oeste do Porto Novo, no município, ocorreu mediante a transformação das condições ambientais pelos estabelecimentos humanos ao longo de muitas décadas, cujas transformações do espaço físico, originaram um espaço socialmente construído e compartilhado entre seus habitantes formando progressivamente o território do Bairro Getúlio Vargas, “a cidade dos estivadores”, em função do vínculo de solidariedade e

sentimentos existenciais compartilhados pelos moradores em torno das atividades portuárias.

Conforme Lopez (1987 apud ALTMAYER; CARNEIRO, 2007), durante os períodos compreendidos entre o início da década de 30 e final dos anos 40, neste a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), as atividades portuárias apresentaram certa retração, reflexo da crise econômica internacional, com países apresentando recessão e baixo nível de investimentos.

Porém, (VIEIRA, 1983 apud ALTMAYER; CARNEIRO, 2007) a partir de 1920, a indústria riograndina passou a sofrer profundas transformações com a modernização tecnológica, produzindo mercadorias industrializadas, principalmente destinadas ao atendimento do mercado externo, aumentando o fluxo das exportações, no período pós-guerra.

Este processo intensificou a migração de trabalhadores para a cidade, que proporcionou o aumento na taxa de urbanização, com o município apresentando em 1940 uma população urbana superior a rural.

A condição urbana do município com atividades industriais, comerciais e de serviços relevantes é precoce em relação ao país. O município em 1940 tinha 76,73 % de população urbana, enquanto no país esta taxa era de 31,23%. Esta determinação é revelada pelo fato que 65,52% dos trabalhadores estavam empregados em atividades do comércio e da indústria enquanto no Brasil esta taxa era de 24,12 %. Os riograndinos necessitavam morar em áreas urbanas (MARTINS, 2010, p. 3).

No (ALTMAYER; CARNEIRO, 2007) início da década de 70, começou a ser implantado na cidade do Rio Grande, o Plano de Expansão Portuária, que fez parte do Programa criado pelo Governo Federal, chamado Corredores de Exportação. Neste período, o povo brasileiro sofria com a opressão exercida pela Ditadura Militar, que elaborou e conduziu esse processo, ampliando a segregação urbana e às desigualdades sócio-espaciais, através da remoção de moradias das populações de baixa renda, que se estabeleceram em diferentes momentos de crescimento econômico do município, em áreas adjacentes ao porto, como ocorreu com os moradores das localidades do Bairro Getúlio Vargas, Santa Tereza, Barraquinhas, Vila Mangueira, Barra Velha e Nova.

Então, conforme DEPREC (1973 apud ALTMAYER; CARNEIRO, 2007) pela condição do Porto do Rio Grande, ser o único porto marítimo do Estado, o Governo Federal determinou que o mesmo fosse o polo principal do corredor de exportação do

extremo sul, sendo desenvolvido um plano de reaparelhamento e aquisição de outras glebas de terra, que foram destinadas ao Complexo Portuário Industrial do Rio Grande (CPIRG), dentro do Plano Diretor do Porto, o qual veio a se chamar Superporto, com uma extensão de 9 Km, com a participação de empresas privadas.

Sendo assim, com o modelo de políticas públicas desenvolvimentistas e a realização de investimentos públicos, o Governo Militar implementou o ciclo de crescimento exógeno no município, cujas prioridades eram atender aos interesses estatais e das grandes corporações de empresários, sem o comprometimento com as demandas sociais⁶, como proporcionar soluções aos inúmeros e emergentes problemas habitacionais, que naquela época, já se faziam presentes no município.

Também, em melhorar a qualidade de vida das comunidades atingidas pela expansão portuária, residentes de áreas vulneráveis, com riscos permanentes e de infraestruturas precárias, além da pressão eminente das remoções de suas casas, havendo a desestruturação completa dos costumes e práticas familiares entre moradores, os quais já tinham desenvolvido sentimentos de identidade e pertencimento ao lugar, tendo seu trabalho próximo às residências, logo apresentando dependências aos ambientes e ecossistemas costeiros da Laguna dos Patos, entre outros, para o sustendo e sobrevivência.

Na Vila Mangueira, a instalação de equipamentos de uso coletivo é do final da década de 1990, pois as administrações portuárias e municipais advogam que a área oferece risco em função da proximidade de terminais e dutos de cargas perigosas. A proximidade do centro da cidade e do acesso a BR-392 que corta o Distrito Industrial, a construção da escola em 1997, a instalação da energia elétrica em 1998 e da água em 2000 com linha de ônibus urbano em 2003 e a inexistência de formalização de projetos para ocupação da área pela SUPRG contribuíram para a intensificação da ocupação e o fracionamento dos terrenos. Um dado relevante é que 12% das moradias tem sua renda proveniente da pesca (MARTINS, 2010, p. 5).

Na (ALTMAYER; CARNEIRO, 2007) década de 80, o Porto do Rio Grande progrediu na quantidade e diversidade das máquinas e equipamentos utilizados nas operações portuárias, todavia poucas foram às diferenças ocorridas em relação às instalações comparando ao anuário de 1976 com o de 1983/84. Já na década de 90, o cenário do porto riograndino apresentou mudanças significativas, quanto às relações de

⁶ Moradores de comunidades carentes da cidade do Rio Grande estão recebendo cerca de mil Bolsas Família, que representa mais de 5% da população do município (SANTOS; MACHADO, 2013).

trabalho e na realização das atividades portuárias, a partir da criação da Lei 8630/93, que determinou as operações portuárias passassem a ser realizadas totalmente pelos operadores privados, sendo que na prática ocorreu à privatização dos terminais portuários.

Hoje, o Porto Organizado apresenta sua importância para a cidade, sendo evidente a relação de reciprocidade com o município do Rio Grande, influenciando setores econômicos e sociais, como a formação das comunidades nas vilas e bairros e questões ambientais, ao longo da sua história. Apresentam-se sempre ligados e dependentes, um ente do outro.

[...] a formação histórica da cidade do Rio Grande e a de seu Porto marítimo são processo indissociáveis, isto é, interdependentes entre si, e que remontam ao início da ocupação do território da cidade. A própria origem do povoado e de seu núcleo urbano avançou tendo o “entorno costeiro” sempre presente (ALVES, 2008 apud CIPRIANO, 2012).

Os processos de transformação ocorridos no município, que proporcionaram mudanças na conjuntura socioeconômica e na capacidade da realização de investimentos públicos, sempre foram reflexos da conjuntura operacional do porto. Em períodos de expansão das atividades portuárias, com o aumento na movimentação de cargas e tráfego de navios, os resultados gerados foram benefícios aos agentes portuários e certos segmentos da indústria e comércio, bem como parte da população, através da geração de empregos. Portanto, períodos de evolução ou retração na atividade econômica do município, sempre dependeram das condições do porto e vice versa.

1.2. A Indústria Naval e Offshore e o Polo Naval do Rio Grande: A Nova Fase de Desenvolvimentismo e Seus Discursos

A implantação do Polo Naval e Offshore do Rio Grande, (APL, 2013) partiu da decisão do Governo Federal, de inicialmente reativar a indústria naval e num segundo momento descentralizá-la do Rio de Janeiro, considerado historicamente como centro industrial naval do país. Sua (PETROBRAS, 2010) criação teve início em agosto do ano de 2006 e contratou cerca de 1.400 trabalhadores diretos, que construíram sua infraestrutura para ser utilizada na construção e reparos de unidades marítimas (offshore), como as plataformas flutuantes usadas na perfuração, produção e apoio, na indústria do petróleo.

Então, (PETROBRAS, 2010) no dia 21 de outubro de 2010, a Petrobras inaugurou o Polo Naval do Rio Grande, com a presença de diversas autoridades, como a do presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva. Sua construção não surgiu por uma simples decisão pontual, mas foi alicerçado por uma sucessão de acontecimentos e políticas de gestão de governo (CARVALHO; CARVALHO; DOMINGOS, 2012) que foram elaboradas e executadas, a exemplo do antigo modelo exógeno de desenvolvimento estabelecido de cima para baixo, que historicamente vem se repetindo no município, deixando as comunidades impactadas pelo novo projeto desenvolvimentista, a margem das decisões.

Fotografia 04 – PETROBRAS – Polo Naval do Rio Grande - Entrada do Estaleiro Rio Grande I – ECOVIX – BR-392/RS Km 6.



Fonte: Produzido pelo autor. Saída de campo. fev. 2016.

Os investimentos realizados pelo Governo Federal no Polo Naval do Rio Grande tiveram como principal foco às indústrias e estaleiros privados, que conforme Foster (2013) seria para promover a retomada da indústria naval e offshore do Brasil, com a construção de plataformas e navios de petróleo para Petrobras.

Embora o discurso fosse à criação de um mar de oportunidades no município, proporcionando a geração de milhares de empregos, não se observou esforços na mesma intensidade, para combater as injustiças socioambientais, que ocorrem com inúmeros trabalhadores operacionais do Polo Naval, que foram relatadas pelos entrevistados durante a realização desse trabalho, bem como nas remoções de famílias das comunidades atingidas pela expansão portuária e (DHESCA BRASIL, 2012) ameaças constantes de transferências para outros locais, sem garantias de direito à moradia digna para viver.

Além disso, no universo do município, as populações periféricas, que vivem em condições precárias e tiveram os problemas relacionados a infraestrutura e acesso a serviços públicos dificultados, tendo suas necessidades básicas negligenciadas pelos Governos, que se sucedem a vários anos.

Portanto, na sequência deste capítulo, apresentamos uma série de fatos, ações e decisões do Governo Federal, que antecederam a retomada da indústria naval e a criação do Polo Naval do Rio Grande. Também, a injustiça ambiental sofrida pelas comunidades atingidas pelo processo de expansão portuária, principalmente as localizadas próximas ou dentro dos locais, onde atualmente se encontram construídos os estaleiros.

1.2.1. Antecedentes da Indústria Naval no Brasil e o Polo Naval do Rio Grande

A recuperação da indústria naval brasileira, segundo Foster (2013) começou a ocorrer, a partir de 2003, fomentada pelos contratos de construção de plataformas e navios firmados entre a Petrobras e as empresas proprietárias dos estaleiros. Também pela descoberta de indícios da existência de petróleo na costa atlântica brasileira em agosto de 2005 e a possibilidade de explorá-lo na camada pré-sal no campo de Parati, na Bacia de Santos, pela Petrobras e a confirmação em julho de 2006 das jazidas nos campos de Tupi, entre outras.

Portanto, a ocorrência de alguns acontecimentos, bem como decisões e legislações implementadas pelo Governo Federal, direcionadas ao favorecimento da grande indústria naval, antes e durante o processo de recuperação, serviram de sustentação para a criação do Polo Naval do Rio Grande, influenciando na relação entre Capital e trabalho, repercutindo nas condições laborais, pelos quais os operários dos estaleiros riograndinos estão sujeitos. Assim, seguem abaixo alguns desses eventos:

A criação da (BRASIL, 1993) Lei nº 8630 (Lei de Modernização dos Portos), em 25 de fevereiro de 1993, que determinou a privatização dos terminais portuários, passando a ser operados totalmente por empresas da iniciativa privada, criando um novo modelo portuário no país. Esta foi revogada pela Lei 12.815 de 2013.

No caso da Petrobras, diz Foster (2013) que em agosto de 1997, foi sancionada a Lei 9.478 (Lei do Petróleo), que estabeleceu a quebra do monopólio das atividades de exploração e produção de petróleo no Brasil e adoção do modelo de concessão para essas operações. Esta lei instituiu a ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis) como órgão regulador e responsável pela criação de diretrizes, como a

exigência de conteúdo local nos editais, determinando essa política para todo setor de petróleo e gás no país.

Então, (FOSTER, 2013) em 2002, com o cenário econômico do país, ainda desfavorável, foi realizada a licitação internacional para a construção de duas plataformas de petróleo, a P-51 e P-52, ambas para Petrobras. No início de 2003, após pressão de vários segmentos da sociedade, muitos ligados à construção naval, como sindicatos e empresários, o recém-eleito Presidente da República Luiz Inácio Lula da Silva, decidiu pelo cancelamento da licitação internacional das duas plataformas, criando no seu governo políticas para recuperar a indústria naval brasileira, iniciando um novo processo licitatório, onde os serviços de engenharia, construção e montagem deveriam ser realizados totalmente no Brasil, com requisitos específicos de conteúdo local mínimo para cada atividade.

Esta decisão, segundo Carvalho (2011) foi determinada, principalmente pelos altos custos, que a Petrobras despendia com afretamentos de embarcações, bem como pela intenção da Transpetro, em renovar e expandir a sua frota de navios, pois com a descoberta de novos campos de petróleo e gás natural em águas profundas, haveria a necessidade de um número maior de navios para apoio e construção de novas plataformas para exploração do petróleo, bem como pelas mudanças ocorridas com a política de conteúdo local realizadas pela ANP (Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis).

Também, segundo Foster (2013) em 19 de dezembro de 2003, foi criado o Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás Natural (Prominp), cujo slogan era “Tudo que pode ser feito no Brasil tem que ser feito no Brasil”, pelo Decreto Lei nº 4.925, que centrado nas áreas de petróleo e gás natural, foi considerado um marco para a recuperação da indústria naval e offshore no país, uma vez que tinha por objetivo potencializar a participação da indústria nacional no fornecimento de bens e serviços, de forma competitiva e sustentável, na realização de projetos de petróleo e gás, atendendo as demandas nacionais e do exterior.

Deste modo, (FOSTER, 2013) concretizar os investimentos do setor de petróleo e gás natural em oportunidades de crescimento para a indústria nacional de bens e serviços, gerando empregos, riquezas e divisas para o país, estabelecendo um novo caminho de crescimento com capacidade de agregar conhecimentos e inovação tecnológica para a indústria. Portanto, a partir desta data, a contratação de novos navios e plataformas de petróleo deveria ser realizada junto aos estaleiros nacionais, passando

essas contratações a fomentar os diversos elos da cadeia de fornecedores de materiais, equipamentos e serviços da construção naval e offshore do país.

A Transpetro (2015), subsidiária integral da Petrobras, que une as áreas de produção, refino e distribuição do Sistema Petrobras, tendo (FOSTER, 2013) em 2004 perspectivas de aumento na produção de petróleo nas áreas do pré-sal, lança o Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef), dividido em duas fases. O Promef I, referente à primeira fase, teve seu lançamento em 10 de outubro de 2005 e tinha a previsão da construção de 23 navios. O Promef II, referente à segunda fase, teve seu lançamento em 26 de maio de 2008 e tinha a previsão da construção de 26 navios. Esse programa é considerado o alicerce da retomada da indústria naval brasileira, uma vez que encomendou a estaleiros nacionais a construção de 49 navios e 20 comboios hidroviários, com exigência superior a 65% de conteúdo local.

Na cidade do Rio Grande, segundo Foster (2013) em maio de 2006, começou a construção do dique seco, que estava incluso nos projetos realizados pelo Prominp, através dos estudos de viabilidade de um novo dique seco no Brasil, projetando as demandas para construção e docagem de navios e plataformas nos diques pelo país, é considerada (PETROBRAS, 2010) a principal instalação do Polo Naval do Rio Grande.

A instituição (BRASIL, 2007a) do PAC – Programa de Aceleração do Crescimento, em 22 de janeiro de 2007, com uma (RODRIGUES, 2007) previsão de investimentos totais na ordem de R\$ 503,9 bilhões, neste período. O programa visava estimular o crescimento acelerado da economia brasileira, através da retomada de planejamento e a execução de grandes investimentos em obras de infraestrutura. No atendimento às áreas social e urbana e no campo energético, a realização de investimentos na geração e transmissão de energia elétrica, petróleo e gás natural, solucionando carências e removendo obstáculos ao crescimento econômico sustentável do país.

Na Petrobras, (FOSTER, 2013) em 21 de fevereiro de 2008, é aprovado o terceiro Programa de Renovação da Frota de Embarcações de Apoio Marítimo – Prorefam, que previa a contratação de estaleiros brasileiros, no período de 2008 a 2014, para a construção de 146 embarcações de grande porte, para apoio nas atividades de exploração e produção de petróleo e gás natural. Também em setembro de 2008, a Petrobras, começa a produção de petróleo na camada pré-sal, que estabeleceu novas possibilidades à indústria de óleo e gás no Brasil.

A segunda etapa do Programa de Aceleração do Crescimento, o PAC 2, (BRASIL, 2011) foi lançado em março de 2010, mas com previsão para começar a ser desenvolvido, a partir de 2011 até 2014. O programa prometeu investimentos na ordem de R\$ 955 bilhões até 2014, que além de dar continuidade às ações já desenvolvidas, incorporaria ações de infraestrutura social e urbana, visando enfrentar os grandes problemas das cidades brasileiras, incentivando maior parceria com os estados, municípios e iniciativa privada.

Portanto, através destes destaques de antecedentes, podemos verificar a criação de leis e políticas públicas, promovidas pelo Estado brasileiro, voltadas a recuperação da indústria nacional, principalmente do setor naval. Neste discurso, se destaca a importância dos vultosos investimentos públicos destinados ao desenvolvimento da indústria naval, que na nossa perspectiva beneficia as grandes corporações econômicas privadas, com argumentos de estar promovendo o fortalecimento da indústria nacional e o desenvolvimento do país, com a criação de milhares de empregos e aumento na renda da população.

As políticas públicas desenvolvimentistas do PAC um e dois, criadas pelo Governo Federal, cuja retórica marcada pela promessa de estimular o crescimento acelerado do país, através de investimentos em mega-obras de engenharia, criando infraestrutura e atendendo às áreas carentes da sociedade brasileira, na prática tem-se verificado muito diferente da propaganda oficial.

Segundo Castro (2014), no PAC 2, existem obras inacabadas e outras que nem saíram do papel, sendo apenas 12% às que foram entregues. No caso da Petrobras, conforme MPF (2014), às investigações realizadas na Operação Lava Jato⁷, pelo Ministério Público Federal e Polícia Federal, foi constatado bilhões de reais em recursos públicos desviados de seus cofres, para favorecimento ilícito das grandes empreiteiras organizadas em cartel, que pagavam propinas para altos executivos da estatal e outros agentes públicos. O valor da propina variava de 1% a 5% do montante total de contratos bilionários superfaturados.

⁷ A Operação Lava Jato é a maior investigação de corrupção e lavagem de dinheiro do Brasil. A investigação apura o esquema bilionário de desvio e lavagem de dinheiro e evasão de divisas, envolvendo a Petrobras. Teve a primeira fase ostensiva deflagrada em 17 de março de 2014 sobre as organizações criminosas dos doleiros e Paulo Roberto Costa, sendo cumpridos pela Polícia Federal, 81 mandados de busca e apreensão, 18 mandados de prisão preventiva, 10 mandados de prisão temporária e 19 mandados de conduta coercitiva, em 17 cidades de 6 Estados e no Distrito Federal (MPF, 2014).

1.2.2. O Discurso da Importância do Conteúdo Local Para a Indústria Naval e Criação de Empregos

Um dos discursos mais fortes, produzidos e publicitados pelo Governo Federal é que (FOSTER, 2013) a política de conteúdo local⁸ realizada em conjunto com a Petrobras, tem beneficiado a indústria naval brasileira e aos municípios, uma vez que vem desenvolvendo a indústria nacional fornecedora de bens de capital e de serviços, sem reserva de mercado, determinando aos fornecedores brasileiros, participantes de licitações, a apresentação de preços competitivos e qualidade nos produtos, compatíveis aos padrões internacionais de qualidade e competitividade. Assim, (PETROBRAS, 2013) a construção de navios e plataformas dentro do país, está ocorrendo com eficiência, sempre buscando o equilíbrio entre os custos e prazos de entrega.

Conforme Foster (2013), o Brasil adotou o estabelecimento desse conteúdo para a indústria do petróleo, nos leilões de blocos exploratórios realizados pela ANP, com crescentes exigências de conteúdo local, em atividades de exploração e produção de petróleo e gás natural. Então, a partir de 2003, o Governo Federal através do Ministério de Minas e Energia, determinou metas de conteúdo local crescentes para a indústria naval, visando aquisição de produtos de fornecedores domiciliados no país, tendo às plataformas de petróleo P-51 e P-52 como marco desta prática.

Todavia, (FOSTER, 2013) somente em 2005 na sétima rodada de licitações, que essas condições contratuais sofreram alterações, passando a apresentar, além dos percentuais mínimos, critérios com percentuais máximos na fase de exploração e na etapa de desenvolvimento, bem como mudanças no método de comprovação e aferição. Assim, ficou determinado, que o menor percentual de conteúdo nacional seria de 37% para a exploração em áreas como cessão onerosa, do pré-sal, podendo a chegar a 80% nos casos de dutos de escoamento rígidos e flexíveis.

Então, (PROMINP, 2013) em 2007, a ANP criou regras de certificação, cujo objetivo era determinar as condições legais para a medição do conteúdo local, onde entidades (certificadoras) por ela credenciadas seriam responsáveis pela medição e certificação do conteúdo, conforme metodologia desenvolvida pelo Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás Natural – Prominp.

⁸ O conteúdo local se constitui de um conjunto de materiais, equipamentos, sistemas, subsistemas e prestação de serviços, inclusive softwares, produzidos dentro do território brasileiro, para atender o setor de petróleo e gás natural no país (ANP, 2007).

De acordo com Foster (2013) com o objetivo de registrar e padronizar a forma de medição do conteúdo local, proporcionando maior precisão no cálculo dos bens realmente construídos no país e serviços prestados, de fato por profissionais brasileiros, a Organização Nacional da Indústria do Petróleo (Onip) criou a Cartilha de Conteúdo Local, apresentando metodologia, sistemática, aferição e auditoria para apuração do conteúdo local de bens e serviços, estabelecidos na cadeia e sistemas associados ao setor de petróleo e gás natural. Na sua metodologia, são considerados os insumos e componentes de produção, para a realização do cálculo dos bens, e serviços efetivamente prestados por profissionais brasileiros.

Porém, no nosso entendimento, a política de conteúdo local implementada no Brasil, na prática, não foi eficiente, como anunciado pelo Governo Federal e a direção da Petrobras, uma vez que aconteceram inúmeros atrasos nas construções e entregas das plataformas de petróleo, como registrado pelo G1 Globo.Com (2014). Os investimentos de quase R\$ 8 bilhões realizados no Polo Naval de Rio Grande apresentaram atrasos de agilidade na construção dos oito cascos de plataformas. Isso motivou a vinda da presidente da Petrobras, Maria das Graças Foster, à cidade, para conferir às obras no Estaleiro Rio Grande. Além dos atrasos, tiveram plataformas, que apresentaram custos, muito mais elevados, para as construções no país.

Em uma matéria de Bruno Villas Bôas, com o título “Custo de plataformas no Brasil chega a dobrar e ameaça exploração do pré-sal”, publicado no Jornal O Globo, na edição do dia 02 de novembro de 2008, pode comprovar que o discurso hegemônico político e econômico, afirmando que às construções das plataformas realizadas no país, utilizando a política de conteúdo local, foram com eficiência, equilíbrio de custos, dentro dos padrões internacionais de qualidade e competitividade, proporcionando benefícios à sociedade e ao país, na prática, os fatos relatados na reportagem, mostram uma realidade muito diferente desse discurso oficial.

Vejamos parte da reportagem:

As incertezas sobre preços e prazos de montagem de plataformas de petróleo no Brasil preocupam especialistas do setor, que já enxergam ameaça aos projetos da exploração no pré-sal. Em alguns casos, esses custos mais do que dobraram. Sete plataformas entregues nos últimos três anos por estaleiros brasileiros custaram à Petrobras US\$ 1,828 bilhão a mais que o valor previsto em contrato. As unidades P-43 (Barracuda), P-48 (Caratinga), P-50 (Albacora Leste), P-51 (Marlim Sul), P-52 (Roncador), P-53 (Jubarte) e P-54 (Roncador) foram encomendadas por US\$ 4,256 bilhões, mas custaram, ao fim das

obras, US\$ 6,084 bilhões, 42,95% a mais, segundo dados do mercado confirmados por uma fonte na estatal. Em um dos casos, das plataformas gêmeas P-43 e P-48, que foram contratadas à americana Halliburton e montadas nos estaleiros Mauá (Niterói) e Keppel Fels (Angra dos Reis), respectivamente, os custos foram 135% maiores, passando de US\$ 490 milhões para US\$ 1,15 bilhão (BÔAS, 2008, p. 32).

Também, conforme ZH Notícias (2013), em função dos problemas na construção dos cascos pela ENGEVIX em Rio Grande, estariam na origem das mudanças de estratégias de dar prioridade ao conteúdo nacional. Também o cronograma das construções no país estaria atrasado por deficiências nos estaleiros de Inhaúma (RJ) e Rio Grande (RS). Assim, a Petrobras transferiu para o exterior, parte das obras de quatro plataformas, encomendando à China, demonstrando que não quer correr riscos de retardar o aumento na produção de petróleo e gás natural, por causa dos atrasos da indústria nacional.

1.2.3. A Injustiça Ambiental na Cidade: Resultados do Desenvolvimento Que Nunca Aconteceu Para Todos

Atualmente, o Porto Organizado possui uma estrutura portuária, que o consolidou como porto do Mercosul, sendo considerado o segundo em importância no país. Todavia, os problemas habitacionais e de remoções dos moradores em seu entorno continuam sem soluções, embora (DHESCA BRASIL, 2012) tenha sido criado em 2002 as Relatorias de Direitos Humanos, que funcionam como instrumento de construção e fortalecimento de uma cultura de direitos, como o direito fundamental a propriedade e à moradia adequada, que como direito social e constitucional, se faz necessária a sobrevivência e ao desenvolvimento sustentável, uma vez que leva segurança e o bem-estar a seus habitantes.

Segundo a Dhesca Brasil (2012) essas relatorias foram inspiradas nas ações dos Relatores Especiais da ONU e funcionam como um mecanismo que monitora a situação dos direitos humanos no país, investigando denúncias e comparecendo nos lugares onde ocorrem as violações aos direitos humanos, sendo elaborados e publicados relatórios aos poderes responsáveis, relatando os fatos ocorridos e realizando recomendações.

Os Relatores de Direitos Humanos são escolhidos por um Conselho de Seleção e Acompanhamento composto por Agências da ONU (UNV, PNUD, FAO, UNICEF, UNESCO e UNIFEM), pela Procuradoria Federal dos Direitos do Cidadão (PFDC), por órgãos governamentais (Secretaria Especial de Direitos Humanos da Presidência da República

e Ministério das Relações Exteriores), pelas Comissões de Direitos Humanos e Minorias da Câmara dos Deputados e de Direitos Humanos e Legislação Participativa do Senado Federal e pela coordenação da Plataforma Dhesca Brasil (DHESCA BRASIL, 2012, p. 3).

Embora os problemas relacionados à propriedade e ao acesso a moradias adequadas, para as comunidades de baixa renda, que vivem em locais de expansão portuária, às populações com vulnerabilidade social e ambiental, que ocupam áreas irregulares, sujeitas a degradação ambiental e a situação de riscos a desastres, sejam abrangentes em todo país, as Relatorias de Direitos Humanos formam um segmento importante na sociedade brasileira, uma vez que procura levar informações as comunidades afetadas, quanto a seus direitos constitucionais, muitas vezes desprezados pela classe hegemônica e dominante capitalista, denunciando a órgãos competentes e a sociedade uma série de circunstâncias, que levam a injustiça socioambiental.

No âmbito do direito internacional dos direitos humanos, a missão sobre megaprojetos de desenvolvimento na cidade do Rio Grande teve condições de identificar várias violações aos direitos humanos. Uma delas diz respeito ao próprio direito ao desenvolvimento. Na missão foi possível identificar que existe uma grande necessidade e desejo local pelo desenvolvimento, porém, esse desenvolvimento não pode ser confundido com crescimento simplesmente. O desenvolvimento econômico pressupõe crescimento com distribuição da riqueza e justiça social. O que se vê na cidade do Rio Grande é que para as comunidades, por exemplo, afetadas pela expansão portuária não há desenvolvimento, o que há isto sim é retrocesso e negação de direitos, já que muitas estão ameaçadas a irem para reassentamentos sem as mínimas condições de habitabilidade, vide o exemplo de Cidade Águeda⁹ (DHESCA BRASIL, 2012, p. 23).

A importância em analisar a evolução histórica das correlações existentes entre a cidade do Rio Grande e o Porto Organizado, revela momentos de certa expansão na atividade econômica, ocorrida no passado, que motivaram as migrações de pessoas, na busca de maiores oportunidades de trabalho e melhores condições de vida, influenciando diretamente na formação e fixação das comunidades atingidas pela expansão portuária, nas áreas adjacentes ao Porto.

⁹ É um loteamento público municipal, que se localiza na entrada da cidade do Rio Grande, fora da área central. No ano de 2005 foram transferidas para o local, 300 famílias que habitavam a Vila Santa Tereza (comunidade atingida pela expansão portuária) e Bosque. As unidades habitacionais apresentaram inúmeras deficiências, tais como metragem quadrada absurdamente mínima de 27m², inacabadas, sem infraestrutura de arruamento, esgoto pluvial e cloacal e serviços gerais. Algumas casas apresentavam rachaduras e muitas já desabaram (DHESCA BRASIL, 2012).

Assim, a cidade do Rio Grande cresceu em termos econômicos e em população, com (ALTMAYER; CARNEIRO, 2007) a inauguração do Porto Novo em 1915 e pela instalação de algumas indústrias, como (SALVATORI, 1991 apud MARTINS, 1997) do Frigorífico Swift do Brasil, que se instalou na cidade, cujo terreno recuperado formou-se um núcleo de sub-habitações, constituído por operários de baixa remuneração e pouco grau de instrução, transformando-se numa gigantesca favela, na época chamada de Vila dos Cedros e atualmente de Bairro Getúlio Vargas e (OLIVEIRA, 2000), como os primeiros habitantes do Terrapleno Oeste não tinham condições materiais de morar em outros pontos da cidade, ali se fixaram, devido à aproximação do centro urbano e de seu local de trabalho.

Conforme Oliveira (2000); Cipriano, (2012) apud Chagas (2014) este processo de ocupação da Vila dos Cedros, ocorreu com a mão de obra não empregada pela Cia. Swift, em função do seu despreparo frente à tecnologia utilizada pela indústria, levando a marginalização de inúmeras pessoas e a consequente construção de casebres de forma clandestina. Neste período, (COSTA, 2001 apud MARTINS, 2006) segundo jornais da época, a empresa causou certo desconforto no município ao buscar mão de obra mais qualificada nos países do Uruguai e Argentina, através de anúncios em jornais, nas cidades de Montevideú e Buenos Aires.

Muitas dessas comunidades começaram a se formar até por (DHESCA BRASIL, 2012) incentivo da própria administração do porto, como foi o caso do Bairro Santa Tereza, comunidade que apresenta mais de 100 anos de existência, que teve as primeiras casas construídas pela própria superintendência do porto, as chamadas casas pretas, para moradia de seus empregados, e como posses, muitas estão sendo passadas por várias gerações, abrigando inúmeras famílias.

Segundo informações da Plataforma Dhesca Brasil (2012) – Plataforma Brasileira de Direitos Humanos Econômicos, Sociais, Culturais e Ambientais, existiam cerca de 186 famílias no Bairro Santa Tereza a serem removidas, sendo que 50 delas, já haviam sido deslocadas pela Prefeitura Municipal do Rio Grande ao Bairro Cidade de Águeda, local utilizado para direcionar a maioria dos reassentamentos realizados na cidade e as remoções por força da expansão portuária, com a finalidade de disponibilizar à área para ampliação do estaleiro da empresa QUIP, instalada nas

proximidades da comunidade. Portanto, um típico processo de desigualdade socioambiental e de espoliação urbana¹⁰, para expansão do capital.

Fotografias 05 e 06 – Bairro Santa Tereza – Famílias dividem espaço com o Estaleiro Honório Bicalho da empresa QUIP S/A (QGI Brasil).



Fonte: Produzido pelo autor. Saída de campo. fev. 2016.

Também, conforme Poll (2011) viviam na Vila das Barraquinhas, o total de 19 famílias, sendo que 12 já haviam sido removidas do local pela Prefeitura Municipal, para 4ª Seção da Barra, liberando a área para ampliação das instalações da Indústria Bunge Fertilizantes e construção do Dique Seco, do Estaleiro Rio Grande I. Segundo a Plataforma Dhesca Brasil (2012), na última visita realizada pela Relatoria do Direito à Cidade, em novembro de 2012, foi constatado que não existia mais a comunidade das Barraquinhas.

Fotografia 07 e 08 – Imagens da Vila das Barraquinhas.



Fonte: Fábio Dutra. Jornal Agora. ed. 11 set. 2011.

¹⁰ O “problema” habitacional deve ser equacionado tendo em vista dois processos interligados. O primeiro refere-se às condições de exploração do trabalho propriamente ditas, ou mais precisamente às condições de pauperização absoluta ou relativa a que estão sujeitos os diversos segmentos da classe trabalhadora. O segundo processo, que decorre do anterior e que só pode ser plenamente entendido quando analisado em razão de movimentos contraditórios da acumulação do capital, pode ser nomeado de espoliação urbana: é o somatório de extorsões que se opera através da inexistência ou precariedade de serviços de consumo coletivo que se apresentam como socialmente necessários em relação aos níveis de subsistência e que agudizam ainda mais a dilapidação que se realiza no âmbito das relações de trabalho (KOWARICK, 1979, 59).

