

**Memória social e disposição das partes interessadas
locais para a prevenção de conflitos socioambientais em
contexto de megaprojeto: O caso do projeto de
expansão do Terminal XXI e construção do novo
Terminal Vasco da Gama no Porto de Sines**

Lilia Castiglioni Pereira Paschoal

**Dissertação de Mestrado em Ecologia Humana
e Problemas Sociais Contemporâneos**

(Versão corrigida e melhorada após a realização de provas públicas)

Julho, 2022

Memória social e disposição das partes interessadas locais para a prevenção de conflitos socioambientais em contexto de megaprojeto: O caso do projeto de expansão do Terminal XXI e construção do novo Terminal Vasco da Gama no Porto de Sines

Lilia Castiglioni Pereira Paschoal

Dissertação apresentada para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Ecologia Humana e Problemas Sociais Contemporâneos, realizada sob a orientação científica do Professor Doutor Rui Manuel Leitão da Silva Santos e coorientação da Professora Doutora Sandra Sofia Ferreira da Silva Caeiro.

DECLARAÇÕES

Declaro que esta dissertação é o resultado da minha investigação pessoal e independente. O seu conteúdo é original e todas as fontes consultadas estão devidamente mencionadas no texto, nas notas e na bibliografia.

Lilia Castiglioni Pereira Paschoal



Lisboa, 15 de fevereiro de 2022

Declaro que esta dissertação se encontra em condições de ser apreciada pelo júri a designar.

Professor Dr. Rui Manuel Leitão da Silva Santos



Lisboa, 15 de fevereiro de 2022

Professora Dra. Sandra Sofia Ferreira da Silva Caeiro



Lisboa, 15 de fevereiro de 2022

Agradecimentos

Este trabalho é a realização de um sonho antigo, de uma vontade em fazer mestrado fora do Brasil, que nasceu em 2012, mas por consequências da vida, só pôde ter início em outubro de 2019. Foi escrito em partes no Brasil, em Portugal e na Itália, e foi realizado em meio à pandemia COVID-19, que desestruturou toda a humanidade e nos ensinou a ser resilientes e ainda mais praticantes da fé. Portanto, agradeço primeiro a Deus, por ter tido a determinação, a saúde física e emocional necessárias para transpor os obstáculos apresentados pela vida neste período.

Agradeço aos representantes da Control Ambiental Sustentabilidade e Meio Ambiente S.A, empresa de consultoria ambiental sediada em Vitória/ ES – Brasil, na qual tenho orgulho em ter trabalhado, e através dos trabalhos desenvolvidos, ter tido a oportunidade de realizar a execução de projetos socioambientais para a empresa de logística do Porto do Açu, em São João da Barra/RJ - Brasil, onde me inspirei para a realização do presente estudo. Em especial, agradeço à Gleide Gomes, pelo incentivo em trabalhar esta temática, pela amizade e conselhos.

Agradeço aos professores e colegas do Mestrado em Ecologia Humana e Problemas Sociais Contemporâneos, pelos poucos, mais valiosos encontros presenciais, e por toda a troca de saberes ao longo do curso. Em especial agradeço à professora e coordenadora Iva Pires, por ter me apoiado mesmo antes de chegar em Portugal e pelas valiosas contribuições acadêmicas.

Agradeço especialmente também, ao Professor Rui Santos, que desde a fase do pré-projeto me aceitou como orientanda, me apoiou, me tranquilizou pacientemente nos momentos difíceis e de incerteza, contribuindo de forma impecável para a realização do presente estudo, e igualmente à Professora Sandra Caeiro, minha co-orientadora, que aceitou meu convite, me incentivou e acolheu nos momentos de dificuldade, contribuindo de forma valiosa para este trabalho.

Agradeço à disponibilidade dos meus entrevistados, que mesmo em tempos pandêmicos e com as limitações da distância física, generosamente doaram seu tempo e memórias de vida, tornando esse trabalho viável.

Agradeço à família Gucci e Di Sanza, por terem me acolhido na Toscana - Itália, em um período difícil, e em especial agradeço a Gianmarco, meu companheiro de vida, por toda a paciência e incentivo.

Agradeço a todos os amigos e familiares que acreditaram nesse sonho junto comigo, que me deram suporte emocional e que me apoiaram nos momentos de insegurança e angústia.

E por último e não menos importante, um agradecimento mais que especial a minha querida mãe Rosane, que mesmo durante os quase dois anos distantes por conta da pandemia nunca deixou de estar presente. Você é meu maior exemplo de vida e maior incentivadora. Nós conseguimos!

Gratidão a todos.

"Não sabendo que era impossível, foi lá e fez".

(Jean Cocteau)

Resumo

Empreendimentos de grande escala com diversos impactos e riscos socioambientais, os megaprojetos frequentemente não contam com uma participação pública adequada em seu processo decisório e de implantação, o que contribui para conflitos entre o empreendedor e a comunidade. O Porto de Sines e o complexo industrial relacionado, implantados desde meados da década de 1970 em Portugal, são um megaprojeto expansivo de importância econômica local, nacional e mundial, com uma história de conflitos e protestos da população local. Recentemente, ocorreu a aprovação de mais uma ampliação do Porto pela expansão do Terminal XXI e da construção de um novo terminal. O presente estudo qualitativo busca compreender como a memória do histórico de conflitos se associa a disposições atuais de partes interessadas para o conflito ou a sua prevenção. A contextualização histórica foi baseada na literatura e em fontes documentais, e a recolha das narrativas sobre memórias e das expectativas face aos projetos de ampliação foi feita em seis entrevistas semi-estruturadas a residentes em Sines e representantes de algumas partes interessadas mais diretamente afetadas, seguidas de análise de conteúdo qualitativa. Concluiu-se que as memórias coletivas e individuais relatadas foram marcadas pela expropriação inicial de terras e pelas mudanças profundas na paisagem e nos modos e meios de vida locais, com avaliações contrastantes em que acidentes industriais e problemas de poluição são contrabalançados por ganhos de crescimento econômico e emprego. As entrevistas mostram memórias vivas de protestos e da sua contribuição para a redução de impactos negativos. Contudo, manifestam baixa disposição atual para o conflito, face à assimetria de poderes, à memória da redução dos impactos negativos e à percepção de vantagens econômicas para a população em geral. Apontam mais para negociação de compensações e a manutenção do equilíbrio entre ganhos econômicos e custos ambientais. Em relação ao diálogo entre a Administração do Porto e a comunidade local, apesar de reconhecerem em geral um esforço da Administração ao longo dos anos, a comunicação ainda permanece ineficiente, necessitando de melhorias e maior divulgação.

Palavras chave: megaprojeto; partes interessadas (*stakeholders*); conflito: memória social; Porto de Sines (Portugal)

Abstract

Megaprojects are large-scale undertakings with several social and environmental impacts and risks, which often do not hold adequate public participation in their decision-making and implementation processes. This contributes to conflict between the project developers and the community. The Port of Sines and the related industrial complex, which began being deployed in the mid-1970s in Portugal, are an expanding megaproject of local, national and world bearing, with a backtrack of conflict and protest by the local population. Recently, a further Port enlargement was approved, through the expansion of its Terminal XXI and the building of a new one. This qualitative study seeks to understand how memories of conflict are connected to the present stakeholders' dispositions towards conflict or its prevention. Historical context was researched using literature and documentary sources. Narratives about memories and the expectations concerning the enlargement projects were collected in six semi-structured interviews with residents in Sines and representatives of some of the more directly concerned stakeholders, followed by qualitative content analysis. The conclusions are that reported individual and collective memories are marked by early land expropriation and radical changes in the landscape and local ways of life and livelihoods, contrasting assessments in which industrial accidents and pollution issues are counterweighted with gains in economic growth and employment. The interviews display living memories of protest, and its effect in reducing negative impacts. However, they also evidence a currently low disposition towards conflict, due to power asymmetry, the memory of the reduction of negative impacts and the perception of economic advantages for the overall population. The interviews therefore rather point to negotiating compensation and keeping an equilibrium between economic gains and environmental costs. Concerning dialogue of the Port Administration and the local community, even though they overall acknowledge an effort by the Administration over the past years, communication remains inefficient, in need of improvement and wider outreach.

Key-words: megaprojet; stakeholders; conflict; social memory; Port of Sines (Portugal)

Índice

Introdução	1
Capítulo 1. Revisão da literatura	4
1.1. Megaprojetos e avaliação de impactos	4
1.2. Teoria de <i>stakeholders</i>	12
1.3. Percepção do risco	20
1.4. Conflito e participação	23
1.5. Memória	33
Capítulo 2. Problemática e metodologia do estudo	36
2.1. Problemática	36
2.2. Metodologia	38
Capítulo 3. Contextualização do caso	43
3.1. Caracterização da área de estudo	43
3.2. Contexto histórico da implantação e expansão do complexo portuário e industrial de Sines	45
3.3. O projeto atual de ampliação	59
3.3.1. As expansões projetadas e os impactos estimados	59
3.3.2. Processo de Licenciamento Único Ambiental das 3ª e 4ª fases do Terminal XXI	61
3.3.3. Processo de Licenciamento Único Ambiental do Terminal Vasco da Gama	70
Capítulo 4. Resultados	76
4.1. Relação biográfica dos entrevistados com Sines e Santo André	76
4.2. As fontes das memórias referidas nas entrevistas	77
4.3. As memórias sobre o complexo portuário e industrial	79
4.3.1. “O porto de Sines tem dois mil anos”: memória histórica, continuidade e contradição	79
4.3.2. “Vamos ter um porto de pesca novo”: da ilusão ao trauma	81
4.3.3. “Uma espécie de cogumelo”: Vila Nova de Santo André	83
4.3.4. “Qualquer dia rebentamos”: acidentes e medos	85
4.3.5. “Olha! Será que é mais um derrame?”: os danos paisagísticos e ambientais	87
4.3.6. “Se as pessoas guincharem, as coisas acontecem”: os protestos	90
4.3.7. “Agora até que está sossegado”: prevenção e mitigação de danos ambientais	93
4.3.8. “O Porto é o motor”: os contributos para o desenvolvimento local	95
4.4. A consulta pública e a comunicação da APS com as partes interessadas	98
4.4.1. “Essas coisas são o que são, valem o que valem”: participação das partes interessadas na consulta pública	98
4.4.2. “Para a gente ficar por dentro dos assuntos”: a comunicação da APS com a comunidade	98
4.5. Expectativas face à expansão e disposições para o diálogo ou o conflito	104
4.5.1. “Uma apreciação que não pode ser feita em termos de preto ou branco”: entre memórias e expectativas	104
4.5.2. “Temos que pôr numa balança”: reivindicações de equilíbrio	106
4.5.3. “Eles têm muito mais poder do que nós, não é?” Relações de poder e disposições para o conflito ou o diálogo	108
4.6. Discussão	111
Conclusões	116
Referências	119
Anexos	129
Anexo 1 – Guião de Entrevistas	129
Anexo 2 – Declaração de Consentimento Informado	130
Anexo 3 – Datação das entrevistas e caracterização das pessoas entrevistadas	131

Índice de quadros

Quadro 1.1. “Escada de Participação Cidadã”	25
Quadro 2.1. Tópicos para a recolha e quadro de análise	39
Quadro 3.1. Descrição do projeto de expansão do TXXI e quantitativo de expansão, segundo as fases e etapas de licenciamento	62
Quadro 3.2. Quadro síntese dos impactos (não residuais) identificados da expansão do TXXI na hidrodinâmica e regime sedimentar, segundo as fases	63
Quadro 3.3. Quadro síntese dos impactos (não residuais) identificados da expansão do TXXI na qualidade da água e sedimentos, segundo as fases	63
Quadro 3.4. Quadro síntese dos impactos (não residuais) identificados da expansão do TXXI na qualidade do ar, segundo as fases	64
Quadro 3.5. Quadro síntese dos impactos (não residuais) identificados da expansão do TXXI na ecologia, na 3ª fase	64
Quadro 3.6. Quadro síntese dos impactos (não residuais) identificados da expansão do TXXI na Ecologia, na 4ª fase	65
Quadro 3.7. Quadro síntese dos impactos (não residuais) identificados da expansão do TXXI na paisagem, na 3ª fase	65
Quadro 3.8. Quadro síntese dos impactos (não residuais) identificados da expansão do TXXI na paisagem, na 4ª fase	66
Quadro 3.9. Quadro síntese dos impactos (não residuais) identificados da expansão do TXXI na socioeconomia, na 3ª fase	67
Quadro 3.10. Quadro síntese dos impactos (não residuais) identificados da expansão do TXXI na socioeconomia, na 4ª fase	67
Quadro 3.11. Descrição do projeto de expansão e quantitativo de expansão do TXXI na 4ª fase, etapa de execução	69

Índice de figuras

Figura 1.1. A “equação dos megaprojetos”	11
Figura 1.2. Modelo usual de reconhecimento da empresa e suas partes interessadas	13
Figura 1.3. Tipos de partes interessadas organizacionais segundo os potenciais de influência, e estratégias aconselhadas aos gestores	14
Figura 1.4. Áreas de atributos e tipologia das partes interessadas	16
Figura 1.5. Panorama do processo decisório do Porto de São Sebastião	30
Figura 1.6. Fatores da disponibilidade da população e da indústria de Sines para o diálogo	31
Figura 3.1. Localização do município de Sines	43
Figura 3.2. Crescimento populacional da Vila/Cidade de Sines (população residente segundo os Censos), 1960-2021	44
Figura 3.3. Localização de Sines e Vila Nova de Santo André	45
Figuras 3.4 e 3.5. Baía de Sines aproximadamente em 1950 e na década de 70	46
Figuras 3.6 e 3.7. Construção do Molhe Oeste em 1974	48
Figuras 3.8 a 3.11. Imagens da explosão do petroleiro “Campéon” em 1980, e hélice do navio exposta na cidade como monumento comemorativo	51
Figura 3.12. Terminal Multipurpose em 1992	53
Figuras 3.13 e 3.14. Porto de Pesca reconstruído e Porto de Recreio Náutico, em 1994 e 1995, respectivamente	54
Figuras 3.15 e 3.16. Terminal de Contentores (Terminal XXI) em 2004 e primeiro navio em operação	55
Figura 3.17. Protesto simbólico realizado pela comunidade surfista de Sines em 2015	57
Figura 3.18. Projeto do Molhe Oeste em 1974	58
Figura 3.19. Molhe Oeste, Terminal Petroleiro, Molhe Leste, Terminal Multipurpose, Porto de Pesca e Porto de recreio náutico em 1998	58
Figura 3.20. Ampliação do Terminal Multipurpose em 1999	58
Figura 3.21. Molhe Leste, Terminal GNL, Terminal XXI (Fase 1) e ZALSINES em 2003	58
Figura 3.22. Estrutura do Porto em 2013	58
Figura 3.23. Terminal XXI (Fase 2) em 2015	58
Figura 3.24. Ilustração da localização da Zona Industrial e logística de Sines, das construções existentes em 2020 no Porto de Sines e as previstas para o futuro	60
Figura 3.25. Localização aproximada dos pontos utilizados para a prática do <i>surf</i> na praia de São Torpes	71
Figura 3.26. Localização das escolas de <i>surf</i> na região de Sines	72

Lista de Abreviaturas

AAPACSACV - Associação de Armadores de Pesca Artesanal e do cerco do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina
AIA - Avaliação de Impacte Ambiental
ANAC - Autoridade Nacional da Aviação Civil
APA - Agência Portuguesa de Ambiente
APS - Administração dos Portos de Sines
ASMAA - *Algarve Surf and Marine Association*
CCDR - Comissões de Coordenação e Desenvolvimento Regional
CMS - Câmara Municipal de Sines
CMTV - Correio da Manhã Televisão
DIA - Declaração de Impacte Ambiental
EDP – Energias de Portugal, S.A.
EIA - Estudo de Impacte Ambiental
ESLA – Escola de Surf Litoral Alentejano
ETAR - Estação de Tratamento de Águas Residuais
GAS - Gabinete da Área de Sines
GISA - Gestão Integrada de Saúde e de Ambiente no Litoral Alentejano
GNL - Gás Natural Liquefeito
INE - Instituto Nacional de Estatística
LNEC - Laboratório Nacional de Engenharia Civil
LUA - Licenciamento Único de Ambiente
MAOTE - Ministério do Meio Ambiente, do Ordenamento do Território e Energia
MNE - Ministério dos Negócios Estrangeiros
NUTS - Nomenclatura das Unidades Territoriais
ONG - Organização Não Governamental
ONGA - Organizações Não Governamentais de Ambiente
OBSERVA - Observatório de Ambiente, Território e Sociedade
PNSACV - Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina
PMBOK - *Project Management Body of Knowledge*
PIB - Produto Interno Bruto
RECAPE - Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução
RTP - Rádio e Televisão de Portugal
SOS - Associação Salvem o Surf
TEU - *Twenty Foot Equivalent Unit*
TUA - Título Único Ambiental
TVG - Terminal Vasco da Gama
TXXI - Terminal XXI
VAB - Valor Acrescentado Bruto
ZALSINES - Zona de Atividades Logísticas de Sines

Introdução

A presente dissertação partiu da seguinte questão central: face à situação atual de ampliação e implantação projetadas de novos Terminais Portuários no Porto de Sines, como as memórias sociais de experiências passadas desse megaprojeto (fases de implantação, construção e operação) e dos seus impactos socioambientais históricos se traduzem nas disposições de atores da população envolvente, enquanto partes interessadas, para a negociação preventiva de conflitos socioambientais?¹ O objetivo principal do estudo foi então o de identificar as memórias sociais dos impactos socioambientais e das manifestações e protestos de participação social anteriores, e compreender através de análise das memórias coletadas como estas afetam as expectativas e as disposições dos atores para o relacionamento com a Administração do Porto de Sines e outras componentes do complexo portuário e industrial de Sines.

Ressalta-se que a escolha dos Terminais do Porto de Sines, como objetos de estudo, ocorreu devido à experiência da autora ter executado Projetos Socioambientais para a empresa de logística do Porto do Açu, no Brasil, com envolvimento da comunidade do entorno, incluindo a pesqueira e marítima, e essa experiência ter sido muito enriquecedora em sua carreira profissional, fazendo com que a mesma tenha buscado uma realidade similar em Portugal.

Os registros de conflitos sociais de Sines iniciam-se logo após o 25 de Abril, pouco depois do início da implantação e operação do Porto e indústrias conexas na década de 70, que ainda ocorreu sem exigências de controle ambiental nem consulta à população local, um processo que alterou profundamente os modos de vida locais (Barroqueiro 2014; Barroqueiro e Caeiro 2016). As expansões hoje previstas, em relação à comunidade do entorno, remetem à possibilidade do surgimento de novos impactos socioambientais e possíveis conflitos sociais na região. Nesse sentido, o atual estudo justifica-se pela relevância de avaliar as condições pretéritas e atuais, em relação à condução do processo de licenciamento único ambiental inerente à implantação dos novos empreendimentos, bem como a percepção de partes interessadas diretamente afetadas com as atuais expansões do Porto de Sines, nomeadamente do Terminal XXI e construção do Terminal Vasco da Gama, nesse mesmo recorte temporal. Para além da produção de conhecimento inédito sobre esse processo, compreender como a

¹ Adotei no texto o termo “impacto” como substantivo, que é a forma corrente no Português do Brasil. Na nomenclatura oficial e nas transcrições de documentos portugueses, mantive o original “impacte”.

memória das experiências passadas afeta as disposições desses atores face ao processo planejado servirá como base de informação para possíveis encaminhamentos para o novo cenário, contribuindo para minimizar os impactos socioambientais e conflitos sociais futuros.

Sines está localizada no distrito de Setúbal, região do Alentejo e sub-região do Alentejo litoral. O Porto de Sines e a sua Zona Industrial e Logística de retaguarda, com mais de 2.000 hectares, já são uma plataforma logística de âmbito internacional com capacidade para receber os grandes atores dos setores marítimo-portuário, industrial e logístico. O Porto apresenta condições naturais para acolher todos os tipos de navios e segundo a Administração do Porto de Sines é líder nacional na quantidade de mercadorias movimentadas (APS 2019).

De acordo com o recorte histórico realizado por Rocha, Safara, Reis e Pino (2016), no passado a economia do Porto de Sines apresentava uma vocação energética, contendo em 1978 o Terminal Petroleiro e Petroquímico. Com o passar dos anos, deu-se uma diversificação das atividades, com a adição em 1992 do Terminal Multipurpose (granéis sólidos e cargas geral) e as concessões do Terminal XXI (contentores) em 1999 e do Terminal GNL (granéis líquidos) em 2000, os quais iniciaram suas atividades a partir de 2003 (Rocha *et al.* 2016). A expansão do Terminal XXI e a construção de um novo terminal de contentores, o Terminal Vasco da Gama, foram aprovados pelo Governo português em julho de 2019 e, segundo informação publicada na imprensa, estará previsto um investimento de 1.189 milhões de euros, totalmente privado, só no segmento de carga contentorizada do Porto de Sines (Silva, 2019). Com isso, a empresa concessionária PSA Sines declarou à imprensa que pretende reforçar a posição de Sines como um dos principais portos do sul da Europa e a sua contribuição direta e indireta para o crescimento econômico da Região do Alentejo Litoral e na economia nacional (Minderico, 2020).

Por se tratar de um estudo na área de Ecologia Humana, que enfatiza a interação do ser humano com o ambiente em que está inserido, e diante da necessidade de compreender os posicionamentos na comunidade em relação a um megaprojeto expansivo, em situações passadas e na atualidade, utilizei uma metodologia de pesquisa qualitativa, procurando compreender os fenômenos segundo a perspectiva dos sujeitos envolvidos. Ressalta-se que a elaboração do presente estudo coincidiu com a pandemia de COVID-19, o que levou a que, por conta das restrições de segurança em relação ao contato físico direto, a pesquisa empírica tenha sido realizada através de entrevistas *online*. No total, realizei seis entrevistas a informantes privilegiados e a representantes de partes interessadas que acompanharam a implantação do

Porto de Sines no passado e as que vieram acompanhando o processo de ampliação até dias atuais, sobre as quais efetuei análise qualitativa de conteúdo.

O restante desta dissertação divide-se em quatro capítulos e uma conclusão. O primeiro capítulo dedica-se à revisão da literatura para o enquadramento teórico; o segundo apresenta a problemática e a metodologia do estudo; o terceiro expõe uma contextualização do caso, e o quarto descreve e discute os resultados encontrados. A dissertação encerra com a sistematização das conclusões gerais.

Capítulo 1. Revisão da literatura

1.1. Megaprojetos e avaliação de impactos

Os megaprojetos são empreendimentos existentes em todo o mundo. Entende-se como “projeto” “um esforço temporário empreendido para criar um produto, serviço ou resultado único” (PMI 2008, 11), e “mega” é um prefixo que indica grandeza, excesso, demasia. Devido à magnitude dos recursos mobilizados para a sua construção e seus impactos sociais e ambientais, os megaprojetos, símbolos de poder e desenvolvimento, tornam-se objeto de estudo extremamente relevantes e atuais. Trata-se de uma temática que reapareceu intensamente na primeira década do século XXI, como objeto de estudo de sociólogos, economistas, engenheiros, planejadores urbanos, dentre muitos outros, que buscam compreender as questões técnicas, econômicas, sociais, políticas e ambientais que envolvem estas grandes obras, por vezes de elevada complexidade técnica (Silva 2015).

Apesar de a assimilação do conceito de megaprojeto parecer simples, torna-se complexo defini-lo devido à pluralidade das suas aplicações (Silva 2015). As definições divergem, sendo “a maioria inexatas e restritas a tipos específicos de projetos” (Lynch e Gellert, 2003, 15).² No meio acadêmico dos países de língua portuguesa, o termo “megaprojeto” tem uma utilização relativamente recente, e poucos autores o utilizam, sendo mais utilizado por autores de língua inglesa, espanhola ou autores nórdicos (Silva 2015). Dentre as variantes encontradas no meio acadêmico, pode-se citar: “projetos de grande porte”, “grandes projetos urbanos”, “projetos de grande dimensão” (termos resenhados por Maltby 2017), “projetos de grande escala”, “grandes projetos”, “grandes projetos de desenvolvimento”, e “grandes projetos de investimento” (resenhados por Silva 2015).

Em relação ao significado do conceito, não existe um entendimento único. Para Flyvbjerg (2007), os megaprojetos são infraestruturas muito grandes, com projetos de investimento custando várias centenas de milhões de dólares, com capacidade de gerar impactos sociais, ambientais e econômicos, e por isso são projetos arriscados.³ Para Lynch e Gellert (2003), megaprojetos são aquelas obras que transformam paisagens, de forma rápida, intencional e profunda, claramente perceptível, requerendo a aplicação coordenada de capital e do poder estatal. Já segundo Ibarra (2017), um megaprojeto pode ser definido como um grande empreendimento que responde à diretriz do capitalismo em sua fase global, que visa a lógica

² Traduziu para português todas as citações textuais de originais publicados em língua estrangeira.

³ O conceito de risco em relação aos megaprojetos será desenvolvido abaixo, na seção 1.3.

do lucro e utiliza os recursos necessários explorando intensamente os insumos: mão de obra, tecnologia e natureza. Apesar de as definições apresentadas pelos três autores serem em certa medida complementares, o presente estudo irá considerar, como definição de partida, a sugerida por Flyvbjerg, que coloca ênfase no âmbito financeiro e na capacidade da geração de impactos.

Na ausência de uma definição, alguns autores estabeleceram seus próprios critérios de análise. Lynch e Gellert (2003, 16) classificam os megaprojetos em quatro diferentes tipos, segundo as suas finalidades:

- 1) **Infraestrutura:** portos, ferrovias e sistemas urbanos de água e esgoto;
- 2) **Extração:** indústrias extrativas de minerais, petróleo e gás;
- 3) **Produção:** plantações industriais de árvores, zonas de processamento de exportação, parques industriais;
- 4) **Consumo:** instalações turísticas maciças, shoppings, parques temáticos e empreendimentos imobiliários.

No que corresponde às características principais de um megaprojeto, independentemente da sua finalidade, Frick (2005, 10) apresenta-as como a lista dos “seis C”:

- 1) **Colossal:** diz respeito à dimensão e à visibilidade da obra em relação a população. Além disso, geralmente o seu escopo envolve uma grande expansão ou reconstrução de instalações, como por exemplo a construção de um novo túnel, ponte, aeroporto ou sistema ferroviário;
- 2) **Custoso:** são financeiramente caros, custam um mínimo de US\$ 250 milhões. Na maioria das vezes, os orçamentos subestimam os custos e, com isso, aumentam o prazo de vida do projeto;
- 3) **Cativante:** está relacionada com a sua característica colossal. Provocam admiração pelo seu tamanho e escopo, que geralmente representam conquistas tecnológicas e de engenharia, bem como um design estético que atrai a atenção dos observadores;
- 4) **Controverso:** diz respeito às ideias controversas que podem surgir entre os envolvidos, em relação aos impactos negativos que podem causar nos âmbitos econômico, social e ambiental;
- 5) **Complexo:** geram riscos e incertezas em termos de design, financiamento e construção;

6) **Controle:** relaciona o controle do projeto aos tomadores de decisão, às operadoras do projeto, bem como aos principais financiadores.

Em Portugal, o Laboratório Nacional de Engenharia Civil (LNEC) propõe que os megaprojetos sejam subdivididos em tipos, segundo uma tipologia relacionada com a ocupação espacial, podendo esta ser: pontual, como hidrelétricas e terminais portuários, linear, como ferrovias e autoestradas, ou multipontuada, como postes de rede elétrica (Malty 2017). Um dos indicadores de avaliação da escala de magnitude dos impactos sociais é composto pela relação entre dados do nível de heterogeneidade social da comunidade local, medida com base na densidade populacional (elevada, média ou reduzida), com o tipo de projeto. Assim, as metodologias utilizadas para mensurar os impactos sociais “obrigam a redefinir a contribuição sociológica no domínio da avaliação de impactes sociais no sentido de acentuar a análise sobre os territórios” (LNEC 2013 citado por Malty 2017, 41).

Alguns autores defendem que os megaprojetos são “fenômenos mundiais” que não são inéditos, pois representam a mesma lógica econômica e política dos projetos construídos anteriormente. Por apresentarem essa lógica, são vistos como uma grande oportunidade de realizar bons negócios (Silva 2015). Após análise dos megaprojetos contemporâneos, no que diz respeito às discussões atualizadas diante da sua complexidade, Silva (2017) traz a perspectiva de que pode-se considerá-los como um “novo” fenômeno que possui características do passado, ou como um “velho” fenômeno atualizado, onde, justamente, o que se apresenta atual é a escala de conflitos que causam e a certeza de que as experiências passadas não serviram como aprendizado para que velhos e novos erros fossem evitados.

Através das diversas definições e ênfases, o que se torna evidente é que se vive uma “nova era” dos megaprojetos, e que a complexidade e a incerteza são fatores constantemente presentes na análise desse tipo de obra, justamente por terem a sua implantação questionada (Silva 2017). De acordo com Malty (2017), apesar de serem apresentados à sociedade como essenciais ao desenvolvimento da nação, os megaprojetos proporcionam um desenvolvimento restrito da economia nacional, o qual muitas vezes não atinge as regiões receptoras, não amenizando os impactos causados pela sua implantação. Por exemplo, os impactos da implantação desse tipo de empreendimento podem contribuir para o aumento dos custos dos serviços de saúde, além de mudanças culturais e sociais no local onde são implantados (Silveira e Neto, 2014).

A chegada de grandes projetos “vem acompanhada de promessas de emprego, melhoria da qualidade de vida e oferta de serviços públicos” (Ascerald e Leroy, 2011, 21). Além disso, os autores têm o entendimento de que os projetos são apresentados como uma decisão já tomada para a população da região, que por sua vez “aceita a implantação do mesmo sob pena de estar negando a inexorabilidade do desenvolvimento” (Ascerald e Leroy, 2011, 22).

Como exemplos de megaprojetos e na perspectiva dos impactos causados por eles, citam-se e explicam-se de seguida as Ilhas de Palm Jumeirah em Dubai, o Conjunto Habitacional Villa del Real na cidade de Tégmac no México, a Usina Hidroelétrica de Belo Monte no Brasil e o complexo industrial e portuário de Sines em Portugal, componente do objeto do estudo da presente dissertação.

Em uma visão global, a construção da Ilha Palm Jumeirah, localizada no Dubai representa um dos megaprojetos que possuem características únicas, justamente pela sua magnitude (Ali e Vasconcellos, 2018). O mesmo autor enfatiza que projetos imobiliários grandiosos como esse surgiram na região, a partir de uma estratégia governamental de manter o desenvolvimento econômico mais voltado à economia de serviços e turismo, e não mais à economia do petróleo, que em 2010 mostrou sinais de declínio. Com a implantação das ilhas artificiais, planejada pela elite econômica, criaram-se complexos residenciais e turísticos, atraindo ainda mais os estrangeiros. Vale ressaltar que, originalmente, Dubai era um pequeno assentamento humano às margens do Golfo Pérsico, sustentado pela pesca e pelo comércio de pedras preciosas. A população local não foi consultada e não participou do processo de tomada de decisão. Com isso, a implantação desse tipo de empreendimento ocasionou impactos ambientais, devido ao formato fractal da ilha que levou à estagnação da água e consequente proliferação de algas e mosquitos, e também mudanças culturais, devido ao choque entre a cultura ocidental e a cultura islâmica. Além disso, causou diversos impactos ambientais e desequilíbrio demográfico. O aumento de ofertas de emprego levou a um influxo de trabalhadores em todos os níveis, de múltiplas nacionalidades; os trabalhadores estrangeiros, em sua maioria provenientes de países pobres, se depararam com condições impróprias de trabalho (Ali e Vasconcellos, 2018).

Ibarra (2017) ressalta que a construção do conjunto habitacional Villa del Real na cidade de Tégmac no México teve como propósito o “desenvolvimento” no setor imobiliário e que, como consequência, ocorreram diversas tensões e conflitos⁴ entre o Governo e empreendedores

⁴ O conceito de conflito em relação aos megaprojetos será desenvolvido abaixo, na seção 1.4.

da construção civil, e entre os habitantes originários e os novos habitantes dos espaços de habitação. O *boom* imobiliário ocorreu no México nos anos 90 e através de aprovação do governo local, foram construídas aproximadamente 100 mil casas no município de Tecmac em um curto período. Com isso, houve um aumento na demanda de água e como consequência, uma sobrecarga na utilização de águas subterrâneas, trazendo impactos significativos à população rural, o que foi questionado pela população local. Além da água, o autor enfatiza que para viabilizar as construções habitacionais houve a demanda por espaço. Como a implantação desse megaprojeto teve apoio político, envolvendo grupos de empresários imobiliários que visaram o lucro em consequência da escassez dos recursos naturais, sem participação pública, houve como consequência desapropriações. Os conflitos sociais surgiram, pois o “aquecimento” do setor imobiliário levou milhares de famílias a adquirirem essas novas habitações, através de empréstimos bancários, e a reserva hídrica da região não foi capaz de comportar toda a demanda, deixando essas famílias sem um insumo básico para uma moradia: a água. Diante disso, a população respondeu com movimentos sociais e resistência jurídica (Ibarra, 2017).

Idealizada na década de 1970, a Usina Hidrelétrica de Belo Monte, situada na bacia do Rio Xingu, no norte do Estado do Pará no Brasil, é um exemplo de megaprojeto que se resalta pela “persistência de governos consecutivos com interesse por sua construção e de manifestações contrárias à sua construção por parte das comunidades tradicionais indígenas diretamente afetadas” (Malty, 2017, 47). Ressalta-se que o rio Xingu percorre mais de 2.300 km e faz parte do conjunto sudeste da rede hidrográfica da Amazônia, sendo assim, de grande importância. Além disso, é considerado o rio com mais terras indígenas na sua bacia hidrográfica (Silva 2015). Ao longo de quase 30 anos de história marcadas por resistência das populações indígenas e por mudança do projeto original, ao todo, esse megaprojeto atravessou, até 2015, dois diferentes regimes políticos, seis diferentes presidentes e cinco partidos no poder (Silva 2015).

Essa grande obra foi um exemplo de megaprojeto que apesar de apresentar grandes riscos e impactos socioambientais, seguidos de protestos, movimentos sociais, paralizações e greves, suas licenças ambientais foram emitidas e a obra foi concretizada. Sua construção foi feita de forma acelerada indo de encontro a interesses políticos, o que intensificou os conflitos sociais. De uma maneira geral, a população indígena foi diretamente afetada e a opinião da comunidade e os impactos gerados sobre ela foram pouco considerados no processo decisório:

As transformações socioambientais geradas pela construção dos megaprojetos colocam em risco os direitos que estas populações detêm sobre a terra, a água, a preservação da natureza, mas, principalmente, ameaçam a sua própria presença nesse território e o desaparecimento dos seus saberes (Silva, 2015, 45).

Os impactos causados pela implantação da Usina de Belo Monte foram inúmeros. Silva (2015) relata que, ao longo da história do empreendimento, houve a reprodução de desigualdades e conflitos diversos, seguidos de violação dos direitos humanos em relação aos povos indígenas e ribeirinhos. Como consequências da implantação, houve o aumento no fluxo de pessoas na região por conta das obras, aumento vertiginoso da violência, prostituição e até mesmo do tráfico de estupefacientes.

Em relação ao complexo industrial e portuário de Sines, criado com a implantação e a expansão do Porto e do complexo industrial desde a década de 70 do século XX, um dos impactos socioambientais mais visíveis refere-se às características populacionais e urbanas que foram alteradas ao longo do tempo, fazendo com que a população, que antes vivia perto do mar, se afastasse do mesmo. Rainho (2015) traz a perspectiva morfológica de Sines na visão arquitetônica, enfatizando a evolução da cidade e na compreensão da sua relação com o mar, bem como a necessidade de adequação da cidade de Sines diante de um novo cenário industrial que exigiu uma evolução para acompanhar o crescimento das infra-estruturas industriais e portuárias. Em contrapartida, a cidade de Sines como centro urbano não estava preparada para suportar as necessidades dos funcionários do complexo industrial. Entretanto, foram feitas diversas propostas de expansão urbana e a Vila Nova de Santo André surgiu como um suporte a esse crescimento repentino na região. Teixeira (2017) mantém a mesma perspectiva de Rainho (2015), que consiste em compreender a evolução urbana da cidade de Sines e as causas que levaram a cidade a separar-se da sua frente de água, como base de uma proposta de projeto que pretende reaproximá-las. Nesse sentido, traz as características sociais, econômicas e urbanas de Sines, referindo-se às atividades de pesca e turismo, as quais sofreram impactos diretos com a implantação do Porto, como será melhor detalhado no Capítulo 3. Partindo do pressuposto de que, além de serem símbolos de desenvolvimento, os megaprojetos possuem a característica de serem grandiosos também no que se refere ao seu poder de transformação social onde estão inseridos, analisando os trabalhos realizados por Rainho (2015) e Teixeira (2017), observa-se que as interferências na infraestrutura, economia local, nos modos de vida, no planejamento urbano, são evidentes após a implantação do Porto de Sines, bem como seus impactos sociais.

Após análise dos estudos de Silva (2015), Ibarra (2017) e Ali e Vasconcelos (2018) pôde-se observar que apesar de terem sido planejados com o intuito de fomentar o desenvolvimento regional, em todos ocorreram impactos sociais e ambientais negativos nas regiões, criando ameaças para a comunidade em relação ao seu *habitat*, ao seu modo de vida, e em alguns casos mesmo em relação aos seus recursos de subsistência, como por exemplo a água. Ressalta-se que a questão cultural, nos casos de Palm Jumeirah e de Belo Monte, foi um fator importante, fazendo com que populações com culturas e religiões com hábitos divergentes tenham sido confrontadas no cotidiano, sem mediação e ameaçando as culturas autóctones.

Flyvbjerg, Bruzelius e Rothengatter (2003) defendem a existência do chamado “paradoxo do megaprojeto”, segundo o qual, ao mesmo tempo que muitos projetos de infraestrutura estão se tornando cada vez maiores e estão sendo cada vez mais construídos no mundo, por outro lado, muitos desses projetos têm registros de baixo desempenho em termos de economia, meio ambiente e apoio público. Outra questão avaliada em relação à construção de megaprojetos é o fato de que o custo original das obras, na maioria das vezes, aumenta consideravelmente, ou seja, apresentam um orçamento subestimado, causando desequilíbrio financeiro. Essas previsões equivocadas, independentemente das suas causas, devem ser consideradas pelos proponentes, executores e receptores de tais projetos como um risco no momento da tomada de decisão (Malty 2017). Silva (2017) ressalta que a implementação de grandes obras não pode ser analisada apenas com base nos aspectos que envolvem a subestimação dos custos. O fator da superestimação dos benefícios também é relevante no âmbito do processo decisório.

O que chama atenção é que independentemente dos seus impactos financeiros, sociais, ambientais e culturais causados, esses projetos sempre são aprovados. Segundo Flyvbjerg (2007), a “equação dos megaprojetos” (Figura 1.1) traz outros aspectos a serem avaliados e contribui para essa reflexão. O autor considera que os custos subestimados, mais as receitas superestimadas, mais os impactos ambientais subestimados, mais os efeitos no desenvolvimento econômico superestimados, somam como resultado a aprovação do projeto. Após analisar a forma de implementação dos megaprojetos, percebe-se que a equação, independentemente das suas variáveis, reverte sempre para o mesmo resultado, que é a aprovação. Nesta perspectiva, não são os melhores projetos que são implementados, mas os que ficam melhor no papel, ou seja, aqueles com custos mais subestimados e benefícios mais superestimados. No geral, esses são os piores projetos, pois em sua maioria geram problemas

durante a construção e operação, em termos de maiores excessos de custos, déficits de benefícios e riscos inviáveis (Flyvbjerg, 2007).

