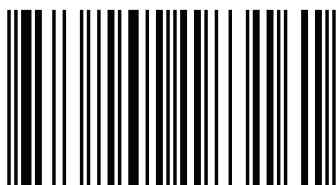


Impacto Socioambiental Decorrente da Implantação de Megaprojetos

Este estudo revela dados empíricos sobre os movimentos sociais gerados a partir de duas grandes obras, uma já implantada e outra em fase de estudo de locação, que têm promovido o aprimoramento do conhecimento técnico associado ao conhecimento tradicional. O estudo apresentado realizou-se ali, na comunidade da Trafaria, Almada, Portugal, na foz do rio Tejo, o principal rio da península ibérica, o rio da minha aldeia, Almada. Ali, onde o rio chega ao mar, onde o mar faz a curva, onde, no início do séc XVI, era o fim do mundo. Com base em suportes metodológicos da Análise Crítica do Discurso e da composição de uma amostra estatística quantitativa foram coletados dados primários por meio da realização de inquéritos representativos da opinião dos moradores locais referentes aos impactos socioambientais gerados por megaprojetos. Este livro é originário da tese de doutoramento defendida pela autora e orientada por Iva Miranda Pires, na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, Portugal e teve o apoio institucional do Ministério do Meio Ambiente do Brasil e da Rede de Estudos Ambientais de Países de Língua Portuguesa.



Bacharel em Artes, Mestre em Gestão Ambiental, PHD em Ecologia Humana, pesquisadora do Interdisciplinary Centre of Social Sciences e da Rede de Estudos Ambientais de Países da Língua Portuguesa, analista ambiental do MMA Brasil. Autora de diversos livros na área de Gestão Ambiental e Desenvolvimento Sustentável utilizando a arte para a comunicação.



978-620-2-18316-1

Impacto Socioambiental de Megaprojetos

Maltby



Larissa Maltby

Impacto Socioambiental Decorrente da Implantação de Megaprojetos

Dados de Campo e Análise Crítica do Discurso

 Novas Edições Acadêmicas

Larissa Maltby

**Impacto Socioambiental Decorrente da Implantação de
Megaprojetos**

Larissa Maltz

Impacto Socioambiental Decorrente da Implantação de Megaprojetos

Dados de Campo e Análise Crítica do Discurso

Novas Edições Acadêmicas

Imprint

Any brand names and product names mentioned in this book are subject to trademark, brand or patent protection and are trademarks or registered trademarks of their respective holders. The use of brand names, product names, common names, trade names, product descriptions etc. even without a particular marking in this work is in no way to be construed to mean that such names may be regarded as unrestricted in respect of trademark and brand protection legislation and could thus be used by anyone.

Cover image: www.ingimage.com

Publisher:

Novas Edições Acadêmicas

is a trademark of

International Book Market Service Ltd., member of OmniScriptum Publishing Group

17 Meldrum Street, Beau Bassin 71504, Mauritius

Printed at: see last page

ISBN: 978-620-2-18316-1

Zugl. / Aprovado/a pela/pelo: Tese de Doutoramento, 2017, Universidade Nova de Lisboa

Copyright © Larissa Malty

Copyright © 2018 International Book Market Service Ltd., member of OmniScriptum Publishing Group

All rights reserved. Beau Bassin 2018

Impacto Socioambiental Decorrente da Implantação de Megaprojetos – Análise de Dados e Análise Crítica do Discurso



Larissa dos Santos Maltz

Janeiro de 2018

RESUMO

Trafaria, a menina do Tejo. Ali, onde o rio chega ao mar, onde o mar faz a curva, onde tudo se deu. No início, lá era o fim do mundo. O estudo apresentado realizou-se ali, na comunidade da Trafaria, Almada, Portugal. O principal rio da península ibérica, o rio da minha aldeia, Almada.

Este estudo revela dados empíricos sobre os movimentos sociais gerados a partir de duas grandes obras, uma já implantada e outra em fase de estudo de locação, que têm promovido o aprimoramento do conhecimento técnico associado ao conhecimento tradicional.

Com base em suportes metodológicos da Análise Crítica do Discurso e da composição de uma amostra estatística para coleta de dados quantitativos, foram coletados dados primários por meio da realização de entrevistas e aplicação de questionários representativos da opinião dos moradores locais.

Este livro é originário da tese de doutoramento defendida pela autora e orientada por Iva Miranda Pires, na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, Portugal e teve o apoio institucional do Ministério do Meio Ambiente do Brasil.

PALAVRAS-CHAVE: Trafaria, Participação Social, Megaprojetos, Impacto Socioambiental.

DEDICATÓRIA

Este livro é dedicado à minha querida amiga mestre em Linguística Aplicada e Estudos da Linguagem, Mirtes de Souza Costa, por sua colaboração científica na realização desta pesquisa.

Parece muito questionar
a mega necessidade,
a mega vaidade,
a mega construção.
Parece mega interroga
o estudo de locação,
o fato da eficiência
da subutilização.
De tudo que já é obra
e serve como manobra,
anda na contramão.
Parece que não aparece

O que fabrica a ruína
esquece, contamina
muda água, muda chão.
Importa fechar os olhos
Exporta a competição.
Cego é quem não imagina
O lado de lá da colina
O rio que é cova encoberta
A margem oposta do mar
Que o lado de cá da ponte
é o de lá de quem vê
Os olhos no horizonte
São os que miram você

Nota: Esta tese foi redigida conforme o português utilizado no Brasil, seguindo as normas da APA de elaboração de documento, inclusive o termo “Impacto Ambiental”.

SUMÁRIO

Introdução	7
1. Metodologia de Investigação	9
1.1. Modelos de coleta de dados	10
1.1. Formulação da amostra para coleta de dados quantitativos	16
1.2. Análise Crítica do Discurso	19
2. Percepção e participação social	22
2.1. Perfil Socioeconômico: identificação do respondente.....	23
2.2. Terminal Cerealífero da Trafaria (PGD 1) e seus impactos socioambientais	34
2.2.1. Análise de Dados do PGD1 e seus impactos	45
2.3. Terminal de Contentores da Trafaria (PGD 2) e seus impactos socioambientais	48
2.3.1. Análise de Dados do PGD 2 e seus impactos	53
2.4. Participação Social do trafariense	54
2.4.1. Organização social por meio de associações e coletivos	56
2.4.2. Participação em Audiência Pública	59
2.4.3. Criação e participação de movimentos sociais reais e virtuais	62
2.4.4. Participação por meio de fomento a notícias e repercussão midiática	66
2.4.5. Efetividade da Participação Social.....	69
3. Correlação entre o perfil socioeconômico, os impactos e o tempo no território	72
3.1. Correlação entre o Tempo no território e a percepção dos Impactos Socioambientais	74
3.2. Correlação entre os impactos socioambientais gerados pelo PGD1 e a expectativa de impactos socioambientais decorrentes da implantação do PGD2	77
3.3. Correlação entre o grau de escolaridade e a percepção de impactos	85

3.4. Correlação entre faixa etária, gênero e participação social da população diretamente afetada pelo PGD 2.....	89
4. Discursos e suas entrelinhas.....	95
4.1. Percepção dos riscos: PGD 1	98
4.2. Percepção de efeitos negativos na saúde: PGD 1.	99
4.3. Percepção de alterações no cotidiano: PGD 1.....	101
4.4. Percepção de impactos na atividade econômica local de pesca: PGD 1 e PGD 2	103
4.5. Percepção de impactos na atividade econômica local do turismo: PGD 1 e PGD 2	104
4.6. Percepção do impacto da participação social na decisão governamental: PGD 2	105
4.7. Expectativas de impactos positivos: PGD 2	107
4.8. Expectativas de impactos negativos: PGD 2	108
4.9. Percepção de apoio institucional aos movimentos sociais	109
4.10. Análise de notícias e entrevistas públicas sobre o PGD2	110
5. Perspectivas: de Portugal 2020 à Trafaria 2020	115
5.1. Trafaria: o futuro com participação e inclusão social.....	120
Conclusão	124
Referências Bibliográficas	130
ANEXO. Vídeo Documentário - Erro! Marcador não definido.	
https://www.youtube.com/watch?v=p1S5K6kJmZY&t=6s Erro! Marcador não definido.	

LISTA DE ESQUEMA, FIGURAS, QUADROS, MAPAS, TABELAS, FOTOS, FLUXOGRAMAS, ORGANOGRAMAS

- Figura 1. Residentes e nascidos na Trafaria.
- Figura 2. Tempo de residência na Trafaria.
- Figura 3. Percentagem da população relativa ao gênero.
- Figura 4. Dimensão do agregamento familiar.
- Figura 5. Estrutura etária da população da Trafaria.
- Figura 6. Perfil demográfico: número de habitantes da Trafaria desde sua origem como povoado até os dias atuais.
- Figura 7. Variação da população por faixa etária entre os anos de 2011.
- Figura 8. Pirâmide etária da freguesia da Trafaria.
- Figura 9. Grau de escolaridade da população da Trafaria.
- Figura 10. População residente segundo o nível de instrução por freguesias do Concelho de Almada (2011).
- Figura 11. Posicionamento no mercado de trabalho.
- Figura 12. Local de trabalho do morador da Trafaria.
- Figura 13. Rendimento familiar (em euros).
- Figura 14. Percepção da poluição causada pela implantação do PGD 1.
- Figura 15. Principais tipos de poluição citados.
- Figura 16. Percepção do morador a respeito do impacto socioambiental em sua vida.
- Figura 17. Percepção do morador a respeito do impacto na comunidade.
- Figura 18. Comparativo de percepção de impactos individuais e coletivos.
- Figura 19. Percepção de impacto do PGD na atividade da pesca.
- Figura 20. Aprovação da Comunidade da Trafaria na implantação do PGD 2.
- Figura 21. Expectativa da comunidade da Trafaria em ter um posto de trabalho no PGD 2.
- Figura 22. Expectativa em relação à pesca.
- Figura 23. Expectativa em relação ao turismo.
- Figura 24. Participação do Trafariense em associações locais.
- Figura 25. Participação do Trafariense na audiência pública.
- Figura 26. Impacto das manifestações sociais na tomada de decisão do proponente do PGD 2.
- Figura 27. Contribuição dos movimentos sociais para a união da comunidade, segundo eles próprios.
- Figura 28. Participação social e sua efetividade.
- Figura 29. Tempo no território X Percepção dos impactos do PGD1.
- Figura 30. Tempo no território X Aceitação ao PGD2.

Figura 31. Comparação de percepção de impactos decorrente do PGD1 e de impactos decorrente do PGD2.

Figura 32. Comparação entre a geração de emprego e a expectativa de emprego.

Figura 33. Comparação entre o impacto dos megaprojetos (PGD1 e PGD2) na atividade da pesca.

Figura 34. Percepção da Poluição gerada pelo PGD 1 X Aceitação ao PGD2.

Figura 35. Percepção de impactos do PGD1 X Percepção de impactos PGD2 X Moradores com mais de 30 anos no território.

Figura 36. Impactos gerados pelo PGD 1 (poluição e redução da qualidade de vida) X Grau de escolaridade.

Figura 37. População entrevistada favorável ao PGD2 X grau de escolaridade.

Figura 38. Comparação entre PGD1 e PGD2, de acordo com grau de escolaridade.

Figura 39. Participação em movimentos sociais X Faixa etária da população.

Figura 40. Participação em Associações Locais X Gênero.

Figura 41. Participação na Audiência Pública X Gênero.

Figura 42. Participação Social X Gênero.

Figura 43. Representatividade na audiência pública X Gênero.

Foto 1. Piscina construída pela empresa responsável pela implantação e gerenciamento do PGD 1.

Foto 2. Abraço à Trafaria.

Foto 3. Abraço ao mar.

Foto 4. Jovens no Movimento Contentores Não.

Foto 5. Cartaz da Exposição.

Foto 6. Propostas da mostra.

Imagem 1. Movimentos sociais em rede.

Quadro 1. Principais stakeholders e formas de participação nesse documento.

Quadro 2. Lista de Associações de Moradores.

Quadro 3. Temas analisados a partir de discursos proferidos e termos mais utilizados nas falas referentes aos aspectos 1, 2 e 3 supracitados.

Tabela 1. População da Trafaria que prestou serviço para a empresa Silopor (em %).

Tabela 2. Comparação de expectativa de benefícios diretos/comuns a partir da implantação do PGD2 (em %).

Tabela 3. Participação em movimentos sociais X Faixa etária da população.

Mapa 1. Distribuição demográfica da Trafaria por subseções, quanto à faixa etária. Em detalhe: Alternativa de locação do Terminal de Contentores.

Organograma 1. Interligação entre os grupos de questões do questionário quantitativo.

LISTA DE SIGLAS

ACD – Análise Crítica do Discurso

AIA - Avaliação de Impacto Ambiental

APA/ARH

APRH – Associação Portuguesa de Recursos Hídricos

ARH – Administração da Região Hidrográfica

ARU – Área de Reabilitação Urbana
AUG – Área Urbana de Gêneses Ilegal
CADC – Comissão para a Proteção e o Desenvolvimento da Convenção (Convenção de Albufeira)
CSCE – Conferência sobre a Segurança e Cooperação na Europa
EIA - Estudo de impacto ambiental
ENM - Estratégia Nacional para o Mar (ENM)
EPE (REFER)
IA – Instituto Ambiental (Português)
IPTM - Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos
LNEC - Laboratório Nacional de Engenharia Civil
OSCE – Organização sobre a Segurança e Cooperação na Europa
PAICD – Plano de Ação Integrado para Comunidades Desfavorecidas
PARU – Plano de Ação de Regeneração Urbana
PDM – Plano Diretor Municipal
PEDEPES – Plano Estratégico para o Desenvolvimento da Península de Setúbal
PEGA - Planos de Gestão de Região Hidrográfica
PEOT - Planos Especiais de Ordenamento do Território
PGD – Projeto de Grande Dimensão
PGRH - Planos de Gestão de Região Hidrográfica
PIOT - Plano Intermunicipal de Ordenamento do Território
PNA - Plano Nacional da Água
PNA – Plano Nacional de Águas
PNPOT - Programa Nacional da Política de Ordenamento do território
POEM - Plano de Ordenamento do Espaço Marítimo
PP – Plano de Pormenor
PROT - Planos Regional de Ordenamento do Território
RECAPE - Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução
REM – Rede Ecológica Metropolitana
REN – Reserva Ecológica Nacional
RNT - Resumo Não Técnico
TEU - Em inglês: Twenty-foot Equivalent unit

Introdução

O sítio onde hoje é a freguesia da Trafaria, para além de beirar o rio Tejo, localiza-se entre a encosta de Murfacém e a elevação da Raposeira, é lugar plano, de vista aberta para Lisboa, especificamente para Belém e para o Marco dos Descobrimentos. Onde anteriormente dominava a ocupação rural e a exploração agrícola, quintas e conventos e algum aglomerado populacional, hoje habita uma população que vive basicamente das atividades da pesca, do comércio e do turismo.

Por lá pernoitaram tripulações de navios provenientes de locais afetados por pestes, onde fizeram sua quarentena, foi ali também que se ergueu a ermida que posteriormente assumiu o nome de “Nossa Senhora da Saúde”. Entretanto, atualmente a freguesia não conta com um posto de saúde para o atendimento de sua população envelhecida.

Este foi o território eleito para a realização desta pesquisa que irá revelar os impactos¹ socioambientais de dois megaprojetos industriais, um já implantado e outro que proposto para a localidade mas que não tem sido aceito pela população local.

Tendo sido delineado o perfil socioeconômico da comunidade e a abrangência de sua participação na gestão do território perante a decisão governamental relativa localização dos megaprojetos, esta obra busca revelar o olhar do trafariense e sua percepção das vocações para o desenvolvimento local, envolvida que está com suas terras, suas águas e sua história.

Para o desenvolvimento desta pesquisa, portanto, foram analisados dois megaprojetos industriais, o PGD 1 e PGD2, que serão brevemente apresentados a seguir,

¹ Impacto Ambiental: qualquer alteração das propriedades físicas, químicas e biológicas do meio ambiente, causada por qualquer forma de matéria ou energia resultante das atividades humanas que, direta ou indiretamente, afetam: a saúde, a segurança e o bem-estar da população; as atividades sociais e econômicas; a biota; as condições estéticas e sanitárias do meio ambiente e a qualidade dos recursos ambientais. RESOLUÇÃO CONAMA Nº 001, de 23 de janeiro de 1986.

assim como as experiências e expectativas reveladas em depoimentos² coletados e nas notícias³ dos principais meios de comunicação durante os anos de 2012 e 2017.