Este processo de desterritorialização vem ocorrendo sobre os Bairros Getúlio Vargas, localizado em torno do Porto Novo e Santa Tereza, Mangueira, Barraquinhas, Barra Nova e Barra Velha (setor florestal do porto), assentadas na extensão das áreas do Superporto, todas as comunidades atingidas pela expansão portuária. Conforme Tabela 1, foi realizado um levantamento socioeconômico das áreas acima de interesse da SUPRG, ocupadas irregularmente e constatou-se conforme estimativa no período de 2007 até 2012, a existência de um total de 1.216 moradias, com 5.758 pessoas residindo nestas áreas de expansão portuária, que corresponde a 1.161 famílias ameaçadas pelas remoções.

Tabela 1 - Rio Grande - RS: Comunidades atingidas pela expansão portuária – (2007-2012).

ÁREAS	TOTAL DE MORÁDIAS	MORADORES EM ÁREAS DE INTERESSE DA SUPRG	TOTAL DE FAMÍLIAS AMEAÇADAS PELAS REMOÇÕES	FAMÍLIAS QUE FALTAM SER REMOVIDAS	FAMÍLIAS JÁ REMOVIDAS
B. GET. VARGAS	379	1.250	379	379	-
B. STA. TEREZA	246	712	186	136	50
B. MANGUEIRA	325	968	300	300	-
BARRAQUINHAS	9	29	19	-	19
BARRA VELHA	77	2.306	77	77	-
BARRA NOVA	180	493	200	200	-
TOTAL	1216	5.758	1.161	1.092	69

Fonte: Produzido pelo autor a partir dos dados coletados em (MARTINS, 2010, p. 4-5) “Total de Moradias” e “Moradores em Áreas de Interesse da SUPRG”; (DHESCA BRASIL, 2012, p. 9-12); (POLL, 2011) “Total de Famílias Ameaçadas pelas Remoções”, “Famílias que Faltam ser Removidas” e “Família já Removidas”.

Conforme a tabela produzida a partir das informações da Plataforma Dhesca Brasil (2012) o Bairro Getúlio Vargas às 379 famílias que moram junto ao muro, que cerca o Porto Novo, na divisa entre a comunidade e o pátio automotivo da General Motors – GM, estão esperando a construção de prédios para serem reassentadas. No Bairro Santa Tereza, 186 famílias serão reassentadas, sendo que 50 famílias, já foram removidas para Cidade Águeda, faltando 136 para serem transferidas. No Bairro Mangueira, localizado no setor químico do porto, com áreas destinadas a PETROBRAS, também apresenta cerca de 300 famílias ameaçadas pelas remoções, em função da expansão portuária. Nas Barraquinhas todas às 19 famílias de pescadores, que moravam no local, onde foi construído o Dique Seco do Estaleiro Rio Grande e ampliação da indústria Bunge Fertilizantes foram removidas. Na primeira visita da Relatoria do Direito à Moradia (DHESCA BRASIL, 2012) foi constatado que 12

famílias foram removidas para construções provisórias e precárias, de baixíssima qualidade, de forma autoritária, numa ação descasada com outras políticas públicas, que garantissem os direitos humanos e constitucionais dessas famílias. Na segunda visita da Relatoria, já não existia mais a Vila das Barraquinhas, uma vez que, a metade de seus moradores aceitou a proposta de ressarcimento do Executivo Municipal, para se retirarem do local. Na Barra Velha, embora com o desinteresse da empresa Aracruz Celulose de usar a área e a possibilidade de regularização das moradias, existe um processo de reintegração de posse do Porto contra as famílias, que põem em risco a permanência das mesmas no local e na Barra Nova às 200 famílias estão ameaçadas pelas remoções, visto que é uma área próxima ao TECON – Terminal de Containers e muito cobiçada a ser utilizado pelo Terminal Florestal.

Portanto, podemos afirmar o mecanismo de injustiça ambiental nas remoções e mudanças forçadas das comunidades localizadas em área de expansão portuária, frente ao processo de desterritorialização, promovido pelos governos, corporações empresariais e elites da região, assim como (ACSELRAD, 2004e apud SANTOS; MACHADO, 2013) pela concentração de práticas ambientalmente agressivas, associadas a poluição do ar e água, a depósitos de resíduos tóxicos, nos perigos em morar sobre dutos de óleo e gás (Exemplo Bairro Mangueira), dos solos contaminados, nas condições precárias de moradia e saneamento entre outros, mostrando que os riscos e danos ambientais em nenhum momento são distribuídos e afetam todo conjunto da sociedade.

Fotografia 09 – Bairro Mangueira – Placa: BR Transpetro - ATENÇÃO - Dutos Enterrados – Não Escavar – Distrito Industrial - BR-392/RS.



Fonte: Produzido pelo autor. Saída de campo. fev. 2016.

São imposições, que chegam de forma desproporcional, atingindo as populações de baixa renda, vulneráveis e expostas à exclusão social, assim gerando uma série de conflitos sociais e ambientais, que poderão impactar toda sociedade.

Os riscos ambientais, nessa ótica, são diferenciados e desigualmente distribuídos, dada a diferente capacidade de os grupos sociais escaparem aos efeitos das fontes de tais riscos. Ao evidenciar a desigualdade distributiva e os múltiplos sentidos que as sociedades podem atribuir a suas bases materiais, abre-se espaço para a percepção e a denúncia de que o ambiente de certos sujeitos sociais prevaleça sobre o de outros, fazendo surgir o que se veio denominar de “conflitos ambientais” (ACSELRAD, 2004 apud SILVA; BUENO, 2013, p. 7).

Assim, as atividades desenvolvidas em função do porto, provocaram o surgimento e o considerável aumento dessas comunidades, uma vez que, os longos períodos de recessão, originários do término dos ciclos de crescimento econômico rápido, como esta ocorrendo atualmente, com a presença do Polo Naval, registrado historicamente no município, obrigaram vários trabalhadores desempregados, com baixo nível de renda, a construírem suas moradias em regiões periféricas do município, sobre terrenos de posses, muitas sem infraestrutura. Alguns, também tiveram que migrar para desenvolver outras atividades, como de pescadores artesanais, em função da necessidade de sobrevivência e à proximidade ao Estuário da Lagoa dos Patos.

Os problemas socioambientais sofridos pelas comunidades atingidas pela expansão portuária, em decorrência da desocupação das áreas destinadas às indústrias do Polo Naval, são originários de políticas desenvolvimentistas de governos, que não visam às demandas sociais, mas aos interesses das grandes corporações capitalistas, que fomentam a presença do novo ciclo de crescimento econômico instalado no município, como já se verificou em outras épocas.

Com essas políticas desenvolvimentistas, o Estado brasileiro, que através do amparo constitucional, tem ampla autonomia para cuidar de seus interesses, também institucionaliza o apoio à classe hegemônica do Capital, gerando a desterritorialização das comunidades e contribuindo para as injustiças ambientais.

O Estado constitui a entidade política, o corpo político, mais capaz de orquestrar arranjos institucionais e manipular as forças moleculares de acumulação do capital para preservar o padrão de assimetrias nas trocas mais vantajoso para os interesses capitalistas dominantes que trabalham nesse âmbito (HARVEY, 2005, p.111).

Vale lembrar, que essa prática, vem sempre referendada pelos argumentos de atender aos interesses da nação brasileira. E os discursos são repletos de promessas, visando intensificar as relações sociais e trabalhistas, através da criação de grandes oportunidades, cuja materialidade de todo esse processo, constitui-se em rápido crescimento econômico, seguido de forte estagnação e recessão por vários anos.

Sendo assim, nesse capítulo analisamos e comparamos as semelhanças existentes entre a conjuntura socioeconômica e ambiental da cidade do Rio Grande de épocas passadas, com a atual, a partir da presença do Polo Naval, tendo o Porto Organizado como órgão produtor de todos esses processos ao longo da sua história.

Além disso, mostramos que as políticas do Governo Federal implementadas e assentadas no Novo Desenvolvimentismo, são reproduções de práticas de administrações que somente contemplam aos interesses das elites detentoras do poder político e econômico, não se articulando com os discursos proferidos, repletos de promessas de desenvolvimento que nunca chegam para todos. Portando, além de deixar de atender as necessidades das comunidades periféricas, isoladas na cidade e em situação de vulnerabilidade social, incrementam as desigualdades sociais e ambientais, financiando grupos de empresas potencialmente poluidoras, que precarizam as condições de trabalho e exploram seus trabalhadores, bem como atuam alterando de forma negativa as condições do meio ambiente no município.

Logo, desconstruímos essa ideologia dominante de progresso e crescimento econômico, que a retórica dos governos e das empresas vem proferindo como forma de convencimento realizado ao longo dos tempos, com a finalidade de se instalarem na cidade. Os acontecimentos que antecederam a recuperação da indústria naval no país e a criação do Polo Naval do Rio Grande, os discursos de eficiência do conteúdo local, bem como a postura dos governos implementando os processos de desterritorialização das comunidades pobres do município, são ações que mostram a falta de comprometimento com as questões socioambientais, todavia eficientes ao atendimento dos interesses de grupos econômicos privados e do próprio Governo Federal.

Portanto, podemos constatar que conjuntura socioambiental vivenciada pela classe proletária e trabalhadora no município, está muito distante das idéias amplamente divulgadas, de progresso com distribuição de renda e promessas de desenvolvimento para todos, bem como se compararmos com os discursos das empresas do Polo Naval elencados no capítulo seguinte e nos registros realizados no capítulo final, a partir do referencial teórico pesquisado e das entrevistas realizadas.

2. POLO NAVAL DO RIO GRANDE NO NOVO DESENVOLVIMENTISMO

Com a implantação da indústria naval na cidade do Rio Grande, o governo federal tem investido recursos na geração de obras estruturais de ampliação e modernização do porto marítimo. Um dos objetivos alegados e que vem sendo difundido na mídia, atraído mão de obra local e de outras regiões do país, seria proporcionar aumento na geração de emprego e renda, estimulando setores que durante décadas apresentavam-se estagnados, fomentando a atividade produtiva e o incrementando a arrecadação de recursos pelo Poder Público.

Importantes segmentos (SANTOS, 2014) políticos, de empresários e investidores dos setores de petróleo e da atividade naval e offshore, procuraram divulgar junto à mídia e a comunidade, a idéia de cidade atrasada no tempo, cuja área portuária abrigava instalações obsoletas e ineficientes, sendo empreendimentos, como o Polo Naval a mola propulsora para o desenvolvimento econômico do município e melhoria na qualidade de vida da população, para que fossem proporcionadas as devidas condições e facilidades locais para a instalação das empresas.

Portando, fomentam uma imagem, de que o município passaria a figurar definitivamente como modelo de desenvolvimento regional da metade sul, possibilitando o aceite a normas e condições impostas pelos empresários da grande indústria naval, frente à perspectiva de instalar seus empreendimentos em outras localidades, caso seus interesses não sejam atendidos.

Essa visão desfavorável e de dependência do município as forças do Capital (ACSELRAD; MELLO; BEZERRA, 2009) é resultante do processo de liberalização e abertura econômica, que promove o mecanismo chamado de chantagem locacional dos investimentos, o qual se constitui da ameaça de deslocação dos empreendimentos, levando a riqueza e os empregos para outro local, caso não seja aceito, pelo Poder Público e a sociedade, as exigências das indústrias para a instalação e operacionalização de suas atividades.

O capitalismo mostra-se hoje como um sistema que paralisa e captura os atores sociais no interior de “alternativas infernais” – situações que não parecem deixar outra escolha além da resignação ou da denúncia impotente ante a guerra econômica incontornável. O imperativo da aceitação substitui a política pela submissão – as “alternativas infernais” impõem-se como norma, mecanismo de disciplinamento e controle, que faz com que os indivíduos se aprisionem nos imperativos da “competitividade”, nos requisitos de serem capazes de atrair sobre si e suas localidades os investimentos disponíveis no mercado (ACSELRAD; MELLO; BEZERRA, 2009, p. 135).

No sistema capitalista, às empresas que mais prosperam, são exatamente às que melhor trabalham a geração dessas alternativas infernais, como às que realizam atividades de caráter sazonal, típico da indústria naval e offshore, pois apresentam maior mobilidade espacial. As alternativas infernais a sociedade, são geradas, a partir da imposição aos gestores municipais de proporcionar benefícios ao Capital (ACSELRAD; MELLO; BEZERRA, 2009) como, isenções fiscais, favores fundiários, flexibilização de normas ambientais e urbanísticas, ocorrendo o deslocamento de famílias das áreas de interesse das indústrias e maior tolerância aos limites de concordância aos riscos socioambientais às comunidades, pois caso não seja aceito, ter a perda dos investimentos e a continuidade das condições socioeconômica presentes.

Logo, a formação do Polo Naval do Rio Grande, é resultado do projeto do Novo Desenvolvimentismo implantado no país, que visa avanços econômicos e a proteção das grandes indústrias, todavia é incapaz de atuar de forma eficaz, na solução dos problemas referente às desigualdades socioambientais e trabalhistas, com atuação de forma satisfatória no controle das condições de trabalho oferecido pelas empresas, na distribuição de renda e da riqueza no Brasil.

2.1. Paradigmas do Desenvolvimentismo Moderno e suas Dimensões

Durante (MIRANDA, 2011) a Idade Moderna, no século XVIII, ocorreu o movimento cultural, político e filosófico, com perspectiva tecnológica e científica da elite intelectual burguesa européia, chamado Iluminismo, cujo pensamento central defendia o racionalismo, o liberalismo econômico, a liberdade de culto e pensamento, o qual incorporou no campo do saber, conforme a concepção de intelectuais ingleses, as concepções mecanicistas de natureza, que haviam surgido na chamada revolução científica do século XVII.

Segundo Miranda (2011), nesse período, o capitalismo e a economia de mercado começaram a apresentar seus primeiros avanços frente a uma burguesia mais esclarecida e ativa intelectualmente. A concepção de natureza era entendida, como um processo sempre parcial e cumulativo, passível de formular previsões e colocou-a como algo independente do homem, passiva de ser dominada.

As idéias Iluministas intensificaram as diferenças na relação entre o homem e a natureza, colocando-os em situação de oposição. Portanto, a partir do avanço no conhecimento científico, a natureza começou a ser compreendida como um somatório

de partes mecânicas, passível de ser transformada e explorada em grande escala, surgindo à idéia de progresso, que começou a se fortalecer e disseminar.

Conforme Loro (2009) a ciência que foi constituída pela epistemologia do iluminismo e considerada como verdade absoluta, nunca foi neutra, estando ligadas as camadas dos poderes econômicos e políticos da sociedade. Portanto, vem sendo sustentada por normas, interesses e relações de poder, que tem por propósito a manipulação e o domínio nas relações socioeconômicas.

Dessa forma, a ciência moderna participou ativamente das relações construídas sobre os processos que articulam e referendam a existência do sistema capitalista e a criação de políticas econômicas desenvolvimentistas, que passaram a se formar, criando paradigmas, a partir da (GUIMARÃES, 2007) elaboração do seu instrumental teórico-metodológico para produção de conhecimentos, atuando na fragmentação e simplificação da realidade, dividindo-a em áreas de estudo, gerando o isolamento de suas partes, visto o aprofundamento do conhecimento produzido, necessário a neutralização das influências externas para que se pudesse ter o controle preciso na realização dos experimentos, afastando-se da articulação entre essas partes e a visão do todo.

Esse isolamento segundo Guimarães (2007) passou a ser vivenciado no cotidiano, criando uma visão de mundo hegemônica da sociedade, que se reflete na separação da relação sociedade e natureza, numa conduta antropocêntrica e individualista de dominação do homem sobre a natureza.

Também (BERNARDES; FERREIRA, 2008) o entendimento tradicional das relações entre a sociedade e natureza, geradas até o século XIX e associada ao processo de produção capitalista, considerava as bases do meio natural e meio humano como pólos excludentes, tendo a natureza como fonte ilimitada de recursos à disposição do homem, sendo mero objeto de utilização, transformação e consumo.

A partir dessa concepção, o processo de modernização, pelo qual passam os meios de produção começou a se desenvolver, intensificando a industrialização e a consequente produtividade, promovendo a acumulação de bens, que se realizava através da exploração intensiva dos recursos naturais. Então, os governos e os detentores dos meios de produção passaram a considerar não haver limites para o crescimento econômico, sendo o processo de desenvolvimento a oportunidade de dominação dos homens e da natureza.

Assim, segundo Bernardes e Ferreira (2008) durante os anos 60 e 70, percebeu-se que os recursos naturais são esgotáveis e que não existiam soluções apenas com as tecnologias, começando a revelar, que o crescimento sem limites, tornar-se-á algo insustentável, significando que às civilizações baseadas em combustíveis fósseis, estavam chegando ao fim, surgindo à necessidade de escolher novos valores e paradigmas adequados, para romper com a dicotomia entre sociedade e a natureza.

Então, foram intensificadas as discussões e preocupações a nível mundial em relação às mudanças climáticas, à produção de petróleo, de carvão mineral e outros recursos naturais não renováveis, como o gás natural, surgindo a necessidade da busca por fontes de energias renováveis, que viesse proporcionar o desenvolvimento socioeconômico com sustentabilidade.

[...] se pode afirmar que a crise do atual modelo de desenvolvimento capitalista, a ameaça de esgotamento dos recursos naturais do planeta, o crescimento da população e do consumo, os elevados níveis de poluição da atmosfera e das águas referem-se ao abuso capitalista da ciência e da tecnologia, cuja utilização, se fosse correta, significaria a emancipação do homem. Portanto, existe uma forte contradição entre os princípios básicos de funcionamento do capitalismo e a preservação de um equilíbrio do meio ambiente. A ciência moderna, com seus métodos e conceitos, gerou um universo em que a dominação da natureza está estreitamente vinculada à dominação dos homens (BERNARDES; FERREIRA, 2008, p. 40).

Segundo Maidana e Boggi (2012) em 1997 foi criado o acordo internacional, que ficou conhecido como Protocolo de Kyoto, firmado por oitenta e quatro países, o qual definiu metas para redução das emissões de gases causadores das mudanças climáticas no planeta.

Embora, (MAIDANA; BOGGI, 2012) países como os Estados Unidos, que se negaram a serem signatário do protocolo e os resultados e metas estabelecidas no acordo, ainda se apresentam de forma pouco satisfatória, o Protocolo de Kyoto, significou um marco sobre as questões ambientais, uma vez que representou um importante passo para o reconhecimento do meio ambiente, como um bem universal, sendo analisado e discutido por vários países do mundo.

No Brasil (CRUZ, 2012) em junho de 2012, ocorreu na cidade do Rio de Janeiro, a Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável – CNUDS, a Rio + 20. Foram firmados compromissos, buscando avanços nas políticas públicas e promoção do desenvolvimento sustentável, que segundo Bernardes e Ferreira (2008) serão fundamentais no avanço das concepções da dialética homem/natureza, pois

sua compreensão e prática, poderá se constituir da base do processo de desenvolvimento e transformação da sociedade.

Para Bernardes e Ferreira (2008) a compreensão marxista da relação do homem com a natureza será sempre dialética, sendo tratada em termos das formas de como determinada sociedade se organiza para o acesso e uso dos recursos naturais.

Também considerou a produção como um processo pelo qual se modifica as formas materiais da natureza, através do trabalho desenvolvido pelo homem, visando à satisfação das suas necessidades. Logo, a condição de dependência humana da natureza para viver, apresenta um sentido biológico, mas, sobretudo um caráter social, uma vez que a apropriação da natureza pelo homem estará sempre vinculada a uma determinada forma social.

De acordo com Schmidt (1983, apud LOUREIRO, 2009) na dialética configurada em Marx, em síntese, não existe relações entre seres humanos abstratos e a natureza, mas relações entre sujeitos concretos, que como indivíduos existem e vivem em sociedade, e o meio natural, formando uma totalidade, que é a própria natureza, fazendo entender a natureza, como uma categoria social e a sociedade como uma categoria natural.

Conforme Moraes (1997), Marx destaca a importância do trabalho para estas duas dimensões, homem/natureza, que realizado no espaço natural, proporciona a sua socialização. Esclarece que a relação do homem com o seu ambiente, esta intimamente ligada às relações sociais, que como sujeitos históricos atuam em estruturas societárias, cuja disponibilidade de um conjunto de recursos técnicos, determina as forças produtivas na sociedade, na qual ocorrem às relações de trabalho e de propriedade. Também, nela ocorre a reprodução das desigualdades entre as classes sociais e onde se verifica a formação da divisão social do trabalho e as relações de produção, as quais estabelecem as formas de apropriação da natureza e o acesso dos diferentes grupos sociais aos recursos produzidos em um determinado local.

Antes de tudo, o trabalho é um processo entre o homem e a natureza, um processo em que o homem, por sua própria ação, media, regula e controla seu metabolismo com a natureza. Ele mesmo se defronta com a matéria natural como uma força natural. Ele põe em movimento as forças naturais pertencentes a sua corporalidade, braços e pernas, cabeça e mão, a fim de apropriar-se da matéria natural numa forma útil para sua própria vida. Ao atuar, por meio desse movimento, sobre a natureza externa a ele e ao modificá-la, ele modifica, ao mesmo tempo, sua própria natureza. Ele desenvolve as potências nela

adormecidas e sujeita o jogo de suas forças a seu próprio domínio (MARX, 1996, p. 297).

Ainda, de acordo com Moraes (1997), Marx aceitando de princípio a naturalidade do homem, revela que o mesmo por ser parte da natureza, se desenvolve e interage permanentemente com seus elementos, buscando atender suas necessidades naturais.

Desse modo, (QUINTANEIRO; OLIVEIRA, 2003) as ações realizadas pelo homem sobre a natureza, são expressas na concepção das forças produtivas, buscando incorporar através da divisão técnica do trabalho, habilidades e conhecimentos de instrumentos e insumos utilizados na produção, aprendendo de forma mais eficiente, o modo de obter os bens de que necessita para viver, desenvolvendo em diferentes graus, a sua tecnologia, os processos e as formas de cooperação.

Marx, também afirma (MORAES, 1997) que a matéria ambiental preexiste ao trabalho humano, sendo assim o seu objeto universal. Aborda a relação entre população e meio ambiente, analisando a questão ambiental como parte dos fenômenos sociais e a partir das relações de produção, afirmando que a problemática da relação homem/natureza deveria ser tratada, como problemas econômicos, políticos e culturais, os quais determinam a participação do indivíduo no processo de distribuição dos recursos naturais e que estão sendo geralmente tratados, em função de processos produtivos. Considera sempre o trabalho como elemento mediador dessas duas dimensões (homem/natureza), no qual o homem ao modificar o seu ambiente, qualifica suas potencialidades naturais, desenvolvendo seu próprio ser e transformando sua natureza exterior em bens materiais úteis à vida humana.

Além disso, Moraes (1997) afirma, que de acordo com a forma, que determinada sociedade esta estruturada, assim será definido a condição de acesso aos recursos naturais pelos indivíduos, os quais formalizam entre si, normas e regras em suas relações, formando mecanismos sociais de dominação do próprio homem e da natureza. Assim, Marx argumenta que na sociedade capitalista, a relação do homem com a natureza, se apresenta em função das relações estabelecidas pelos e entre os homens num dado modo de produção.

Então, o que resta para o trabalhador é o domínio de sua própria natureza interna, sob a forma de capacidade muscular e mental, que como força de trabalho é considerada como qualquer mercadoria a ser ofertada no mercado.

[...] uma abordagem marxista da questão ambiental vai encará-la como uma manifestação de processos sociais, pelos quais uma dada sociedade organiza o acesso e uso dos recursos naturais disponíveis, organização que se articula na própria estruturação social constituindo parte do processo global de sua reprodução. Em suma, a questão ambiental será avaliada no contexto de um modo de produção e de uma formação econômico e social. A relação sociedade/natureza equacionada enquanto relação social. O ambiente como recurso, como condição de produção, como mercadoria, como objeto de intervenção do Estado etc (MORAES, 1997, p. 78).

Para Quintaneiro e Oliveira (2003), a concepção das relações sociais de produção, está interligada às formas estabelecidas de distribuição dos meios de produção e do produto, bem como do tipo de divisão social do trabalho presente na sociedade, com suas formas de segmentação e desigualdades sociais, como as que decorrem da separação entre o trabalho manual e intelectual, do trabalho industrial e comercial, e do trabalho agrícola. Portanto a separação entre o campo e a cidade, como a oposição dos seus interesses.

Já, Milton Santos (1996 apud BERNARDES; FERREIRA, 2008) revela o papel do capitalismo tecnológico e seu impacto no meio natural, uma vez que, na atualidade, a natureza sofre um processo de instrumentalização, transformando-se em um processo social, tornando-se desnaturalizada, pois (MORAES, 1997) a ligação natural com a natureza apresenta-se quebrada, pelas regras estabelecidas nas relações sociais.

Na compreensão de Quintaneiro e Oliveira (2003), o ato humano de procurar controlar as condições naturais para produzir em sociedade, além de modificar o ambiente natural, proporciona a geração de novas necessidades, que não são simples exigências naturais ou físicas, mas produtos da exigência social, as quais estimulam a criação de novo produtos, vindo a fazer parte do ambiente e sendo transmitido a novas gerações, num processo permanente desenvolvido pelo sistema capitalista globalizado. Assim, segundo Marx, a produção de produtos determina não só o objeto do consumo, mas de forma objetiva e subjetiva, também o modo de consumo da sociedade, evidenciando que a produção é quem cria o consumidor.

Na cidade do Rio Grande, o modelo de política econômica construída pelo projeto de desenvolvimentismo moderno, produzido pelo Governo Federal se instalou, juntamente com os empreendimentos do Polo Naval. Os discursos proferidos por seus representantes e pelos empresários da indústria do setor ostentavam a idéia de que as mudanças geradas no município provocariam uma transformação consistente e

permanente para a classe trabalhadora, a qual apresenta uma grande quantidade de operários prestadores de serviços.

Assim, proporcionando um mar de oportunidades para seus munícipes, e o conceito de cidade modelo de desenvolvimento regional da metade sul. Todavia, o cenário de rápido crescimento, se modificou na mesma intensidade, gerando decepções e apreensões pela presença de milhares de desempregados, fruto de um Polo Naval em crise, com poucas perspectivas futuras e que vem deixando um legado de danos socioambientais por todo município.

Como o principal objetivo dos empreendimentos é a lucratividade, o atingimento de metas de crescimento da produção e de infraestrutura industrial, foi postergado a segundo plano, os interesses da classe trabalhadora e da sociedade, num típico processo de dominação imposta, característico do sistema capitalista globalizado.

O discurso da globalização que fala da ética esconde, porém, que a sua é a ética do mercado e não a ética universal do ser humano, pela qual devemos lutar bravamente se optarmos, na verdade, por um mundo de gente. O discurso da globalização astutamente oculta ou nela busca penumbrar a reedição intensificada ao máximo mesmo que modificada, de medonha malvadez com que o capitalismo aparece na História. O discurso ideológico da globalização procura disfarçar que ela vem robustecendo a riqueza de uns poucos e verticalizando a pobreza e a miséria de milhões. O sistema capitalista alcança no neoliberalismo globalizante o máximo de eficácia de sua malvadez intrínseca (FREIRE, 2007, p. 127-128).

Neste cenário, a indústria naval, que se constituiu na cidade do Rio Grande é resultado das políticas neoliberais globalizantes, ligadas diretamente ao desenvolvimentismo moderno, baseado em políticas econômicas de resultados, com participação ativa do Estado, que adotou o discurso da globalização, cuja ética de preocupação com as causas sociais, trabalhistas e ambientais, se esconde atrás da ética de mercado, onde (FREIRE, 2007) a ordem capitalista vigente é a mesma que inventou a aberração da miséria na fartura.

2.2. A Cidade, as Empresas e a Retórica do Emprego

No final de novembro de 2011, foi anunciado pelo responsável da administração do Polo Naval de Rio Grande, o então gerente da Petrobras, Sr. Edmilson Soares Medeiros em entrevista ao Jornal Hoje, que segundo a previsão da empresa, a indústria naval riograndina, poderia criar cerca de 48 mil empregos, entre mão de obra direta e

indireta. Portanto, a partir dessa informação, grande parte da população da cidade, formada por muitos trabalhadores, acreditaram no discurso de crescimento econômico, que prometia a geração de empregos e renda, bem como na possibilidade de soluções aos inúmeros problemas de ordem socioeconômicos e ambientais, que afetam as comunidades do município durante vários anos, levando ao aumento das expectativas por dias melhores.

Assim, foi elaborada a tabela abaixo, que mostra, através de dados estimados de empregos gerados pela indústria naval na cidade do Rio Grande, durante a construção das plataformas de petróleo, que o discurso ficou bem diferente da realidade.

Tabela 2 – Polo Naval do Rio Grande: Estimativa dos empregos diretos criados durante a construção das plataformas.

RIO GRANDE – POLO NAVAL - EMPREGOS DIRETOS							
PLATAFORMAS	P-53	P-63	P-55	P-58	P-66	P-67	EMPREGOS GERADOS POR ANO
ANO/MÊS DE CONCLUSÃO	SETEMBRO	JUNHO	OUTUBRO	NOVEMBRO	DEZEMBRO	SETEMBRO	
2008	3.500	-	-	-	-	-	3.500
2013	-	3.500	5.000	5.000	-	-	13.500
2014	-	-	-	-	2.500	-	2.500
2015	-	-	-	-	-	4.000	4.000
TOTAL DE EMPREGOS DIRETOS	-	-	-	-	-	-	23.500

Fonte: Produzido pelo autor, a partir dos seguintes dados publicados: Construção das Plataformas P-53, P-55, P-63 e P-58, Jornal Agora (2011), (2013), ZIEBELL (2013), (2013d). A construção dos Cascos das Plataformas P-66 e P-67, TORALLES (2014) e Jornal Agora (2015) respectivamente.

Podemos observar na estimativa, que o número de empregos diretos gerados foi cerca de 23.500 e corroborado pelo líder sindical, quando afirma na entrevista, que no pico das construções das plataformas foram gerados cerca de 24.000 vagas. Portanto, uma criação de empregos, muito abaixo do número anunciado de 48.000 entre empregos diretos e indiretos.

Também, grande parte da renda gerada com a criação dos empregos, pelos estaleiros do Polo Naval, não ficou circulando, nem foram reinvestidos no município, uma vez que, os profissionais de maior qualificação e que recebem melhores

remunerações, conforme relato do Entrevistado 1, geralmente são trabalhadores originários de outras cidades, os quais enviam mensalmente para suas famílias, a maior parte dos valores salariais.

Dessa forma, deixam de incrementar o crescimento e fortalecimento econômico local, bem como de contribuir para o desenvolvimento de setores importantes para o desenvolvimento do município, restando para Administração Pública municipal, o ônus de transformar o volume menor de recursos arrecadados, em investimentos, que possam trazer melhorias na infraestrutura, da própria logística, muito cobrada pelos agentes ligados ao Capital, e a maior oferta de serviços públicos de qualidade, colocados à disposição da população.

Por isso, a política econômica executada no modelo desenvolvimentista, não atua visando o desenvolvimento do município e decorrente atendimento ao preocupante passivo socioambiental, com melhorias na qualidade de vida da população, através do atendimento a suas necessidades e na preservação dos recursos naturais.

Na prática, não existe a preocupação dos diretores dos estaleiros do Polo Naval de Rio Grande, com o desenvolvimento sustentável, a geração e preservação de empregos para os trabalhadores. Também de benefícios na infraestrutura dos bairros e vilas do município, no atendimento ao direito constitucional, de proporcionar moradias dignas de seus trabalhadores e o respeito às comunidades atingidas pela expansão portuária.

Da mesma forma, na distribuição equânime da renda proporcionada pelos contratos milionários do setor naval, valorizando os esforços despendidos, pela classe proletária de trabalhadores dos estaleiros, com ações concretas, que validasse a maquiagem do discurso proferido pela classe hegemônica e dominante de proporcionar melhorias nas condições laborais e humanas, no município e região.

A multiplicação dos problemas socioambientais torna-se cada vez mais evidentes, quando se observa, que as forças vivas (empresários, políticos, intelectuais, líderes sindicais, representante de bairros e vilas) do município, sobretudo o Poder Público, não se articularam a ponto de desenvolver políticas públicas eficientes, a fim de atender as necessidades das comunidades pobres e solucionar os efeitos danosos da presença da grande indústria naval na cidade.

O relativo aumento populacional gerou o avanço da urbanização sobre meios naturais de maneira desordenada, sendo um dos fatores causadores da degradação ambiental, assim como fator de auxílio ao desequilíbrio social.