Figura 1.1. A “equação dos megaprojetos”

$$\begin{array}{c} \text{custos subestimados} \\ + \\ \text{receitas superestimadas} \\ + \\ \text{impactos ambientais subestimados} \\ + \\ \text{efeitos de desenvolvimento econômico} \\ \text{superestimados} \\ = \\ \text{aprovação do projeto} \end{array}$$

Fonte: Adaptado de Flyvbjerg (2007, 10).

A reflexão em relação à subestimação dos custos e dos impactos, atrelada à superestimação dos benefícios gerados pelas grandes obras, tem despertado a atenção dos pesquisadores no que diz respeito à estimativa da relação custo-benefício de megaprojetos do ponto de vista socioeconômico (Malty 2017).

Em estudos sobre um megaprojeto portuário expansivo, Dekker, Verhaeghe, e Pols (2002) apresentam o histórico de avaliações do custo-benefício do projeto *Maasvlakte 2* para a expansão marítima do porto holandês de Roterdã, com uma análise voltada ao bem-estar público. Roterdã é considerado o maior e principal porto europeu, com tráfego anual de aproximadamente 300 milhões de toneladas. Uma das opções propostas no projeto, que visava atender à demanda futura por espaço, era uma expansão marítima do porto através de uma recuperação de terras compreendendo uma área de mil hectares, 60% da qual reservada para armazenamento de contêineres e o restante para outras atividades como por exemplo, indústrias químicas (Dekker, Verhaeghe, e Pols 2003). Nos estudos citados, estes autores não relataram a existência da avaliação sobre os impactos sociais e ambientais envolvidos, tanto na fase de implantação como nas de expansões anteriores do referido porto.

Um porto consiste em um conjunto de infraestruturas complexas e muito onerosas. Por isso, uma expansão portuária de forma contínua não é possível, precisa ser feita por etapas, em pequenas dimensões; ou seja, os grandes portos comerciais e industriais, como é o caso do de Sines, são megaprojetos evolutivos e faseados ao longo de períodos dilatados. Além disso, devido aos altos custos de construção, condições físicas e efeitos externos negativos, como por exemplo o ruído, as áreas disponíveis para localização das atividades portuárias são limitadas. Os autores trazem a perspectiva econômica de que esse tipo de megaprojeto exige grande

investimento financeiro, por fontes públicas e privadas. Apesar de contribuírem para a economia regional e nacional, os portos geram impactos ambientais negativos relevantes e podem causar, por exemplo, congestionamento no tráfego marítimo e terrestre. Como a concorrência entre os portos tem aumentado significativamente, a sua eficiência e o atrativo comercial têm sido mais enfatizados, gerando cada vez mais um questionamento sobre o papel dos governos no fornecimento de infraestrutura portuária. A capacidade e a eficiência de um porto e de suas conexões são fatores importantes que determinam a sua posição competitiva, e o investimento nesses fatores influencia no desempenho do porto (Dekker et al. 2002).

1.2. Teoria de *stakeholders*

O termo original inglês *stakeholder*, de acordo com Freeman e McVea (2001), surgiu na década de 60 associado a uma abordagem na prática da gestão empresarial, através de um trabalho pioneiro no *Stanford Research Institute* (atual *SRI International*). Na época, foi criado para desafiar a noção de que os acionistas eram os únicos a quem a gestão precisava se responsabilizar (Parmar, Freeman, Harrison, Wicks, Colle e Purnell, 2010). A tradução para o português poderá ser a expressão “parte interessada” (PMI, 2008), a qual será adotada no presente estudo.

Freeman e McVea (2001) ressaltam que o interesse pela gestão das partes interessadas surgiu devido às preocupações dos gestores da época em lidar com mudanças e períodos turbulentos dentro do setor empresarial. Para que tivessem sucesso nos negócios, surgiu a perspectiva de que era preciso conhecer as necessidades dos atores que poderiam possivelmente afetar a empresa, bem como entender quem a empresa afetava. Ao longo dos anos, o interesse acadêmico em relação à abordagem das partes interessadas se ampliou e foram criadas diversas definições para o conceito, bem como alternativas para sua aplicabilidade e classificações, as quais serão detalhadas mais adiante.

Com o intuito de buscar ampliar o conceito de gestão estratégica para além de suas raízes econômicas tradicionais, foi definido na década de 1980 que as partes interessadas seriam qualquer grupo ou indivíduo que fosse afetado ou que pudesse afetar a realização dos objetivos de uma organização (Freeman e McVea, 2001). Segundo Mitchell, Agle, e Wood (1997), houve críticas sobre essa definição, devido a sua larga abrangência, tornando-se difícil entender na prática quais seriam verdadeiramente as partes interessadas que deveriam ser consideradas pelos gestores de empresas. Os autores apresentam as definições do conceito em uma cronologia do período de 1963 a 1995, o que demonstra um extenso histórico de pesquisas

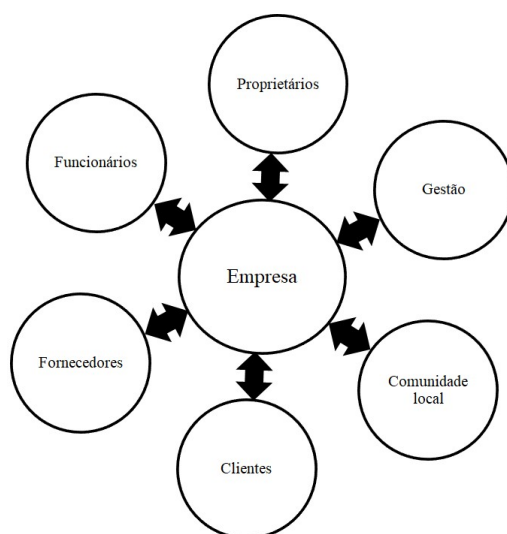
usando o termo, algumas com entendimentos muito semelhantes aos de Freeman. Dentre as que diferem, destaca-se a definição proposta por Clarkson (1995), onde partes interessadas são pessoas ou grupos que têm ou reivindicam propriedades, direitos ou interesses em uma corporação e suas atividades, e a de Donaldson e Preston (1995), para quem partes interessadas são pessoas ou grupos com interesses legítimos em aspectos processuais e/ou substantivos da atividade corporativa.

Na visão da gestão de projetos no guia *Project Management Body of Knowledge*, que consolida as melhores práticas mundialmente aceitas sobre Gestão de Projetos, partes interessadas são “pessoas, grupos ou organizações que podem impactar ou serem impactadas pelo projeto” (PMI 2008). Esta será a definição considerada no presente estudo, também devido ao fato de se tratar de uma análise no contexto de um megaprojeto.

Inicialmente os *stakeholders* foram designados por Freeman como acionistas, fornecedores, empregados, administradores, comunidades e consumidores (Freeman e McVea, 2001). Segundo Krick, Forstater, Monaghan, e Sillanpää (2006, 25), “não há uma lista genérica de partes interessadas das empresas, visto que podem mudar com o tempo. Os grupos e indivíduos afetados dependem do tipo de empresa, de indústria, da localização geográfica e do tema em questão”.

Conforme mostra o modelo apresentado por Freeman (2001), a empresa possui várias partes interessadas, tendo cada uma delas demandas e influências diferentes, e há uma recíproca influência entre as partes interessadas e a empresa (Figura 1.2.).

Figura 1.2. Modelo usual de reconhecimento da empresa e suas partes interessadas



Fonte: Adaptado de Freeman (2001, 42)

Clarkson (1995, 106-107) propôs a classificação das partes interessadas em “primárias”, aquelas “sem cuja participação continuada a empresa não pode sobreviver” e “secundárias”, aquelas “que influenciam ou afetam, ou são influenciadas ou afetadas pela empresa, mas que não estão envolvidas em transações com a empresa e não são essenciais para a sua sobrevivência”. As primárias são, por exemplo, acionistas, investidores, funcionários, clientes ou fornecedores; um exemplo dos secundários seria a mídia, que possui a capacidade de mobilizar a opinião pública a favor ou contra uma empresa ou atividade desta.

Diante da dificuldade por parte de diversos pesquisadores em definir as partes interessadas fundamentais para o bom desempenho da organização, foram propostas algumas categorizações. Porém, além de classificações ou divisões, é de suma importância que as empresas façam um mapeamento de todos as partes interessadas envolvidas (Krick et al. 2016). Segundo PMI (2008), para garantir o sucesso do projeto, é fundamental identificar as partes interessadas desde o início, analisando seus níveis de interesse, expectativas, importância e influência. Sendo assim, será possível traçar estratégias de abordagem para cada parte interessada mapeada, determinar o nível e oportunidade de envolvimento, visando maximizar as influências positivas e mitigar os possíveis impactos negativos.

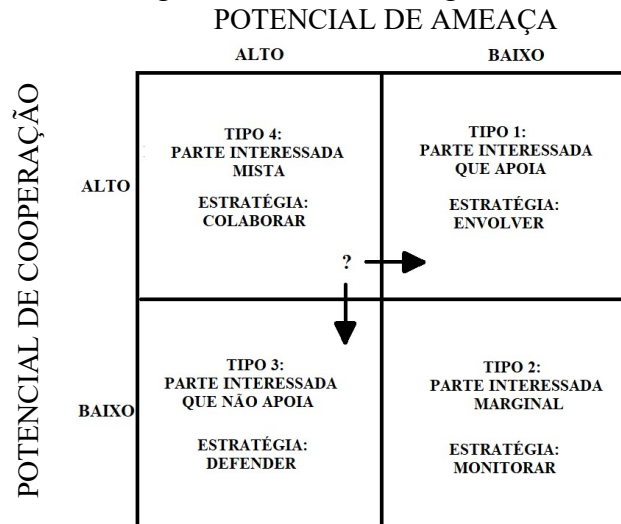
Com base na capacidade de influência que as partes interessadas podem apresentar, Savage, Nix, Whitehead e Blair (1991) sugerem que os gestores avaliem o ambiente externo, interno e de interface com essas partes que provavelmente influenciarão as decisões da organização. Sendo assim, deve-se fazer duas avaliações críticas: 1) seu potencial para ameaçar a organização e, 2) seu potencial para cooperar. Conforme a Figura 1.3, aqueles autores apresentam quatro tipos de partes interessadas organizacionais e as estratégias da organização para lidar com elas, com o intuito de ajudar os gestores no gerenciamento das partes com diferentes níveis de potencial.

- 1) Tipo 1 (Parte interessada que apoia): são aquelas que estão dispostas a apoiar os objetivos e ações da organização. Possuem baixo potencial de ameaça, com alto potencial de cooperação. Dão como exemplo os fornecedores, organizações comunitárias sem fins lucrativos, entre outros.

Estratégia (Envolver): Como estratégia, os gestores devem envolver esse tipo de parte interessada em questões relevantes da empresa, para que consigam incentivar ao máximo o potencial cooperativo. Ressalta-se que geralmente essas partes são ignoradas para a gestão, o que pode comprometer a relação entre ambos. Com isso, sugere-se que a nível gerencial sejam implementadas técnicas de gestão participativa

e que ocorra um aumento na participação dessas partes interessadas nas tomadas de decisões.

Figura 1.3. Tipos de partes interessadas organizacionais segundo os potenciais de influência, e estratégias aconselhadas aos gestores



Fonte: Adaptado de Savage et al, 1991, 65).

- 2) Tipo 2 (Parte interessada marginal): geralmente não são altamente ameaçadores, nem cooperativos. Apesar de terem um potencial para serem participativos na organização e em suas decisões, não se envolvem na maioria das questões. Em empresas de médio e grande porte, esse tipo de parte interessada é representado por grupos de interesse do consumidor, acionistas, entre outros.

Estratégia (Monitorar): É indicado como estratégia, o monitoramento dos interesses desse tipo de parte, pois apresentam interesses estreitos e sobre questões específicas.

- 3) Tipo 3 (parte interessada que não apoia): apresentam alto potencial de ameaça e baixo potencial de cooperação. Com isso, são as que chamam mais a atenção dos gestores e organizações. Os autores citam como exemplo, para o caso de grandes empresas industriais, os sindicatos de trabalhadores, diferentes níveis de governo, organizações concorrentes e, por vezes a mídia.

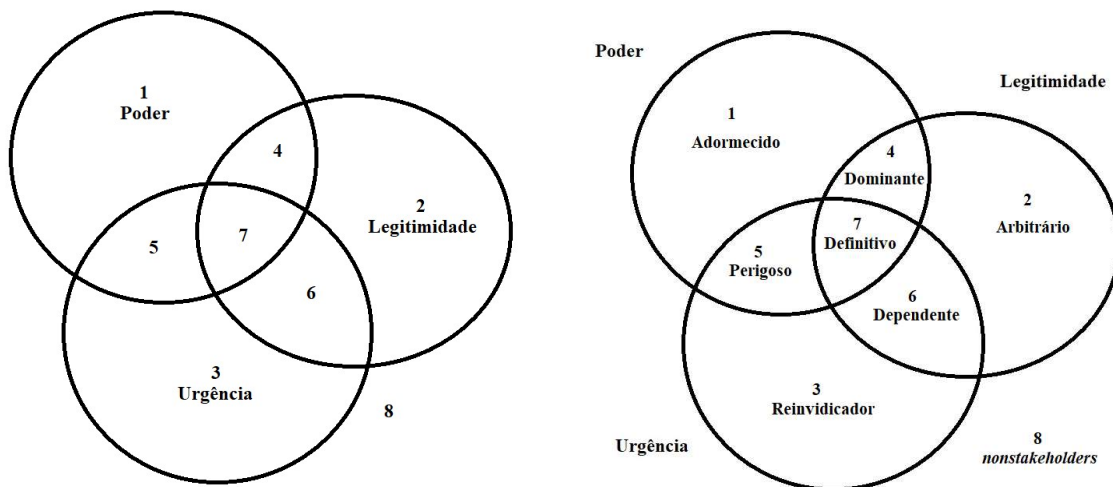
Estratégia (Defender): para esse tipo de parte interessada, geralmente, o ideal é utilizar uma estratégia defensiva, por exemplo, procurando reduzir na sua operação os fatores de conflito e contestação.

- 4) Tipo 4 (Parte Interessada Mista): essa parte interessada desempenha um papel importante pois apresenta alto potencial de ameaçar e cooperar, ao mesmo tempo, podendo evoluir nas duas direções.

Estratégia (Colaborar): diante do fato de apresentar ambiguidade na alta potencialidade em colaborar e cooperar, a estratégia sugerida pelos autores é a da colaboração. Ou seja, quando os gestores aumentam a cooperação com as partes interessadas, aquelas tendem a ativar menos o seu potencial ameaçador.

Mitchell, Agle, e Wood (1997), sugeriram que, para determinar as influências que podem ser exercidas pelas partes interessadas ou sobre elas, os grupos das partes interessadas sejam identificados com base nos seguintes atributos: poder, legitimidade e urgência. Na Figura 1.4, segue a ilustração do modelo de classificação que propõem, com a tipologia de “classes qualitativas” resultante dos diferentes cruzamentos desses atributos. De acordo com os autores, este modo de análise permite e justifica a identificação de entidades que devem ser consideradas partes interessadas relevantes num processo. De acordo com o modelo proposto, entidades sem poder, legitimidade, nem urgência (área 8) são desconsideradas, sendo denominadas como “partes não interessadas” (*nonstakeholders*) ou “partes potencialmente interessadas” (*potential stakeholders*).

Figura 1.4. Áreas de atributos e tipologia das partes interessadas



Fonte: Adaptado de Mitchell et al. (1997, 872 e 874)

As características de cada um dos tipos definidos por Mitchell et al. (1997) seguem descritas abaixo:

- 1) **Adormecido:** O atributo relevante de uma parte interessada adormecida é o poder. Elas possuem poder para impor sua vontade em relação à empresa, mas não possuem legitimidade ou urgência. São dificilmente perceptíveis pelos gestores e também não interagem com a empresa. Porém, é interessante que elas sejam mapeadas, pois a organização deve conhecê-la e monitorar seu potencial em obter um segundo atributo, deixando de ser uma parte interessada latente.

- 2) **Arbitrário:** Possuem o atributo da legitimidade, mas não possuem reivindicações urgentes, nem poder para influenciar a empresa. Geralmente são grupos legítimos como instituições filantrópicas e associações diversas, como por exemplo as sem fins lucrativos. O ponto-chave em relação a esse tipo de parte interessada é que, sem poder e reivindicações urgentes, não exercem absolutamente nenhuma pressão sobre os gestores, evitando assim um envolvimento e relacionamento entre ambos, embora os gestores possam optar por fazê-lo.
- 3) **Reivindicador:** Não possui poder, nem legitimidade, porém, possui urgência. E por ser um reivindicador, não são ameaçadores mas são barulhentos, com o intuito de chamar a atenção dos gestores.
- 4) **Dominante:** Possuem poder e legitimidade, com isso, possuem influência sobre a empresa, o que os faz serem reconhecidos pelos gestores. Geralmente são considerados no plano estratégico da empresa com especial atenção, entre a relação da empresa com os empregados e com o governo, gerando muitas vezes demandas por elaboração de relatórios de responsabilidade ambiental e social. Pode-se citar como exemplo os representantes de donos e acionistas, líderes comunitários, conselhos de administração, entre outros. Segundo os autores, esse tipo de parte interessada é estabelecido por alguns estudiosos como o único a ser considerado em uma empresa, porém, os autores acreditam que embora eles recebam e esperem grande atenção por parte dos gestores, não devem ser os únicos considerados.
- 5) **Dependente:** Possuem reivindicações legítimas e urgentes, mas não possuem poder. Dependem do poder de uma outra parte interessada, ou até mesmo do gestor da empresa, para que suas reivindicações sejam atendidas. Pode-se citar o exemplo de moradores locais, que por si só não possuem poder de modificar uma insatisfação contra a empresa. Nesse caso, dependem de que uma parte interessada dominante seja envolvida, ou seja, uma que tenha poder e legitimidade, para que a reivindicação seja atendida.
- 6) **Perigoso:** Possuem poder e urgência, mas não possuem legitimidade. Apresentam poder coercitivo e são possivelmente violentos para a empresa, o que os tornam literalmente perigosos. As sabotagens, atos terroristas e o perigo de sequestro de funcionários são exemplos de situações que podem ser executadas por esse tipo de parte interessada. Recomenda-se identificá-los, porém sem reconhecê-los, considerando que suas ações colocam em risco não somente os gestores, mas também a sociedade em geral. Caso

contrário, a não identificação de partes interessadas perigosas resultaria em oportunidades perdidas para mitigar os possíveis perigos existentes.

- 7) **Definitivo:** São aqueles que possuem poder, legitimidade e urgência. Ou seja, os três atributos. Quando há uma reivindicação dessa parte interessada, o gestor deve atentar-se imediatamente e priorizá-la. Pode-se citar como exemplo, os acionistas.

O próprio conceito de parte interessada teve diversas aplicabilidades desde o seu surgimento, o que proporcionou algumas ramificações, como por exemplo no gerenciamento de projetos. Segundo Santos, Nobre, Resende, e Ramos (2019), o PMI identifica quatro categorias de atividades nesse contexto, relacionadas às partes interessadas: identificação, planejamento do seu gerenciamento, gerenciamento do seu engajamento e controle do seu engajamento dos *stakeholders*.

O engajamento de partes interessadas difere da sua simples gestão pelo seu envolvimento no processo de tomada de decisão; “se caracteriza por ser um processo bidirecional: começa com a comunicação com os *stakeholders* e resulta na tomada de decisão [...] é diferenciado dos processos unidirecionais que buscam influenciar os grupos para concordar com uma decisão que já foi tomada” (Santos et al. 2019, 38). Para engajar partes interessadas, é necessário que as empresas desenvolvam canais de comunicação direta com elas, de forma a conhecerem as suas demandas e expectativas. Somente assim poderão solucionar as demandas das partes interessadas tendo em vista o desenvolvimento de relações sustentáveis (Magalhães 2013). “Relações de troca entre a empresa e as partes interessadas fornecerá uma plataforma para aprendizagem, inovação e, finalmente, melhoria nos resultados financeiros mas também econômica, social e em aspectos ambientais da empresa” (Krick et al. 2006, 11).

No âmbito da gestão ou do engajamento de partes interessadas em megaprojetos, existe uma lacuna de trabalhos acadêmicos, justamente por apresentarem maior complexidade em relação ao equilíbrio da gestão com as reivindicações das partes interessadas.

Os gestores de projetos têm encontrado maiores obstáculos nos megaprojetos do que nos projetos de dimensão usual, para equilibrarem as reivindicações das partes interessadas e manterem relações robustas, tornando necessários à indústria mais estudos sobre gestão de partes interessadas em megaprojetos de construção. (Mok, Shen, e Yang 2015, 447).

No presente trabalho, pretende-se considerar a comunidade como uma importante parte interessada, a ser considerada no âmbito da presente pesquisa relacionando-a ao contexto

industrial. A relação entre os megaprojetos e as comunidades locais está sendo objeto de estudo pela teoria de *stakeholders*, com o intuito de buscar possíveis alternativas de minimização dos impactos sociais inerentes à construção dessas grandes obras, principalmente pelo fato de as comunidades locais serem desconsideradas no processo decisório e na maioria das vezes, serem elas as mais impactadas (Maddaloni e Davis 2017).

Uma definição sintética de comunidade é “um grupo de pessoas que partilham problemas, interesses, e recursos, que interagem uns com os outros, e que reconhecem que pertencem a uma comunidade” (Amaro 2007, 29). A comunidade local é a parte interessada que concede à empresa o direito de construir instalações e por sua vez, se beneficia da base tributária e das contribuições econômicas e sociais da empresa. Em troca, espera-se que a empresa não exponha a população a perigos e riscos, como por exemplo à poluição e exposição a resíduos tóxicos. Se por algum motivo a empresa tiver que se comunicar com a comunidade, espera-se que essa comunicação seja feita através das lideranças locais com o intuito de transmitir a mensagem da melhor maneira possível. Quando a empresa administra mal o seu relacionamento com a comunidade, está sujeita à desconfiança e também a receber medidas punitivas (Freeman 2001).

Maddaloni e Davis (2017), numa revisão sistemática da literatura produzida pelas principais revistas acadêmicas nos anos de 1997 a 2015, buscaram identificar conexões e suposições sobre a influência das partes interessadas no contexto dos projetos de infraestrutura pública e de construção, a nível da comunidade local. Segundo os autores, os estudos investigaram a gestão das partes interessadas enfatizando aquelas envolvidas economicamente com os projetos, enquanto os efeitos sobre a comunidade continuavam sendo inexplorados. A busca da opinião da comunidade local na fase de início do projeto e monitoramento dos impactos a nível local aparecem como uma forma de ajudar a melhorar o desempenho do projeto. Os autores defendem uma abordagem inclusiva de gestão das partes interessadas nesse tipo de empreendimento, pois

(...) compreender e minimizar o efeito dos megaprojetos sobre as pessoas e os lugares pode ajudar a gerir os benefícios dos projetos repensando uma abordagem ajustada [*tailored*] à comunidade local, a qual ajudará os gestores de projeto a melhorar a responsabilização e a transparência na tomada de decisões, encaminhando-se para megaprojetos mais “inclusivos da comunidade” (Maddaloni e Davis 2017, 1538).

1.3. Percepção do risco

A teoria da “sociedade de risco”, largamente discutida pelos cientistas, é das teorias sociológicas do presente século que tem apresentado mais impacto nos campos científicos, como também junto dos decisores políticos e do público em geral (Mendes, 2015). Ulrich Beck usa o termo “sociedade de risco” para descrever o modo como a sociedade industrial moderna se organiza em resposta aos riscos produzidos. O conceito de risco pode ser definido como a antecipação da catástrofe, e segundo Beck (2006, 332) “Os riscos existem num estado permanente de virtualidade, e só se tornam relevantes [*topical*] na medida em que sejam antecipados”, ou seja, representam uma posição intermédia, criada pela reflexividade dos atores, entre uma eventual situação de perigo possível e o efetivo acontecimento de uma catástrofe.

Giddens (1991) ressalta que o “risco” não é apenas uma questão de análise individual e que existem “ambientes de risco” que são afetados coletivamente. Além disso, para o autor o reconhecimento da existência de um risco ou de um conjunto de riscos é aceitar não só a possibilidade de que as coisas podem dar errado, mas também que esta possibilidade não pode ser eliminada em absoluto. Segundo Alexandre (2000), as leituras do risco de Beck e Giddens divergem quanto à distribuição social do risco, uma vez enquanto Beck afirma que os riscos são distribuídos pela sociedade, ou seja, todas as pessoas estão submetidas a eles, Giddens acredita que os riscos não são distribuídos para todos igualmente, mas sim de acordo com sua classe social, atrelada à expressão “sociedade de classe”.

Flyvbjerg et al. (2003), em seu estudo com enfoque econômico no que diz respeito aos riscos, relaciona-os ao paradoxo dos megaprojetos que foi descrito anteriormente na seção 1.1. Os autores ressaltam que, com base nos argumentos de Beck e Giddens sobre os riscos existentes na sociedade moderna, em relação às questões ambientais, sociais, econômicas e políticas, eles estão presentes quando analisada a realidade dos megaprojetos, e segundo os autores é insustentável continuar a subestimar os riscos e a agir como se eles não existissem. Dessa forma, assim como Giddens, acreditam que os riscos não podem ser eliminados, mas defendem que devem ser reconhecidos de uma forma mais explícita, podendo ser gerenciado com mais responsabilidade do que é feito normalmente.

De acordo com Meira e Carvalho (2010) a percepção social do risco está mudando e influenciando na reação das pessoas, podendo surgir, assim, pressão para mudanças e conflitos

sociais.⁵ Ora, se os especialistas avaliam os riscos ambientais com base no conhecimento técnico e científico, os leigos se baseiam na própria experiência de vida para criar seus próprios modelos de risco (Barroqueiro e Caeiro, 2016). O fator de proximidade (*fenceline*) também é visto como um aspecto relevante na construção da percepção do risco ambiental: as pessoas que vivem nas proximidades de grandes instalações industriais possuem uma percepção do risco mais acentuada (Barroqueiro e Caeiro, 2016).

Com base nos mesmos princípios, Moniz, Carmo, Hacon, Ribeiro e Dias (2019) realizaram um inquérito a uma amostra de duzentos e quarenta entrevistados, representantes comunitários, a fim de estudar a percepção de riscos à saúde no entorno das áreas de construção de um Complexo Petroquímico no Brasil, com o objetivo de determinar os fatores que levam à percepção de riscos de saúde no processo de construção desse tipo de empreendimento. Um dos resultados encontrados foi que indivíduos adultos, do sexo feminino, com alto nível de escolaridade e residência no entorno do complexo, foram capazes de perceber melhor os riscos à saúde, quando comparados com residentes da área mais distante da zona industrial.

Relativamente ao caso em estudo, com o intuito de pesquisar sobre a percepção de risco da população na área industrial, em 2003, instituições universitárias e de investigação portuguesa se uniram e realizaram o Projeto SINESBIOAR, visando a implementação de um instrumento multidisciplinar para avaliação e gestão da qualidade do ar e dos seus impactos sociais na região de Sines. Fizeram um trabalho empírico na região de Sines, visando conjugar a teoria da sociedade de risco com a da modernização ecológica, que contou com a aplicação de um questionário a um total de 600 indivíduos, distribuídos entre os concelhos de Santiago do Cacém e de Sines. O projeto teve dois principais objetivos: (1) Compreender como a população de Sines, que convive há muitos anos próxima de um complexo industrial, percebe essa convivência e os potenciais riscos que dela podem surgir, destacando os possíveis impactos na saúde, e (2) Explorar a multi-dimensionalidade do conceito de risco, com o intuito de compreender quais as variáveis que podem influenciar a percepção de risco (Nave e Fonseca, 2004). O fator ambiental de maior negatividade encontrado no estudo foi a poluição atmosférica, e a maior preocupação está relacionada aos efeitos que essa poluição pode acarretar para a saúde. Os autores apontam como lacuna de conhecimento as informações das emissões de poluentes industriais por parte das entidades responsáveis pela salvaguarda do interesse público. Além disso, constataram que a maior percepção de risco foi apresentada por parte da

⁵ O conceito de conflito será desenvolvido abaixo, na seção 1.4.

população que reside próxima ao Complexo Portuário de Sines, reforçando os resultados encontrados por Barroqueiro e Caeiro (2016) e Moniz et al. (2019).

Barroqueiro (2014) utilizou dois inquéritos por questionário, direcionados a atores-chave do Concelho de Sines, pertencentes a diversos setores da opinião pública, incluindo as autarquias locais, o sistema educativo, as associações socioculturais e comerciais atuantes na região e às indústrias locais, de modo a compreender as relações sociais e ambientais entre a população e as indústrias. Em relação aos atores sociais, o objetivo foi descrever as atitudes ambientais e percepções da população de Sines e sua relação com as indústrias locais, voltado ao entendimento em relação à disponibilidade do diálogo, e em relação às indústrias, foi descrever as organizações industriais de Sines, no que diz respeito aos termos de políticas e modelos de comunicação externa adotadas para o diálogo com a população, e as motivações para incorporar a consulta pública nas suas práticas de gestão. O inquérito utilizado teve como base inquéritos anteriores realizados a nível europeu e nacional, do Eurobarómetro (European Commission, 2008; 2010),⁶ e do Programa Observa, programas que compartilharam o mesmo interesse de estudo. Os resultados encontrados, no que diz respeito à percepção dos riscos da população, mostram uma clara associação dos riscos percebidos por atores-chave entrevistados em Sines com os aspectos ambientais ligados às atividades industriais, tais como emissões de fumaça das chaminés de fábricas, eliminação de resíduos tóxicos e contaminação do solo por resíduos industriais, descarga de esgoto na praia e manchas de óleo. Por outro lado, os entrevistados também mostraram muita preocupação com doenças causadas pela poluição do ar e com riscos industriais. A totalidade dos entrevistados apontou a atividade industrial, e 97% apontaram as grandes empresas multinacionais, como as atividades com potencial influência para a degradação ambiental.

Resulta do conjunto dos trabalhos analisados, que as condições culturais, sociais e psicológicas dos indivíduos interferem na sua percepção de risco; levando em consideração também, que as experiências pessoais de saúde dos indivíduos ou de seus familiares influenciam na consciência ambiental, quando os mesmos são expostos a situações potencialmente ameaçadoras. Estendendo o conceito, da experiência direta pessoal ou de próximos à experiência coletiva do grupo, é plausível inferir que a antecipação de ameaças futuras e a avaliação do risco dessas ameaças se concretizarem são informadas pela experiência de danos

⁶ O Eurobarómetro é uma série de pesquisas de opinião pública realizada regularmente em nome da Comissão Europeia desde 1973. Essas pesquisas abordam uma grande variedade de temas da atualidade relacionados com a União Europeia em todos os Estados-Membros da UE - (http://ec.europa.eu/public_opinion/archives_en.htm).

passados, em situações consideradas comparáveis; seja essa experiência pessoal e direta, ou representada enquanto residente na memória coletiva do grupo.

1.4. Conflito e participação

O termo conflito pode ser definido como uma situação que envolve um problema, uma dificuldade, podendo resultar em confrontos entre duas ou mais partes, que possuem posições opostas e diferentes no que diz respeito a interesses, valores e pensamentos. Entretanto, os conflitos sociais, “podem se manifestar de diversas formas, por meio de passeatas, greves ou até por luta armada com vistas a uma revolução” (Santos, 2014, 545).

No contexto dos megaprojetos, os conflitos sociais surgem a partir do momento em que os resultados da avaliação dos riscos e impactos ambientais não são facilmente aceitos pelo público durante o processo de licenciamento ambiental e das audiências públicas, e além disso, porque muitas vezes essa avaliação é realizada somente no final do projeto ou no momento que antecede a implantação (Flyvbjerg et al., 2003). Além disso, Ascerald e Leroy (2011) afirmam que o modelo atual dos processos de licenciamento ambiental no Brasil vem sendo criticado por diversos autores, pois, na maioria das vezes, os empreendimentos aparecem para as populações locais potencialmente atingidas de forma repentina, normalmente quando os estudos e relatórios ambientais já estão prontos e o pedido de licenciamento ambiental já está em andamento junto aos órgãos competentes. Como forma de melhorar essa questão, que é uma realidade também a nível internacional, Flyvbjerg et al. (2003) sugerem que a avaliação dos impactos ambientais seja iniciada com a maior antecedência possível e são a favor da inclusão da participação de grupos de partes interessadas e cidadãos.

O termo participar vem do latim *particeps*, que significa “aquele que faz parte, que reparte algo”. Refere-se a um conceito complexo usado em diferentes ciências sociais, nomeadamente em contextos de planejamento, tomada de decisão e ação coletiva. Segundo Silva (2015), num estudo sobre processos decisórios num caso de megaprojeto, a participação pode ser entendida como uma possibilidade de redistribuição de poder, de um dado ator, grupo ou comunidade constituir-se como parte ativa de um determinado processo, e de desencadear mudanças reais no contexto em que se insere. Bandeira (1999) entende a participação como um instrumento importante para promover a articulação entre atores sociais visando o desenvolvimento regional, fortalecendo a concordância da comunidade, melhorando a qualidade das decisões, contribuindo para facilitar o alcance dos objetivos em comum. Contudo,

o autor ressalta que as práticas participativas não são procedimentos infalíveis, com capacidade de proporcionar sempre soluções ideais para todos os tipos de problemas.

Esse termo é discutido no meio acadêmico e alguns autores apresentam e entendem a participação como forma de ampliação dos direitos dos cidadãos e de fortalecimento da democracia. Existem algumas variações, como por exemplo entre as perspectivas da participação pública e da participação social. De acordo com Enserink, André, Connor e Croal (2006), a participação pública pode ser definida como o envolvimento, por iniciativa de promotores, decisores ou agências reguladoras, dos indivíduos e grupos sociais que são ou poderão ser positiva ou negativamente afetados por uma intervenção proposta, como por exemplo um projeto, sujeito a um processo de tomada de decisão. Já a participação social foca a atenção na participação por iniciativa dos próprios atores em variadas formas de associação e de movimentos sociais, e, no tipo de contextos aqui visados, “revela a iniciativa em participar de um processo de reflexão e tomada de decisão na gestão das políticas públicas” (Malty, 2017, 54).

Arnstein (1969) trouxe uma perspectiva inovadora e provocadora no que diz respeito à classificação da participação pública dos cidadãos. Na visão da autora, a participação cidadã depende da classe social a que se pertence e está diretamente relacionada ao poder. Ou seja, a participação da cidadania é o poder do cidadão. Além disso, ressalta que as classes menos favorecidas e excluídas da sociedade durante os processos decisórios do Estado são as que mais se sentem ofendidas e injustiçadas por não serem escutadas. Dessa forma, segundo a autora, é a redistribuição do poder que permite a esses cidadãos, atualmente excluídos dos processos políticos e econômicos, serem deliberadamente incluídos no futuro.

Nessa perspectiva, a autora sugeriu um modelo de classificação, o qual denominou de “Escada da Participação Cidadã”, contendo oito degraus, onde cada degrau corresponde à extensão do poder do cidadão na determinação de um produto final, como por exemplo, um projeto (Quadro 1.1.). Os degraus inferiores (primeiro e segundo degrau) da escada representam, respectivamente, a manipulação e a terapia, e descrevem níveis de “não-participação”, criados para substituir a participação genuína que não acontece efetivamente. Ou seja, seu objetivo real é o de não permitir que as pessoas participem do planejamento ou que conduzam os processos decisórios, mas sim que os que possuem o poder de decisão manipulem a cidadania e cuidem dos resultados que desejam.

O terceiro nível corresponde à informação e o quarto nível à consulta, onde dependendo da situação, os detentores de poder permitem que os cidadãos possam ouvir (informação) e que sejam ouvidos (consulta), porém, não garantindo que suas opiniões serão consideradas. No quinto degrau, determinado como o nível do aplacamento, o cidadão possui algum poder de intervenção, porém ainda muito limitado, fazendo com que o poder de decisão ainda seja da responsabilidade dos decisores. Dessa forma, são considerados pela autora como níveis de concessão mínima de poder.

Nos degraus superiores da escada, estão os níveis do poder cidadão com graus crescentes de influência na tomada de decisões. No sexto nível, considerado como o da parceria, os cidadãos podem negociar e se envolver nas questões com mais autonomia. No sétimo nível, denominado de delegação do poder, e no oitavo, caracterizado como o controle do cidadão, os cidadãos podem de fato gerenciar as decisões e participar efetivamente da tomada de decisão.

Quadro 1.1: “Escada de Participação Cidadã”.

Escala	Nível de Participação
8. Controle pelo cidadão	Poder cidadão
7. Delegação de poder	Poder cidadão
6. Parceria	Poder cidadão
5. Aplacamento	Concessão mínima de poder
4. Consulta	Concessão mínima de poder
3. Informação	Concessão mínima de poder
2. Terapia	Não-participação
1. Manipulação	Não-participação

Fonte: Adaptado de Arnstein (1969)

A “escada da participação” de Arnstein, além de demonstrar claramente a pluralidade do conceito, ilustra pertinentemente a existência de níveis diferenciados de participação. Nesse sentido, Silva (2015) considera que contribuiu para o entendimento de que a população somente terá poder de decisão e de participação efetiva, quando alcançar no mínimo o quinto degrau e que antes disso, terá uma participação simbólica e pouco efetiva diante de cenários complexos, que envolvem risco de danos à saúde e ao meio ambiente, como acontece no contexto dos megaprojetos. A participação da comunidade nos processos decisórios é geralmente muito limitada, apesar de ser justamente essa parcela da população que sofre diretamente com os impactos negativos gerados pelas grandes obras, que na maioria das vezes, a oportunidade de participação pública se restringe a reuniões, audiências ou fóruns, espaços liderados por órgãos governamentais e instituições que possuem o interesse na implantação do empreendimento

(Silva 2015). Por outro lado, segundo Maltby (2017), se a escala desenvolvida por Arnstein identifica diferentes níveis e formas de participação social, ela não deve ser considerada limitadora, permitindo assim, novas gradações de níveis participativos e associações com diversos tipos de consultas e deliberações públicas, levando em consideração que a população não deve ser considerada de forma homogênea e que a comunicação entre os diversos atores sociais pode acontecer de forma dinâmica e flexível. No contexto de megaprojetos, enfatiza que quando o conhecimento técnico e o conhecimento tradicional da comunidade local são confrontados, uma troca de conhecimento poderá ser a base para a promoção da democracia, da gestão participativa na ocupação do território, incluindo os processos decisórios.

Associadas aos níveis, as formas da participação variam, podendo ser de modo passivo, ou seja, numa forma unidirecional de participação, onde ocorre o repasse ou recebimento de informações, ou de modo interativo, através de oficinas, negociações e mediações, ou por meio de consultas, como ocorre no caso das audiências públicas e reuniões (Enserink et al. 2006). De acordo com Ascerald e Leroy (2011), escrevendo sobre o Brasil, as audiências públicas representam o único momento de interação social previsto em lei de projetos de construção com grande impacto socioambiental. Os autores enfatizam que esse tipo de audiência funciona muitas vezes como dispositivo formal para a divulgação de informações sobre os benefícios econômicos dos empreendimentos, em detrimento do debate amplo e transparente sobre seus impactos. Além disso, a comunicação entre o empreendedor, os órgãos ambientais e a população durante o processo de licenciamento, muitas vezes é inadequada, com linguagem técnica e incompatível com a dos grupos locais. A falta de clareza de informações e a não participação das partes interessadas diretamente afetadas durante o processo decisório pode causar pressão psicológica sobre os moradores do entorno, bem como um sentimento de desconfiança e incerteza (Ascerald e Leroy, 2011).