O primeiro megaprojeto, o Terminal Cerealífero da Trafaria, denominado neste estudo de Projeto de Grande Dimensão 1, foi implantado em julho de 1980, quase duas décadas depois da construção da Ponte 25 de abril, que ligou as margens esquerda e direita do rio Tejo e colaborou para o desenvolvimento da península de Setúbal, concelho de que a freguesia da Trafaria faz parte.

Essa obra foi liderada pela empresa Mota Engil e implantada sobre o terrapleno que gerou grande movimentação de solo, incluindo aterros de áreas da foz do rio Tejo para sua adequação ao local. O Terminal Cerealífero foi construído em três anos e é composto por quatro conjuntos de células cilíndricas de 72m de altura e ainda uma torre de 82m de altura.

O segundo megaprojeto, o Terminal de Contentores na Trafaria, denominado neste estudo de Projeto de Grande Dimensão 2, ainda não implantado, mas em fase de estudo de locação, tem por finalidade ampliar a capacidade do Porto de Lisboa e assegurar a movimentação de navios porta-contentores de 5ª geração. Caso seja implantado na Trafaria, acarretará, necessariamente megaprojetos secundários, como o acesso ferroviário, da responsabilidade da Rede Ferroviária Nacional, EPE (REFER) e o acesso rodoviário, da responsabilidade das Estradas de Portugal, S.A. (EP).

Pretende-se que o Terminal de Contentores tenha uma capacidade de referência final de 2.000.000 TEU/ano⁴, conforme Plano Estratégico (Cerejeira, 2008), um cais com comprimento da ordem de 1.500m capaz de operar em fundos com cotas até -18,0m (ZH)⁵. Portanto, o megaprojeto terá uma dimensão de aproximadamente quatro vezes

² Os principais depoimentos dos trafarienses encontram-se no cap. 4 dessa publicação.

³ As principais notícias analisadas encontram-se no cap. 4 dessa publicação

⁴ TEU/ANO: uma unidade equivalente a 20 Pés (em inglês: *Twenty-foot Equivalent unit* ou TEU), isto é, uma medida *standard* utilizada para calcular o volume de um contentor (University of North Carolina at Chapel Hill).

⁵ ZH: Zero Hidrográfico.

maior que a totalidade de portos atualmente instalados na grande Lisboa. O período de vida útil do empreendimento é de 100 anos.

Puderam ser observados, no decorrer desta pesquisa, indicativos de diferentes conflitos expressados no discurso proferido pela população diretamente afetada, que puderam ser revelados e analisados a partir de inquéritos e entrevistas. Em especial conflitos fundados em incertezas e receios relacionados aos impactos sociais e ambientais, conflitos decorrentes da mobilização e desmobilização de mão-de-obra no momento da construção do megaprojeto e implicações socio-econômicas locais, conflitos relacionados ao modelo de desenvolvimento que a obra pressupõe e a reivindicação de modelos alternativos, conflitos de procedimento referente à localização territorial para a implantação da obra, conflitos relativo à transparência de dados e informações a respeito dos possíveis impactos sociais, econômicos e ambientais gerados pelos megaprojetos secundários relacionados às vias de acesso ao Terminal de Contentores.

Sobretudo, neste livro, buscou-se registrar a percepção da comunidade diretamente afetada pela implantação dos Projetos de Grande Dimensão, de forma a observar a relação entre suas experiências, seu histórico de organização social e suas expectativas em relação à possível implantação do segundo megaprojeto, promovendo a reflexão sobre as formas de participação social da população e seus desdobramentos em termos de conscientização de corresponsabilidade na garantia da qualidade de vida, identificação de oportunidades e desafios.

1. Metodologia de Investigação

Associada a metodologia qualitativa *Grounded Theory*⁶, reconhecendo nele seu caráter abrangente no que se refere à interrelação entre sujeito e *objeto* ao longo da pesquisa e da produção do conhecimento, mais profundamente descrita no livro *Ecologia Humana: Participação Social Decorrente da Implantação de Megaprojetos* (Malty, L.

⁶ A metodologia desenvolvida em capítulo específico conta com o embasamento dos teóricos de diferentes autores (Glaser & Strauss, 1967; Goulding, 1998; Locke, 2001; Fernandes & Maia, 2001; Bianchi & Ikeda, 2008).

2018), esta pesquisa utilizou a *Formulação de Amostra* para aplicação de inquéritos para base quantitativa de dados e *Análise Crítica do Discurso* prevendo o aprofundamento de questões abertas contidas nos inquéritos e corpus de textos coletados a partir das entrevistas com *stakeholders*, do diálogo e do convívio com a comunidade da pesquisada.

Esta metodologia foi associada à *Análise Crítica do Discurso*⁷ pela importância dada aos depoimentos coletados durante a pesquisa e discursos utilizados tanto pela comunidade afetada quanto pelas notícias midiáticas coletadas ao longo dos anos de 2012 a 2016. Desta forma procurou-se a valorização textual para compreender a estrutura social⁸, conforme elucida Costa (2003, p. 36) em sua reflexão sobre a relação do discurso com tal estrutura:

O discurso é moldado e restringido pela estrutura social, daí a importância da discussão de Foucault que em seus trabalhos arqueológicos, apresentou algumas percepções do discurso que são consideradas importantes para Fairclough: a natureza constitutiva do discurso e a intertextualidade.

1.1. Modelos de coleta de dados

O desenvolvimento desta pesquisa se deu a partir da coleta de dados primários e secundários conforme enumerados a seguir:

1. Dados Secundários

1.1. Pesquisa documental referente à evolução conceitual mencionada ao longo da tese.

1.2. Literatura revisada em Projetos de Grande Dimensão (Megaprojetos) e processos de Participação Social.

1.3. Revisão da legislação vigente pertinente ao estudo.

1.4. Literatura revisada relativa ao Terminal Cerealífero da Trafaria (PGD 1).

⁷ A teoria *Análise Crítica do Discurso* é utilizada nesta pesquisa conforme desenvolvem os teóricos Pedro (1997), Fairclough (2001), Melo (2009), Costa (2003) e Foucault (2014).

⁸ Fairclough (2008) faz referência à relação dialética entre o discurso e a estrutura social enquanto Campbell (1988) faz referência à estrutura social de um grupo humano como o resultado do ambiente ao qual se insere, denominando.

- 1.5. Literatura revisada relativa ao Terminal de Contentores da Trafaria (PGD 2).
- 1.6. Literatura revisada relativa ao Projeto de Fecho da Golada do Tejo (1992).
- 1.7. Coleta de notícias mediáticas decorrentes da implantação do Terminal de Contentores na Trafaria para a observação da repercussão do caso em nível local e nacional.
- 1.8. Pesquisa documental referente ao histórico de ocupação territorial da Trafaria.
- 1.9. Pesquisa documental referente ao território da Trafaria incluindo a região hidrográfica, o espaço marinho e o estuário do rio Tejo, que abrange e tem interface com o sítio Trafaria.
- 1.10. Ações governamentais previstas para a Trafaria no âmbito do Programa Portugal 2020.

2. Dados Primários

2.1. Coleta de dados preliminares:

Primeiramente foram realizadas **entrevistas exploratórias semiestruturadas**, com o objetivo de delimitação do *corpus conceptual* e pré-mapeamento de posicionamentos ante a problemática na ótica dos *stakeholders*. Assim, optou-se por uma estratégia de mapeamento de discursos de *stakeholders* como interlocutores privilegiados e especialistas que puderam contribuir com uma visão transdisciplinar em relação aos objetos deste estudo e colaborar para a formulação do guião final de entrevistas e do questionário.

Nesse primeiro momento foram aplicados **questionários exploratórios**, respondidos por 15 moradores escolhidos de forma aleatória em que o objetivo foi ajustar a linguagem e adaptar questões para que estas pudessem ser respondidas com facilidade pelos moradores locais.

2.2. Entrevistas aos *stakeholders*:

Aplicação de Entrevistas aos *stakeholders* num total de 18 entrevistas. Entre os entrevistados, citam-se: Departamento de Estratégia e Gestão Ambiental Sustentável da Câmara de Almada / Presidente da Junta da Freguesia / Representante do Movimento Social Contentores Não / Representantes de associações de moradores da Trafaria/ Centro de Arqueologia de Almada / Autores atuais de artigos sobre a história da Trafaria / Acervo Histórico de Almada, entre outros).

As entrevistas aos *stakeholders* foram adaptadas a cada um dos interlocutores, sejam como Entrevistas Semiestruturadas, Entrevistas Abertas, Entrevistas por e-mail e Depoimentos abertos, quando foi possível entrevistar diretamente os principais atores sociais de interesse para esta investigação e coletar depoimentos em documentos públicos.

Essas entrevistas visam proporcionar ao entrevistado uma partilha da sua visão sobre a problemática da implantação dos PGD, tendo em conta seu contexto institucional e/ou social, seu conhecimento técnico ou tradicional.

As entrevistas tiveram como fio condutor a identificação de:

- indicativos sobre as representações sociais locais;
- formas de organização social para debate e intervenção na tomada de decisão de instalação dos PGDs;
- indicativos sobre os movimentos sociais relacionados com a implementação do projeto;
- aferição de perspectivas de futuro para o território;
- possíveis impactos positivos e negativos decorrentes da implantação do Terminal Cerealífero e do anúncio do Terminal de Contentores para a região.

Desta forma pretendeu-se alcançar resultados referentes ao processo de implantação de megaprojetos em pequenas comunidades, numa tentativa de destacar potenciais conflitos, descrever a participação social da comunidade e fornecer informações que possam colaborar para estudos posteriores.

O Quadro 1 mostra os principais *stakeholders* e as diferentes formas de consulta.

Quadro 1. Principais *stakeholders* e formas de participação de coleta de dados.

Representantes	Forma de coleta de dados	Fonte
Administração da Região Hidrográfica do Tejo	Dados secundários	Relatórios e Documentos disponíveis para consulta pública Revistas e jornais públicos
Associação Portuguesa de Avaliação de Impacto	Dados secundários	Documentos disponíveis <i>on-line</i> e Relatórios/Estudos de Impactos Ambientais pertinentes
Câmara de Almada – Secretariado de Vereação	Dados primários e secundários	Entrevista presencial/Relatórios
Câmara Municipal de Almada – Departamento de Estratégia e Gestão Ambiental Sustentável	Dados primários e secundários	Entrevista presencial/Relatórios
Câmara Municipal de Almada – Departamento de Planeamento Estratégico e Desenvolvimento Económico	Dados primários e secundários	Entrevista presencial /Relatórios
Câmara Municipal de Lisboa	Dados secundários	Relatórios
Centro Comunitário Santa Casa da Misericórdia de Almada (Trafaria)	Dados primários	Entrevista via internet
Centro de Arqueologia de Almada	Dados primários e secundários	Entrevista presencial e bibliografia produzida e/ou disponibilizada pelo Centro de Arqueologia de Almada

Representantes	Forma de coleta de dados	Fonte
Entidade gestora do PGD1 - Silopor - Empresa de Silos Portuários S. A.	Dados secundários	Relatórios e site empresarial Entrevista solicitada, mas não concedida.
Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos	Dados secundários	Relatórios e site empresarial Entrevista solicitada, mas não concedida.
Junta da Freguesia da Costa da Caparica	Dados primários	Entrevista presencial
Junta da União de Freguesias de Caparica e Trafaria	Dados primários e secundários	Entrevista via internet
LNEC – Laboratório Nacional de Engenharia Civil	Dados secundários	Relatório de Apoio Técnico do LNEC à APL. Apresentação de resultados intermédios. Domínio: Impactos Sociais.
Movimento Contentores Não	Dados secundários	Relatórios e site
População local	Dados primários	374 Inquéritos presenciais por questionários
Administração do Porto de Lisboa	Dados secundários	Relatórios, documentos oficiais públicos Entrevista solicitada, mas não concedida.
Carlos Brandão (Sociólogo)	Dados primários	Entrevista telefônica, entrevista presencial.

Fonte: a autora (2017).

É importante ressaltar que determinados stakeholders (Porto de Lisboa, Empresa Silopor e Câmara Municipal de Lisboa) não concederam entrevista ainda que tenham sido procurados por meio de ligações telefônicas ou e-mails. Entretanto, cabe ressaltar

que foram acessados documentos e relatórios públicos, além de entrevistas encontradas em meios de comunicação a partir dos quais foi possível coletar dados e opiniões apresentados ao longo da pesquisa que trata da análise crítica do discurso.

Desta forma, buscou-se mostrar as diferentes visões a respeito dos dois megaprojetos estudados, evidenciando argumentos favoráveis e contrários com base nas entrevistas com os stakeholders. Mas, sobretudo, buscou-se valorizar os dados encontrados a partir das respostas dos moradores da Trafaria, e os discursos apresentados pelo público suscetível de ser afetado ou atingido por megaprojetos.

2.3. Aplicação de Inquéritos à população local

A aplicação dos inquéritos se deu por questionários à população local com aproximadamente 5.700 pessoas (Censo 2011). Foram aplicados 373 questionários, que incluía depoimentos dos moradores o que permitiu um resultado com percentagem de erro de 5% e um nível de confiança $E = 95\%$. Entre os entrevistados incluíam-se comerciantes, pescadores, trabalhadores e reformados, membros de associações locais, entre outros, desde que fossem residentes da Trafaria.

Os inquéritos quantitativos em forma de questionários aplicados aos moradores com a seguinte subdivisão em 4 grupos de questões:

1. Perfil Socioeconômico: identificação do respondente.
2. Terminal Cerealífero da Trafaria (PGD 1) e seus impactos socioambientais.
3. Terminal de Contentores da Trafaria (PGD 2) e seus impactos socioambientais.
4. Participação Social do trafariense.

2.4. Análise e Cruzamento de dados do inquérito.

O cruzamento entre os dados coletados em cada um dos quatro grupos de questões objetivou verificar a relação entre eles. Para além desse cruzamento de dados foi realizada a análise comparativa entre os dois megaprojetos, tendo em vista a elevada

percentagem da população que habitava a Trafaria quando ainda não havia sido implantado o primeiro megaprojeto.

A partir dessa estrutura, as pesquisas de dados primários e secundários seguiram paralelamente, visto que, no decorrer do processo de entrevistas, eram percebidas novas necessidades do aprofundamento de determinadas questões e, por outro lado, a literatura revisada estimulava a aplicação de entrevistas aos *stakeholders* que não tinham sido identificados inicialmente.

1.1. Formulação da amostra para coleta de dados quantitativos

Com a colaboração do Prof. Dr. Ángel Alcalá, do Departamento de Estadística, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Salamanca, España, a partir da oportunidade oferecida pela cooperação entre a supracitada Universidade e a Universidade Nova de Lisboa, foi composta a amostra da população da Trafaria, utilizando por base dados censitários referentes a 2011, da plataforma governamental portuguesa.

A amostra da população é considerada representativa para o todo da população da Trafaria. Muitas vezes locais afastados ficam pouco representados na amostra, bem como sua estratificação deve ser bem observada. Entretanto, a amostra dos dados expostos, a seguir, foi composta englobando não somente o centro da cidade da Trafaria, mais afetado diretamente com a construção do Terminal Cerealífero da Silopor, mas também os lugares mais distantes também considerados pelo senso oficial português como fazendo parte da Trafaria.

Com uma população atual de aproximadamente 5.700 pessoas, segundo Censo 2011, foram aplicados 374 questionários, ou seja, uma percentagem de erro máximo de 5%, com um nível de confiança de 95%, para o caso mais desfavorável de $p = q = 50\%$, o que significa que nenhum resultado do inquérito poderá ter erros superiores a 5%.

Tais parâmetros são aceitos em um estudo acadêmico e podem ser considerados para efeito de análise estatística.

Assim, foram utilizadas as seguintes fórmulas estatísticas de cálculo de amostra:

$$n_{\infty} = k^2 \cdot p \cdot q / e^2$$

onde:

n_{∞} é o tamanho da amostra se a população fosse infinita;

K estabelece o nível de confiança de 95% da amostra que vale 1,96 (que se pode arredondar para 2);

p é a percentagem de uma opção qualquer no inquérito;

q é o resto.

Nos inquéritos considera-se $p=q=50$ que é o valor mais desfavorável em se tratando de erros dos resultados.

e é o limite de erro dos resultados. Aceitando que este seja de 5 %, obtemos:

$$n_{\infty} = 2^2 \cdot 50 \cdot 50 / 5^2 = 400$$

No caso de a população não ser infinita, deve-se corrigir este cálculo com a seguinte expressão:

$$n = n_{\infty} \cdot N / n_{\infty} + N$$

Onde:

n é uma amostra não infinita de indivíduos e **N** é o número total da população.