A migração de pessoas de outras cidades, muitas delas sem a mínima qualificação exigida pelo mercado, que na busca de melhores condições de vida, acabam incrementando os contingentes de miséria e pobreza, sendo estabelecidas em regiões periféricas da cidade, que não oferecem o mínimo de infraestrutura. Logo, passam a viver em casebres e cortiços, aumentando a massa de pessoas, que buscam nas ocupações irregulares de terras públicas e privadas, o direito de ter um lugar digno para morar, contribuindo para um ambiente, com maiores riscos e vulnerabilidade social.

Na tabela 3, através dos dados levantados, podemos comprovar a evolução populacional na cidade do Rio Grande, durante o período que antecedeu, e se faz presente o Polo Naval.

Tabela 3 – Rio Grande - RS: Estimativa da evolução populacional - Período 1991- 2015.

DADOS	ANOS							AUMENTO POPULAÇÃO ENTRE 2007 A 2015	AUMENTO PERCENTUAL DA POPULAÇÃO (%)
	1991	1996	2000	2007	2010	2013	2015		
RIO GRANDE	1991	1996	2000	2007	2010	2013	2015	2015-2007	2007/2015
POPULAÇÃO	172.422	177.109	185.544	194.351	197.228	206.161	207.860	13.509	-
PERCENTUAL DE CRESCIMENTO (%)	-	2,72	4,76	4,75	1,48	4,53	0,82		6,95

Fonte: Produzido pelo autor, a partir dos dados publicados pelo IBGE: Censo Demográfico 1991, Contagem Populacional 1996, Censo Demográfico 2000, Contagem Populacional 2007, Censo Demográfico 2010, Contagem Estimativa 2013 (Contagem estimativa do IBGE e publicada na Revista Exame.Com – As 300 cidades mais populosas do Brasil em 2013) e Contagem Estimada 2015.

Os impactos socioambientais¹¹, gerados pela criação do Polo Naval no município estão influenciando diretamente na qualidade de vida dos trabalhadores e das comunidades pobres, uma vez que a transformação dos recursos naturais, conjugado

¹¹ Impactos socioambientais de toda ordem (Segurança, Habitação, Transporte, Educação, Saúde e etc.). Como no setor imobiliário com o preço dos imóveis à venda no período 2006-2013, incremento superior a 500% (SILVA; GONÇALVES, 2014); Condições precárias no cotidiano dos trabalhadores, como nas moradias, especulação imobiliária, xenofobia social, caos no transporte público, necessidade de mais escolas, mais vagas em hospitais, mais locais para lazer, desigualdade social, benefícios e condições necessárias para que todos possam viver com dignidade e justiça social (MAIA; DIAS; MACHADO, 2013); Precariedade em sistemas de saneamento básico, crescimento desordenado da cidade, aumento do déficit habitacional, aumento de demanda no setor da saúde, aumento do índice de violência e a desigualdade, tráfego de veículos com aumento significativo da frota, gerando problemas em termos de mobilidade, acessibilidade e Engenharia de Trânsito e aeroporto com número reduzido de vôos (FEIJÓ; MADONO, 2013).

com o grande aporte de recursos financeiros e desenvolvimento tecnológico, proporcionam mudanças significativas no ambiente social e natural da região.

A poluição do solo, principalmente com o acúmulo de lixo em áreas de descarte, referência aos lixões do município, é outro processo constante de contaminação, frente às toneladas de resíduos sólidos¹² originários das residências e indústrias, que são recebidos diariamente. Mesmo os que estão desativados, continuam a manifestar seus efeitos impactando a natureza. O lençol freático e o estuário da Laguna dos Patos, o qual apresenta uma grande diversidade de ambientes, constituído por seres vivos de várias espécies que dependem da manutenção desse ecossistema para viver, reproduzirem e se desenvolver, ainda contribuindo para manutenção do trabalho e sustento dos pescadores artesanais, também está sendo afetado por esses resíduos e efluentes químicos líquidos das grandes indústrias, bem como pelo esgoto¹³ produzido, que em grande parte, ainda não é tratado.

A falta de serviços públicos eficientes, que proporcione saneamento básico a população, como fornecimento de água potável, a construção de redes de esgoto e escoamento pluvial, principalmente nos bairros e vilas, que concentram a classe social de baixa renda é outro importante fator de agravamento dos problemas socioambientais. Existem centenas de famílias, que ainda utilizam latrinas de madeiras, para o atendimento de suas necessidades fisiológico, em um município, cuja maior parte do território, não possui sistemas de esgoto e escoamento pluvial.

A mobilidade urbana (JORNAL AGORA, 2011a) nas ruas e avenidas do município, também esta fortemente comprometida, com os transtornos causados pelo aumento da frota de veículos, para o deslocamento de máquinas, equipamentos e pessoas, que tem gerado insuportáveis e nocivos congestionamentos diariamente, transformando a vida de condutores e pedestres num verdadeiro caos. Também, os danos na pavimentação da malha viária, com a formação de buracos, põem em risco a circulação e a segurança dos veículos e pessoas, frente tráfego intenso de veículos,

¹² Entre os principais problemas dos resíduos sólidos, está o acúmulo deste material em galerias e dutos, impedindo o escoamento do esgoto pluvial e cloacal. Pode-se ainda citar que a decomposição do lixo produz um líquido altamente poluído e contaminado denominado chorume. Em caso de má disposição dos rejeitos, o chorume atinge os mananciais subterrâneos e superficiais (PEREIRA; NIENCHESKI; BAUMGARTEN, 2005).

¹³ A cidade do Rio Grande dispõem a partir de abril de 2004, de uma estação de tratamento de esgoto baseado em sistema anaeróbico com bacias de filtração no solo dos efluentes tratados. Entretanto, esta estação trata os esgotos de apenas alguns bairros, cerca de 26% do total da cidade. Nos outros bairros o sistema usado é de fossas assépticas (PEREIRA; NIENCHESKI; BAUMGARTEN, 2005).

sobretudo, os pesados, como ônibus e caminhões, que aumentam o ônus de problemas sofridos e enfrentados pela população da cidade.

Segundo Poll (2012) na BR-392 no trecho que vai do Super Porto até o trevo de deslocamento para a cidade de Pelotas, o tráfego de veículos fica insuportavelmente caótico nos dias úteis da semana, congestionando ambas as pistas, por ônibus, caminhões, automóveis e motocicletas, com condutores circulando pelo acostamento, para encurtar o tempo, gerando riscos de causar acidentes, em função do grande número de operários do Polo Naval que caminham pelo local.

2.3. As Empresas do Polo Naval do Rio Grande

Conforme Machado (2011), nos últimos anos, a região chamada de metade sul, principalmente a cidade do Rio Grande, recebeu do Governo Federal, aporte de recursos financeiros, que foram aplicados nas atividades portuárias e navais, para geração de obras de infraestrutura.

Assim, (APL, 2013) o Polo Naval e Offshore do Rio Grande construíram sua estrutura física e se instalaram nas áreas do Porto Organizado, especificamente utilizando áreas do Porto Novo e do distrito industrial, para a instalação dos estaleiros das empresas QUIP e ECOVIX, nem todas disponíveis, uma vez que, conforme a plataforma Dhesca Brasil (2012), às famílias da comunidade das Barraquinhas, onde moravam há décadas foram retiradas do local, fornecendo a área ao Estaleiro Rio Grande I, para a instalação do dique seco.

De acordo com Rosa (2015), também, ocorreram conflitos socioambientais envolvendo o Estaleiro Honório Bicalho da empresa QUIP, instalado no Porto Novo e o grupo de pescadores, moradores do Bairro Santa Tereza, comunidade que já tiveram famílias removidas, em função do processo de expansão portuária. Conforme os pescadores, a obra de expansão do cais realizada pela empresa, em 2012, causou assoreamento no canal do porto, impossibilitando a circulação das embarcações e interferindo na pesca de algumas espécies.

Então, o Polo Naval do Rio Grande, esta formado pelos estaleiros Honório Bicalho, Rio Grande I e Rio Grande II, que conforme Rosa (2015) foi resultado de diversos investimentos públicos e privados. Todavia, a presença desse complexo de empresas e suas atividades, têm gerado danos socioambientais a população do município, principalmente as comunidades dos bairros estabelecidos no seu entorno,

mostrando que de acordo com Carvalho et. al. (2013 apud ROSA, 2015) o desenvolvimento verificado atualmente na cidade, é semelhante ao ocorrido nas décadas pretéritas de 60 e 70, ambas construídas por políticas de escala macro/nacionais, “de cima para baixo”, ou seja, segundo APL (2013) de políticas orientadas para o desenvolvimento regional, forjadas exogenamente à região.

Portanto, políticas públicas de governo, que visam fomentar e proteger (CARVALHO et. al. 2013 apud ROSA, 2015) os planos e interesses Federais e Estaduais, explorando o âmbito local, ficando o município à margem do processo decisório, mas com os danos gerados pelos empreendimentos.

2.3.1. QUIP S/A

O canteiro de obras do Estaleiro Honório Bicalho, conforme Jornal Agora (2011) esta localizado na ponta sul do Porto Novo do Rio Grande (RS), e pertence à empresa Quip S/A, criada em 01 de maio de 2005, com sede neste local. Segundo Foster (2013), a inauguração do estaleiro ocorreu no ano seguinte, em janeiro de 2006, dando início à construção e integração dos módulos da unidade estacionária de produção de petróleo e gás natural, a plataforma tipo FPSO P-53, encomendada pela Petrobras, sendo a primeira construída na cidade. Esta plataforma foi finalizada e entregue a Petrobras, em setembro de 2008, para ser alocada no campo de Marlim Leste, na Bacia de Campos, na costa do Rio de Janeiro.

De acordo com Moreira (2008), a empresa QUIP assinou contrato com a Petrobras, em dezembro de 2008, para a construção da Plataforma Semissubmersível P-55, sendo a segunda construída no município. A empresa utilizou (FOSTER, 2013) o dique seco do Estaleiro Rio Grande I, para a montagem do deckbox (convés) e a integração dos módulos de compressão de gás, dessulfatação e realização da integração da plataforma. Em outubro de 2013, a plataforma foi concluída e entregue a Petrobras, sendo conduzida para operação até o campo de Roncador Módulo III, da Bacia de Campos.

Em (ZIEBELL, 2013) janeiro de 2010, a empresa QUIP firmou novo contrato, conforme Foster (2013, p. 194), com o consórcio formado pela Petrobras e Chevron, para a construção da terceira plataforma de petróleo na cidade do Rio Grande a FPSO P-63. Segundo Ziebell (2013), o início da construção, ocorreu em fevereiro de 2011, quando as primeiras atividades começaram a ocorrer no canteiro de obras do Estaleiro

Honório Bicalho. Em (FOSTER, 2013) junho de 2013, a empresa formalizou a entrega para a Petrobras, após a construção dos módulos e integração da plataforma.

Também, conforme Mazui (2011) em abril de 2011, a empresa QUIP, confirmou a construção da quarta plataforma no município, a FPSO P-58, para a Petrobras. A unidade estacionária de produção de petróleo e gás natural, de acordo com Foster (2013) foi entregue em novembro de 2013, após a conversão do casco, a construção dos módulos e sua integração no Estaleiro Honório Bicalho.

Assim, a QUIP S/A, tornou-se a primeira empresa a desenvolver o processo industrial de construção de plataformas no município, ocorrendo (SINAVAL, 2013) em setembro de 2013, a assinatura de novo contrato com a Petrobras, para a construção dos módulos e a integração de mais duas plataformas a FPSO P-75 e FPSO P-77.

Mas, (MPF, 2014) em março de 2014, foi deflagrada a primeira fase ostensiva da Operação Lava Jato, que apurou desvios bilionários de reais dos cofres da Petrobras, envolvendo grandes empreiteiras organizadas em cartel, que firmaram contratos bilionários superfaturados e pagavam propinas a diretores e gerentes da estatal e outros agentes públicos. Entre as empreiteiras envolvidas, esta o consórcio de empresas que formam a QUIP, proprietária do Estaleiro Honório Bicalho e Grupo ENGEVIX, da empresa ECOVIX, proprietária dos estaleiros ER1 e ER2, ocorrendo a prisão de diretores pela Polícia Federal. Conforme investigação (CIGANA; TREZZI, 2015), o suborno, no Estado, teria alcançado valor equivalente a R\$ 110,5 milhões, sendo a maior parte paga em dólares.

Conforme Cigana e Trezzi (2015), o documento fornecido por Pedro Barusco, ex-gerente de serviços da Petrobras ao Ministério Público Federal (MPF) detalha a cobrança de propina. Além de valores dos contratos e percentual do suborno, o documento especifica a divisão. O termo "casa" refere-se à Diretoria de Serviços da Petrobras, e "part", ao PT, partido ao qual a diretoria estava vinculada, conforme reportagem do Jornal Zero Hora, edição de 09/02/2015:

Quadro 01 - A planilha dos desvios entregue ao Ministério Público Federal.

EMPRESA		NOME DO PROJETO	DATA	VALOR DO CONTRATO	%	DIVISÃO
ENGEVIX	C	8 CASCOS do PRÉ-SAL	26/2/10	US\$ 3.748.000.968,98	1	0,5Part,0,5casa
QUIP/Queiroz/ UTC/IESA	C	P-53	1/5/05	US\$ 523.727.010,00	1	0,5 Part 0,5 casa
UTC	C	Gasoduto Osório Canoas	18/9/06	R\$ 109.573.134,32	2	1Part,1casa

Fonte: Jornal Zero Hora (CIGANA; TREZZI, 2015).

Ainda, conforme Cigana e Trezzi (2015), os valores dos contratos e da propina envolvendo às empresas QUIP¹⁴ (Queirós Galvão, UTC e IESA) na Plataforma P-53 e os oito cascos, operado pela ECOVIX, controlada pela ENGEVIX¹⁵, sobre os empreendimentos, mencionados por Pedro Barusco ao Ministério Público Federal (MPF).

Fotografia 10 - Plataforma P-53, a primeira plataforma montada em Rio Grande, que aparece na planilha de Pedro Barusco, entregue ao MPF.



Foto: Eduardo Beleske. Agência RBS.

Em relação à política socioambiental da empresa QUIP S/A, tivemos dificuldades em realizar a pesquisa, frente às carências de publicações sobre o tema e a falta de uma página na internet, que mostrasse o perfil e a política da empresa, frente às questões socioambientais. Também fomos até o escritório da empresa, na Av. Honório Bicalho, mas não conseguimos contato com funcionários, que pudessem proporcionar mais informações sobre o assunto.

Então, procuramos trazer o discurso da empresa para o referido tema, nos baseando em um vídeo institucional, enviado em 29 de fevereiro de 2012 para o site You Tube BR¹⁶, que traz inúmeras informações em relação à atuação da empresa na cidade do Rio Grande.

¹⁴ Empreiteira: QUIP (Queirós Galvão, UTC e IESA) - Obra: Plataforma P-53 - Valor do contrato: US\$ 523,72 milhões - Valor da propina: US\$ 5,23 milhões (Cigana; Trezzi, 2015);

¹⁵ Empreiteira: ENGEVIX - Obra: Oito cascos - Valor do contrato: US\$ 3,37 bilhões - Valor da propina: US\$ 33,78 milhões (Cigana; Trezzi, 2015).

¹⁶ QUIP. Vídeo Institucional. Cidade do Rio Grande / RS / Brasil. **Uma História de Pioneirismo na Indústria Naval.** 2012. You Tube BR. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=xXWCIUW2p4U>>. Acesso em: 01 fev. 2016.

Assim, conforme a QUIP (2012), na questão referente aos trabalhadores, a empresa informa ter gerado milhares de empregos na cidade, com oportunidades para mão de obra local, sendo mais de 80% de seus trabalhadores gaúchos e mais de 70% deles do município e região, com a maioria formada na própria empresa.

É exaltado (QUIP, 2012) o compromisso da empresa de ajudar a melhorar o índice de desenvolvimento humano da comunidade de seu entorno, desde o primeiro dia em solo riograndino. No vídeo institucional, a empresa informa ter formado parceria com a comunidade local, para melhorar a segurança pública repassando câmaras de monitoramento e viaturas para órgãos de segurança (no vídeo foi mostrado uma motocicleta e um automóvel), formalizando uma parceria com Ministério Público, para um amplo programa de prevenção às drogas, chamado de “O Sol”.

Ainda são mostradas ações (QUIP, 2012) nas escolas dos Bairros Santa Tereza e Mangueira, com a empresa fornecendo aos alunos, novos uniformes, bibliotecas e novas salas de lazer. Também, informa que a comunidade recebeu cursos de reciclagem, de coleta seletiva de lixo, de culinária, de artesanato, de oficina de brinquedos e atividades de geração de emprego e renda.

Segundo a Quip (2012) a empresa é a maior apoiadora da campanha do agasalho na cidade, mobilizando a comunidade para ajudar a amenizar o frio enfrentado pelas famílias carentes, sendo uma das maiores colaboradoras do programa Rio Grande em Ação e desenvolvendo inúmeras atividades sociais no município.

A empresa demonstra sua concepção de educação ambiental, através de ações práticas, conforme reportagem do Jornal Agora (2013a), na qual a Quip comemorou o Dia Mundial e a semana do Meio Ambiente, com o plantio de mudas de árvores no Estaleiro Honório Bicalho. Naquela oportunidade, a empresa realizou a ação, com seus funcionários, plantando 50 árvores, sendo 40 araçazeiros e 10 pitangueiras.

Também, (JORNAL AGORA, 2013a) o diretor geral da empresa, Miguelangelo Thomé, expressou aos trabalhadores, a importância das pequenas atitudes diárias, dando como exemplo, a separação correta do lixo no ambiente de trabalho. Ainda afirmou, que a QUIP sempre se mostrou preocupada com a preservação do meio ambiente, tanto que disponibilizou lixeiras adequadas para a coleta seletiva dos resíduos e a necessidade da colaboração de todos.

Fotografias 11 e 12 – Sede da empresa QUIP (QGI Brasil) - Av. Honório Bicalho, nº 11 - Entrada do Estaleiro Honório Bicalho – Ponta sul do Porto Novo.



Fonte: Produzido pelo autor. Saída de campo. fev. 2016.

2.3.2. ECOVIX – ENGEVIX Construções Oceânicas S/A

O Estaleiro Rio Grande I esta localizado na área do Superporto da cidade do Rio Grande, com acesso pela BR-392/RS e (ECOVIX, 2010) pertence à ECOVIX – ENGEVIX Construções Oceânicas, a qual foi criada em março de 2010 como subsidiária da ENGEVIX Engenharia S/A, para executar dois contratos de construção de oito cascos de plataforma do tipo FPSO, para a Petrobras.

Segundo Foster (2013), o estaleiro apresenta 559 mil m² e (PETROBRAS, 2010) nele foi inaugurado o primeiro dique seco de grande porte do país, localizado no seu canteiro de obras, destinado à construção, conversão e reparos de navios e unidades de produção e perfuração, como as plataformas SS semissubmersíveis e as FPSO Replicantes, construídas sobre cascos de navios, que produzem, processam, armazenam e escoam petróleo e gás natural.

Também, (FOSTER, 2013), em novembro de 2010, a empresa firmou contrato com os consórcios responsáveis pela exploração dos blocos BM-S-9 e BM-S-11 do campo pré-sal, tendo a Petrobras como empresa majoritária, para a construção dos 8 cascos, das plataformas FPSO Replicantes P-66, P-67, P-68, P-69, P-70, P-71, P-72 e P-73. Assim, em novembro de 2011, ocorreu o início da primeira fase de construção do Estaleiro Rio Grande II (ERG2), que passou a ser o terceiro em operação na cidade.

O Estaleiro Rio Grande II (ERG2), conforme Foster (2013) está localizado ao lado do Estaleiro Rio Grande I (ERG1) na área do Superporto da cidade do Rio Grande (RS), também, com acesso pela BR-392/RS e pertence à ECOVIX – ENGEVIX Construções Oceânicas. A criação do seu canteiro de obras visa atender as encomendas dos oito cascos, das plataformas FPSO Replicantes.

Em relação às questões socioambientais, a Ecovix (2010) apresenta no seu discurso, ter como política, o compromisso de compatibilizar suas atividades com a melhoria contínuo da qualidade, da prevenção de impactos ao meio ambiente e aos riscos de segurança, bem como a melhoria da saúde ocupacional, sempre de forma continuada, através de ações com fornecedores, parceiros e terceiros, respeitando os direitos humanos e promovendo o desenvolvimento sustentável, com o cumprimento da legislação.

A empresa tem como princípios, (ECOVIX, 2010) trabalhar de forma preventiva, no desenvolvimento dos projetos, na projeção do ser humano, do meio ambiente e público de interesse, assegurando a eficiência e eficácia do sistema de gestão. Também, promover a educação e motivação, com capacitação e conscientização de seus empregados, associados, fornecedores e parceiros para as questões de qualidade, segurança, meio ambiente, saúde e responsabilidade social.

Conforme a Ecovix (2010), apresenta a responsabilidade e integridade, como forma de atender todas as normas, regulamentos, requisitos legais, contratuais e boas práticas internacionais, sendo, quando possível superá-las. Assim, racionalizando a utilização dos recursos naturais em todas as suas atividades, prevenindo os riscos ambientais, de saúde e segurança da força de trabalho e da comunidade.

Além disso, na retórica de seus gestores (ECOVIX, 2010) enfatizam o compromisso com a melhoria contínua da qualidade, produtividade e processos mais seguros ao ser humano, sendo menos agressivos ao meio ambiente e integrado à comunidade. Assim, adotam uma abordagem preventiva sobre desafios ambientais, com iniciativas que promovam maior responsabilidade ambiental e incentiva o desenvolvimento e a difusão de tecnologias ambientalmente sustentáveis.

No seu código de ética, a empresa Ecovix (2010) apresenta a importância da transparência e integridade de suas atividades, eximindo-se de praticar, direta ou indiretamente, ato de natureza pública ou privada, capaz de comprometer a sua própria dignidade. Também realizar de maneira digna e verdadeira a propaganda dessas atividades, atuando sempre de forma leal em concorrências públicas e privadas, proibindo expressamente a utilização de práticas ilegais, tais como suborno, corrupção, fraudes, extorsão, propina, pirataria, sonegação fiscal, contrabando e violação de patentes e direitos autorais, incentivando seus colaboradores e parceiros a disseminar os princípios éticos e os referidos compromissos de conduta.

Ainda, segundo a Ecovix (2010), respeitar os direitos humanos e fazer que seus colaboradores façam o mesmo, proporcionando um ambiente de trabalho seguro e de respeito ao meio ambiente, coibindo práticas de discriminação de qualquer natureza. Informa que nas comunidades, onde a empresa estiver inserida, a mesma visa atuar com responsabilidade social, incentivando o desenvolvimento educacional, da renda e de oportunidades aos mais carentes.

Na sua visão (ECOVIX, 2010) de responsabilidade socioambiental, a empresa procura a sustentabilidade de seus negócios em alinhamento com o desenvolvimento sustentável nas localidades onde atua, equilibrando práticas que contribuam para uma sociedade mais justa, ambientalmente correta e economicamente viável. Para tanto, busca conciliar interesses e expectativas dos públicos, pelo qual a mesma se relaciona, no interior e entorno dos seus empreendimentos, atuando na identificação dos riscos e prevenindo sua ocorrência, a fim de construir desempenho sólido no curto e longo prazo.

Na cidade do Rio Grande, a Ecovix (2010), informa que atua dando preferência a contratação de serviços e trabalhadores locais e tem por princípios colaborar com a eliminação de todas as formas de trabalho forçado ou compulsório e com a discriminação no emprego e ocupação.

A empresa Ecovix (2010), desde junho de 2011 apresenta algumas certificações, como o ISO 14.001, Certificado de Sistema de Gestão Ambiental, o OHSAS 18.001, Certificado de Sistema de Gestão de Segurança e Saúde Ocupacional e o ISO 9001, Certificado de Sistema da Qualidade, todos pela Fundação Carlos Alberto Vanzolini e também pelo IQNET.

Fotografia 13 e 14 – Sede da ECOVIX - ENGEVIX Construções Oceânicas S/A - Entradas dos Estaleiros Rio Grande -ERG1/ERG2- No Km 6 da BR-392/RS.



Fonte: Produzido pelo autor. Saída de campo. fev. 2016.

Em relação à carreira e oportunidades, (ECOVIX, 2010) o Grupo ENGEVIX diz inovar em ações, investindo e incentivando o desejo de crescimento pessoal e profissional das pessoas, com uma cultura organizacional orientada pela meritocracia, fornecendo oportunidades e estrutura necessária para o desenvolvimento de uma carreira sólida e promissora. Também preza pela qualidade de vida de seus trabalhadores, dentro e fora da empresa, em um ambiente de trabalho agradável e sadio, em que a diversidade de opiniões é bem aceita, onde todas as pessoas merecem respeito e dignidade.

Portanto, nesse capítulo podemos afirmar que o Polo Naval do Rio Grande é uma típica construção de programas e projetos originários das políticas do Novo Desenvolvimentismo, uma vez que trouxe na sua implantação e desenvolvimento de atividades, todas as práticas capitalistas de persuasão, para se instalar e auferir benefícios, assim como de domínio, implantando seu modelo de gestão, priorizando seus interesses, sobre os da sociedade, embora tragam no seu discurso, objetivos de atendimento as necessidades da classe trabalhadora e da população de baixa renda do município.

Sendo assim, as políticas socioambientais das empresas estão alicerçadas nos discursos publicitários de marketing e propaganda de persuasão, direcionadas a conseguir apoio e simpatizantes na sociedade, que nada tem haver com os princípios de combate a destruição ambiental, seus impactos nocivos para população, a partir das atividades desenvolvidas em seus empreendimentos, que afetam principalmente às comunidades próximas e seus trabalhadores operacionais, como apresentaremos no capítulo seguinte.

3. A INJUSTIÇA AMBIENTAL VIVIDA PELOS TRABALHADORES NO POLO NAVAL DO RIO GRANDE

O sistema capitalista, (GOLDSTEIN, 2012) além de criar e manter as desigualdades sociais e econômicas utiliza a força de trabalho dos indivíduos, num processo de dominação e exploração, para o enriquecimento de seus agentes, que como classe capitalista predadora é representada principalmente pelos grandes grupos econômicos de empresas, que dominam as relações políticas e de trabalho. Assim, o capitalista, explora a mão de obra alheia, pela relação desigual entre o Capital e trabalho no mercado, através da utilização do seu aparato de máquinas e equipamentos, buscando a produção e o lucro, enquanto os trabalhadores necessitam do trabalho, muitas vezes para o atendimento de suas necessidades básicas, logo obtendo recursos mínimos para sobrevivência.

Essa relação Capital e trabalho, no Polo Naval do Rio Grande, vêm se apresentando com inúmeros conflitos de interesses, conforme registros realizados nas reportagens produzidas por veículos midiáticos e nos relatos das entrevistas realizadas com trabalhadores operacionais dos estaleiros.

Portanto, com a realização da pesquisa, podemos afirmar que as empresas do Polo Naval apresentam como principais objetivos, à maximização dos lucros, seguido da grande preocupação ao atendimento dos prazos estabelecidos nos contratos e a produtividade, não havendo como prioridades as condições de trabalho e de habitação de seus metalúrgicos. De outra forma, os trabalhadores buscam o reconhecimento do emprego de seus esforços físico e mental, reivindicando direitos sociais e trabalhistas, como melhores remunerações, condições dignas de trabalho e moradias aos migrantes de outras cidades.

Mas os problemas de moradias que atingem esses trabalhadores, também impactam a vida da população, em função do aumento da densidade demográfica no município, a qual gerou um déficit habitacional e (SILVA; GONÇALVES, 2014) ampliou as dificuldades, pela concentração de imóveis em poder de especuladores, causando grande elevação nos preços dos imóveis para venda e o alto valor cobrado pelos alugueis, tornando cada vez mais difícil o acesso a moradias na cidade.

Para Silva e Gonçalves (2014), os resultados demonstram, que de 2000 a 2006, o preço dos imóveis aumentaram, em média 70%, enquanto que, a partir da implantação do Polo Naval – 2006 a 2013 – o incremento foi superior a 500%, impactando nas

condições de sobrevivência, tornando os indivíduos mais vulneráveis nas relações sociais e de trabalho.

As carências habitacionais no município, segundo Poll (2013), chegam a 24 mil unidades, sendo 12 mil quantitativas (novas moradias) e 12 mil qualitativas (unidades carentes de infraestrutura). Para os trabalhadores dos estaleiros, muitos tiveram que morar em alojamentos improvisados, carentes de espaço, privacidade e condições de higiene, levando a tristeza e a desesperança, frente ao cenário de promessas, realizado pelas empresas, com maiores ganhos para os trabalhadores e a condição de pleno emprego no município, divulgado amplamente pela mídia regional e nacional.

Esses problemas acabam gerando a transformação nos meios sociais e ambientais, contribuindo para o aparecimento de (SANTOS; MACHADO; MASCARELLO, 2015) grande número de conflitos relacionados à luta dos trabalhadores à habitação popular, provocando a degradação dos recursos naturais e desequilíbrio nas relações sociais.

Muitos protestos foram realizados pelos trabalhadores dos estaleiros do Polo Naval, durante o período de construção das plataformas de petróleo, buscando melhorias nas condições de trabalho, valorização profissional e a garantia do cumprimento dos direitos sociais trabalhistas, garantidos na Constituição Federal de 1988.

Sendo assim, passarei a elencar uma série de registros realizados pela mídia local e nacional, em relação aos problemas socioambientais enfrentadas pelos trabalhadores operacionais dos estaleiros no Polo Naval de Rio Grande, bem como a fala desses trabalhadores, através das narrativas nas entrevistas, havendo também, a participação de um representante do Sindicato dos Metalúrgicos, na pesquisa.

3.1. As Contradições dos Discursos das Empresas no Tratamento Oferecido aos Trabalhadores Operacionais

Na reportagem realizada pelo Jornal Agora em 24 de maio de 2012, foi registrado o impasse referente ao pagamento dos trabalhadores do Estaleiro Atlântico Sul, localizado em Suape, no Estado de Pernambuco, que vieram trabalhar em Rio Grande, contratados pela empresa Saman Empresarial, para finalizar o casco da plataforma P-55.

Os trabalhadores realizaram manifestações e até greve, reivindicando seus direitos sociais trabalhistas, havendo a necessidade da mobilização do Sindicato dos

Trabalhadores nas Indústrias Metalúrgicas, Mecânicas e de Material Elétrico do Rio Grande, para proporcionar um acordo entre os envolvidos, gerando uma demanda extra para o sindicato.

Segundo o Jornal Agora (2012), em reunião realizada entre o Presidente do Sindicato Benito Gonçalves, representantes da Petrobras e da empresa Saman Empresarial, ficou acertado, que a empresa contratante dos trabalhadores, se responsabilizaria em concluir os pagamentos, conforme disse o sindicalista a reportagem: “Isso fez com que a Saman arcasse com o pagamento inclusive do aviso prévio, dando condições aos trabalhadores de retorno para casa. Os pagamentos começaram a ser feitos já na segunda-feira à tarde, para parte dos 273 empregados, ficando programado para o dia seguinte um saldo de cerca de 40 funcionários. Entretanto, na terça-feira, 22, apareceram cerca de 40 pessoas a mais, alegando vínculo com a empresa e exigindo a restituição. Eles tinham, inclusive, carteiras de trabalho assinadas e carimbadas, com a justificativa de que estariam em casa aguardando o chamado da Saman”.

A reportagem também apurou que o maior problema para o Sindicato dos Metalúrgicos, está na camuflagem do número de trabalhadores, uma vez que, a maioria dos profissionais, que vieram de fora da cidade está sendo obrigados a alugar residências e passar para seu nome às contas de água e luz.

Esta prática estaria servindo para as empresas utilizarem esse cadastro, visando comprovar junto aos órgãos fiscalizadores, que seus trabalhadores são da região, o que integra a política de trabalho de muitas instituições privadas do setor. Todavia, esses mesmos trabalhadores, ao serem demitidos, procuram o sindicato, para exigir o direito de retorno aos locais de origem, com o pagamento dos custos.

Mesmo assim, muitas dessas pessoas, acabam trocando a passagem e ficando na cidade, aumentando às demandas de todo um sistema, que o município tem de atender, conforme disse o Presidente do Sindicato: “Ainda assim, muitos trocam a passagem e acabam ficando na cidade, aumentando as demandas de todo o contexto do município. O preço do progresso está nos bastidores. Rio Grande tem um painel muito lindo que é o Polo Naval, mas os pilares de sustentação, que estão corroídos, não aparecem”.

Também, segundo Poll (2013a), o Sindicato dos Metalúrgicos do Rio Grande, organizou uma manifestação, que fez praticamente oito mil metalúrgicos paralisarem suas atividades no Estaleiro Honório Bicalho da empresa QUIP S/A. Segundo, a matéria, o sindicalista Sandro Barros, argumentou que o trabalhador do Rio Grande está

recebendo tratamento indecente, onde a pauta de reivindicações seria entregue, solicitando aumento salarial de 10%, vale refeição no valor de R\$ 400,00, auxílio creche, horas extras em 100% aos sábados e 150% aos domingos, ainda existindo cláusulas, que tratam exclusivamente das condições de trabalho.