Em Portugal, a Agência Portuguesa do Ambiente é a responsável pela condução do processo de licenciamento ambiental no país. A Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) “é um instrumento preventivo da política de ambiente e do ordenamento do território, que permite assegurar que as prováveis consequências sobre o ambiente de um determinado projeto de investimento sejam analisadas e tomadas em consideração no seu processo de aprovação” (APA, 2021). A aplicação da AIA compreende a preparação de um Estudo de Impacte Ambiental (EIA) ou Relatório de Conformidade Ambiental do Projeto de Execução (RECAPE) com a Declaração de Impacte Ambiental (DIA), que devem ser realizados pela proponente do projeto a ser implementado, e com isso, inicia-se a condução de um processo administrativo de

AIA que é de responsabilidade do Ministério do Meio Ambiente, do Ordenamento do Território e Energia (MAOTE) através das seguintes Autoridades de AIA: Agência Portuguesa de Ambiente (APA) - Autoridade Nacional de AIA e Comissões de Coordenação e Desenvolvimento Regional (CCDR) do Norte, Centro, Lisboa e Vale do Tejo, Alentejo e Algarve. O lançamento de um processo de participação pública é obrigatório, conforme regulamentado no Decreto-Lei n.º 151-B/2013, de 31 de Outubro, e é de responsabilidade de cada uma das Autoridades de AIA, devendo constituir um contributo para a tomada de decisão.

De acordo com APA (2021), para que ocorra uma participação ativa e eficaz dos cidadãos é essencial garantir o acesso à informação. Desse modo, a participação e a informação no que diz respeito ao ambiente são condições inerentes à promoção do direito ambiental, tal como reconhecido pela Constituição da República Portuguesa e por instrumentos jurídicos internacionais, nomeadamente a Convenção de Aarhus. Além disso, a Consulta Pública é o procedimento integrado no âmbito da participação pública que visa a recolha de opiniões, sugestões e outros contributos dos interessados sobre cada projeto sujeito a AIA, onde a metodologia utilizada e a sua forma de concretização são da competência da Autoridade de AIA.

Os estudos e relatórios gerados são disponibilizados nas Câmaras Municipais e nas Comissões de Coordenação e Desenvolvimento Regional da área de localização do projeto e na Agência Portuguesa do Ambiente, além de estarem disponíveis *online* nos *sites* das respectivas autoridades de AIA. A participação inclui todos os cidadãos interessados, incluindo o público afetado ou que apresente tendência a ser afetado pelo resultado do processo decisório, como por exemplo as organizações não governamentais de ambiente (ONGA). Através das consultas públicas, que são abertas por um determinado período, os cidadãos podem participar emitindo suas opiniões, sugestões ou reclamações por escrito. Toda participação entregue dentro do prazo estabelecido pelo órgão ambiental fiscalizador é contemplada no Relatório de Consulta Pública e analisada pela Comissão de Avaliação. Feito isso, é gerado um parecer final, que auxilia e serve como base para a elaboração do DIA. Após o término do processo de AIA, o DIA permanece disponível na Autoridade de AIA.

A APA (2014a) apresenta como desafios e oportunidades em relação ao processo de participação pública, uma maior responsabilidade das Autoridades de Avaliação de Impacte Ambiental na condução dos procedimentos de consulta pública, e da divulgação do procedimento de consulta pública pelas entidades locais e regionais. Além disso, uma maior divulgação junto das ONGA, expansão e melhoramento nos meios de publicidade, buscando

novas formas de divulgação, seja através de novas tecnologias ou redes sociais. Outro fator citado, é a aposta em eventos de consulta pública em função da tipologia, impactos e grau de conflitualidade do projeto, bem como o reforço da importância dos resumos não técnicos, também como elementos de divulgação.⁷

O Observatório de Ambiente, Território e Sociedade (Observa) realizou no ano 2000 o I Inquérito Nacional sobre os Portugueses e o Ambiente, com um total de 2.450 participantes de Portugal Continental, onde 119 pessoas eram do Alentejo. Um dos itens avaliados foi os modos e condições da participação pública e social nas políticas ambientais, seja através da adesão às políticas que envolvem uma responsabilização individual e cívica, como é o caso das políticas de recolha seletiva de resíduos, seja pela participação efetiva nos processos de decisão. Como resultado encontrado, constatou-se que o nível geral de participação dos portugueses em movimentos sociais era baixo e o ambiente revelou-se uma das áreas onde os modos de participação “ativa”, como a participação em manifestações ou reuniões assumia maior importância. Os entrevistados foram classificados em ativistas, participantes não ativos, simpatizantes e não ambientalistas. Quando questionados em relação à crença sobre a necessidade de participação pública, os ativistas foram, previsivelmente, os que apresentaram maior propensão a valorizar a participação pública na decisão. Como razão para não participação, os não ambientalistas alegaram em sua maioria não serem suficientemente informados; já os restantes, em sua maioria, alegaram não ter suficiente educação cívica (Almeida 2000). Na sequência, realizou-se em 2004 o II Inquérito Nacional. De uma forma geral, tal como no inquérito anterior, observou-se baixos índices de participação efetiva dos cidadãos nas decisões coletivas que podem ter influência no quotidiano. Quando questionados quais eram as medidas prioritárias, 14,7% da amostra responderam ser o apoio do poder local e a promoção da cidadania, onde apontaram a criação de mecanismos de promoção da participação dos cidadãos como uma das alternativas desejadas (Almeida 2004).

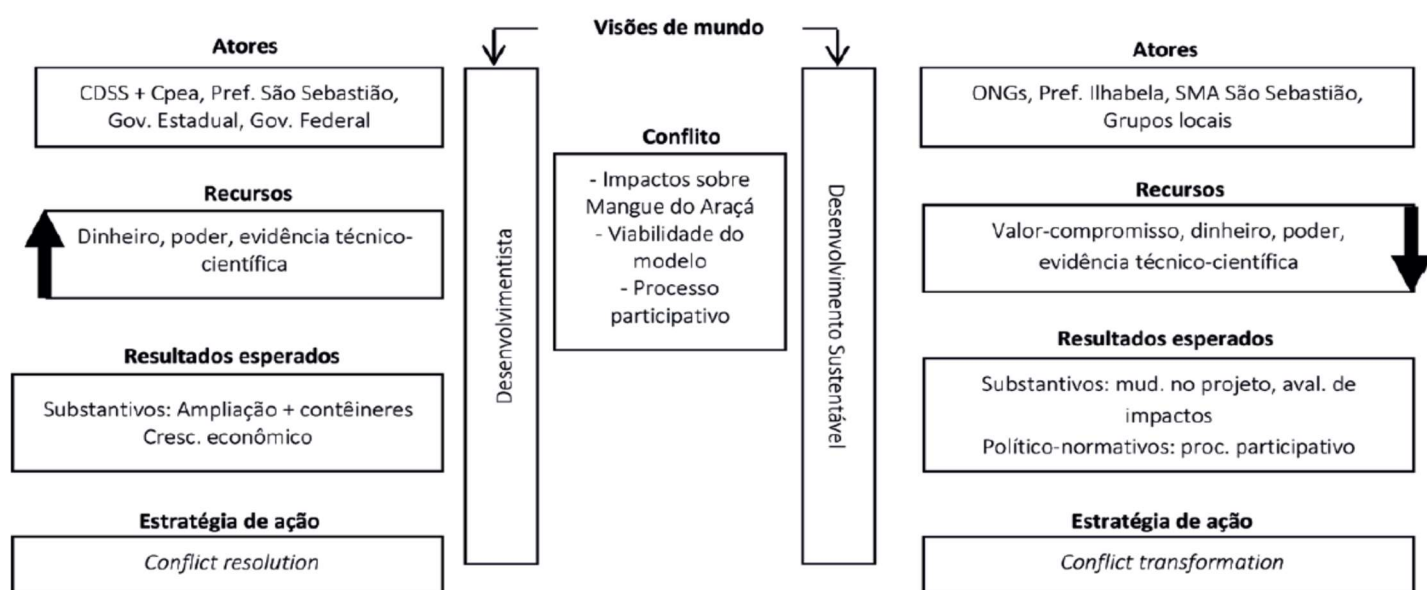
Barroqueiro (2014), através do inquérito realizado em Sines, apresenta como resultado do questionamento quanto ao envolvimento nos assuntos do ambiente, que 68,8% da amostra afirmaram ter participado em alguma ação promovida por uma organização cívica ambiental. De uma maneira geral, verificou-se que os entrevistados representantes da população de Sines se encontram normalmente disponíveis para participarem de forma ativa e efetiva deste tipo de

⁷ O processo de licenciamento ambiental referente à implantação e expansões do Porto de Sines, incluindo os registros de participação de algumas partes interessadas nas audiências e consultas públicas, serão descritas nas seções 3.3.2 e 3.3.3, do Capítulo 3.

ação. Comparado com os dados do II Inquérito do Observa, sugerem uma maior intensidade da capacidade de ação popular em matéria de ambiente na região de Sines. Quando questionados sobre as razões da não participação nas questões ambientais, a maioria da amostra (66,7%) identificou a falta de tempo ou de oportunidade.

O direito de participação e o envolvimento das comunidades são por vezes muito restritos e quando acontecem, são pensados visando cumprir as formalidades do processo de licenciamento ambiental e não a efetiva consulta da comunidade local. Tal foi o caso da Usina Hidrelétrica de Belo Monte, implantada no Brasil, projeto em que a linguagem técnica nas audiências públicas impossibilitou a participação de leigos (Silva 2015). Feital, Brondízio e Ferreira (2019) apontam ainda que existem também conflitos sociais diretamente relacionados ao processo decisório e seus mecanismos de participação pública. Nesta perspectiva, os autores analisaram a relação entre os conflitos e a arena decisória no que diz respeito à ampliação do Porto de São Sebastião, megaprojeto de infraestrutura na cidade de São Paulo, no Brasil. Segundo os autores, após a proposta, as partes interessadas envolvidas nos âmbitos nacional, estadual e local se posicionaram em relação ao empreendimento e adotaram diferentes estratégias de ação, bem como estabeleceram alianças e oposições para defenderem seus interesses, por meios que não foram descritos pelos autores. Estes utilizaram materiais de audiências públicas, mídia e relatórios técnicos, além de entrevistas com as partes interessadas, divididas em dois grupos: o primeiro, que denominaram segundo “visões do mundo” como “Desenvolvimentista”, composto pelo empreendedor, representantes da Consultoria Ambiental e instituições governamentais; o segundo grupo, que denominaram “Desenvolvimento Sustentável”, foi composto por ONG ambientalistas, pela Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Turismo de São Sebastião, e grupos locais, como moradores, empresários do setor turístico, pescadores, trabalhadores portuários, dentre outros. Os dois grupos buscaram maximizar a sua influência sobre o resultado final do processo de licenciamento ambiental. Enquanto o grupo “Desenvolvimentista” tinha como objetivo o crescimento econômico a partir da ampliação do Porto, buscando restringir as discussões e dar seguimento ao processo decisório com menos tensões e maior agilidade, o grupo adepto ao “Desenvolvimento Sustentável” levantou propostas de alternativas ao modelo de aplicação, às definições dos impactos negativos do projeto e às medidas mitigadoras, bem como propostas de melhoria do processo participativo expondo insatisfação com sua organização, principalmente no que diz respeito às audiências públicas.

Figura 1.5. Panorama do processo decisório do Porto de São Sebastião



Fonte: Feital et al. (2019, 18).

A análise dos dados permitiu constatar uma grande insatisfação por parte do grupo “Desenvolvimento Sustentável” no que diz respeito ao procedimento do licenciamento ambiental, considerando a audiência pública como instrumento meramente formal e obrigatório para que o empreendedor conseguisse cumprir as etapas necessárias no processo de licenciamento. Apesar de as suas reivindicações terem sido parcialmente consideradas, e de ter sido elaborado um novo estudo dos impactos ambientais levando em conta alguns questionamentos, como resultado final, a decisão foi tomada sem ter em conta a consulta pública. Como resultado encontrado, os autores constataram o desentendimento das partes interessadas envolvidas, em relação à função do licenciamento ambiental, gerando frustração, desestimulação e descrédito.

Como aspecto positivo, Feital et al. (2019) apresentaram que, apesar de ainda conter falhas, o processo decisório foi importante e que os conflitos que surgiram diante da implantação do megaprojeto geraram uma mobilização da sociedade, um emponderamento dos grupos sociais contrários ao empreendimento que, apesar de não terem sido atendidos em totalidade das suas reivindicações, geraram mudanças. Os autores defendem a necessidade de melhoria na qualidade da participação tanto nas audiências públicas, quanto nos processos decisórios. Sugerem tornar as primeiras mais atrativas para todos os participantes, sem perderem suas funções de debates e apresentação de aspectos técnicos do projeto, possivelmente incorporando à negociação pontos político-normativos que constantemente são apresentados pelas partes interessadas, como por exemplo: a qualidade de vida, o modelo de

desenvolvimento, a credibilidade dos estudos de impacto ambiental e das decisões dos Órgãos Ambientais licenciadores, e ainda a influência da logística da audiência pública na participação.

Os estudos sobre o caso de Sines mostram que os registros de conflitos sociais iniciam-se logo após a implantação do Porto e do complexo industrial associado. Esta deu-se sem exigências de controle ambiental, pois as preocupações ambientais só começaram a ter relevo nas normas nacionais após a adesão de Portugal à Comunidade Econômica Européia, em 1986 (Barroqueiro 2014). Segundo Maly (2017), surgiram conflitos relacionados ao potencial impacto socioambiental, seus riscos e oportunidades, bem como decorrentes de desacordos sobre o sistema econômico-político ou aos modelos de crescimento esperados para a região.

Barroqueiro e Caeiro (2016) desenvolveram um estudo de caso holístico, com o intuito de conhecer melhor a realidade do entorno do Porto de Sines e seus aspectos sociais, a fim de indagar como e porquê existiram conflitos dentro da área do empreendimento. Assumindo que os conflitos sociais podem ser ocasionados por medo e incertezas, justificam a necessidade de conhecer a percepção da comunidade em relação aos problemas ambientais existentes no Concelho de Sines. Apresentaram um modelo de análise para a pesquisa empírica das razões para o conflito e das influências e racionalidades que determinam o comportamento de cada pessoa em relação ao ambiente. O modelo apresenta também os fatores considerados influentes sobre a disponibilidade da população e das indústrias localizadas em Sines para o diálogo (Figura 1.6).

Figura 1.6. Fatores da disponibilidade da população e da indústria de Sines para o diálogo



Fonte: Barroqueiro e Caeiro (2016, 108).

Em relação aos atores sociais, como conceitos fundamentais, considerou-se as atitudes ambientais, a percepção do risco, e os princípios e valores. Em relação às atitudes ambientais, quando questionados sobre o interesse nas questões ambientais, 100% da amostra se mostrou interessada. Já os entrevistados que tiveram envolvimento com assuntos ligados ao meio ambiente, corresponderam a 85% da amostra total. 67% dos entrevistados alegaram ter falta de tempo ou oportunidade de ter uma participação mais eficaz. Relativamente às percepções de risco no seu entorno, os resultados mostraram uma clara associação com os aspectos ambientais, tais como emissões atmosféricas das chaminés da fábrica (66%), eliminação de resíduos tóxicos no solo (47%), descarga de esgoto na praia (47%) e manchas de óleo na praia (41%). As principais preocupações entre os entrevistados também foram antropogênicas e associadas a atividades industriais: doenças causadas pela poluição do ar (88%), riscos industriais (88%) e contaminação do solo por resíduos industriais (75%). Todos os entrevistados apontaram a atividade industrial, e 97% as grandes empresas multinacionais, como as atividades potencialmente influentes na degradação ambiental em Sines. Em relação aos princípios e valores, os entrevistados mostraram baixa confiança nas organizações industriais (25%), em contraste com a confiança nos profissionais de saúde e especialistas científicos (91%) e nas autoridades locais (84%). Os resultados mostraram que do ponto de vista social e local na área de Sines, as proximidades com as instituições regionais são mais fortes.

Em relação às indústrias, considerou-se como parâmetro de análise a política empresarial e os modelos de comunicação externa. Sobre a política empresarial, os autores consideraram três dimensões de análise: Emocional, Instrumental e Ética. A dimensão emocional se refere à motivação para comunicar, e a análise de conteúdo constatou que os entrevistados se apresentaram disponíveis a serem envolvidos através do diálogo com a população local. A dimensão instrumental da comunicação externa reflete-se principalmente aos modelos de diálogo adotados pelas empresas. Os resultados obtidos mostraram que mais do que disponíveis, as empresas participantes já adotaram e implementaram processos de comunicação para dialogar com a população local, como a realização de eventos de portas abertas para escolas da região. A dimensão ética refere-se à comunicação como expressão de responsabilidade social corporativa. De uma forma geral, a análise dos dados mostrou que as empresas entrevistadas se dispõem a garantir uma comunicação clara e compreensível em relação à comunidade, e que acreditam que a transparência e proximidade entre a indústria e população são fundamentais (Barroqueiro e Caeiro, 2016).

Com base nos resultados do inquérito, os autores identificaram a necessidade da definição, pelas empresas, de uma política de transparência e compromisso, da utilização de competências técnicas especializadas, da produção de conteúdo de informações específicas, e de caracterização dos públicos. Em relação às plataformas de diálogo, ressaltam que apesar de as empresas estarem disponíveis para o diálogo com a população, as práticas de comunicação, de uma maneira geral, são realizadas com o intuito de promover a imagem corporativa. Algumas barreiras à implementação de plataformas de diálogo existem, principalmente por falta de tempo ou por medo de exposição à opinião pública, por parte da indústria. Os autores defendem a ideia de que as autoridades regionais e locais são importantes aliadas na implantação desse tipo de atividade, pois conhecem melhor a realidade local, bem como auxiliam e promovem a interação ambiental entre a população e a indústria.

1.5. Memória

O conceito de memória não apresenta um caráter sistematizado, nem mesmo no âmbito da psicologia que é a ciência que mais se dedica a esse tema, apresentando uma complexidade no que diz respeito à sua definição (Viana, 2006). O autor apresenta a ideia de que a memória é uma consciência virtual, que possui a lembrança como seu conteúdo e é ativada através de sua evocação. De acordo com Jedlowski (2001), a memória é também composta por uma complexa rede de atividades, e segundo o autor, as lembranças do passado são constantemente selecionadas, filtradas e reestruturadas, nunca retornando da mesma maneira pois são influenciadas pelas questões e necessidades atuais do indivíduo e da sociedade. Segundo Pollak (1992), a memória pode ser definida como um fenômeno individual, algo íntimo, específica de cada pessoa, porém, conforme pensamento de Maurice Halbwachs, também pode ser entendida como um fenômeno coletivo e social, “ou seja, como um fenômeno construído coletivamente e submetido a flutuações, transformações e mudanças constantes (Pollak, 1992, 201). O autor enfatiza também que os elementos que constituem a memória individual ou coletiva, são prioritariamente os acontecimentos vividos pessoalmente, seguido dos acontecimentos que denomina de “vividos por tabela”, que são aqueles vividos em grupo ou que fazem parte do coletivo a que a pessoa pertence. Além dos acontecimentos, a memória é constituída por pessoas ou personagens, que mesmo que sem conhecê-los indiretamente quase se transformam em conhecidos. Enfatiza ainda, que existem os lugares da memória, aqueles ligados a uma lembrança pessoal, como por exemplo um lugar de férias na infância, que foi marcante e permaneceu muito forte na memória da pessoa, ou a uma lembrança coletiva, como um monumento ou uma marca no território. A seletividade e mutabilidade da memória também são

citadas pelo autor, e são influenciadas pelo momento em que são articuladas, ou seja, “as preocupações do momento constituem um elemento de estruturação da memória” (Pollak, 1992, 204).

Para Gondar (2005), o conceito de memória social é complexo de ser definido e pelo fato de estar em constante processo de construção, é um conceito inacabado. De acordo com Schmidt e Mahfoud (1993), em estudo que relaciona a memória e a psicologia social, esta, busca compreender os fenômenos sociais a partir do ponto de vista do indivíduo, suas experiências e seu contexto sociocultural. Com isso, podemos considerar que existe uma relação entre memória e sociedade. Viana (2006) defende que a memória individual também é social; a memória individual é construída socialmente, pois os mecanismos de evocação de lembranças são de origem social. Um fator fundamental para a ativação da memória é o sentimento, tais como: o amor, o ódio, o ciúme, a inveja, o medo, a solidão, entre outros elementos. Segundo o autor, os sentimentos possuem uma formação social, pois apresentam potencialidades para tal, e não podem ser confundidos com emoções, pois não são reações momentâneas, mas sim formações mentais que possuem durabilidade e caracterizam a relação afetiva do indivíduo com outros indivíduos ou coisas. Outro fator de ativação da memória referido é a pressão social, quando a motivação é externa ao indivíduo.

Cabecinhas (2006) defende que o caráter social da memória é o resultado de vários fatores, tais como: o processo de recordar é social, pois quando a memória é evocada, a evocação é feita a partir do contexto; os pontos de referência de que cada indivíduo utiliza para codificar, armazenar e recuperar determinadas informações são definidos socialmente; e, finalmente,

(...) a memória individual não poderia existir sem conceitos, ideias, imagens e representações que são socialmente construídos e compartilhados. Ou seja, a memória de cada indivíduo é social no seu conteúdo (eventos, personagens, etc.) e no seu processo (codificação, armazenamento e recuperação da informação) (5).

A memória social é, assim,

(...) constituída pela integração de diferentes passados num passado comum aos membros de uma coletividade, referindo-se àqueles elementos da recordação individual que são comumente compartilhados pelo grupo, fornecendo as bases para a construção de uma significação coletiva (Peralta 2007, 19).

A memória individual pode ser entendida também como um ponto de convergência entre as diversas influências sociais que o indivíduo sofre e a forma particular em que o indivíduo articula essas influências (Schmidt e Mahfoud 1993). Segundo os autores, a memória coletiva, por outro lado, é representada pelo trabalho realizado por um determinado grupo social, onde são articuladas e localizadas as lembranças em quadros sociais similares. Além disso, aparece como uma ferramenta que restabelece a unidade de tudo aquilo que representou quebra ou ruptura dentro de um processo histórico e tende a estabelecer uma continuidade entre o que é passado e o que é presente. Assim, se pensarmos na memória como uma relação, transcendendo a oposição entre individual e social, surgem possibilidades de que a partir de uma nova situação ou um novo encontro, o passado possa ser relembrado ou reinventado. Sendo assim, a história individual ou coletiva de uma pessoa pode ser uma história vista de diferentes aspectos das suas relações (Gondar, 2008).

No que diz respeito ao megaprojeto Porto de Sines, Barroqueiro (2014) apresenta que um fator importante que foi constatado em seu estudo de caso, é o da existência de memórias em relação aos impactos ambientais causados pela implantação do empreendimento e sua relação com conflitos ambientais. Um dos resultados encontrados pelo autor, no inquérito realizado, foi que por parte da comunidade de Sines, os riscos ambientais “(...) estão bem presentes no quotidiano e na memória dos inquiridos, por isso, é expectável que estes apareçam mais frequentemente identificados como imagens ambientalmente mais chocantes” (Barroqueiro 2014, 71).

Em relação aos conceitos de memória e conflito, nas pesquisas realizadas, foram encontrados estudos que trataram sobre a memória e os conflitos bélicos, onde, por exemplo, Ribeiro e Ribeiro (2013), apresentaram o conceito de “pós-memória ou memória da segunda geração”, e Paez e Liu (2011) trouxeram a perspectiva sobre a memória coletiva de conflitos, onde citam a memória geracional, no que diz respeito a relatos dos antigos soldados sobre a segunda guerra mundial e outras guerras mais recentes, como um fator importante para a construção da memória coletiva nesse contexto. Porém, no que diz respeito ao objeto do presente estudo, não foram encontrados trabalhos que relacionassem o conceito de memória coletiva ou social como ferramenta para avaliar a percepção das partes interessadas em um contexto histórico de megaprojeto, principalmente em projetos em expansão, que é o caso dos Terminais do Porto de Sines, demonstrando assim, uma lacuna de conhecimento.

Capítulo 2. Problemática e metodologia do estudo

2.1. Problemática

O porto de Sines pode ser considerado um megaprojeto de infraestrutura, conforme tipologia sugerida por Lynch e Gellert (2003), de tipo pontual (LNEC, 2013 citado por Maltby 2017). Conforme definição de Flyvbjerg (2007), os megaprojetos são investimentos custosos e possuem capacidade de gerar elevados impactos sociais, ambientais e econômicos, e no caso do Porto de Sines não foi diferente. Barroqueiro (2014), Nave e Fonseca (2004), Rainho (2015), Teixeira (2017) trazem a percepção dos impactos paisagísticos urbanísticos, demográficos, sociais e econômicos na vida local.

Como veremos no Capítulo 3, a construção do Porto de Sines, na década de 70, iniciou-se quando Portugal vivia em um cenário político ditatorial, não fazia parte ainda da Comunidade Econômica Europeia e não existiam controles e leis ambientais, causando assim, consideráveis impactos socioambientais, e foi implementado de forma agressiva, desconsiderando e subestimando este ponto de vista, o que condiz com a “equação dos megaprojetos”, apresentada por Flyvbjerg (2007). Além disso, justamente pelo fato do Porto de Sines ser um conjunto de infraestruturas complexas e muito onerosas, e a expansão portuária necessitar de ser feita por etapas (Dekker et al. 2002), o empreendimento hoje em questão pode ser caracterizado como mais uma etapa de um megaprojeto expansivo, que já passou por diversas ampliações ao longo de sua história, possui capacidade de realizar novas expansões e está em vias de as fazer, e contribuiu e continuará a contribuir para transformações paisagísticas, sociais e ambientais na região.

O presente estudo entende como partes interessadas “pessoas, grupos ou organizações que podem impactar ou serem impactadas pelo projeto” (PMI 2008) e a própria comunidade (Clarkson 1995). O intuito em tratar sobre este conceito, é perceber como membros da comunidade, enquanto parte interessada, bem como representantes de grupos de interesse mais específicos no seu interior, recordam a implantação, operação e impactos do complexo portuário e industrial de Sines ao longo da sua história, e o diálogo (ou sua ausência) entre o GAS, a APS e a comunidade local – tendo em consideração que em contextos de megaprojetos, a participação da comunidade nos processos decisórios tende a ser muito limitada (Silva, 2015), e que, frequentemente, a falta de clareza de informações sobre o processo de licenciamento ambiental causa insatisfações, pressão psicológica sobre os moradores do entorno desses megaprojetos, bem como o sentimento de incerteza e desconfiança (Ascerald e Leroy 2011).

Devido aos conflitos sociais existentes ao longo do tempo, principalmente pelo fato das comunidades locais serem desconsideradas no processo decisório e sofrerem impactos diretos com a implantação do empreendimento (Maddaloni e Davis 2017), no contexto das ampliações do Porto de Sines é necessário entender o atual cenário em que se encontram as partes interessadas envolvidas, e qual o posicionamento delas, levando em consideração os parâmetros de poder, legitimidade e urgência na tipologia apresentada por Mitchell et al. (1997), face a como foi e está sendo conduzido o processo de licenciamento ambiental das atuais ampliações do Porto. Atendendo à já longa duração desse megaprojeto expansivo, entende-se que é importante, para isso, identificar como a memória da implantação do empreendimento, dos impactos e de processos de protesto e conflito passados influenciam a disposição de conflitos das partes interessadas locais na fase atual.

Os riscos ambientais causados pela poluição atmosférica e os seus efeitos na saúde, os riscos inerentes de resíduos tóxicos, contaminação do solo por resíduos industriais, descarga de esgoto na praia e manchas de óleo, são algumas das preocupações relatadas pela população de Sines em estudos anteriores (Nave e Fonseca 2004, Barroqueiro 2014). Levando em consideração que as populações que habitam próximas às indústrias possuem uma maior percepção dos riscos ambientais, e que as condições culturais, sociais e psicológicas dos indivíduos interferem também na sua percepção de risco, torna-se importante perceber através da memória, individual e coletiva, que conforme Pollak (1992), são estruturadas pelas preocupações momentâneas do indivíduo, se há percepção de riscos das partes interessadas locais e como essas memórias interferem no posicionamento em relação ao atual contexto estudado.

Por isso, tem-se como questão de investigação do presente estudo: como as memórias individuais e coletivas de experiências passadas desse megaprojeto (fases de implantação, construção e operação) e dos seus impactos socioambientais históricos se traduzem nas disposições de atores da população envolvente, enquanto partes interessadas, para a negociação preventiva de conflitos socioambientais? Para responder à essa questão foram traçados os seguintes objetivos:

Objetivo Geral: Estabelecer um panorama geral sobre as disposições das principais partes interessadas locais em relação à atual ampliação proposta pelo Porto de Sines, em relação com a memória das experiências vividas pelas comunidades locais, e aos impactos socioambientais existentes desde a sua implantação

Objetivos específicos:

- i) Identificar as memórias sociais dos impactos socioambientais e das manifestações de participação social anteriores, e das respostas obtidas por parte do empreendimento
- ii) Identificar as representações das principais partes interessadas em relação ao empreendimento na fase atual;
- iii) Compreender através de análise das memórias coletadas como estas afetam as expectativas e as disposições dos atores para o relacionamento com a APS, relativamente ao projeto de expansão do Porto de Sines.

2.2. Metodologia

O estudo iniciou-se por uma contextualização do caso, combinando a informação contida em alguns estudos já realizados sobre ele com a recolhida em fontes documentais escritas e videográficas (Capítulo 3). Seguidamente, diante do objetivo de compreender como as disposições existentes na comunidade em relação ao empreendimento previsto na atualidade, para um futuro próximo, assentam nas memórias e avaliações do processo, dos impactos socioambientais existentes desde a sua implantação e das situações passadas de protesto, foi escolhida a metodologia de pesquisa qualitativa, cujos resultados serão apresentados no Capítulo 4. A pesquisa qualitativa, através do contato direto com o público-alvo pretendido no estudo, permite ao pesquisador obter dados descritivos sobre pessoas, lugares, processos e interações, procurando compreender os fenômenos segundo a perspectiva dos sujeitos envolvidos (Godoy 1995a). A problemática foi operacionalizada em tópicos para a condução de entrevistas, a que foram associadas dimensões e descritores para a análise qualitativa e compreensiva de conteúdo, vários deles emergentes, indutivamente, da própria análise e interpretação dos discursos resultantes (Quadro 2.1).

Quadro 2.1. Tópicos para a recolha e quadro de análise

Tópicos	Dimensões de análise	Descritores para análise
Caracterização dos participantes e das suas relações com Sines e a região	Sociodemográfica	Sexo, idade, escolaridade Profissão Local de moradia atual
	Biográfica, relacionada a Sines e à região	Local de residência da família à data do nascimento Ano e circunstâncias de fixação em Sines ou na região (se diferente do nascimento)
Percepções de qualidade de vida (Sines e/ou Santo André e região) e dos efeitos do complexo portuário e industrial	Econômica, sociocultural, ambiental, urbanística e territorial	Memórias de tendências de mudança Memórias de episódios marcantes de mudança Emoções e sentimentos associados às memórias Fontes das memórias (pessoal, família, comunidade, documental, histórica) Identificação de fatores positivos ou negativos Atribuição de fatores positivos ou negativos ao complexo portuário e industrial
Relação entre o GAS / a APS e a comunidade	Protesto, conflito e negociação	Memórias de tendências de protesto, conflito e negociação Memórias de episódios marcantes de protesto, conflito e negociação Emoções e sentimentos associados às memórias Fontes das memórias (pessoal, família, comunidade, documental, histórica) Avaliação dos resultados
	Comunicação	Tendências de evolução da comunicação Avaliação de pontos fortes e fracos na comunicação Oportunidades/ propostas de melhorias na comunicação e diálogo com a comunidade
Expectativas e disposições sobre a expansão do Porto	Avaliação e participação no processo de Licenciamento Único Ambiental	Avaliações da informação pública sobre os projetos e os impactos Participação na Consulta Pública Expectativa de resultados da Consulta Pública
	Percepção sobre os atuais projetos	Expectativas sobre os impactos positivos e negativos da expansão Redução versus compensação dos impactos negativos Avaliação de relação de forças e capacidade de influenciar processo Disposições para protesto e conflito Disposições para diálogo, negociação e prevenção de conflito

Para seleccionar as pessoas participantes, tomou-se por base os trabalhos científicos realizados na região, registros de imprensa, bem como os estudos ambientais inerentes ao empreendimento em questão. Optou-se por incluir pessoas residentes em Sines ou em Vila Nova de Santo André, envolvidas em atividades cívicas e culturais locais, que foram identificadas através de pesquisa documental ou indicadas pelas primeiras entrevistas. Foi inicialmente decidido incluir representantes dos pescadores locais, das escolas de *surf* da região, da indústria turística, da Administração do Porto de Sines (APS) e da Câmara Municipal de Sines. Contudo, os repetidos contatos com representantes do Turismo local, da área de comunicação e relações públicas da APS e da Câmara Municipal de Sines não tiveram retorno.

O conjunto realizado de participantes foi finalmente composto por seis pessoas, três homens e três mulheres, com idades nas faixas etárias de entre 30 e 69 anos, residentes em Sines ou em Santo André. Todos são portugueses, tendo um deles nascido em Angola. Três são residentes sem ligação atual a organizações de partes interessadas, um dos quais com experiência recente de participação em órgão autárquico; uma é funcionária da APS em área funcional não ligada às relações com a comunidade, um é dirigente de uma associação de pescadores e um é o proprietário de uma das escolas de *surf* mais próximas da área de expansão do Porto (Anexo 3).

Como já ficou referido, a técnica de recolha de informações foi a entrevista. Segundo Quivy e Campenhoudt (2005), caracteriza-se pelo contato direto entre o investigador e seus interlocutores. Através deste método, é possível recolher informações permitindo analisar o sentido que os entrevistados dão às suas práticas e às situações, como por exemplo suas interpretações de acontecimentos, das suas próprias experiências, incluindo a reconstituição de experiências ou de acontecimentos do passado, na forma de relatos orais. O relato oral, segundo Schmidt e Mahfoud (1993), pode ser utilizado como uma importante ferramenta para se acessar as memórias de experiências dos indivíduos, permitindo analisar traços comuns ou divergentes entre elas. Foram, assim, realizadas seis entrevistas semiestruturadas com base em um guião de tópicos pré-definidos (Anexo 1), de aplicação flexível e adaptável ao decurso da conversa. A estratégia de condução das entrevistas foi a de deixar cada entrevistado/a elaborar o seu próprio discurso, de modo a obter-se também informações imprevistas. O guião foi dividido em quatro grupos de tópicos visados pelas perguntas:

1. Caracterização individual, percurso de vida do/as entrevistado/as e a sua ligação com as cidades de Sines e de Vila Nova de Santo André;

2. Avaliação da qualidade de vida local e dos impactos do complexo portuário e industrial;

2.1. Relatos de memórias, pessoais ou coletivas, sobre as principais mudanças locais ao longo dos anos e sobre episódios que considerassem mais importantes e marcantes dessas mudanças;

2.2. Percepção sobre os impactos positivos e negativos que o complexo portuário e industrial trouxe para a qualidade de vida na região ao longo dos anos, e sobre as reações da comunidade a esses impactos.

3. Avaliação sobre as relações do Gabinete da Área de Sines e da Administração do Porto de Sines com a comunidade local, a sua evolução ao longo dos anos, e possíveis sugestões de melhorias.

4. Conhecimento, e como foi obtido, opinião e expectativas sobre os atuais projetos de expansão, possíveis impactos negativos ou positivos, possibilidade de conflitos e formas de preveni-los.

As três entrevistas com os participantes ligados às partes mais diretamente interessadas foram mais especialmente direcionadas, através da condução da conversa nos grupos 2. a 4. do guião, para as suas lembranças de conflitos e protestos passados e o seu envolvimento, pessoal e/ou das organizações de que são membros, seus posicionamentos em relação a esses empreendimentos, experiência de participação nas consultas públicas e opinião sobre as medidas compensatórias de possíveis impactos negativos constatados ao longo do processo de licenciamento único ambiental, e as suas disposições para protestarem e/ou negociarem sobre questões eventualmente avaliadas como prejudiciais e objeto de apreensão ou de protestos.

As entrevistas foram previamente agendadas e realizadas em videoconferência, entre março e novembro de 2001, tendo tido duração média aproximada de uma hora. Toda/os entrevistada/os foram esclarecida/os sobre o objetivo da investigação e da utilização das informações, o nível de confidencialidade e garantia de anonimato, tendo declarado expressamente o seu consentimento através de uma declaração (Anexo 2), que foi recolhido em gravação áudio. Com sua autorização, as entrevistas foram gravadas e depois transcritas. Para assegurar a anonimização e confidencialidade foi utilizada a letra E para designar o/as entrevistado/as, seguida do número de ordem das entrevistas (Anexo 3). Além dos nomes, nos casos do/as entrevistado/as que solicitaram anonimato foram também eliminados das

transcrições e da caracterização individual quaisquer pormenores que, isoladamente ou combinados, pudessem permitir a sua identificação.

Realizou-se então, a análise de conteúdo, que é “um instrumental metodológico que se pode aplicar a discursos diversos e a todas as formas de comunicação, seja qual for a natureza do seu suporte” (Godoy, 1995b, 23), do tipo categorial, ou seja, uma análise temática, interpretada de forma compreensiva e indutiva, que segundo (Guerra, 2006, 61) permite “uma grande capacidade de interpretação ou inferência por parte do investigador”.

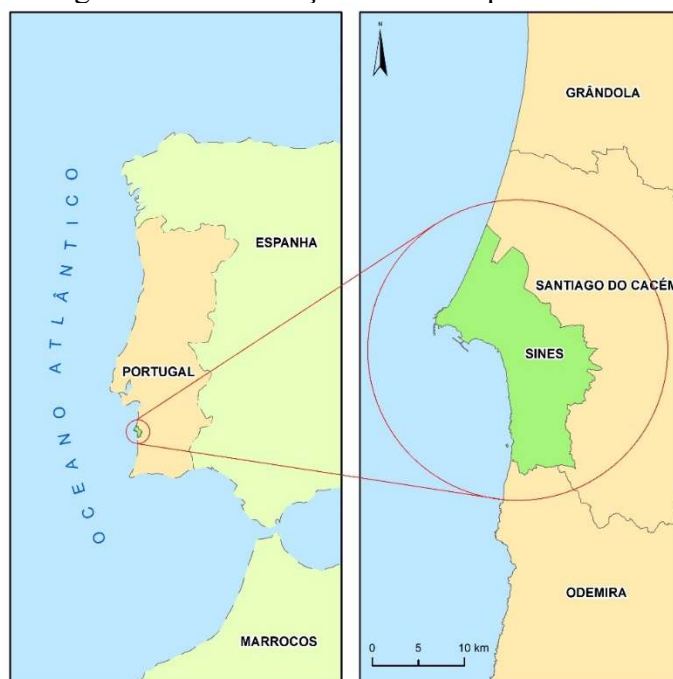
Por ter sido realizado em um período pandêmico, a autora do presente estudo teve que permanecer ausente de Portugal a maior parte do período da pesquisa, e a principal limitação encontrada foi a dificuldade de adaptá-lo à realidade mundial e realizá-lo *online*, sem contatos físicos nem deslocamentos ao terreno, não permitindo assim o contato direto e a realização de entrevistas *in loco*, o que provavelmente dificultou o acesso a algumas partes interessadas inicialmente previstas e relevantes para o estudo e impossibilitou obter entrevistas com as mesmas, especialmente no que diz respeito a representantes da Câmara Municipal de Sines e representantes da indústria turística. O fato de terem sido utilizadas plataformas *online* foi um fator impeditivo na realização de entrevistas com algumas pessoas que identificadas na faixa etária acima dos 75 anos, que não se sentem confortáveis, ou não são familiarizadas com este tipo de ferramenta, num contexto onde a memória pessoal sobre um megaprojeto que teve início na década de 70 torna-se relevante. Outras dificuldades encontradas foram em relação à interação com os entrevistados, em determinadas entrevistas realizadas, e pelo fato de serem *online*, que condicionou o desenrolar e a qualidade das entrevistas. Outro fator limitante foi a qualidade da *internet* dos entrevistados ou o volume de voz durante as entrevistas, dificultando a compreensão de alguns trechos das falas dos entrevistados e a transcrição das entrevistas faladas com o português de Portugal.