Para uma população de 5.700 indivíduos aproximadamente teremos uma amostra composta por 374 inquéritos.

$$n = 400 \times 5700 / 400 + 5700 = 373,8$$

O erro que se pode cometer em cada estimação de **p** (percentagem de uma opção qualquer no inquérito) pode se calcular com a expressão:

$$e = \pm k \sqrt{\frac{\hat{p} \cdot \hat{q}}{n-1} \cdot \frac{N-n}{N-1}}$$

Assim, uma resposta em que 20% da amostra estivessem a favor de uma determinada opção tenderia a um erro que se pode calcular substituindo nessa expressão os seguintes valores:

$$p = 20, \text{ logo } q = 80; N = 5700; n = 374 \text{ e } k = 2$$

y se deduz que seja = 4%

Nesse caso, a porcentagem provável estimada da opção considerada seria de:

20 % \pm 4%

Em nenhum caso se obterá erros superiores a 5%, já que o tamanho da amostra está calculado para a eliminação dessa hipótese.

Foram utilizados métodos de sorteio das áreas que formam a Junta da Freguesia para garantir o caráter aleatório da amostra e a representatividade da totalidade das áreas. A importância de uma adequada composição da amostra levou ao estabelecimento de uma amostra a partir de uma composição mista, ou seja, que pudesse associar características de uniformidade e de proporcionalidade.

A estratificação proporcional foi planejada com base no gênero e na idade dos indivíduos.

Sabendo que a população atualmente está estimada com percentagem específica de mulheres e de homens (Censo 2011) e que a idade da população, numa variação de 20 anos, está representada não uniformemente, visto que é uma população composta por uma maioria de adultos e velhos (Censo 2011), a amostra seguiu estes critérios para a composição das percentagens de entrevistados de cada extrato.

Portanto foi elaborado o inquérito para que pudesse ser entrevistado o número adequado de pessoas capazes de representar a população de forma a haver uma maior confiabilidade na montagem da amostra.

Nesta pesquisa foi considerado *público afetado*⁹ a totalidade da população da Freguesia da Trafaria e não somente a população residente dos bairros mais próximos do Terminal Cerealífero, tendo em conta que este terminal se localiza na única praia que banha a Freguesia, em área próxima do Centro Histórico e que o território abrangido pelo segundo megaprojeto, o Terminal de Contentores, afetaria a totalidade da população da Freguesia.

Destaca-se que a Freguesia da Trafaria, em termos de área jurídica, está unida à Freguesia da Caparica desde 2013, formando a partir de então a União das Freguesias de

⁹ Conforme conceito apresentado pela legislação vigente (Decreto-Lei n.º 127/2013 e na Portaria n.º 395/2015)

Caparica e Trafaria. Entretanto foi considerada apenas a população residente da Freguesia da Trafaria como parâmetro para o cálculo da amostra visto que os dois casos de estudo não afetam diretamente a freguesia da Caparica.

Além disso, na tentativa de registrar o olhar do morador local, seu perfil socioeconômico, sua participação social tanto em manifestações de rua e redes sociais quanto em consultas públicas governamentais, suas experiências em relação ao PGD1 e expectativas quanto à possível implantação do PGD2, foram feitos questionamentos e estímulos relativos ao que o cidadão esperava para o seu território, tanto a partir da aplicação dos inquéritos conforme explicitados, como a partir de entrevistas abertas captadas por meios audiovisuais que serviram para compor qualitativamente esta pesquisa.

1.2. Análise Crítica do Discurso

O questionário contou com uma questão aberta para apontamento dos possíveis depoimentos dos entrevistados que ocorreram durante o processo de pesquisa de campo. Os depoimentos foram analisados tomando por base, para além dos dados quantitativos, dados qualitativos decorrentes da aplicação da metodologia Análise Crítica do Discurso.

A Análise Crítica do Discurso (ACD) tem se apresentado como um instrumento de investigação dos discursos e identificação das relações de poder e representações sociais que possam ser elucidados por meio de sua análise. “Os analistas críticos do discurso pretendem mostrar o modo como as práticas linguístico-discursivas estão imbricadas com as estruturas sociopolíticas mais abrangentes de poder e dominação” (Kress, 1990, p. 85).

Segundo Melo (2009), a Análise Crítica do Discurso tem como princípio norteador a compreensão do discurso que, além de constituir as práticas sociais, também é constituído por elas e, por isso mesmo, a função dessa análise seria revelar os processos de manutenção e o abuso de poder. Para o autor, a ACD tem a função de ampliar a consciência da contribuição da linguagem no processo de dominação de determinados atores sociais sobre outros. Essa tomada de consciência visa a emancipação das partes, confirmando a importância da linguagem nas relações sociais de poder.

O pensamento de Fairclough (2001), que embasa essa teoria, possibilita enxergar determinadas formas de poder exercidas pelo uso do discurso e a relação existente entre este e a estrutura social, considerando que o discurso é uma ação social.

É importante que a relação entre discurso e estrutura social seja considerada como dialética para evitar os erros de ênfase indevida; de um lado na determinação social do discurso e, de outro, na construção social do discurso. No primeiro caso, o discurso é mero reflexo de uma realidade social mais profunda; no último, o discurso é apresentado idealizadamente como fonte do social. O último talvez seja o erro mais imediatamente perigoso, dada a ênfase nas propriedades constitutivas dos discursos em debates contemporâneo [...] uma perspectiva dialética também é um corretivo necessário a uma ênfase indevida na determinação do discurso pelas estruturas, estruturas discursivas (códigos, convenções e normas), como também por estruturas não-discursivas (Fairclough, 2001, pp. 92-93).

Nessa perspectiva, Freire dos Santos (2010, p. 121), citando Martinez-Alier (2004), afirma que “o poder pode surgir em dois planos distintos no que se refere às questões socioambientais: a) capacidade de impor uma decisão sobre outros e b) a força de impor um método de decisão do conflito ou uma linguagem que exclua e triunfe sobre outras”.

Desta forma, a construção de um texto oral ou escrito se faz quando “a língua é usada e é determinada por formas linguísticas que constroem um discurso, e por uma série de pistas extra-linguísticas que incluem informações dadas, esquema acessível, manifestações pragmáticas, expectativas, etc” (Fauconnier *apud* Gedes, 1999, p. 32).

Em conformidade com os estudos acima mencionados, Hodge e Kress (1988), argumentam que quem domina o poder age de forma a manter mecanismos de poder e dominação e quem é dominado e quem não está alheio a tais estruturas de poder tenta resistir a essa manutenção do *status quo*.

Este modelo teórico-metodológico permitiu uma análise aprofundada tanto de dados secundários (coleta de notícias e jornais) quanto de dados primários coletados em campo junto aos moradores da comunidade diretamente afetada (questionários aplicados). Em associação com a *Grounded Theory*, foi possível aprofundar a investigação entre as práticas sociais e o discurso, tomando por base a particularidade da Análise Crítica do Discurso, que, conforme ressalta Resende (2004), é seu caráter emancipatório.

Uma característica determinante da ACD é seu caráter emancipatório. Por meio da investigação das relações entre discurso e prática social, busca-se desnaturalizar crenças que servem de suporte a estruturas de dominação, a fim de favorecer a desarticulação de tais estruturas. Com esse objetivo, a ACD vem se desenvolvendo,

estreitando seus laços com teorias sociais e com metodologias várias (Resende & Ramalho, 2004, p. 185).

Dentre os softwares que existem para auxiliar a ACD está o WordSmith Tools¹⁰, utilizado nesta tese. Trata-se de um conjunto de programas integrados destinado à análise linguística, criado em 1996 por Mike Scott, da Universidade de Liverpool, Reino Unido, que permite fazer análises baseadas na frequência e na co-ocorrência de palavras, entre outras funções. Outra opção é o AntConc 3.2.1, criado por Laurence Anthony da Universidade de Waseda, Japão, com a utilidade de listar as ocorrências de uma determinada palavra ou frase em uma quantidade definida de contextos, entre outras funções, e está disponível gratuitamente no site do autor¹¹.

Esses programas, entretanto, não foram criados com a função de efetuar análises de projetos específicos, que deve ser realizada manualmente, apenas disponibiliza uma série de opções de ferramentas, agrupando as palavras por ordem alfabética e por frequência, com estatísticas simples a respeito dos dados (Berber Sardinha, 2006; Kader & Richter, 2013).

Para que fosse possível a aplicação dessa metodologia, foi deixada uma questão aberta aos inquiridos da Trafaria. Esta questão objetivou destinar um espaço para o morador discursar sobre os temas abordados no questionário (perfil socioeconômico e cotidiano na comunidade, megaprojetos na Trafaria e participação social) a partir de seus interesses próprios. As informações recolhidas através desta questão aberta foram bastante significativas e são apresetadas no cap. 4 deste livro, tendo composto o *corpus* de texto a partir do qual foi aplicada a Análise Crítica do Discurso.

Além da análise crítica do discurso dos depoimentos mais significativos dos moradores, foram analisados os textos de notícias decorrentes da divulgação de pretensão de locação do Terminal de Contentores na Trafaria.

¹⁰ Disponível em <http://lexically.net/wordsmith/>

¹¹ Disponível em http://www.antlab.sci.waseda.ac.jp/antconc_index.html

2. Percepção e participação social

A partir da aplicação dos questionários quantitativos puderam ser coletados os dados referentes aos habitantes da Trafaria tendo em conta a legislação vigente associada à participação social que prevê “a identificação preliminar das populações e de outros grupos sociais potencialmente afectados ou interessados pelo projecto” (Portaria 330/2001).

Tais dados coletados foram analisados, comparados e cruzados com o objetivo de verificar as efetivas influências do perfil socioeconômico do morador da Trafaria em sua percepção a respeito dos dois megaprojetos, da influência dos impactos ambientais do PGD 1 na aceitação do PGD 2 e da participação social no estudo de alternativas para o Terminal de Contentores na Trafaria.

Craveiro (1991-1995) desenvolveu um estudo aprofundado sobre os impactos ambientais provocados pela implantação de projetos de obra de engenharia, tendo acompanhado especialmente os impactos sociais decorrentes dos efeitos da construção e exploração de infraestruturas tecnológicas, ressaltando a importância da AIA como “instrumento de reflexividade social ao requerer a análise prospectiva das transformações sociais e ecológicas que uma comunidade ou região experimentará com a construção e exploração duma determinada obra projectada” (Craveiro, 1996, p. 1).

Os impactos ambientais de megaprojetos estão diretamente relacionado à importância socialmente atribuída à causa que fundamenta o impacto, sendo a percepção da comunidade ou dos indivíduos afetados e interessados pela implantação da obra que designará a avaliação dos impactos.

Foi motivo de comparação a primeira experiência vivida pelos moradores quando foi implantado o Terminal Cerealífero no território e a posterior proposta de implantação do segundo megaprojeto em sua região. Essa análise comparativa mostrou-se pertinente por causa da grande percentagem da população que habita a Trafaria desde antes da implantação do primeiro megaprojeto e que, por isso mesmo, conta com a sua experiência do passado para formação de sua posição diante do novo megaprojeto.

Assim, buscou-se a memória social a partir da aplicação de questionários aos moradores da Trafaria. Os questionários contém 29 questões fechadas e uma questão

aberta destinada à coleta da expressão individual que pôde ser analisada de forma detalhada a partir da teoria da Análise Crítica do Discurso. Buscou-se ainda realizar a coleta e registro de memórias estando atendo às circunstâncias dos discursos sem interferência do conhecimento do investigador, registrando, de forma impessoal, as fontes de memória, conforme nos orienta Durkheim e a partir da reflexão de Martins, transcrita abaixo.

A memória é um fenômeno social complexo. Quase sempre se crê, em interpretações de senso comum, que a memória se resume à prosaica lembrança. Mas, o que se quer lembrar e o que não se quer lembrar estão igualmente na memória. Há memória obrigatória, memória do que tem que ser lembrado porque é roteiro do viver. Há memória do que pode ser lembrado. Há memória do que se quer lembrar. Mas, há também memória do que se quer esquecer. Por isso mesmo é preciso estar atento às circunstâncias da memória, nas quais nossas histórias pessoais se inscrevem, transformando a biografia das pessoas comuns, aquela que elas podem narrar, em registros indiretos, fontes secundárias da memória (Martins, 2011, p.456).

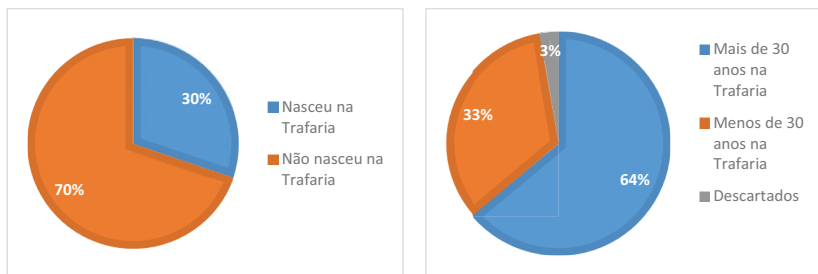
2.1. Perfil Socioeconômico: identificação do respondente

PARA MIM NÃO HÁ SOMENTE O DINHEIRO EM QUESTÃO, MAS A PAISAGEM SOBRE LISBOA. AQUI TÍNHAMOS PRAIA, AQUI TÍNHAMOS GOLFINHOS. (MORADORA, COMERCIANTE, ENTRE 40 E 59 ANOS, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 30 ANOS).

O questionário, aplicado conforme metodologia mencionada, inicia-se com um conjunto de questões com o objetivo de traçar o perfil socioeconômico do morador da Trafaria e destacar dados referentes a esse perfil que pudessem auxiliar na análise e no cruzamento com os demais tópicos de interesse desta pesquisa.

Observou-se que 70% dos moradores nasceram na Trafaria e pouco menos de um terço da população não é nativa da localidade. Entretanto, ao aprofundar a pesquisa relacionada ao tempo de convívio dos indivíduos com o território, observou-se que 64% dos moradores da Trafaria habitam a localidade há mais de 30 anos, mostrando que estamos diante de uma população que, de um modo geral, conhece seu território, os recursos naturais que o formam e a comunidade que o abriga (Figuras 1 e 2).

Figura 1. Residentes e nascidos na Trafaria. Figura 2. Tempo de residência na Trafaria.



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

TER NASCIDO NA TRAFARIA OU HABITAR A FREGUESIA HÁ MAIS DE 30 ANOS TORNA-SE IMPORTANTE NA MEDIDA EM QUE ESTA FATIA DA POPULAÇÃO É DETENTORA DE UM CONHECIMENTO SOBRE TERRITÓRIO E PODE FORNECER DADOS HISTÓRICOS NECESSÁRIOS PARA A MELHOR COMPREENSÃO DOS IMPACTOS AMBIENTAIS GERADOS PELO PGD 1 E EXPECTATIVAS DE IMPACTOS DO PGD2. É O QUE SE OBSERVA NO DEPOIMENTO DO ELETRICISTA MILITAR REFORMADO QUE RESIDE NO TERRITÓRIO HÁ MAIS DE TRINTA ANOS.

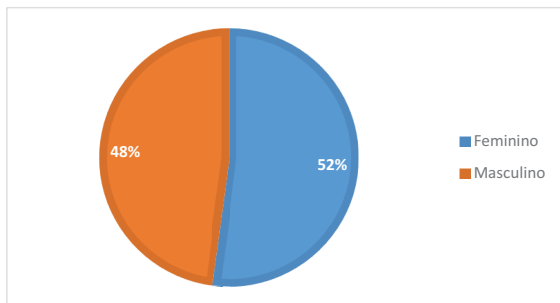
EU VIM FAZER SERVIÇO MILITAR, ENCONTREI GENTE BOA, AMIGÁVEL, LIMPA... NUMA TERRA MUITO ENCOSTADA À LISBOA, MAS MUITO PROVINCIANA. ERAM PESSOAS QUE GOSTAVAM DA PESCA E TINHAM EMPREGOS NAS FÁBRICAS, TINHA BARCOS PARA LISBOA DE VINTE EM VINTE MINUTOS, AGORA TEMOS UMA PRAIA SUJA, TRISTE E SEM CONDIÇÕES PARA O TURISMO. ONDE HÁ PESSOAS NÃO DEVE HAVER SILOS (TERMINAL CEREALÍFERO), MAS ACREDITO QUE O TERMINAL DE CONTENTORES SERIA BOM PARA O PAÍS E PARA LISBOA (MORADOR, ELETRICISTA, ENTRE 60 E 79 ANOS, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 30 ANOS).

Em relação à distribuição de gênero, os dados encontrados confirmam as indicações do Instituto Nacional de Estatística (INE)¹². Observa-se, a partir de dados do INE e da resposta aos inquéritos, que a população da freguesia, em termos de gênero, é

¹² De acordo com o Censo 2011, a Trafaria conta com uma população de 5.696 habitantes, sendo 2.774 homens e 2.922 mulheres.

relativamente uniforme sendo composta por aproximadamente 48% de indivíduos do sexo masculino e 52% do sexo feminino (Figura 3).