Na empresa QUIP (ZIEBELL, 2013a), os fiscais da Superintendência Regional do Trabalho e Emprego (SRTE/RS), compareceram no Estaleiro Honório Bicalho, localizado na ponta sul do Porto Novo e interditaram os elevadores das plataformas P-58 e P-53 e os trabalhos realizados acima de 12 metros de altura, nas duas unidades, que estavam em construção no local.

Conforme Ziebell (2013a) participaram da operação seis auditores fiscais de diferentes municípios do Estado. Conforme o superintendente substituto da SRTE, auditor fiscal Marco Antônio Canto, a interdição do trabalho acima de 12 metros de altura, na plataforma P-58, ocorreu, devido o entendimento dos auditores fiscais, que havia situação de grave risco de acidente.

O auditor, também informou que haveria uma reunião entre os auditores fiscais do MTE com a empresa, para tratar das condições de trabalho, e esperava que fossem adotadas, as medidas corretivas, para que fossem liberadas as atividades.

[...] muitos dos conflitos referentes aos trabalhadores são vinculados à indústria naval, principalmente no tocante às condições de trabalho, o que pode ser percebido nas inúmeras ações realizadas pelo Ministério Público do Trabalho, que levaram ao fechamento dos estaleiros QUIP S/A e Rio Grande 2 por tempo indeterminado, até que o problema fosse resolvido (SANTOS; MACHADO; MASCARELLO, 2015, p. 21).

Os trabalhadores (ZIEBELL, 2013b) que atuavam na construção da plataforma P-55, no Estaleiro Rio Grande I, protestaram, interrompendo o tráfego de veículos na BR-392/RS, na entrada do estaleiro, cobrando da empresa QUIP S/A, o pagamento do Programa de Incentivo à Produção, que não foi pago no mês (julho/2013), mais 30% de periculosidade e participação nos lucros e resultados da plataforma.

De acordo com Ziebell (2013c) o Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Metalmeccânica e de Materiais Elétricos do Rio Grande e São José do Norte, organizou um protesto com cerca de cinco mil trabalhadores, que atuavam na construção da plataforma P-58, no Estaleiro Honório Bicalho da empresa QUIP S/A. Os trabalhadores se posicionaram na frente do estaleiro e fecharam a entrada, como também bloquearam o tráfego de veículos na BR-392/RS, próximo à entrada do Bairro Santa Tereza.

A manifestação ocorreu, segundo o secretário geral do Sindicato dos Metalúrgicos, Sandro Barros, pelo fato das empresas QUIP e CQG, responsáveis pela construção da plataforma P-58, não estarem pagando as empresas terceirizadas, deixando-as sem condição de pagar seus trabalhadores. Informa que às empresas terceirizadas estariam a seis meses sem receber, e fazendo o pagamento dos trabalhadores contratados para realizar serviços na plataforma P-58, todavia sem condições de continuar nestas condições. Segundo o secretário geral do sindicato, as empresas QUIP e CQG, justificaram, informando que não estariam recebendo da Petrobras e por isso não estavam pagando as empresas terceirizadas.

O secretário do sindicato dos metalúrgicos e alguns trabalhadores argumentaram durante a entrevista, que não receberam o último adiantamento de salário (Nov/2013) e que está fazendo falta para o pagamento do aluguel e de outras despesas. Também, argumentou que o PIP – Prêmio de Incentivo à Produção estaria atrasado há dois meses, cuja preocupação do sindicato, também era com os trabalhadores, que estavam sendo demitidos, uma vez que, a construção da plataforma P-58 estava próxima de ser finalizada.

O sindicalista Sandro Barros salientou: Trabalhadores que vieram de longe estão sendo demitidos. O fim de ano (2013) está chegando e eles podem ter que ficar aqui (Rio Grande), abandonados e sem dinheiro no bolso.

Também, (ZIEBELL, 2013c) um trabalhador, que não quis se identificar para a reportagem argumentou, que ele e outros cinco, que foram demitidos das obras da construção da plataforma P-55, estavam sujeitos a serem expulsos do hotel, por falta de pagamento da estadia, uma vez que, ainda não haviam recebido nada, e que outros trabalhadores demitidos na mesma ocasião, já haviam deixado a cidade, sem receber. Então, o presidente do Sindicato dos Metalúrgicos, Benito Gonçalves, e uma comissão de trabalhadores, se reuniram com a direção das empresas QUIP e CQG, para negociar e tentar solucionar os problemas.

3.2. Problemas de Habitação nas Casas e Alojamentos dos Trabalhadores

Em relação à habitação de moradias, no período, (MAIA; DIAS; MACHADO, 2013) de plena atividade da indústria naval na cidade, as altas do mercado imobiliário, levaram muitas pessoas iludidas, a vender seus imóveis, passando a residir em locais mais distantes. Também, para aproveitar o preço inflacionado, muitos indivíduos, reinvestiram seus recursos na construção de quitinetes para ofertar em aluguel.

De acordo com Poll (2013b) as condições apresentadas por certos alojamentos, geraram muito descontentamento aos trabalhadores, que vieram de outros municípios e de outros Estados para trabalhar no Polo Naval de Rio grande. Na cidade, casas, galpões e o que puder foram alugado, para as empresas e se transformaram do dia pra noite em alojamentos para os trabalhadores, sendo muitos sem a menor condição, principalmente em relação ao espaço e higiene. Locais que abrigavam uma família de até quatro pessoas passaram a abrigar quinze, trinta e até cinquenta pessoas.

Um dos alojamentos localiza-se (POLL, 2013b) no Bairro Salgado Filho, conhecido como Carandiru. Segundo, um trabalhador, “soubemos que esse prédio era muito mal afamado, quando chegamos aqui. Eles deram uma mão de cal e jogaram a gente aqui dentro”. O prédio recebeu esse nome, segundo relato de um trabalhador carioca, porque são dois blocos fechados, um de frente para o outro, existindo entre eles um corredor, onde se encontram os quartos, distribuídos em dois pavimentos, sem o privilégio de ter uma boa posição solar, sendo cheio de varais de roupas, pois dentro dos quartos, não existem condições de secar uma roupa.

Nesse prédio, segundo Poll (2013b) moram mais ou menos duzentos trabalhadores de três empresas diferentes. A grande maioria deles veio do Rio de Janeiro e da Bahia. Seus moradores não se identificam com os demais, sempre por medo de represália, ocorrendo um entra e sai sem fim, uma vez que muitos trabalhadores vão embora, já no primeiro mês.

A maioria das reclamações em relação ao alojamento “Carandiru” (POLL, 2013b), conforme o trabalhador entrevistado, está na umidade, que gera um fedor de mofo constante nos quartos, havendo em quase todas infiltrações, uma vez que em dias de chuva, a água escorre, possibilitando avistar de longe as manchas nas paredes e no teto. Também, os banheiros apresentam irregularidades, com pisos, vasos e pias rachadas, azulejos quebrados, soltos e cheios de água, que ao menor passo, espirra para os lados, não havendo separação de vaso e chuveiro, sem o box, que tira ainda mais a já inexistente individualidade.

Em outros alojamentos (POLL, 2013b), localizados na área central da cidade, foram proporcionados quartos pequenos para os trabalhadores, com capacidade de caber apenas uma cama pequena e um guarda-roupa. Todavia, serviam de hospedagem para quatro pessoas, sendo muitos sem contar com trinco e fechaduras. Conforme um trabalhador paulista “A gente tá aqui que nem gado. Uns empurrando os outros”. Os quartos pequenos têm dois beliches, sobra apenas espaço entre eles. “Não podemos

levantar todos de uma vez, porque não há como quatro homens se vestirem em um lugar tão apertado” relata o trabalhador. Pela falta de espaço, as roupas geralmente acabam ficando penduradas nos próprios beliches ou nas malas e bolsas.

O trabalhador relatou para Poll (2013b), “Quando vão recrutar nossa mão de obra, dizem que vamos ficar em alojamentos, mas nos dão uma realidade muito diferente da que encontramos aqui. Dizem que são quartos com banheiros e depois as áreas comunitárias. Mas, aqui, tudo é comunitário. Não temos individualidade nenhuma”. Continua o relato, “Quero ir embora. As condições aqui são péssimas. As pessoas não gostam da gente e ainda temos que nos conformar em morar em lugares como estes. Essa turma que tá aqui comigo, veio para ficar em um hotel. Eu acredito que com uma diária de R\$ 30,00 por pessoa, que é o que se paga, deveria ser uma moradia bem melhor, pelo menos com dois em cada quarto e não esse amontoado”. Quase todos esperam apenas uma oportunidade para ir embora.

Os trabalhadores do Polo Naval (POLL, 2013b), também foram alojados em duas casas, onde morava quatorze pessoas em cada uma, dividindo três ou quatro quartos, não havendo banheiros suficientes e em certos casos, com dois vasos, sendo um deles do lado de fora da casa. A cozinha era adaptada para chuveiros, os quais não esquentavam. Não havia piso, apenas cimento queimado e nem azulejos. Segundo o trabalhador a fiação era um entrelaçamento de fios inacreditável. Dois incêndios já haviam sido registrados em alojamentos por problemas com a fiação elétrica. O trabalhador ainda relata “Reclamar a gente reclama. O problema é que ninguém faz nada. Nem as empresas e nem os proprietários destes locais. A gente, que precisa trabalhar e mandar dinheiro para casa é obrigado a se adaptar”.

Em outro caso (POLL, 2013b), em dois alojamentos de trabalhadores, dejetos da pia e banheiro era lançado para o esgoto, fora da casa, muitos sem tampa, exalando cheiros insuportáveis. Em outro relato, argumenta o trabalhador, “Mas, aqui é muito frio. Ficamos expostos à chuva, ao vento e ao frio. Não basta trabalharmos nestas condições. Parece coisa feita, porque temos que morar nestas condições também”.

Em relação ao acesso a serviços públicos no município, ocorre a falta de oferta (MAIA; DIAS; MACHADO, 2013) de mais leitos nos hospitais, de um transporte público de qualidade, bem como a disponibilidade de áreas para lazer, entre tantas outras demandas, que revelasse uma verdadeira preocupação dos gestores públicos e privados, pela qualidade de vida dos trabalhadores e de seus familiares.

Embora a retórica hegemônica de setores políticos e das grandes empresas afirmam, que o futuro e o progresso chegaram na cidade do Rio Grande, a partir da presença do Polo Naval, na prática, as desigualdades sociais e seus efeitos nocivos na sociedade e no meio ambiente, continuaram muito evidentes, principalmente, porque os trabalhadores dos estaleiros e as comunidades, de baixa renda, não tiveram os benefícios prometidos, melhorando às condições das famílias, para que todos pudessem viver com dignidade e justiça social.

A desigualdade social e de poder está na raiz da degradação ambiental: quando os benefícios de uso do meio ambiente estão concentrados em poucas mãos, assim como a capacidade de transferir “custos ambientais” para os mais fracos, o nível geral de “pressão” sobre ele não se reduz. Donde, a proteção do meio ambiente depende do combate à desigualdade ambiental. Não se pode enfrentar a crise ambiental sem promover a justiça social (ACSELRAD; MELLO; BEZERRA, 2009, p. 76-77).

A injustiça ambiental que aflige os trabalhadores do Polo Naval e as comunidades locais poderá promover a geração de graves conflitos socioambientais, visto que a instalação da indústria naval proporcionou a necessidade da atração de grande volume de mão-de-obra e a retirada compulsória das famílias de áreas há muito tempo instalada, as quais já desenvolveram o sentimento de pertencimento e enraizamento ao lugar, participando de seus hábitos e costumes, sendo parte integrante da coletividade, cujas simbologias criadas, expressam valores, aspirações e comportamentos praticados na sociedade, passando a formar sua identidade cultural e social.

A mudança do modo de vida dos pescadores tradicionais, através dos (ROSA, 2015) conflitos socioambientais que ocorreram como na obra de expansão do cais realizada pela QUIP S/A em 2012, teve o envolvimento direto da empresa e a comunidade de trabalhadores da pesca do Bairro Santa Tereza, sobre os problemas gerados na captura do pescado, causado pelo assoreamento do canal Rio Grande. Também, muitos pescadores, por terem seus lugares de pesca prejudicados ou por terem sofrido o processo de expansão portuária, tiveram que procurar outros ofícios para sustento, frente à perda das proximidades do estuário da Lagoa dos Patos, sendo transferidos para locais carentes de infraestrutura, acarretando a concentração de populações pobres em ambientes mais sensíveis, com riscos ambientais diferenciados e desigualmente distribuídos, comparadas com populações de condições econômicas mais favoráveis.

Portanto, fica evidenciado que o ambiente de certos grupos sociais prevalece sobre o de outros, sendo fator decisivo para o surgimento desses conflitos, tornando cada vez mais difícil o equilíbrio entre partes desiguais e conseqüente construção da justiça social.

3.3. Os Trabalhadores do Polo Naval e a Injustiça Ambiental

Nesta parte da dissertação, estamos apresentando situações vivenciadas pelos trabalhadores do Polo Naval relacionada às condições de trabalho e moradias, que apontam para contextos de injustiça ambiental. Partimos, portanto, após a transcrição das gravações, referente às entrevistas abertas e semiestruturadas realizadas com um líder sindical e oito trabalhadores, que exerceram atividades em diversos setores operacionais dos estaleiros do Polo Naval do Rio Grande, a realizar nosso estudo, para chegarmos a uma conclusão.

Com os relatos colhidos nestas entrevistas, procuramos ouvir e colocar algumas vivências dos trabalhadores operacionais, que construíram os inúmeros empreendimentos, seja sob a forma de plataformas de petróleo ou navios sonda, os quais conheceram de dentro a complexidade dos processos específicos da indústria naval, como também participaram e sofreram, no cotidiano, às dificuldades e os danos socioambientais, que nem sempre chegam ao conhecimento da sociedade.

A realização das entrevistas abertas e semi-estruturadas constituiu-se na terceira etapa da pesquisa, que teve nas duas etapas anteriores, a inserção ao problema de pesquisa, através da interação e observações empíricas junto à comunidade e a análise criteriosa do referencial teórico pesquisado, a base para o desenvolvimento dos questionários, que foram utilizados nas interlocuções realizadas com as nove pessoas entrevistadas.

As entrevistas foram realizadas durante o ano de 2015, uma parte no Sindicato dos Metalúrgicos do Rio Grande e São José do Norte e as demais, nas residências de alguns trabalhadores.

A primeira entrevista ocorreu com o líder sindical, que proporcionou uma visão abrangente, mas ao mesmo tempo complexa dos problemas enfrentados pelos trabalhadores operacionais do Polo Naval, a partir de algumas questões norteadoras sobre as condições de trabalho oferecidas pelas empresas. As mesmas foram realizadas, com base nos levantamentos em livros sobre o tema, bem como veículos midiáticos e comentários empíricos de pessoas, que conviveram com esses trabalhadores.

A partir da narrativa do primeiro entrevistado, novos conhecimentos foram obtidos, agregando informações aos questionamentos, que serviram de instrumentos para utilização mais tarde, nas entrevistas seguintes, com os trabalhadores operacionais locais e migrantes de outras cidades. Também, me foi ofertado e disponibilizado a utilização de uma sala do sindicato, pelo líder sindical, para a realização das demais entrevistas.

Na oportunidade tivemos muita dificuldade em realizar as entrevistas com os trabalhadores, uma vez que nesse período, fizemos contato com aproximadamente 50 trabalhadores operacionais, onde muitos argumentavam que não tinham tempo para realizar as entrevistas e outros foram diretos em argumentar seu receio de serem identificados ao conceder a entrevista e, por consequência, correr o risco de sofrer advertências e até mesmo a demissão do trabalho nos estaleiros, ou que pudessem ser preteridos no caso de uma nova seleção.

Portanto, mediante as explicações de que as identidades dos trabalhadores seriam preservadas, alguns se dispuseram a realizar as entrevistas, sete trabalhadores e uma trabalhadora do setor operacional, que no meu entendimento foram suficientes para coleta de dados, que foi realizada de maneira satisfatória, atendendo as minhas expectativas.

As entrevistas transcorreram livres de tensão, proporcionando momentos positivos, com interação verbal e um diálogo menos formal, vindo às explanações dos entrevistados, contribuir para a resposta do objeto da pesquisa.

Após a realização das entrevistas, fomos para a quarta etapa da pesquisa, que foi a transcrição das gravações, também apresentando certo grau de dificuldade, frente ao tom de voz característico de cada entrevistado, ora mais baixo, ora mais alto, exigindo repetir certas vezes algumas audições, sempre com muita atenção para o registro pleno e fiel no papel, das narrativas realizadas.

Na etapa seguinte, procedemos à análise de todas as transcrições, selecionando os temas de maior relevância para a resposta do problema de pesquisa, dividindo por assuntos, visando elucidar e mostrar a realidade enfrentada pelos entrevistados nos estaleiros. Nesta quinta etapa, também procuramos verificar e selecionar o aporte teórico pesquisado, que corroborasse com os relatos das pessoas entrevistadas.

Então, procedemos ao registro do referencial teórico e das entrevistas selecionadas, mostrando no Quadro 2, a relação das pessoas entrevistadas, com sigilo na identificação, mas apresentando os dados genéricos.

A seguir no Quadro 2, realizamos a identificação sucinta dos entrevistados, com dados genéricos, para a preservação do seu anonimato, mas que possibilite uma percepção geral, denominando pseudônimos de “Entrevistado” para cada um:

Quadro 2 – Identificação dos entrevistados da pesquisa com dados genéricos.

TRABALHADORES				
ENTREVISTADOS	ORIGEM	SEXO	IDADE	CARGO - FUNÇÃO
Entrevistado - 1	Local	Masculino	Entre 35-45 Anos	Líder Sindical
Entrevistado - 2	Local	Masculino	Entre 25-35 Anos	Aux. Serviços Gerais
Entrevistado - 3	Local	Masculino	Entre 55-65 Anos	Aux. Serviços Gerais (Manutenção – Desvio de Função)
Entrevistado - 4	Local	Masculino	Entre 25-35 Anos	Esmerilhador (Montador de Estruturas – Desvio de Função)
Entrevistado - 5	Local	Masculino	Entre 35-45 Anos	Caudeireiro
Entrevistado - 6	Local	Masculino	Entre 45-55 Anos	Soldador
Entrevistado - 7	Local	Feminino	Entre 35-45 Anos	Soldadora 3 F
Entrevistado - 8	Local	Masculino	Entre 50-60 Anos	Soldador MIG – ER (Eletrodo Revestido)
Entrevistado - 9	Fora	Masculino	Entre 45-55 Anos	Soldador

Fonte: Produzido pelo autor, a partir das informações fornecidas pelos entrevistados.

A entrevista com o líder sindical começou com uma conversa informal, que veio se aprofundando na abordagem da problemática socioambiental enfrentada pelos trabalhadores operacionais nos estaleiros do Polo Naval.

Trouxe importantes contribuições e informações, como a existência de um problema ambiental presente não só nos estaleiros, mas também em outras empresas da cidade, nos terminais retro-portuários, que recebem materiais e equipamentos, originários de vários países do mundo, cujo material descartável, que serve para proteção, é solicitado pelos trabalhadores.

3.3.1. Os Riscos Ambientais¹⁷ no Trabalho

Um problema ambiental e de saúde pública, foi relatado pelo entrevistado 1, logo no início da entrevista, sobre a reutilização de madeiras pelos trabalhadores operacionais, deixados nos pátios das empresas, que vêm na forma de estruturas de caixas e paletes, acompanhando mercadorias vindas de outros países, sem haver a certeza, que o referido material se apresente isento de contaminações químicas e biológicas.

A maioria das peças principalmente as mais nobres como geradores, transformadores, turbina, elas vem geralmente importadas, isso tudo vem da China, da Ásia, da Europa e elas vem, geralmente elas vem na plataforma, encaixotadas ou elas vem por navio pelo Porto né e como são peças grandes, exorbitantes, o velopamento dela, dessa madeira, tem algumas que são praticamente, se tu colocar um tê ou treliça e colocar um telhado, é uma casa pronta né, uma casinha. Então, o grande problema que se tem é quando isso aqui chega no terminal, os funcionários ficam loucos pra pedir aquele material ali, até pra poder fazer aquele puxadinho lá da casa ou usar pra fazer uma peça de ferramenta. Outros alegam, que é pra fazer casinha pra cachorro ou pra queimar e aí a gente tem que ter o cuidado, porque existe uma responsabilidade ambiental né, algumas madeiras são tratadas, outras a gente sabe que não né e a gente não pode garantir que aquele documento que veio, que diz que a madeira é tratada, realmente é tratada (Entrevistado 1).

Então, o entrevistado 1 continuou seus esclarecimentos ao questionamento sobre os materiais, cuja procedência sejam de países asiáticos, que conforme notícias apresentam sérios problemas de saúde pública. Logo, as madeiras usadas como proteção desses equipamentos, poderiam trazer riscos de contaminação aos trabalhadores.

[...] eu antes de trabalhar no Polo Naval, eu trabalhei no terminal de containers que era o Tecon, onde vem muito material, tu vê muito ser, muito microorganismos, muito bicho, a gente vê animais diferentes vindo no meio daquilo ali, além de, tudo isso aí fica em depósito. Eles

¹⁷ Alguns riscos no ambiente de trabalho operacional. Físicos: ruídos, radiações ionizantes e não-ionizantes, frio, calor, pressões anormais, umidade. Químicos: poeiras, névoas, neblinas, gases, substâncias, compostos ou produtos químicos em geral. Biológicos: bactérias, fungos e vírus. Ergonômicos: movimentos repetitivos, postura inadequada (ALVES, 2013).

ficam na rua, eles ficam em pátio né, daqui a pouco os bichos entram lá pra dentro, para se guardar da chuva, do frio e quando tu carrega aquele material, vem o guindaste e joga ele em cima de um navio e do navio joga aqui também, né. E além dos animais, tem toda uma vida que se torna naquilo ali. Grande parte dessas gripes importantes que se tem aí, que a gente pode pegar, a pessoa espirra na mão, coloca a mão no guarda, num cabo, numa mesa e a pessoa vai lá e toca, pega, aquilo passa. Esse material também é manual né, a operação de colocar um guindaste lá, tem que passar cabos nele, tem que fazer toda uma preparação. São pessoas que estão ali, e se sabe que nesses países asiáticos a mão de obra praticamente é escrava, lá não existe EPI, material de segurança não. Faz, que eu tô mandando! Morreu bota uma lona em cima, chama o outro e manda fazer. A mão de obra lá é o que menos interessa, por isso é mais barato fazer qualquer coisa lá fora (Entrevistado 1).

Um dos questionamentos realizados para o líder sindical, bem como para todos os trabalhadores entrevistados foi em relação aos problemas enfrentados pelos trabalhadores operacionais no Pólo Naval durante a construção das plataformas de petróleo. A partir dessa pergunta, surgiram questões relacionadas ao tratamento proporcionado aos operários, suas condições de trabalho e a possível exposição ao mecanismo da injustiça ambiental.

3.3.2. As Condições de Trabalho: Fornecimento de Água, Alimentação e a Higiene

O Entrevistado 1 afirma:

[...] a três meses atrás nos tivemos um problema que tivemos que fazer um enfrentamento e chegamos a entrar num estado de greve, que ainda não saímos, a pesar do problema ter meio sido corrigido. Por causa da crise, os empresários do Grupo Ecovix retiraram os copos descartáveis dos bebedouros e disseram que era por questão de saúde, que o bebedor era apropriado e não precisava de copo. Aí, depois quando a gente foi arrochar lá, disseram que custava R\$ 60.000,00 a colocação daqueles copos pro pessoal beber, aí ou seja, deixa o pessoal se desidratar, que trabalha num lugar alto, quente, sem condições por questão de R\$ 60.000,00 dentro de uma obra.

Então, propomos nova pergunta ao entrevistado 1. Se os gestores dos estaleiros não teriam condições de arcar com os custos para o fornecimento dos copos, atendendo as necessidades dos trabalhadores operacionais, frente os valores recebidos na construção das plataformas, uma vez que o custo unitário, têm girado em torno de R\$ 1,2 bilhões para a Petrobras?

É porque é assim o, depois da Operação Lava Jato, a coisa apertou pro lado deles, o que aconteceu, que eles começaram a evitar custos de tudo quanto é jeito pra tapar o buraco, pra tentar salvar, porque as empresas estão todas a beira da falência, a realidade é essa. O que

acontece? Nenhuma empresa dessa trabalha com dinheiro próprio. Toda empresa trabalha com dinheiro do BNDS, Caixa Econômica Federal, Banco do Brasil ou Fundo da Marinha Mercante. Quando essas empresas todas se mostraram dentro da Operação Lava Jato, automaticamente uma coisa natural, os bancos trancaram os investimentos e aí eles tiveram que começar a trabalhar com dinheiro próprio, até que desenrolasse, fizesse acordo de leniência, que houvesse um tribunal de contas com uma permissão para as empresas emprestar dinheiro. Como é que eu vou emprestar dinheiro para um cara que está preso pela Polícia Federal, entendeu? Aí começou a crise e dentro dessas crises, eles começaram a economizar. Só porque a gente não, tem tudo que se possa imaginar. Eles estão com EPIs precário né, nós tivemos, nós conseguimos os copos de volta na área com uma liminar na justiça. Tivemos que entrar com uma liminar na Justiça, porque o diretor da empresa fez um DDS, que é um diário de segurança, falando para os trabalhadores – “quando vocês vão no Shopping, eles dão copos descartáveis? Não dão! Aqui vocês querem copos descartáveis”. Uma grande diferença, que existe bebedouros apropriados né, que é aquele que esguicha água pra cima. Aquele bebedor é um bebedor diferenciado. O bebedor de lá, é um bebedor empresarial, bebedor feito nas torneiras, inclusive com a água saindo para baixo, exatamente em função do copo e a posição dele é baixo. Mesmo que ele invertesse colocando uma torneira, que esguichasse água para cima, a pessoa tinha que se agachar pra beber e outra, o bebedor fica ao relento, né. Então, eles pegam toda fuligem da poeira da solda, ratos passam lá em cima. Ele é totalmente, não existe a mínima condição segura de saúde pra fazer. Eles fazem esse tipo de coisa, como num todo, como EPI. Trocam por um EPI mais barato né, às vezes não dentro da norma, mais aí eles ficam se aproveitando da crise, e o momento que eles acham, que o trabalhador não vai reclamar. Então, é melhor eu ficar com isso aqui, com o trabalho do que...(Entrevistado 1).

Ainda, em relação aos bebedouros, os entrevistados afirmam:

Entrevistado 1:

[...] eles são espalhados por toda obra sim, até exatamente por isso que eu te digo, que as condições deles são, não são uma condição de higiene, assim pra tu simplesmente chegar sem um copo descartável ou fazer um reaproveitamento de um copo, porque eles ficam expostos, no sol, na chuva, na rua, né e a água que vai pra li é uma água da Corsan direto, né. Além desse problema da falta de copo, agora, nós tivemos uma paralização em 2012, de dois dias lá pela condição da água, porque como esse bebedouro é de um material de metal e ele ficava totalmente exposto ao sol, ou seja, chegava lá em torno do meio dia, se tu botasse Nescafé, tu tomava um café fervendo, essa água não te hidratava. Então, assim, era filas e filas e o pessoal totalmente revoltado, não tinha condições de beber a água, né. E foi uma briga muito grande pra gente conseguir convencer eles a colocar gelo, a liberar isotônico, que é um material próprio, líquido próprio para hidratação do trabalhador. Só que isso é mais caro e gera custos, ia dar problema, né. Então, assim, na realidade, hoje a questão mão de obra, saúde do trabalhador, não tá em primeiro lugar em nada nessas

construções. O que tá em primeiro lugar é a produção. Produção acima de tudo. Até eles costumam pensar assim. Há se vamos causar uma melhoria aqui, vamos botar um lugar que tenha água gelada, eles já vão precisar: esse cara vai caminhar 200 metros, da distância da plataforma para ir nesse local mais abrigado para beber, perdemos tempo de trabalho. Então, deixa assim. Eles tinham uma área de fumodromo, lá tapadinho com telha tudo, para o pessoal ir lá e não fumar dentro da área não permitida. A primeira atitude do diretor novo que chegou aqui, foi tirar o telhado do fumodromo, primeira atitude dele. Porque tirar o telhado? Porque dia de chuva, eles não vão fumar e aí o próximo passo foi retirar o fumodromo, pra que ninguém fumasse mais.

Entrevistado 2:

Em épocas tinha! Em épocas não! Se faltava copo, o pessoal tinha que virar as torneirinhas, bebedores para poder tomar água. Eu não tomava! Eu não boto a boca ali, naquele bebedor nem a paú a torneirinha dele é virada pra baixo, mas o pessoal virava para cima, para poder tomar.

Entrevistado 3:

“E agora, por último negócio, que a Ecovix estava em crise, aquela coisa toda, eles tinham escondidos os copos. Os copos era só para Unimed e pra Petrobras. Aí, o pessoal começou a tirar fotos e trouxeram para o Benito¹⁸ ...”.

Entrevistado 5:

Muitas vezes nem água tinha no bebedouro para tomar. Descia suando para tomar uma água, quando chegava lá não tinha água... reclamava! Mas daqui a pouco iam colocar, daqui a pouco ia colocar. Aquilo passava o dia e a água não chegava.

...mas não tem como! A pessoa suando muito, precisando se hidratar, né. Tem que tomar água e não ter água, fica difícil.... existia muito mal súbito lá também... da pressão, espaço confinado... pouca ventilação... pouco exaustor, o ar não circulava!

Entrevistado 8:

“[...] eu presenciei bebedouros no sol, água quente, às vezes não bem vedado, pegando poeira, tudo material de fumaça da solda, que ficava perto da oficina também, pegando toda aquela contaminação”.

A pressão da chefia, sendo a produção mais importante que as pessoas, é relatada pelo entrevistado 5.

¹⁸ Benito Gonçalves é o Presidente do Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Metalúrgicas e de Material Elétrico de Rio Grande e São José do Norte.

“Mais produção do que o trabalhador, pra ver essa situação, pra não ter uma água para tomar, eles não estão preocupado. Preocupado em terminar o trabalho, executar aquele trabalho, produção, né”.

As condições do refeitório e o fornecimento da alimentação pelas empresas do Polo Naval, conforme a narrativa do entrevistado 1.

[...] como eu vou te dizer, a qualidade da comida. Eu me chateio muito de falar mal dela, porque muitas vezes a gente não tem em casa para comer o que tem lá. Porém, o trabalhador ele meio que enjoa né. Tem gente que come. Se tu já vice um companheiro de fora, deixa a gente com vergonha. Porque ele bota um prato, que chega derrubar a mesa. Então, no início eles tratavam muito bem. Era dois pedaços de carne para cada trabalhador, o pão era liberado, não tinha controle sobre isso. E aí, quando eles tiveram que suprimir o dinheiro da máquina, eles começaram a perceber que: pô aquele cara tá levando muito dinheiro, vamos ter que dar uma baixada! Aí, troca aquela comida por um frango. A manhã troca aquilo ali por um, sei lá, um alimento outro qualquer e eles. O que aconteceu com a crise, também no decorrer do tempo, a qualidade da comida foi caindo, caindo, caindo, caindo. Hoje, é uma fruta, um copo de suco e um pedaço de carne e um ovo cozido. Ovo cozido tem em todas as refeições, né e é uma grande reclamação dos trabalhadores, até pra retirar o ovo (Entrevistado 1).

3.3.3. As Condições de Trabalho: Acesso e Utilização dos Banheiros

Segue as narrativas dos entrevistados, quanto à falta e as péssimas condições dos banheiros, oferecidos aos trabalhadores operacionais. Eles afirmam:

Entrevistado 7:

[...] inclusive agora não tem banheiro feminino, a gente tem que agora caminhar bastante para gente poder ir no banheiro, que fica do outro lado do estaleiro. No caso, né e as mulheres principalmente, que precisam do banheiro ali na oficina e tem quatro banheiros e todos estão interditados.

Entrevistado 3:

[...] Então assim, às vezes nem tinha produtos para lavar o chão, tinha que lavar com água mesmo. Então, a reclamação deles assim era geral. Só negócio de banheiro, que eu ficava louco, com outras coisas que aconteciam eles não faziam nada.....Porque lá tinha um negócio, se eu não sei, se era uma vez por mês...tinha um pessoal para revisar os banheiros da Anvisa. Quando a Anvisa ia lá ... eles levantavam a bundinha da cadeira. Depois que eles iam embora o....né, todo mundo fazia.

“[...] que nem banheiro, a não, pode estar quebrado, mas tem que trabalhar, não importa, aí levava três a quatro dias para arrumar um banheiro, pra arrumar um vaso, uma coisa”.

Entrevistado 6:

[...] inclusive os banheiros né, que agora, até pouco tempo não se usavam banheiros, porque os banheiros não dava. Tava até em cima, com perdão da palavra, até em cima de me.... e ninguém fazia nada, ou seja, não tinha banheiro. Aí, tu tinha que pedir pro encarregado pra tu ir no banheiro lá embaixo. Descer a plataforma pra ir lá em baixo, mas tu tem que ter uma ordenzinha pra se deslocar. Dali pra lá e muitas vezes tu tem que estar correndo do encarregado para poder ir no banheiro pra avisar. O fulano, tô indo no banheiro! Senão da briga né, se não da me... e assim vai.