Capítulo 3. Contextualização do caso

3.1. Caracterização da área de estudo

Sines é uma cidade portuguesa, do distrito de Setúbal, região do Alentejo e sub-região do Alentejo Litoral, composta pelos municípios de Alcácer do Sal, Grândola, Odemira, Santiago do Cacém e Sines. O município de Sines está localizado no litoral de Portugal Continental, e conforme a Figura 3.1, tem como concelhos limítrofes os de Santiago do Cacém (a Norte e Este) e Odemira (a Sul). Tem uma área territorial de 203,30 km² com uma população residente de 14.200 habitantes, segundo os resultados preliminares dos Censos de 2021 (INE 2021a), e tinha uma densidade populacional de 67,4 hab./km², no ano de referência de 2020 (INE 2021b).

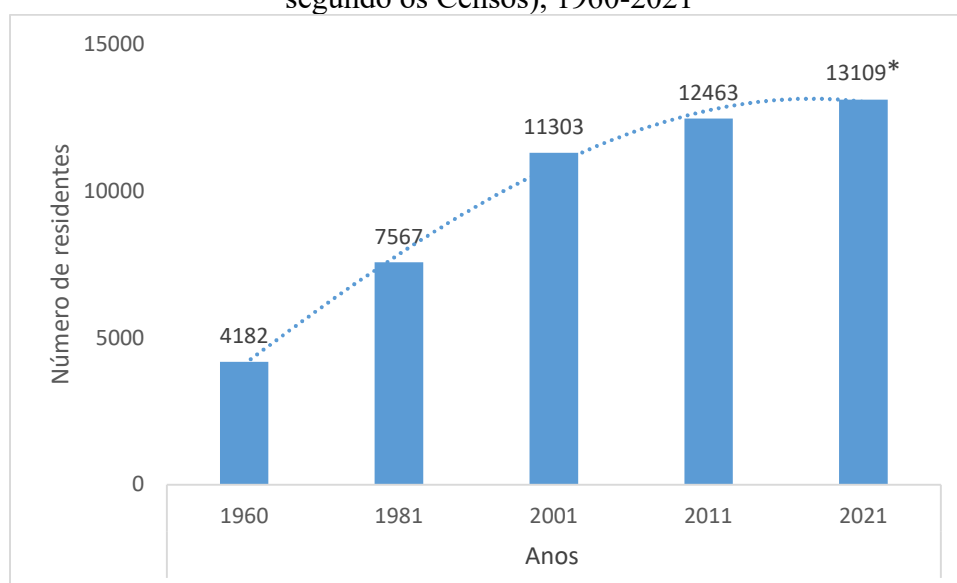
Figura 3.1. Localização do município de Sines



Fonte: Desenho de Felipe Zuccolotto, sobre Google Earth (2020).

Como mostra o gráfico na Figura 3.2, a evolução da população residente na localidade de Sines teve uma tendência de crescimento, com acréscimo populacional de 8.281 habitantes entre os anos de 1960 e 2011, mais forte entre 1960 e 2001 e com tendência para abrandar e estagnar daí até à atualidade (Pordata/ INE 2015; INE 2021a).

Figura 3.2. Crescimento populacional da Vila/Cidade de Sines (população residente segundo os Censos), 1960-2021



Fonte: Pordata / INE (2015), INE (2021a).

* 2021: Resultados provisórios. O valor está sobrestimado, pois respeita ao total da Freguesia de Sines. Como termo de referência, em 2011 a Freguesia tinha mais 537 residentes do que a Cidade.

Segundo CMS (2021), com a implantação do complexo portuário e industrial, entre os anos de 1972 e de 1981 a população do Concelho de Sines cresceu 92%, pois recebeu famílias de todo o país e de portugueses regressados das ex-colônias da África. Anteriormente à implantação do Porto Industrial, Sines era uma vila de pescadores, que sofreu impactos diretos dessa implantação: “Rapidamente a histórica vila de pesca se transformou no Porto mais importante da Península Ibérica a nível industrial e comercial” (Teixeira 2017, 52). Com isso, os pescadores foram obrigados a desocupar o local que estavam habituados a utilizar na sua atividade, por conta da construção do Porto e seus Terminais.

Por outro lado, a cidade de Sines como centro urbano não estava preparada para suportar as necessidades dos funcionários do Complexo Industrial, bem como o crescimento das infraestruturas industriais e portuárias (Rainho 2015). Nesse contexto, o governo decidiu criar uma nova urbanização, no Concelho vizinho de Santiago do Cacém, com o intuito de promover uma melhor qualidade de vida aos novos trabalhadores de Sines, proporcionando novos espaços residenciais (Teixeira 2013). Como havia dificuldade em alojar os trabalhadores vindos de outras regiões, a criação do Centro Urbano de Santo André, também conhecido como Vila Nova de Santo André e que se tornou cidade em 2003, foi um importante apoio nesse sentido, (Bastos, Dias, Baptista e

Batista 2012). Nos últimos Censos, a freguesia de Santo André contou com 10.326 residentes (INE 2021). A maioria destes está concentrada no núcleo urbano onde se situa a sede. Conforme a Figura 3.3, a distância entre Sines e Vila Nova de Santo André é de aproximadamente 13 km.

Figura 3.3. Localização de Sines e Vila Nova de Santo André



Fonte: Desenho de Felipe Zuccolotto, sobre Google Earth (2020).

3.2. Contexto histórico da implantação e expansão do complexo portuário e industrial de Sines

Quando se trata da história do complexo portuário e industrial de Sines, é interessante entendermos também em qual contexto político se encontrava Portugal antes, durante e depois da sua implantação. De acordo com MNE (2021), no dia 28 de maio de 1926, houve um golpe militar que pôs fim a primeira República Portuguesa que teve início em 1910, e deu-se início ao período de ditadura militar no país, que terminou com a aprovação da Constituição de 1933. A partir daí, foi instaurado o Estado Novo, um regime autoritário, corporativista e de partido único dominado pela figura de António de Oliveira Salazar, que governou o país durante quase cinquenta anos. Marcello Caetano, sucessor de Salazar após o falecimento deste em 1968, defendia alguma modernização da economia e da industrialização portuguesa. As ambições do “marcelismo” no domínio da

política econômica buscavam acentuar as práticas de planejamento, na tentativa de ultrapassar o protecionismo interno e externo, e na abertura de negociações internacionais (Rollo 2007).

A economia local de Sines assentava predominantemente na pesca e da agricultura, e a vila tinha então uma infraestrutura simples (APS e Universidade de Évora, 2017; Figuras 3.4 e 3.5).

Figuras 3.4 e 3.5. Baía de Sines aproximadamente em 1950 e na década de 70



Fonte: Rainho (2015, 30) e APS e Universidade de Évora (2017), respectivamente.

Nesse contexto político, de acordo com APS e Universidade de Évora (2017), no ano de 1971 houve levantamentos, por parte do governo, de hipóteses para a construção de um Porto, tendo como opções de localização Alcochete, Setúbal, Sines ou Sagres. Esse empreendimento tinha o objetivo de criar infraestruturas de base e serviços de apoio que otimizassem os custos de fabricação com o intuito de desenvolver um mercado mais competitivo no âmbito internacional. Sines acabou sendo a localização escolhida, principalmente devido às águas profundas da sua costa, que apresentavam condições ideais para a atracagem de navios de grande calado (CMS 2021a).

Nessa época foi delimitada a área de Sines, com aproximadamente 400 km² e houve a criação do Gabinete da Área de Sines (GAS). Nesse mesmo ano, iniciaram-se os planos para a construção desta área, onde inicialmente se pensava em construir um Porto Petrolífero e de Minerais (APS e Universidade de Évora 2017). E foi no início da década de 70 que Sines sofreu um choque em todos os níveis de vida, pois o governo de Marcello Caetano resolveu criar um grande complexo portuário e industrial, com o objetivo de fomentar a independência de Portugal em setores como o energético e o de transformação de matérias-primas. A implantação deste complexo alterou de forma significativa a paisagem humana do Concelho, passando a ser uma zona predominantemente industrial,

criando uma grande pressão urbanística e sobre as infraestruturas (CMS 2021a). Rainho (2015) enfatiza que de uma área originalmente de caráter rural e florestal, com a implantação do complexo e com a construção de suas estruturas portuárias e industriais, Sines passou a se desenvolver e a traçar novas vias de acesso, com sucessivas alterações da costa.

Após a celebração de um acordo de comércio livre com a Comunidade Econômica Europeia em 1972, apostou-se na renovação da estratégia industrial, e ocorreu a criação do Pólo de Sines e a promulgação da Lei do Fomento Industrial (Rollo 2007). Com o intuito de construir um Porto Industrial e um Terminal Oceânico, criou-se em 1973 um *Master Plan* de Sines, que tinha dentre os objetivos, fomentar a implantação de outros empreendimentos, contribuindo para um desenvolvimento harmonioso do Complexo Portuário, através da criação de centros urbanos que se apresentaram necessários para suportar a concentração populacional resultante do seu desenvolvimento, instalação e operação, bem como seus respectivos equipamentos sociais (APS e Universidade de Évora 2017), como foi o caso da já mencionada criação de Vila Nova de Santo André.

A crise do petróleo em 1973 fez com que o projeto não fosse concretizado com a escala inicialmente prevista (CMS, 2021a). Entretanto, a construção do novo Porto iniciou-se em 1974, e compreendia as seguintes estruturas: um Molhe Oeste, com cerca de 2025 metros e três postos de acostagem, um Terminal de produtos refinados, um porto de construção, um setor de carga geral e o Molhe Sul, que servia para proteger o setor de carga geral e de base ao futuro Terminal Mineraleiro. Já o Molhe Oeste (Figuras 3.6 e 3.7) foi projetado para proteger um conjunto de Terminais (Petroleiro, Petroquímico e o de Carga geral) das fortes ondulações marítimas (APS e Universidade de Évora 2017). Justamente naquele ano, mais precisamente no dia 25 de abril, ocorreu em Portugal um importante acontecimento político denominado de “Revolução dos Cravos”, onde o país teve a liberdade e a democracia de volta, ocasionando a queda do governo de Marcello Caetano (MNE 2021).

Figuras 3.6 e 3.7. Construção do Molhe Oeste em 1974



Fonte: APS e Universidade de Évora (2017).

Apesar de o nível médio de rendimentos do Concelho ter crescido de forma significativa, os pescadores e os pequenos e médios proprietários agrícolas foram prejudicados. Os pescadores, por terem sofrido uma pressão ambiental sobre os recursos marinhos, e os proprietários de terrenos pelas expropriações (CMS 2021a).

O documentário RTP (1974) foi dedicado às repercussões da atividade do GAS na vida das populações locais, depois da Revolução dos Cravos. Em relação aos pescadores, mostra relatos de insatisfação com o governo da época, bem como da destruição da costa e falta de segurança nas docas:

Enquanto a classe marítima pensava que iam fazer um porto de abrigo como prometeram, só se tem visto é destruir [...] aqui só se tem visto é só maldade e mais nada, não se vê aqui benefício nenhum para a classe marítima [...] a praia aqui começaram a destruir, como destruíram lá o porto marítimo que a gente tinha para agasalhar os barcos. Estes barcos [...] têm que fugir daqui. A maior parte não são barcos em condições e têm que se deslocar para Setúbal ou para Sesimbra. De maneira, que são todas essas ofertas que o Sr. Marcello Caetano vem fazer à classe marítima (Pescador não identificado, 01':20" – 02':17").

O mesmo documentário mostra também o relato do Sr. José Manuel Viana da Silva, membro do Movimento Democrático de Sines na época, que dizia que antes do GAS se instalar na região, a Câmara Municipal de Sines tinha projetos de urbanização em andamento e que com a chegada do GAS, deixou de ter autonomia e muitos projetos deixaram de ser executados. Destaca que havia um projeto de construção de um bairro de 94 casas, que tinha o objetivo de abrigar as populações de bairros degradados, e que o GAS utilizou as 51 casas já construídas para locação de funcionários do Gabinete e

operários das empreitadas de construção do Porto, que em sua maioria tinham nacionalidade italiana e espanhola, deixando a população local desabrigada (02':55" – 04':15"). Além disso, mostra a insatisfação de moradores locais, que viviam em situação de miséria, com casas em más condições.

O que tenho a dizer é que o 25 de abril ainda não chegou aqui a Sines, porque se não fosse o Gabinete para aqui ter vindo, nós já podíamos estar em casas em condições e estar a criar os meus filhos em sítios bons. Estou a viver em uma cabana, quase a cair-me em cima, porque o Gabinete tomou conta do terreno que era para mandar fazer as casas para esta gente das barracas, e para uma casa boa, a pagar uma renda elevada, eu não posso porque meu marido é pescador e nem sempre ganha para isso (Moradora não identificada, RTP 1974, 06':11" – 06':36").

Outra questão delicada que traz RTP (1974) é a da insatisfação, das queixas e dos sentimentos de proprietários agrícolas, no que diz respeito ao processo de expropriação. De uma forma geral, os moradores, em sua maioria idosos, alegavam que recebiam cartas do GAS com convite de ida ao Gabinete, e propostas de compra dos terrenos e casas, e se houvesse contestações eram ameaçados e pressionados com as intimações através de mais cartas, e em última instância, se não chegassem em um acordo amigável, o valor final determinado pelo Tribunal era na maioria das vezes, muito menor do que o solicitado e em alguns casos muito menor que a proposta inicial do GAS, deixando os proprietários e com o sentimento de que tinham sido roubados e enganados. Nas palavras de um expropriado não identificado:

Eu com medo entreguei amigavelmente, e já fez um ano [...] e até hoje nunca mais fecharam conta [...] (10':03" – 10':16"). [...] roubaram-se aquilo, enganaram-me [...] e agora como do quê? Já estou aqui quase a comer conta por conta. E isso não é triste? Um homem já com 78 anos feitos, já para 79. Acham isto bonito? Porque se acham isto bonito, eu não acho (17':48" – 18':08").

O Sr. José Manuel Vieira da Silva alegava ainda que, mesmo quando os moradores aceitavam o processo de forma amigável, recebendo menos do que pretendiam, o GAS os intimava a sair das casas com rapidez, utilizando a força e ameaças (RTP 1974, 27':03" – 27':13").

Mais de 30 anos depois, um programa apresentado pela jornalista La Salette Marques (RTP 2008) reportava que ainda havia processos em curso para reaver terras, sendo que era preciso pagar para retomar o que se tinha perdido, muitas pessoas não podiam mais fazê-lo, pois já haviam falecido, e algumas suicidaram-se por não suportarem a ideia de terem perdido os bens de uma vida para o Estado (18':25" – 18':38").

Na sequência do histórico do complexo, após o final das obras do Molhe Oeste e em fase de conclusão do Terminal Petrolero, a Secretaria de Estado do Planeamento nomeou um novo grupo de trabalho para administrar e explorar os empreendimentos do Porto de Sines, até então da responsabilidade do GAS (APS e Universidade de Évora 2017). E foi em 1977, através do Decreto-Lei nº 508/77 de 14 de dezembro,⁸ que se criou a Administração do Porto de Sines (APS), com nomeação oficial em junho de 1978. Como um marco relevante da história da construção do Porto, refiram-se as fortes tempestades que ocorreram entre os anos de 1978 e 1979, provocando graves danos no Molhe Oeste, que teve que ser reconstruído anos mais tarde (APS e Universidade de Évora 2017). De acordo com a mesma fonte, a operação do Porto iniciou-se em 1978, com a entrada do primeiro navio para teste do Terminal Petrolero em Exploração do Molhe Oeste.

O início da década de 80 foi marcado pela intensificação das tensões sociais em Sines, mediante a uma crise económica instalada, justamente na fase inicial de funcionamento do complexo portuário e industrial. Isso fez com que o mesmo fosse apelidado de “Elefante Branco” (CMS, 2014 citado por Barroqueiro, 2014), expressão conotando um empreendimento megalómano e fracassado. A reportagem já citada da RTP (2008) refere que a proximidade com o complexo trouxe alguns problemas para a população, e cita especificamente a explosão do navio espanhol “Campéon”, que ocorreu em 1980. Segundo Bernardo (2020), este acidente ambiental foi um dos maiores que aconteceram em Sines. O navio estava atracado no Terminal Petrolero de Sines e teve uma explosão a bordo, no dia 15 de agosto de 1980, matando e ferindo diversos tripulantes. Ressalta-se que nesta data se comemora a festa de Nossa Senhora das Salas, que é a padroeira dos pescadores de Sines e a santa com maior culto popular local (CMS, 2021b).

⁸ <https://dre.pt/dre/detalhe/decreto-lei/508-1977-279587>

De acordo com Bernardo (2020), o ocorrido provocou um pânico geral na população, que ficou observando o ocorrido. Ainda hoje, uma das hélices do Petroleiro se encontra exposta na Avenida Vasco da Gama em Sines, como homenagem aos que faleceram no acidente comemoração do evento (Figuras 3.8 a 3.11).

Figuras 3.8 a 3.11. Imagens da explosão do petroleiro “Campéon” em 1980, e hélice do navio exposta na cidade como monumento comemorativo



Fonte: Cabo de Sines, in Bernardo (2020).

Quase trinta anos depois, contudo, o Sr. Manuel Coelho Carvalho, então Presidente da Câmara de Sines, quando questionado em entrevista à RTP (2008) se imaginava Sines sem o Porto e sobre o que este viera mudar em Sines, declarou:

Não. O Porto é o motor do desenvolvimento da cidade, do Concelho e da Região Alentejo. [...] Este Porto transformou radicalmente o Concelho. Portanto, nós tínhamos uma cidade, um Concelho rural e piscatório na década de 60 com 75% da população no setor primário e hoje, em 2008, temos um Concelho urbano, industrializado com uma população de setor primário de 7%, do setor industrial com mais de 30% e setor terciário com 62% da população, e com níveis de vida superiores a qualquer cidade do Alentejo (RTP 2008, 01':34" – 01':42" e 07':22" – 08':07").

Os diversos episódios de acidentes ambientais e de poluição industrial na região ao longo do tempo, como por exemplo a descarga de efluentes na Costa Norte de Sines, ocasionaram o aumento das insatisfações da população e fizeram com que ocorressem mobilizações sociais de protesto (CMS, 2021). Segundo o Sr. Francisco do Ó Pacheco, porta-voz da Comissão Promotora das Comemorações do 25º Aniversário da Luta Contra

a Poluição em Sines, em entrevista para a RTP (2007), relatou que os comerciantes locais e os pescadores do Concelho realizaram a “Greve Verde”, como forma de protesto contra o lançamento de efluentes provenientes da Refinaria e da Petroquímica do Complexo, da Petrogal, diretamente ao mar, ocasionando a poluição marítima que se refletia no cheiro e sabor do peixe capturado na região. Através do bloqueio ao Porto Industrial, exigiram o início do funcionamento de uma Estação de Tratamento de Águas Residuais (ETAR). Segundo reportagem da RTP na época,

[...] o 28 de maio de 1982 vai ficar na história da memória portuguesa na realização da primeira paralisação verde, isto é, contra a destruição da vida, da natureza. Sines está quase completamente paralisada, apenas meia dúzia de estabelecimentos abriram as suas portas. No mar o peixe começa a morrer, e já é rejeitado tanto na lota quanto no mercado, pelo seu sabor a petróleo, esclareceram pescadores e consumidores (RTP 1982, 00’:03” – 00’:30”).

Em 1986, o GAS foi extinto e a APS assumiu as atividades de planeamento e construção, além da exploração portuária, tendo sido construído o Molhe Leste. No ano seguinte, foram concluídas as obras de construção do Terminal de Descarga de Carvão e em 1988, foram desenvolvidos estudos com o intuito de integrar o respectivo Terminal ao de cargas gerais, conhecido como Terminal Multipurpose (APS e Universidade de Évora 2017).

RTP (2008) faz referência a uma matéria realizada em junho de 1988, que relatava a explosão de um depósito que pertencia à APS e continha combustível da Petrogal, que provocou a morte de dois funcionários; e segundo RTP (1990), em 1990, ocorreu mais um acidente ambiental que se denominou de “maré negra”, causada pelo derrame de crude do navio Theogenitor. De acordo com APS (2019), neste mesmo ano foram realizadas as obras de reabilitação do Molhe Oeste e em 1992, a exploração do Terminal Multipurpose (Figura 3.12) foi concedida em regime de serviço público.

Figura 3.12. Terminal Multipurpose em 1992



Fonte: APS e Universidade de Évora (2017).

Ainda em 1992, a população e Sines se manifestou contra a possível construção de uma central de incineração de resíduos tóxicos e perigosos associada ao complexo. De acordo com RTP (1992), a incineradora poderia vir a ser instalada próxima às refinarias de petróleo, e teve forte oposição da população quando recebeu a notícia, afirmando a repórter que:

[..] em Sines a notícia caiu como uma bomba, para a população já basta de poluição, chega ao fumo das chaminés das refinarias lançam sem parar. Em Sines ninguém quer ouvir falar em resíduos tóxicos (0':23" – 0':32"),

e segundo uma moradora não identificada na mesma reportagem:

[...] só vem dar poluição e acabar de estragar a nossa vila que já está estragada com a poluição que nós aí temos das fábricas, das refinarias e de tudo isto. Temos dias que não podemos abrir as janelas de manhã com o cheiro (0':15" – 0':28").

Francisco do Ó Pacheco, Presidente da Câmara Municipal na época, também se posicionou contra a instalação em Sines, demonstrando apoio à população local (RTP, 1992). Noutra reportagem, poucos anos depois, a RTP (1994a) relatava a criação de uma Comissão de Luta contra a instalação da central de incineração, solicitando à Ministra do Ambiente e Recursos Naturais, Teresa Patrício Gouveia, que removesse Sines na lista de possibilidades consideradas para a implantação da central, ameaçando repetir os protestos da Ponte de 25 de Abril.⁹ O protesto contra a implantação da incineradora contou com a

⁹ Alusão ao protesto popular contra o aumento das portagens da Ponte 25 de Abril, único acesso rodoviário direto da margem Sul do Tejo à cidade de Lisboa, que bloqueou o trânsito na ponte em 24 de junho de 1994. Uma intervenção violenta das forças policiais contra manifestantes ocasionou vários feridos, alguns graves, com elevado dano político para o Governo.

participação de toda a população de Sines e com o apoio da Câmara Municipal (RTP, 1994b):

Temos o Porto Nacional, temos a unidade de refinação nacional, a nossa Refinaria, temos a Central Termoelétrica de Sines que é um terço da produção de energia deste país. Portanto, esse é o nosso sacrifício, que significa perda de qualidade de vida, significa poluição, significa os sacrifícios de praias [...] (Francisco do Ó Pacheco, Presidente da Câmara Municipal de Sines, 00':36" – 00':54").

RTP (1994c) relata que a Comissão de Luta contra a construção de incineradora em Sines buscou apoio na Greenpeace espanhola e em um cientista alemão para fomentar o debate sobre a incineradora de resíduos tóxicos, com o intuito de explicar os perigos das incineradoras de resíduos industriais.

Regressando às ampliações do complexo portuário, em 1994 foram concluídas as obras do Porto de Pesca, contendo um novo cais, armazéns de comerciantes e de aprestos (Figura 3.13), e em 1995 iniciou o funcionamento do Porto de Recreio Náutico (Figura 3.14) (APS e Universidade de Évora, 2017).

Figuras 3.13 e 3.14. Porto de Pesca reconstruído e Porto de Recreio Náutico, em 1994 e 1995, respectivamente



Fonte: APS e Universidade de Évora (2017).

Neste mesmo ano, a população de Sines presenciou mais um acidente no Complexo. Segundo RTP (1994c), ocorreu uma explosão na refinaria da Petrogal, empresa que na época já atuava há 16 anos no Complexo, e a definiu como sendo a de maior proporção já registrada nesse período de tempo, pois provocou ferimentos em 11 funcionários, 7 deles com queimaduras graves. O Presidente da Câmara Municipal, também coordenador dos Serviços Municipais de Proteção Civil, não foi informado sobre o incidente, tendo o comunicado oficial por parte da Refinaria acontecido somente 3 horas

depois do ocorrido, uma falha de comunicação institucional que provocou indignação local.

Foi em 1999 que o Governo decidiu implantar no Porto um terminal de descarga de gás natural liquefeito (Terminal GNL) e um Terminal de Contentores em águas profundas, denominado Terminal XXI.¹⁰ Além disso, foram realizados trabalhos de ampliações do Terminal Multipurpose (APS e Universidade de Évora, 2017). O projeto de execução da implantação do Terminal de Contentores foi aprovado neste mesmo ano, no processo de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) n.º 558. A 1ª e a 2ª fases de implantação foram executadas, respetivamente entre 2000 e 2003 e entre 2009 e 2012 (NEMUS 2014a). Já em 2000, iniciaram-se as obras de expansão do Porto para leste, com o prolongamento do Molhe Leste, do Terminal GNL e do Terminal XXI. No ano de 2001, prolongou-se o Cais Sul do Porto de pesca (APS e Universidade de Évora 2017).

Em 2002, com a elaboração do Plano Estratégico do Porto de Sines, a APS passa a ter o modelo de *Landlord Port Authority*, ou seja, a infraestrutura do Porto passa a ser provida pelo Governo, e o setor privado fica responsável pelo fornecimento de superestrutura e pela realização das operações portuárias, por meio de concessões (Rocha, Safara, Reis, e Pino 2016). Em 2003, como referido, foi concluída a primeira fase do Terminal XXI, com a construção do cais, terraplenos, dragagem, molhe de proteção e acessibilidades rodo-ferroviárias. Também foram concluídas as acessibilidades à Zona de Atividades Logísticas de Sines (ZALSINES) e ao Porto de Recreio Náutico de Sines. Ainda no mesmo ano, entrou em exploração o Terminal de GNL, e em 2004, o Terminal XXI (Figuras 3.15 e 3.16). Já em 2005, foram construídas as Infraestruturas da ZALSINES e do Porto de Recreio Náutico de Sines (APS e Universidade de Évora 2017).

Figuras 3.15 e 3.16. Terminal de Contentores (Terminal XXI) em 2004 e primeiro navio em operação



Fonte: APS e Universidade de Évora (2017).

¹⁰ O detalhamento do processo de licenciamento do Terminal XXI será descrito na seção 3.3.2.

Em 2006, continuavam os relatos da população de Sines e as insatisfações em relação aos maus cheiros provocados pelas atividades industriais do Complexo, que demonstram preocupação em relação à saúde (SicNotícias 2006):

Eu sinto um ardor muito grande nos olhos, sinto que é um cheiro, penso ao peixe podre, e de noite há dias que não se pode quase respirar (Fernanda Ferreira, moradora, 01’’:37’ – 01’’:41’’).

[...] Dizem que as roupas escurecem, que o cheiro se entranha nas casas mesmo com portas e janelas fechadas. São óxidos de enxofre e azoto, e partículas de metais pesados. As chaminés e alguns sistemas de drenagem propagam estes derivados de hidrocarbonetos que são tóxicos. Ao Ministério do Ambiente cabe a tarefa de penalizar quem foge à regra neste Complexo Industrial que foi instalado há 30 anos sem estudos ambientais. (Repórter não identificada, 02’’:13’’ – 02’’:36’’).

Entre 2007 e 2013, foram realizadas diversas expansões, entre elas: a segunda expansão Leste do Porto, a construção do Edifício Logístico A9 (ZALSINES), a conclusão da fase 1B do Terminal XXI (cais, terraplenos, dragagem e molhe de proteção), a conclusão da construção do 3º tanque do Terminal GNL, e a conclusão da segunda fase da ampliação do Molhe Leste, numa extensão de 400 m (APS e Universidade de Évora 2017). Ressalta-se que a conclusão da fase 1B do Terminal XXI resultou de um investimento de cerca de 78 milhões de Euros por parte da PSA Sines (empresa vinculada ao Porto de Singapura), a qual assinou com a APS contrato de concessão do referido Terminal, em setembro de 1999, por um período de 30 anos (TVI, 2012). Segundo este artigo de imprensa, “Trata-se de uma obra considerada pela APS como fundamental para a melhoria da acessibilidade marítima ao Terminal XXI, ao garantir condições de abrigo e de operacionalidade, através do aumento da proteção marítima e da regularização dos fundos”.

A ampliação do Molhe Leste do Terminal XXI, que corresponde à terceira fase da ampliação do referido Terminal, motivou em fevereiro de 2015 um protesto simbólico da comunidade de surfistas de Sines, que se reuniu na praia de São Torpes com a palavra de ordem “Salvar São Torpes” (Figura 3.17), com o objetivo de alertar as entidades competentes para alternativas que impedissem o desaparecimento do areal e das ondas da praia (CMTV 2015).

Esta praia é muito especial, tem condições muito particulares, existência de areal, as ondas perfeitas, acessibilidade, a temperatura da água. São coisas muito especiais. Nós com este evento pretendemos realmente informar que isto pode-se tudo perder (Flávio Jorge, da Escola de Surf do Litoral Alentejano, 0':56" – 01':16").

Figura 3.17. Protesto simbólico realizado pela comunidade surfista de Sines em 2015



Fonte: Luís Guerreiro para CM (2015).

Em março de 2015 concluiu-se a obra da segunda fase do Terminal XXI, em agosto do mesmo ano, realizaram-se os trabalhos de dragagem e regularização de fundos e em junho de 2016, concluiu-se o cais *feeder* do mesmo Terminal, com 200 metros (APS e Universidade de Évora 2017). As Figuras 3.18 a 3.23 mostram recortes da sucessão das estruturas e ampliações feitas no Porto de Sines no período de 1974 a 2015, mostrando a contínua dinâmica expansiva do megaprojeto. Após observar as imagens e diante do histórico de construções realizadas, percebemos que a economia do Porto de Sines inicialmente apresentava uma vocação energética (Terminal Petroleiro e Petroquímico). Com o passar dos anos, deu-se uma diversificação das atividades, com a adição do Terminal Multipurpose (granéis sólidos e cargas geral) e as concessões do Terminal XXI e do Terminal GNL (Rocha et al. 2016).

Figura 3.18. Projeto do Molhe Oeste em 1974

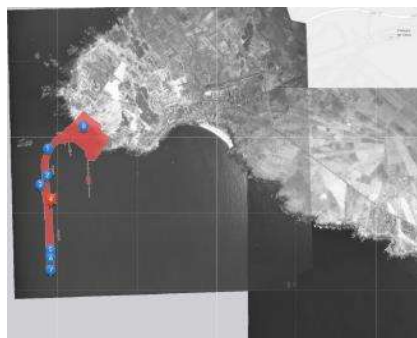


Figura 3.19. Molhe Oeste, Terminal Petroleiro, Molhe Leste, Terminal Multipurpose, Porto de Pesca e Porto de Recreio Náutico em 1998

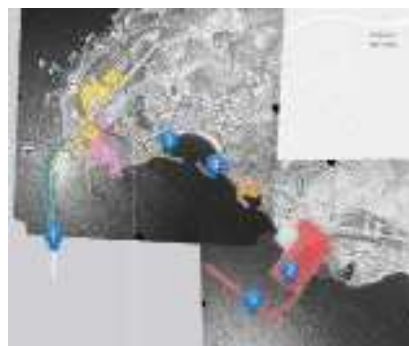


Figura 3.20. Ampliação do Terminal Multipurpose em 1999

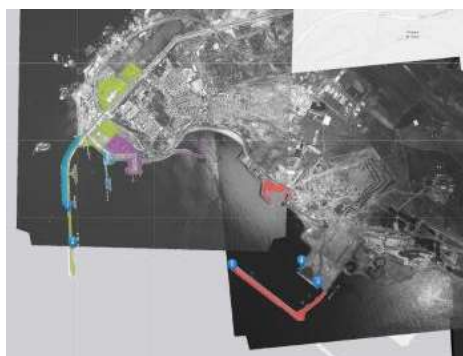


Figura 3.21. Molhe Leste, Terminal GNL, Terminal XXI (Fase 1) e ZALSINES em 2003



Figura 3.22. Estrutura do Porto em 2013



Figura 3.23. Terminal XXI (Fase 2) em 2015



Fonte: APS e Universidade de Évora (2017).

O Porto de Sines e a sua Zona Industrial e Logística de retaguarda, com mais de 2.000 hectares, são atualmente uma plataforma logística de âmbito internacional com capacidade para receber os grandes atores dos setores marítimo-portuário, industrial e logístico. De acordo com a Administração do Porto de Sines e do Algarve (APS 2019), o

Porto de Sines possui características específicas que asseguram uma capacidade de expansão a longo prazo, pois é livre de pressões urbanas e dispõe de um ordenamento de referência. Além disso, possui águas profundas, é líder nacional na quantidade de mercadorias movimentadas e apresenta condições naturais ímpares na costa portuguesa para acolher todos os tipos de navios. É o principal porto na fachada ibero-atlântica, a principal porta de abastecimento energético do país (petróleo e derivados, carvão e gás natural) e posiciona-se já como um importante porto de carga geral/contentorizada com elevado potencial de crescimento para ser uma referência ibérica, europeia e mundial. A sua acessibilidade é feita de forma terrestre e possui um plano de evolução rodoviário-ferroviário que servirá de suporte para suas projeções futuras de crescimento. O Terminal XXI já dispõe de conexões diretas com as redes nacionais ferroviárias, incluindo o corredor Atlântico da Rede Transeuropeia de Transportes. Em relação aos projetos de crescimento, encontra-se em execução um plano de expansão e evolução de acessos ferroviários, denominado “Plano de Investimentos em Infraestruturas – Ferrovia 2020”, que permitirá garantir a correta intermobilidade para as demandas nacionais e internacionais, com ligação direta na região de Madrid, na Espanha (APS, 2019). As ampliações previstas para o Terminal XXI serão detalhadas na seção 3.3.

Conforme descrito na seção 1.4, o estudo de Barroqueiro e Caeiro (2016) mostrou interesse generalizado dos entrevistados nas questões ambientais, com percepções de risco no seu entorno associados a aspectos ambientais e a atividades industriais. Em relação às empresas, os resultados mostraram disponibilidade e já a adoção de processos de comunicação para dialogar com a população local e disposição para garantir uma comunicação clara e compreensível.

3.3. O projeto atual de ampliação

3.3.1. As expansões projetadas e os impactos estimados

A atual estrutura do Porto, como já foi dito anteriormente, apresenta um grande potencial de ampliações e em julho de 2019, o governo português aprovou a continuação da expansão do Terminal XXI (Fases 3 e 4) e o lançamento, em outubro desse ano, de concurso público para a construção de um novo terminal de contentores, o Terminal Vasco da Gama (Figura 3.24), com previsão de um investimento de 1.189 milhões de euros, totalmente privado, através de concessão, e manterá o modelo de gestão portuária do tipo *Landlord Port*.

Figura 3.24. Ilustração da localização da Zona Industrial e logística de Sines, das construções existentes em 2020 no Porto de Sines e as previstas para o futuro



Fonte: Desenho de Felipe Zuccolotto, sobre Google Earth (2020).

O plano de ampliação do terminal XXI prevê a expansão de 804 metros de cais e 18 hectares de terraplenos e edifícios, que serão construídos de forma faseada. As obras tiveram início em janeiro de 2021, com previsão de término em dezembro de 2022. Ao serem concluídas, o Terminal XXI passará a dispor de uma frente de cais de 1.750 metros, 19 pórticos de cais e 60 hectares de terraplenos. Com isso, será reforçada a posição de Sines como um dos principais portos do sul da Europa e a contribuição direta e indireta da empresa PSA Sines para o crescimento econômico da Região do Alentejo Litoral e na economia nacional (Minderico 2020).

Com um investimento privado de 642 milhões de euros, o Terminal Vasco da Gama terá uma capacidade de movimentação anual de 3,5 milhões de TEU,¹¹ um cais com 1.375 metros de comprimento, com 3 posições de acostagem simultânea dos maiores navios do mundo e irá aumentar a capacidade de movimentação do porto para três milhões de TEU. Estima-se que a sua construção gere um impacto econômico de 524 milhões de euros, representando 0,28% do Produto Interno Bruto (PIB) e 0,33% do Valor Acrescentado Bruto (VAB) português. Além disso, prevê-se que o novo Terminal gerará 1.350 postos de trabalho diretos na fase de exploração e a ampliação do Terminal já existente, terá cerca de 4.600 novos postos de trabalho, se considerados os efeitos diretos,

¹¹ TEU: medida internacional que equivale a um contêiner de 20 pés.

indiretos e induzidos. Em termos diretos, prevê-se a criação de 900 novos postos de trabalho (Marítimo 2019; Silva 2019).

O concurso foi prorrogado, sendo que segundo a administração portuária, citada por T&N (2021), o adiamento foi devido à pandemia, que criou um contexto desfavorável para esses tipos de negociações e pelas incertezas mundiais. Na espera do lançamento de um novo concurso, mais adaptado ao contexto atual e mais flexível, o Terminal Vasco da Gama permanece com seu processo de implantação paralisado. A previsão inicial era que o novo Terminal já viesse a estar em operação no ano de 2027.

3.3.2. Processo de Licenciamento Único Ambiental das 3ª e 4ª fases do Terminal XXI

Seguem abaixo os detalhamentos referentes ao processo de Licenciamento Único Ambiental (LUA) de cada um destes projetos de expansão portuária, tendo como principal fonte de dados os estudos ambientais licenciados pela Agência Portuguesa do Ambiente (APA). O LUA tem seu regime aprovado pelo Decreto Lei nº 75/2015,¹² com o objetivo de simplificar os procedimentos dos regimes de licenciamento ambientais, regulando o procedimento de emissão do Título Único Ambiental (APA, 2021c). Em relação aos empreendimentos de carácter potencialmente poluidores, como é o caso dos projetos em questão, os mesmos são submetidos ao regime de Prevenção e Controlo Integrados da Poluição (PCIP), que aborda de forma integrada, regras para evitar ou reduzir as emissões atmosféricas, na água e no solo, bem como a produção de resíduos em determinadas atividades (APA, 2021d).

O processo de LUA do projeto denominado “Expansão do Terminal de Contentores do Porto de Sines (TXXI) (3ª e 4ª fases)” teve como proponente e licenciador a Administração dos Portos de Sines (APS), com início no ano de 2014 (Processo de Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) nº 2773) (APA 2021a). O Estudo de Impacte Ambiental (EIA) foi feito pelo Consórcio NEMUS – Gestão e Requalificação Ambiental, Lda. / HIDROMOD, Modelação em Engenharia, Lda., e a sua elaboração ocorreu no período entre os meses de dezembro de 2013 e maio de 2014, com aditamento publicado em outubro de 2014 (NEMUS 2014a, 2014b).

O relatório de síntese do EIA (NEMUS 2014a) correspondeu ao projeto de execução da 3ª fase de expansão do cais e terraplenos, bem como projeto do molhe e regularização dos fundos, e ao estudo prévio da 4ª fase de expansão do cais e terraplenos.

¹² Decreto-Lei nº 75/2015: <https://dre.pt/dre/detalhe/decreto-lei/75-2015-67185043>

Segue no Quadro 3.1, a descrição do projeto, sua respectiva fase de expansão e etapa do licenciamento, e quantitativo total em metros.

Quadro 3.1. Descrição do projeto de expansão do TXXI e quantitativo de expansão, segundo as fases e etapas de licenciamento

Descrição do Projeto	Fase de expansão/ Etapa do licenciamento	Quantitativo de expansão total (m)
Expansão do cais de acostagem e aterro	3ª fase – Prévio	1.350
	4ª fase – Prévio	1.800
Ampliação do Molhe Leste e regularização dos fundos	3ª fase - Execução	500
	4ª fase - Execução	500

Fonte: NEMUS (2014a).