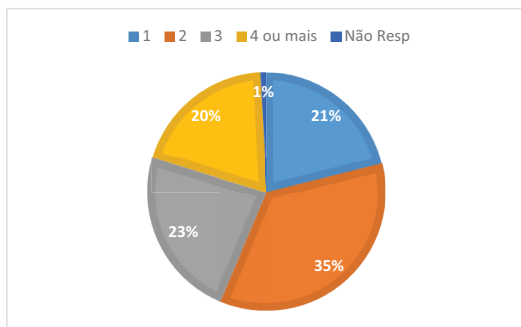
Figura 3. Percentagem da população relativa ao Gênero.



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

O povoado da Trafaria é caracterizado por agregamentos familiares pequenos, onde 21% da população entrevistada moram sozinhas (Figura 4), embora em localidades específicas como as do Torrão I e Torrão II, o agregamento familiar seja mais numeroso. Constatou-se, referente à dimensão do agregamento familiar, que 35% dividem suas casas com uma única pessoa (Figura 4).

Figura 4. Dimensão do agregamento familiar.



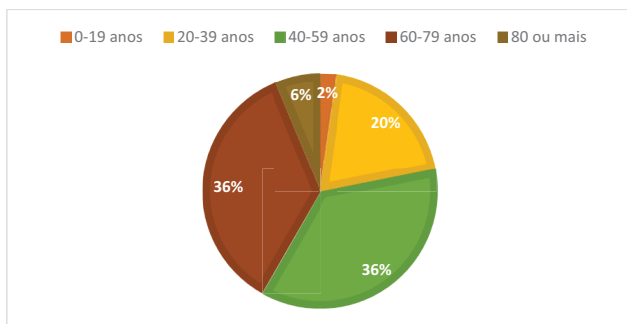
Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

Ainda que viver sozinho seja uma tendência social¹³ (Klinenberg, 2012), esta condição torna-se preocupante quando analisada conjuntamente com o fato de se tratar de uma população envelhecida. 42% da população têm mais de 60 anos (Figura 5). As necessidades específicas de indivíduos dessa faixa etária requer atenção especial para que possam ser devidamente incluídas nos processos participativos, conforme menciona o Vereador da Educação, Cultura, Desporto e Juventude, um dos *stakeholders* entrevistados em 2016.

O Vereador Antônio Matos, em entrevista para este estudo, ressalta que “na abordagem da temática da igualdade, por norma, evidencia-se a igualdade de oportunidades, constituindo esta um princípio geral cujas duas grandes vertentes são a eliminação da discriminação nas mais diversas dimensões da vida”.

Portanto, em se tratando da idade média da população entrevistada, foi possível observar que a grande maioria, 78% da população, tem mais de 40 anos, mas que a metade dessa percentagem tem mais de 60 anos. A somar com 6% da população que tem mais de 80 anos, percebe-se que se trata de uma população relativamente envelhecida (Figura 5).

Figura 5. Estrutura etária da população da Trafaria.



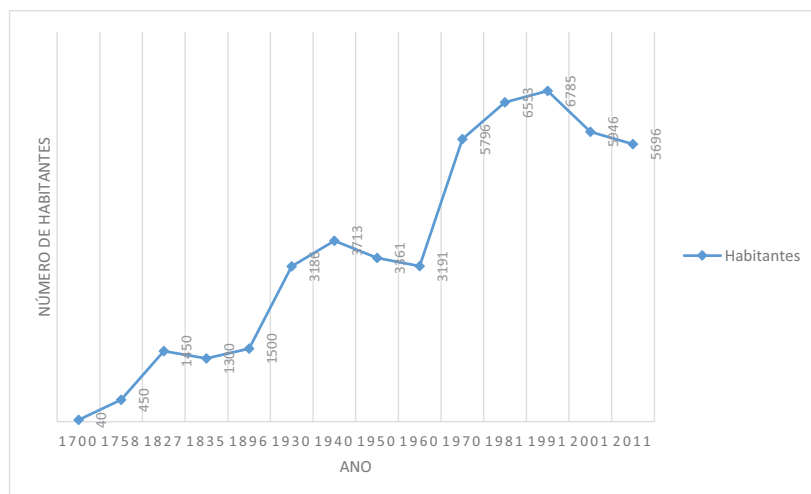
Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

¹³ Nos EUA, em cada sete americanos adultos, um vive sozinho. No Japão, este número passa para 30% e, em países como Suécia, Noruega, Finlândia e Dinamarca, sobe para 40% a 45%, enquanto em Portugal o valor é de 21% dos agregados familiares (Censos, 2011; Klinenberg, 2012).

A cidade da Trafaria é composta por uma população envelhecida e, no que concerne à inclusão social para a promoção da participação, pode apresentar necessidades especiais e estímulos adequados para compartilhar seus conhecimentos a respeito do território, considerando que grande parte da população reside no local há muitos anos (Figuras 1 e 2), estando capacitada, em termos de conhecimentos tradicionais de uso dos recursos naturais, para assumir responsabilidades relativas à gestão territorial.

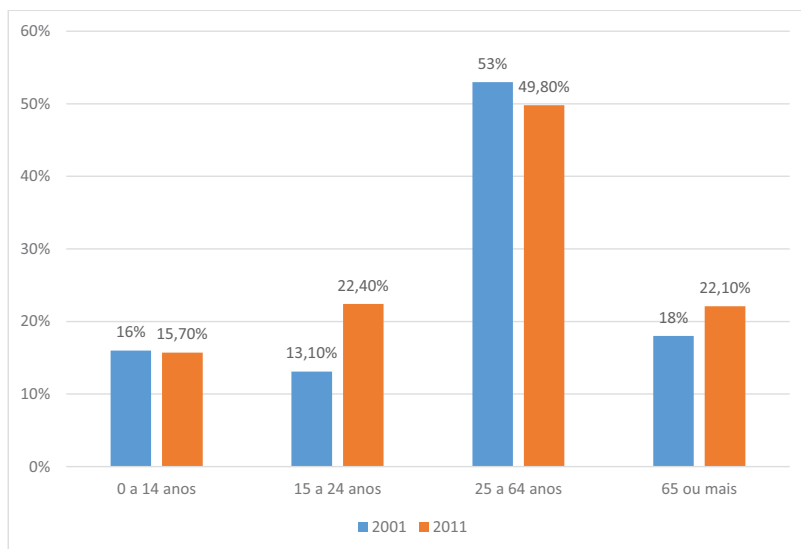
Figura 6 apresenta os dados demográficos da população em que é possível observar o aumento da população até a década passada, ano de 2001, e o declínio da curva de crescimento a partir de então. É possível que esta redução populacional tenha-se dado pela formação etária dos atuais moradores da Trafaria, que se apresenta com elevadas percentagens compostas por habitantes na terceira idade. Verifica-se assim a variação negativa da população da Trafaria a partir de 1991 (Figura 7).

Figura 6. Perfil demográfico: Número de habitantes da Trafaria desde sua origem como povoado até os dias atuais.



Fonte: compilação de dados feita pela autora nos períodos entre 1700 e 1940 com base em Leal (2014), entre 1930 e 2011, com base em Ferreira (2013) e Censo (2001 e 2011).

Figura 7. Variação da população por faixa etária entre os anos de 2001 e 2011.



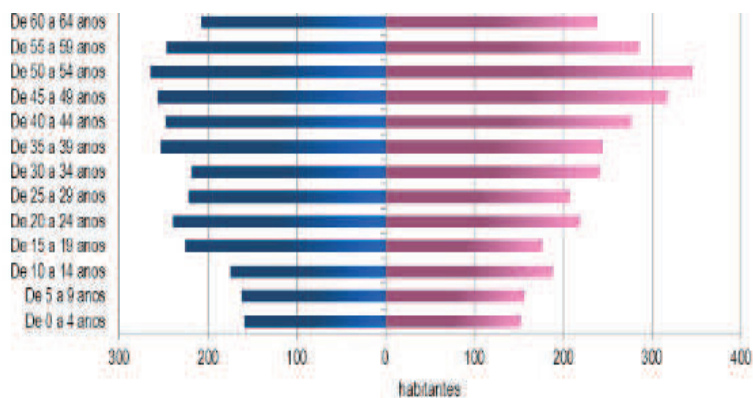
Fonte: compilação da autora feita com base em Ferreira (2013) e Censo (2001 e 2011).

Ainda a respeito da população de residentes da Trafaria, nota-se hoje uma variação negativa de -4,2% sendo esta a freguesia com o menor número de habitantes do Concelho de Almada (Censo 2001 e 2011).

Quanto à variação da população entre os anos de 2001 e 2011, observa-se ainda que a faixa entre a idade de 25 a 64 anos teve variação negativa, ao passo que as faixas da população entre 15 e 24 anos e com 65 anos ou mais foi positiva, indicando uma tendência de envelhecimento da população, mas também uma renovação (Figura 7).

Enquanto a maior parte da população do Concelho enquadra-se entre os 25 e 64 anos (54,6%, segundo o INE), na Trafaria, grande parte da população tem entre 45 e 59 anos (Figura 8).

Figura 8. Pirâmide etária da freguesia da Trafaria.



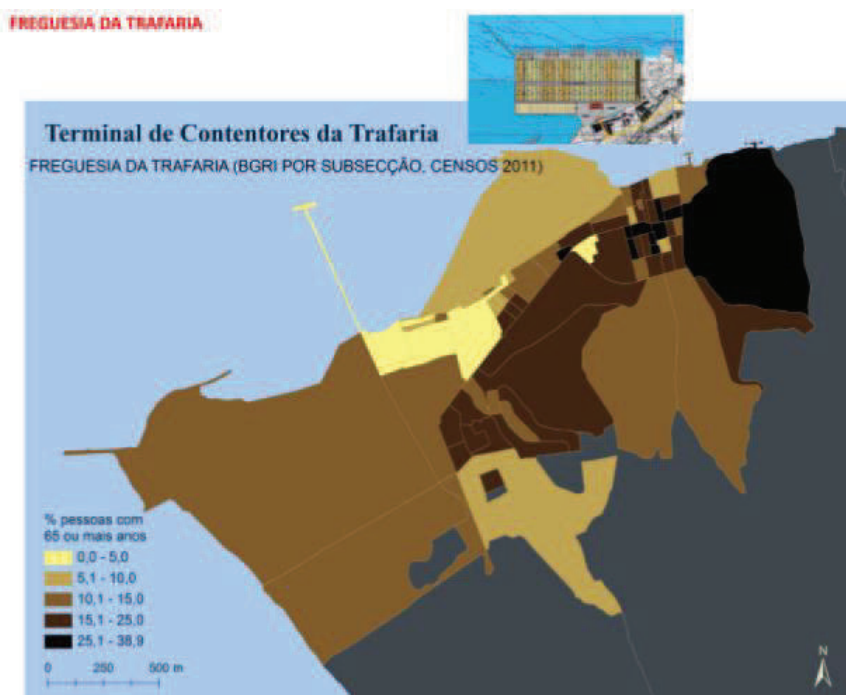
Fonte: INE – Censo (2011).

Ressalta-se que a população infantil, ou seja, entre 0 e 14 anos, é a mais reduzida, quando comparada às outras faixas etárias que compõem a população (Figura 8). Nesse sentido, quando questionados sobre os filhos, a maioria dos moradores atesta que estes não moram na Trafaria por considerarem ter melhores oportunidades de emprego, renda e expectativas de qualidade de vida em outras regiões, sejam em outras freguesias do mesmo Concelho, em outras cidades portuguesas ou até mesmo fora do País, conforme infere-se do depoimento do morador da Trafaria abaixo:

NÓS PERDEMOS MUITA COISA COM A CONSTRUÇÃO DESSE SILOS DE CEREAIS AÍ... PERDEMOS A PRAIA DO RIO, O PASSEIO... QUE ANTIGAMENTE SE CAMINHAVA DO RIO ATÉ CHEGAR LÁ NAS PRAIAS... A SAÚDE A GENTE PERDEU... MAS PRA MIM, O PIOR DE TUDO FOI TER PERDIDO MEUS FILHOS PARA OUTRAS TERRAS... NENHUM QUIS VIR MORAR PRÁ CÁ. ESTÃO EM ALMADA E NO MONTE (DA CAPARICA), NENHUM QUIS FAZER A VIDA NA TRAFARIA (MORADOR DA TRAFARIA, REFORMADO, ENTRE 60 E 79 ANOS, NASCIDO NO LOCAL).

Ressalta-se que o peso relativo da população idosa na Trafaria não tem distribuição homogênea no território “e mesmo na coroa de proximidade de habitações face ao futuro Terminal de Contentores da Trafaria (TCT), a densidade da população idosa é segmentada por faixas costeiras de habitações nessa primeira coroa de afetação mais direta” (Relatório LNEC, 2013, p. 2) (Mapa 1).

Mapa 1. Distribuição demográfica da Trafaria por subsecções quanto à faixa etária. Em detalhe: alternativa de locação do Terminal de Contentores.

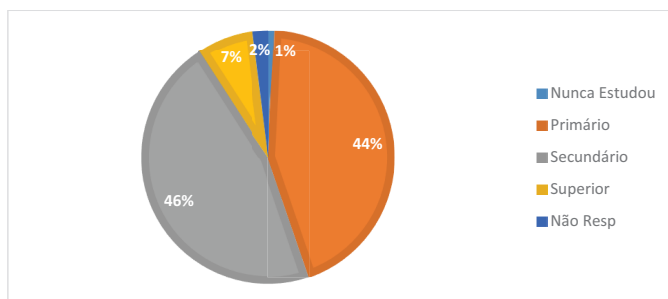


Fonte: Relatório de apoio técnico do LNEC para elaboração do programa preliminar do Terminal de Contentores da Trafaria (2013).

Para que fosse possível compor o perfil socioeconômico da comunidade da Trafaria, foram aferidos também dados referentes ao grau de escolaridade e posição profissional de seus habitantes, sua situação de emprego e renda.

Em relação à escolaridade da população entrevistada, 46% da população têm grau secundário de escolaridade e 44% têm grau primário de escolaridade, sendo que 7% da população têm curso superior (Figura 9).

Figura 9. Grau de escolaridade da população da Trafaria.

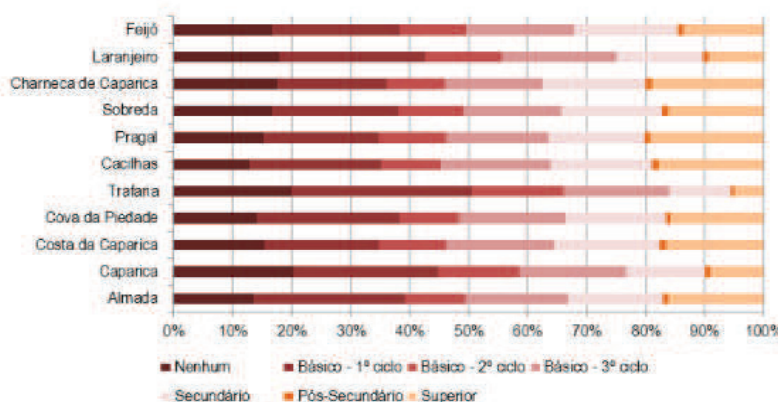


Fonte: Dados coletados em pesquisa de campo. 2015.

Cabe ressaltar que o índice nacional da população portuguesa com curso superior é de 15% (Censo 2011). Em consonância com os dados apresentados pela Câmara Municipal de Almada, quanto à escolaridade, a freguesia da Trafaria apresentou taxas abaixo daquelas apresentadas pelo Município de Almada de um modo geral.

Portanto, quando comparado aos índices de escolaridade do Município de Almada, verifica-se que a freguesia da Trafaria tem um dos índices mais baixos do Concelho (Figura 10).

Figura 10. População residente segundo o nível de instrução por freguesias do Concelho de Almada (2011).

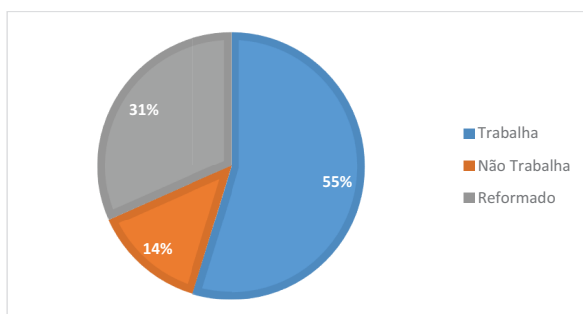


Fonte: INE – Censo (2011).

Quanto aos indicadores socioeconômicos, as freguesias da Trafaria, 5%, Caparica, 9,1%, e Laranjeiro, 9,4%, que apresentam um peso de residentes com ensino superior muito abaixo da média do concelho, de 14,5%, valores mais elevados de analfabetismo nas mulheres (acima dos 5% nos casos do Laranjeiro, Trafaria e Caparica), maiores taxas de desemprego acima dos 18%, no Laranjeiro e Caparica, e dos 20%, na Trafaria (CMA, 2015).