Nesses relatos, sobre a falta de copos e condições de higiene para os trabalhadores terem acesso à hidratação pela água. Também a falta de banheiros em condições de funcionamento e higiene, para atender as necessidades fisiológicas dos milhares de trabalhadores, revelam sérios problemas sofridos pelos operários, os quais por apresentarem necessidade empregatícia, se submetem a realizar seu ofício, em condições precárias, subumanas, arriscando a própria vida e de outros.

A existência de ratos passando por cima dos bebedouros poderá levar a transmissão de doenças, como a leptospirose e proporcionar o óbito ao trabalhador. Também, a falta de hidratação por ausência de copos descartáveis ou água quente, impossibilitando o seu consumo, poderá levar a ocorrer até mesmo o mal súbito, como relatado pelo entrevistado 5, fragilizando os trabalhadores, a ponto de ficarem sujeitos a quedas de andaimes e das plataformas.

A água não chegava e os trabalhadores permaneciam o máximo possível trabalhando, não saindo do local de trabalho. Portanto, nesse início de entrevista, já podemos constatar uma série de desrespeito e descaso, que atentam contra a vida dos trabalhadores, em um processo de injustiça ambiental, onde os danos ambientais sofridos e distribuídos de forma desigual impactam mais os trabalhadores do setor operacional, que outros trabalhadores de cargos de direção, os quais não estão expostos a essas condições ambientais, de humilhação e menosprezo pela vida humana.

3.3.4. As Condições de Trabalho: Na Questão da Fiscalização

O entrevistado 1 relata a falta de fiscalização dos órgãos públicos, para controlar e impedir as irregularidades nas condições de trabalho, oferecida pelas empresas.

E uma grande culpa disso ... é uma coisa, que ainda eu não vi ainda em estudos e daqui a pouco tu consigas colocar. Daria até por ser um órgão federal também, porque acontece essas irregularidades, por falta de fiscalização. Se houvesse uma fiscalização mais frequente, mais atuante, talvez a gente conseguisse pegar. Também, nesse contexto não estou falando em fiscais de Rio Grande, que eles são maus ou que eles seja omissos. A realidade é que a cidade do Rio Grande no pico das obras, em 2013, teve vinte e quatro mil trabalhadores no setor naval, fora outra cadeia de trabalho, que tem na cidade e nós temos apenas dois fiscais na cidade do Rio Grande. Isso é humanamente impossível. Além de que, conversando com eles, chegou ao conhecimento, que um é formado em Administração de Empresas e o outro em contabilidade, ou seja, os técnicos que tem em Rio Grande, pra época, que se tinha antes do setor naval, talvez conseguisse fiscalizar de uma forma atuante. Com o setor naval, isso é impossível! A cidade de Pelotas, que não tem a gama de trabalho, que nós temos aqui, pode ser uma cidade maior, mas não tem, tem quinze trabalhadores nesse setor, isso é uma piada com a gente aqui. (Entrevistado 1).

A falta de formação específica dos dois fiscais do MTE – Ministério do Trabalho e Emprego de Rio Grande, para conhecer minúcias da problemática da indústria naval do petróleo, uma vez que suas formações são em administração e contabilidade, poderá dificultar a identificação de determinadas irregularidades.

O Entrevistado 1 afirma:

“Sem esse conhecimento fica muito fácil, chega lá, eles colocam um engenheiro ou técnico bem preparado pra conversar, pra dar um nó na cabeça do fiscal e ele sai de lá, com um relatório fraco, dizemos assim, entendeu?”

3.3.5. As Condições de Trabalho: No Pátio dos Estaleiros e nas Plataformas

Também, ocorreram denúncias junto à mídia, que resultou na investigação, realizada pelo Ministério do Trabalho, sobre as condições dos operários, que trabalhavam no porão de uma plataforma, encharcados de borras de petróleo. O Entrevistado 1 faz o seguinte relato:

[...] o que aconteceu foi o seguinte. Antigamente, todas essas plataformas, que estão sendo construídas, agora fora da Ecovix, que estão construindo só os cascos, são navios petroleiros velhos CC, tá. Os navios petroleiros, eles tem um casco simples e a nova lei marítima diz que qualquer plataforma ou navio, tem que ter um casco duplo, exatamente por um caso de vazamento, ele vai para o segundo deque, onde de tempo de tirar o navio da água, pra que não atinja o oceano, o mar, né. O que acontece? Porém, como em síntese, as plataformas não fica com o petróleo dentro dela, tá. Elas extraem o petróleo do fundo do mar, por meio de raizers, entra dentro dela como depósito e tem os

navios sondas, outros navios, que vem buscar esse petróleo, em certo tempo. Quando está lotado, eles vêm. Colocam o mangote lá e sugam esse petróleo. Então, não fica dentro deles. Então, é permitido que esse navio, casco seja transformado em plataforma, até porque mesmo tendo todo formato de um navio, a exemplo da P-53, da 55, da 78 onde foi que deu esse problema, da 66, 63 que saiu daqui de Rio Grande. Eles têm só a característica de navio, mas ele é uma refinaria encima d'água. Só utiliza o casco dele como bacia. Ele não tem mais propulsão. Ele não tem hélice, não tem motor. Eles são rebocados por rebocadores e instalados no local com ancoragem né, pra fazer a extração do petróleo. Quando tem que tirar, eles retiram lá e levam pra outro local. Então, por isso que tem, aí eles levam esse navio pra China, né e lá eles limpam ele e tudo mais. Só que acabou vindo pra cá, um que ainda tinha borra de petróleo e os trabalhadores estavam fazendo soldagem lá embaixo e teve alguns princípios de incêndio. Quando nós denunciamos, quando a gente denunciou, o Ministério veio aqui pra dar uma batida e não tinha EPI e os trabalhadores estavam trabalhando com as roupas encharcadas de petróleo. E quando a gente chamou eles, incrivelmente eles marcaram às 14:00h com a gente para dar uma batida. Às 11:00h da manhã, o empresário já sabia da batida. Ao meio dia, todos trabalhadores estavam no almoxarifado botando uma roupa extremamente zero, nova e a área de petróleo estava isolada. Esse dois fiscais de Rio Grande foram lá, registraram. Tiveram boa vontade, mas conversaram: menino, nós passar por uma poça de petróleo, ou por uma poça d'água ou alguma coisa até o risco, a gente pode até saber, mas a gravidade, o tamanho, nós não somos especializados nisso entendeu? (Entrevistado 1).

Ainda, em relação às condições de trabalho nas áreas operacionais dos estaleiros, alguns entrevistados continuaram relatando:

Entrevistado 4:

“Quando era fiscalização da Petrobras, eles paravam o serviço, quando era deles, eles não davam bola, não esquentavam”.

Entrevistado 6:

[...] dias de chuva, pra deslocamento até as plataformas é uma barreira do cão aquilo ali. Tu sai atolado no barro. Como é que um soldador, um profissional, vai carregar um cabeçote de máquina de solda no meio do barro, atolado no barro até chegar a plataforma, isso não existe cara, entendeu? Pra ti entrar na plataforma, tu tens que levar o cabeçote, porque às máquinas já estão posta lá em cima. O cabeçote, o teu mangote, tu tem que tá subindo escadaria. Daquela escadaria do lado das plataformas, subir às escadarias com cabeçote nas costas, aí com mangueira, com isso e aquilo, chega lá, tu já chega morto entendeu?

Entrevistado 7:

[...] a gente trabalha muito com maquinário tipo makita e retifica, e acontece muito, porque a gente fica horas e horas trabalhando com aquele material e acontece de queimar. Só que teve uma reunião, que falaram pra nós, que se a gente queimar e for constatado que foi culpa nossa, a gente vai ter que pagar. Que eles vão descontar da gente.

3.3.6. As Condições de Trabalho: O Fornecimento de EPIs¹⁹ para os Trabalhadores

Em relação aos EPIs - equipamentos de proteção individual, os relatos dos entrevistados, demonstram problemas na qualidade e no fornecimento dos produtos.

Entrevistado 6:

[...] são muitos problemas lá, problema que muitas funções, que tu vai exercer lá, têm que ser a moda bicho, porque tu não têm condições, eles não te dão condições de fazer. Nas palestras nos DDS é falado do uso dos EPIs isso aquilo, mas chega na hora, ninguém usa nada. Tem que fazer e acabou. O encarregado quer que tu faças, ou seja, onde tu te negar estas sujeito a rua. Se negou tomou rua entendeu? Tu já é mau visto, agora eu nunca, nunca admiti isso aí e não admito entendeu? Por isso eu sou boca dura, eu sou boca dura mesmo entendeu? O trabalho é pra fazer eu vou fazer. Agora, onde não houver condições eu paro.

[...] tem que fazer e acabou entendeu? Mas, acontece o seguinte. Aqui não tem condições de nós fazer, tem que botar um andaime, tem que botar isso. Não, não, tem que fazer assim! Até chegar um andaime, vai demorar, ou seja, arrisca a vida do trabalhador entendeu?

Entrevistado 9:

É assim o, é que a gente dentro do empreendimento, como têm várias terceiras, às vezes a gente esta do lado fazendo a mesma função e colegas de outras empreiteiras passando por essa dificuldade de EPI e outras situações a mais. Eu particularmente nas empresas, que eu trabalhei, sendo acaso a terceira, eu não tive esse problema, até porque eu já tenho por experiência própria de outros estaleiros. Se tiver essa situação, eu também não exerço minha atividade. Então, não tive esse problema. Comigo não, mas a gente via acontecer.

- **A Utilização das Luvas:** Segundo Alves (2013) são destinadas à proteção das mãos, dedos e braços contra riscos mecânicos, térmicos e químicos. São confeccionadas em vários materiais, dependendo da proteção desejada.

¹⁹ EPIs - Equipamentos de Proteção individual. É todo produto utilizado como ferramenta de trabalho, de uso individual, destinado à proteção do trabalhador, minimizando riscos que ameaçam a segurança e a saúde no trabalho. O uso de EPI é uma exigência da legislação trabalhista brasileira por meio de suas Normas Regulamentadoras. Para EPI a Norma Regulamentadora é a NR 6, contida na Portaria 3.214/78 do Ministério do Trabalho. O não cumprimento da NR poderá acarretar aos infratores ações de responsabilidade cível e penal, além de multas (ALVES, 2013).

O entrevistado 1, realiza um relato sobre os membros do corpo dos trabalhadores operacionais, mais afetados pelos acidentes nos estaleiros do Polo Naval, bem como, as carências no fornecimento e a precariedade dos EPIs, como luvas e máscaras, nos quais os metalúrgicos estão expostos.

Olha, vamos pegar pela estatística de acidentes. Se tu fizer uma estatística de acidente dentro do Polo Naval tá, primeiro lugar estão os membros, às mãos tá, então aí a luva, que hoje tá precária, não é mais a principal. Eles querem que a pessoa use a luva até não agüentar mais, até rachar, até rasgar. Tem trabalhador colocando fita nas luvas pra reaproveitar. Quando começou não era assim. Quando começou, tua luva tava velha, tu trocava ela por uma nova. Agora não! Agora, enquanto ela não rasgar em mil pedacinhos, eles não te dão outra, tá. Primeiro lugar de acidente é as mãos, depois vêm os olhos, né e em terceiro no caso, são os respiradores, aí vem às máscaras, porque as soldas soltam muita fuligem, que acaba causando problemas nos pulmões. E tem soldas especiais, como a cobre-níquel, é uma solda cara. Ela é altamente cancerígena, tanto que um soldador não pode trabalhar uma vida inteira no cobre-níquel. Ele pode trabalhar num período de dois anos, depois ele dá um tempo né. Interfere isso aqui em todo sistema imunológico, né. Além de ser altamente cancerígena, o cobre, até na virilidade do cidadão e na fertilidade, ela pode atingir. Se tu insistir em trabalhar com isso e é uma coisa, que tu tem que cuidar, porque sendo uma solda cara, uma solda que dá dinheiro, muitas vezes o trabalhador não pensa nisso, quer, se não mandar ele parar, ele não para. Ele vai, vai. Porque, enquanto uma solda normal paga R\$ 2.000,00 aí, essa aqui, paga 4.000,00 ou 5.000,00 e mais as horas extras (Entrevistado 1).

Entrevistado 3:

“No início tinha, aí depois de um tempo para cá começou a diminuir, porque a firma tava quebrando, faltava luva, faltava material para limpeza”.

Entrevistado 7:

“A falta de EPIs acontece sempre, agora mesmo colocaram redução do horário pra gente pegar EPI das 07:30 às 10:00h da manhã. Então a pessoa fica horas e horas na fila, às vezes para poder pegar uma luva”.

[...] a gente não consegue trabalhar direito e a falta de EPI, também o constrangimento de estar pedindo o papel, com autorização pra pegar uma simples luva ou um simples protetor auricular. A gente fica horas e horas numa fila até as 10:00h da manhã pra tentar conseguir aquilo e muitas vezes não tem ou a gente tem que se deslocar para outro almoxarifado ou voltar a falar com o encarregado, porque o encarregado não colocou, porque a gente tá trocando a luva. Porque tem que especificar, porque tu tá trocando a luva. Se a luva tá rasgada tem que colocar no papel, que tá rasgada.

Entrevistado 8:

[...] quando a gente estava usando, rasgava a luva da gente ou queimava por causa da solda de alta temperatura Mig. Aí, a gente levava lá e eles diziam que não pode acontecer, que tem que durar a luva, tem que durar mais tempo, isso é inadmissível. Então, vocês querem que eu compre pra mim, porque eu preciso de luva pra trabalhar. Além do mais a luva que vocês estão dando, não é de boa qualidade. Vocês teriam que me dar uma luva de boa qualidade, eu dizia pra eles. Eles diziam é isso aí, que tem que dar. A firma tá passando por dificuldadesQue a gente esta estragando as coisas por gosto, as luvas por gosto, queimou, porque a gente tá trabalhando. Ninguém tá aqui pra ficar parado ou estragar as coisas por gosto, eu disse pra eles. Aí, no caso, pra mim não me incomodar, eu comprei uma luva pra mim. Uma luva melhor e passei a trabalhar com minha luva. Aí, tive que comprar, desembolsar do meu bolso, pra comprar uma luva em condições, porque a que eles estavam dando eram muito ruim. Ainda ficavam reclamando, achado que a gente estava estragando por gosto, às luvas.

- **A Utilização das Máscaras:** Para proteção da face contra partículas, respingos de produtos químicos e ainda proteção respiratória contra poeiras, névoas, gases e vapores (ALVES, 2013).

Entrevistado 1:

[...] nesse momento no Polo, eles estão utilizando e a gente já tá sabendo. Já denunciemos isso no Ministério Público, mais já esta tendo investigação, a máscara descartável. Aquela máscara simples, que tu compra numa farmácia pra colocar. Aquela máscara não, a máscara tem que ser de carvão ativo. É totalmente especializada não tá sendo utilizada. A máscara descartável, e a mesma máscara descartável, enquanto elas não se desmanchar no rosto, eles não dão outra.

Entrevistado 2:

“[...] a pessoa reclamam muito né, reclama muito mesmo lá, eu não trabalhava diretamente com solda, não pegava muito material que eles pegavam, mas eles reclamavam que não tinham, escutava muitas coisas assim também”.

Entrevistado 4:

[...] em relação aos materiais de EPIs, existia falta de equipamentos de proteção.... não tinha, trabalhei muito tempo sem filtro na máscara, não tinha máscara, não tinha nada. Riscos, primeiro a fuligem, pois não tinha o filtro, rasgou, depois era um trabalhando em cima do outro, como e que eu vou te explicar, era todo mundo junto sabe? Eram vários trabalhos num mesmo ambiente, que não é o correto né, entendeu? Por exemplo: eu fiquei com problema de visão, que eu não tinha. Vou ter que passar pelo oftalmologista. Vou ter que botar

óculos, porque eu me protegia da solda aqui e tinha outro soldando em cima de mim, no meu lado, entendeu?

“[...] eu fiquei com problema de visão e tenho duas hérnias para operar de fazer peso”.

“[...] o caso da Ecovix, não vejo muita oportunidade ali dentro. Hoje, não tem oportunidade pra ninguém ali, dali pra pior”.

Entrevistado 6:

[...] bastante problemas, principalmente com máscaras, porque eles determinam o período pra ti usar ela. Um período determinado pra isso. Só que não adianta, a própria praça de máquinas, sala de máquinas das plataformas, se tu entrar ali veio, tu pego uma máscara pela manhã no almoxarifado, naturalmente amanhã tu não podes usar ela. Fica totalmente irreconhecível. Então, tu é obrigado a pegar e eles não te dão. Há, mas tu pegou ontem, não posso te dar hoje, só daqui tal dia e aí.

Entrevistado 7:

[...] o filtro de proteção respiratória, às vezes tem. Eles têm lá para trocar, mas quase sempre assim falta. E aconteceu do encarregado lá né, não ter esse filtro e ele ter que trabalhar, porque o encarregado trabalha junto com nós. E ele pegou, tinha um furo no filtro e ele pegou uma fita cinza e colou, e aconteceu várias vezes de eu ver vários trabalhadores fazendo isso também... pra vedar aquele furo, sendo que a gente não pode trabalhar com aquilo ali.

- **A Exposição e Riscos de Acidentes²⁰**: Conforme Alves (2013) o equipamento de proteção individual - EPI tem a função de proteger individualmente o trabalhador de possíveis lesões quando da ocorrência de acidentes de trabalho e doenças ocupacionais. Portanto, o EPI não evita os acidentes em si, mas protege o indivíduo quando o risco estiver ligado à função ou ao cargo do trabalhador e à exposição ao agente. O risco está ligado ao tipo e à quantidade do agente, ao tempo de exposição e à sensibilidade do organismo do trabalhador.

Entrevistado 6:

[...] aconteceu de pessoas trabalhando dentro dos túneis, na praça de máquinas com água até a canela, eletricidades e luminárias caindo encostando na água, até tem um fato aí ... que teve uma menina, pintora, que tomou um choque elétrico ali. Tirar aquela menina dali, pra cima foi um absurdo, porque a boca de lobo é isso aqui, tira ela de

²⁰ Riscos de acidentes são causados por: arranjos físicos inadequados, máquinas e equipamentos sem proteção, iluminação inadequada, eletricidade, probabilidade de incêndio ou explosão, armazenamento de produtos de forma inadequada, como os agentes tóxicos ou resíduos químicos e pela presença de animais peçonhentos (ALVES, 2013).

baixo e subir pra cima, foi uma briga. Mas graças a Deus a mina viveu, tá bem! Tá bem!

3.3.7. Precarização das Condições de Trabalho

Segundo relato do entrevistado 1, grandes grupos de empresas externas, poderiam influenciar na precarização das condições de trabalho nos estaleiros do Polo Naval de Rio Grande.

[...] e outra coisa, se tu parar pra pensar? Todas, vamos embora, EBR - São José do Norte tá, sócia da EBR Toio, uma empresa japonesa, a Ecovix aqui em Rio Grande, sócia dela a Mitsubishi. Agora vem a QGI né, que como principal dela era só Queiros Galvão e IESA. A IESA tá saindo fora e já chegou notícia pra nós, que uma empresa chinesa entrando como sócia, no lugar da IESA. Porque, que lá no Japão, na China, na Indonésia, se faz essas obras muito mais rápido? Exatamente isso, porque o ser humano não é condição principal é. Lá é mão de obra é escrava, lá não tem esse negócio de EPI. Vamo embora! Não quer trabalhar sai, tem 5 mil ali na porta, na rua esperando, lugares que as pessoas trabalham praticamente por um prato de comida tá. Quando tu têm sócio dessas empresas no Brasil, eles discordam com essas regalias, eles chamam de regalias, eles discordam. Há, o trabalhador não vai trabalhar sem capacete, vai pra....., manda trabalhar! Se não quer, vai pra rua, não é assim, lá a regra deles é o, um trabalhador trabalha por três ou ele não trabalha. Antigamente, nos tínhamos que criar um emprego, era o soldador, do soldador antes tinha o esmerilhador, depois do esmerilhador tinha o lixador né, para o soldador. Lá não tem essa. Lá na China lá, a tua função é soldador, tu vai no depósito, tu pega a peça com tua mão, tu leva para o depósito, tu lixa ela, tu leva pra, tu posiciona ela, esmerilha ela, ponteia, deixa pronto pra soldar, solda e se bobear tu leva pro depósito de tinta e pinta ela pra entregar pronto, um homem faz isso aí. Aqui são três ou quatro pra fazer esse processo e eles tão implantando essa metodologia devagar, devagar, bem devagar, porque os sindicatos, nosso graças a Deus, esta sendo muito atuante nessa parte, mas é um sistema que não nos favorece. As leis, hoje, não nos favorece. Sabe, estão criando várias formas de burlar a lei. Antigamente, pra te dar uma justa causa era por roubo, briga com sangramento. Agora, uma simples discussão entre um encarregado e um subordinado, ele pode demitir a pessoa por justa causa. Puxa tá cada vez pior pra gente (Entrevistado 1).

A maioria dos trabalhadores de solda dos estaleiros, migrantes de outras regiões do país são dotados de experiências e formação profissional. Durante a pesquisa, o entrevistado 9, argumentou a conduta desses profissionais perante a direção dos estaleiros, de parar a produção, caso ocorresse algum problema, como a falta d'água e de EPIs. Assim, é um diferencial dos trabalhadores mais antigos, mais experientes,

comparado com aqueles que estão chegando e que muitas vezes se sujeitavam a trabalhar em condições precárias?

É duas questão, né. Uma ajuda bastante. Quem tem experiência, eu e muitos outros, a gente sabe que se vai fazer pra benefício da obra, benefício teu e do empreendimento no geral. E a outra questão é a seguinte: esse pessoal que não tem tanta experiência, hoje ele prejudica quem tem, porque a empresa, ela costuma tratar o pessoal que tem experiência e se impõe de uma forma. E aqueles que não tem, de outra forma e generaliza o setor, que é o nosso o soldador. Hoje em dia, eu me vejo o setor por baixo (Entrevistado 9).

Então, ao generalizar o setor, as empresas precarizam as condições de trabalho, assim às atividades profissionais.

Entrevistado 9, afirma:

“Isso em função dos mais novos, que acaba você, a tua experiência não sendo valorizada em detrimento dos que tem menos experiência”.

3.3.8. Condições de Infraestrutura nos Estaleiros para os Trabalhadores

Os entrevistados 3 e 5 relataram as condições de infraestrutura oferecido pelas empresas aos trabalhadores operacionais, durante o almoço e intervalo para descanso.

É deitavam assim na rua no chão, eu achava um absurdo, não tinha estrutura nenhuma....O Benito chegava lá e falava um monte de coisas pra eles, mais lá dentro depois o cara entrava continuava a mesma coisa é tudo sentado no chão, é tudo assim.... a moda bicho, a gente não tinha direito a nada.... a gente entra lá pra dentro, o negócio deles é fazer a gente trabalhar (Entrevistado 3).

“Não tinha, não tinha toda essa infraestrutura toda aí...é que botavam tudo para almoçar num horário só, não alternavam os horários... caiu muito a qualidade” (Entrevistado 5).

3.3.9. A Geração dos Empregos, Jornada de Trabalho e as Horas Extras

O entrevistado 1 relata que a projeção da geração de empregos no Polo Naval do Rio Grande, segundo Edmilson Soares Medeiros, gerente da Petrobras, em entrevista a veículo midiático, de amplitude nacional, em torno de 48.000 postos de trabalho, entre empregos diretos e indiretos, na prática, não se realizou.

Não! Não Chegou! Não chegou! Não chegou e nem vai chegar mais! Essa é a realidade, não vai! A tendência agora é trabalhar com menos pessoas, mais tempo, menos pessoas, que segundo eles dizem é

qualificar mais, que não havia a necessidade de tanta gente. Na realidade ouve também aí, uma. A gente não conseguia nem entender. Não sei se foi pressão política ou da própria Petrobras, por exemplo: No final do ano passado tá, ouve uma. Faltando 6 meses para terminar uma plataforma, a Petrobras mandou colocar mais 1.500 pessoas, não tinha nexos, tava na hora de começar a demitir. Tiveram pessoas que entraram pra dentro do processo, botaram a roupa e não trabalharam na plataforma. São coisas que a gente não consegue entender e vai ser difícil, conseguir entender, porque são ordens que vem de cima. Lógico, que quando tu chamas a pessoa para trabalhar, o Sindicato que não vai se envolver pra dizer não façam isso, né. Tá chamando, tá empregando, que bom pra nós. O ruim é quando começa a demitir. Mais na realidade, se tu tem a responsabilidade de olhar um pouquinho para o futuro, tu sabe que são pessoas, também que estão entrando, criando expectativa e que não tem processo de trabalho a longo prazo (Entrevistado 1).

A construção das plataformas de petróleo se constitui numa atividade sazonal, não sendo um emprego de carreira, assim a ameaça do desemprego, poderá ser um fator permanente para o trabalhador operacional do Polo Naval de Rio Grande.

Entrevistado 1:

[...] gerou em torno de 24.000 com mão de obra direta e indireta, todos desde o pico a baixar. Em média, em média, chegou a trabalhar 4,5 mil pessoas em cada plataforma. Só que ela é muito sazonal. Ela tem todo sistema de, pra começar o sistema offshore construção de plataforma, ele não é um emprego de carreira. Ele não é um emprego que tu diga: vou entrar e vou me aposentar nessa empresa, não. Ele é um emprego, que quando tu assina, tua carteira, tu tem dia e hora pra estar desempregado, tá. Tu vai entrar na construção da P-53. Bom, é só tu olhar no processo, como um todo lá, o qual é a previsão de término da construção dessa plataforma. Qual é o prazo para estar na água, essa plataforma daqui. Há dois anos e meio deverá estar extraindo petróleo. Então, eu tenho um trabalho que dura dois anos e meio, dura não, tem um tempo de duração de dois anos e meio. Eu posso sair antes do processo né, ou depois do processo. O máximo é isso aí, que, onde a questão social prejudica os trabalhadores e os trabalhadores nunca se dão de conta disso. Tu vai lá, pega um trabalho, que tu tens dois anos e meio de emprego, aí tu faz uma prestação de uma casa de sessenta prestações, é uma lógica, que isso não vai dar certo. E como o pessoal começou a ganhar bem. Então, o pessoal saiu do mercado ganhando R\$ 900,00. Hoje, um ajudante do Polo, ganha 1.060,00 de salário, 400 de ticket refeição. O sábado, que é uma luta nossa, vale 100%, né. Então, trabalhando quatro sábados dobra o salário, ou seja, um ajudante, em torno de R\$ 2.500, R\$ 3.000,00. Ele vai lá troca a bicicleta por uma moto zero, porque ele tem uma prestação de R\$ 200,00 e ele ganha 3.000. Ele vai lá e faz um financiamento de uma casa própria ou de uma casa pré-fabricada e bota mais R\$ 500,00 de prestações, vai para 800, aí ele já melhora um pouquinho de vida, ele já compra mais televisores. Outro já compra um ar condicionado, tudo isso numa expectativa de um emprego atual, que ele esta e é sazonal, e o pessoal não consegue entender isso.

Durante sua narrativa, o entrevistado 1 afirma que no pico das construções das plataformas de petróleo, no Polo Naval de Rio Grande, o números de empregos gerados, foram cerca de 24.000 vagas, sendo muitas ocupadas pelos metalúrgicos originários de outras cidades, que juntamente com suas famílias, fixaram residência na cidade.

Com certeza, bem mais que a metade...vieram de fora! Porque hoje assim o, por exemplo: hoje, a gente tem aí, vamos dizer assim. Eu tenho dado mais ou menos, que diz que hoje, tem 9.000 trabalhadores desempregados na cidade do Rio Grande, que foram pro Polo Naval, são oriundos do Polo Naval. Desses 9.000 aí tá, são 6.000 por aí, são daqui e 3.000 são de fora, que estão aqui e ficaram aqui, ficaram aqui, ficaram, compraram casa, porque muitos deles são migrantes, eles trabalham assim né, sazonalmente numa obra em Rio Grande, uma obra na Bahia, uma obra em Suape, uma obra em Pernambuco, uma obra no Rio de Janeiro. O que eles fazem? A família deles geralmente era centralizada na zona do Rio de Janeiro ali, São Paulo, uma área realmente muito mais violenta do que aqui. Então, eles acharam aqui um lugar mais calmo, pra manter as famílias. Então, eles compraram, não alugaram, eles compraram casas aqui e ficaram aqui e muitos não querem ir embora e vamos ver. Aí, dentro desse quadro, tem muitos que não podem mais ir embora. Nós atendemos gente no sindicato aqui, que não podem sair da cidade, porque veio de lá para cá foragido, foragido. Nós encontramos aqui, dentro do Polo Naval, matador de aluguel sabe, sequestradores, assaltantes de bancos, chefe de tráfico de drogas, que veio pra cá, como trabalhador e ficou aqui pra não ser procurado. A própria polícia vez várias batidas dentro do Polo Naval e levou gente algemada por ser procurado (Entrevistado 1).

Nos empregos oferecidos pelos estaleiros do Polo Naval, não existe carências de trabalhadores locais, em função do perfil profissional exigido pelas empresas:

Entrevistado 1:

Hoje não é mais! Não é mais! Assim o, a P-53 o princípio de tudo, nós poderíamos aceitar, tínhamos que aceitar. Eu mesmo trabalhava no TECON, Terminal de Containers né, tinha formação em atracação e desatracação de navios, mas eu não tinha experiência offshore, né. Eu consegui até ingressar ligeiro num espaço, que eles nem acreditavam, que viriam aqui, mas por exemplo: O soldador né, soldador de obra offshore. Ele não é um mesmo soldador que a gente tinha na cidade. O soldador que tinha na cidade fazia grade, trabalhava com eletrodo, praticamente com eletrodo, né. Ligas especiais não existia aqui. Quem trabalhava com ligas especiais, ia embora né, porque não tinha espaço pra pagar, essa é uma mão de obra cara. Só que nós não tínhamos mais, não tínhamos mais interesse.

[...] saímos lá do eletrodo, nosso povo apreendeu a soldar, na P-53, tivemos que apreender com eles, e o povo foi bastante. Eles tem uma característica, esse povo de fora, que tem falar também, de não tenho, às vezes nós somos um pouco egoístas. Cansei de trabalhar e dizer: o cara, ensina isso aqui pra ele! O cara nunca ensinava direito, com

medo de perder o trabalho. Já o carioca, o baiano eles não tem essa característica. Ele prefere te ensinar, tu fazer o trabalho dele, e ele ficar livre, entendeu? Então, quanto mais tu apreender, menos ele vai fazer, aí fica mais tranquilo, né. Então, eles não tem essa preocupação.

O entrevistado 1 também esclarece o funcionamento da jornada de trabalho dos operários no Polo Naval, sendo de 8 horas, mais às horas extras. Segundo informações vinculadas na mídia, os salários poderiam chegar a R\$ 5.000,00 e a jornada extra, estaria intrínseca no processo, sendo fator obrigatório perante as empresas?

[...] o que acontece é exatamente isso, assim é uma obra de produtividade, uma obra de produção, né. Então, para o patrão não importa quanto tempo ele trabalha. O importante é enquanto ele esta trabalhando, a obra não tá parada, e é uma. Quando tu assume o contrato, que eles chamam a guerra do primeiro óleo né, a corrida do primeiro óleo, que é a extração do primeiro óleo daquela plataforma, que vai a começar a dar dinheiro. Uma plataforma dessa leva-se aí, três, quatro anos aqui, gastasse bilhões de dólares para construir. Três, quatro dias ela se paga. Então, a partir do momento da construção, a expectativa é do primeiro óleo. E hoje, no Brasil, eu não sei de informações fora do país, mas as multas relativas a excesso de carga de horas extras, ela é ridícula. Por exemplo: Uma obra do tamanho disso aí, o cara vai lá, trabalhou mais que a carga horária permitida. A empresa toma uma multa de R\$ 2.000,00. Ela vai pagar essa multa todo dia e vai deixar o trabalhador. E trabalhador não reclama de horas extras, tu não vai encontrar um trabalhador reclamando de horas extras (Entrevistado 1).

Entrevistado 1, continua afirmando:

[...] a parte da produção, ela fala mais alto. Porque a parte da produção, o trabalhador sabe que tem também, a maioria dos trabalhadores sabem, que tem um emprego sazonal, onde ele vai precisar trabalhar muito em pouco período de tempo e ganhar muito dinheiro, pra compensar o tempo que ele não vai trabalhar e não vai ficar. Que é uma cultura, que nós não temos, mas lá pra cima, Rio de Janeiro, Bahia, a pessoa tem a mania de guardar o dinheiro, mesmo pro mês que vem, porque vai ter entressafra, que quando não tem nenhuma plataforma solicitada, e todo mundo entrega, aí fica todo mundo chupando o dedo. Aí, depois começa a guerra política pra trazer as plataformas, cada um pro seu local.