No capítulo sobre a “Caracterização do Ambiente afetado pelo projeto”, NEMUS (2014a) apresenta 12 fatores de aprofundamento, nos quais serão enfatizados os de hidrodinâmica e regime sedimentar, qualidade da água e sedimentos, qualidade do ar, ecologia, paisagem e socioeconomia. A APA solicitou elementos adicionais e em outubro de 2014 foi apresentado um aditamento do estudo inicial datado, de junho de 2014 (NEMUS 2014b). Dentre os complementos solicitados, pode-se citar o “quadro síntese de impactos (não residuais)” concretizando os impactos para os diferentes fatores socioambientais supracitados, para a 3ª e 4ª fase do projeto. A APA solicitou também que fossem inseridas diversas informações na caracterização da socioeconomia local, dentre as quais pode-se citar a análise demográfica, complementação da atividade de turismo e lazer na praia de São Torpes, visto que foi citada somente a atividade *surf* como impactada, e a atividade econômica piscatória da região, dada a sua importância e coexistência com a atividade a ser licenciada (NEMUS 2014b).

Em relação aos impactos na hidrodinâmica e regime sedimentar, o estudo não prevê impactos significantes na fase de construção, no que diz respeito à agitação marítima e sedimentar. Já na fase de exploração, o estudo aponta que a variabilidade sedimentar tende a ser acentuada durante os episódios de mais energia, quando a ação das ondas causa a remoção seletiva e temporária de grande parte das partículas arenosas (Quadro 3.2).

Quadro 3.2. Quadro síntese dos impactos (não residuais) identificados da expansão do TXXI na hidrodinâmica e regime sedimentar, segundo as fases

Fatores ambientais	Fase do projeto	Identificação do impacto	Fase de implementação	Sentido valorativo	Magnitude	Duração	Âmbito espacial	Grau de significância
Hidrodinâmica e regime sedimentar	3.ª	Alteração do clima de agitação marítima e do regime sedimentar	Exploração	Positivo	Fraca	Permanente	Local	Pouco significativo
		Alteração das condições para a prática de surf	Exploração	Negativo	Fraca	Permanente	Local/Regional	Pouco significativo
	4.ª	Alteração do clima de agitação marítima e do regime sedimentar	Exploração	Positivo	Média	Permanente	Local	Pouco significativo a significativo
		Alteração das condições para a prática de surf	Exploração	Negativo	Média	Permanente	Local/Regional	Pouco significativo a significativo

Fonte: NEMUS (2014b, 20).

No que diz respeito à qualidade da água e sedimentos, se prevê impactos na fase de construção, principalmente pelas interferências oriundas do aumento de dispersão de partículas sólidas, durante a obra propriamente dita. Em relação à qualidade dos sedimentos, não se prevê nenhum tipo de impacto. Já na fase de exploração, enfatiza-se que a qualidade da água pode sofrer impactos na variação de temperatura (Quadro 3.3).

Quadro 3.3. Quadro síntese dos impactos (não residuais) identificados da expansão do TXXI na qualidade da água e sedimentos, segundo as fases

Fatores ambientais	Fase do projeto	Identificação do impacto	Fase de implementação	Sentido valorativo	Magnitude	Duração	Âmbito espacial	Grau de significância
Qualidade da água e sedimentos	3.ª	Alteração na qualidade da água	Construção	Negativo	Fraca	Temporário	Local	Pouco significativo
		Alteração na qualidade da água	Exploração	Negativo	Fraca	Permanente	Local	Pouco significativo
	4.ª	Alteração na qualidade da água	Construção	Negativo	Fraca	Temporário	Local	Pouco significativo
		Alteração na qualidade da água	Exploração	Negativo	Fraca	Permanente	Local	Pouco significativo

Fonte: NEMUS (2014b, 21).

Em relação à qualidade do ar, prevê-se na fase de obra, impactos negativos, diretos, decorrente da emissão de partículas em suspensão e indiretos, associados ao aumento de ozono troposférico, porém prováveis, temporários e de magnitude média. Na fase de exploração, os impactos serão provenientes do aumento do tráfego marítimo e rodoviário, bem como das operações de logística e gestão de espaço portuário, que aumentarão a emissão de gases de combustão e o risco de fugas acidentais de emissões de poluentes atmosféricos. Ressalta-se que a emissão de poluentes primários percussores do ozono troposférico, torna os efeitos mais relevantes e segundo o estudo, prevê um impacto de magnitude relevante, além de ser um efeito cumulativo, dado ao fato de que o projeto em questão se encontra em um contexto regional de instalação portuária e industrial. Uma outra fonte possível de impacto, é proveniente de derrames acidentais de materiais armazenados e geridos pela atividade portuária, como por exemplo, os materiais voláteis (Quadro 3.4).

Quadro 3.4. Quadro síntese dos impactos (não residuais) identificados da expansão do TXXI na qualidade do ar, segundo as fases

Fatores ambientais	Fase do projeto	Identificação do impacto	Fase de implementação	Sentido valorativo	Magnitude	Duração	Âmbito espacial	Grau de significância
Qualidade do ar	3. ^a	Emissão de gases de combustão e de partículas, favorecendo ainda a formação de ozono troposférico	Construção	Negativo	Média	Temporário	Local	Pouco significativo
		Aumento de emissões de gases de combustão e de partículas	Exploração	Negativo	Média	Permanente	Local	Pouco significativo
	4. ^a	Emissão de gases de combustão e de partículas, favorecendo ainda a formação de ozono troposférico	Construção	Negativo	Média	Temporário	Local	Pouco significativo
		Aumento de emissões de gases de combustão e de partículas	Exploração	Negativo	Média	Permanente	Local	Pouco significativo

Fonte: NEMUS (2014b, 22).

Na ecologia, prevê-se na fase de construção impactos diretos de perda e modificação no habitat em ambiente aquático, mortalidade de fauna bentônica ou demersal, bem como impactos indiretos, como a poluição dos habitats marinhos e perturbação das comunidades faunísticas. Já na fase de exploração, o estudo prevê aumento da pressão antrópica e aumento do confinamento da área marinha próximo ao Porto. Como impactos diretos, prevê-se a continuidade das modificações das comunidades faunísticas marinhas, e impactos indiretos, como poluição dos habitats marinhos devida às ações relacionadas às atividades portuárias e aumento da probabilidade de dispersão de espécies marinhas não indígenas, como por exemplo através da descarga de água de lastro (Quadros 3.5 e 3.6).

Quadro 3.5. Quadro síntese dos impactos (não residuais) identificados da expansão do TXXI na ecologia, na 3^a fase

Fatores ambientais	Fase do projeto	Identificação do impacto	Fase de implementação	Sentido valorativo	Magnitude	Duração	Âmbito espacial	Grau de significância
Ecologia	3. ^a	Perda ou modificação de habitats aquáticos	Construção	Negativo	Média	Permanente	Local	Significativo a muito significativo
		Mortalidade da fauna aquática	Construção	Negativo	Média	Temporário	Local	Significativo
		Poluição dos habitats marinhos	Construção	Negativo	Fraca a forte	Temporário a Permanente	Local a regional	Pouco a muito significativo
		Perturbação das comunidades faunísticas	Construção	Negativo	Fraca	Temporário	Local	Pouco significativo
		Modificação das comunidades faunísticas marinhas	Exploração	Negativo	Fraca	Permanente	Local	Pouco significativo
		Poluição dos habitats marinhos	Exploração	Negativo	Fraca a forte	Temporário a Permanente	Local a regional	Pouco a muito significativo
		Dispersão de espécies marinhas não-indígenas	Exploração	Negativo	Forte	Permanente	Local a regional	Significativo

Fonte: NEMUS (2014b, 24).

Quadro 3.6. Quadro síntese dos impactos (não residuais) identificados da expansão do TXXI na Ecologia, na 4ª fase

Fatores ambientais	Fase do projeto	Identificação do impacto	Fase de implementação	Sentido valorativo	Magnitude	Duração	Âmbito espacial	Grau de significância
Ecologia	4.ª	Perda ou modificação de habitats aquáticos	Construção	Negativo	Média	Permanente	Local	Significativo a muito significativo
		Mortalidade da fauna aquática	Construção	Negativo	Média	Temporário	Local	Significativo
		Poluição dos habitats marinhos	Construção	Negativo	Fraca a forte	Temporário a Permanente	Local a regional	Pouco a muito significativo
		Perturbação das comunidades faunísticas	Construção	Negativo	Fraca	Temporário	Local	Pouco significativo
		Modificação das comunidades faunísticas marinhas	Exploração	Negativo	Fraca	Permanente	Local	Pouco significativo
		Poluição dos habitats marinhos	Exploração	Negativo	Fraca a forte	Temporário a Permanente	Local a regional	Pouco a muito significativo
		Dispersão de espécies marinhas não-indígenas	Exploração	Negativo	Forte	Permanente	Local a regional	Significativo

Fonte: NEMUS (2014b, 25).

No que diz respeito à paisagem, na fase de obra prevê-se interferência de maquinaria e veículos pesados, causando degradações visuais temporárias. Já na fase de exploração, com a presença e funcionamento do Terminal de Contentores e do Molhe Leste, o impacto visual será significativo e negativo na paisagem. Outros impactos listados, caracterizados como temporários, são da presença dos navios de grande porte. O estudo indica que com o passar do tempo, os impactos iniciais serão reduzidos com a habituação das pessoas à estrutura. Na implantação da 4ª fase, prevê impactos mais acentuados, dada a maior presença de estruturas dissonantes (NEMUS, 2014a) (Quadros 3.7 e 3.8).

Quadro 3.7. Quadro síntese dos impactos (não residuais) identificados da expansão do TXXI na paisagem, na 3ª fase

Fatores ambientais	Fase do projeto	Identificação do impacto	Fase de implementação	Sentido valorativo	Magnitude	Duração	Âmbito espacial	Grau de significância
Paisagem	3.ª	Impactes ao nível estrutural/funcional da paisagem	Construção	Negativo	Fraca	Temporário	Local	Pouco significativo e significativo
		Impacte visual dos estaleiros	Construção	Negativo	Fraca	Temporário	Local	Muito pouco significativo
		Impacte visual do molhe	Construção	Negativo	Fraca	Temporário	Local	Significativo
		Impacte visual do cais/plataforma/terrapleno	Construção	Negativo	Fraca	Temporário	Local	Pouco significativo e significativo
		Impacte visual da regularização dos fundos	Construção	Negativo	Fraca	Temporário	Local	Muito pouco significativo
		Impactes ao nível estrutural/funcional da paisagem	Exploração	Negativo	Fraca	Permanente	Local	Pouco significativo e significativo
		Impacte visual do molhe	Exploração	Negativo	Fraca	Permanente	Local	Pouco significativo
		Impacte visual do cais/plataforma/aterro	Exploração	Negativo	Fraca	Permanente	Local	Pouco significativo e significativo
		Impacte visual dos contentores	Exploração	Negativo	Entre fraca e média	Permanente	Local	Pouco significativo e significativo
		Impacte visual dos pórticos	Exploração	Negativo	Média	Permanente	Local	Significativo

Fonte: NEMUS (2014b, 26).

Quadro 3.8. Quadro síntese dos impactos (não residuais) identificados da expansão do TXXI na paisagem, na 4ª fase

Fatores ambientais	Fase do projeto	Identificação do impacto	Fase de implementação	Sentido valorativo	Magnitude	Duração	Âmbito espacial	Grau de significância
Paisagem	4.ª	Impactes ao nível estrutural/funcional da paisagem	Construção	Negativo	Fraca a média	Temporário	Local	Significativo
		Impacte visual dos estaleiros	Construção	Negativo/	Fraca	Temporário	Local	Muito pouco significativo
		Impacte visual do molhe	Construção	Negativo	Fraca	Temporário	Local	Significativo
		Impacte visual do cais/plataforma/terrapleno	Construção	Negativo	Fraca	Temporário	Local	Significativo
		Impacte visual da regularização dos fundos	Construção	Negativo	Fraca	Temporário	Local	Muito pouco significativo
		Impactes ao nível estrutural/funcional da paisagem	Exploração	Negativo	Fraca a média	Permanente	Local	Significativo
		Impacte visual do molhe	Exploração	Negativo	Fraca	Permanente	Local	Pouco significativo
		Impacte visual do cais/plataforma/aterro	Exploração	Negativo	Fraca	Permanente	Local	Significativo
		Impacte visual dos contentores	Exploração	Negativo	Entre fraca e média	Permanente	Local	Significativo
		Impacte visual dos pórticos	Exploração	Negativo	Média	Permanente	Local	Significativo

Fonte: NEMUS (2014b, 26).

De uma maneira geral, em relação à socioeconomia local, os autores fazem uma abordagem mais voltada à caracterização da economia local, do que propriamente em relação à população. No capítulo da “Avaliação dos Impactos Ambientais”, o relatório apresenta como impacto positivo a geração de emprego de forma direta e indireta, e descreve detalhadamente os impactos negativos sobre a atividade de *surf* local e o posicionamento dos proprietários das escolas de *surf* da região: Costa Azul, Litoral Alentejano e Kalux. Enfatizam que por decorrência do empreendimento, em fases anteriores, a onda “Kirra” deixou de existir, e que a expansão prevista causará a extinção também da onda denominada “Apocalipse”. Dessa forma, consideraram “muito significativos” os efeitos para a prática do *surf* e de outros desportos de ondas na praia de São Torpes. Apresentaram ainda como efeitos negativos indiretos prováveis impactos no comércio, na restauração e nos alojamentos locais (NEMUS, 2014a). Ao final das complementações feitas, os autores não previram impactos significativos na pesca local e para os demais banhistas da praia de São Torpes (NEMUS 2014b) (Quadros 3.9 e 3.10).

Quadro 3.9. Quadro síntese dos impactos (não residuais) identificados da expansão do TXXI na socioeconomia, na 3ª fase

Fatores ambientais	Fase do projeto	Identificação do impacto	Fase de implementação	Sentido valorativo	Magnitude	Duração	Âmbito espacial	Grau de significância
Socioeconomia	3.ª	Criação direta e indireta de emprego	Construção	Positivo	Forte	Temporário	Local/Regional (tipicamente)	Significativo
		Animação da atividade económica (e.g. restaurantes)	Construção	Positivo	Média	Temporário	Local	Significativo
		Melhor posicionamento competitivo do Terminal XXI no contexto dos portos de <i>transshipment</i> do Mediterrâneo	Exploração	Positivo	Forte	Permanente	Nacional	Significativo
		Dinamização do setor exportador nacional	Exploração	Positivo	Fraca	Permanente	Regional/Nacional	Pouco significativo
		Criação direta de 300 postos de trabalho	Exploração	Positivo	Forte	Permanente	Local/Regional	Muito significativo
		Deterioração das condições para a prática de <i>surf</i> e outros desportos de ondas em São Torpes, com previsível perda de postos de trabalho e faturação nas escolas existentes	Exploração	Negativo	Forte	Permanente	Local	Significativo
		Deslocalização das gaiolas flutuantes da aquacultura existente	Exploração	Negativo	Média	Temporário	Local	Pouco significativo

Fonte: NEMUS (2014b, 29).

Quadro 3.10. Quadro síntese dos impactos (não residuais) identificados da expansão do TXXI na socioeconomia, na 4ª fase

Fatores ambientais	Fase do projeto	Identificação do impacto	Fase de implementação	Sentido valorativo	Magnitude	Duração	Âmbito espacial	Grau de significância
Socioeconomia	4.ª	Criação direta e indireta de emprego	Construção	Positivo	Forte	Temporário	Local e Regional (tipicamente)	Significativo
		Animação da atividade económica (e.g. restaurantes)	Construção	Positivo	Média	Temporário	Local	Significativo
		Melhor posicionamento competitivo do Terminal XXI no contexto dos portos de <i>transshipment</i> do Mediterrâneo	Exploração	Positivo	Forte	Permanente	Nacional	Significativo
		Dinamização do setor exportador nacional	Exploração	Positivo	Fraca	Permanente	Regional/Nacional	Pouco significativo
		Criação direta de 300 postos de trabalho	Exploração	Positivo	Forte	Permanente	Local/Regional	Muito significativo
		Deterioração das condições para a prática de <i>surf</i> e outros desportos de ondas em São Torpes, com previsível perda de postos de trabalho e faturação nas escolas existentes	Exploração	Negativo	Forte	Permanente	Local	Muito significativo

Fonte: NEMUS (2014b, 30).

NEMUS (2014a) apresenta também medidas de mitigação para cada impacto negativo avaliado no estudo, objetivando buscar alternativas para potencializar os impactos positivos. Referente aos impactos citados em relação à socioeconomia, o relatório prevê na fase de construção, priorizar a mão de obra e os fornecedores locais,

adquirindo produtos e serviços junto de empresas instaladas em Sines e em Santiago do Cacém. No que diz respeito especificamente à comunidade de *surf* local, prevê um mecanismo compensatório para as três escolas de *surf* instaladas na praia de São Torpes, logo após o resultado das primeiras monitorizações relativas à efetiva significância dos impactos causados pela expansão prevista. NEMUS (2014a) conclui que, apesar de o empreendimento estar inserido em uma área industrial já muito artificializada, mesmo próxima de zonas sensíveis e de um cenário socioeconômico delicado, considera que o projeto apresenta um potencial de impacto negativo limitado e minimizável, e que é contrabalançado pelos impactos positivos, como por exemplo a criação de empregos a nível local, regional e nacional.

De acordo com o resumo não técnico do estudo (NEMUS 2014c), de uma forma geral, os impactos negativos residuais na fase de exploração são classificados, na maioria dos casos, como pouco significativos. Os considerados significativos foram os relacionados com os efeitos na hidrodinâmica e regime sedimentar, que irão impactar na altura das ondas da praia de São Torpes, porém com um grau de significância incerto. Após a implantação dos novos Terminais, apresenta um potencial de alterações a longo prazo nas condições fisiográficas e na paisagem da praia de São Torpes, que irá trazer impactos negativos à economia local associada às práticas de *surf*.

Na sequência do processo de licenciamento ambiental, a Consulta Pública relativa ao empreendimento durou 20 dias úteis, no período de 19 de novembro a 15 de dezembro de 2014. Foram registrados quatro pareceres, provenientes das seguintes partes interessadas: da Câmara Municipal de Sines (CMS), da Associação de Armadores de Pesca Artesanal e do cerco do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina (AAPACSACV), da associação Salvem o Surf (SOS), e do cidadão Carlos Gamito (APA 2014b).

Através da Declaração de Impacte Ambiental (DIA), emitida em março de 2015, foi possível perceber o posicionamento da APA em relação aos pareceres emitidos durante a Consulta Pública. APA (2015), apresenta como resposta aos questionamentos feitos pelo representante da pesca e ao representante do *surf* local, o reconhecimento das preocupações apresentadas no que diz respeito aos impactos das respectivas atividades, mas considera pouco significativo quando comparado aos impactos positivos e econômicos que o empreendimento em questão pode trazer à região e ao país. Reconhece ainda lacunas no EIA, conforme referido pela CMS, e a necessidade de implementação de estudos, bem como de medidas específicas de mitigação de alguns impactos. Ressalta-

se que houve registro também de preocupações em relação à qualidade ambiental, mais especificamente à qualidade da água. Em relação a isso, a APA (2015) respondeu que a exploração da 3ª fase estará condicionada ao redimensionamento da Estação de Tratamento de Águas Residuais (ETAR), e também que as operações de lastro e deslastro dos navios deverão ocorrer de acordo com as normas, garantindo a minimização do risco da dispersão de espécies marinhas não indígenas.

Através do DIA, a APA concedeu o sentido da decisão como sendo: “favorável condicionado”, ou seja, que para o projeto ser executado, existem condições e exigências ambientais. No documento, é possível conhecer todas as condicionantes e elementos a apresentar, referentes às 3ª e 4ª fases, bem como as medidas de minimização durante as fases de preparo prévio, de execução da obra, de execução final da obra, e de exploração, e os planos de monitorização (APA 2015).

Em março de 2019, foi retomado o processo de licenciamento ambiental, agora denominado como “Expansão do Terminal de Contentores de Sines (TXXI) - 4ª Fase”, tendo como DIA correspondente o emitido em 2015. Ressalta-se que anteriormente a 4ª fase encontrava-se em estudo prévio, necessitando de atualizações para dar prosseguimento ao projeto de execução (NEMUS 2019).

Quadro 3.11. Descrição do projeto de expansão e quantitativo de expansão do TXXI na 4ª fase, etapa de execução

Descrição do Projeto	Fase de expansão/ Etapa do licenciamento	Quantitativo de expansão
Expansão da frente (cais) acostável	4ª fase – Execução	450 m
Construção de 5 novas plataformas de armazenamento de contentores	4ª fase - Execução	24 ha

Fonte: NEMUS (2019).

NEMUS (2019) apresenta as alterações técnicas pontuais que se apresentaram diferentes das apontadas no estudo prévio, ressaltando que não foram apresentados impactos negativos significativos entre as etapas do empreendimento, e que todos já foram previstos no EIA.

A APA, como Autoridade de AIA, nomeou uma Comissão de Avaliação e foi promovida uma Consulta Pública de 15 dias úteis, no período entre 1 e 22 de abril de 2019, com recebimento de 5 pareceres, tendo como representantes as seguintes partes interessadas: Câmara Municipal de Sines (CMS), *Algarve Surf and Marine Association*

(ASMAA), Escola de *Surf* do Litoral Alentejano (ESLA), Associação de Armadores de Pesca Artesanal e do cerco do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina (AAPACSACV), e o cidadão Pedro Barbosa, surfista local (APA 2019a). As manifestações recebidas, de uma maneira geral, consistem em sugestões de melhorias, mas principalmente insatisfações e contrariedade à implantação da 4ª fase do TXXI, por parte dos representantes da comunidade de *surf* local e da AAPACSACV, representante dos pescadores locais, que apresenta recorrente preocupação em relação aos impactos sobre a atividade da pesca local, e indignação com a falta de respostas aos questionamentos levantados, deixando claro que continuará a incentivar todos os seus associados a buscarem seus direitos legais, e a fazerem uso deles, designadamente a instauração de procedimentos cautelares que impeçam a ampliação do Terminal, e buscarem por ações indenizatórias caso ocorram danos.

Após análise dos pareceres recebidos, APA (2019b) conclui que de uma maneira geral os aspectos levantados pelas entidades que participaram da Consulta Pública são similares aos que já haviam sido tratados no DIA, no ano de 2015. No entanto, declara que os aspectos expostos foram objeto de análise e consideração. Em continuidade ao DIA, com parecer “Favorável condicionado”, foi emitido o Título Único Ambiental (TUA), documento que compreende todas as decisões de licenciamento aplicáveis e que deve ser integrado juntamente ao Título de Licenciamento de Atividade Económica. No documento é possível conhecer todas as condicionantes e elementos a apresentar, referentes à 3ª e 4ª fases, bem como as medidas de minimização durante a fase de preparo prévio, de execução da obra, fase final de execução das obras, fase de exploração, e os planos de monitorização (APA 2019c).

3.3.3. Processo de Licenciamento Único Ambiental do Terminal Vasco da Gama

O projeto “Terminal Vasco da Gama” teve como proponente e licenciador a Administração dos Portos de Sines (APS), foi alvo de processo de AIA, nº 3009, e recebeu em 15 de fevereiro de 2019 o sentido da decisão como: “Favorável condicionado” (APA 2021b).

O EIA do Terminal Vasco da Gama (TVG) do Porto de Sines foi elaborado pelo consórcio constituído pelas empresas Consulmar, Nemus e Hidromod, e apresentado à APA em dezembro de 2017. O relatório de síntese, apresentado por NEMUS (2017), correspondeu ao estudo prévio da construção de uma frente de acostagem, apresentada

com uma construção simultânea ou com dois faseamentos (1ª e 2ª fases), com aproximadamente 1.378 metros de comprimento, e de um quebra-mar destacado, com 1.200 metros de comprimento. Os autores relatam que apesar de o TVG ser um projeto novo e de ainda não ter sido submetido a uma AIA, está de uma certa forma relacionado ao processo de licenciamento do TXXI, pois possuem localização próxima e áreas de incidência em comum, como por exemplo as áreas de dragagem, compartilhando, assim, estudos similares.

O capítulo referente à “Caracterização do ambiente afetado pelo projeto” destaca os seguintes fatores: hidrodinâmica e regime sedimentar, recursos hídricos superficiais, incluindo qualidade da água, socioeconomia, qualidade do ar, sistemas ecológicos e paisagem. Em relação à hidrodinâmica e regime sedimentar, o estudo apresenta as características da circulação costeira e condições de agitação marítima, enfatizando que o principal uso das águas, no contexto do referido projeto, é para as atividades de desporto de ondas, nomeadamente o *surf*, bem como, que a praia de São Torpes apresenta as ondulações adequadas para a prática da atividade para diversos graus de experiência, desde os iniciantes aos mais avançados, e apresenta característica de possibilitar a prática do *surf* ao longo de todo o ano. A Figura 3.25 mostra a localização aproximada dos vários pontos utilizados para a prática do *surf* na praia de São Torpes. NEMUS (2017), ressalta que antigamente existiam mais dois pontos, denominados de “Kirra”, que conforme já citado anteriormente, desapareceu com a construção do Terminal XXI, e de “Apocalypse”, que sofreu redução de 30 a 50% de altura.

Figura 3.25. Localização aproximada dos pontos utilizados para a prática do *surf* na praia de São Torpes

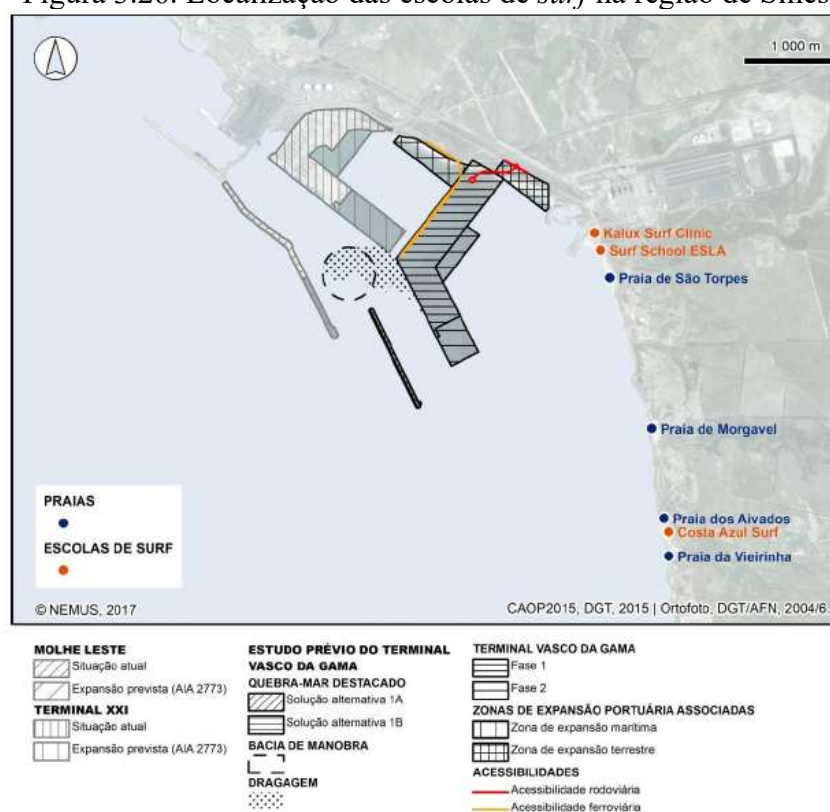


Fonte: Consulmar 2017, in NEMUS (2017, 143).

No que diz respeito ao regime sedimentar, NEMUS (2017) apresenta que, devido à predominância da agitação na Costa Oeste de Portugal, o transporte potencial de sedimentos ao longo da costa é dirigido geralmente no sentido norte para o sul, e que com isso a estrutura dos molhes do Porto de Sines tende a interferir neste transporte sedimentar, causando uma inversão do sentido de transporte e com isso, erosão na linha costeira. Em relação aos recursos hídricos superficiais, enfatizando na qualidade da água, o atual projeto não é susceptível a nenhuma alteração significativa. NEMUS (2017), no que diz respeito aos sistemas ecológicos, analisou as relações existentes com áreas classificadas do Sistema Nacional de Áreas Classificadas, onde destaca-se a proximidade com o Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina (PNSACV), e dos fatores biológicos e ecológicos terrestres, costeiros e marinhos.

No que diz respeito à socioeconomia, tal como os da ampliação do TXXI, os impactos negativos diretos da construção do TVG atingirão sobretudo a comunidade de *surf* local, antecipando que com a implantação do TVG irá desaparecer também a onda denominada “Pico Loco”, devido à grande erosão sedimentar na região. O estudo apresenta o mapa de localização das escolas de *surf* que serão impactadas pelo projeto em questão (Figura 3.26).

Figura 3.26. Localização das escolas de *surf* na região de Sines



Fonte: NEMUS (2017, 247).

Segundo NEMUS (2017), através de um inquérito aos representantes do *surf* em Sines, em novembro de 2017, foi possível perceber que as escolas de *surf* locais são microempresas, e que em sua maioria, os alunos são iniciantes, necessitando de ondas de 2 a 3 metros para a aprendizagem do desporto. Relata também que haverá impacto negativo no comércio local e nas empresas voltadas ao turismo na região, que os autores consideram como um impacto muito significativo. Para os dois casos, NEMUS (2017) apresenta medidas de mitigação, que reduziriam os impactos para pouco significativo e significativo, respetivamente. As medidas consistem em “avaliar e implementar intervenções para a melhoria da prática de desportos de ondas nas praias de Sines” e “assegurar um mecanismo compensatório para as três escolas de surf instaladas na praia de São Torpes” (NEMUS 2017, 637). Por outro lado, os autores alegam que, com a perda das ondulações, poderão ser potencializados outros esportes náuticos na região, como por exemplo a vela, o *windsurf*, o *kitesurf*, a canoagem, e consideram que isso é um impacto positivo. Além disso, classificam o impacto macroeconómico positivo para a região como de magnitude elevada e muito significativo, bem como o aumento de emprego e a dinamização do setor exportador nacional.

Em relação aos pescadores locais, os autores não preveem impactos, alegando que a área adicional interditada será pequena, se comparada ao espaço de restrição da pesca atual, conforme legislação da Capitania do Porto de Sines. Ressaltam ainda, que essas áreas de interdição à pesca contribuirão para o equilíbrio do ecossistema e servirão como áreas de abrigo e reprodução dos peixes. Identifica como um dos impactos positivos a criação de empregos diretos, e o classifica como um impacto de magnitude elevada e muito significativo. Além disso, espera-se uma dinamização da economia local. Apresenta como impacto negativo o aumento de tráfego rodoviário, relativo ao nível do ruído e das vibrações provocadas pelas empreiteiras, porém, o classificam como impacto de magnitude baixa e de baixa significância.

No capítulo “Identificação e Avaliação dos Impactes Ambientais”, NEMUS (2017) aponta, em relação à hidrodinâmica e regime sedimentar, que estão previstos impactos negativos na fase de exploração que dizem respeito às condições de agitação da praia de São Torpes, como já dito anteriormente. Apesar de pouco expressivo, o estudo aponta um impacto positivo na navegabilidade no canal de acesso ao TXXI. No que diz respeito aos recursos hídricos subterrâneos, é previsto na fase de construção impactos relacionados à remoção parcial dos materiais do aquífero e compactação das camadas

superiores, bem como risco de contaminação dos recursos hídricos subterrâneos. Já na fase de exploração, prevê-se impactos negativo em relação à diminuição de área de recarga e continuação do risco de contaminação das águas subterrâneas.

Em relação à qualidade do ar, o estudo apresenta avaliação dos valores de concentração de poluentes atmosféricos registrados na estação de qualidade do ar de Monte Velho, e focou-se nos níveis de NO₂, PM₁₀ e SO₂. O impacto negativo previsto na fase de construção é de caráter temporário ocasionado pelas emissões de partículas e gases. Já na fase de exploração, os poluentes mais relevantes considerados no estudo são o NO₂ e o MP₁₀, provenientes da circulação de navios e do funcionamento de máquinas não rodoviárias.

Em relação aos sistemas ecológicos, na fase de construção prevê-se diversos impactos negativos, sendo o mais relevante o referente à perda e modificação de *habitats* aquáticos, decorrentes da implantação das novas estruturas do TVG, e na fase de exploração, o impacto mais significativo e de magnitude forte é o risco de dispersão de espécies marinhas não indígenas provenientes do aumento do tráfego portuário previsto. Os impactos na paisagem, na fase de construção, são principalmente em relação à ocultação da superfície de água do mar, alteração da morfologia do terreno e linha de costa, bem como degradações da área inerentes à implantação do empreendimento. Já na fase de exploração, o estudo apresenta como principal impacto a alteração da paisagem devido à presença e funcionamento do TVG.

Na sequência do processo de licenciamento, no período entre 8 de maio e 19 de junho de 2018, a Consulta Pública recebeu 14 pareceres, tendo como representantes as seguintes partes interessadas: Direção Geral de Energia e Geologia, Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC), EDP – Gestão da Produção de Energia SA, Escola de *Surf* do Litoral Alentejano e 10 cidadãos (APA 2018a). APA (2018b) traz o relato da Consulta Pública onde pode-se constatar que de uma maneira geral, as entidades públicas e empresas do setor energético se mostraram favoráveis ao empreendimento, sugerindo melhorias e aprofundamentos em alguns pontos do estudo. No que diz respeito aos cidadãos e ao representante da escola de *surf* local, observa-se insatisfação em relação à implantação do novo Terminal, manifestando-se contra a destruição da praia de São Torpes, as alterações das ondas e a redução do areal, e sugerem, como alternativa, que seja utilizado o Terminal de Carvão já existente, com desativação prevista. Como

posicionamento, essas partes interessadas, em sua maioria, alegam uma necessidade urgente de obter um melhor equilíbrio entre indústria, emprego, ambiente e saúde.

No processo de análise da AIA emitido em dezembro de 2018 com validade até dezembro de 2022, a APA teve como sentido de decisão “favorável condicionado”. O Título Único Ambiental (TUA) foi emitido pela APA no mês de janeiro de 2019 (APA 2019d). Não há mais nenhuma documentação emitida pela APA, disponível no site oficial, correspondente ao processo de licenciamento em questão.

Tendo em conta a história associada ao Terminal XXI e ao Terminal Vasco da Gama, e a controversa que têm causado na região de Sines, em particular devido aos impactos ambientais, justifica-se a pertinência do presente estudo.

Capítulo 4. Resultados

Neste capítulo serão apresentados e discutidos os principais resultados empíricos da investigação realizada, elaborados com base na análise das respostas às entrevistas. Encontrando-se dividido em seis seções, tendo em conta os objetivos desta investigação. A primeira descreve a relação biográfica dos entrevistados com Sines e Santo André; a segunda caracteriza as fontes das memórias reportadas nas entrevistas; a terceira descreve analiticamente as memórias invocadas nas entrevistas a propósito do complexo portuário e industrial, desde o tempo longo da história até ao presente; a quarta, as avaliações dos entrevistados relativamente ao processo de consulta pública sobre os projetos de ampliação e, mais geralmente, sobre a qualidade da comunicação e da relação entre a APS, as partes diretamente interessadas e a comunidade em geral; a quinta, as expectativas face à expansão e disposições para o diálogo ou o conflito. A sexta parte, finalmente, consiste na discussão do conjunto dos resultados.

4.1. Relação biográfica dos entrevistados com Sines e Santo André

Conforme já descrito no capítulo anterior, os seis entrevistados residem atualmente nas cidades de Sines ou de Santo André, e três deles (E2, E3 e E4) se deslocaram para a região por motivo de trabalho. Para dois dos entrevistados (E2 e E4), a ligação biográfica, pessoal ou familiar, com a cidade de Sines só começou quando o Porto industrial já estava operativo. E3, apesar de ter nascido fora e só residir em Santo André há poucos anos, tem antecedentes familiares em Sines e, na época do início da operação do Porto, mantinha uma relação temporária com a localidade, onde a família costumava passar as férias de verão. E6, nascido em Angola, veio para Santo André com um ano de idade, e o seu pai trabalhou na construção do Porto de Sines. E1 nasceu já depois da inauguração do Porto industrial, numa família residente em Sines, tendo morado fora apenas durante os seus estudos universitários, e começou a trabalhar na cidade logo após o regresso; o seu avô trabalhou na construção da Vila Nova de Santo André e na do próprio Porto industrial. E2 e E4 moram em Vila Nova de Santo André, tendo acompanhado a transição da Vila Nova para cidade, bem como todo o seu crescimento e desenvolvimento local. E4, por pertencer aos quadros da APS, chegou à Vila Nova de Santo André quando esta ainda era apenas o dormitório para os trabalhadores e vivenciou essa fase em uma perspectiva diferente dos demais entrevistados. E5 é natural de Sines e era criança quando o Porto industrial foi construído

e iniciou a operação. Tem uma forte relação biográfica com a cidade, a sua frente de mar e a antiga vila piscatória, por ter crescido em uma família de pescadores e ter seguido essa profissão; atualmente, é dirigente da Associação de Armadores de Pesca Artesanal e do Cerco do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina (AAPSACV).

4.2. As fontes das memórias referidas nas entrevistas

Todos os entrevistados relataram memórias de vivências pessoais relacionadas ao complexo portuário e industrial de Sines, seja no passado ou no presente, e no caso de E4, por ter vivenciado a história do complexo desde o início da operação como trabalhadora da APS, apresenta pontos de vista diferentes dos demais em relação à temática em questão.

Três entrevistados (E1, E5 e E6) relataram participação de familiares em acontecimentos ligados a Sines e à região. E6 relatou que o motivo de ter migrado para a região, foi pelo fato do pai ter participado da construção do Complexo.

[...] eu nasci em Angola mas com a construção do Porto de Sines e do Complexo Industrial de Sines, em 75, quando saímos de Angola e viemos pra cá [...] meu pai é daqui da região, mas viemos porque na altura o Porto estava a começar e o meu pai veio trabalhar para a construção. (E6)

Porém, somente E1 relatou de forma mais direta as memórias de algum familiar com participação efetiva, nomeadamente, na construção de Vila Nova de Santo André e do Porto industrial. Pode-se dizer que essa memória, de uma certa forma, denota um envolvimento afetivo por ter um familiar que fez parte da construção da história local, vindo a ser considerada como uma memória importante a ser relatada.

[...] a minha memória do Porto é em pleno funcionamento. Agora, eu tenho memórias familiares do Porto, não é? O meu avô [...] também participou nas obras do Porto de Sines. [...] O meu avô já faleceu, infelizmente, porque era a melhor pessoa para contar essa história. (E1)

A memória coletiva da comunidade, colhida através das conversas com a população, é fonte também de memórias reportadas em determinados trechos das entrevistas, por E1 e E3.

[Referindo-se à explosão do navio Campeón] [...] então esse foi um susto enorme da comunidade, que ainda hoje é contada. E quem o viu, conta. E quem não viu,

como é o meu caso, ouviu contar. [...] houve outros [acidentes] que também contam, que também se falava. (E1)

[Referindo-se aos processos de expropriação para a área industrial] [...] é uma informação, que eu não posso retratar um ano específico, não posso mencionar quem me contou, porque era assunto de conversa, o que de facto eu ouvia naquelas conversas de rua, de conversas de pessoas conhecidas, era isso. (E3)

Outra fonte de memórias coletivas citada por E1, são os vídeos de reportagens da RTP, um dos quais supõe ser divulgado no website da CMS:

[...] se calhar é interessante para Lilia ver, que eu penso que está no site da Câmara... Há um vídeo, mas se calhar também no site da RTP encontra, [...] há um documentário de 1980 ou 1982, agora não sei precisar, e foi uma reportagem feita em Sines em mil novecentos... nesse ano [...] se fizer uma pesquisa nos arquivos RTP por Sines, vão aparecer uma data de vídeos e que vão interessar muito. (E1)

Outros documentos, escritos e fotográficos, existentes no acervo documental da CMS, foram citados por E1 e E2, entrelaçando-se com as memórias coletivas contadas:

[...] as pessoas contam isto, os sineenses contam muito vividamente como foi o dia que Marcello Caetano veio a Sines, como é que o receberam, que lhe ofereceram um almoço, que Marcello Caetano os convidou para ir almoçar a Lisboa. Temos inclusive fotografias desse almoço, em que os pescadores de Sines levaram modelos de barcos para oferecer ao chefe do Estado, e o que as pessoas nos dizem, e isso também se vê na documentação da Câmara [...]. (E1)

[Referindo-se a memórias sobre a Greve Verde] São relatos que nós encontramos na população e que é possível chegar, por exemplo, ao Presidente da Câmara Municipal desta altura, que é um dos principais animadores disso, o Presidente do Sindicato dos Pescadores também. Há imagens, fotografias, depoimentos a níveis de entrevistas, enfim, é uma coisa mesmo viva. (E2)

Em relação à divulgação de manifestações e protestos ocorridos a propósito do Porto, E6 refere também a divulgação pela comunicação social do Concelho, uma fonte para o registro da memória local acessível a todos, e E2 para a colocação de uma placa comemorativa marcando um ponto da paisagem.