Quanto aos dados referentes à colocação do Trafariense no mercado de trabalho, observou-se que 14% da população estão desempregadas e, agravado pelo fato da idade avançada da maior parte da população, 31% da população encontram-se reformadas (Figura 11).

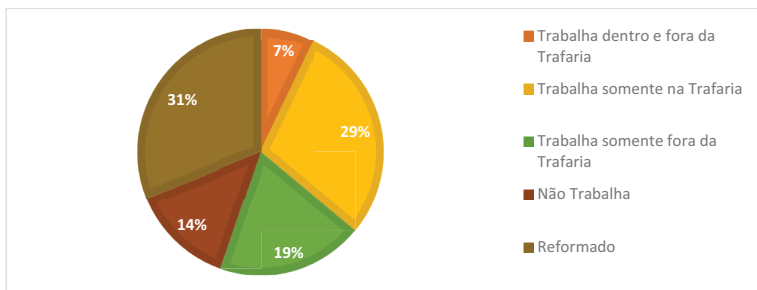
Figura 11. Posicionamento no mercado de trabalho.



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

Indo ainda um pouco além na investigação, foi possível averiguar a localidade de trabalho da faixa da população que se encontra empregada. Dos 55% da população ativa da Trafaria, entre empregos formais e informais, destaca-se que 29% trabalham na própria freguesia e 19% trabalham fora dela, tendo de se deslocar para outras freguesias que oferecem melhores possibilidades de emprego (Figura 12).

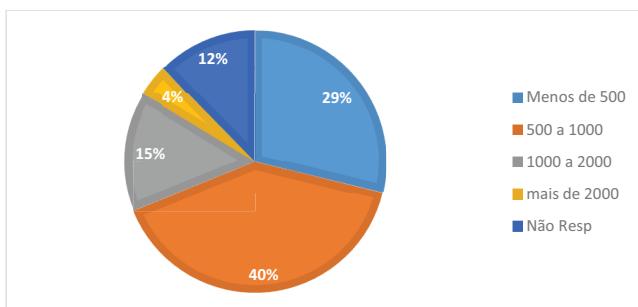
Figura 12. Local de trabalho do morador da Trafaria.



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

Em se tratando da renda do agregamento familiar, os inquéritos respondidos mostram que a maior parte da população, 40%, tem mensalmente uma renda familiar entre 500 e 1000€, incluindo as receitas com reformas e/ou trabalhos informais. Ressalta-se aqui a considerável percentagem da população, 12%, que optou por seu direito de não responder à questão (Figura 13).

Figura 13. Rendimento familiar (em euros).



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

Como destacado, 12% da população se abstiveram de responder à questão referente aos ganhos mensais. Um dos principais motivos pela ausência de resposta estava relacionado ao receio dos entrevistados em terem seus subsídios governamentais

reduzidos, mesmo tendo sido informados de que suas identidades seriam preservadas e que o questionário tinha objetivos acadêmicos.

Os dados referentes ao rendimento familiar (Figura 13), associados aos dados referentes à faixa etária populacional (Figura 5), remetem a uma análise socioeconômica que não poderia deixar de mencionar o alto valor gasto em saúde, visto que o posto de saúde da freguesia encontra-se fechado¹⁴, sendo portanto esse custo acrescido do valor de deslocamento até o posto mais próximo, em freguesias vizinhas, sobretudo na freguesia da Costa da Caparica, para atendimentos de rotina.

A partir de entrevistas semiestruturadas nas farmácias locais e mesmo de depoimentos dos moradores, constatou-se um alto nível de queixas relativas a doenças respiratórias e alergias, em especial estas queixas referem-se às crianças e população idosa, o que torna a população mais vulnerável ao efeito da poluição, associada ao pó advindo das atividades cerealíferas do PGD 1.

2.2. Terminal Cerealífero da Trafaria (PGD 1) e seus impactos socioambientais

A segunda parte do questionário foi dedicada ao reconhecimento da percepção dos moradores relativamente ao impacto socioambiental¹⁵ provocado pela implantação do megaprojeto já existente no território, o Terminal Cerealífero da Trafaria, construído em julho de 1980 e que atualmente está em pleno funcionamento, localizando-se na única praia fluvial da freguesia, ladeando a vila histórica.

As Grandes Obras, que infraestruturam física e tecnologicamente os espaços nacionais, estimulam transformações de ordem social e ecológica que devem ser avaliadas. A União Europeia criou a obrigatoriedade (através da Directiva 85/337/CE de

¹⁴ Durante o decorrer desta pesquisa e até o início do ano de 2017, não sendo possível o posterior acompanhamento da situação.

¹⁵ Impacto Socioambiental: Conforme rege o regime jurídico da avaliação de impacto ambiental português de acordo com a Directiva 85/337/CE de 1985, da União Europeia, o Decreto-Lei n.º 69/2000, de 3 de maio, da Portaria n.º 330/2001, de 2 de abril e da Lei n.º 19/2014, de 14 de abril e a posterior Portaria n.º 395/2015, de 4 de novembro.

1985) da realização da Avaliação de Impacto Ambiental como condição prévia ao seu licenciamento, recomendando uma participação pública alargada (Craveiro, 1996, p. 1).

É comum as regiões que acolhem megaprojetos, como neste caso de estudo, provocarem a alteração do modelo de crescimento para o território por causa da desestruturação das atividades econômicas. São inúmeros os casos de consequências negativas para a população diretamente afetada relacionadas ao desenvolvimento de atividades econômicas, seja por motivos de incompatibilidade técnica e do perfil socioeconômico que não condiz com a ocupação de cargos decorrentes da implantação de megaprojetos, seja em decorrência da desterritorialização dos moradores.

No caso da implantação da usina hidrelétrica de Aimorés, também conhecida como Hidrelétrica Eliezer Batista, inaugurada em 5 de maio de 2006, na bacia do Rio Doce, em Minas Gerais, as transformações socioespaciais nos municípios atingidos¹⁶ levaram os moradores a serem deslocados compulsoriamente pelo empreendimento para outras áreas, obrigando a população a uma readaptação de suas atividades econômicas que anteriormente estavam diretamente ligadas à ocupação do território. Nesse caso brasileiro, o município onde houve maior perda territorial foi Itueta, que teve “a sede da cidade foi completamente removida para outro local” (Silva & Silva, 2011, p. 109).

Na tentativa de compreender mais aprofundadamente os impactos socioambientais do PGD1 ao longo do tempo sofridos pela população trafariense buscou-se averiguar, especificamente, quais as principais queixas atuais da comunidade, décadas depois de o projeto ser implantado. Entre as reclamações destaca-se a poluição causada pelo PGD1 no território como principal consequência negativa e a implicação desta na qualidade de vida, nas atividades cotidianas, na saúde, no lazer e na economia local.

Nesse sentido, torna-se importante destacar o conceito de poluição, fornecido pelo Decreto-Lei n° 127/2013, que orientou a análise de dados:

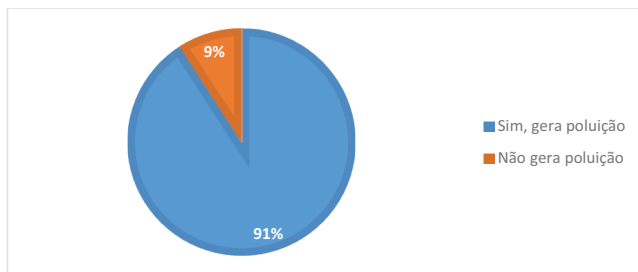
Poluição: a introdução direta ou indireta, em resultado de ação humana, de substâncias, vibrações, calor ou ruído no ar, água ou solo, suscetíveis de prejudicar a saúde humana ou a qualidade do ambiente e de causar deteriorações dos bens

¹⁶ Com base em informações divulgadas pelo Movimento dos Atingidos por Barragens (MAB, coletadas por Silva e Silva (2011).

materiais ou deterioração ou entraves ao usufruto do ambiente ou a outras utilizações legítimas deste último (Decreto-Lei n° 127/2013).

Quando questionados sobre a poluição sofrida em consequência da operação do Terminal Cerealífero, PGD1, observa-se que 91% da população reclamam de algum tipo de poluição e 9% consideram que o projeto não causou poluição ambiental (Figura 14).

Figura 14. Percepção da poluição causada pela implantação do PGD1.

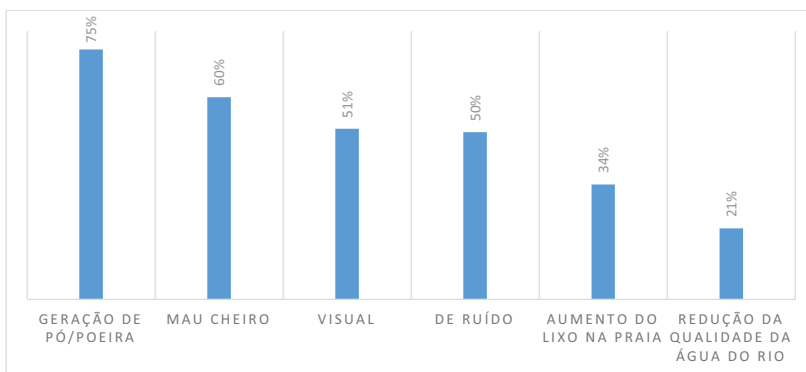


Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

As principais queixas observadas quanto aos tipos de poluição foram: a poluição sonora (de ruído), poluição visual, aumento de lixo na praia, mau cheiro, redução da qualidade da água do rio e, em primeiro lugar, a geração de pó e poeira.

É possível observar que 75% da população sofrem com efeitos negativos relacionados com a geração de pó; 60% reclamam do mau cheiro causado pelos cereais; 51%, da poluição visual; 34% da população reclamam do aumento de lixo na praia, em especial por esta ter as atividades de banho e lazer reduzidas desde a implantação dos Silos de Cereais. Quanto à qualidade da água do rio, 21% dizem ter percebido redução na qualidade, embora ressaltando que foram muitos os relatos a respeito da melhora no tratamento dado à água e ao esgoto pelo governo local (Figura 15).

Figura 15. Principais tipos de poluição citados.



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

O relato de uma moradora local questiona a licença dada pelos órgãos competente do governo central para a implantação e operação das atividades da empresa responsável pelo megaprojeto:

A PRIMEIRA VEZ QUE EU VI QUE COMEÇARAM A FAZER ESSA OBRA (OS SILOS) EU ATÉ CHOREI. NÃO SEI COMO QUE UM MINISTRO DE AMBIENTE DE UMA CAPITAL PERMITIU QUE SE CONSTRUÍSSE ESSA ARANHA DE FERRO NA BOCA DO RIO (MORADORA, COMERCIANTE, ENTRE 60 E 79 ANOS, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 30 ANOS).

Quando entrevistados os moradores da Trafaria relativamente aos impactos socioambiental decorrentes da implantação do grande projeto do PGD1, foi feita uma distinção entre (a) os impactos sentidos em nível pessoal, ou seja, em relação ao cotidiano do indivíduo, e (b) os impactos percebidos em nível da comunidade, ou seja, a percepção do coletivo, que afetam o modelo de desenvolvimento, as perspectivas para o território e mesmo para futuras gerações. Ainda que essas percepções possam estar associadas, foi percebida uma pequena diferença na resposta do trafariense.

Em relação aos impactos individuais, constatou-se que 53% da população declaram sofrer impactos negativos diretos, 1% dos moradores da Trafaria relata impactos positivos diretos e 44% dizem não ter tido sua vida pessoal alterada. Por outro lado, quando questionados sobre os impactos socioambientais para a freguesia, a percentagem da população que relata impactos negativos se amplia consideravelmente, subindo para mais de ¾ da população. São 76% dos habitantes os que consideram negativos os impactos causados na freguesia como consequências da implantação do

PGD1 e apenas 3% dos moradores consideram que este projeto teve impacto positivo para a população local (figuras 16 e 17).

Figura 16. Percepção do morador a respeito do impacto socioambiental em sua vida.

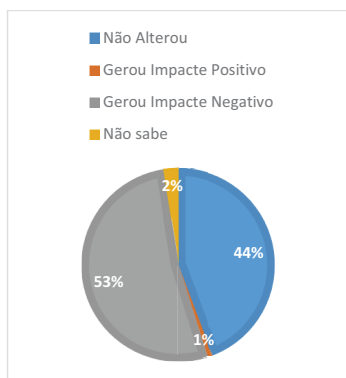
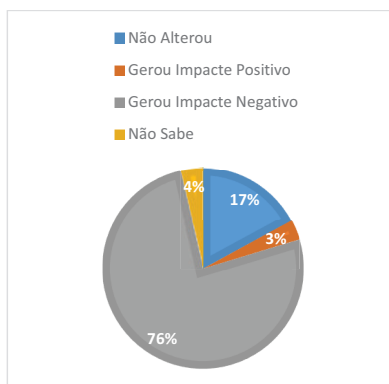


Figura 17. Percepção do morador a respeito do impacto na comunidade.



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

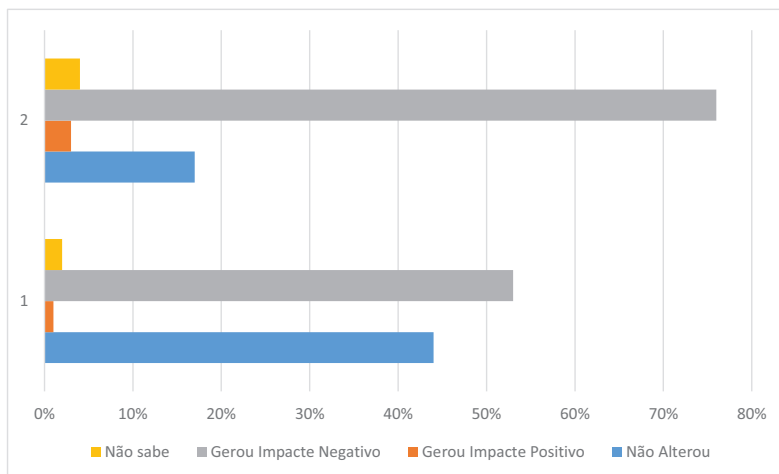
Em relação aos impactos socioambientais do PGD 1, destaca-se a entrevista feita na associação não governamental Santa Casa da Misericórdia, que revela:

As referências que temos a este nível são transmitidas pelas pessoas mais idosas que frequentam o Centro de dia do Centro social da Trafaria, e também pessoas que procuram o Gabinete de inserção profissional, e que afirmam que esta estrutura não contribuiu para a integração profissional de pessoas da Trafaria, sendo que inicialmente, aquando da construção, se fizeram promessas a esse nível. O impacto é considerado extremamente negativo, do ponto de vista ambiental, pois afastou ao longo dos anos a fixação de pessoas jovens na vila da Trafaria. As pessoas mais idosas referem que lamentam a destruição de uma estância balnear de excelência, e o afastamento de qualquer possibilidade de investimento na Trafaria (Entrevista com Dra. Maria de Assis Almeida, Coordenadora Técnica da Santa Casa da Misericórdia, em 2016).

É diagnosticado, de acordo com esses dados, que olhar do trafariense para as alterações causadas na paisagem é, na maior parte das vezes, de reprovação. Fazendo um comparativo entre as percepções de impactos individuais e coletivos, pode-se inferir que o morador da Trafaria está mais incomodado com os impactos negativos causados no

território relativos ao coletivo e perspectiva de futuro da comunidade que com os impactos negativos sofridos individualmente (Figura 18)

Figura 18. Comparativo de percepção de impactos individuais e coletivos



Legenda: Sequência 1 – Referente a percepção de impactos individuais; Sequência 2 – referente a percepção de impactos coletivos

Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

O depoimento a seguir, de um morador da Trafaria reforça os dados apresentados, chamando atenção para a desvalorização do território (ocorrido nas últimas décadas) e para a deterioração dos equipamentos públicos e urbanos.

ANTIGAMENTE OS MÉDICOS ACONSELHAVAM A PRAIA DA TRAFARIA POR MOTIVO DE SAÚDE, PORQUE TINHA BASTANTE IODO. AS PESSOAS VINHAM DE LISBOA COM PROPÓSITO DE USUFRUIR DESSA PRAIA. AGORA A TRAFARIA ESTÁ SUJA, VELHA E DEVOLUTA; NÃO TEM POSTO MÉDICO, O CORREIO FECHOU E REDUZIU SEUS SERVIÇOS (MORADORA, COSTUREIRA, ENTRE 40 E 59 ANOS, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 30 ANOS).