A jornada de trabalho, com curto intervalo entre os turnos. Os trabalhadores viravam a noite e retornavam ao trabalho no mesmo dia que havia soltado o serviço. São problemas de sobrecarga de trabalho, que agrava o sofrimento dos operários da linha de produção, conforme relato do entrevistado 4.

Fazia horas extras, inclusive virava a noite. Eu era da noite, no tempo que eu fui da noite eu pegava a 17:00, na realidade nos chegávamos

uma hora antes, batia o cartão a 5 da tarde e saia no outro dia às 08:00 da manhã e tinha que voltar no mesmo dia, eles não davam intervalo de horas (Entrevistado 4).

Entrevistado 9 afirma:

É a gente, em certos momentos assim, é uma terceira que se trabalhava ali, dependendo do contrato que ela tinha com o estaleiro, aí você tinha que trabalhar de uma outra forma, mais acelerado, mas eu particularmente, não, nunca deixei de fazer minhas. É beber uma água ou ir no banheiro, ou nunca perdi horário de almoço, nunca fiz isso, mas o ritmo do trabalho, isso aí era decorrente do próprio contrato né, que a empresa tinha. E a gente ou acelerava ou trabalhava na manha, devagar, isso aí era normal. Tinha essa mediação entre trabalhar bastante e trabalhar mais ou menos devagar.

[...] essa questão das horas extras, eles, às empresas, tu tem o teu horário normal a cumprir e a empresa ela bota um opcional de horas extras, entre aspas, porque numa semana você se negar a fazer horas extras por qualquer motivo, aquilo ali já não é visto com bons olhos pela empresa e pode acarretar o término de contrato, uma demissão com certeza. Mas, eu particularmente, como eu e todos, eu sempre fiz minha hora extra, fui pago por isso e pra mim é valido à hora extra. Agora, tem esses, porém da empresa, praticamente te determina ali, que você tem que fazer. E você tem que fazer.

Em relação aos salários e benefícios dos trabalhadores operacionais do Polo Naval de Rio Grande, o entrevistado 1 esclarece o valor de algumas remunerações, mostrando que os ganhos são aumentados, em função do acúmulo de horas extras realizadas pelos metalúrgicos no mês.

“[...] o ajudante R\$ 1.060,00 o salário inicial, o esmerilhador já vai pra uns 1.400, né” (Entrevistado 1).

Entrevistado 1 continua o relato:

“[...] olha, vamos pro soldador, aí nas ligas especiais que é cobre-níquel por aí. É R\$ 4.500,00 - 5.000,00 né e aí, que é um salário quase de encarregado, que é R\$ 5.000,00 né. Supervisor, aí eles tem nível né, sete, oito, nove...”.

[...] 2.200, 2.000 nessa base, depende... uma tabela salarial ela parte sempre de 1.060, com R\$ 400,00 de ticket refeição. Que não é um ticket refeição, que como eles dão comida lá, nós conseguimos ganhar um ticket, que a gente chama um bônus por assiduidade, e tem uma regra. Se o trabalhador trabalha o mês inteiro, ele ganha R\$ 400,00. Se ele colocar um atestado, que chama-se falta justificada, ele passa a ganhar R\$ 260,00.

“[...] seguro de vida... auxílio funeral tem outras coisas que a gente conquistou...”.

O entrevistado 1 comenta sobre o Prêmio de Incentivo a Produção (PIP), que pelo atraso no seu pagamento, conforme abordado no início desse capítulo, gerou em (Nov/2013) protestos e paralisação de atividades no Estaleiro Honório Bicalho, com a obstrução do tráfego de veículos na BR-392/RS.

[...] o PIP, isso teve em uma das plataformas e foi uma catástrofe. Eu não concordo como sindicalista, como trabalhador, não concordo com ele. Porque o plano de incentivo a produção é dizer para o trabalhador te mata o quanto tu puder, pra me dar dinheiro, entendeu? Porque se tu diz assim pro cara! Lá tinha um ajudante era 200, tinha uma série que ficava entre profissional e o nível mais elevado, por exemplo, oficial. O ajudante era 200, oficial era 400, encarregado já era, supervisor 800. Claro, um plano que todo mês ele trabalhava e recebia aquilo ali, por ter produzido mais. O que acontece com isso, tu vai e joga numa classe trabalhadora dinheiro a mais, que eles pagavam junto com o vale refeição, que eles não são bobos. Eles colocavam ali para poder retirar a qualquer hora, pra não virar lei e eles ter que continuar pagando, tá. Só que quando ele esta acostumado, o trabalhador vai ao supermercado com R\$ 400,00 ele sabe que naquele mês ele vai ter R\$ 800,00 pra ir. Ele vai trabalhar mais, mais,.... se torna uma máquina de produção e de desatenção contra a vida dele e a vida dos outros ou às vezes o próprio cansaço físico. Uma coisa tu pegar uma máquina de alta rotatividade, às 07:30 da manhã, trabalhar até o meio dia, descansar duas horas e pegar às duas, ali ou uma e meia e ir até às 17:30 h. Depois, tu vai descansar tua mão. Agora, tu imagina te dar uma máquina de 7 polegadas sobre cabeça, que tu entra dentro de túneis ou de vigas ajoelhado ou deitado. Aí, ficar com a máquina de alta rotatividade na cabeça pra lá e pra cá. Imagina uma hora que teu braço cansar, te da uma câimbra, te da uma coisa, a serra te passa por cima, entendeu? E é o que acontece. Então, assim o, nós somos contra esse plano aí. Na hora de receber todo mundo recebe, mais não é uma boa (Entrevistado 1).

- **O Bullying das Horas Extras**

Além disso, outro problema enfrentado pelos metalúrgicos nos estaleiros é referente ao bullying²¹ no local de trabalho, realizado pelas chefias, conforme foi relatado pelo entrevistado 1.

²¹ Bullying no local de trabalho é a exposição dos trabalhadores e trabalhadoras a situações humilhantes e constrangedoras, repetidas e prolongadas durante a jornada de trabalho e no exercício de suas funções, sendo mais comuns em relações hierárquicas autoritárias e assimétricas, em que predominam condutas negativas, relações desumanas e aéticas de longa duração, de um ou mais chefes dirigida a um ou mais subordinado(s), desestabilizando a relação da vítima com o ambiente de trabalho e a organização, forçando-o a desistir do emprego (BARRETO, 2000).

[...] existe um bullying, existe uma certa pressão psicológica, não diretamente, porque o que acontece muito é assim, o. Tem um encarregado e tem uma equipe. Ele vai lá, têm seis pessoas na equipe. Aí, ele vai precisar de quatro. Ele chega escala: hoje, tu, tu, tu, tu, vão ficar pra hora extra. Aí, o cara diz não! Hoje, não trabalho. Sábado não trabalho, minha religião não permite. Há, tu não podes trabalhar no sábado, tá. Tem alguém no lugar dele? Têm, tranquilo! Aí, no outro final de semana: olha hoje eu preciso de tu, tu, tu, tu! Também, hoje eu não posso! Final de semana, também não posso! Outro no lugar dele. No próximo final de semana, aí o cara chega lá e dá o nome. Pô, tô precisando de dinheiro, precisando fazer uma hora extra, me põe no próximo. Agora, tu não pode! Entendeu? Agora eu não posso, ele esta escalado, porque vem sempre, ele esta escalado, porque ele vem sempre, ... e aí começa uma guerra. Geralmente a denúncia no sindicato, o cara esta fazendo preferência, lá. O cara só dá pros peixe dele, que eles chamam companheiros. Ele só dá pros amiguinhos deles as horas extras. Pra nós ele não dá! Mas há, é uma retaliação, uma retaliação. Demissão não! Já a gente sabe, que ao longo da trajetória, pode até haver e há, né. No cara mais carrasco lá, como a gente já teve aqui no sindicato, trabalhador de cargo de confiança lá, de coordenador, supervisor, que demitiu trabalhador, por ele parar numa assembléia. Fazia mil e uma, e depois ele estava aqui dentro do sindicato, pedindo ajuda, porque ele também esta sendo hostilizado, que demitiu sem pagar. Todo mundo acaba vindo aqui na porta do sindicato, e aí quando a gente questiona ele: Pô, o quê tu fazias antes com os companheiros lá? É, eu era obrigado, é regra da empresa, entendeu? Tinha que dar resultado, tinha que dar produtividade (Entrevistado 1).

Entrevistado 2, também relata:

Acontece muito né, eles querem tentar forçar a pessoa pedir as contas né, começa colocar em setor, que a pessoa não quer trabalhar, tipo eles sabem que a pessoa não gosta de trabalhar em determinado setor, aí eles querem que a pessoa peça as contas. Então, eles colocam a pessoa lá: “mas não, tu vai ficar aqui nesse setor”. Porque sabe que a pessoa não gosta né, aí a pessoa vai acabar pedindo as contas.

- **O Tratamento Proporcionado aos Trabalhadores Operacionais**

No discurso dos dirigentes das empresas do Polo Naval é regra o argumento, quanto à preocupação de proporcionar o atendimento com qualidade às condições de trabalho e as necessidades dos trabalhadores no exercício de suas funções nos estaleiros. Vejamos as narrativas de alguns trabalhadores, da linha de produção, quando a importância que esses profissionais representam para os empresários:

Entrevistado 3:

“O peão não tem direito de falar alguma coisa. Quando eu queria falar alguma coisa, eles não davam bola, para o que eu falava...”.

Entrevistado 5:

“Acho que não existiu, nem existe, porque não houve melhora. Se não houve melhora até que não ...”.

Entrevistado 6:

“Não! Eles não tão nem aí pro peão. O peão se sair aleijado de lá é menos um entendeu? Tem dez para entrar no lugar dele e assim vai, sempre foi assim... é só na teoria, porque na prática não é assim”.

Entrevistado 8:

[...] o problema foi a gente querer trabalhar e eles não dá a feição pra gente. Manda a gente ficar parado e além do mais pela idade, a gente quer trabalhar, mostrar serviço para não se sentir um inútil. Aí, no caso eu falei pra eles, disse assim: “o se não tem feição com esse pessoal me troca de equipe, me manda pra outro setor ou qualquer coisa”. Não, a gente não costuma fazer isso, a gente bota na rua, alto e claro pra mim.

[...] discriminação até como posso dizer assim. O encarregado na época que eu trabalhei primeira vez, ele não tinha uma boa educação pra saber tratar com a pessoa. Ele gritava e aí dizia que se eu não fizesse o serviço no prazo, tinha que fazer, ele me botava na rua, por três vezes, ele me ameaçou, me botar na rua e eu dizia pra ele: “Não, eu preciso trabalhar, tô apreendendo eu vim, eu tirei o curso dessa solda”. Eu só tinha eletrodo, mas ele não queria nem saber, não queria entender isso aí e aí muitas vezes me cobrando....eu não me negava de fazer horas extras, eu trabalhava, eu não faltava, não chegava atrasado e simplesmente eu senti como alguma discriminação....até o coordenador falou na minha cara, como assim, fazendo pouco caso de mim, dizia assim: “pô fizesse aquela porcaria lá, aquela termo, aquela droga de solda lá”. Eu disse não, não fui eu, foi alguém fez e botou meu sinete,²² porque meu trabalho, sempre fiz bem feito e rápido e bem feito, meu trabalho.

- **O Desvio de Função²³, a Periculosidade e Insalubridade**

²² Instrumento que serve para imprimir no lacre um brasão,divisa ou iniciais; chancela. Fonte: Dicionário do Aurélio. Disponível em: <http://www.dicionariodoaurelio.com/sinete>, Acesso em: 15 fev. 2016.

²³ Desvio de Função é quando o empregado é contratado para exercer uma determinada função, mas exerce outra diferente daquela para a qual ele foi contratado. O empregado passa a desempenhar funções diversas para as quais foi contratado, sem que tenha havido alteração do contrato de trabalho com a concordância de ambas as partes (ECONET, 2015).

Também a prática do desvio de função é a falta de pagamento da periculosidade e insalubridade é outro processo que prejudica os trabalhadores do Polo Naval, aumentando a exploração e desvalorização da mão de obra operária, visando a redução dos custos de produção e o enriquecimento empresarial. O Entrevistado 1 faz o seguinte relato sobre esta situação:

[...] o ajudante na metalurgia é uma guerra nossa é retirar, é acabar com a função de ajudante, porque não existe ajudante. Ajudante é o maior desvio de função inicial. Há, amigo Valter, vou te conseguir um trabalho de ajudante! Tu te imagina o quê? Limpando uma área né, limpando lá, varrendo um chão ou limpando né, uma sala ou fazendo arrumações e não é. O ajudante do setor naval offshore, ele entra primeiro. Na primeira semana, ele vai fazer curso. Qual é o curso que ele faz? De máquina rotativa, tá. E o ajudante não ganha uma vassoura pra limpar, ele ganha uma máquina de 7 polegadas. Então, essa é a função dele. Na realidade o ajudante, lá pra cima é conhecido como meio oficial, entendeu? Porque ele prepara a peça para o profissional (Entrevistado 1).

[...] nós estamos com um processo. Em todas as empresas, estão com processo, porque elas não pagam nem periculosidade, nem insalubridade, nem trabalhando na beira de um cais, que é uma área que tem que se ganhar, tá. Então, a gente colocou na justiça todas as empresas, todas. E quase todas elas já tiveram aqui, no lugar onde estas sentado, pedindo pra gente fazer um acordo, pra pagar a metade, pra não pagar a metade, só que pra nós é incrível é, como é que eu vou te dizer, é um abuso isso acontecer (Entrevistado 1).

Segue os relatos de outros trabalhadores:

Entrevistado 4:

“Eles me disseram que iam colocar na minha carteira. Que iriam me promover e até hoje, saí e não me promoveram, só na promessa. Eles queriam que eu produzisse”.

Entrevistado 6:

O que acontece muito alié o seguinte. O trabalhador entrou, entrou digamos assim de esmerilhador. Ele vai qualificar lá dentro, ele é esmerilhador, ele entrou na função de esmerilhador, mas passado um período de tempo trabalhando, ele tá passando pra solda. Ele qualifica na solda, dentro da empresa. Qualificou na solda, já é um profissional. Ele já esta com certificado na mão, mas ele tá recebendo, como esmerilhador....seria desvio de função. Não recebe como soldador e ganha como esmerilhador, ou seja, eles estão ganhando em cima de um profissional e pagando, um salário lá em baixo...

Entrevistado 8:

[...] quando eu entrei pra lá, eu já era soldador, tive que entrar como auxiliar de solda, né. Na minha carteira era R\$ 980,00 na época. Aí, depois devido a Petrobras cobrar deles, aí a Petrobras pediu pra eles assinarem nossa carteira e assinou como 3F e 4F, tanto por isso, que até pedi pra né, quando já tava, já tava apto, já tava soldando bem, peguei desempenhei bem pra 3 de 2 G, aí eles não queriam me botar, só queriam dar lugar pra outros assim...

3.3.10. A Manobra das Empresas, Contratando Trabalhadores de Fora como Local

Outra prática realizada pelas empresas do Polo Naval, que demonstra o descaso e a falta de preocupação com os trabalhadores originários de outras regiões do país e com a população de Rio Grande, está na manobra que as empresas realizam com o trabalhador de fora, apresentando como trabalhador local, tendo como pré-requisito de emprego, alugar um imóvel na cidade e passar a conta de água e luz pra seu nome. Assim, causam prejuízos para os trabalhadores, que não recebem o adicional de transferência de Estado e para a cidade, que recebe menos recursos estaduais e federais, em função de uma menor densidade demográfica no município.

Entrevistado 1: Prejuízos para os Trabalhadores.

É muito prejudicial! [...] além dos 20%, 25% de transferência de Estado, que eles ganham quando vem aqui, o que acontece? O trabalhador quando vem de fora, ele tem direito né, pela nossa convenção a cada 3 meses de passar 5 dias em casa, tá. Isso, já entra um custo pra empresa, porque ele vai ter que ir de avião e voltar de avião, né até o Estado dele. Depois do Estado, até a cidade dele, aí tem uma taxa de R\$150,00 que agente criou pra ele se alimentar, nesse trajeto. Essa brincadeira sai R\$ 3, 4 mil a cada três meses, por trabalhador. Tem o aluguel da casa que ele mora, alimentação né, a segurança e o transporte, ou seja, um trabalhador riograndino, soldando aí, com salário de R\$ 2.500,00. Pro mesmo soldador do Rio de Janeiro, também ganha R\$ 2.500,00, mais sai R\$ 5.000,00, R\$ 6.000,00 para a empresa, né. E geralmente eles não pagam essa transferência de Estado. Geralmente são poucos. Eles pagam para os graduados, né.

E muito mais... prejudica os dois, prejudica o que tá vindo, prejudica o que tá indo. Eles tem que gerar um número, dizer que deram empregabilidade local, tá. Então o que eles fazem. Eles vão lá, chegam aqui, a maior parte das empresas que dão tá, pro pessoal daqui é de ajudante, de auxiliar essa coisas. As melhores vagas geralmente ficam com o pessoal de fora e geralmente ficam com eles.

Entrevistado 1: Prejuízos para o município.

Isso é uma luta, que eu tentei botar na cabeça do ex-prefeito, deste prefeito e da comunidade. O fato de eu reclamar o tempo inteiro, que as pessoas estão aqui disfarçadas de riograndinos, causa um impacto na cidade, que a gente está pagando o reflexo hoje, porque nós só temos dois hospitais né, tínhamos três, agora estamos com dois. Dois precários, que não tinham a condição de atender a própria população de 190.000 habitantes. Bom, fomos a 210.000 no pico da obra. O que acontece? Se eu sou governador do Estado, eu vou mandar dinheiro pra cidade que tem mais população, que precisa de mais, tá. Aí, tu pode dizer assim, bom quantos trabalhadores no Polo Naval de Rio Grande? 24.000. Com todo esse disfarce, só um pouquinho, há só tem 7.000 de fora, o resto é tudo de lá. Eu vou fazer o cálculo para mandar sobre os 7.000, e aí as pessoas estão disfarçadas. A prefeitura, o executivo vai se sobrecarregar, pra manter os hospitais funcionando, pra manter a segurança e tal, a questão ambiental do saneamento básico, né. Porque imagina, uma população com 24.000 trabalhadores a mais, usufruindo de água né, da Corsan, que tem que ser tratada, esgoto que a gente não tem na cidade toda né. Aí, entra só essas sépticas lá, ou o esgoto que sobrecarrega, que tem que ser tratado, gera mais energia, acaba virando mais caro para morar aqui, né. Tivemos todo tipo de criminalidade, que não tínhamos na cidade, né. Nós últimos dias, agora foram três seqüestros, com carros e duas mortes, né. De um próprio professor da FURG, que se escapou, graças a Deus, coisa que a gente não via antes, né. Antigamente, tu via na cidade do Rio Grande: “morreu uma pessoa com um tiro”. A um tiro não existe mais. “Morreu uma pessoa executada”.

3.3.11. O Recrutamento dos Trabalhadores de Outras Regiões do País Pelas Empresas do Polo Naval

O entrevistado 1 trouxe informações, de uma prática diferente, realizada pelos trabalhadores metalúrgicos originários de outros Estados. Muitos desses migrantes são profissionais que trabalharam em diversos estaleiros espalhados por todo país. Assim, é como se houvesse um código de ética entre eles. O trabalhador que consegue trabalho em determinada empresa, exerce sua influência, voltada a facilitar o recrutamento de seus pares. Assim, muitos vão se beneficiando do emprego, que faltará para certos trabalhadores locais. Vejamos os seguintes relatos:

[...] porque assim o, eles trabalham em cadeia. A gente aprendeu isso. Eles são que nem tribo. Eles migram, quando tu chama um coordenador do Rio de Janeiro, o coordenador lá na obra do Rio de Janeiro, ele deve favor pro outro cara, que botou ele a trabalhar, que conseguiu um trabalho pra ele, profissionalizou ele. Aí, geralmente aquele cara vai ficar desempregado. Então, quando ele vem pra cá, ele tem uma equipe de trabalho. Então, ele já chega aqui e diz pro cara: “Olha, eu venho, se chamarem ele”. É porque acreditam que ele é bom. E ele diz: “só que eu sou bom, porque minha equipe é melhor ainda, então, eu tenho que vir com minha equipe”. Aí, chega aqui, os cara dizem: “mas nós não podemos empregar pessoal, porque tem que

ter conteúdo local”. O que eles fazem? Eles mandam a pessoa chegar aqui, isso a gente conseguiu descobrir com o tempo. Hoje já está notório, apesar da gente pegar todos os órgãos pra fazer modificações e criar leis e ninguém nunca quis. Por isso, a necessidade até de ter alguém ligado a legislação, que tivesse interesse na comunidade de proteger. Aí, os cara vão lá e dizem: “tu vem pra cidade, transforma um documento de água ou luz no nome dele e aí, ele é empregado como uma pessoa local”. No centro da estatística, quando tu chega lá e diz assim: quero saber quantas pessoas locais foram empregadas nessa obra? Tá aqui o, trabalharam 5 mil trabalhadores nessa plataforma, 2 mil de fora e 3 mil daqui. Como 3 mil daqui? Daqui o seu José Antônio, morador da Rua Silva Paes, número 35. Aí, tu bate na Silva Paes 35, o xente menino! Oi! É baiano e carioca, mais ele mora na Silva Paes, número 35 é o endereço local dele. Se tu for investigar, tem trinta no mesmo endereço (Entrevistado 1).

Entrevistado 9:

É a minha vinda pra cá se deu na medida do que pessoas amigas já tavam trabalhando aqui a um ano e alguns meses. E aí, houve um contato e eu vim. Vim, logo que cheguei. E comecei a trabalhar no mês seguinte e a dificuldade sempre é grande né cara, porque você tá fora do teu Estado, apesar de ter sido recebido muito bem aí, pelo povo gaúcho e hoje até faço parte aí da família. E já estou a cinco anos aqui, mas as dificuldades, que você mesmo colocou de estar ausente da família é ter todo um convívio com pessoas, que não é do teu meio ali, né a princípio e dificuldade com moradia. Porque a princípio a empresa, parte delas te oferece moradias, um alojamento, mas nem todas. E aí é por tua conta, tua conta e risco.

[...] a minha chegada, eu foi para o alojamento e depois a empresa disponibilizou uma ajuda de custo, que me possibilitava alugar um imóvel, que daí de acordo com os valores, eu alugava o imóvel, mas hoje em dia até por causa da crise a gente é obrigado a tá com o endereço do local e alugando o imóvel do próprio bolso.

Segue com os relatos de dois trabalhadores locais, em relação às oportunidades de empregos nos estaleiros do Polo Naval.

Entrevistado 5:

“As oportunidades dada mais para quem esta vindo de fora .. quem esta vindo de fora tem mais... tinha muito mais oportunidades, como existe até agora, né”.

Entrevistado 6:

[...] hoje nos podemos bater no peito e dizer que nós temos qualificação profissional, nós temos, daí não tem o porquê deles pegar 70, 80% de gente lá de cima, trazer pra cá e deixar nós esquecido aqui, como esta acontecendo agora. Tá acontecendo agora, isso aí! Não que

o pessoal de lá não mereça. É claro que merece trabalhar, todo mundo tem que ganhar. Só que primeiro a nossa cidade, em primeiro lugar, porque o Polo Naval está situado na nossa cidade. Então, os trabalhadores daqui, têm direito a isso aí, porque isso é um direito nosso, é nosso, tanto que fomos brigar no Rio de Janeiro. A gente foi com o sindicato, nós fomos para o Rio de Janeiro pra tentar trazer essa QGI de volta aí, e até agora não tá dando em nada, entendeu? E assim funciona.

- **O Polo Naval do Rio Grande e o Mar de Oportunidades**

Em relação à condição do Polo Naval de Rio Grande ser o Mar de Oportunidades para os trabalhadores e região, alguns trabalhadores relataram suas opiniões.

Entrevistado 1:

“Nesse momento eu não compararia o Polo naval de Rio Grande a um mar de ..., mas compararia como o Rio Tietê e a Baía de Guanabara, a coisa tá ruim”.

Entrevistado 5:

“Na minha visão, não!”

Entrevistado 9:

“É eu acho que inicialmente até as oportunidades foram bastantes, mas eu acho que a propaganda foi, não vou dizer que foi enganosa, mas foi meio...pela metade ali de oportunidades”.

“[...] não aconteceu e não tá acontecendo, porque hoje eu me encontro aí, não vou dizer que estou à margem do emprego, mas tô parado, tô parado”.

No texto publicado pelo Observatório de Conflitos do Extremo Sul do Brasil, em 21 de junho de 2013, tendo por autor o Prof. Carlos R.S. Machado, cuja passagem serve como reflexão: “Se os gestores e empresários afirmam que o Polo Naval é um mar de oportunidades, cabe-nos o papel de questionarmos: para quem?”

1. Será, para os trabalhadores assalariados, dispensados, assim que não se faz mais útil e que tem que correr atrás das indenizações, pois, às vezes, as empresas argumentam que não tem dinheiro para pagar;

2. Para a população da cidade, que paga os impostos, os quais muitas vezes são gastos em logística e infraestrutura exigida pelo Capital, para a instalação de seus empreendimentos, sem receber a devida contrapartida, sob a forma de oferta de empregos, que valorize o trabalhador, principalmente o local, de serviços públicos de qualidade e construção de infraestrutura nos bairros e vilas, que com a presença do Polo Naval, teve seu atendimento e condições precarizadas;

3. Para os proprietários das empreiteiras, detentores dos meios de produção, que com isenções fiscais, se beneficiam da presença na cidade e recebem a grande parte da riqueza, produzida por homens e mulheres no interior de seus canteiros de obras.

Sendo assim, durante as narrativas, os entrevistados relataram uma série de irregularidades em relação às condições laborais, como fatos ligados à qualidade e fornecimento dos equipamentos de proteção individual e a precariedade das condições dos banheiros, muitos interditados com sanitários danificados. Também problemas de acesso à água potável entre outros, que atentam contra a saúde e a dignidade do trabalhador.

Ainda, ocorreram relatos de atraso no pagamento dos salários e a recusa dos empresários em pagar a periculosidade e insalubridade à classe de metalúrgicos, entre outros prejuízos, como o desvio de função, que proporciona a desvalorização e o desestímulo aos profissionais, criando um ambiente laboral conturbado, deixando muitos trabalhadores sem condições de pagar suas dívidas frente aos credores. Portanto, além dos problemas nas condições de trabalho e moradias, questões de ordem financeira também impactam o cotidiano desses operários, circunstâncias que poderiam ser resolvidas, caso os gestores das empresas do Polo Naval concretizassem seus discursos, atuando com prioridade para o atendimento das necessidades de seus trabalhadores.

De modo geral, no presente capítulo, mostramos outra realidade muito diferente dos discursos que as empresas apresentaram no capítulo anterior, confirmando suas contradições entre o que é dito e o praticado. Assim, investigamos e registramos uma série de problemas socioambientais, que afetam a qualidade de vida desses trabalhadores e o desenvolvimento de suas atividades laborais na linha de produção dos estaleiros, revelado, a partir das transcrições das narrativas dos entrevistados e do referencial teórico pesquisado, comprovando o descaso dos gestores das empresas, frente às condições de trabalho e moradias oferecidas a esses profissionais.

4. CONCLUSÃO

Essa dissertação de mestrado tem por objetivo pesquisar os problemas socioambientais enfrentados pelos trabalhadores das áreas operacionais dos estaleiros do Rio Grande, especificamente em relação às condições de trabalho e moradias, como processo gerador de injustiça ambiental, com a implantação do Polo Naval. Também, de responder o problema de pesquisa, ou seja, qual o tratamento oferecido pelas empresas do Polo Naval de Rio Grande aos trabalhadores operacionais, em relação às condições de trabalho e moradias, e consequente geração do mecanismo de injustiça ambiental?

Para isso, desenvolvemos o trabalho em três capítulos. No primeiro capítulo, abordamos a evolução histórica da cidade do Rio Grande, analisando e comparando as semelhanças existentes entre a conjuntura socioeconômica e ambiental da cidade em épocas passadas, com a atual, a partir da presença do Polo Naval, tendo o Porto como agente produtor de todos esses processos ao longo da sua história. Portanto, mostramos que nas mais variadas épocas, o desenvolvimento econômico e social no município, só ocorrem para as classes ligadas ao poder político e empresarial, nunca acontecendo para todos, como vêm sendo anunciado nos discursos apologéticos das empresas, em sua trajetória.

No segundo capítulo, mostramos a formação do Polo Naval do Rio Grande, através das políticas públicas implementadas pelo Governo Federal, tendo por base o Projeto do Novo Desenvolvimentismo, o qual se apresenta com o discurso de desenvolvimento, que na prática não atua na comunidade, combatendo as desigualdades sociais e os problemas ambientais, mas beneficiando e estimulando apenas setores ligados ao Capital.

Também, abordamos a retórica das empresas, quanto a sua política socioambiental, fundamentadas em estratégias de marketing e propaganda, visando à obtenção de apoio das pessoas da comunidade. São discursos, que não correspondem aos propósitos de combate à degradação ambiental e os impactos nocivos gerados para a população, especialmente às comunidades próximas, através das atividades desenvolvidas nos estaleiros, bem como em resolver os problemas sofridos pelos trabalhadores operacionais, em relação às condições de trabalho e moradias.

No terceiro capítulo, apresentamos fatos reais e concretos, que contrariam os discursos das empresas, entre o que é dito e o praticado, a partir da análise da relação Capital-Trabalho e seus conflitos de interesses, utilizando o aporte teórico pesquisado,

como algumas reportagens produzidas e divulgadas por setores midiáticos. Também, usamos as entrevistas realizadas com o líder sindical e os trabalhadores operacionais dos estaleiros, que relataram uma série de problemas relacionados às condições de trabalho e moradias.

Ainda, mostramos uma realidade muito diferente dos discursos das empresas, quando argumentam preocupação e compromissos com questões de qualidade, segurança, saúde e responsabilidade socioambiental, junto aos metalúrgicos dos estaleiros, comprovando o desinteresse dos gestores das empresas, em oferecer condições dignas de trabalho e habitabilidade a esses trabalhadores.

Portanto, os problemas socioambientais que afetam os trabalhadores metalúrgicos e as comunidades próximas aos estaleiros, em função de suas atividades, são acontecimentos recorrentes no município, presentes a cada novo empreendimento de vulto, cujo atendimento sempre está voltado aos interesses do Capital e dos Governos. Assim, como demonstrado ao longo da história do Porto e da cidade, essas iniciativas, em tempo algum resolveram de forma definitiva as graves adversidades que atentam contra o emprego e a qualidade de vida da população.

As políticas de governo de concepções desenvolvimentistas, que serviram de base para a criação do Polo Naval do Rio Grande, além de agravar os problemas socioambientais, tem se revelado (MARINGONI, 2012) conservadora e excludente, voltada a ordem técnica e direcionada segundo Guimarães (2008) ao atendimento dos interesses econômicos privados e a proteção ao acúmulo e concentração de capitais, frente aos bens naturais e coletivos, consolidando uma visão antropocêntrica de mundo. Também, segundo Guimarães (2008) este tipo de política produz crescentes desigualdades sociais, semeando junto à sociedade, a ilusão de que qualidade de vida está relacionada diretamente a capacidade de consumo dos indivíduos, sendo produtor do subdesenvolvimento, principalmente nas regiões ou países pobres e emergentes.

Logo, esse modelo desenvolvimentista, apresenta sua doutrina centralizada no crescimento econômico, cujas bases estão alicerçadas no desenvolvimento do parque industrial, infraestrutura e logística, intensificando as forças produtivas do trabalho para as empresas, visando o pleno andamento do processo produtivo e enriquecimento do Capital em detrimento do trabalhador, aumentando assim, o seu poder e dominação sobre o trabalho.

Segundo Karl Marx (in BENSARD, 1999, p. 449 apud GUIMARÃES, 2008, p. 85), como o Capital é o oposto do trabalhador, tais progressos aumentam unicamente o poder objetivo que reina sobre o trabalho.

Frente à realidade socioeconômica experienciada pela população riograndina após o advento do Polo Naval, esse crescimento econômico aparentemente virtuoso característico do novo projeto desenvolvimentista, tem-se (SAMPAIO JUNIOR, 2012) revelado exatamente como é, uma apologia ao poder e ao Capital, uma vez que intensificou a concentração de renda pelas classes dominantes, como empresários e proprietários de imóveis para locação, sem combater a pobreza e as desigualdades sociais. É um mero esforço em alavancar a velha teoria da modernização, que trata de integrar o território, dando-lhe infraestrutura, emprego e tecnologia, mas que na prática não resolve os inúmeros e danosos problemas, enfrentados pela população que sobrevive no elo fraco do sistema capitalista contemporâneo.

Sendo assim, ao pensarmos esta dissertação buscamos pesquisar e mostrar os vários problemas laborais vivenciados pelos trabalhadores operacionais locais e os originários de outras regiões do país, cuja análise da relação entre Capital e trabalho, apresentou fatos ocorridos no interior dos estaleiros e nos alojamentos, que nós possibilitou conhecer e revelar a verdadeira realidade, que os discursos muitas vezes encobrem, sem chegar ao conhecimento da sociedade.