Uma fonte da memória individual e coletiva relatada por E3, que é interessante ressaltar por fazer referência a uma alteração ambiental, é toponímia popular em que permanece recordada a existência de algas que teriam desaparecido:

[...] às vezes os nomes dos lugares também dão as informações sobre as espécies. [...] no norte do Cabo de Sines, começa um areal, que tem uma extensão de cerca de 20 quilómetros [...]. No início mesmo desse areal, o nome que foi atribuído, o nome popular, é “Canto Mosqueiro”. Esse “Canto Mosqueiro”, é “Mosqueiro”, porquê? Porque essas laminárias, essas algas, quando ficavam retidas na areia, a maré baixava e elas começam a secar, resultado da exposição ao sol, não é? E nesse processo de secagem, vinham nuvens de moscas [...]. (E3)

Através da transmissão oral, dos documentos materiais, dos vídeos, além de características do território que correspondem a saberes e percepções dos moradores, a memória local permanece viva, não deixando cair no esquecimento a história de desenvolvimento local e dos impactos, negativos ou positivos, sobre a comunidade após a implantação do complexo portuário e industrial de Sines na região.

4.3. As memórias sobre o complexo portuário e industrial

No que diz respeito ao complexo portuário e industrial, priorizou-se evidenciar as memórias dos entrevistados, destacando expressões de maior relevância nas subsecções abaixo.

4.3.1. “O porto de Sines tem dois mil anos”: memória histórica, continuidade e contradição

A relação de Sines com as atividades portuárias é relatada na perspectiva de E1 como sendo um componente de uma memória histórica milenar, relevante a ser considerada pois foi a única entrevistada que exprimiu essa visão:

[...] para mim o porto de Sines tem dois mil anos. Ele só é Porto industrial desde 1978. (E1)

Nessa linha do tempo longo, considera que Sines sempre possuiu vocação para as atividades portuárias. As potencialidades de Sines foram se desenvolvendo ao longo dos anos, como uma espécie de “destino” que mantivesse a localidade e o seu crescimento ligado ao mar e às atividades portuárias, comerciais e industriais associadas; desde a produção e exportação de conservas de peixe presente em tempos romanos e no século

XX, passando pela indústria corticeira para exportação no século XIX, e decaindo pela falta de investimento no porto de pesca até, finalmente, à transformação em um pólo portuário industrial:

[...] até meados do século XX a indústria da cortiça transferiu-se toda para a área de Lisboa, Lisboa e margem sul do Tejo [...] sem a indústria da cortiça, era apenas a indústria conserveira, [...] ou a pesca, ou o turismo. E foi aí que começou o turismo, a sério, como indústria em Sines. A partir dos anos 40 do século XX, porque a indústria corticeira estava a decair, porque não houve obras no porto. (E1)

Assim, E1 vê no atual complexo portuário e industrial uma continuidade da tradição industrial e operária, que decaía no passado:

Apesar de nós aqui termos uma comunidade, uma população operária muito forte, desde o século XIX, e hoje temos uma outra vez, por outros motivos e com outras atividades, mas continuamos a ter uma população operária muito forte. (E1)

Além disso, as características únicas e a localização estratégica do Porto de Sines remetem à convicção de que a atual expansão será somente mais uma, dentre outras que poderão acontecer do desenrolar desse “destino”:

[...] nós tínhamos aqui uma oportunidade única que só foi agarrada no final do século XX porque verificou-se que os fundos do mar de Sines são muito profundos e é isso que faz do porto de Sines o que ele é hoje, é um porto de águas profundas que tem espaço para crescer. Daí os terminais, não é? Ao contrário dos outros portos da Europa, que já não conseguem crescer mais, esse consegue e tem muitos anos de crescimento ainda, se continuarem a fazer terminais, que eu acredito que sim. (E1)

Também E2 relata uma memória histórica das mudanças na estrutura social de Sines no passado, que define como uma “decadência social”, por efeito da desindustrialização:

[...] na perspectiva do movimento operário em Sines, [...] ligado ao setor corticeiro, portanto uma série de atividades tradicionais que, entretanto, depois desapareceram, ali nos anos 40 do século passado já não existia praticamente indústria corticeira com essa expressão, conserveira também existia alguma

coisa, mas pouco, e fui-me interessando pela decadência de Sines no ponto de vista social. (E2)

Contudo, relativamente ao Porto industrial, E2 enfatiza mais a contradição do que a continuidade com o passado marítimo, apresentando a percepção de que a economia pesqueira tradicional não foi considerada ao longo da implantação do complexo portuário e industrial, continuando essa tendência na realidade atual de expansão dos terminais. Ressalta, assim, uma relação negativa entre a atividade portuária industrial e a atividade tradicional da pesca:

[...] Aliás, o desenvolvimento portuário de Sines, tem muito pouco a ver com o porto de pesca, não é? Como agora os planos de expansão do Terminal não têm propriamente a ver com a atividade piscatória. [...] (E2)

4.3.2. “Vamos ter um porto de pesca novo”: da ilusão ao trauma

Em relação à prática da pesca, E5 relata a memória familiar de como acontecia:

[...] antigamente quando o Porto era ainda em uma praia, portanto, não haviam molhes, não havia nada. Meu pai começou nesta altura. Era novo, também. Não haviam ainda condições praticamente nenhuma. Os peixes eram postos em caixas, na praia. Os compradores compravam os peixes ali na praia [...]. (E5)

Nesse contexto histórico onde a principal atividade econômica local era a pesca, a chegada da notícia que construiriam um porto em Sines, a princípio agradou a comunidade local. A pesca nunca tivera apoio e incentivo por parte dos governos, através de obras há muito reclamadas para o pequeno porto de pesca pré-existente. Segundo E1, remetendo para a memória da comunidade, a expectativa inicial dos pescadores foi de que seria essa a intenção do projeto anunciado pelo Governo:

[...] os sineenses de 1971, quando Marcello Caetano disse na televisão que iam fazer um Porto em Sines, o que as pessoas pensaram? “O nosso porto de pesca, finalmente! Andamos a pedi-lo há duzentos anos”. [...] o que passou para as pessoas aqui de Sines, quando Marcello Caetano veio cá anunciar a grande obra, o que elas perceberam foi, “vamos ter um porto de pesca novo”. (E1)

Acrescenta que quando os locais, principalmente os pescadores, perceberam que se tratava de um outro tipo de porto, houve uma grande insatisfação. Além da frustração dessa expectativa, receberam a notícia de uma forma muito negativa, com sentimentos de

insegurança sobre o futuro dos seus meios de vida e de serem desprezados, o que, segundo relata também E2, causou um ressentimento persistente:

[...] a gente vê logo como é que essa comunidade começou a receber as obras no Porto quando viu a pedreira rebentar com o antigo Convento, a pedreira rebentar com a praia, ouvir que a ideia do Gabinete de Sines era acabar com a praia de Sines e fazer aí uma plataforma. [...] O que as pessoas pensaram? “Estão-nos a tirar o rendimento!” (E1)

[...] todo o trabalho de transformação física de Sines em detrimento da comunidade piscatória, provoca um ressentimento muito grande, que ainda hoje está presente. [...] vai provocar em Sines propriamente, junto dos pescadores, também um sentimento de serem desprezados. (E2)

Com isto, pode-se perceber uma memória permanente de que os interesses econômicos e políticos ligados ao Porto e ao complexo portuário e industrial desde o seu início estiveram acima dos da comunidade local, e de que a implantação foi uma decisão política unilateral e não participada anunciada de uma forma equívoca, sem transparência.

A isso, acrescenta-se a memória de um processo violento para parte então importante da população ligada à agricultura. Com a chegada do Gabinete da Área de Sines, iniciou-se a expropriação pelo Estado de uma vasta área de terrenos rurais para a implantação das indústrias e da nova urbanização, recordada como agressiva e desrespeitosa, que ocasionou ainda mais insatisfações na comunidade local:

[...] esse processo de implantação disto é um processo muito violento, porque é um processo que implanta, portanto, toda esta área que vai desde Sines até à Lagoa de Santo André e que chega praticamente a Santiago do Cacém, é objeto de expropriação sistemática por parte do Estado. (E2)

Os sentimentos relatados em relação à comunidade no período de expropriação, como recordam E2 e E3, foram de desespero e de ressentimento por terem seus modos de vida ameaçados e suas reivindicações desprezadas, um trauma simbolizado na memória coletiva pelos suicídios então ocorridos:

[...] ocorreram vários suicídios, portanto, estou a falar do princípio da década de 70, quando se concretizaram as expropriações dos terrenos agrícolas, de propriedades privadas, ocorreram vários suicídios e quem cometeu esses suicídios, foram basicamente agricultores cuja vida familiar dependia da

atividade agrícola que desenvolviam. Privados da sua fonte de sustento, muitos deles entraram em desespero e o dinheiro que recebiam não permitia reconstruir a sua vida e sua habitação aqui no local. (E3)

Além disso, segundo E2, esse trauma, embora já atenuado, permanece nos dias atuais, pois o projeto inicial do complexo industrial não foi inteiramente concretizado e muitos terrenos expropriados nunca chegaram a ser efetivamente utilizados. A própria paisagem rural degradada converteu-se assim num lugar da memória traumática:

[...] houve grandes áreas que eram inicialmente destinadas para determinados fins e que isso nunca foi feito, e portanto, a propriedade ao ter sido expropriada em nome desse desenvolvimento, acabou por ficar completamente inculta e isso lançou um trauma [...]. (E2)

4.3.3. “Uma espécie de cogumelo”: Vila Nova de Santo André

A construção e o povoamento da Vila Nova de Santo André, no Concelho de Santiago do Cacém, foi recordada como um fator de grande impacto paisagístico, demográfico e social do complexo portuário e industrial de Sines na região, que constitui em si mesmo, a par do próprio Porto e das instalações industriais, um símbolo da mudança inscrito no território. Sua história foi relatada por três entrevistados (E1, E2 e E4). O principal registro de memória sobre a cidade de Santo André é apresentado como esse símbolo de uma mudança abrupta:

[...] a memória mais antiga que eu tenho de Santo André é o meu avô contar-me que trabalhou na construção de Santo André, portanto, e depois de visitar a Vila Nova de Santo André que para nós de Sines foi sempre uma coisa do outro mundo, porque foi feita de raiz, e como meu avô dizia muitas vezes e é muito engraçado, foi feita das areias dum pinhal. (E1)

Santo André é uma cidade nova, é uma terra nova, não é? É uma espécie de cogumelo que nasceu no meio do areal, resultado do impacto da área industrial de Sines, como local de habitação das indústrias [...]. (E2)

São expressões e relatos que remetem à ideia de que foi uma “coisa do outro mundo”, expressão de E1 que denota a máxima estranheza, algo que surgiu “como um cogumelo” em um terreno onde não havia nenhuma estrutura inicial. E isso refletiu nas dificuldades encontradas pelos moradores na época e marcou a memória dessa Vila Nova:

[...] não tinha história praticamente, a sua história era muito recente. A identidade era muito fragmentada, a própria estrutura da cidade era uma estrutura muito polinucleada e com grandes espaços de intervalo entre si, mas era ali que moravam os trabalhadores. (E2)

Outro aspeto que chama a atenção, é o fato do projeto ter sido sobre-dimensionado e que até o momento não atingiu sua capacidade máxima, embora E4 assinale a sua qualificação social e urbana desde a ascensão a cidade:

[...] Santo André não chegou a ser construída da forma que estava dimensionada. [...] O projeto é um projeto para 100 mil habitantes e nunca chegou a ter 100 mil habitantes. Portanto, ao invés de crescer em quantidade, digamos que Santo André cresceu em qualidade [...]. [...] não me lembro bem o ano, mas já foi perto dos anos 90, [...] deixou de ser uma vila para ser cidade. E por essa qualidade de cidade, acabou por ter serviços que não tinha na altura, correios, bancos, essas coisas todas. (E4)

E1 relata que a escolha da construção da nova urbanização no Concelho de Santiago do Cacém, e não no Concelho de Sines, gerou mais um agravamento insatisfação sofrida pela comunidade local:

[...] Como na localidade de Sines não havia esse espaço para construção, na localidade de Santiago do Cacém, que era a mais próxima também não, a ideia foi construir uma cidade de raiz. E, portanto, isso foi muito malvisto aqui em Sines porque essa cidade de Santo André [...] é no Concelho vizinho. Pronto. Depois a partir daí isso gera uma grande confusão política. (E1)

Com efeito, persiste, nos relatos de E1 e E2, a memória coletiva de uma rivalidade antiga entre os Concelhos de Sines e de Santiago do Cacém, que se estendeu a Vila Nova de Santo André:

[...] porque havia rivalidade já com Santiago do Cacém e depois passou a haver rivalidade com Santo André. Agora as coisas estão mais calmas, mas há muitas histórias dessas. (E1)

Segundo ambos os testemunhos, essa rivalidade ainda existe, mas de uma forma mais controlada; diz E2 de forma “não explícita”, mas “insinuada”, “nas pequenas coisas”.

E4, tendo ela própria chegado na região e fixado residência em Vila Nova de Santo André como trabalhadora do quadro técnico da APS, apresenta como impacto positivo a fixação de população jovem e qualificada para trabalhar no Porto:

[...] e através do Porto, e outras pessoas através de suas empresas, concorreram para o aluguer de uma casa, que era património público e consegui um apartamento, a uma renda muito acessível. Eu e muita gente, não é? Portanto, foi possível fixar jovens a essa altura a quadros especializados e quadros técnicos. [...] porque o mercado de mão de obra local não era suficientemente qualificado para trabalhar nesses grandes empreendimentos, na Refinaria, na Petroquímica, no Porto, na EDP e outras empresas que vieram a surgir. (E4)

A partir de uma perspectiva diferente, da memória da coletiva da comunidade local e da sua própria família, E1 relata que essa chegada de novos trabalhadores para os empregos mais qualificados teve um impacto social considerável e causou revolta na população local, que se viu limitada a fornecer mão de obra para trabalhos menos valorizados:

[...] Ainda por cima, as pessoas que vêm cá para a construção do Porto não são de Sines, são retornados, refugiados da Angola depois de 74, são pessoas do Norte do país e nós não temos trabalho e isso causou uma revolta enorme, não é? Porque eles só podiam trabalhar, pessoas como meu avô também, no menos qualificado, ou seja, obras na construção civil, nos restaurantezinhos que foram surgindo para fornecer refeições aos trabalhadores. (E1)

4.3.4. “Qualquer dia rebentamos”: acidentes e medos

As memórias da implantação do complexo portuário e industrial foram marcadas também por acidentes, associados ou não diretamente ao Porto. Em torno de 1978, ocorreu uma forte tempestade que destruiu o molhe Oeste. Esse acontecimento foi relatado por E1 através de memória familiar:

[...] o meu avô participou nas obras do Porto de Sines e ele inclusive, [...] lembra-se do grande temporal de 79 que ruiu o molhe Oeste e ele foi um dos operários que teve que ser resgatado a partir de uma lancha. [...] o que ele nos contava, a nós os netos, era isso mesmo. (E1)

Novamente E1, relatou a memória coletiva sobre a explosão do navio petroleiro *Campeón*, que, como vimos no Capítulo 2, ocorreu em 1980, no dia de Nossa Senhora das Salas, festa popular de grande tradição em Sines:

Porque nossa Senhora vai benzer, benze todos os barcos, benze o mar, de forma a proteger os pescadores durante aquele ano. E então, qual é o espanto? Toda a gente a olhar para o mar, não é? Toda a gente ali na praia, ouve-se uma enorme explosão e foi o petroleiro Champion [sic] [...] então esse foi um susto enorme da comunidade, que ainda hoje é contado. (E1)

Esta memória do acontecimento, ocorrido justamente em um dia de festividade religiosa que se deparou com uma explosão de tal proporção, sugere um simbolismo deste acidente, como algo maligno que se sobrepôs à própria proteção divina.

E1 contou também como o sentimento de medo em relação ao risco de acidente industrial marcou a sua infância, por influência do sentimento coletivo de perigo:

[...] quando eu cresci, todos tínhamos imenso medo que Sines fosse rebentar. Era uma coisa que nós na escola, dizíamos uns para os outros: “Olha! Qualquer dia rebrandamos”. Porque essa era a mensagem que nos era passada, que os adultos nos diziam. Que estávamos rodeados por uma refinaria, por uma petroquímica, por um Porto cheio de gases que podiam rebentar, explodir a qualquer momento. Então nós crianças, também acreditávamos nisso. [...] E foi uma coisa que nos acompanhou a nós crianças da minha idade. Agora não sei se as crianças ainda têm essa noção, mas nós tínhamos muito medo. (E1)

Também E4 recordou um sentimento coletivo de pânico na população de Sines, a propósito de uma explosão que ocorreu em torno de 1986, no depósito da Petrogal, e que causou a morte de um trabalhador:

[...] as pessoas estavam em plena atividade e foi uma coisa que deu muito medo às pessoas, e então tudo fugiu, eu nunca vi Sines daquela maneira. Eu também fugi, eu e a maior parte das pessoas [...]. Não tínhamos informação, e como não tínhamos informação o medo era total. [...] E Sines estava um caos, um caos completo. Pessoas que saíram dos empregos e foram buscar os filhos na escola, com medo horrível do que iria acontecer, a meterem-se nos carros e saírem de Sines, tudo entupido, um pânico completo. (E4)

Com isso, nota-se que acidentes concretos no passado, devido à falta de comunicação com a população, criaram memórias que alimentaram uma percepção negativa e receosa por parte da comunidade em relação aos empreendimentos.

4.3.5. “Olha! Será que é mais um derrame?”: os danos paisagísticos e ambientais

Ao longo da sua implantação, o complexo portuário e industrial causou grandes alterações físicas na paisagem. E3 relata a sua memória pessoal desse choque, quando regressou a Sines nos inícios da década de 80:

Um dos meus regressos a Sines, depois do início dessas grandes obras da instalação do pipeline, etc., foi um choque muito grande quando verifiquei que [inaudível] nos caminhos habituais estavam completamente atravessadas por pipeline e [...] as próprias instalações da EDP, enfim, do parque industrial. (E3)

E1 e E2, invocando percepções gerais da comunidade, e E6, num registro do impacto sobre a atividade desportiva e profissional da comunidade do *surf*, assinalam alterações ambientais na morfologia dos areais e dos fundos marinhos e na temperatura da água, em consequência da Central Termoelétrica e dos terminais portuários, com efeitos que E6 ressalta no regime de ondulação de algumas praias:

[...] desde que a Central foi construída, é que cada vez temos menos areia nas praias ao Sul. Isso eu também noto. É uma coisa que se vê de ano para ano, a perda do areal. (E1)

[...] houve uma infraestrutura que começou a trabalhar muito que foram os molhes da EDP, da parte da Central Termoelétrica, um fluxo de água quente muito grande para o mar e que tem muita influência na posição das areias e na forma como as ondas arrebatam. Essa infraestrutura da EDP, a Central Termoelétrica deixou de funcionar agora em janeiro, não se usa mais o carvão e nossa água ficou mais fria. [...] a extensão do porto de Contentores, do Terminal XXI já acabou com uma onda que nós surfávamos, já diminuiu em 50% as ondas do “Apocalipse” que era uma zona onde nós também usávamos mais para surfar [...]. (E6)

E3, invocando memória pessoal do início dos anos 70, afirma também que o início da implantação do Porto prejudicou a biodiversidade marinha:

[...] antes de [a APS] terem iniciado os seus estudos de monitorização do ambiente marinho, havia espécies que já não existem, algumas espécies decaíram brutalmente, portanto, é difícil encontrá-las. Só para dar uma ideia, por exemplo, as algas laminárias, havia [inaudível] ciclicamente e a partir do momento em que as grandes modificações ligadas à construção do Porto de Sines se concretizaram, estas algas simplesmente desapareceram. (E3)

Mas são sobretudo os episódios de poluição os recordados recorrentemente ao longo das entrevistas sobre a história deste megaprojeto, fossem eles oriundos de navios que derramavam petróleo no mar, ou de contaminações da atmosfera, do mar, das águas superficiais e subterrâneas e dos solos, por emissões industriais.

E1, E2 e E5 relatam a memória da poluição do mar por resíduos industriais, e do impacto negativo causado na economia pesqueira local. Transmitem a insatisfação por parte dos pescadores e a ideia de riscos para a saúde humana, pois os peixes estavam contaminados com resíduos perigosos e impróprios para o consumo:

[...] A gente aqui, sempre teve um problema grande que foi a poluição. [...] foi sempre um grande problema que a gente teve aqui em Sines. Lembro-me desde criança, já havia, já acontecia. E, pronto. Dava cabo um 'cadinho da vida aos pescadores. As grandes indústrias que chegaram aqui. Como a gente sabe, Sines tem muita indústria. [...] Poluem, morre peixe. A gente traz peixe doente para aqui, a largar a pele vivo. (E5)

E1 relata ainda a memória de derrames recorrentes de petróleo no mar, com impactos negativos no meio ambiente marinho, na pesca e no turismo, e que causavam desconfiança e insegurança na comunidade local relativamente às atividades portuárias:

[...] depois ali entre 82 e 90, era quase todos os anos havia um navio que libertava petróleo ou outro produto tóxico nas águas. E, portanto, durante ali os anos 90 houve sempre uma grande desconfiança porque nós estávamos sempre à espera. “Olha! Será que é mais um derrame?”. Pois, isso influenciou a biodiversidade, influenciou as atividades económicas tradicionais, não é? Que estavam ligadas à pesca e ao turismo, porque não se pode fazer turismo numa praia que vai ter crude. [...] lembro-me de ir à praia, de ser miúda e ir à praia, e haver crude na areia. Ainda havia crude na areia. (E1)

Além da poluição do ambiente marinho, outras narrativas referem-se à degradação dos recursos hídricos do território por poluentes industriais:

[Referindo-se ao início da década de 80] A Ribeira dos Moinhos é uma ribeira muito importante que vai desaguar ali na Costa do Norte e antes da Estação de Tratamento de Água, as águas não tratadas da refinaria desaguavam nessa ribeira. E era a mesma ribeira, que as pessoas que ainda viviam da agricultura usavam para a irrigação, para a água, portanto, já se pode imaginar sem uma estação de tratamento de água o que é que aconteceu. [...] Há um vídeo [da RTP] em que há um velhote ali da Ribeira dos Moinhos, que imagino que nesta altura já tenha falecido, dizia que se atirasse um fósforo à água, ele ardia, tal era o grau de concentração de hidrocarbonetos na água da ribeira. (E1)

E3 recordou um episódio mais recente, em torno do ano 2000, quando um morador da região, proprietário de gados, reparou em mudanças de cor nas patas dos animais, indiciando contaminação do solo por águas contendo resíduos industriais. E E2 mantém-se até hoje receoso quanto à contaminação dos recursos hídricos:

[...] há dúvidas muito grandes em relação aos próprios lençóis freáticos, porque a implantação das fábricas tem implicações a nível de contaminações dos lençóis freáticos [...] (E2)

É também E2 a destacar a poluição atmosférica causada pelas indústrias como, até recentemente, a Central Termoelétrica da EDP, salientando o vínculo estabelecido na opinião pública local, entre a poluição pela indústria petrolífera e a saúde da população:

[...] a Central Termoelétrica era daquelas mais poluentes a nível de Europa. Ela se encerrou há poucos meses [...]. [...] é muito comum aqui, embora isso não seja oficialmente admitido, muitos óbitos por cancro e os tipos de cancro são aqui referenciados muitas vezes, se diz que são “cancros do petróleo”. (E2)

E4, colocando-se na perspectiva da APS, minimiza a perceção de impactos ambientais negativos atribuíveis ao Porto: “[...] Olha, do ponto de vista ambiental, tenho as minhas dúvidas” (E4), e dissocia os acidentes e as poluições que ocorreram no mar e no complexo da de responsabilidade direta do Porto, dando a entender que estes impactos negativos são atribuídos às outras indústrias ou aos próprios navios:

[...] embora tenha havido acidentes, de poluição no mar, dos quais, olha, eu nem tenho memória de algum ter sido, de algum derrame no mar, que tenha sido da responsabilidade do Porto. (E4)

Entretanto, E3 expõe um pensamento oposto ao de E4, recusando dissociar o Porto dos outros operadores do complexo:

Pode-se dizer que o Porto de Sines fica em outro sítio. Tudo bem, mas a questão é que a atividade da refinaria de petróleo [...] está diretamente relacionada com a importação e exportação. [...] Portanto, não se pode dizer que está diretamente, mas está. Ou seja, essas refinarias não existiriam, se o Porto de Sines não estivesse localizado onde está. (E3)

4.3.6. “Se as pessoas guincharem, as coisas acontecem”: os protestos

Face a esses danos ambientais, a ação coletiva de protesto que permanece viva na memória dos entrevistados é a da “Greve Verde” de 1982, exigindo ao GAS a entrada em funcionamento de uma estação de tratamento das águas residuais para evitar a poluição do mar. As entrevistas recordam como a ação principal foi levada a cabo pelos pescadores, com o apoio generalizado da população, das instituições e das empresas locais não afetas ao complexo portuário e industrial. Pelo seu sucesso, este acontecimento, que foi recordado nas entrevistas por E1, E2 e E5, assume até hoje um carácter emblemático e exemplar até ao nível nacional, sendo inclusive objeto de comemoração oficial:

Os barcos fecharam, fecharam não, foi só uma maneira de protestarem, porque os barquinhos que a gente [os pescadores] tem não vão nem ancorar na frente dos navios. Foi só uma maneira da gente mostrar como estávamos desagradados com o que estava a passar. (E5)

[...] os pescadores o que fizeram foi, criaram um cordão com os seus barcos na entrada do Porto Industrial e impediam que os petroleiros atracassem. [...] na cidade, todo o comércio fechou, todas as escolas fecharam, tudo fechou naqueles dias. Com qual objetivo? Forçar o Gabinete da Área de Sines a construir uma central de tratamento de águas. Ela já estava em construção, mas nunca mais abria, não estava em funcionamento. [...] A Greve Verde foi em maio e a estação de tratamento de águas começou a funcionar em junho. Portanto, pode-se dizer

que a pressão resultou. É sempre assim, não é? Se as pessoas guincharem, as coisas acontecem. (E1)

[...] em Portugal, é a primeira greve ecológica digamos assim, que existe nessa altura e que é muito interessante de referir. (E2)

Segundo E2, essa memória permanece viva no Concelho e pode assumir um significado mais amplo, o da reação a todo o processo vivido pela comunidade desde o trauma das expropriações e de uma resistência persistente, mas mais restrita à população mais velha:

As lideranças dessa greve ainda estão aqui vivas, e têm uma memória muito fresca disso e esse foi talvez o principal movimento que ocorre como reação a esse processo, além daquelas reações individuais, que fui referindo sobre os suicídios, enfim, de um protesto surdo, de uma resistência passiva ao processo de industrialização e de expropriação das terras, que se verificou e que se continua ainda em certa medida a verificar, principalmente nas camadas mais velhas. (E2)

Segundo o mesmo entrevistado (E2), havia até então um sentimento de medo de envolvimento em ações coletivas ou de solidariedade com elas. Sendo assim, todo o movimento criado em torno da Greve Verde, todo o envolvimento da comunidade, demonstram que esse medo fora superado. Pode-se considerar a Greve Verde como um marco simbólico de conflito social, de protesto, em que a força da comunidade foi reconhecida e através disso, atingiu as mudanças necessárias, fazendo com que seja um exemplo a ser seguido e comemorado:

[...] há 6 ou 7 anos foi colocada uma pequena placa evocativa ao acontecimento por iniciativa municipal na falésia frente à Baía de Sines, portanto é uma coisa que está na memória principalmente dos sineenses [...]. (E2)

E1 referiu outro movimento de protesto que ocorreu cerca de dez anos depois, neste caso não diretamente relacionado com o Porto nem com a indústria instalada, mas que a entrevistada associa à memória da Greve Verde. Como memória pessoal de sua infância, conta que participou em manifestações contra o projeto governamental de implantação de uma central co-incineradora de resíduos em Sines, ente 1992 e 1994:

E então, eu lembro-me de ser miúda, andar na escola, nós saíamos, nós alunos, miúdos, pequenos, íamos para as manifestações com os nossos professores aqui em Sines. Fazíamos os nossos cartazes. E o que é que os cartazes diziam? “Incineração não, gostamos muito dos peixinhos, não queremos mais poluição”.

Pronto. Houve uma movimentação, novamente como aconteceu na Greve Verde, houve uma movimentação social muito grande, e com a co-incineração então também não foi avante. (E1)

E4 relata um tipo diferente de protesto, após o já mencionado evento de explosão na GALP, a qual aconteceu próximo ao Carnaval; a população aproveitou a ocasião festiva para colocar o tema da segurança do Porto de Sines como alvo da crítica social, em forma de sátira no tradicional desfile carnavalesco:

Quem 'teve no alvo da crítica carnavalesca foi o Porto de Sines. [...] lembro-me de uma figura, que não era um carro, era um indivíduo sozinho [...] ele estava vestido com um fato-macaco e depois pendurado nas costas e tal, ele, ao invés de trazer um material como deve ser de segurança, ele trazia as coisas mais cómicas que pode imaginar, ele trazia desde a concha da sopa, coisas que não servem para nada em relação à segurança, percebes? E tinha um cartaz, colado nas costas a dizer: "Porto de Sines" [...]. Além dessa figura tinham outras, mas essa é a que me recordo, que foi assim a mais imediata, mas eu acho que foi uma performance do comportamento do Porto para com os seus trabalhadores, para com a própria comunidade. (E4)

Apesar da força e do êxito da Greve Verde, e de E5 recordar alguns episódios mais recentes de poluição do mar devidas a deficiências na operação da ETAR, até 2010, o que ressalta das entrevistas é a ausência de menção a outros protestos significativos dirigidos ao complexo portuário e industrial, o que E1 afirma explicitamente:

[...] com o Porto de Sines, não tenho ideia de haver mais nenhum movimento social forte, de repúdio. Neste momento convive-se bem. (E1)

Já relacionado com os projetos de ampliação do Porto, E6 recorda a sua tentativa frustrada de mobilizar a comunidade local do *surf* e organizações ambientalistas numa manifestação de protesto:

[...] eu promovi uma manifestação, em se não me engano em 2014, à não extensão do Terminal XXI, essa fase que está agora nesse momento. E pronto, foi uma manifestação pacífica, organizada, super tranquila. [...] A organização foi nossa, mas tentámos incluir toda a comunidade local, os surfistas, e todas as escolas da região. Verdade seja dita, teve muita pouca adesão. Houve algumas escolas que vieram, um ou outro surfista local, mas das mil pessoas que disseram que viriam

à manifestação, apareceram cinquenta. Não apareceram mais do que isso, não é? (E6)

4.3.7. “Agora até que está sossegado”: prevenção e mitigação de danos ambientais

O enfraquecimento dos protestos é associado, por E1, E4 e E5, ao fato de as situações que causavam danos e riscos ambientais terem sido efetivamente reduzidas:

[Referindo-se à poluição do mar e danos na qualidade do peixe] Mas agora até que está sossegado. [...] Reduzirem o impacto? É eles fazerem o mesmo que já estão fazendo agora, que se estão a comportar bem. Já não têm largado a poluição e os pescadores andam todos contentes. Nunca mais houve barafunda nenhuma. Já há uns anos para cá, não me lembro há quantos. E não há aí problemas nenhum. (E5)

[...] e, portanto, a praia de Sines, a praia Vasco da Gama que é uma praia urbana, e que é praia a que os jovens vão [...] a qualidade da água melhorou imenso. Hoje em dia ela tem uma qualidade excepcional, mas isso foi um caminho muito longo, não é? (E1)

Também relativamente à poluição da Ribeira dos Moinhos, mencionada acima, E1 afirma que ela já foi sanada, o que remete para o tratamento dos efluentes industriais:

Então felizmente hoje esta situação está ultrapassada. Já voltaram a haver lontras na Ribeira, por exemplo, que eram animais que não apareciam. (E1)

E1 e E4 afirmam que a mitigação dos danos ao ambiente resultou da institucionalização de políticas ambientais, e do investimento da APS e das empresas industriais do complexo em melhoramento de processos, tecnologia e monitorização da qualidade ambiental:

E, portanto, no que que mudou? Mudou porque agora eles têm a legislação e têm que respeitar, e se não respeitarem tem as sanções fiscais e tem as sanções sociais. E agora o que mais faz, com que, e não é só a APS, todas as grandes empresas do complexo têm o mesmo comportamento. Uma coisa é até os anos 90, que é basicamente quando isso acontece e anos 90 para a frente, em que tivemos o Ministério do Ambiente, que começámos a ter a política do ambiente em Portugal, que já começou, aliás, nos anos 80, as coisas mudaram muito por essa via. [...] começou a haver um cuidado maior da parte das empresas e também da

parte do Estado português em fiscalizar. [...] Portanto, isso há de reconhecer que há um cuidado que há hoje, e que não havia quando eu era criança (E1)

[...] eu não falo das outras indústrias, que também sei que ao longo dessas décadas têm investido imenso em processos que permitem um melhor ambiente e em não haver problemas ambientais. [...] Mas em todo o caso, os [acidentes de poluição] que houve nunca causaram nenhuma catástrofe, porque o Porto estava fechado desde a primeira hora com todos os equipamentos e know how de ponta, sempre. Sempre evoluindo, quer do ponto de vista dos equipamentos, quer do know how, quer da formação das pessoas, tendo serviços de segurança dedicados [...]. [...] Temos também uma estação de tratamento de águas de lastro dos navios com a tecnologia mais atual que existe. [...] em termos de poluição do ar, é claro que neste momento e porque está na ordem do dia estas questões e porque há diretivas neste momento que obrigam a começar a monitorizar a poluição atmosférica causada pelos navios. (E4)

E2, E3 e E6 não apresentaram a mesma perspectiva positiva. Nenhum deles se refere a melhorias na resolução ou mitigação de impactos ambientais. Os dois primeiros qualificam globalmente a atuação das empresas face ao ambiente como insuficiente (E2) ou mesmo irresponsável e prejudicial, com a cumplicidade do município (E3):

[...] se nós formos ver o problema na sua globalidade é claro que esse desenvolvimento [industrial], é um desenvolvimento que não cuida suficientemente de determinados aspectos essenciais do ponto de vista do equilíbrio ambiental. (E2)

Portanto, a desresponsabilização ambiental e a cumplicidade, digamos uma certa [inaudível] a nível municipal, para mim são alguns indicadores de, digamos, de péssima gestão e de prejuízo do ambiente local, perda de qualidade de vida [...]. (E3)

E6 limita-se aos impactos sobre a sua atividade profissional e desportiva, o *surf*, afirmando que existe monitorização dos impactos nos fundos marinhos, mas sem consequências nem prestação de informação:

[...]. Eles [APS] estão a monitorizar os fundos [marinhos]. Agora, eles já fazem isso há uns anos. As conclusões, isso ninguém conhece, não é? (E6)

4.3.8. “O Porto é o motor”: os contributos para o desenvolvimento local

Quando questionados sobre o que o Porto trouxe para a região, dois entrevistados (E1 e E2) retomaram a expressão “O Porto é o motor”, que vimos no Capítulo 3 ser usada em 2008 pelo então Presidente da CMS numa entrevista à RTP, relativamente ao desenvolvimento local e regional. O uso da mesma metáfora, que E2 usa repetidamente, não é apenas uma coincidência, mas um indício de uma representação coletiva subjacente. E é justamente por ser o motor, que acreditam que ele terá que permanecer para a região continuar relevante, mesmo se parte da indústria do complexo se tornar obsoleta:

[...] O Porto é aquilo que vai permanecer porque a Central Térmica como vimos já foi fechada, tendo em conta que está havendo a substituição dos combustíveis fósseis por combustíveis renováveis, com certeza que a Refinaria e a Petroquímica, daqui a alguns anos também vão encerrar. Portanto, o único que pode, se esta região continuar relevante, é o Porto. O Porto que é o motor. (E1)

[...] Nesta perspectiva do desenvolvimento económico, o Porto é o motor. [...] não tenho dúvida em dizê-lo, que o Porto é o principal motor de desenvolvimento desta zona, seja lá o que for esse desenvolvimento. (E2)

Inerente a esta ideia, outra percepção relatada nas entrevistas de E1, E2 e E4, é que a região não seria a mesma sem o Porto; ou seja, sem a industrialização que o Porto trouxe, a economia de Sines continuaria sendo voltada para o turismo e pesca. A grande maioria das entrevistas consideraram o incremento da economia local, do emprego e, consequentemente, do nível de vida da população como um impacto positivo atribuído ao Porto.