Em entrevista concedida para esta pesquisa, em 2016 a Presidente da União de Freguesias de Caparica e Trafaria, Teresa Coelho, quando questionada sobre a poluição

gerada pelas atividades em exercício da obra na freguesia, disse: “considero que as poluições: visuais, de ruído, geração de pó e o aumento do lixo na praia são os principais impactos negativos do megaprojeto para a região”.

São muitos os casos que relatam a dificuldade de mensurar os custos de megaprojetos e, por conseguinte, a contrapartida oferecida para a população diretamente afetada. No Brasil, por exemplo, no início dos anos de 1980, a reivindicação “terra por terra”, do Movimento de Atingidos por Barragens (MAB), confrontava “a estratégia das empresas de oferecer e pagar indenizações individuais aos agricultores atingidos para desarticular o movimento coletivo” (Corrêa, 2014, p. 118).

O movimento buscava o reassentamento às famílias afetadas em terras de qualidade e condições similares de desenvolvimento econômico àquelas perdidas para a implantação de megaprojetos, em especial às Usinas de Itá e Machadinho, no Rio Pelotas (RS/SC), Brasil.

Desde as primeiras caminhadas de reconhecimento do território pôde ser observada a presença de um tanque de águas paradas na proximidade da obra, referida pelos moradores como uma “piscina”, construída e oferecida pela empresa Silopor - Empresa de Silos Portuários, que seria entregue à população trafariense como “compensação” pelos impactos socioambientais decorrentes da obra, sobretudo pela perda de parte do acesso ao rio Tejo e interrupção do trajeto que ligava a comunidade ao mar.

Talvez coubesse nesse caso um movimento social de “água por água”, em que o reassentamento às famílias afetadas pela perda do acesso às águas pudesse garantir o acesso às águas de características similares quanto à qualidade e quantidade desse recurso. “A piscina era para a Trafaria, para as crianças. Fizeram como um benefício a partir da construção” (Morador, pescador, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria de 16 a 20 anos).

Segundo entrevistas realizadas com moradores locais, a piscina nunca foi finalizada, aberta ao público ou utilizada. Atualmente é um tanque cercado por grades de arame ocupado por água parada e foco de reprodução de insetos (Foto 1).

Foto 1. Piscina construída pela empresa responsável pela implantação e gerenciamento do PGD1.



Fonte: Pesquisa de campo realizada na Trafaria (2016).

Junto à comunidade foi possível verificar ainda o descontentamento da população e os conflitos relacionados à falta de credibilidade que ainda hoje permanece entre os habitantes locais em relação à transparência no processo de implantação da obra. Estes conflitos substanciais e de procedimento acarretam a predisposição para não aceitação de novos megaprojetos na localidade, como pode ser verificado no depoimento que se segue: “As promessas são feitas de boca, antes de construírem (os Silos) foi prometido emprego e uma piscina, nós temos um tanque de água suja e infecções respiratórias” (Moradora, cozinheira, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

Em conversa informal com um servidor público da Junta da Freguesia da Trafaria e Caparica, durante caminhada para reconhecimento do território da Trafaria conduzida em parceria com aquela Junta, este servidor informou que “o tanque não teria sido construído com esta finalidade de lazer, mas com a finalidade de reservatório para

captação de água em caso de incêndio”. Posteriormente este argumento foi reafirmado pela presidente da Junta da Freguesia da Trafaria, conforme depoimento que segue:

O PROCESSO DE CONTRAPARTIDAS À COMUNIDADE DEVIDAS PELA SILOPOR NÃO FOI ACOMPANHADO PELA JUNTA DE FREGUESIA. DE QUALQUER FORMA, POR AQUILO QUE CONHECEMOS, A REFERIDA "PISCINA" TRATA-SE DE UM TANQUE INTEGRANTE DO SISTEMA DE EMERGÊNCIA DOS SILOS, CONSTITUINDO UMA RESERVA DE ÁGUA PARA COMBATE A INCÊNDIOS (ENTREVISTA COM TERESA PAULA DE SOUSA COELHO, PRESIDENTE DA JUNTA DA UNIÃO DE FREGUESIAS DA CAPARICA E TRAFARIA, 2016).

Entretanto é de se estranhar que esse tanque de água parada encontra-se a menos de 500m do leito do rio onde seria possível a captação de água. Por outro lado destaca-se que a Junta da Freguesia da Trafaria considera que a construção do Terminal Cerealífero na Trafaria gerou impactos negativos aos indivíduos da Trafaria e contribuiu negativamente para o modelo de crescimento pretendido para a região.

Além da desvalorização dos potenciais riscos e efeitos negativos gerados pelos megaprojetos, há, por outro lado, a supervalorização dos possíveis benefícios para a região que seriam produzidos pela implantação da obra. Relembrando o fenômeno referido como “paradoxo dos megaprojetos” (Flyvbjerg, 2007b) como um acontecimento recorrente na implantação de um PGD, com efeitos econômicos e políticos para a região, o caso da implantação do Terminal Cerealífero na Trafaria pode ser considerado um exemplo.

Martins (2015) evoca o “paradoxo dos megaprojetos” em sua atual pesquisa a respeito da Usina Hidrelétrica de Belo Monte implantada no Brasil e considera que este fenômeno não é recente, ainda que se mascare como novidade ao associar-se a propostas de desenvolvimento local e geração de emprego a curto prazo. Nas palavras da autora:

Uma das principais questões a ser abordada relaciona-se com a atualidade desta discussão. Ao analisar os megaprojetos contemporâneos, pode-se considerar que este é um “novo” fenômeno que reproduz características do passado, ou um “velho” fenômeno atualizado. A partir da revisão bibliográfica realizada, a partir de um conjunto de autores com diferentes nacionalidades e experiências empíricas internacionais, constatou-se que estas grandes obras se configuram enquanto fenômeno mundial, e que não correspondem a uma temática nova. O que parece “novo” é a escala dos conflitos na atualidade e a convicção de que o passado não serviu de experiência para que não se cometessem velhos e novos erros (Silva, 2015, p. 36).

É, portanto, comum que o conceito de desenvolvimento, particularmente relacionado com a geração de emprego e renda para a região, seja associado à justificativa

para a implantação de um megaprojeto. Entre os impactos positivos previstos para a comunidade local está, pelo menos no discurso de venda da ideia de implantação, a ampliação de postos de trabalho para a comunidade local. Por este motivo tornou-se importante verificar a percentagem da população trafariense que afirmasse ter trabalhado ou está a trabalhar no Terminal Cerealífero.

Entretanto, constatou-se que apenas 3% da população que responderam ao inquérito estiveram empregados ou prestaram serviço no PGD1 desde os inícios de suas atividades até os dias atuais, sendo que, na maior parte dos casos, os empregos estiveram relacionados com a fase de construção da obra, ou seja, como mão de obra menos qualificada. Por outro lado, 97% dos moradores locais da Trafaria nunca receberam honorários por serviços prestados àquela empresa (Tabela 1).

No caso da Trafaria o depoimento a seguir registra o trabalho realizado pela população local e alguma queixa em relação ao equipamento de proteção necessário para o exercício de atividades:

TRABALHEI DOIS DIAS A ARRANCAR ERVAS SEM LUVAS E COM BOTAS DE BORRACHA MAIORES QUE O MEU NÚMERO E NÃO AGUENTEI AS BOLHAS. EU TINHA 17 OU 18 ANOS, TINHA ACABADO E CASAR E O MEU MARIDO, PESCADOR, TIROU-ME DE LÁ. NÃO TINHA CONTRATO E NÃO ME LEMBRO QUANTO ME IRIAM PAGAR (MORADORA, TRABALHADORA DE LIMPEZA, ENTRE 40 E 59 ANOS, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 30 ANOS).

Estendendo a mesma questão ao agregamento familiar e questionando os moradores sobre seus familiares trabalharem ou já terem trabalhado ou prestado serviço no Terminal Cerealífero – PGD1, encontramos o resultado de que apenas 5% dos entrevistados têm ou tiveram alguém em seu agregamento familiar que prestou ou presta serviço nos Silos de Cereais (Tabela 1)

Tabela 1. População da Trafaria que prestou serviço para a empresa Silopor (em %).

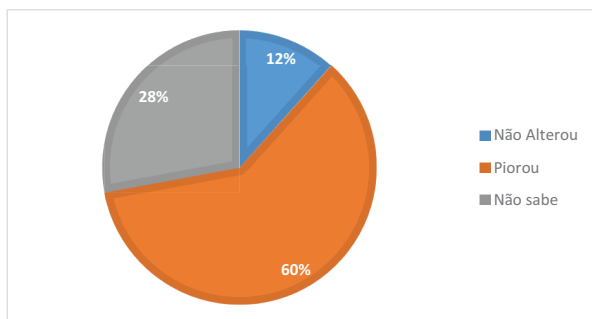
	Alguma vez prestou serviço para a empresa	Nunca prestou serviço para a empresa
População Inquirida que trabalhou diretamente para a empresa PGD1.	3	97

	Algum familiar trabalhou na empresa	Nenhum familiar trabalhou na empresa
População Inquirida que teve um familiar a trabalhar para a empresa PGD1.	5	95

Por outro lado, em se tratando do Terminal Cerealífero como um megaprojeto industrial que compete pelo uso dos recursos hídricos locais com as atividades piscatórias e o comércio decorrente dessas, tornou-se oportuno identificar a percepção do morador da tráfaria relativamente aos impactos sofridos em termos de redução de postos e condições de trabalho na atividade da pesca.

Conforme verificado, 60% da população consideram que a atividade da pesca foi impactada negativamente por ter o acesso ao rio e à praia dificultados devido à implantação do megaprojeto e às implicações da concorrência espacial entre as atividades da indústria e as atividades da pesca. Ao contrário, 12% da população acreditam que não houve alteração na atividade e 28% da população não souberam responder à questão especialmente por não exercer atividade diretamente afetada pelo exercício da pesca (Figura 19).

Figura 19. Percepção de impacto o PGD na atividade da pesca.



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

2.2.1. Análise de Dados do PDG1 e seus impactos

De um modo geral, os moradores da Trafaria referem-se à construção do Terminal Cerealífero na Trafaria como um divisor de águas no modelo de crescimento da freguesia, de um modelo anteriormente voltado para a promoção das atividades econômicas de turismo e pesca, para um modelo pautado na produção industrial, conforme depoimentos analisados. É comum que se referirem à implantação do PGD1 como uma perda em sua qualidade de vida, em especial ao que se refere à saúde e ao desenvolvimento local.

O arquiteto Duarte Brasil Paiva ressalta que a implantação do Terminal de Cerealífero impede o acesso adequado dos moradores da cidade aos recursos hídricos, estando fora da escala da paisagem. O arquiteto considera “bastante grave” a presença do Terminal Cerealífero na região e confirma o que os moradores da Trafaria revelam em relação à perda da ligação entre a vila e o rio: “Essa estrutura e a sua envolvente entra no conceito de não-lugar. Ou seja, não é relacional, identitário nem histórico”.

Esta análise é colaborada ainda pelo depoimento do Vereador da Educação, Cultura, Desporto e Juventude Antônio Matos, que faz um alerta para a escala do projeto em relação à vila histórica. Segundo o Vereador, “a escala daquele projeto, pela dimensão territorial face a ocupação urbana da Trafaria, quer em terra quer termos de alargamento da cobertura de terra sobre o rio é bastante ampliada diante da natureza, da dimensão, e das atividades econômicas ali instaladas”.

O que se observa é que o rio foi a base para a ocupação humana do território e a implantação do PGD 1 impede o desenvolvimento da vila tanto em relação ao rio quanto ao crescimento no sentido poente, ou seja, com a freguesia vizinha, a Costa da Caparica.

É bastante grave a colocação e manutenção desses Silos na Trafaria. Já há algum tempo que estudo parte da Trafaria para a dissertação do mestrado em arquitectura. (...) É notória a ligação física entre as condições precárias e de descontinuidade e fragmentação urbana com a localização dos Silos. Além disso, os Silos impedem a luz do poente de chegar adequadamente à vila. E esta vila precisa dessa luz (Entrevista com Paiva, em 2017, para o Jornal da Região).

O pó fino decorrente da operação do Terminal de Cereais é visível na paisagem, por exemplo, nos batentes das janelas e nas mesas dos cafés e tem gerado danos à saúde dos moradores. Com efeito, 91% queixam-se da poeira ou de algum outro tipo de poluição

gerada pelo projeto. Os trafarienses reagem com indignação quando questionados especificamente sobre o aumento de danos na saúde causados pela implantação da obra, e nunca deixam de revelar a falta do posto médico na localidade.

Cabe ressaltar que o povoado da Trafaria ocupa um território descontínuo, isto é, os trafarienses residem tanto em bairros mais afastados do local de implantação do PGD1, como Murfacém, Pêra ou mesmo Cova do Vapor, quanto em locais muito próximos ao Terminal Cerealífero, como o centro histórico, a zona ribeirinha, o Torrão I e o Torrão II.

A distância entre o local de residência na freguesia e o Terminal Cerealífero altera as percepções do trafariense em relação aos efeitos originados por ela. Ainda que não tenha sido realizada uma pesquisa específica, subdividida por localidades dentro da freguesia, foi possível observar a diferença entre os retornos dos moradores diretamente afetados em sua vida cotidiana e daqueles que não convivem de forma tão próxima com o PGD1.

Particularmente, no caso da população que habita ou trabalha nas proximidades da infraestrutura, as reações são de medo em relação a possíveis acidentes. Foram registrados alguns depoimentos referentes a acidentes de trabalho nos primeiros anos de atividades do PGD e registradas diversas preocupações atuais referentes aos riscos do desenvolvimento da atividade no local, conforme poderá ser observado a partir da análise crítica do discurso. Segue abaixo um depoimento preocupante da moradora:

O MEU SOBRINHO MORREU LÁ. TINHAM MUITOS ACIDENTES DE TRABALHO LÁ. O MEU FILHO TAMBÉM QUASE MORREU, FICOU PRESO LÁ DENTRO E GRITOU MUITO COM MEDO DE CAIR DENTRO DOS CEREAIS, POIS A PORTA SÓ ABRIA POR FORA. MAS OUVIRAM E TIRARAM-NO DE LÁ (MORADORA, SERVIDORA NA ESTAÇÃO FLUVIAL, REFORMADA, MAIS DE 80 ANOS, NASCEU NA TRAFARIA).

O Terminal Cerealífero requer medidas de segurança, de controle e monitoramento de temperaturas em espaços confinados que armazenam matérias suscetíveis de combustão espontânea. O armazenamento de cereais pode gerar e liberar gases tóxicos que, sob certas condições, tornam-se explosivos. Para além das medidas de segurança, seria pertinente esclarecer a população a respeito da atuação da empresa enquanto responsável por prevenção e redução de risco, mas, segundo os entrevistados, não há informações nesse sentido.

Segundo o Instituto Americano de Engenheiros Químicos (2014), os materiais orgânicos granulares armazenados em Silos são bastante susceptíveis ao aquecimento, o que pode levar à ignição espontânea e à combustão no momento da moagem. São diversos os casos de explosões espontâneas em terminais cerealíferos no mundo. Um dos exemplos foi a explosão ocorrida em Blaye, França, em 20 de agosto de 1997, causando 11 mortes (Institut National de L'Environnement Industriel et des risques, Explosion of a grain silo Blaye – France, 1998).

No Texas, em 1981, uma explosão, também em terminal cerealífero, causou 6 mortes e deixou 32 feridos (*Gendisasters*, 1981). Um dos piores acidentes registrados em silos de grãos foi o ocorrido em 1977, no Rio Mississippi, matando 36 pessoas no subúrbio de Nova Orleans, EUA (WHP – Popular Topics, 1977). Tais dados revelam a real periculosidade de Terminais Cerealíferos serem instalados próximos a cidades e povoados.

Nota-se ainda que a instalação do PGD1 colaborou para o distanciamento entre a Trafaria e a freguesia vizinha, colaborando com a descontinuidade territorial e com o aumento de espaços que vêm sendo ocupados desordenadamente, sem os devidos equipamentos urbanos e condições de saneamento básico. Tais condições podem estar associadas ao índice de violência verificado em determinados bairros da freguesia.

Historicamente a ligação entre as duas freguesias (da Trafaria e da Costa da Caparica) e o enquadramento de suas políticas sempre foi muito grande e por isso a ocupação desses territórios deve ser planejada de forma a haver um entendimento entre essas duas freguesias, já que as atividades humanas nesses territórios influenciam-se mutuamente. O Plano Diretor Municipal está a ser reformulado em especial nos quesitos do Ordenamento e da Base de Estrutura do Desenvolvimento (Entrevista ao Presidente da Junta da Freguesia da Costa da Caparica, em 2015).