Ao analisarmos os conteúdos da pesquisa, temos no discurso das empresas do Polo Naval, a preocupação com as condições de trabalho e moradias de seus trabalhadores operacionais e com a comunidade local. Mas ainda, foi fonte de estudos, as inúmeras reportagens e publicações, que mostraram relatos de outros trabalhadores da linha de produção, sobre as péssimas condições de moradias oferecidas pelas empresas. Ainda, às ações do Ministério do Trabalho intervindo fortemente, coibindo irregularidades, inclusive paralisando atividades nos estaleiros, para garantir a segurança nas condições laborais dos trabalhadores, no interior dos pátios e nas plataformas em construção.

Por fim, examinamos as entrevistas realizadas com os trabalhadores operacionais das empresas do Polo Naval, nas dependências do Sindicato dos Metalúrgicos e em algumas residências, assim como a narrativa do líder sindical, relatando uma série de problemas, que atentam contra as condições de trabalho oferecidas pelas empresas a seus operários.

Portanto, ao confrontar as narrativas das entrevistas e o referencial teórico da pesquisa, com os discursos das empresas, chegamos ao resultado, que comprova a existência da injustiça ambiental no tratamento proporcionado pelas empresas a seus trabalhadores, tanto em relação às condições de trabalho no setor operacional dos estaleiros, quanto nas condições de habitabilidade, nas casas e alojamentos.

Podemos também afirmar, que os discursos dessas empresas estão longe da realidade prática, pois são voltadas para o atendimento à suas estratégias de marketing. Trata-se de uma retórica que disfarça o verdadeiro interesse no município, que não está vinculado a geração de emprego e renda, como na melhoria das condições de vida dos trabalhadores. Seus interesses são exclusivamente econômicos, voltados à intensificação da produção, com a minimização dos custos operacionais, para atingir o objetivo principal, a maximização de seus lucros.

Diante deste quadro, será fundamental a proposta de Educação Ambiental diferente da atual, que serve aos interesses das classes sociais dominantes, de caráter conservador, que se beneficiam da manutenção do estado das coisas vigente, como as desigualdades e exclusões sociais, a exploração e a precarização das relações de trabalho. A nova Educação Ambiental deverá ter (DIAS, 2014) o caráter crítico e transformador, visando à luta e resistência ao status quo opressor do Capital, que se utiliza da Educação Ambiental conservadora para manter e reproduzir seus interesses.

Uma educação ambiental direcionada a uma nova postura e orientação aos valores humanos, na formação de uma nova conduta e consciência nas relações sociais e com o meio ambiente, produzindo (FREIRE, 2013) conhecimentos para o desenvolvendo a criticidade dos indivíduos, gerando um espírito investigador e criativo, com uma visão libertadora, na luta contra os instrumentos alienadores, opressores e causadores das injustiças ambientais, possibilitando a identificação dos problemas e conflitos socioambientais, quanto à condição de posicionar-se diante destes.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ACSELRAD, Henri. **A Duração das Cidades – Sustentabilidade e risco nas políticas urbanas**. 2. ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2009a.

_____. **Ambientalização das lutas sociais – o caso do movimento por justiça ambiental**. Estudos Avançados, v. 24 n. 68, 2010.

_____. **Desigualdade Ambiental, Economia e Política**. Revista Astrolabio Nueva Época. n. 11. Rio de Janeiro: IPPUR, 2013. p. 105-123. Disponível em: <<http://revistas.unc.edu.ar/index.php/astrolabio/article/view/5549/7394>>. Acesso em: 20 out. 2015.

_____. **Justiça Ambiental e Cidadania**. 2. ed. Rio de Janeiro: Relume Dumará: Fundação Ford, 2004.

_____. **Tecnologias Sociais e Sistemas Locais de Poluição**. Universidade Federal do Rio de Janeiro. In: Revista Horizontes Antropológicos, Porto Alegre, ano 12, n. 25, p. 117-138, jan./jun. 2006.

ACSELRAD, Henri; MELLO, Cecília Campelo do A. BEZERRA, Gustavo das Neves. **O Que é Justiça Ambiental**. Rio de Janeiro: Garamond, 2009.

ALMEIDA, Andressa Cristiane Colvara; TEIXEIRA, João Batista Flores; SILVA, Susana Maria Veleda da. **Trabalho e Moradia: O Caso das Áreas de Expansão Portuária do Porto do Rio Grande-RS**. Revista RA'E GA – O Espaço Geográfico em Análise. Sistema Eletrônico de Revistas. Universidade Federal do Paraná – UFPR. Departamento de Geografia. Curitiba. v. 26. p. 194-217. 2012. Disponível em: <<http://ojs.c3sl.ufpr.br/ojs2/index.php/raega/article/view/30163>>. Acesso em: 11 out. 2015.

ALTMAYER, Flávia de Lima; CARNEIRO, Oscar Décio. **Cidade do Rio Grande, 270 anos: A mais antiga do Estado**. Caderno de História nº 33. Memorial do Rio Grande do Sul, 2007, p. 03-42. Disponível em: <<http://www.igt.rs.gov.br/wp-content/uploads/2012/05/Cidade-do-Rio-Grande-270-anos.pdf>>. Acesso em: 06 abr. 2015.

ALVES, Teresa Cristina. EMBRAPA – Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária. Manual de Equipamento de Proteção Individual. 2013. Disponível em: <<https://www.infoteca.cnptia.embrapa.br/bitstream/doc/975090/1/Documentos111.pdf>>. Acesso em: 15 mar. 2016.

ANP. Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis. **Resolução ANP nº 36 de 13 de novembro de 2007. Dispõe sobre Regulamento de Certificação do Conteúdo Local**. 2007. Disponível em: <www.anp.gov.br/?dw=26327>. Disponível em: 23 out. 2015.

ANTUNES, Ricardo L. C. **Adeus ao Trabalho? Ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho**. 13. ed. São Paulo: Cortez, 2008.

ANTUNES, Ricardo L. C. **Os Sentidos do Trabalho: Ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho**. 2. ed. São Paulo: Boitempo, 2009.

APL. Polo Naval e Offshore de Rio Grande e Entorno. **Sobre a Proposta de Arranjo Produtivo Local do Polo Naval**. O Projeto de Fortalecimento dos Arranjos Produtivos Locais. Edital nº 01/2013/AGDI. Política Industrial do RS. 2013. Disponível em: <http://www.agdi.rs.gov.br/upload/1372964246_APL%20Polo%20Naval%20e%20Offshore%20de%20Rio%20Grande%20e%20Entorno.pdf>. Acesso em: 06 abr. 2015.

AURELIO, Dicionário do. **Dicionário de Português**. Significado de sinete. 2016. Disponível em: <<http://www.dicionariodoaurelio.com/sinete>>. Acesso em: 15 fev. 2016.

BARRETO, Margarida Maria Silveira. Médica do Trabalho. 2000. In: Milene Ferrazza. **A Solução Para o Bullying**. Disponível em: <<https://obullying.wordpress.com/obullying-no-local-de-trabalho/>>. Acesso em: 12 mar. 2016.

BERNARDES, Júlia Adão; FERREIRA, Francisco Pontes de Miranda. **Sociedade e Natureza**. In: CUNHA, Sandra Baptista da; GUERRA, Antonio José Teixeira. (Orgs). A Questão Ambiental Diferentes Abordagens. 4. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008. p. 17-42.

BLOG PORTO IMAGEM. **Falta de Vagas Expulsa Trabalhadores de Rio Grande**. 22 mar. 2015. Disponível em: <<https://portoimagem.wordpress.com/category/economia-2/polo-naval-de-rio-grande/>>. Acesso em: 06 abr. 2015.

BÔAS, Bruno Villas. **Custo de plataformas no Brasil chega a dobrar e ameaça exploração do Pré-sal**. p. 32, Edição: 02 nov. 2008. In: O Globo. Disponível em: <http://www.resenha.rj.gov.br/upload/resenha-imagens/2008-11-02_00154_page00001.pdf>. Acesso em: 13 nov. 2015.

BRASIL, Senado Federal. Constituição 1988. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF. 1988. Disponível em: <http://www.senado.gov.br/atividade/const/con1988/CON1988_15.09.2015/CON1988.asp>. Acesso em: 17 out. 2015.

_____. Presidência da República. **Lei Federal nº. 8.630, de 25 de fevereiro de 1993**. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. 1993. Disponível: <http://www.planalto.gov.br/Ccivil_03/leis/L8630.htm>. Acesso em: 17 out. 2015.

_____. Presidência da República. **Lei Federal nº 9.478, de 06 de agosto de 1997**. Dispõe sobre a política energética nacional, as atividades relativas ao monopólio do petróleo, institui o Conselho Nacional de Política Energética e a Agência Nacional do Petróleo e dá outras providências. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 07 ago.1997.

_____. Presidência da República. **Lei Federal nº. 9.795, de 27 de abril de 1999**. Dispõe sobre a educação ambiental, institui a Política Nacional de Educação Ambiental e dá outras providências. Diário Oficial da República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 28 abr.1999.

_____. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. **PAC. 1º Balanço do PAC2**. 2011. Disponível em: <<http://www.pac.gov.br/pub/up/relatorio/49d8db11c7ce9549ca01e831e502d23e.pdf>>. Acesso em: 04 mai. 2015.

_____. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. **Apresentação do PAC 2007 – 2010 em 22/01/2007**. 2007. Disponível em: <http://www.planejamento.gov.br/secretarias/upload/Arquivos/noticias/pac/070122_PA_C_medidas_institucionais.pdf>. Acesso em: 05 abr. 2015.

_____. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. **PAC. 10º Balanço do PAC2. 2014**. Disponível em: <<http://www.pac.gov.br/pub/up/pac/10/10PAC2-completo.pdf>>. Acesso em: 18 out. 2015.

_____. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. **PAC. Medidas Institucionais**. Brasília, DF, 22 jan. 2007a. Disponível em: <http://www.planejamento.gov.br/apresentacoes/2007/070122_pac_medidas_institucionais.pdf/view>. Acesso em: 18 out. 2015.

_____. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. **Qual a diferença entre PAC1 e PAC2**. 22 mai. 2015. Disponível em: <<http://www.planejamento.gov.br/servicos/faq/pac-programa-de-aceleracao-do-crescimento/visao-geral/qual-a-diferenca-entre-pac1-e-pac2>>. Acesso em: 19 out. 2015.

CANCIAN, Renato. Governo Juscelino Kubitschek (1956-1961): "**Anos dourados**" e **Brasília**. UOL Educação. Edição 30 ago. 2006. Disponível em: <<http://educacao.uol.com.br/disciplinas/historia-brasil/governo-juscelino-kubitschek-1956-1961-anos-dourados-e-brasil.htm>>. Acesso em: 05 nov. 2015.

CARSOSO, Adriana Lessa. **Um Lugar de Residência: Processo de Remoção dos Moradores das Barraquinhas**. FURG, Rio Grande, 2010.

CARVALHO, Andréa Bento. **Polo Naval do Rio Grande: Desafios a Estruturação Técnico-Produtiva do Território**. 2011. 164 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Rio Grande, Rio Grande, 2011.

CARVALHO, Diogo Sá; CARVALHO, Andréa Bento; DOMINGUES, Marcelo Vinicius de La Rocha. **Polo Naval e Desenvolvimento Regional na Metade Sul do Rio Grande do Sul**. Área Temática: Estudos setoriais, cadeias produtivas e SLP. FURG, Rio Grande, 2012.

CARVALHO, Edgard de Assis e outros. **Ética, solidariedade e complexidade**. São Paulo: Palas Athena, 1998.

CASTRO, Gabriel. **Dilma, a presidente-candidata, só entregou 12% do PAC 2**. Beta Veja. Com. Editora Abril. 04 abr. 2014. Disponível em: <<http://veja.abril.com.br/noticia/brasil/em-tres-anos-governo-so-concluiu-12-das-obras-do-pac/>>. Acesso em: 16 jan. 2016.

CDES. **Violações ao Direito à Cidade e à Moradia decorrente de Megaprojetos de Desenvolvimento no Rio Grande do Sul: Diagnóstico e Perspectivas – o caso de Rio Grande**. 2013. 50 f. Porto Alegre: CDES, 2013.

CRUZ, Fundação Oswaldo. **Saúde na Rio + 20: Desenvolvimento Sustentável, Ambiente e Saúde**. Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: <http://www.sauderio20.fiocruz.br/attachments/Doc_Rio+20_SaudeFiocruz_versao%2029.03.2012.pdf>. Acesso em: 08 jan. 2015.

CHAGAS, Priscilla Borgonhoni. **Desenvolvimento e Dependência no Brasil: reflexos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) no município do Rio Grande (RS)**. 2014. 239 f. Tese (Doutorado em Administração) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, 2014.

CIGANA, Caio; TREZZI, Humberto. **Propinas da Lava-Jato Incluem Três Obras da Petrobras no Rio Grande do Sul**. Jornal Zero Hora. Ed. 09 fev. 2015. Disponível em: <<http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticias/noticia/2015/02/propinas-da-lava-jato-incluem-tres-obras-da-petrobras-no-rio-grande-do-sul-4696826.html>>. Acesso em: 01 fev. 2016.

CIPRIANO, Diego Mendes. **O Bairro Getúlio Vargas e a Grande Faxina dos Anos 70: conseqüências socioambientais e Educação Ambiental na remoção de moradias durante a expansão portuária (Rio Grande-RS)**. 2012. 119 f. Dissertação (Mestrado em Educação Ambiental) – Universidade Federal do Rio Grande, Rio Grande, 2012.

DEEPASK. **O Mundo e as Cidades Através de Gráficos e Mapas**. [2015?]. Disponível em: <<http://www.deepask.com/goes?page=rio-grande/RS-Veja-o-numero-de-trabalhadores-com-empregos-formalmente-constituídos-no-seu-município>>. Acesso em: 05 out. 2015.

DHESCA BRASIL. **Plataforma Brasileira de Direitos Humanos, Econômicos, Sociais, Culturais e Ambientais. Relatório da Missão sobre Megaprojetos de Desenvolvimento na cidade do Rio Grande - RS**. In: Relatoria do direito humano à cidade. Rio Grande, nov. 2012. Disponível em: <http://www.dhescbrasil.org.br/attachments/831_cidade_missao_rio_grande_2012.pdf> Acesso em: 20 mai. 2015.

DIAS, Eugênia Antunes. **Desculpe o Transtorno, Estamos em Obras Para Melhor Servi-lo! A Educação Ambiental no Contexto da Apropriação Privada da Natureza no Licenciamento Ambiental (Rio Grande – RS)**. 2014. 254 f. Tese (Doutorado em Educação Ambiental). Universidade Federal do Rio Grande, Rio Grande, 2014.

DIAS, Genebaldo Freire. **Educação Ambiental. princípios e práticas**. 9. ed. São Paulo: Gaia, 2004.

DIARIO DO PRÉ-SAL. **Petrobras inicia produção em fase de TLD na área de Brava, Baía de Campos**. 2011. Disponível em: <https://diariodopresal.wordpress.com/tag/teste-de-longa-duracao-tld/>. Acesso em: 26 abr. 2015.

DOMINGUES, Marcelo Vinicius de La Rocha; CARVALHO, Diego Sá. **Análise de Conjuntura: a indústria Naval no Contexto Internacional**. In. DOMINGUES, Marcelo Vinicius de La Rocha (Coord.). Desenvolvimento e Consolidação do Polo Naval e Offshore de Rio Grande (Estudo). Rio Grande: Universidade Federal do Rio Grande, 2009. p. 21-58.

DREIFUSS, René Armand. **Política, Poder, Estado e Força – Uma leitura de Weber**. Petrópolis: Editora Vozes, 1993.

ECONET, Editora Empresarial Ltda. **Desvio de Função**. In. SINDER - Sindicato Nacional das Empresas de Radiocomunicações. 2015. Disponível em: <<http://www.sinder.org.br/noticias/desvio-de-funcao/>>. Acesso em: 12 mar. 2016.

ECOVIX. **Sobre a Ecovix**. 2010. Disponível em: <<http://www.ecovix.com/sobre-a-ecovix/default.aspx>>. Acesso em: 26 out. 2015.

ENGEVIX, Grupo. **Relatório Anual Grupo Engevix 2012**. Crescimento e integração operacional rumo à consolidação. 2012. p. 21.

FAÉ, Rogério. **Os Discursos Sobre Desenvolvimento Como Recursos Político-Estratégicos: O Banco Mundial como organização central no campo discursivo do desenvolvimento**. 2009. 264 f. Tese (Doutorado em Administração) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2009.

FAÉ, Rogério. **Porto de Rio Grande: um processo de desenvolvimento ou de dependência em relação à dinâmica econômica em escala global?** Porto Alegre. Disponível em: <http://www.redpilares.org/sobrelared/Documents/FA%C3%89_Porto%20de%20rio%20grand%20um%20processo%20de%20desenvolvimento%20ou%20de%20depend%C3%Aancia%20em%20rela%C3%A7%C3%A3o%20%C3%A0%20din%C3%A2mica%20econ%C3%B4mica%20em%20escala%20global.pdf>. Acesso em: 07 abr. 2015.

FEIJÓ, Diego de Vargas. **Critérios de Distinção entre Atividade-Fim e Atividade-Meio para Fins de Terceirização (Porto Alegre – RS)**. 2011. 78 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharel em Direito) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2011. Disponível em: <http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/31371/000780173.pdf?sequence=1>. Acesso em: 14 mar. 2016.

FEIJÓ, Flavio Tosi; MADONO, Danielle Trindade. **Polo Naval do Rio Grande: potencialidades, fragilidades e a questão da migração**. Texto para Discussão nº 02/201. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Faculdade de Ciências Econômicas, Porto Alegre, 2013.

FEIRA DO POLO NAVAL RS 2015. **O Polo Naval – Um super porto, Um super polo!** 2015. Disponível em: <http://www.polonavalrs.com.br/index.php?n_sistema=3034&idiomas=pt>. Acesso em: 07 abr. 2015.

FENDT, Roberto. Recessão ou depressão? **Diário do Comércio**. São Paulo, 02 dez. 2015. Disponível em: <http://dcomercio.com.br/categoria/opiniao/recessao_ou_depressao>. Acesso em: 17 fev. 2016.

FOSTER, Maria das Graças Silva... [et al.]. **Retomada da Indústria Naval e Offshore do Brasil 2003-2013-2020: Visão Petrobras**. Rio de Janeiro: Petróleo Brasileiro, 2013.

FREIRE, Paulo; SHOR, I. **Medo e ousadia: o cotidiano do professor**. 13. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2011.

_____, Paulo. **Pedagogia da autonomia: saberes necessários à prática educativa**. 36. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2007.

_____, Paulo. **Pedagogia do oprimido**. 54. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2013.

G1. GLOBO.COM. **Atraso na construção de plataformas no RS preocupa a Petrobras. Presidente da empresa esteve em Rio Grande para conferir as obras**.

Investimento de quase R\$ 8 bilhões foi feito no Polo Naval da cidade. 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2014/07/atraso-na-construcao-de-plataformas-no-rs-preocupa-petrobras.html>>. Acesso em: 23 dez. 2015.

_____. **Casco da plataforma P-67 começa a ser retirado do Porto de Rio Grande.** 2015. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2015/04/casco-da-plataforma-p-67-comeca-ser-retirado-do-porto-de-rio-grande.html>>. Acesso em: 30 abr. 2015.

_____. **Plataforma P-52 entra em operação, diz Petrobras.** 2007. Disponível em: <http://g1.globo.com/Noticias/Economia_Negocios/0,,MUL197082-9356,00-PLATAFORMA+P+ENTRA+EM+OPERACAO+DIZ+PETROBRAS.html>. Acesso em: 28 abr. 2015.

GAZETA DO POVO. **Duto da Plataforma P-55 da Petrobras afunda em acidente.** 2014. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/economia/duto-da-plataforma-p-55-da-petrobras-afunda-em-acidente-8lkazywsvb1gd6m0l1009bny>>. Acesso em: 28 abr. 2015.

GIDDENS, Anthony. **A Política da Mudança Climática.** Rio de Janeiro: Zahar, 2010.

_____. **As Consequências da Modernidade.** São Paulo: Editora UNESP, 1991.

_____. **Modernidade e Identidade.** Rio de Janeiro: Zahar, 2002.

_____. **Modernização Reflexiva – Política, Tradição e Estética na Ordem Social Moderna.** São Paulo: Editora da Universidade Estadual Paulista, 1997.

_____. **Mundo em Descontrole – O que a globalização está fazendo de nós.** 4. ed. Rio de Janeiro: Record, 2005.

GOLDSTEIN, Fred. **O capitalismo e as raízes da desigualdade.** 05 abr. 2012. O Diário.info. Disponível em: <<http://www.odiarario.info/?p=2435>>. Acesso em: 12 mar. 2016.

GOOGLE, Maps. **Imagens CNES - Satélite Google** 2016. Disponível em: <https://www.google.com.br/maps/@-32.0387121,-52.0833921,5105m/data=!3m1!1e3>. Acesso em: 14 mar. 2016.

_____, Maps. **Imagens CNES – Satélite Google** 2016. Disponível em: <https://www.google.com.br/maps/@-32.093446,-52.1005153,10204m/data=!3m1!1e3>. Acesso em 14 mar. 2016.

GUIMARÃES, Mauro. **A dimensão ambiental na educação.** 1. ed. Campinas: Papirus Editora, 1995.

_____, Mauro. **A Formação de Educadores Ambientais.** 4. ed. Campinas: Papirus Editora, 2007.

_____, Mauro. **Sustentabilidade e Educação Ambiental.** In: CUNHA, Sandra Baptista da; GUERRA, Antonio José Teixeira. (Orgs). **A Questão Ambiental Diferentes Abordagens.** 4. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008. p. 81-105.

HARVEY, David. **A Produção Capitalista do Espaço**. 1. ed. São Paulo: Annablume Editora, 2005a.

_____, David. **Espaços de Esperança**. 1. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2004.

_____, David. **O Novo Imperialismo**. 2. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2005.

INSTITUTO DE ENGENHARIA. **Plataforma P-53 começa a produzir na Baía de Campos**. Por Fator Brasil. 2008. Disponível em: <http://www.institutodeengenharia.org.br/site/noticias/exibe/id_sessao/4/id_noticia/1158/Plataforma-P-53-come%C3%A7a-a-produzir-na-Baia-de-Campos>. Acesso em: 02 mai. 2015.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Cidades@ 2015**. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/home.php>>. Acesso em: 05 out. 2015.

JORNAL HOJE. **Indústria naval pretende criar 400 mil vagas nos portos brasileiros**. 21 nov. 2011. Disponível em: <http://g1.globo.com/jornal-hoje/noticia/2011/11/industria-naval-pretende-criar-400-mil-vagas-nos-portos-brasileiros.html>>. Acesso em: 08 jan. 2015.

JORNAL AGORA. **Casco da P-67 deixa o Porto do Rio Grande rumo à China**, Rio Grande, 28 set. 2015. Disponível em: <<http://www.jornalagora.com.br/site/content/noticias/detalhe.php?e=8&n=77822>>. Acesso em: 27 out. 2015.

_____. **Dique seco recebe preparativos para montagem do convés da P-55**, Rio Grande, 08 jul. 2010. Disponível em: <http://www.jornalagora.com.br/site/content/noticias/detalhe.php?e=8&n=438>. Acesso em: 08 mai. 2015.

_____. **O caótico trânsito no centro da cidade**, Rio Grande, 02 jun. 2011a. Disponível em: <<http://www.jornalagora.com.br/site/content/noticias/detalhe.php?e=3&n=12594>>. Acesso em: 12 mar. 2016.

_____. **P-55 deixa o porto do Rio Grande**, Rio Grande, 06 out. 2013. Disponível em: <<http://www.jornalagora.com.br/site/content/noticias/detalhe.php?e=8&n=49682>>. Acesso em: 29 mai. 2015.

_____. **Polo Naval gera aumento de demanda para Sindicato dos Metalúrgicos**, Rio Grande, 24 mai. 2012. Disponível em: <<http://www.jornalagora.com.br/site/content/noticias/detalhe.php?e=3&n=28700>>. Acesso em: 29 mai. 2015.

_____. **Quip Chaga a Seis Anos em Rio Grande com Novo Investimento Previsto**, Rio Grande, 29 abr. 2011. Disponível em: <<http://www.jornalagora.com.br/site/content/noticias/detalhe.php?e=8&n=10909>>. Acesso em: 26 out. 2015.

_____. **Quip comemora a semana do Meio Ambiente com plantio de mudas de árvores**, Rio Grande, 07 jun. 2013a. Disponível em:

<<http://www.jornalagora.com.br/site/content/noticias/detalhe.php?e=1&n=44400>>.
Acesso em: 03 fev. 2016.

KOWARICK, Lucio. **A Espoliação Urbana**. 2 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

LAYRARGUES, Philippe Pomier. **Muito além da natureza: educação ambiental e reprodução social**. In: LOUREIRO, C.F.B. (ORG). Pensamento Complexo, Dialética e Educação Ambiental. São Paulo: Cortez, 2006.

LORO, Alexandre Paulo. **Ciência moderna e mudança paradigmática: um diálogo com Edgar Morin e Boaventura de Sousa Santos**. In: CECIERJ – Educação Pública, 2009. Disponível em:
<<http://www.educacaopublica.rj.gov.br/biblioteca/filosofia/0036.html>>. Acesso em: 01 nov. 2015.

LOUREIRO, C. F. B. **Trajatória e fundamentos da Educação Ambiental**. 3. ed. São Paulo: Cortez Editora, 2009.

LOURO, Esther. **Acordo garante montagem da P-75 e P-77 pelo Consórcio QGI**. **Jornal Agora**. 02 jul. 2015. Disponível em:
<<http://www.jornalagora.com.br/site/content/noticias/detalhe.php?e=3&n=74531>>.
Acesso em: 27 out. 2015.

MACHADO, Carlos R. S; GONÇALVES, Leonardo Dorneles. **Marx e a Educação. Trabalho, Natureza e Conflitos**. Porto Alegre: Evangraf, 2012.

_____, Carlos RS. **Os conflitos urbanos e socioecológicos no extremo sul do Brasil: discursos, atores e contextos (in)sustentáveis** (Proposta de pesquisa 2012-2014). Rio Grande, 2011.

MAIA, Vânia R. Pascoal; DIAS, Vanessa Gonçalves; MACHADO, Carlos R. S. **Polo Naval: O outro lado do “mar de oportunidades”**. **Jornal Agora**. 14 mar. 2013. Disponível em:
<<http://www.jornalagora.com.br/site/content/noticias/detalhe.php?e=5&n=40881>>.
Acesso em: 05 fev. 2016.

MAIDANA, Ana Paula Duarte Ferreira; BOGGI, Cassandra Libel Esteves Barbosa. Descarbonização: **Relevância Ambiental e Aspectos Tributários / Decarbonisation: Environmental Relevance And Tax Aspects**. In: BARBOSA, Walmir de Albuquerque; AGUIAR, Denison Melo de. (Orgs). HILÉIA Revista de Direito Ambiental da Amazônia. Ano 9. n. 16. Manaus: UEA Edições, 2012. p. 17-31.

MARINGONI, Gilberto. **Simonsen versus Gudin, a controvérsia pioneira do desenvolvimento**. In: Ipea – A revista de informações e debates do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Desafios do Desenvolvimento. Ano 9. 73. ed. São Paulo: 28 ago. 2012. Disponível em:
<http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&id=2801:catid=28&Itemid=23>. Acesso em: 08 nov. 2015.

MARTINS, César. Augusto Ávila. **Morar e Habitar em Áreas Portuárias na Cidade do Rio Grande-RS, Brasil**. *Scripta Nova* Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona. Vol. XIV, nº. 331 (30), 1 ago. 2010. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-30.htm>>. Acesso em: 11 out. 2015.

MARTINS, Solismar Fraga. **A visão dos moradores sobre o planejamento urbano: um estudo do Bairro Santa Tereza**. 1997. 149 f. Dissertação (Mestrado em Educação Ambiental) – Universidade Federal do Rio Grande, Rio Grande, 1997.

_____, Solismar Fraga. **Cidade do Rio Grande: industrialização e urbanidade (1873-1990)**. 1. ed. Rio Grande: Editora FURG, 2006. 234 p.

_____, Solismar Fraga; PIMENTA, Margareth Afeche. **A Constituição Espacial de uma Cidade Portuária Através dos Ciclos Produtivos Industriais – O Caso do Município do Rio Grande (1874-1970)**. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, Rio de Janeiro, v. 6, n. 1, p. 85-100, mai. 2004. Disponível em: <<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/rbeur/article/viewFile/106/90>>. Acesso em: 11 out. 2015.

MARX, Karl. **O Capital – Crítica da Economia Política**. v. 1. São Paulo: Editora Nova Cultural Ltda, 1996.

MAZUI, Guilherme. **Confirmada construção de mais uma plataforma para exploração de petróleo em Rio Grande**. Zero Hora. 01 abr. 2011. Disponível em: <<http://zh.elicrbs.com.br/rs/noticias/economia/noticia/2011/04/confirmada-construcao-de-mais-uma-plataforma-para-exploracao-de-petroleo-em-rio-grande-3260177.html>>. Acesso em: 17 jan. 2016.

MIRANDA, Paulo André Batista. **A Cultura Histórica Iluminista: Entre o Projeto Político e o Livro Didático (João Pessoa – PB)**. 2011. 172 f. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2011. Disponível em: <http://www.cchla.ufpb.br/ppgh/2011_mest_paulo_miranda.pdf>. Acesso em: 30 jan. 2016.

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Meio Ambiente e Ciências Humanas**. 2. ed. São Paulo: Editora Hucitec, 1997.

MOREIRA, Camila. **Petrobras Fecha Contrato de US 857 Milhões para a P-55**. O GLOBO. REUTERS/BRASIL ONLINE. 03 dez. 2008. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/economia/petrobras-fecha-contrato-de-us-857-milhoes-para-p-55-3804513>>. Acesso em: 26 out. 2015.

MPF. MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL. **Caso Lava a Jato. Investigação. Primeiras Medidas**. 2014. Disponível em: <<http://lavajato.mpf.mp.br/atuacao-na-1a-instancia/investigacao/historico/por-onde-comecou>>. Acesso em: 01 fev. 2016.

O GLOBO. **Plataforma da Petrobras, a P-53, será inaugurada**. 17 set. 2008. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/economia/plataforma-da-petrobras-p-53-sera-inaugurada-3830715>> Acesso em: 01 mai. 2015.

OLIVEIRA, Carlos Alberto de. **Quem é do mar não enjoa: Memórias e Experiências de Estivadores do Rio Grande/RS (1945-1993)**. Tese de Doutorado. Pontifícia Universidade Católica. PUC. São Paulo, 2000.

PEREIRA, R. S.; NIENCHESKI, L. F. H.; BAUMGARTEN, M. G. Z. **Condição Ambiental da Lagoa dos Patos**. 1º Simpósio de Recursos Hídricos do Sul. I Simpósio de Águas da AUGM. 2005. Disponível em: <<http://repositorio.furg.br/bitstream/handle/1/2394/CONDI%20C3%87%C3%83O%20A>>

[MBIENTAL%20DA%20LAGOA%20DOS%20PATOS.pdf?sequence=1](#)>. Acesso em 12 mar. 2016.

PETROBRAS. Fatos e Dados. **Graça Foster Destaca Importância do Conteúdo Local em Conferência.** 2013. Disponível em: <<http://fatosedados.blogspotrobras.com.br/2013/10/09/graca-foster-destaca-importancia-do-conteudo-local-durante-conferencia-em-sao-paulo/>>. Acesso em: 22 out. 2015.

_____. Fatos e Dados. **Petrobras inaugura Polo Naval do Rio Grande.** 2010. Disponível em: <<http://fatosedados.blogspotrobras.com.br/2010/10/21/petrobras-inaugura-polo-naval-do-rio-grande/>>. Acesso em: 15 out. 2015.

_____. Fatos e Dados. **Plataforma P-58 entra em operação no Parque das Baleias.** 2014. Disponível em: <<http://www.petrobras.com.br/fatos-e-dados/plataforma-p-58-entra-em-operacao-no-parque-das-baleias.htm>>. Acesso em: 29 abr. 2015.

POLL, Anete. Condições de alojamentos desagradam trabalhadores. **Jornal Agora**, Rio Grande, 30 jun. 2013b. Disponível em: <<http://www.jornalagora.com.br/site/content/noticias/detalhe.php?e=3&n=45357>>. Acesso em: 05 fev. 2016.

_____, Anete. Invasões Evidenciam Déficit Habitacional em Rio Grande. **Jornal Agora**, Rio Grande, 09 set. 2013. Disponível em: <<http://www.jornalagora.com.br/site/content/noticias/detalhe.php?e=3&n=48548>>. Acesso em: 29 mai. 2015.