[...] Sines nunca seria a mesma coisa sem o Porto. [...] o impacto do Porto e dos seus investimentos, e das suas expansões, tem sido muito relevante na comunidade local e na economia local, com certeza que sim. (E4)

Para a gente o que [o Porto] traz é mais movimento para Sines, mais pessoas, mais emprego. [...] O que a gente pode dizer mais? Prejudicar não prejudica. É melhorar a vida em Sines, talvez. Havia muito desemprego e agora há emprego pelo menos para as pessoas. E vem muita gente de fora também. Não é só para as pessoas daqui, vem trabalhar muita gente de fora. (E5)

[...] a infraestrutura do Porto de Sines é muito importante para a economia da região, e eu sei disto. Ela gera emprego, ela gera trabalho. E isso é muito

importante. Porque gera emprego e muito trabalho à volta. O Complexo Industrial de Sines vive com base no Porto de Sines [...]. (E6)

E1 adianta que, na atual situação de pandemia, o fato de a economia de Sines ser voltada para outras frentes, além da pesca e do turismo, é o que faz com que o Concelho tenha mostrado maior resiliência do que outros Concelhos vizinhos, sendo que o Porto é a principal garantia desse diferencial:

[...] E isso agora viu-se com a pandemia. Enquanto esse Concelho não parou de trabalhar, embora tenha havido problemas de desemprego, [...] a vizinha Vila Nova de Mil Fontes, que foi sempre o grande rival em termos turísticos, se calhar agora as pessoas estão a passar um mau bocado, porque sem turismo não vivem. Portanto, o Porto de facto é a nossa grande garantia, não é nenhuma outra estrutura, é o Porto. (E1)

E2 e E3 matizam, contudo, que o crescimento de emprego divulgado pela APS e pelos promotores de projetos industriais não condiz necessariamente com a realidade:

Não há projeto nenhum que seja anunciado por esta zona que não diga que vai trazer um aumento no número de postos de trabalho, mesmo que isso não corresponda à realidade e mesmo que muitas vezes esses números sejam números que se referem apenas à fase de construção e não depois à fase da exploração. (E2)

As oportunidades de emprego [para a população local], não são tantas quanto fazem crer. (E3)

Um outro impacto positivo para o desenvolvimento local atribuído ao complexo portuário e industrial diz respeito às contribuições para atividades culturais e desportivas para a comunidade, não só por parte do Porto, mas também das indústrias em geral, em colaboração com os municípios de Sines e de Santiago do Cacém:

[...] desde há 20 anos, [...] o Concelho de Santiago e o de Sines também, apoiou muito o movimento associativo, [...] as empresas também apoiaram, não só as autarquias [...]. Nasceram associações culturais e recreativas também, desportivas, em bastante número a ponto de ser implementada uma dinâmica cultural e desportiva nesta zona muito interessante e muito dinâmica. Portanto, isso acabou por vir a trazer projetos culturais regulares e com continuidade, com os quais as pessoas contam, a comunidade conta. (E4)

Invocou ainda que a APS está a realizar um inventário para possível musealização do património industrial, que será uma contribuição para a cidade de Sines e uma forma de manter viva a memória industrial:

[...] estamos a trabalhar juntamente com a Direção Geral do Património do país, para constituirmos uma base de dados com todo o património industrial que existe aqui na zona porque já tem 50 anos e já está obsoleto muita coisa e se não existe esse registro, se não cuidar, desaparece. [...] temos a ambição de criar um museu aqui em Sines, do Complexo. (E4)

Com perspectivas mais críticas relativamente a esses contributos, tanto E2 como E3 consideram-nos escassos, pelo menos em termos relativos, e feitos para obter benefícios da imagem de ligação à comunidade. E3 acrescenta que servem para desviar a atenção das degradações ambientais que essas mesmas empresas causam:

[...] as duas grandes empresas aqui desta zona, a GALP e a REPSOL, quer uma, quer outra, em nome da Responsabilidade Social injetam verbas, que são verbas consideráveis, no movimento associativo local, a nível de desporto e cultura, [...] mas tudo isso é a nível de valores absolutos, questionável face às despesas de comunicação que empresas como essas têm [...] e em nome dessa preocupação distribuem umas verbas e justificam essa ligação às populações e comunidades. Agora, claro que eu acho que é bastante pouco e bastante acrítico, não é? (E2)

[...] estas empresas de vez em quando fazem qualquer coisa de carácter social, porque isso, digamos, é apresentado publicamente como uma contrapartida, pelo facto de utilizarem uma extensão tão grande do território local, [...] por exemplo financiarem eventos, ou coparticiparem do financiamento de eventos, de entretenimento, apoio cultural, competições, carnaval, etc. Esses tipos de eventos sociais visíveis, não é? Portanto, dão muita visibilidade. [...] Mas isso são umas “migalhinhas” para conviver, não é? [...] Porque quando estas mesmas empresas deixam que aconteçam estragos ambientais, em alguns casos irreversíveis, o que é possível esperar, não é? [...] Ou seja, umas vezes fazem umas coisas que são positivas, outras vezes fazem coisas que são negativas às escondidas [...] (E3)

4.4. A consulta pública e a comunicação da APS com as partes interessadas

Também em relação ao processo participativo e de comunicação, priorizou-se evidenciar as memórias dos entrevistados, destacando expressões de maior relevância nas subseções abaixo.

4.4.1. “Essas coisas são o que são, valem o que valem”: participação das partes interessadas na consulta pública

E5 e E6 relataram que participaram no processo de consulta pública sobre os projetos de ampliação do Porto, como partes diretamente interessadas pelas suas atividades profissionais (pesca e *surf*, respectivamente) e, no caso de E5, de representação associativa dos pescadores. Na consulta pública, os pescadores expuseram preocupação por as ampliações irem tirar-lhes áreas de pesca mais próximas da costa, mas do conjunto da entrevista de E5 ressalta, como veremos, a sua resignação a esse prejuízo. E6, por seu lado, considerou importante manifestar o seu desacordo pelas consequências que afetarão a sua atividade, mas manifesta grande descrença no efeito dessa participação:

[...] pronunciei-me na consulta pública [sobre a ampliação do TXXI] e achei importante pronunciar-me e na altura disse a minha humilde e singela opinião, porque essas coisas são o que são, valem o que valem, [...] e isto é um projeto de interesse nacional, relevante. [...] Aquilo que eu vi, depois, é que: “Sim. Anotamos a sua opinião” e ponto. E mais nada, não é? (E6)

A expressão “são o que são, valem o que valem” remete à crença de que a sua opinião, “humilde e singela”, não tem um grande valor, e implicitamente de que a consulta pública foi uma formalidade para atender aos requisitos legais, que não terá impacto real.

4.4.2. “Para a gente ficar por dentro dos assuntos”: a comunicação da APS com a comunidade

O E6 alega falta de transparência na informação prestada sobre os projetos de ampliação, exprimindo frustração e descrença e sugerindo que essa opacidade possa ser intencional:

[...] ninguém sabe muito bem aquilo que se está a fazer ou o que se vai fazer. Parece que ninguém quer que se saiba. Os meios de comunicação social falam em 750 metros, os projetos, uns falam em 500 metros, outros falam em 750, outros falam em 100 metros. [...] [...] Eu pedi alguma informação para eu poder reagir

e gerir a minha empresa, não é? [...] Até agora a informação foi zero. Até agora nada. [...]. E aquilo que eu mais gostava é que fosse sendo informado daquilo que fosse se passando, para agir também consoante as coisas fossem andando ou não. Essa informação nunca chegou. Neste momento estão a terceira e quarta fase do avanço, eu não sei o que se vai passar, não sei aquilo que vão construir, não sei o que vai afetar. [...] (E6)

O mesmo entrevistado, E6, recorda também que foi convocado para uma reunião em 2017 para tratar sobre a compensação por parte da APS, prevista no Estudo de Impacto Ambiental em relação aos possíveis impactos socioambientais gerados pela construção do Terminal Vasco da Gama:

[...] no fundo, eles não queriam saber do que eu pensava do Terminal Vasco da Gama, estavam a me informar que o Terminal estava desenhado, que em qualquer momento aquilo poderia ir para frente e que o surf iria acabar. Eu fui informado, não fui consultado. Eu claro que dei a minha opinião, eles não me perguntaram o que eu achava, contaram o que iriam fazer e o que poderiam fazer, algo para minimizar aquilo que nós iríamos passar. [...] O EIA é muito claro. Têm que ser compensadas as atividades afetadas, mas nessa reunião por exemplo nós nem falamos no Terminal XXI, só falamos do Terminal Vasco da Gama. (E6)

Observa-se, assim, uma grande insatisfação deste entrevistado em relação à condução desse processo, que fez com que E6 sentisse a impotência da sua opinião. Ou seja, sente que a sua participação efetiva não existiu no processo, nem durante a consulta pública, nem nos momentos posteriores de diálogo com a APS:

Até agora não houve nenhuma manifestação da parte deles [APS] a dizer: “Atenção! Nós estamos a monitorizar, nós sabemos que vai a passar isto, nós vamos trabalhar em conjunto, vamos ver o que vocês precisam, vamos ver no que vocês são afetados”. Até este momento não houve nada. (E6)

A falta de diálogo acarreta em um distanciamento entre a APS e E6, pois como parte interessada diretamente afetada, E6 sente-se excluído e desconsiderado no processo, gerando ainda mais ressentimento e decepção em relação à APS.

E5, ao contrário de E6, considera que o diálogo com a APS é “razoável”, demonstrando estar satisfeito com a relação e considerando-a boa:

A relação tem sido boa. Quando fazem aqui alguma coisa, alguma operação, eles sempre entram em contato com a gente. Para darem e conhecerem o que se vai passar. Para a gente ficar por dentro dos assuntos. [...] Eu acho que está bem. Pronto. Normalmente nós sabemos tudo. Eles entram sempre em contato com a gente. (E5)

Nota-se um contraste com o relato de E6, que se sentiu desconsiderado durante a consulta pública e na relação com a APS. E5 considera a relação boa, porque sente-se incluído no processo pela APS, ou seja, “por dentro dos assuntos”.

Em relação à comunicação entre a APS e a comunidade, E1 e E3 apresentam as mídias em geral, como jornais, rádio local, Facebook e os canais municipais de divulgação como as principais fontes de informação sobre o atual projeto de ampliação do Porto. Parece estar implícito um sentimento de frustração por terem somente informações limitadas aos meios de comunicação em massa, sem acesso a conhecimento mais detalhado sobre os projetos:

Eu apenas tenho acesso à informação que é divulgada por exemplo, no Boletim do Município de Sines, alguma notícia publicada no Facebook, que é veiculada por exemplo pela rádio local e alguma notícia que pode ser divulgada a nível nacional, eventualmente. São essas as fontes. (E3)

E1 relata também, que a comunicação existente, de uma forma geral, não é transparente para a população, em assuntos do seu direto interesse como sejam o encerramento e início de novas atividades industriais:

[...] para o sineense comum [...] é muito opaco. [...]. Agora em relação ao final da Central, ninguém percebe muito bem como é que de repente o Terminal de Multi-Purpose vai ter que ter uma nova função e ninguém sabe. Isso talvez fosse importante. Para já porque nós vivemos aqui e gostamos de saber o que se passa neste território e depois, até do ponto de vista dos estudantes, dos mais jovens, de quem está agora a começar a trabalhar isso pode ser uma informação útil em termos de formação e até de reconfiguração profissional. (E1)

E1 e E2 reconheceram que há um esforço por parte da APS em melhorar o diálogo. Porém, E2 afirma que esse esforço é intermediado pelo poder local, nomeadamente a Câmara Municipal, e não diretamente com a própria comunidade, o que reforça a análise

anterior do contraste entre a satisfação de E5 por se sentir incluído a insatisfação de E6 por se sentir excluído:

[...] a APS tem tido uma atitude de preocupação de maior diálogo por exemplo com o poder local, com a Câmara Municipal. As administrações [das empresas] também. [...] agora com as populações em si, isso é um déficit de relacionamento que é considerável, não é? Digamos que essas ligações às populações são mediadas pelo município, pela Câmara Municipal. (E2)

E1 e E4 assinalam as atividades de visita, principalmente das escolas, à APS e ao complexo portuário e industrial como um ponto forte no fortalecimento da comunicação com a comunidade local. Para E4, essa é uma estratégia importante para mudar a percepção do complexo pela população local:

[...] uma visita à APS [por] um grupo de estudantes, sem problema nenhum. [...] isso já aconteceu. [...] fazer uma visita à Administração do Porto é relativamente simples. (E1)

[...] para que desde a mais tenra idade percebam o que esse complexo económico tem. Que não é mau, ele é bom. Mas para perceberem isto tem que ser desde muito cedo, e levamos, temos algumas atividades, uma atividade anual em que promovemos uma recepção à comunidade escolar e nós, estas empresas todas juntam-se e é à vez, cada uma é anfitrião. Pronto, levamos as pessoas à empresa, oferecemos um lanche, informamos o que é aquilo, e etc. (E4)

E4 relata ainda que o website da APS dispõe de um fórum como canal de comunicação com a comunidade, mas atribui especial importância a uma associação empresarial do complexo, criada expressamente para esse efeito:

[...] criou-se uma Associação, que se chama COMSINES. É mesmo uma associação formal, [...] que é formada pelas maiores empresas, pelas empresas fundadoras, mas está sempre aberto a associar outras empresas, não em nome individual. Isso é uma associação de empresas que decidiu cuidar desses aspectos. Dos aspectos fundamentalmente, daqueles aspectos que se precisava olhar para a população, para a comunidade, e precisava de olhar e trazê-la também para si, a parte económica. Então, essa associação se chama COMSINES. [...] se houver alguém na comunidade que queira saber se algum cheiro vai fazer mal, pode dirigir-se ao COMSINES, ao grupo da comunicação

que em teoria tem uma resposta para lhe dar, não é? E portanto, concentramos a comunicação à população nesta associação e não no fórum. (E4)

Nota-se uma proatividade em promover um diálogo com a comunidade, para conhecer as percepções, dúvidas, preocupações e aspirações da população e procurar responder-lhes. Com base nisso, afirma ainda E4 que, para transmitir confiança à população, há dois anos (desde 2019) a COMSINES promoveu um estudo sobre a qualidade do ar na região, e que existe a pretensão de divulgar os resultados à população – mas que de fato essa divulgação ainda não foi feita, reconhecendo, em geral, que o estado da comunicação ainda não é satisfatório:

Por exemplo, nas questões ambientais, o que a população de Sines deseja que faça? Para lhes dar confiança. As pessoas aqui acreditam que vivem no meio da poluição, não é verdade. Então, esse grupo de trabalho fez o trabalho de casa, e propôs o lançamento de um estudo aprofundadíssimo da qualidade do ar [...]. Mas já há 2 anos foi feito este trabalho. [...] O estudo está feito, já tem resultados e vai haver um momento em que ele vai ser comunicado à população. [...] E para ser sincera, isso é eu que estou a falar, isso nem sequer é uma coisa que seja muito conhecida das pessoas ainda. Portanto, temos muito trabalho para fazer, muito caminho a percorrer. Ainda não é satisfatório. Não, mas nós temos consciência disso e havemos de chegar lá. Eu penso que sim. (E4)

E1 e E6 concordam que a APS precisa melhorar a comunicação com a comunidade, e que as suas ações são consideradas pouco eficientes nesse sentido:

[...] mas muitas vezes, nós achamos, nós pessoas de Sines, achamos que isso ainda é pouco. Ainda precisávamos de conhecer melhor o que faz a Administração do Porto. (E1)

E6 afirma que “a comunicação é inexistente”, criticando a APS por só prestar a informação que lhe convém, incluindo, com alguma ironia, o programa de visitas considerado anteriormente por E1 e E4 como um aspecto positivo:

[...] a maior parte, a grande maioria das pessoas, nem tem ideia do que é o Terminal Vasco da Gama, não tem ideia do que é o avanço do Terminal XXI, não sabem, não fazem ideia. E esse é um problema que eu acho que podemos apontar à APS. Acho que devia-se informar as populações, acho que não se informa. É um “tabu”. [...] não se diz o impacto negativo. [...] A comunicação é inexistente.

Não existe. Ou seja, só existe para aquilo que interessa, não é? Só existe para dizer: “Ah, hoje é o dia do Porto do Sines. Giro. Venham ver”. (E6)

E3, igualmente crítica, revela grande desconfiança e acusa a APS de um défice de comunicação e de se isolar da comunidade, usando os eventos de comunicação, os estudos e os relatórios para mascarar os custos ambientais:

[...] os representantes estavam presentes em eventos, dão algum financiamento, fazem alguma coisa, mas sobretudo estão numa bolha, que é distante da população. [...] o que estão a salvaguardar são os grandes negócios e os custos ambientais estão a ser mais ou menos mascarados com os estudos, com os relatórios, que está a dizer que o ambiente está bem e se recomenda [...]. (E3)

Regista-se também insatisfação em relação à divulgação dos resultados dos estudos de monitoramento realizados na região, em cumprimento às exigências do processo de Licenciamento Único Ambiental, referentes ao património arqueológico, por parte de E1, e sobre os estudos de impacto ambiental, por parte de E6:

[...] A APS deve ter a informação [sobre achados arqueológicos] porque depois teve que fazer a prospecção e depois não comunica [...] se foi encontrado alguma coisa interessante, se não foi [...]. (E1)

[...] Eles estão a monitorizar os fundos. Agora, eles já fazem isso há uns anos. As conclusões, isso ninguém conhece, não é? Elas são monitorizadas há mais de 5 anos e eu nunca vi uma conclusão publicada. (E6)

Em relação a possíveis sugestões ou reivindicações de melhorias no que diz respeito à comunicação, E2 e E3 apontam para um problema no modelo da gestão da APS, que precisaria ser melhorada. Afirmam que esta se foca em ações de visibilidade, em nome da responsabilidade social, mas que a comunicação não é um aspecto prioritário. E3, enfatiza ainda que há uma hipocrisia por parte da empresa, exprimindo mais uma vez um sentimento de desconfiança:

Eu não me atrevo a dar sugestões. Mas quando ouço essas pessoas a dizer [...] que estão a fazer tudo que é possível para reduzir os impactos e depois isto contrasta com algumas evidências do terreno, há aqui uma hipocrisia que me leva a duvidar, digamos, militantemente [...] (E3)

E2 sugere que uma possível solução seria a criação de um Conselho com participação mais direta das partes interessadas, através das associações locais, de forma a ultrapassar a intermediação da Câmara Municipal na comunicação com a população local:

Seria um Conselho em que participassem as diferentes entidades, portanto que pudessem gerir todo esse processo muito mais próximo das pessoas e da própria dinâmica dos movimentos associativos e não com uma entidade, que enfim, independentemente da sua proximidade com as associações, é uma entidade do Estado, ainda que seja o Estado local, [...] portanto, que a participação esteja a um nível bastante mais profundo. (E2)

4.5. Expectativas face à expansão e disposições para o diálogo ou o conflito

Em relação à expansão e disposições para o diálogo ou o conflito, destacam-se as expressões de maior relevância nas subsecções abaixo.

4.5.1. “Uma apreciação que não pode ser feita em termos de preto ou branco”: entre memórias e expectativas

A maioria dos entrevistados manifestou expectativas matizadas, entre impactos positivos e negativos da expansão do Terminal XXI e da construção do Terminal Vasco da Gama. E1 e E3 recorrem explicitamente à memória do passado para formar essas expectativas:

[Referindo-se a impactos positivos da expansão] Claro que tem. O problema é que, o problema é sempre este. Tal como, tornar Sines um Complexo Industrial teve coisas boas e coisas más. (E1)

Isso, é uma apreciação, como posso dizer, que não pode ser feita em termos de preto ou branco, não é? Portanto, há potenciais vantagens, mas eu diria que a forma de gerir e os valores associados à forma de gerir, ao modelo de gestão é que podem fazer a diferença. [...] não é uma questão de julgar a necessidade de ampliar, a necessidade de progresso, de criar postos de trabalho. A questão é, como é que se gere, como se articulam, como é que se gerem esses empreendimentos em harmonia com os interesses das populações? (E3)

Para E3, a possibilidade de realização de potenciais benefícios depende de um modelo de gestão da APS, sobre o qual vimos acima ter grande desconfiança baseada em uma avaliação muito negativa de processos passados. Assim mesmo, fica implícito que se o

modelo de gestão for diferente, acredita que os aspectos positivos poderão superar os negativos.

E1 e E2 apresentam expectativas de que as ampliações irão causar impactos negativos nas praias e nas atividades econômicas locais, além de impactos ambientais e na biodiversidade:

As ampliações vão conflitar com a praia de São Torpes, por exemplo, vão conflitar com as pequenas atividades econômicas, com as escolas de surf locais, vão ter impactos a nível da própria biodiversidade [...]. Há uma poluição inerente, da própria atividade portuária que se vai intensificar muito. São problemas dessa natureza. (E2)

[...] se a Lilia for falar com os surfistas, com quem faz surf, os Terminais são as piores coisas que podem acontecer, porque vão destruir a ondulação, as ondas grandes vão acabar, e quando se fala com os pescadores, eles também nos dizem que aquele local [...] é um local onde as crias dos peixes vão desenvolver-se, vão crescer. Portanto, do ponto de vista da biodiversidade podem trazer problemas. [...] a maior apreensão de quem vive cá [...] é de facto o desaparecimento dos areais ao sul [...]. Isso é muito grave, porque se uma parte dessa comunidade, o que deseja é ter uma via de turismo [...] não vejo como é que isso depois será possível sem as praias. (E1)

E1, revela também percepção de riscos de esgotamento dos recursos hídricos, caso a população residente e as indústrias locais continuem a crescer:

Os maiores problemas depois são com os recursos como a água, por exemplo. Porque maior a atividade industrial vai exigir um maior consumo de água [...] e isso pode nos trazer muitos problemas graves no futuro [...]. E quanto mais gente viver aqui, pior. E quanto mais indústrias tivermos, desse ponto de vista, pior também. (E1)

No ponto de vista da pesca local, E5 tem expectativas globalmente positivas sobre os impactos da expansão em geral. Apresenta, como impactos negativos para a atividade pesqueira, o aumento da movimentação de navios e a perda de uma área de pesca próxima da costa, acarretando maiores custos de operação e condições mais inseguras para as embarcações pequenas, mas considera que esses impactos na atividade como um todo serão reduzidos:

Eu penso que vai haver aí uns contras que, não é para toda a gente, normalmente aqui os barcos maiores não pescam aqui ao pé. Agora os barquinhos pequenos que temos aqui em Sines, pescam muito naquela zona ali. E, pronto, aquela zona vai acabar e aqueles barquinhos como são todos a gasolina, gastam muito e a gasolina está cara, e para eles se deslocarem para longe, gastam muito mais. [...] E são barquinhos pequeninos e também não podem sair para muito fora do Porto. De resto, não sei. Pronto, aquilo é uma mais-valia para Sines. [...] O que vai fazer aqui é aumentar a movimentação de navios. Tirando isso, não vejo assim grande impacto negativo em relação à ampliação do Porto. [...] Em relação à pesca, para a gente não faz grande diferença. (E5)

E6, pelo contrário, enfatiza um sentimento de tristeza pelos impactos negativos que prevê sobre o ambiente, nomeadamente no PNSACV, e também, baseado na memória de etapas anteriores do processo de expansão, pelos impactos potencialmente fatais para a atividade desportiva e econômica do surf:

[...] o Terminal XXI e o Terminal Vasco da Gama são, assim numa comparação posso dizer que o Terminal XXI vai ferir um bocadinho as ondas e o Terminal Vasco da Gama vai matar completamente o surf em São Torpes. [...] Eu fico triste, não só pela minha atividade, fico triste pela praia, fico triste pelo Parque Natural, em que o Terminal Vasco da Gama é uma completa aberração para a Costa Alentejana. (E6)

4.5.2. “Temos que pôr numa balança”: reivindicações de equilíbrio

Várias entrevistas traduzem um certo conflito entre, por um lado, a necessidade de crescimento econômico e criação de emprego, e por outro o cuidado com as questões ambientais. Para E2 trata-se de um falso dilema, defendendo que o desenvolvimento econômico e social, incluindo a ampliação do Porto, precisa ser feito com preocupações ambientais consistentes, que não existiram no passado:

Portanto, tem que haver aqui um equilíbrio que compatibilize a sustentabilidade ambiental com direitos sociais. [...] há um setor que, até mesmo um setor largo, que está muito relacionado com o trabalho nas empresas, que dizem claramente que a poluição é completamente secundária no meio disto e que, portanto, desde que haja postos de trabalho, isso é o que interessa. [...] E é preciso encontrar, no meu ponto de vista, é preciso encontrar um equilíbrio entre esses dois aspectos.

Porque é possível, é possível tecnicamente, é possível cientificamente. Há recursos que permitem isso. [...] Com certeza que o trabalho é importante [...], mas eu não o absolutizo. E quando digo isso, refiro-me às infraestruturas que suportam esse trabalho. No caso estamos falando da ampliação do Porto [...].
(E2)

Essa perspectiva remete para a de E3 sobre o modelo de gestão do complexo portuário e industrial:

[...] eu diria que a gestão dessas ampliações, dessas grandes obras, tem que ser respeitadora dos direitos das pessoas e do ambiente. Portanto, não pode ser feito contra a segurança das pessoas, contra a qualidade de vida das pessoas [...] associados a essa gestão, à maneira arrogante de gerir esses projetos de ampliação. [...] E aí é que está algum ceticismo da minha parte, não estou a dizer que a ampliação não é boa. É bom que haja uma atividade económica forte, porque a economia de Portugal bem precisa disso, mas em que condições? (E3)

E4 representa nas entrevistas o ponto de vista desse “setor muito largo” de que fala E2, generalizando que a comunidade considera positiva e “acolhe com imenso agrado” os projetos de ampliação do porto, superiorizando esse “agrado” pela criação de emprego às “conversas” – expressão conotadora de falsidade ou irrelevância – sobre a poluição desse impacto ambiental:

Nesta perspectiva que isto é uma fonte de sustento na comunidade, isto é mais importante do que às vezes virem cá com conversas que aqui há poluição e não sei o quê. Não. É evidente que sim, que a comunidade acolhe com imenso agrado todos estes movimentos de expansão. (E4)

Face a essa polarização, E1 acentua ainda a dificuldade dos decisores e gestores locais em harmonizar as demandas por emprego sem prejudicar o meio ambiente, e cita o caso do recente fechamento da Central Termoelétrica em Sines:

Um Presidente da Câmara como o de Sines, está sempre entre a espada e a parede. Tem a espada que é o emprego. [...]. Por um lado, tem a espada e por outro, tem a parede, que é o ambiente. E como é que um autarca de um município como o de Sines consegue dançar entre a espada e a parede, não é? Não é fácil.
(E1)

E6, defendendo que o Porto é um motivo de orgulho local, sentimento que diz compartilhar, concorda com a necessidade de equilibrar, “pôr numa balança”, os diferentes interesses econômicos, sociais e ambientais. Contudo, ao contrário dos entrevistados citados antes, considera que o crescimento do Porto já atingiu o limite e que os planos de expansão são megalômanos, destruindo a própria possibilidade de equilíbrio:

Há um orgulho local porque é o maior porto nacional. Eu também tenho orgulho no Porto de Sines, é bom para a região, é bom para emprego, mas chega uma altura em que temos que ter limites. Não podemos crescer desmedidamente, ou crescer destruindo outras coisas. E aí temos que pôr numa balança. [...] Não cresçam mais. Está a ficar megalómano. Está a se desenvolver de uma forma, a crescer para dentro de uma praia e de um Parque Natural, que vai prejudicar, e muito, a Costa Alentejana e que vai prejudicar, e muito, o surf, toda a fluência a praia, a dinâmica das arribas, a própria biodiversidade do Parque. Eu, por mim, acho que parava por aqui. Está bom. Não cresçam mais. (E6)

4.5.3. “Eles têm muito mais poder do que nós, não é?” Relações de poder e disposições para o conflito ou o diálogo

E1 e E2, invocando as memórias dos protestos passados, acreditam que podem surgir conflitos, caso o equilíbrio seja rompido e a comunidade seja provocada em aspectos de natureza social ou ambiental graves:

Podem criar conflito com a comunidade desde que a implementação disso venha a provocar aspetos de natureza social ou ambiental graves. [...] o agravamento de um conjunto de contradições em relação aos diferentes equilíbrios que é necessário manter, podem gerar e geram, como nós sabemos historicamente, geram situações de ruptura, como é evidente. (E2)

E volta e meia, essas irrupções acontecem, sempre que há notícias de uma indústria particularmente poluente que se ouve dizer que vai ser instalada aqui essa manifestação social irrompe. (E1)

Em outras entrevistas, está muito presente a ideia de uma relação de forças desfavorável a quem se posicione contra expansão do Porto. Os entrevistados mais críticos reconhecem que as suas posições são minoritárias na população, e que enquanto partes interessadas não mostram capacidade de organização de movimentos sociais nem formas de representação coletiva legítima. Essas crenças acabam, pelo menos nos entrevistados com

atividades mais diretamente impactadas, por traduzirem-se, no presente, numa baixa disposição para o conflito e uma atitude conformista para a busca de alternativas e o diálogo para negociar compensações.

E6 tem a percepção de que a comunidade local de *surf* não possui força de oposição em relação à APS e ao seu poder econômico e de influência política:

É muito difícil, isso é uma luta contra um gigante. [...] a instituição é tão grande, faz com que tantas pessoas dependam dela, que façam o que fizerem, ninguém vai responsabilizar muito. [...] E depois sabe que isto é uma entidade pública, ou privada, é uma entidade também muito política, muito estratégica. [...] eu alertei o Presidente da Câmara Municipal de Sines, não é? Para o que se iria passar com uma das praias do Concelho, mas ele é trabalhador da APS, da administração portuária. Não há muito a fazer, não é? (E6)

Face a esse “gigante” e a interesses mais amplos da população, considera que a comunidade do *surf* se encontra fragmentada e isolada, e reconhece a falta de uma representação coletiva legítima e organizada:

[...] a comunidade local não tem muita força. Porque, não existe nenhum clube ou associação que faça essa ligação entre as escolas. [...] eu não tenho legitimidade para falar em nome dos surfistas. Não sou presidente de nenhuma associação, nada que possa falar. [...] muita da comunidade local é a favor do crescimento do Porto de Sines, os únicos contra são os surfistas, não é? Nós somos os únicos que vamos ter a perder. (E6)

Além disso, manifesta a sua incapacidade para estabelecer alianças que pudessem mudar a relação de forças em seu benefício. Recorda que no protesto mencionado acima, que realizou contra a extensão do Terminal XXI, buscou alianças com outras instituições de âmbito municipal, regional e nacional que visam salvaguardar o meio ambiente, também elas partes interessadas que detêm legitimidade de representação e poder. No entanto, não obteve sucesso:

Eu não percebo como se constroem Terminais para cima da Praia de São Torpes e de um Parque Natural, que é uma coisa muito importante e ninguém fala nisso. Mesmo o próprio Parque Natural não fala nisso. [...] Inclusive eu enviei mensagens para o PAN [Pessoas - Animais - Natureza, partido político ambientalista], e nem responderam. [...] Aquilo que fico muito boquiaberto é que

nenhuma associação ambiental se preocupa, se levanta, se questiona acerca disto. (E6)

De modo coincidente, numa perspectiva mais geral, E3 considera que não há movimentos sociais organizados suficientemente fortes, apenas indignações isoladas sem expressão numérica nem capacidade de representação coletiva, devido, segundo a entrevistada, a uma mentalidade conformista. Também ela enfatiza a percepção sobre o poder das grandes empresas e da gestão municipal, fazendo com que prevaleça a força do complexo portuário e industrial:

Há uma questão cultural, uma questão de mentalidades que parece mal, que não se critica, não se defende os interesses [...]. Por outro lado, o exercício do poder dessas grandes empresas, até municipal, acaba sempre por, digamos, mascarar um pouco a verdadeira dimensão dos problemas sociais. [...] Por outro lado, também não há movimentos sociais organizados suficientemente fortes para [...] exigir melhorias, [inaudível] de vez em quando há uma manifestação de desconforto, de indignação, mas não tem expressão numérica, não tem expressão, não tem impactos na opinião pública suficiente. [...] Portanto, partilhar uns com os outros, falar mal de um, falar mal do outro, mas não se produzem formas organizadas de exigências várias. (E3)

Essa consciência da desproporção de forças gera, em E5 relativamente aos pescadores e em E6 como proprietário de uma das escolas de *surf* local, um sentimento de impotência, de estarem rendidos diante dos fatos, restando somente a opção de negociarem seus direitos e de adaptarem seu convívio com as estruturas portuárias e industriais:

Nós também sabemos, que uma construção de um Terminal, mesmo nós perdendo uma área de pesca, eles têm muito mais poder do que nós, não é? [...] Há aí alguns pescadores que não vão ficar muito contentes. Que é quem costuma pescar ali por aquela zona. Mas, pronto, tirando isso vamos ter que resolver as coisas de outra maneira. Se não se pode ir para lá, se tem que ir para outro lado. [...] Ali não há forma nenhuma da gente criar uma alternativa. É deixar de pescar ali. (E5)

Não há muita coisa que consiga o parar. Vamos ser muito sinceros. Nem temos muita força para isso. (E6)

Assim, também E6 se resigna ao inevitável e apresenta disposição para negociar a indenização proposta pela APS, como forma de compensar os impactos à sua atividade econômica:

[...] as zonas onde nós crescemos, onde nós desenvolvemos e criamos afinidade, não só eu, mas como toda a comunidade, nós gostaríamos que ficassem. Mas a serem prejudicadas e serem dizimadas, ao acabarem com elas, eu vou ter que redefinir a minha política da minha escola e da minha atividade. Como eu penso em resolver? Acho que aquilo que tem que existir da parte de quem prejudica estas atividades, é uma indemnização financeira em que nós possamos readaptar os nossos negócios. [...] aquilo que nós queremos, se calhar, é uma compensação financeira onde possamos readaptar o nosso modelo de negócio. (E6)

Este discurso de E6 está atrelado às vivências anteriores do entrevistado, em que apesar de ter participado de consultas públicas, ter exposto claramente sua objeção em relação ao projeto de expansão do Terminal XXI, ter protestado, buscado o engajamento da comunidade e de organizações, e ter se posicionado contra as ampliações, elas ocorreram e vêm ocorrendo. Sendo assim, há um sentimento de exaustão com forte tendência ao conformismo, não mostrando crença em possibilidades de mudança.

4.6. Discussão

Na presente seção pretende-se uma análise crítica dos resultados descritos, de modo a responder à questão de partida: face à situação atual de ampliação e implantação projetadas de novos Terminais Portuários no Porto de Sines, como as memórias sociais de experiências passadas desse megaprojeto (fases de implantação, construção e operação) e dos seus impactos socioambientais históricos, se traduzem nas disposições de atores da população envolvente, enquanto partes interessadas, para a negociação preventiva de conflitos socioambientais?

O presente estudo pode apresentar limitações, e por se tratar de um estudo de análise qualitativa, onde foi possível somente coletar relatos de pessoas da grande parte interessada que é a comunidade local, selecionadas por sua diversidade de inserções e posicionamentos, e de algumas partes interessadas diretamente afetadas pela projetada expansão do Porto de Sines, nomeadamente do representante da Associação de Armadores de Pesca Artesanal e do Cerco do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina (AAPSACV), E5, e do proprietário da Escola *Surf* Litoral Alentejano (ESLA), E6,

faltando um contraponto de representantes da CMS e da APS, bem como de outros setores de atividade econômica, como a indústria turística. Uma lacuna importante a reconhecer foi a de não ter sido entrevistado um representante do PNSACV. Neste tipo de pesquisa e com estas limitações de amostra, os resultados não poderão ser generalizados. Em contrapartida, a análise interpretativa dos relatos recolhidos foi enriquecedora no que diz respeito à memória individual e coletiva e às disposições desses atores, contribuindo assim para uma compreensão aprofundada de diferentes visões sobre a história do complexo portuário e industrial de Sines desde sua implantação até os dias atuais e disposições face à ampliação projetada.

Relativamente aos seis entrevistados da amostra, foi possível observar que todos apresentam ligação com o Concelho de Sines ou de Santiago do Cacém, e além disso, possuem conhecimento sobre o histórico do Porto de Sines, bem como memórias de seus eventos mais relevantes, como por exemplo os traumas vividos pela população na década de 70 por causa da forma agressiva de como foram feitas as expropriações dos terrenos agrícolas, os casos de suicídio por conta da perda de terras para o GAS, as expectativas frustradas dos pescadores locais em relação às melhorias no porto de pesca que não ocorreram e que até hoje deixam a desejar, os impactos causados pela construção de Vila Nova de Santo André, cidade construída de raiz para dar suporte aos trabalhadores do complexo, os recorrentes casos de poluição, incluindo acidentes e explosões, derrame de petróleo no mar, e impactos diretos nas atividades econômicas como a pesca e o turismo, que se apresentam no passado e nos dias atuais, com as ampliações previstas. De uma forma geral, pode-se considerar que todos esses eventos foram relatados como testemunhos de memória coletiva, e conforme preconizam Schmidt e Mahfoud (1993), essas memórias reestabelecem a unidade do que representou quebra ou ruptura dentro do processo histórico de Sines e Santo André, estabelecendo assim uma continuidade entre o que ocorreu no passado e o que ocorre no presente

No que diz respeito às memórias individuais relatadas no histórico do Complexo, foram constatados os sentimentos de medo, insegurança, desconfiança, desprezo, incerteza, entre outros. Observa-se então, que essas memórias foram evocadas por lembranças de origem social, e a ativação delas foi feita através do registro desses sentimentos e pela pressão social sofrida pela comunidade ao longo dos anos, conforme defendido por Viana (2006). As diferentes lembranças mobilizadas e suas interpretações pelos atores individuais, relacionadas com diversos posicionamentos sociais, interesses e

ideologias sobre qualidade de vida e desenvolvimento, mesmo estando ancoradas na memória coletiva da comunidade, revelam o seu carácter heterogêneo e disputado como memórias sociais (Gondar 2008; Pollak 1992).

Foi apresentado pelos entrevistados uma percepção de riscos de contaminação ambiental relacionados às atividades industriais, que vai de encontro aos resultados encontrados por Barroqueiro (2014), demonstrando assim, uma característica similar também na atualidade e uma continuidade dessa percepção sempre referida à memória coletiva. Em consequência dos recorrentes registros de poluição associadas tanto ao complexo industrial e portuário de Sines, quanto ao Porto de Sines propriamente dito, houve relatos de memórias individuais e coletivas das insatisfações por parte da comunidade nesse sentido, que ocasionaram conflitos, registros de protestos e movimentos sociais que permanecem vivos na memória, como é o caso da “Greve Verde”.

Além disso, falhas de comunicação entre a APS e a comunidade local, bem como a terceirização da comunicação, envolvendo a CMS, também foram evidenciadas pelos entrevistados, principalmente no que diz respeito à gestão da APS, e como consequência geraram e ainda geram insatisfação entre partes interessadas. Fator este citado por Freeman (2001), como sendo comum na realidade de megaprojetos quando a comunidade local sofre exposição a perigos e riscos envolvendo a poluição, e quando ocorre deficiente administração do relacionamento com a comunidade.

No que diz respeito à participação da população no processo decisório de implantação dos atuais projetos de expansão, observa-se insatisfação na forma como foi e está sendo conduzido este processo, pois apesar de a APS cumprir as exigências estabelecidas por lei em relação à AIA, promovendo a consulta pública, o sentimento é de que não há participação efetiva, e que a opinião da população não é levada em consideração diante da vontade de implantação dos empreendimentos que possuem interesse para a economia nacional. Essa característica é apresentada por Silva (2015) no contexto de megaprojetos, onde é comum que o direito de participação e o envolvimento das comunidades sejam restritos e quando acontecem, sejam para cumprir formalidades do processo de licenciamento ambiental. Este fato justifica também as baixas participações no processo de consulta pública. Conforme preconiza Arnstein (1969) as classes menos favorecidas e excluídas da sociedade durante os processos decisórios do Estado são as que mais se sentem ofendidas e injustiçadas por não serem escutadas, e esse

sentimento foi relatado por E6 durante sua experiência de participação da consulta pública do projeto de construção do Terminal Vasco da Gama. Dessa forma, pode-se considerar que a experiência de E6 enquadra-se no terceiro nível da “Escada de Participação Cidadã” sugerida pela autora, onde foi permitido ouvir as informações técnicas sobre o projeto, mas não foi garantido pelos detentores de poder de decisão em relação ao licenciamento ambiental único dos empreendimentos, que ele tivesse suas opiniões consideradas. Sendo necessário assim, uma redistribuição de poder, onde o entrevistado atingisse pelo menos o quinto degrau da participação cidadã, o nível do aplacamento, ideia que vai de encontro com Silva (2015), onde o mesmo possuiria algum poder de intervenção, mesmo que ainda limitado, tendo a possibilidade de alterar a atual realidade, onde sua participação não foi considerada e gerou insatisfações.

O desenvolvimento e o aumento de ofertas de emprego na região são características levantadas pelos entrevistados como sendo fatores relevantes divulgados pela APS em relação às ampliações previstas, características estas, citada por Ascerald e Leroy (2011) como uma tendência envolvendo a implantação de novos megaprojetos. Porém, observa-se que apesar de E1, E2 e E4 considerarem o incremento da economia local, através do emprego e do nível de vida da população como um impacto positivo atribuído ao Porto, há contradições na percepção dos entrevistados e questionamentos no que diz respeito ao equilíbrio entre o desenvolvimento e a preservação do meio ambiente, onde o aspecto econômico não deve sobrepor o aspecto social e ambiental. Principalmente no que diz respeito aos impactos socioambientais previstos nos atuais projetos de ampliação, alguns irreversíveis como é o caso das ondulações da praia de São Torpes, observa-se oposição por parte principalmente de E6. O fato de os impactos causados pela implantação dos megaprojetos não serem amenizados e o desenvolvimento proporcionado por eles atingir a economia nacional, mais do que a economia local, é apresentada por Maltby (2017), que enfatiza a característica desse tipo de projeto ser apresentado à sociedade como essencial ao desenvolvimento da nação, por mais que haja aspectos e impactos negativos locais envolvidos.