Por outro lado, os impactos positivos associados à implantação do Terminal Cerealífero foram pouco mencionados pelos respondentes. Apenas 1% da população considera que o PGD1 tenha alterado positivamente sua vida e apenas 3% da população dizem que a freguesia teve melhorias após a implantação da obra e durante os mais de 30 anos de sua atividade no local. A percentagem da população que revela ter ocupado um posto de trabalho decorrente das atividades da empresa também é baixa, como foi observado.

Tais dados permitem constatar que, no caso da implantação deste megaprojeto, ocorreu o que costuma ser comum em relação aos efeitos de PGDs industriais. Os impactos negativos ficaram a cargo da população local enquanto os impactos positivos, relacionados à produtividade e eficiência do empreendimento industrial, são distribuídos entre os interessados que não residem no território.

2.3. Terminal de Contentores da Trafaria (PGD 2) e seus impactos socioambientais

A terceira parte do questionário destinou-se à coleta de dados referentes à expectativa em relação à implantação do Terminal de Contentores da Trafaria (PGD2). O estudo de locação desse projeto tem suscitado grande debate em nível local e nacional, e a comunidade da Trafaria, bem como as freguesias adjacentes, têm se movimentado e discutido as possíveis consequências locais.

Um dos pontos relevantes no caso desse megaprojeto, pelo fato de não se poder efetivamente comprovar impactos positivos e negativos gerados pela obra, visto que encontra-se em fase de estudo de locação, foi perceber a percentagem da população que tem conhecimento da obra. Nesse sentido foi constatada, a partir da aplicação do questionário, que a grande maioria da população local entrevistada tomou conhecimento do projeto de implantação do Terminal de Contentores e sua possível localização na Trafaria: 96% dos moradores tiveram conhecimento da obra e apenas 4% da população não estavam cientes da iniciativa ou não conhecia o projeto.

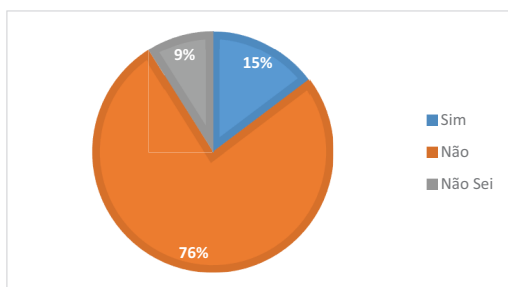
A temporalidade dos impactos ambientais tornou-se relevante neste estudo de caso, tendo em conta que determinados grupos podem sofrer consequências advindas do megaprojeto desde que correm as primeiras notícias sobre a obra. Cortés (1999, p. 56) destaca os impactos desses rumores em determinadas comunidades da seguinte maneira: “estes rumores geram os primeiros impactos, já que produzem incerteza na população, que se questiona se pode continuar com sua vida normal: períodos de sementeira, investimentos, aquisições, entrada nas escolas, etc.” (Cortés, 1999, p. 56).

Esta ampla divulgação do projeto gerou, por si, expectativas relativas à transformação do território, uma reestruturação na organização social com a criação de

instâncias de aglomeração de pessoas e instituições e um grande debate entre os interessados.

A aceitação da comunidade, relativamente à alternativa de locação do Terminal de Contentores na Trafaria, é baixa. Entre os entrevistados, apenas 15% são favoráveis à implementação deste PGD2, enquanto 76% da comunidade não desejam que o projeto seja implantado em sua região. 9% da população encontram-se indecisas ou tiveram dúvida ao responder (Figura 20).

Figura 20. Aprovação da Comunidade da Trafaria ante a implantação do PGD2.



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

Tal como no caso de implantação da Usina Hidrelétrica Monte Carlo, no Rio das Antas, na Serra Gaúcha, região de grande produção de vinho do município de Bento Gonçalves, quando um grupo de viticultores afetado pelo megarojeto, “queriam saber como seria possível calcular o preço a ser pago pelas mudas de vinha que os antepassados deles tinham trazido de suas terras de origem” (VAINER, 2008, p. 43), a população da Trafaria, ao ser entrevistada sobre a aceitação do megaprojeto, questionava sobre os custos para os moradores, caso esta obra fosse implantada na região.

Em relação à expectativa da comunidade referente aos possíveis benefícios individuais que poderiam decorrer da implantação do PGD2, foi registrado que 79% dos habitantes da Trafaria acreditam que não seriam diretamente beneficiados, enquanto 9% acreditam que poderiam ser beneficiados de alguma forma e 12% não souberam responder (Tabela 2).

Questão semelhante foi apresentada em relação aos possíveis benefícios trazidos pelo PGD2 para a comunidade de uma forma geral. A essa questão 71% da população responderam que a comunidade não será beneficiada com a localização do projeto em sua região. Apenas 14% das respostas registraram expectativa de melhora da comunidade, caso o projeto seja ali implantado (Tabela 2).

Quando comparadas as expectativas de benefícios individuais e benefícios esperados para a comunidade, observa-se que a maior parte dos entrevistados (79% e 71%) tem expectativas negativas quanto ao projeto, sendo que a maior parte dos entrevistados acredita que os benefícios serão individuais (Tabela 2).

Tabela 2. Comparação de expectativa de benefícios diretos/comuns a partir da implantação do PGD2 (em %).

	Tem expetativas positivas quanto ao projeto	Tem expectativas negativas quanto ao projeto	Não sabe
Expectativa de benefícios individuais	9	79	12
Expectativa de benefícios para a comunidade	14	71	15

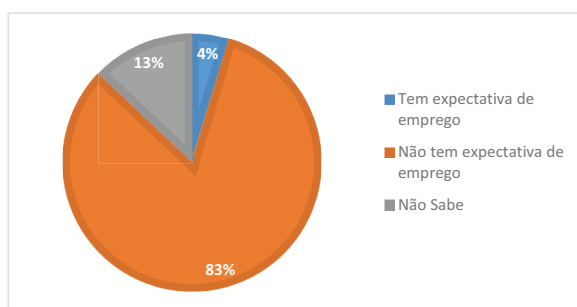
Um dos principais argumentos dos proponentes do projeto e daqueles que apoiam a obra está baseado na promoção do desenvolvimento local, com a criação de postos de trabalho e contribuirá com o PIB da República Portuguesa de forma significativa. Conforme consta no trecho do estudo que a Administração do Porto de Lisboa (APL) encomendou à consultora A.T. Kearney, datado de junho de 2013, divulgado em jornal local: “o projeto terá impactos socioeconômicos diretos importantes: em 2048, estima-se que gere 90 milhões de euros de consumo intermédio, contribuindo com 35 milhões para o PIB, e tenha criado aproximadamente 340 empregos diretos”.

Cabe ressaltar que um terminal de contentores necessita de mão de obra especializada para operar e “não apenas retira potencial turístico a toda a área a ser

intervencionada como retira condições de promoção da qualidade de vida” (Moreira, 2014, p. 14).

Relativamente à expectativa de postos de trabalho, apenas 4% da população acreditam que poderão conseguir um emprego no megaprojeto (PDG2), 83% afirmam não ter expectativa a esse respeito e 13% da população dizem não ter opinião formada em relação à expectativa de emprego (Figura 21).

Figura 21. Expectativa da comunidade da Trafaria em ter um posto de trabalho no PGD2.



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

A expectativa de emprego para a região é geralmente um dos atrativos sublinhados pelos proponentes de megaprojetos, entretanto, em diversos casos estudados, o aumento da pobreza local tem sido mais relevante que o desenvolvimento econômico. A exportação de carvão da bacia de Moatize, na província de Tete, centro-norte de Moçambique, pela empresa brasileira Vale e pela empresa britânica Riversdale, é um exemplo de redução da qualidade de vida da população local e aumento da pobreza gerado a partir de um megaprojeto (Seleman, 2011).

Segundo o investigador do Centro de Integridade Pública (CIP), Thomas Selemane, a mina de carvão é considerada uma das maiores de África estando previstas exportações no valor de milhares de milhões de dólares nas próximas décadas. Deslocados de seu território de origem, dando lugar à implantação da mina de carvão, a população não tem acesso ao rio e é abastecida com um sistema de tanques. A produção agrícola baixou por

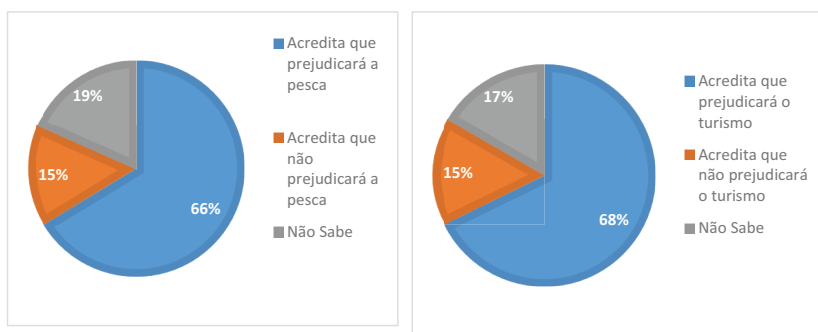
causa das condições do solo. Famílias ficaram sem acesso aos bens de consumo que tinham anteriormente e não se beneficiou do investimento.

Ainda relativamente ao desenvolvimento econômico da localidade, foram questionados os moradores sobre os impactos, positivos e negativos, que o PGD 2 poderia suscitar em termos de concorrência ou compatibilidade com as principais atividades econômicas atuais da Trafaria, a pesca e o turismo.

Para Alfredo Monteiro, presidente da Associação de Municípios da Região de Setúbal, o terminal de contentores na Trafaria significaria “uma enorme regressão em relação ao projeto de sustentabilidade que existe no local”, sugerindo que o Plano Estratégico para o Desenvolvimento da Península de Setúbal deve ser posto em cima da mesa e discutido para posterior aplicação, em vez de ser “constantemente ignorado por projetos que se opõem às suas ideias de desenvolvimento” (CiberSul, 2013).

Especificamente em relação à pesca, 66% da população entrevistada acredita que as atividades são incompatíveis com a implantação do Terminal de Contentores e relativamente ao turismo 68% acreditam que o PGD2 irá prejudicar a atividade no local. Percebeu-se que ambas as atividades serão prejudicadas, de acordo com o conhecimento dos moradores locais, por serem consideradas atividades concorrentes. As figuras a seguir mostram a similaridade entre os dois quesitos (Figuras 22 e 23).

Figura 22. Expectativa em relação à pesca. Figura 23. Expectativa em relação ao turismo.



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

Tais expectativas relativas às atividades de pesca e de turismo condizem com relatos de pesquisadores (Martins, 1993; Vainer, 2008) que destacam que os megaprojetos estabelecem novas dinâmicas socioeconômicas e geram “não contribuem para a diminuição das disparidades e desigualdades existentes entre as regiões do país. Ao contrário, as regiões onde estes projetos são implantados sofrem, de modo geral, com a desestruturação das atividades econômicas” (Martins, 1993, p. 61).

2.3.1. Análise de Dados do PDG 2 e seus impactos

Foi constatada que a grande maioria da população local tomou conhecimento do projeto de implantação do Terminal de Contentores e sua possível localização na Trafaria. No geral os moradores entrevistados sabem discursar sobre o projeto, as obras de infraestrutura secundárias que ele vai necessitar, tais como acesso viário, ferroviário e aterros, bem como sobre as possíveis consequências para o território.

Poucos foram os entrevistados que não tinham conhecimento do que seria o Terminal de Contentores previsto para a Trafaria, suas implicações para a comunidade e para seus indivíduos. Nesse sentido, não são poucos os depoimentos de moradores que questionam as prioridades relativas à aplicação de recursos na região. Segue abaixo um depoimento de morador que compara alternativas de locação do Terminal:

O BARREIRO (OUTRA ALTERNATIVA DE LOCAÇÃO PARA O PROJETO) SÓ TEM A GANHAR COM OS CONTENTORES. (...) PARA SE CONSEGUIR COLOCAR OS CONTENTORES CÁ TERIA QUE SE FAZER OBRAS E TAPAR O FECHO DA GOLADA DO RIO. O CANAL QUE FICA ENTRE A COVA DO VAPOR E O FAROL DO BUGIO SERIA FECHADO. (...) NO PORTO DE SINES ESTÁ UMA EMPRESA DE SINGAPURA QUE JÁ FEZ PROPOSTA DE AMPLIAÇÃO DO PORTO. O GOVERNO APROVOU ESSA PROPOSTA (...) ESSAS SÃO AS RAZÕES PARA EU ACREDITAR QUE OS CONTENTORES NÃO DEVEM VIR PRÁ CÁ (MORADOR, MECÂNICO DE AUTOMÓVEIS, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 30 ANOS. DEPOIMENTO REFERENTE AO ESTUDO DE LOCAÇÃO DO TERMINAL DE CONTENTORES, CITANTO A TRAFARIA E OUTRAS LOCALIDADES COMO, POR EXEMPLO, SINES E BARREIRO).

A percepção dos impactos previstos pelos moradores se dá de forma ligeiramente diferente, embora igualmente negativa, quando se trata das consequências sobre o cotidiano individual e em relação ao que esperam para a comunidade: 79% dos habitantes da Trafaria acreditam que não seriam diretamente beneficiados, enquanto 71%

respondem que a comunidade não será beneficiada com a localização do projeto em sua região (Tabela 2). Tais dados mostram que, de uma maneira geral, os habitantes da Trafaria estão mais atentos e preocupados com o impacto direto que irão sofrer, mas também se preocupam com os impactos para a localidade.

Em relação à previsão de implantação do Terminal de Contentores na Trafaria, em entrevista com coordenadora da associação não governamental Santa Casa da Misericórdia, quando questionada sobre o posicionamento da instituição esta também se posiciona contrariamente à locação do megaprojeto no território, conforme revela trecho do depoimento: “A instituição não foi favorável, aliando-se aos moradores da Trafaria que consideram que essa possibilidade seria uma desvalorização em dobro da zona costeira, que já sofreu o primeiro golpe com a construção dos silos” (Entrevista com Dra. Maria de Assis Almeida, Coordenadora Técnica da Santa Casa da Misericórdia, em 2016).

Dessa forma, verifica-se que a grande maioria da população tem expectativas de impactos negativos, por um lado, porque não esperam que este venha a criar empregos (apenas 4% da população têm expectativas de empregos gerados pelo PGD2) e, por outro, pelos prejuízos que irão trazer para as atividades desenvolvidas atualmente na Trafaria, nomeadamente, a pesca e o turismo.

2.4. Participação Social do trafariense

SE AS PESSOAS SE TIVESSEM REUNIDO DURANTE A ÉPOCA DOS SILOS, COMO SE REUNIRAM NOS CONTENTORES TALVEZ OS SILOS NUNCA TIVESSEM ENTRADO NA TERRA (MORADORA, COMERCIANTE, ENTRE 60 E 79 ANOS, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 30 ANOS).

O quarto grupo a que foram aplicadas as perguntas, moradores da Trafaria, foi desenvolvido a partir da necessidade de compreender a dinâmica sociocultural num ambiente que foi palco da implantação de um Projeto de Grande Dimensão, o Terminal Cerealífero, e que estava em vias de acolher um segundo megaprojeto, o Terminal de Contentores.

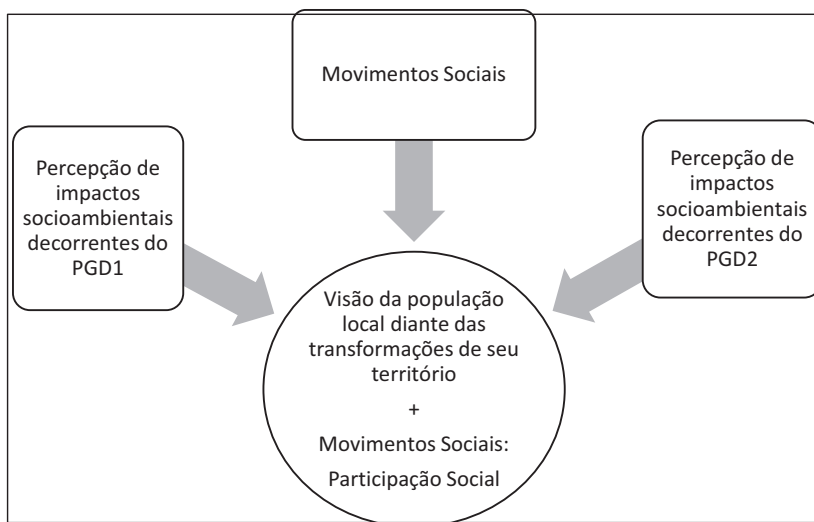
Investigar a participação pública como princípio fundamental da democracia e também como instrumento de proteção ambiental (Hogan, 1994; Morin, 2011) proporcionou uma análise empírica referente às formas de consulta e informação dos

interessados, bem como ao reflexo dessa participação na tomada de decisão governamental e no exercício da cidadania.