_____, Anete. Nova manifestação dos metalúrgicos paralisa a Quip. **Jornal Agora**, Rio Grande, 12 mar. 2013a. Disponível em: <<http://www.jornalagora.com.br/site/content/noticias/detalhe.php?e=3&n=40813>>. Acesso em: 29 mai. 2015.

_____, Anete. Trânsito na “estrada da Barra” se tornou caótico. **Jornal Agora**, Rio Grande, 12 ago. 2012. Disponível em: <<http://jornalagora.com.br/site/content/noticias/detalhe.php?e=3&n=32191>>. Acesso em: 12 mar. 2016.

_____, Anete. Último moradores da Vila das Barraquinhas enfrentam problemas para permanecer na área. **Jornal Agora**, Rio Grande, 11 set. 2011. Disponível em: <<http://www.jornalagora.com.br/site/content/noticias/detalhe.php?e=3&n=17223>>. Acesso em: 20 mai. 2015.

POMAR, Wladimir. **Lula e o neo-desenvolvimentismo.** In: Correio da Cidadania. 20 jan. 2010. Disponível em: <http://www.correiocidadania.com.br/index.php?option=com_content&view=article&id=4246:pomar200110&catid=14:vladimir-pomar&Itemid=88>. Acesso em: 8 nov. 2015.

PORTAL BRASIL. **Estaleiro Inhaúma está na fase final de produção da P-74.** 2014. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/economia-e-emprego/2014/07/estaleiro-inhauma-esta-na-fase-final-de-producao-da-p-74>>. Acesso em: 29 abr. 2015.

PORTILHO, Fátima. **Sustentabilidade Ambiental, Consumo e Cidadania.** São Paulo: Cortez Editora, 2005.

PROMINP. Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás Natural. **Potencializando o desenvolvimento da indústria nacional de bens e serviços.** Conteúdo Local. [2013]. Disponível em: <http://www.prominp.com.br/prominp/pt_br/conteudo/conteudo-local.htm>. Acesso em: 22 out. 2015.

QUINTANEIRO, Tania; OLIVEIRA, Márcia Gardênia Monteiro de. Karl Marx. In: QUINTANEIRO, Tania; BARBOSA, Maria Lígia de Oliveira; OLIVEIRA, Márcia Gardênia Monteiro de (Orgs). **Um Toque de Clássicos: Marx, Durkheim e Weber.** 2. ed. rev. amp. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2003. p. 25-59.

QUIP. Vídeo Institucional. Cidade do Rio Grande / RS / Brasil. **Uma História de Pioneirismo na Indústria Naval.** 2012. You Tube BR. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=xXWCIUW2p4U>>. Acesso em: 01 fev. 2016.

REDEPETRO BRASIL. **P-74 - Nova plataforma da Petrobras irá gerar 2 mil empregos no Polo Naval no RS.** 2013. Disponível em: <http://www.redepetrobrasil.org.br/tag/p-74/>. Acesso em: 29 abr. 2015.

REIGOTA, Marcos. **O Que é Educação Ambiental.** 3. ed. São Paulo: Brasiliense Editora, 2001.

REVISTA CONEXÃO MARÍTIMA. Feira do Polo Naval | Indústria Offshore | Portos | Logística | Transportes | RS Brasil. **Questões ambientais desafiam atividade no pólo naval.** Editora Conexão Marítima Ltda. 07 ed. especial. Rio Grande: ago. 2012. p. 22-23.

REVISTA EXAME. COM. **As 300 cidades mais populosas do Brasil em 2013.** 2013. Disponível em: <<http://exame.abril.com.br/brasil/noticias/as-300-cidades-mais-populosas-do-brasil-em-2013>>. Acesso em 05 out. 2015.

RODRIGUES, Fernando. **Programa de Aceleração do Crescimento.** UOL Notícias. 2007. Disponível em: <http://download.uol.com.br/fernandorodrigues/PAC/pac_versaoparaimprensa.pdf>. Acesso em: 18 out. 2015.

ROSA, Rafaella Egues. **Representações Sociais e Conflitos Socioambientais: O Caso do Polo Naval do Rio Grande.** Pelotas: UFPEL, 2015. 108 f. Dissertação (Mestrado em Sociologia) – Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2015.

SAMPAIO JUNIOR, Plínio de Arruda. **Desenvolvimentismo e neodesenvolvimentismo: tragédia e farsa.** Serviço Social & Sociedade. n° 112. P. 672-688, out./dez. 2012. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0101-66282012000400004&script=sci_arttext>. Acesso em: 05 nov. 2015.

SALVATORI, Elena; HABIAGA, Lydia Angelica Gómez de Perez; THORMANN, Maria do Carmo. **Crescimento Horizontal da Cidade do Rio Grande.** Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, v. 51, n. 1, p. 27-71, jan./mai, 1989.

SANTIAGO, Emerson. **Desenvolvimentismo.** InfoEscola Navegando e Aprendendo [2015?]. Disponível em: <<http://www.infoescola.com/economia/desenvolvimentismo/>>. Acesso em: 05 nov. 2015.

SANTOS, Caio Floriano; MACHADO, Carlos R. S. Extremo Sul do Brasil – **uma grande “zona de sacrifício” ou “paraíso de poluição”**. In: MACHADO, Carlos RS; SANTOS, Caio Floriano; ARAÚJO, Claudionor F.; PASSOS, Wagner V. (Orgs). *Conflitos Ambientais e Urbanos: Debates, Lutas e Desafios*. Porto Alegre: Evangraf, 2013. p. 181-204.

_____, Caio Floriano. et. al. *Observatório dos Conflitos do Extremo Sul do Brasil – Debates sobre a zona de sacrifício e os conflitos ambientais e urbanos*. In: MACHADO, Carlos R. S.; SANTOS, Caio Floriano; MASCARELLO, Marcela de Avellar (Orgs). *Conflitos Ambientais e Urbanos: Casos do Extremo Sul do Brasil*. Porto Alegre: Evangraf, 2015. p. 13-24.

_____, Caio Floriano. et al. *Polo Naval do Rio Grande – Ideologia neodesenvolvimentismo, “alternativas infernais” e “autoritarismos tolerantes”*. In: ZHOURI, Andréa; VALENCIO, Norma (Orgs.). *Formas de Matar, de Morrer e de Resistir – Limites da resolução negociada de conflitos ambientais*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2014. p. 345-385.

SANTOS, Milton. **Técnica Espaço Tempo - Globalização e meio técnico-científico-informacional**. São Paulo: mai, 1994. Disponível em: <<http://reverbe.net/cidades/wp-content/uploads/2011/livros/tecnica-espaco-tempo-milton-santos.pdf>>. Acesso em: 06 nov. 2015.

SETTI, Gabriel Augusto Miranda. **A hegemonia neoliberal e o capitalismo contemporâneo**. In: *Revista Urutágua – Revista Acadêmica Multidisciplinar (CESIN-MT/DCS/UEM)*. Departamento de Ciências Sociais. Universidade Estadual de Maringá – UEM, n. 5, Quadrimestral (dez/jan/fev/mar), Maringá: 2004. Disponível em: <http://www.urutagua.uem.br/005/04eco_setti.htm>. Acesso em: 07 nov. 2015.

SILVA, Ricardo Alexandre da; BUENO, Laura Machado de Mello. **Injustiça Urbana e Ambiental: O Planejamento de “Zonas de Sacrifício”**. *Revista Anais encontros nacionais da anpur*. v. 15, 2013. Disponível em: <<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/4403/4272>>. Acesso em: 14 out. 2015.

SILVA, Rogério Piva da; GONÇALVES, Rodrigo da Rocha. **O Polo Naval e os Preços dos Imóveis na Cidade do Rio Grande – RS**. 2014. Disponível em: <<http://www.fee.rs.gov.br/wp-content/uploads/2014/05/201405267eeg-mesa23-polonavaltprecosimoveis.pdf>>. Acesso em: 29 mai. 2015.

_____, Rogério Piva da; SILVA, Márcia Alonso Piva da. **Quanto vale um patrimônio cultural? O Caso da fábrica Rheingantz em Rio Grande – RS**. In: 9º seminário docomomo Brasil interdisciplinaridade e experiências em documentação e preservação do patrimônio recente Brasília. Jun. 2011. Disponível em: <http://www.docomomo.org.br/seminario%209%20pdfs/122-M28_OR-QuantoValeUmPatrimonio.pdf> Acesso em: 08 out. 2015.

SINAVAL. **Cenário da Construção Naval Balanço de 2014 – Visão de 2015**. Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval Offshore, 2009. Disponível em: <<http://www.sinaval.org.br/>>. Acesso em: 22 abr. 2015.

_____. **Dilma assina contrato para execução da P-75 e da P-77.** Ed. 17 set. 2013. Disponível em: <<http://sinaval.org.br/2013/09/dilma-assina-contrato-para-execucao-da-p-75-e-da-p-77/>>. Acesso em: 26 out. 2015.

SOUZA, Paulo Ricardo Salati de; LUCAS, Luciano Marin; AGUIAR, Ana Cristina Duarte. **O Uso de Técnicas Topográficas e de Georreferenciamento como Suporte para a Delimitação de Áreas e Realização de Levantamentos Socioeconômicos na Cidade do Rio Grande – RS.** FURG. Associação dos Geógrafos Brasileiros – agb. Anais XVI Encontro Nacional dos Geógrafos – ENG. Porto Alegre, 25 a 31 jul. 2010. Disponível em: <<http://www.agb.org.br/xvieng/anais/edp.php?orderBy=inscricoes.nome>>. Acesso em: 09 out. 2015.

SUPRG – Superintendência do Porto do Rio Grande. Consulta Escolar. [2015]. Disponível em: <http://www.portoriogrande.com.br/site/escolas_consulta_escolar.php>. Acesso em 07 out. 2015.

_____ – Superintendência do Porto do Rio Grande. **Histórico.** [2015a]. Disponível em: <http://www.portoriogrande.com.br/site/sobre_porto_historico.php>. Acesso em: 07 out. 2015.

TERMINAL DE CONTÊINERES DE RIO GRANDE. **Centro de Memória – Período 1997 a 1999.** [2015?]. Disponível em: <<http://www.memoria.tecon.com.br/site/content/home/>>. Acesso em: 15 abr. 2015.

TORALLES, Eduarda. **Casco da P-66 deixa Rio Grande.** Jornal Agora. Ed. 08 dez. 2014. Disponível em: <<http://www.jornalagora.com.br/site/content/noticias/detalhe.php?e=8&n=66798>>. Acesso em: 27 out. 2015.

TRANSPETRO. Petrobras Transportes S.A. **Quem Somos.** [2015]. Disponível em: <http://www.transpetro.com.br/pt_br/quem-somos.html>. Acesso em: 23 abr. 2015.

UOL. Revista Porto S.A. **Obras vão transformar Rio Grande em Hub Port.** [2007]. Disponível em: <<http://www2.uol.com.br/jbaixada/3000308.htm>>. Acesso em: 04 mai. 2015.

VIEIRA, Eurípedes Falcão; VIEIRA, Marcelo Milano Falcão. **Evolução do espaço portuário-industrial: O caso do Município do Rio Grande (RS).** In: Revista de Administração Municipal. Desenvolvimento Urbano. Municípios – IBAM. Ano 49. 245 ed. Rio Grande: Jan/Fev. 2004. Disponível em: <http://lam.ibam.org.br/revista_detalhe.asp?idr=405>. Acesso em 21 dez. 2015.

ZH NOTÍCIAS. **Atraso em Rio Grande faz Petrobras encomendar plataformas à China. Problemas na construção de cascos pela Engevix, de Rio Grande, estariam na origem de mudança de estratégia de dar prioridade a conteúdo nacional.** 2013. Disponível em: <<http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticias/noticia/2013/02/atraso-em-rio-grande-faz-petrobras-encomendar-plataformas-a-china-4054761.html>>. Acesso em: 23 dez. 2015.

ZIEBELL, Carmem. Fiscais do MTE interditam setores das plataformas P-58 e P-63. **Jornal Agora,** Rio Grande, 16 mai. 2013a. Disponível em:

<<http://www.jornalagora.com.br/site/content/noticias/detalhe.php?e=8&n=43525>>.
Acesso em: 29 mai. 2015.

_____, Carmem. P-58 está a caminho do Espírito Santo. **Jornal Agora**, Rio Grande, 04 dez. 2013d. Disponível em: <<http://www.jornalagora.com.br/site/content/noticias/detalhe.php?e=3&n=52045>>.
Acesso em: 27 out. 2015.

_____, Carmem. P-63 já está a caminho do Rio de Janeiro. **Jornal Agora**, Rio Grande, 18 jun. 2013. Disponível em: <<http://www.jornalagora.com.br/site/content/noticias/detalhe.php?e=8&n=44887>>.
Acesso em: 26 out. 2015.

_____, Carmem. Protesto de trabalhadores interrompe tráfego na BR-392. **Jornal Agora**, Rio Grande, 22 jul. 2013b. Disponível em: <<http://www.jornalagora.com.br/site/content/noticias/detalhe.php?e=3&n=46300>>.
Acesso em: 29 mai. 2015.

_____, Carmem. Trabalhadores da P-58 protestam em frente a estaleiro. **Jornal Agora**, Rio Grande, 20 nov. 2013c. Disponível em: <<http://www.jornalagora.com.br/site/content/noticias/detalhe.php?e=8&n=51498>>.
Acesso em: 29 mai. 2015.

6. APÊNDICE 01: QUESTIONÁRIO PERGUNTADO AO LÍDER SINDICAL SOBRE AS CONDIÇÕES DE TRABALHO OPERACIONAIS OFERECIDOS PELAS EMPRESAS DO POLO NAVAL

GARANTIDO O ANONIMATO DO ENTREVISTADO

Agradecer pela Contribuição na Pesquisa e Pedir para Gravar

Entrevista: Líder Sindical do Sindicato dos Trabalhadores das Indústrias Metalúrgicas e de Material Elétrico de Rio Grande e São Jose do Norte - STIMMMERG

Data, Hora e Local:

Pesquisador: Gilmar Freitas Silva – Matrícula: 102288 - Mestrando em Educação Ambiental – PPGEA-FURG.

Dados do Entrevistado: Nome Completo; Trabalhador Local ou de Fora (Cidade de Origem); Idade; Endereço atual; Telefone; Escolaridade; Empresas que Trabalhou no Polo Naval; Funções ou Cargos Exercidos; Tempo de Trabalho; Trabalhou em alguma Plataforma?

Objetivo da Pesquisa: Investigar os problemas socioambientais relacionados às condições de trabalho e moradias oferecidas pelas empresas e sofridos pelos trabalhadores operacionais dos estaleiros do Rio Grande, num processo gerador de injustiça ambiental.

Título: A Educação Ambiental na Identificação do Processo de Injustiça Ambiental Vivido pelos Trabalhadores Operacionais da Indústria Naval do Rio Grande (RS, Brasil).

O mecanismo da injustiça Ambiental no trabalho atua sobre os trabalhadores contratados pelas empresas, e se caracteriza pela imposição desproporcional dos danos socioambientais a certos indivíduos, que se apresentam com extrema necessidade empregatícia, frente às dificuldades de sobrevivência e a instabilidade laboral, que dotado de poucos recursos financeiros, em comparação com outros trabalhadores de maior qualificação e de melhor nível de renda, aceitam serem explorados, desenvolvendo atividades de forma precárias e morando em casas e alojamentos sob condições sub-humanas.

Início da Entrevista:

1 – Ao longo desses anos sei que trabalhasse no Polo Naval e hoje como [...] do Sindicato dos metalúrgicos, quais são os problemas enfrentados pelos trabalhadores operacionais (condições de trabalho e outros) nos pátios dos estaleiros do Polo Naval de Rio Grande, durante a construção das plataformas?

Em um Vídeo: “Em uma entrevista que chamavas a atenção sobre a atuação do Ministério do Trabalho sobre uma borra de petróleo existente no porão de uma plataforma, com funcionários operando com solda... Esse tipo de problema poderá gerar riscos a integridade física do trabalhador”. Terias como elucidar essa informação?

- Como as borras de petróleo foram parar numa plataforma em construção e que risco poderia gerar?

2 – Terias como informar o número de trabalhadores operacionais utilizados em cada plataforma já construída? E os problemas enfrentados pelos trabalhadores associado a cada uma delas:

Plataforma FPSO P-53; SSP-55; FPSO P-63; FPSO P-58 e as FPSO P-75 e P-77 (Construções Futuras)

3 – Qual foi número máximo de trabalhadores operacionais que trabalharam no Polo Naval? Tem como confirmar que foram 24.000 trabalhadores em que período, 2013?

“Em uma entrevista realizada em 21 de novembro de 2011, o gerente da Petrobras em Rio Grande, Sr. Edmilson Soares Medeiros, afirmou que o Polo Naval de Rio Grande poderia gerar em torno de 48.000 postos de trabalho (entre empregos diretos e indiretos)”. Esse número chegou a ser atingido?

4 – Nos tempos da Revolução Industrial, a jornada de trabalho era abusiva e desumana, já que ela variava de 10, 12 ou até mesmo 18 horas de trabalho, fazendo com que os trabalhadores, praticamente não tivessem uma vida fora do ambiente fabril.

Como funciona a jornada de trabalho dos trabalhadores operacionais dos estaleiros do Polo Naval? 8 horas + Horas Extras – Como são os intervalos?

As Horas Extras eram realizadas diariamente de segunda a segunda-feira?

- a) Terias como informar a relação dos cargos e os respectivos salários dos trabalhadores do setor operacional dos estaleiros?
- b) O discurso hegemônico das empresas informa que os trabalhadores dos estaleiros recebem em torno de R\$ 5.000,00 ou mais e que além de ser uma grande oportunidade de emprego, existe a valorização com excelentes salários? Isso reflete a realidade ou os salários são maiores em função das Horas Extras?

5 - Os trabalhadores operacionais chamados a fazer horas extras:

- Constituem de todo efetivo:
- Quais os cargos ou funções operacionais que são mais comuns em fazer horas extras:
- Qual a quantidade de horas extras em média eram realizadas por cada trabalhador:
- Qual a reação dos trabalhadores operacionais em relação a realização das horas extras, após o cumprimento da jornada normal de trabalho?
Existe alguma reclamação?
- É uma imposição dos gestores das empresas a realização de horas extras, a ponto da não concordância do trabalhador, acarretar demissão?

6 - Quais os argumentos dos gestores dos estaleiros para a jornada extra de trabalho.

- *Seria a falta de mão de obra disponível no mercado;
- *Cumprimento de prazos junto aos contratantes das plataformas;
- *Outros motivos.

Resumindo ao líder sindical:

Caso os salários mais elevados nos estaleiros serem conseqüências do acúmulo de horas extras, existe jornada de trabalho abusiva, que gera grande desgaste físico e mental ao trabalhador operacional?

- c) Tem como precisar o número total dos cargos utilizados na indústria naval (exemplo: 2.000 ajudantes, 1.000 soldadores,)?
- d) Além dos salários, quais são os benefícios recebidos pelos trabalhadores operacionais? - Lembraria de seus respectivos valores?

7- A Manobra das Empresas: Os gestores dos estaleiros têm condicionado as contratações dos trabalhadores de fora do município, impondo aos mesmos a seguinte regra: Existe a vaga, mas logo que os trabalhadores chegassem na cidade do Rio Grande, deveriam realizar os procedimentos de alugar um imóvel, passando o comprovante de água e luz para seu nome, para então poder se apresentar na porta do estaleiro para contratação, como se fosse trabalhadores locais. Isso acontece? Qual o prejuízo gerado para os trabalhadores operacionais e para o município?

Complemento:

“Assisti uma entrevista tua a respeito. Resolvi fazer a pergunta, uma vez que podes ter mais detalhes sobre esta situação”.

- Gera problema para o município, que não recebe aumento dos recursos federais para investimentos nas áreas sociais e ambientais, uma vez, que não fica registrado o aumento da população no município?

(Recursos Federais para saúde, educação, segurança e outras áreas ocorrem em função da densidade demográfica).

- Os trabalhadores deixam de ganhar a taxa de 20%, que é um direito adquirido por transferência de Estado?

8 - Quando surgiu o Polo Naval em Rio Grande, foram proporcionadas isenções fiscais para as empresas. O percentual de mão de obra local a ser contratada é no mínimo 20%. – Isso procede? – Os Estaleiros cumpriram com o percentual de mão de obra local? – A manobra criada pelos gestores dos estaleiros, em obrigar o trabalhador de fora, alugar imóvel na cidade e passar o comprovante de água e luz para seu nome, serviu também para maquiar esse percentual de 20%?

9 - Como era a fiscalização dos órgãos estatais, como Ministério do Trabalho e Emprego - MTE? As carências no número de fiscais poderiam ter motivado os problemas nas condições de trabalho e nos alojamentos para os trabalhadores operacionais?

10 - Na visão do sindicalista: As empresas (estaleiros) no objetivo de maximizar lucros têm prejudicado os trabalhadores operacionais? Se sim, em que?

11 - Embora com finalidades e atividades diferentes as indústrias montadoras de São Paulo dão férias coletivas e criam até alternativas de turnos de trabalho para evitar demissões. Porque no Polo Naval de Rio Grande não se vê esta preocupação na manutenção dos empregos?

12 - O Sindicato dos Metalúrgicos possui dados comparativos: Da quantidade de funcionários operacionais, que foram contratados pelos estaleiros - Residentes no Município e de Fora da Cidade (Tem por região, cidades, ou Estados)?

- Qual o período em que ocorreram essas contratações?

13 – Qual foi o valor pago pela Petrobras e seus parceiros aos Estaleiros, para construção de cada plataforma, e quanto cada estaleiro pagou em forma de salários e benefícios a seus funcionários?

14 – Os Estaleiros trabalham com isenções fiscais do ISSQN por 10 anos em Rio Grande. Existe alguma informação quanto a investimentos das empresas do Polo Naval no município, como medidas compensatórias, através da criação de creches, postos de saúde, melhorando a qualidade de vida da comunidade?

15 - Para se instalar na cidade, as empresas do Polo Naval exigem isenções fiscais e ainda a criação de logística e infraestrutura, como boas rodovias, acesso a energia elétrica, água, sistemas de comunicações entre outros, que são construídos com dinheiro público. O que as empresas do Polo Naval têm deixado para a cidade e população?

16 - Na análise do sindicato como é a relação dos estaleiros do Polo Naval (QUIP e ERG1/ERG2 – ECOVIX) com seus trabalhadores operacionais. Existe uma relação cordial de respeito e valorização profissional?

17 – Existe a preocupação das empresas em proporcionar, através do pagamento dos salários e benefícios aos trabalhadores operacionais, às condições para os mesmos desfrutarem de Direitos Sociais (Educação, saúde, alimentação, trabalho, moradia, lazer, segurança, previdência social, proteção à maternidade e infância), conforme consta na Constituição Federal de 1988?

18 - Em relação aos direitos trabalhistas, as empresas (estaleiros) têm cumprido com as normas jurídicas, que regem sua relação com os trabalhadores operacionais? Na gestão de pessoas, pagamentos de salários, benefícios e rescisões contratuais vêm sendo

cumpridas? Existe a preocupação em atender as necessidades laborais (EPI's entre outros) e fisiológicas (corpo e mente), ou seja, as condições de trabalho e saúde dos trabalhadores, proporcionando plenas condições para o desenvolvimento de suas funções?

19 – Como o Sindicato dos Metalúrgicos, no seu entendimento, vê os problemas enfrentados pelos funcionários dos estaleiros, originários de outras cidades, em relação às condições e o acesso a moradias?

20 – Vem sendo vinculado na mídia, um grande aumento na população no município do Rio Grande, frente à chegada de trabalhadores para o Polo Naval de outras cidades. Conforme visão sindical, como esta sendo visto este crescimento?

21 – O sindicato possui informações referentes a processos movidos pelo Ministério do Trabalho ou outro órgão estatais, por irregularidades dos estaleiros, que vieram a atingir ou a possibilitar riscos nas condições de trabalho de seus metalúrgicos?

22 – Os governos e as empresas cumpriram com o que prometeram ser o Polo Naval do Rio Grande, o gerador de um “Mar de Oportunidades”, proporcionando empregos e melhores condições na vida da população riograndina? E para os trabalhadores operacionais têm correspondido às expectativas?

23 – Qual o impacto do Polo Naval e quais foram os benefícios gerados para a população do município?

24 – Existe alguma informação quanto o tipo gestão ambiental ou educação ambiental realizada pelos estaleiros do Polo Naval?

25 – “Na Constituição Federal o direito ao trabalho é um Direito Social, sendo proibido qualquer tipo de discriminação que tenha por objetivo, reduzir, limitar as oportunidades de acesso e manutenção do emprego”. Esse direito ao trabalho tem sido respeitado pelas empresas do Polo Naval?

26 - Existe assédio moral e discriminação dos trabalhadores operacionais nos estaleiros?

7. APÊNDICE 02: QUESTIONÁRIO PERGUNTADO PARA OS TRABALHADORES OPERACIONAIS LOCAIS SOBRE AS CONDIÇÕES DE TRABALHO OPERACIONAIS OFERECIDOS PELAS EMPRESAS DO POLO NAVAL

GARANTIDO O ANONIMATO DO ENTREVISTADO

Agradecer pela Contribuição na Pesquisa e Pedir para Gravar

Entrevista: Trabalhador Operacional Local.

Data, Hora e Local:

Pesquisador: Gilmar Freitas Silva – Matrícula: 102288 - Mestrando em Educação Ambiental – PPGA-FURG.

Dados do Entrevistado: Nome Completo; Trabalhador Local ou de Fora (Cidade de Origem); Idade; Endereço atual; Telefone; Escolaridade; Empresas que trabalhou no Polo Naval; Funções ou Cargos Exercidos; Tempo de Trabalho; Trabalhou em alguma Plataforma?

Objetivo da Pesquisa: Investigar os problemas socioambientais relacionados às condições de trabalho e moradias oferecidas pelas empresas e sofridos pelos trabalhadores operacionais dos estaleiros do Rio Grande, num processo gerador de injustiça ambiental.

Título: A Educação Ambiental na Identificação do Processo de Injustiça Ambiental Vivido pelos Trabalhadores Operacionais da Indústria Naval do Rio Grande (RS, Brasil).

Início da Entrevista:

1 - Participou em Rio Grande de algum Curso de Formação Profissional do Sistema S (SENAI, SENAC, SESC, SESI) ou de outras empresas, caso não tivesse formação profissional para contratação das empresas do Polo Naval? Se Sim! Em qual órgão ou empresa realizaste o curso? Qual foi o tipo de curso? Foi proporcionado plena formação para desempenhar as funções do cargo ao qual você foi contratado?

2 - Quais foram os problemas que você vivenciou ou tenhas presenciado com outros trabalhadores operacionais, nos pátios dos estaleiros do Polo Naval de Rio Grande,

durante a construção da plataforma? (Falta de condições de trabalho, riscos e danos físicos/psicológicos, atraso de salário e benefícios entre outros)

3 – Como é o tratamento que os trabalhadores operacionais recebem dos chefes e encarregados dos estaleiros, durante o trabalho de construção da plataforma? E nos intervalos das atividades? (Existe consideração, respeito, valorização do trabalhador...)?

- a) Ocorreu falta ou carência na troca dos EPIs - Equipamentos de Proteção Individuais? Quais equipamentos?
- b) Existiam locais apropriados para descanso? O fornecimento de água e alimentação era satisfatório?
- c) Os gestores/dirigentes/chefes dos estaleiros demonstravam preocupação com o bem estar e segurança dos trabalhadores operacionais ou o mais importante era maximizar a produção?
- d) Os gestores/dirigentes/chefes dos estaleiros proporcionavam o tratamento igualitário entre trabalhadores originários de outros municípios e os locais?

4 - Durante o trabalho operacional no estaleiro, você sofreu preconceitos, discriminação e assédio sexual dos chefes ou colegas de trabalho?

5 - A complexidade das atividades, a longa jornada de trabalho com horas extras realizadas no estaleiro, gerou estresse, prejuízos da saúde e dificuldades no âmbito do trabalho e familiar?

6 - Quando surgiu o Polo Naval de Rio Grande, o discursos dos empresários, governos e da mídia era, que o mesmo geraria um “Mar de Oportunidades” para a cidade, sobretudo na geração de emprego e renda, melhorando as condições de vida da população, especialmente do trabalhador, que conseguisse ser contratado por um dos estaleiros. Na tua análise o Polo Naval foi realmente um mar de oportunidades? Tuas expectativas foram atendidas?

7 – Em relação ao assédio moral. Você já sofreu ou presenciou com outros trabalhadores operacionais nos estaleiros? Realizado por chefes/dirigentes das empresas ou mesmo por colegas de trabalho? Se sim, como Foi?

8. APÊNDICE 03: QUESTIONÁRIO PERGUNTADO PARA OS TRABALHADORES OPERACIONAIS ORIGINÁRIOS DE OUTRAS CIDADES SOBRE AS CONDIÇÕES DE TRABALHO OPERACIONAIS OFERECIDOS PELAS EMPRESAS DO POLO NAVAL

GARANTIDO O ANONIMATO DO ENTREVISTADO

Agradecer pela Contribuição na Pesquisa e Pedir para Gravar

Entrevista: Trabalhador Operacional Originário de outra Cidade.

Data, Hora e Local:

Pesquisador: Gilmar Freitas Silva – Matrícula: 102288 - Mestrando em Educação Ambiental – PPGEA-FURG.

Dados do Entrevistado: Nome Completo; Trabalhador Local ou de Fora (Cidade de Origem); Idade; Endereço atual; Telefone; Escolaridade; Empresas que Trabalhou no Polo Naval; Funções ou Cargos Exercidos; Tempo de Trabalho; Trabalhou em alguma Plataforma?

Objetivo da Pesquisa: Investigar os problemas socioambientais relacionados às condições de trabalho e moradias oferecidas pelas empresas e sofridos pelos trabalhadores operacionais dos estaleiros do Rio Grande, num processo gerador de injustiça ambiental.

Título: A Educação Ambiental na Identificação do Processo de Injustiça Ambiental Vivido pelos Trabalhadores Operacionais da Indústria Naval do Rio Grande (RS, Brasil).

Início da Entrevista:

1 – Qual foi o motivo que levou a migrar para Rio Grande, em busca de emprego nos estaleiros do Polo Naval?

2 – Quais as dificuldades enfrentadas nessa migração, até iniciar a trabalhar na empresa?

3 - Como te estabelecesse na cidade? Fosse morar em casa ou alojamento, fornecido pela empresa ou aluguel próprio? E como eram as condições das moradias?

4 – Com aluguel próprio, tivesse que passar a conta de água e luz para teu nome, se passando como trabalhador local, para ser contratado pela empresa do Polo Naval?

5 - Participasse em Rio Grande de algum Curso de Formação Profissional do Sistema S (SENAI, SENAC, SESC, SESI) ou de outras empresas, caso não tivesse formação profissional para contratação das empresas do Polo Naval? Se Sim! Em qual órgão ou empresa realizaste o curso? Qual foi o tipo de curso? Foi proporcionado plena formação para desempenhar as funções do cargo ao qual você foi contratado?

6 - Quais foram os problemas que você vivenciou ou tenhas presenciado com outros trabalhadores operacionais, nos pátios dos estaleiros do Polo Naval de Rio Grande, durante a construção da plataforma? (Falta de condições de trabalho, riscos e danos físicos/psicológicos, atraso de salário e benefícios entre outros)

7 – Como é o tratamento que os trabalhadores operacionais recebem dos chefes e encarregados dos estaleiros, durante o trabalho de construção da plataforma? E nos intervalos das atividades? (Existe consideração, respeito, valorização do trabalhador...)?

- e) Ocorreu falta ou carência na troca dos EPIs - Equipamentos de Proteção Individuais? Quais equipamentos?
- f) Existiam locais apropriados para descanso? O fornecimento de água e alimentação era satisfatório?
- g) Os gestores/dirigentes/chefes dos estaleiros demonstravam preocupação com o bem estar e segurança dos trabalhadores operacionais ou o mais importante era maximizar a produção?
- h) Os gestores/dirigentes/chefes dos estaleiros proporcionavam o tratamento igualitário entre trabalhadores originários de outros municípios e os locais?

8 - Durante o trabalho operacional no estaleiro, você sofreu preconceitos, discriminação e assédio sexual dos chefes ou colegas de trabalho?

9 - A complexidade das atividades, a longa jornada de trabalho com horas extras realizadas no estaleiro, gerou estresse, prejuízos da saúde e dificuldades no âmbito do trabalho e familiar?

10 - Quando surgiu o Polo Naval de Rio Grande, o discursos dos empresários, governos e da mídia era, que o mesmo geraria um “Mar de Oportunidades” para a cidade,

sobretudo na geração de emprego e renda, melhorando as condições de vida da população, especialmente do trabalhador, que conseguisse ser contratado por um dos estaleiros. Na tua análise o Polo Naval foi realmente um mar de oportunidades? Tuas expectativas foram atendidas?

11 - Em relação ao assédio moral. Você já sofreu ou presenciou com outros trabalhadores operacionais nos estaleiros? Realizado por chefes/dirigentes das empresas ou mesmo por colegas de trabalho? Se sim, como Foi?