Constata-se também, que há evidência de engajamento da entidade promotora, APS com a entidade local de gestão e conservação dos recursos, AAPSACV, ferramenta sugerida por Magalhães (2013) quando pretende-se desenvolver uma relação sustentável entre as partes. Observa-se de fato que atualmente ocorre comunicação direta e satisfatória, sendo considerada uma boa relação, conforme relato de E5. Nesse sentido,

de acordo com o que preconiza Savage et. al. (1991), pode-se considerar a AAPSACV como uma parte interessada mista, ou seja, que apresenta alto potencial de ameaçar e cooperar, e que a APS utiliza da estratégia de aumentar a colaboração da referida parte interessada, como forma de ativar menos o seu potencial ameaçador. Esse potencial assenta numa memória coletiva referencial e objeto de comemoração pública, a da “Greve Verde” recordada por vários entrevistados. Os pescadores, quando se uniram no passado, apresentaram um caráter ameaçador através das mobilizações sociais de protesto contra as poluições provenientes das atividades industriais, tendo êxito em suas manifestações. Com o passar do tempo e as adequações obrigatórias por lei em relação ao controle ambiental, as insatisfações nesse sentido foram minimizadas e são consideradas sanadas. Conforme relato de E5, observa-se que atualmente, diante dos projetos de expansão do Porto de Sines, não há por parte da referida parte interessada disposição para o conflito e sim uma atitude conformista para a busca de alternativas. Observa-se também que dois entrevistados afirmaram acreditar que caso surjam novos casos de poluição, que sejam considerados graves, a disposição para conflitos pode surgir futuramente na população local; porém, por outro lado, há uma conscientização de que não existe atualmente a capacidade de organização de movimentos sociais, bem como representação coletiva legítima.

Tomando os representantes de interesses mais específicos, pode-se considerar E5 uma parte interessada dominante, que possui potencial poder e legitimidade, e E6 uma parte interessada entre o tipo dependente e o reivindicador, que possui urgência, por o seu modo de vida depender dessa atividade, e legitimidade de reclamação, na medida em que, segundo está expresso nas avaliações de impacto, o *surf* será uma atividade significativamente afetada; mas afirma que não tem poder, nem legitimidade de representação. Como base para esta convicção, observa-se em seu relato a memória da tentativa, sem sucesso, em formar alianças com outras partes interessadas com maior representatividade social, de modo a promover as suas reivindicações atendidas, que no caso é a oposição à construção do Terminal Vasco da Gama. Sendo assim, como parte interessada dependente, E6 apresenta sentimentos de ausência de poder e exaustão com forte tendência ao conformismo, não mostrando crença em possibilidades de mudança, porém disponível ao diálogo para negociar compensações.

Conclusões

Memórias sociais dos impactos socioambientais, das manifestações de participação social pretéritas e das respostas obtidas por parte do empreendimento, bem como as representações de algumas das principais partes interessadas em relação ao empreendimento na fase atual, foram identificadas através dos discursos de memória pessoal ou transmitida pelos entrevistados. Além disso, através de análise das memórias coletadas, foi possível compreender como estas afetam as expectativas e as disposições dos atores para o relacionamento com a APS, relativamente ao projeto de expansão do Porto de Sines. Com isso, conclui-se que o presente estudo atingiu todos os objetivos específicos propostos inicialmente.

Considerando que o Porto de Sines e seus terminais são megaprojetos de infraestrutura, pontuais, e que apresentam as principais características indicadas por Frick (2005), após análise do seu histórico, conclui-se que como a maioria dos megaprojetos, ocasionou em Sines e na região impactos socioambientais consideráveis e até mesmo irreversíveis, com a premissa de estar contribuindo para o desenvolvimento local. De uma forma geral, tanto o desenvolvimento do complexo, quanto as atuais ampliações previstas apresentam características de superestimação dos benefícios econômicos e subestimação dos impactos ambientais, que culminam na aprovação e implantação dos projetos, conforme preconiza Flyvbjerg (2007). Por isso, geraram recorrente insatisfação da comunidade local e em algumas partes interessadas, que continua a ser alimentada por memórias traumáticas de processos e eventos passados. No que diz respeito à sua implantação na década de 70, o momento político da época e o modelo de gestão do GAS, contribuíram para o surgimento de traumas ocasionados pelas expropriações coercivas, e para o sentimento de decepção da população piscatória no que diz respeito às melhorias do porto de pesca. As memórias coletivas e individuais relatadas pelo presente estudo, de uma forma geral, foram marcadas por acontecimentos históricos ligados às mudanças profundas na paisagem local e no estilo de vida, às questões de poluições, e percepções de riscos inerentes à aproximação com o complexo portuário e industrial, nomeadamente a poluição atmosférica, dos solos, das águas superficiais e subterrâneas, bem como dos consequentes impactos negativos causados nos ecossistemas.

Os relatos analisados apontam para o contrabalançar atual dessas memórias de trauma e dano pelas memórias do crescimento econômico e do emprego, bem como pelo

reconhecimento das medidas efetivamente tomadas pela APS e as empresas do complexo industrial para reduzirem os impactos negativos. Contudo, pelo fato de o Porto de Sines apresentar capacidade de continuidade de expansões, remete à ideia de que essas insatisfações poderão reativar-se caso as expansões prejudiquem as percepções sociais do equilíbrio entre os impactos positivos e os negativos, e o modelo de gestão adotado pela APS não realize melhorias no que diz respeito ao diálogo direto, transparente e inclusivo junto à comunidade local. É importante ressaltar que há relatos de um esforço por parte da APS ao longo dos anos em melhorar esse diálogo, porém, assim como Barroqueiro (2014), nota-se uma certa resistência em ampliar esse diálogo de forma efetiva, e que a criação do COMSINES não atinge o seu objetivo, necessitando de uma melhor divulgação para a população, onde seja possível esclarecer as dúvidas da comunidade, minimizando as inseguranças e expandindo o conhecimento da comunidade sobre os projetos previstos e estudos ambientais realizados pela APS, de modo que possam se sentir pertencentes e considerados.

Em relação à atividade pesqueira na região, conclui-se que é uma tradição milenar que vem perdendo força e adesão da população mais jovem ao longo dos anos por conta da globalização e das novas oportunidades ocasionadas pela industrialização local, porém ainda resiste e percebe-se que a relação de convívio com o Porto de Sines, tornou-se “aceitável”, com tendências a negociações e adaptações, e não mais ao conflito, como já foi registrado em anos anteriores, com memórias de protestos e movimentos sociais. Permanece um sentimento de orgulho presente na população mais antiga no que diz respeito principalmente à “Greve Verde” e a todo o movimento social organizado em torno desse protesto, que teve sucesso e que é uma memória viva no Concelho de Sines até os dias atuais. Um fator importante a ser considerado é a efetiva comunicação e diálogo da APS junto a AAPSACV, o que aparentemente vem caracterizando no reconhecimento desta importante parte interessada, representante dos pescadores locais.

Sugere-se que, devido às limitações do presente estudo, em trabalhos futuros sejam realizadas entrevistas complementares com outras partes interessadas, como por exemplo representantes da APS, da CMS, do PNSACV e do Sindicato dos Trabalhadores da Pesca, de forma a compreender de uma forma mais ampla as percepções destas partes interessadas e outras que sejam julgadas pertinentes, em confronto com as demais, a fim de permitir que após a análise de seus discursos, sejam propostas recomendações que possam contribuir para a redução dos potenciais de conflito ainda existentes. No viés da

coleta das memórias individuais e coletivas, será possível também, analisar as nuances dos diferentes papéis das partes interessadas envolvidas, bem como dos seus sentimentos, expectativas e visões de futuro em relação do Porto de Sines e suas expansões.

Referências

- Almeida, João Ferreira de (org.). 2000. *Os Portugueses e o Ambiente: I Inquérito Nacional às Representações e Práticas dos Portugueses sobre o Ambiente*. Oeiras: Celta Editora.
- Almeida, João Ferreira de (org.). 2004. *Os Portugueses e o Ambiente: II Inquérito Nacional às Representações e Práticas dos Portugueses sobre o Ambiente*. Oeiras: Celta Editora.
- APA (Agência Portuguesa do Ambiente). 2014a. “Participação Pública – Novo Regime Jurídico de AIA”. Departamento de Comunicação e Cidadania Ambiental Divisão de Cidadania Ambiental.
<https://apambiente.pt/index.php?ref=17&subref=146&sub2ref=485>
- _____. 2014b. “Relatório de Consulta Pública. Projeto Expansão do Terminal de Contentores do Porto de Sines (TXXI) (3ª e 4ª fases)”.
<https://siaia.apambiente.pt/AIADOC/AIA2773/rel%20cp%20aia27732019416115123.pdf>
- _____. 2015. “Declaração de Impacte Ambiental -. Expansão do Terminal de Contentores do Porto de Sines (TXXI) (3ª e 4ª fases)”.
<https://siaia.apambiente.pt/AIADOC/AIA2773/dia277320151019111046.pdf>
- _____. 2018a. “Relatório de Consulta Pública – Terminal Vasco da Gama”.
<https://siaia.apambiente.pt/AIADOC/AIA3009/relcpareceres2019128192153.pdf>
- _____. 2018b. “Parecer da Comissão de Avaliação –Estudo de Impacte Ambiental - Terminal Vasco da Gama – Estudo Prévio”.
<https://siaia.apambiente.pt/AIADOC/AIA3009/parecer%20ca%20aia30092019128192135.pdf>
- _____. 2019a. “Relatório de Consulta Pública - RECAPE Expansão do Terminal de Contentores do Porto de Sines (TXXI) (4ª fase)”.
https://siaia.apambiente.pt/AIADOC/RECAPE477/aia2773recape_relcp2019522155247.pdf
- _____. 2019b. “Parecer da Comissão de Avaliação sobre a Conformidade do Projeto de Execução da Expansão do Terminal de Contentores de Sines (TXXI) (4ª fase)”.
https://siaia.apambiente.pt/AIADOC/RECAPE477/aia2773recape-parecerca_final201952215541.pdf
- _____. 2019c. “Título Único Ambiental (TUA) – Execução da Expansão do Terminal de Contentores de Sines (TXXI) (4ª fase).
https://siaia.apambiente.pt/AIADOC/RECAPE477/tua_anexodcape2019726165230.pdf

- APA (Agência Portuguesa do Ambiente). 2019d. “Título Único Ambiental (TUA) – Terminal Vasco da Gama”.
https://siaia.apambiente.pt/AIADOC/AIA3009/diatua_aia3009201912819205.pdf
- _____. 2021. “Participação Pública”.
<https://apambiente.pt/index.php?ref=17&subref=146&sub2ref=485>
- _____. 2021a. “Sistema de Informação sobre Avaliação de Impacte Ambiental - Expansão do Terminal de Contentores do Porto de Sines (TXXI) (3ª e 4ª fases)”.<https://siaia.apambiente.pt/AIA.aspx?ID=2773>
- _____. 2021b. “Sistema de Informação sobre Avaliação de Impacte Ambiental – Terminal Vasco da Gama”. <https://siaia.apambiente.pt/AIA.aspx?ID=3009>
- _____. 2021c. “Licenciamento Único Ambiental (LUA)”.
<https://apambiente.pt/avaliacao-e-gestao-ambiental/licenciamento-unico-ambiental>
- _____. 2021d. “Prevenção e Controlo Integrados de Poluição (PCIP)”.
<https://apambiente.pt/avaliacao-e-gestao-ambiental/prevencao-e-controlo-integrados-de-poluicao-pcip>
- APS (Administração dos Portos de Sines e do Algarve). 2019. “Porto de Sines”.
www.apsinesalgarve.pt/portos/porto-de-sines/
- _____. 2021. “Terminal de Contentores de Sines”. www.portodesines.pt/o-porto/terminais-portuários/tcs-terminal-de-contentores-de-sines/
- _____. e Universidade de Évora. 2017. “40 Anos do Porto de Sines: Aplicação Web Interativa com a Evolução Histórica do Porto de Sines Contada através de Mapas”.
<https://www.arcgis.com/apps/Cascade/index.html?appid=f3edec70bab048a6bef44cf0a441f976>
- Alexandre, Agripa Faria. 2000. “A Dinâmica da Sociedade de Risco segundo Antony Giddens e Ulrich Beck”. *Revista Geosul*, 15 (30):150-167.
<https://periodicos.ufsc.br/index.php/geosul/article/view/14312/13154>
- Ali, Khuloud, e Virginia Vasconcellos. 2018. “Os Mega Projetos Imobiliários e Seus Impactos Sociais: O Caso da Ilha Palm Jumeirah”. Comunicação apresentada em Latin American Real Estate Society 2018 - 18ª Conferência Internacional da LARES, São Paulo, Brasil em setembro de 2018.
https://doi.org/10.15396/lares_2018_paper_47-Vasconcellos-Ali
- Amaro, João Paulo. 2007. “Sentimento Psicológico de Comunidade: Uma Revisão”. *Análise Psicológica*, 1 (25): 25-33.
<http://www.scielo.mec.pt/pdf/aps/v25n1/v25n1a04.pdf>
- Arnstein, Sherry. 1969. “A Ladder of Citizen Participation”. *Journal of the American Institute of Planners*, 35 (4): 216–224.
<https://doi.org/10.1080/01944366908977225>

- Ascerald, Henri, e Jean-Pierre Leroy (orgs.). 2011. “Relatório Síntese: Projeto de Avaliação de Equidade Ambiental como Instrumento de Democratização dos Procedimentos de Avaliação de Impactos de Projetos de Desenvolvimento”. <https://fase.org.br/wp-content/uploads/2011/07/Relatório+-+Síntese+-+Projeto+Avaliacao+Equidade+Ambiental+final.final.pdf>
- Bandeira, Pedro. 1999. “Participação, Articulação de Atores Sociais e Desenvolvimento Regional”. Texto para discussão n° 630. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/2758/1/td_0630.pdf
- Barroqueiro, Álvaro. 2014. “Resolução de Problemas Ambientais entre Populações e a Indústria Local através do Diálogo: O Estudo de Caso do Concelho de Sines”. Dissertação de mestrado, Universidade Aberta, Lisboa. <http://hdl.handle.net/10400.2/4419>.
- ____ e Sandra Sofia Ferreira da Silva Caeiro. 2016. “The Conflict in the Coastal Area of Sines (Portugal): Elements for Settlement through Dialogue”. *Journal of Integrated Coastal Zone Management*, 16 (1): 105-118. <https://doi.org/10.5894/rgci675>
- Bastos, Maria Rosário, João A. Dias, Manuela Baptista, e Carla Batista. 2012. “Human Occupation of Littoral of Alentejo, Portugal: Past and Present”. *Journal of Integrated Coastal Zone Management*, 12 (1): 99-116. <https://doi.org/10.5894/rgci307>
- Beck, Ulrich. 2006. “Living in the World Risk Society”. *Economy and Society*, 35 (3): 329-34. <https://doi.org/10.1080/03085140600844902>
- Bernardo, Joaquim. 2020. “Petroleiro “Campeon” Explodiu no Porto de Sines Há 40 Anos”. <https://radiosines.sapo.pt/noticias/petroleiro-campeon-explodiu-no-porto-de-sines-ha-40-anos>
- Cabecinhas, Rosa. 2006. “Identidade e Memória Social: Estudos Comparativos em Portugal e em Timor-Leste”. In *Comunicação e Lusofonia: Para uma abordagem crítica da cultura e dos media*, editado por Moisés Lemos Martins, Helena Sousa e Rosa Cabecinhas, 183-214. Porto: Centro de Estudos de Comunicação e Sociedade da Universidade do Minho e Campo das Letras. <http://repositorio.untl.edu.tl/handle/123456789/122>
- Clarkson, Max B. E. 1995. “A Stakeholder Framework for Analyzing and Evaluating Corporate Social Performance”. *The Academy of Management Review*, 20 (1): 96-117. <https://doi.org/10.2307/258888>
- CM (Correio da Manhã). 2015. “CMTV em Sines no Protesto dos Surfstas na Praia de São Torpes”. <https://www.youtube.com/watch?v=SAVDXs35PNs>
- CMS (Câmara Municipal de Sines). 2021a. “História de Sines”. <https://www.sines.pt/pages/311>
- ____ 2021b. “Festa de Nossa Senhora das Salas”. <https://www.sines.pt/pages/728>

- Dekker, S., R. J., Verhaeghe, e A. A. J. Pols. 2002. "Expansion of the Port of Rotterdam: Framework for Evaluation". *Transportation Research Board*, 1782 (1): 49-55. <https://doi.org/10.3141/1782-06>
- _____. 2003. "Economic Impacts and Public Financing of Port Capacity Investments: The Case of Rotterdam Port Expansion", *Transportation Research Board*, 1820 (1): 55-61. <https://doi.org/10.3141/1820-07>
- Donaldson, Thomas, e Preston, Lee E. 1995. "The Stakeholder Theory of The Corporation: Concepts, Evidence and Implications". *Academy of Management Review*, 20, 65-91. <https://doi.org/10.5465/AMR.1995.9503271992>
- Enserink, Bert, Pierre André, Desmond Connor, e Peter Croal. 2006. "Public Participation International Best Practice Principles". *Special Publication Series 4* (1-3). <https://www.researchgate.net/publication/322603480>
- European Comission. 2008. "Attitudes of European Citizens Towards the Environment, Directorate-General for the Environment". http://ec.europa.eu/public_opinion/archives/ebs/ebs_295_en.pdf
- _____. 2010. "Science and Technology, Directorate-General for the Environment". http://ec.europa.eu/public_opinion/archives/ebs/ebs_340_en.pdf
- Feital, Marcela da Silveira, Eduardo Sonnewend Brondízio e Lúcia da Costa Ferreira. 2019. "Conflitos e Arenas Decisórias de Megaprojetos de Infraestrutura: Uma Discussão do Porto de São Sebastião – São Paulo/Brasil". *Revista Sociedade e Estado*, 34 (2). <https://doi.org/10.1590/s0102-6992-201934020005>
- Flyvbjerg, Bent. 2007. "Truth and Lies about Megaprojects". Inaugural speech for professorship and chair at Faculty of Technology, Policy, and Management. Delft University of Technology. <http://ssrn.com/abstract=2278262/>
- _____. Nils Bruzelius, e Werner Rothengatter. 2003. *Megaprojects and Risk: An Anatomy of Ambition*. Cambridge: Cambridge University Press. <http://arxiv.org/abs/1303.7404>
- Freeman, R. Edward. 2001. "A Stakeholder Theory of the Modern Corporation". In *Business Ethics*, organizado por W. M. Hoffman, R. E. Frederick, e M. S. Schwartz (4ª ed.). Boston, MA: McGraw-Hill. <https://academic.udayton.edu/LawrenceUlrich/Stakeholder%20Theory.pdf>
- _____. e John McVea. 2001. "A Stakeholder Approach to Strategic Management". *Darden Business School Working Paper* (01-02). <https://doi.org/10.2139/ssrn.263511>
- Frick, Karen Trapenberg. 2005. "The Making and Un-Making of the San Francisco - Oakland Bay Bridge: A case in Megaproject Planning and Decision-Making". Tese de doutoramento na Universidade da Califórnia, Berkeley. <https://escholarship.org/uc/item/6g7695t8>

- Giddens, Anthony. 1991. *As Consequências da Modernidade*. São Paulo: Editora UNESP.
- Godoy, Arilda Schmidt. 1995a. “Introdução à Pesquisa Qualitativa e suas Possibilidades: Uma Revisão Histórica dos Principais Autores e Obras que Refletem esta Metodologia de Pesquisa em Ciências Sociais”. *RAE: Revista de Administração de Empresas*, 35 (2): 57-63.
https://www.researchgate.net/publication/262480060_Introducao_a_pesquisa_qualitativa_e_suas_possibilidades/link/03918f8e0cf2b378a8ad36cc/download
- _____. 1995b. “Pesquisa Qualitativa: Tipos Fundamentais”. *RAE: Revista de Administração de Empresas*, 35 (3): 20-29.
https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-75901995000300004
- Gondar, Jô. 2005. “Quatro Proposições sobre Memória Social”. In *O que é Memória Social*, editado por Jô Gondar e Vera Dodebei, 11-26. Rio de Janeiro: Contracapa Livraria e Programa de Pós-graduação da UFRJ.
<https://pt.scribd.com/document/390029165/o-Que-e-Memorial-Social-Jo-Gondar-e-Vera-Dodebei>
- _____. 2008. “Memória Individual, Memória Coletiva, Memória Social”. *Revista Morpheus – Estudos Interdisciplinares em Memória Social*, 8 (13).
<http://seer.unirio.br/index.php/morpheus/article/viewFile/4815/4305>
- Google Earth. 2020. “Sines”.
<https://earth.google.com/web/search/sines/@37.95753155,-8.7857897,55.60595467a,29327.32012575d,35y,0h,0.00137706t,0r/data=CigiJgokCQ3sjDYjYDTAEfzpK-riYjTAGYDOvZNqf0TAIcoEulWCgkTA>
- Guerra, Isabel. 2006. *Pesquisa Qualitativa e Análise de Conteúdo: Sentidos e formas de uso*. Cascais: Princípia Editora.
- Ibarra García, María Verónica. 2017. “Tensiones y Conflictos por Agua en el Boom Inmobiliario de Tecámac, México”. *Revista Territórios*, (37): 81-99.
<https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.4818>
- INE (Instituto Nacional de Estatística). 2017. “Anuário Estatístico da Região Alentejo”.
https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes&PUBLICACOESpub_boui=320467879&PUBLICACOESmodo=2
- _____. 2021a. “Censos 2021: Resultados Preliminares: Variação da População Residente, 2011-2021”. https://www.ine.pt/scripts/db_censos_2021.html
- _____. 2021b. “Densidade Populacional (N.º/km²) por Local de Residência (NUTS - 2013); Anual”.
https://censos.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_indicadores&contexto=pi&indOcorrCod=0008337&selTab=tab0
- Jedlowski, Paolo. 2001. “Memory and Sociology: Themes and Issues”. *Time & Society*, 10 (1): 29-44. <https://doi.org/10.1177/0961463X01010001002>

- Krick, Thomas, Maya Forstater, Philip Monaghan e Maria Sillanpää. 2006. *De las Palabras a la Acción: El Compromiso con los Stakeholders. Manual para la Práctica de las Relaciones con los Grupos de Interés*. Londres: Accountability e Nairobi: United Nations Environment Programme. <http://gestion-calidad.com/wp-content/uploads/2016/09/Manual-Stakeholders.pdf>
- Lynch, Barbara e Paul Gellert. 2003. “Mega-Projects as Displacements”. *International Social Science Journal*, 55 (175): 15-25. <https://doi.org/10.1111/1468-2451.5501002>
- Maddaloni, Francesco Di, e Kate Davis. 2017. “The Influence of Local Community Stakeholders in Megaprojects: Rethinking their Inclusiveness to Improve Project Performance”. *International Journal of Project Management*, 35: 1537–1556. <https://doi.org/10.1016/j.ijproman.2017.08.011>
- Magalhães, Carolina do Socorro Ferreira. 2013. “A Inserção de Stakeholders nas Estratégias Empresariais de Gestão de Resíduos Sólidos no Brasil: O Estudo de Caso da Empresa Belcar Caminhões”. Dissertação de mestrado, Universidade Nova de Lisboa. <http://hdl.handle.net/10362/11299>
- Malty, Larissa dos Santos. 2017. “Participação Social Decorrente da Implantação de Megaprojetos em Pequenas Comunidades: O Caso da Trafaria, Estuário do Rio Tejo”. Tese de Doutorado na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa. <https://run.unl.pt/handle/10362/27152>.
- Marítimo. 2019. “Concurso Público para a Concessão do Terminal Vasco da Gama será Lançado no dia 15”. <https://revistacargo.pt/concurso-terminal-vasco-da-gama/>
- Mendes, J. M. 2015. Obituário “Ulrich Beck: a Imanência do Social e a Sociedade do Risco”. *Análise Social*, (214, vol. 1): 211-215. <http://www.scielo.mec.pt/pdf/aso/n214/n214a12.pdf>
- Meira, Inês, e Ana Patrícia Carvalho. 2010. “A saúde e sua Relação Intrínseca com o Organismo e o Ambiente”. *Fórum Sociológico*, (20): 75-82. <http://dx.doi.org/10.4000/sociologico.512>
- Minderico, Rui. 2020. “Obras de expansão do Terminal XXI do Porto de Sines arrancam em janeiro de 2021”. <https://observador.pt/2020/12/31/obras-de-expansao-do-terminal-xxi-do-porto-de-sines-arrancam-em-janeiro-de-2021/>
- Mitchell, Ronald. K., Bradley R. Agle, e Donna J. Wood. 1997. “Toward a Theory of Stakeholder Identification and Salience: Defining the Principle of the Who and What Really Counts”. *Academy of Management Review*, 22, (4): 853-886. <https://doi.org/10.2307/259247>
- MNE (Ministério dos Negócios Estrangeiros). 2021. “História” <https://ue.missaoportugal.mne.gov.pt/pt/portugal/sobre-portugal/historia>

- Mok, Ka Yan, Geoffrey Qiping Shen e JingYang. 2015. “Stakeholder Management Studies in Mega Construction Projects: A Review and Future Directions”. *International Journal of Project Management*, 33 (2): 446-457.
<https://doi.org/10.1016/j.ijproman.2014.08.007>
- Moniz, Marcela de Abreu, Cleber Nascimento do Carmo, Sandra de Souza Hacon, Crystiane Ribas Batista Ribeiro e, Rayara Mozer Dias. 2019. “Health Risks Perception in the Context of the Construction of a Petrochemical Complex in Brazil”. *Ambiente & Sociedade*, (22): 1-20. <https://doi.org/10.1590/1809-4422asoc0328vu19L4AO>
- MS Brasil (Ministério da Saúde do Brasil). 2020. “Riscos Ambientais e a Saúde Humana”. <https://www.saude.gov.br/vigilancia-em-saude/vigilancia-ambiental/vigiar/riscos-ambientais-e-a-saude-humana>
- Nave, Joaquim Gil e Susana Fonseca. 2004. “Relatório Final do Inquérito Sinesbioar”. European Commission.
https://ec.europa.eu/environment/life/project/Projects/index.cfm?fuseaction=home.showFile&rep=file&fil=SINESBIOAR_Final_report.pdf
- NEMUS. 2014a. “Estudo de Impacte Ambiental da Expansão do Terminal de Contentores (TXXI) do Porto de Sines (3ª e 4ª Fases) – Volume I – Relatório Síntese”.
https://siaia.apambiente.pt/AIADOC/AIA2773/rs_27732014111311158.pdf
- _____. 2014b. “Estudo de Impacte Ambiental da Expansão do Terminal de Contentores (TXXI) do Porto de Sines (3ª e 4ª Fases) – Aditamento”.
<https://siaia.apambiente.pt/AIADOC/AIA2773/aditamento277320141113105437.pdf>
- _____. 2014c. “Estudo de Impacte Ambiental da Expansão do Terminal de Contentores (TXXI) do Porto de Sines (3ª e 4ª Fases) – Volume III – Resumo Não Técnico”.
<https://siaia.apambiente.pt/AIADOC/AIA2773/rnt277320141113105155.pdf>
- _____. 2017. “Elaboração de Estudo Prévio e Estudo de Impacte Ambiental do Terminal Vasco da Gama –Relatório Síntese”.
<https://siaia.apambiente.pt/AIA.aspx?ID=3009>
- _____. 2019. “RECAPE da Expansão do Terminal de Contentores do Porto de Sines (TXXI) (4ª fase) – Volume I – Resumo Não Técnico”.
https://siaia.apambiente.pt/AIADOC/RECAPE477/aia2773recape_relcp2019522155247.pdf
- Paez, Dario R., e James Hou-Fu Liu. 2011. “Collective Memory of Conflicts”. In *Intergroup Conflicts and Their Resolutions: A Social Psychological Perspective*, editado por Daniel Bar-Tal, 105-124. New York and London: Psychology Press.

- Parmar, Bidhan L., R. Edward Freeman, Jeffrey S. Harrison, Andrew C. Wicks, Simone de Colle, e Lauren Purnell. 2010. "Stakeholder Theory: The State of the Art" *Management Faculty Publications* (99): 1-56.
<https://scholarship.richmond.edu/management-faculty-publications/99>
- Peralta, Elsa. 2007. "Abordagens Teóricas ao Estudo da Memória Social: Uma Resenha Crítica". *Arquivos da Memória*, (2). [http://arquivos-da-memoria.fcsh.unl.pt/ArtPDF/02_Elsa_Peralta\[1\].pdf](http://arquivos-da-memoria.fcsh.unl.pt/ArtPDF/02_Elsa_Peralta[1].pdf)
- PMI (Project Management Institute). 2008. "Um Guia do Conhecimento em Gerenciamento de Projetos". Guia PMBOK, 4ª edição. EUA.
<https://www.cin.ufpe.br/~if717/slides/PMBOK.pdf>
- Pollak, Michael. 1992. "Memória e Identidade Social". *Estudos Históricos*, 5, (10): 200-12. <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/reh/article/view/1941>
- Pordata / INE (2015). "População Residente segundo os Censos: Total e por Dimensão dos Lugares".
<https://www.pordata.pt/Municipios/Popula%C3%A7%C3%A3o+residente+segundo+os+Censos+total+e+por+dimens%C3%A3o+dos+lugares-24>
- Quivy, Raymond, e Luc Van Campenhoudt. 2005. *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. Lisboa: Gradiva.
- Rainho, Marina Patrícia Henriques. 2015. "O Porto na Origem do Núcleo Urbano: Sines e a Relação com o Mar". Tese de Mestrado na Escola de Artes, Departamento de Arquitectura, Évora. <http://hdl.handle.net/10174/18146>
- Ribeiro, Margarida Calafate e António Sousa Ribeiro. 2013. "Os Netos que Salazar Não Teve: Guerra Colonial e Memória de Segunda Geração". *Revista do Núcleo de Estudos de Literatura Portuguesa e Africana da UFF* 5, nº 11. <https://doi.org/10.22409/abriluff.v5i11.29660>
- Rocha, Catarina, Filomena Safara, Mariana Reis, e Ximena Pino. 2016. "Porto de Sines". Instituto Superior Técnico, Universidade de Lisboa.
https://fenix.tecnico.ulisboa.pt/downloadFile/282093452016329/PU_Grupo%207_PORTO%20DE%20SINES.pdf
- Rollo, Maria Fernanda. 2007. "Marcelism: Economic Policy and Modernization". *Espacio, Tiempo y Forma*, 5 (19): 115-144. <http://espacio.uned.es/fez/view/bibliuned:ETFSerie5-2007-0003>
- RTP (Rádio e Televisão de Portugal). 1974. "Inquérito ao Gabinete da Área de Sines". <https://arquivos.rtp.pt/conteudos/inquerito-ao-gabinete-da-area-de-sines/>
- _____. 1982. "Paralisação contra a Poluição – RTP Arquivos".
<https://arquivos.rtp.pt/conteudos/paralisacao-contra-a-poluicao/>
- _____. 1990. "Derrame de Crude em Sines". <https://arquivos.rtp.pt/conteudos/derrame-de-crude-em-sines/>

- RTP (Rádio e Televisão de Portugal). 1992. “Central de Incineração em Sines”.
<https://arquivos.rtp.pt/conteudos/central-de-incineracao-em-sines/>
- _____. 1994a. “Protestos da População de Sines”.<https://arquivos.rtp.pt/conteudos/protestos-da-populacao-de-sines/>
- _____. 1994b. “Protestos da População em Sines”.
<https://arquivos.rtp.pt/conteudos/protestos-da-populacao-em-sines/>
- _____. 1994c. “Origem da Explosão na Refinaria de Sines”.
<https://arquivos.rtp.pt/conteudos/origem-da-explosao-na-refinaria-de-sines/>
- _____. 2007. “Barcos de Pesca de Sines Recriaram Bloqueio ao Porto Industrial em Evocação da ‘Greve Verde’”. https://www.rtp.pt/noticias/pais/barcos-de-pesca-de-sines-recriaram-bloqueio-ao-porto-industrial-em-evocacao-da-greve-verde_n45714
- _____. 2008. “Porto de Sines”. <https://arquivos.rtp.pt/conteudos/porto-de-sines-2/>
- Santos, Luana Ferreira dos, Anna Claudia dos Santos Nobre, Tamiris Cristhina Resende, e Anatalia Saraiva Martins Ramos. 2019. “Análise de Stakeholders na Gestão de Projetos Sociais”. *Revista de Gestão e Projetos*, 10 (1): 37 -50.
<https://doi.org/10.5585/GeP.v10i1.10957>
- Santos, Leonardo Bis dos. 2014. “O conflito social como ferramenta teórica para interpretação histórica e sociológica”. *Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi. Ciências Humanas*, 9 (2): 541-553. <http://dx.doi.org/10.1590/1981-81222014000200015>
- Savage, Grant. T., Timothy W. Nix., Carlton J. Whitehead e John D. Blair. 1991. “Strategies for Assessing and Managing Organizational Stakeholders”. *Academy of Management Executive*, 5 (2): 61-75.
<https://doi.org/10.5465/AME.1991.4274682>
- Schmidt, Maria Luisa Sandoval, e Miguel Mahfoud. 1993. “Halbwachs: Memória Coletiva e Experiência”. *Psicologia USP*, 4 (1/2): 285-98.
<https://www.revistas.usp.br/psicousp/article/view/34481>
- SicNotícias. 2006. “Poluição em Sines”.
<http://videos.sapo.pt/aPNMSZoNF6h1v6gflv2z>
- Silva, Alexandra Martins. 2015. “Megaprojetos, Conflitos e Processo Decisório: A Análise de uma Controvérsia Intemporal Chamada Belo Monte”. Tese de Doutorado, Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra, Coimbra.<https://estudogeral.sib.uc.pt/bitstream/10316/29442/1/Megaprojetos%20C%20conflitos%20e%20processo%20decisório.pdf>
- _____. 2017. “Processo Decisório e Conflitos: Questões e Reflexões a Partir dos Megaprojetos”. *Revista Brasileira de Sociologia*, 5 (9): 114 - 140.
<https://doi.org/10.20336/rbs.193>

- Silva, Nuno Miguel. 2019. “Ministra do Mar Vai Explicar Hoje Novos Investimentos de 1,2 Mil Milhões de Euros Previstos para o Porto de Sines”.
<https://jornaleconomico.sapo.pt/noticias/ministra-do-mar-vai-explicar-hoje-novos-investimento-de-12-mil-milhoes-de-euros-previstos-para-o-porto-de-sines-473604>
- Silveira, Missifany e Mario Diniz de Araujo Neto. 2014. “Environmental Licensing of Major Undertakings: Possible Connection between Health and Environment “. *Ciência e Saúde Coletiva*, 19 (9): 3829-3838. <https://doi.org/10.1590/1413-81232014199.20062013>
- Teixeira, Leonardo Ribeiro. 2013. “Megaprojetos no Litoral Norte Paulista: Papel dos Grandes Empreendimentos de Infraestrutura na Transformação Regional”. Tese de Doutorado, Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), Campinas.
<https://www.nepam.unicamp.br/megaprojects-in-the-northern-coast-of-sao-paulo-state-the-role-of-the-major-infrastructure-ventures-in-the-regional-transformation/>
- Teixeira, Yasmin Daniela Ruth. 2017. “Frente de Água e a Cidade: Restruturação Urbana em Sines”. Dissertação de Mestrado, Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias - Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Lisboa. <http://hdl.handle.net/10437/8328>
- T&N (Transportes & Negócios). 2021. “Sines prepara novo concurso para o Vasco da Gama”. <https://www.transportesenegocios.pt/sines-prepara-novo-concurso-para-o-vasco-da-gama/>
- TVI. 2012. “Sines: Terminal de Contentores Quadruplica capacidade”.
<https://tvi24.iol.pt/economia/negocios/sines-terminal-de-contentores-quadruplica-capacidade>
- Viana, Nildo. 2006. "Memória e Sociedade: Uma breve Discussão Teórica sobre Memória Social". *Espaço Plural*, 7 (14): 8-10.
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=445944357002>

Anexos

Anexo 1 – Guião de Entrevistas

Guião de entrevista

1. Por favor, apresente-se e conte-me brevemente a sua vida e qual é a sua relação com a cidade de Sines/Santo André e com esta região.
- 2.1. Como avalia, em geral, a qualidade de vida em Sines / Santo André e na região envolvente?
- 2.2. O que acha que o Porto de Sines trouxe para a região, ao longo dos anos?
3. Como avalia as relações da Administração do Porto de Sines com a comunidade local, e a sua evolução ao longo dos anos?
Conhece os atuais projetos de ampliação do Porto de Sines? Qual é a sua opinião sobre [esses projetos / os atuais projetos de ampliação do Porto de Sines] e os seus possíveis impactos na comunidade e na região?
4. O que é que a [nome da instituição, associação, empresa, etc.] já fez e/ou pensa que pode vir a fazer para impedir, reduzir ou compensar os impactos negativos que referiu?

Anexo 2 – Declaração de Consentimento Informado

DECLARAÇÃO DE CONSENTIMENTO INFORMADO

Fui informado/a sobre os objetivos da investigação sobre “Memória Social e disposição das partes interessadas locais para a prevenção de conflitos socioambientais em contexto de megaprojeto: O caso do Porto de Sines” e da minha participação como entrevistado/a.

Compreendi que:

- O estudo para que serei entrevistado/a tem finalidades de natureza estritamente académica, e que os dados da(s) entrevista(s) serão usados apenas para essas finalidades, nomeadamente, a realização da dissertação de mestrado, bem como publicações que dela resultem e novos estudos de natureza académica que venham a utilizá-las.
- Os dados serão sempre utilizados de forma anonimizada, exceto se eu declarar expressamente abaixo que desejo ser identificado/a. Entende-se por “anonimização” que, na transcrição e em qualquer disponibilização de dados da entrevista para as finalidades acima identificadas, o meu nome será omitido e substituído por um pseudónimo ou um código, e que todos os dados da minha caracterização e da própria entrevista que permitam identificar-me serão omitidos ou ocultados.
- Até à entrega da dissertação, poderei pedir à investigadora o acesso à transcrição da(s) minha(s) entrevista(s) e a eliminação de partes dos dados dela(s) constantes.
- Até à entrega da dissertação, poderei deixar de participar no estudo e retirar o meu consentimento para a utilização da(s) entrevista(s) em que tiver participado.

Nestas condições, aceito participar no estudo e consinto na utilização dos conteúdos da(s) entrevista(s) em que vier participar como dados para o estudo.

Autorizo/ Não autorizo a gravação da entrevista [apagar o que não se aplica]
(Aceitação oral gravada)

Declaração de intenção de prescindir do anonimato

Desejo que a minha identidade seja revelada, exceto se quando isso permitir a identificação de terceiros que não a desejem. Compreendi que posso mudar esta intenção e comunicar essa mudança até à apresentação final da dissertação, caso em que todos os dados da(s) minha(s) entrevista(s) serão anonimizados.

(Aceitação oral gravada)

Anexo 3 – Datação das entrevistas e caracterização das pessoas entrevistadas

Código	Data	Duração	Sexo	Grupo etário	Escolaridade	Posição
E1*	16/03/2021	1h:25'	Feminino	30-39	Superior	Residente com participação cultural e cívica
E2	22/06/2021	1h:00'	Masculino	60-69	Superior	Residente com participação cultural, cívica e política
E3	22/06/2021	1h:15'	Feminino	60-69	Superior	Residente com participação cultural e cívica
E4*	16/07/2021	1h:25'	Feminino	60-69	Superior	Quadro superior da APS
E5	01/09/2021	0h:36'	Masculino	50-59	n.a.	Dirigente de Associação de Pescadores
E6	08/11/2021	1h:00'	Masculino	40-49	n.a.	Proprietário de escola de <i>surf</i>

* Solicitou anonimato