Para que fosse possível aprofundar o conhecimento a respeito dessas e de outras manifestações públicas, bem como das formas de organização social decorrentes do processo de implantação do PGD2, foram incluídas questões específicas sobre a participação dos moradores em associações locais, em consultas públicas promovidas pelo governo, em assembleias, em movimentos sociais que pudessem representar seus interesses ou colaborar para o entendimento a respeito do megaprojeto previsto para seu território.

Sempre buscando identificar a visão da população local diante das transformações de seu território, este grupo de questões foi elaborado com intuito de perceber a formação da identidade do morador com o lugar e os impactos gerados a partir de sua alteração. Por esse motivo, o grupo 4 de questões foi elaborado de forma que pudesse refletir os movimentos sociais e a organização da sociedade diante dos impactos ambientais gerados a partir dos dois PGD estudados nessa pesquisa (Organograma 1).

Organograma 1. Interligação entre os grupos de questões do questionário quantitativo.



Fonte: a autora. Estudo de participação social decorrente de megaprojetos. Caso da Trafaria (2016).

Um dos aspectos importantes relacionados à participação social é o envolvimento do indivíduo e da sociedade nas tarefas de proteção ambiental. Backer (1991) conta a participação pública como elemento estratégico para a promoção da preservação dos recursos naturais.

Por outro lado, é a partir da participação dos indivíduos no processo de decisão sobre as vocações do território, que inclui as aptidões de seus povos, que é possível o exercício da democracia. Estando, portanto, o conceito associado a uma repercussão de mais longo prazo, não especificamente ao PGD em questão, mas à formação de um cidadão mais participativo na busca de soluções para o desenvolvimento de seu território, tornou-se pertinente investigar quais os principais coletivos e instâncias institucionalizadas de participação.

Tendo em vista que os movimentos sociais evidenciam a realidade social e efetivam propostas e ações coletivas (Gohn, 2011) e ainda os diversos tipos e escalas de participação social (Arnstein, 1969; Layrargues, 2012; Prieto-Martín & Ramírez, 2014) torna-se importante delimitar este estudo às formas de participação social mais evidentes no território durante os quatro anos de pesquisa:

1. Organização Social por meio de associações e coletivos
2. Participação em Audiência Pública
3. Criação de Movimentos Sociais reais e virtuais
4. Participação por meio de fomento a notícias e repercussão mediática

2.4.1. Organização social por meio de associações e coletivos

Cabe ressaltar que existem muitas associações locais e que elas devem ser tidas em conta enquanto representação pública, conforme indica o Relatório de Apoio Técnico do LNEC à APL para elaboração do Programa Preliminar do Terminal de Contentores da Trafaria. “O aspecto do forte associativismo local pressupõe que algumas das associações locais devam ser consideradas como público interessado¹⁷, a par das inclusões habituais de ONGA e associações profissionais” (Relatório de Apoio técnico do LNEC à APL).

¹⁷ Público Interessado: “**Público interessado**, os titulares de direitos subjetivos ou de interesses legalmente protegidos, no âmbito das decisões tomadas no procedimento administrativo de AIA, bem como o **público afetado** ou suscetível de ser afetado por essa decisão, designadamente as Organizações Não-

Para além da legislação vigente cabe referir o conceito de “atingido” bastante recorrente no Brasil, mas não apenas utilizado para designar “determinado grupo social, família ou indivíduo que é, ou foi, atingido por certo empreendimento” (Vainer, 2008, p. 40). Este conceito vem sendo formulado a partir da necessidade de reconhecimento de legitimidade jurídica das populações afetadas por projeto de grande dimensão, especialmente por hidrelétricas e barragens, pelo reconhecimento dos impactes socioambientais gerados por elas.

Dentre as associações de moradores locais, foram catalogadas as que seguem listadas, muitas delas (apontadas com um asterisco) tiveram pelo menos um associado que tenha participado de entrevista ou respondido ao questionário (Quadro 2).

Quadro 2. Lista de associações de moradores¹⁸.

Associação Cultural e Recreativa da Trafaria - A Tarrafa*	Associação para o Desenvolvimento, Cooperação e Solidariedade Social	Grupo Recreativo Flechas do Picagalo
Associação de Apoio ao Desenvolvimento da Trafaria	Associação Portuguesa de Veteranos de Guerra	Mão Simmão - Associação Cultural*
Associação de Moradores da Cova do Vapor*	Biblioteca do Vapor*	Margem de Coragem
Associação de Moradores de Murfacém e Cova	Centro de Convívio de São João da Caparica Clube de Futebol da Trafaria	Novos Decisores Ciências - 2º Torrrão*
Associação de Moradores de Pêra*	Centro de Convívio do Monte da Caparica*	Planisfério da Interculturalidade*

Governamentais de Ambiente (ONGA)” (Decreto-Lei n 151-B/2013, de 31 de outubro. Portugal). E “ **Público interessado**, público afetado ou suscetível de ser afetado pela tomada de uma decisão, no âmbito dos procedimentos administrativos de emissão, renovação de uma licença ou atualização das condições de licenciamento ou interessado por essa decisão, designadamente as organizações não-governamentais de ambiente (Decreto-Lei n 127/2013, de 30 de agosto. Portugal).

¹⁸ A lista de associações apresentada tomou por base as associações catalogadas em campo nos anos de 2014 e 2015, além das apresentadas no Documento de Apoio técnico do LNEC à APL para elaboração do Programa Preliminar do Terminal De Contentores Da Trafaria (2013). As associações marcadas com * tiveram algum de seus membros a responder o questionário aplicado durante essa pesquisa.

Associação do Comércio*	Clube Recreativo Acadêmicos de Pera*	Recreios Desportivos da Trafaria
Associação dos Moradores do 2º Torrão*	Clube Recreativo e Cultural Flechas do Pica-Galo	Real Clube de Murfacém
Associação dos pescadores da Costa da Caparica*	Columbófila da Trafaria	Centro Social da Trafaria (CST) - Santa Casa da Misericórdia*
Associação dos pescadores da Trafaria*	Comissão utentes de saúde, associação dos pescadores*	Sociedade Recreativa Música Trafariense*
Associação dos pescadores de Caramujo*	Cova do Mar*	Sociedade Recreativa Musical Trafariense*
Associação Ensaios e Diálogos*	GITT-Grupo de Iniciação Teatral da Trafaria*	Sporting Clube da Corvina
Associação Filarmónica da Trafaria	Grupo Desportivo dos Pescadores do 2º Torrão	Sporting Clube da Trafaria
Associação Humanitária dos Bombeiros Voluntários da Trafaria*		

Fonte: pesquisa de campo nos anos de 2014 e 2015 e Documento de Apoio técnico do LNEC à APL.

Entre as instituições, destaca-se o Centro Social da Trafaria (CST), localizado num bairro social junto aos bairros 1º e 2º Torrão, gerido pela Santa Casa da Misericórdia desde 2004. O CST existe no território desde os anos 1940, tendo ao longo dos anos adaptado os seus serviços às necessidades da comunidade envolvente, tendo sido desde sempre a instituição de maior referência nesta zona.

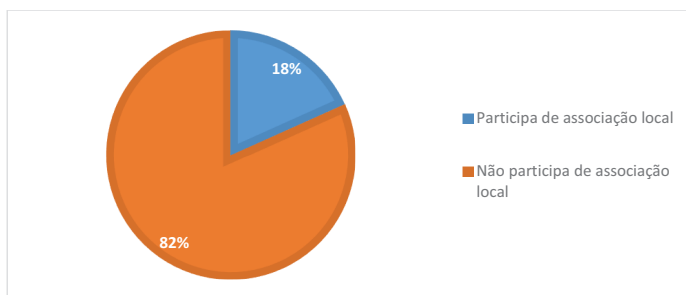
Por meio de um acordo de gestão com a Segurança Social, o CST disponibiliza atualmente os serviços de creche e pré-escolar – com capacidade para 123 crianças –, Centro de Dia – com capacidade para 60 pessoas idosas/dependentes, um Gabinete de Inserção Profissional, sendo ainda polo de distribuição da Cantina Social, sede (provisória) do recém-iniciado Contrato Local de Desenvolvimento Social (CLDS) com intervenção nos territórios do 2º Torrão e Terras da Costa - e ainda de uma equipe de acompanhamento a famílias beneficiárias de RSI.

Quanto à participação social, a Santa Casa da Misericórdia é parceira do Agrupamento de Escolas da Trafaria e Câmara Municipal de Almada, em nível da gestão dos projetos Atividades de animação e apoio à família e Vigilância de refeitórios. Em

entrevista realizada com a entidade, em termos de envolvimento da comunidade e promoção de participação social, destaca-se o seguinte trecho: “Desenvolvemos os projetos e serviços num contexto de parceria com outras instituições e entidades, promovendo a participação da comunidade nas escolhas realizadas, ao nível da intervenção, acompanhando as necessidades da população” (Entrevista com Dra. Maria de Assis Almeida. Coordenadora Técnica da Santa Casa da Misericórdia, em 2016).

A partir da aplicação dos questionários foi possível constatar que a maior parte da população, 82%, não está vinculada a nenhuma associação local e apenas 18% da população trafariense participam de associações de moradores locais (Figura 24).

Figura 24. Participação do trafariense em associações locais.



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

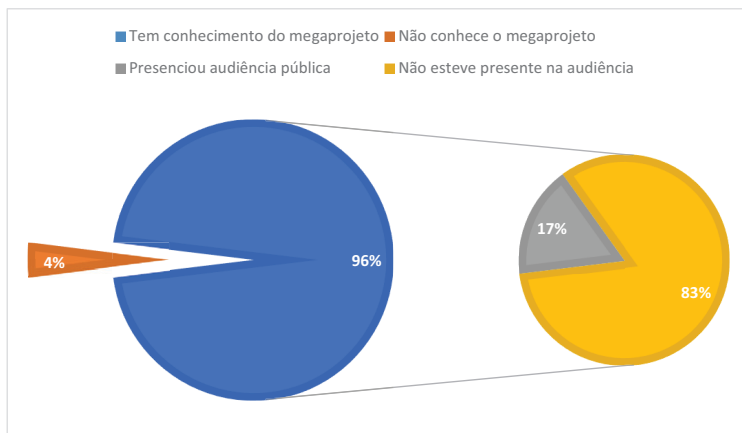
2.4.2. Participação em Audiência Pública

Formalmente e em acordo com a legislação vigente, os moradores da Trafaria foram informados e esclarecidos a respeito da implantação do PGD2, o Terminal de Contentores, em seu território, a partir de uma Audiência Pública¹⁹ ocorrida em 23 de fevereiro de 2013 (Boletim Almada, 2013) e organizada pela Câmara de Almada em associação com a Junta da Freguesia da Trafaria e Monte da Caparica.

¹⁹ A audiência foi realizada em 23 de fevereiro de 2013, na Trafaria, e contou com a presença de moradores e representantes das duas freguesias (União das Freguesias de Caparica e Trafaria e Freguesia da Costa da Caparica (Boletim Almada, maio, 2013).

Em relação a esta única audiência pública governamental, 17% da população entrevistada declararam ter participado presencialmente desta audiência, enquanto 83% dizem não ter presenciado a consulta pública. Tal participação pode ser considerada pequena, se tivermos em conta que 96% da população afirmaram ter tomado conhecimento do projeto (Figura 25).

Figura 25. Participação do trafariense na audiência pública.



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

Se 96% da população tomaram conhecimento do PGD2, conforme verificado pelos resultados do questionário aplicado, infere-se que a população da Trafaria se informou a respeito da obra de modo indireto, que não especificamente através da audiência pública, apesar de ter sido amplamente divulgada e a maior parte da população ter tido conhecimento dela.

Talvez a razão pelas quais o público interessado não tenha participado de audiências públicas mas ter, entretanto, se informado a respeito do megaprojeto seja a alteração nas formas de participação. Uma nova demanda de democracia e participação social surge como um dos efeitos da crise ambiental quando despontam os “movimentos de protestos pela deterioração ambiental e destruição dos recursos naturais, pelos megaprojetos de desenvolvimento regional, bem como a favor da conservação dos

recursos naturais” (Leff, 2002, p. 151), que colaboram para uma participação social mais efetiva a partir da organização de grupos autônomos, segmentados, descentralizados e organizados de forma não hierárquica para atender as novas demandas de preservação e valorização dos recursos naturais.

Não tendo participado diretamente na audiência pública promovida pelo governo local, os habitantes da Trafaria poderiam ter-se mantido informados por meio de suas associações de moradores presentes nessa audiência para representar os seus associados. Porém, como já foi discutido, apenas 18% da população têm algum vínculo com associações locais. Infere-se daí que o cidadão trafariense obteve informações a respeito do PGD de maneira informal, sem estar necessariamente filiado a uma associação.

Tais dados revelam especialmente dois pontos importantes:

- 1) Os moradores mantêm redes alternativas, reais ou virtuais, a partir das quais mantêm-se informados a respeito dos interesses comuns.
- 2) Existe um possível espaço a ser ocupado para o incentivo da participação pública e para a promoção da inclusão social no processo de consulta pública e aprimoramento da corresponsabilidade do cidadão na gestão do território e para a promoção da qualidade de vida.

Constatou-se que o cidadão, a princípio, se mantém, de alguma maneira, informado e recebe o conhecimento técnico advindo dos gestores públicos e equipe proponente do megaprojeto, entretanto não tem espaço institucionalizado para transferir para os setores responsáveis pela tomada de decisão e pelo planejamento efetivo de um território o seu conhecimento, suas necessidades e percepções a respeito do território.

Por outro lado, ainda que não tenha participado da única audiência pública promovida pelo governo e que não esteja representado por uma instituição não-governamental, o cidadão cria oportunidades de difundir seus interesses e percepções, como veremos nos dois capítulos a seguir, que tratam dos movimentos sociais e do fomento a notícias nos meios de comunicação.

2.4.3. Criação e participação de movimentos sociais reais e virtuais

Entre os anos de 2012 e 2013, na freguesia da Trafaria, foi criada a Associação Contentores na Trafaria Não, que tem ainda hoje se manifestado contra a implantação do projeto na freguesia do Concelho de Almada e atualmente conta com as redes sociais, incluindo facebook e um blog, onde mantém a comunidade informada sobre o andamento da proposta.

Seu objetivo é envolver a população do concelho e mantê-la informada, conforme o relato a seguir: “Abraçar a Trafaria é a iniciativa que vai procurar envolver a população do concelho num abraço, num cordão humano, contra o projeto do governo para um terminal de contentores na freguesia (Entrevista com o representante da Associação Contentores Não para o Jornal de Notícias de Portugal, em 2013).

Essa associação foi criada em 23 de fevereiro, logo após a divulgação da retomada do projeto para a região, numa reunião promovida pelos moradores das freguesias da Trafaria e da Costa da Caparica, e tornou-se uma referência na região.

A comunidade, articulada e organizada a partir do movimento Contentores na Caparica-Trafaria Não mobilizou milhares de pessoas e contou com apoio da Câmara Municipal, da União da Junta de Freguesia da Trafaria e Caparica e da Junta de Freguesia da Costa da Caparica. Em 13 de julho de 2013, centenas de pessoas “abraçaram” a Trafaria, fazendo um cordão pelas principais ruas da vila (Foto 2).

Foto 2. Abraço à Trafaria.



Fonte: Movimento Contentores Não. Disponível em www.facebook.com/contentoresnao (2013).

Ainda no mês de julho de 2013, foram os surfistas e banhistas que se manifestaram contra o avanço dessa iniciativa. Sentados de mãos dadas em frente ao mar, na praia de São João da Caparica, ou em pranchas formando um círculo no mar, centenas de pessoas participaram da ação de protesto Dar as Mãos à Caparica, chamando a atenção para a vocação econômica local de turismo, pesca e prática de desportos de ondas (Foto 3).

Foto 3. Abraço ao mar.



Fonte: Movimento Contentores Não. Disponível em www.facebook/contentoresnao (2013).

Foram observadas manifestações de classes específicas de categorias que se sentem afetados com a proposta de implantação do PDG como surfistas e pescadores. Houve manifestações na freguesia vizinha, a Costa da Caparica, que, juntamente com moradores da União de Freguesias da Trafaria e Monte da Caparica coletaram 6.420 assinaturas que compuseram a petição pública encaminhada à Assembleia da República, em 09 de abril, e também à Comissão de Economia e Obras Públicas (Boletim Almada, maio, 2013).

A assinatura da Carta Aberta ao 1º Ministro contou com jovens moradores e interessados pela manutenção do ambiente costeiro local, que se organizaram de modo a fazer com que suas vozes pudessem chegar à instância máxima governamental numa tentativa de garantir espaço para o debate a respeito dos anseios da população local relativamente ao futuro de seu território. O Movimento Contentores Não apoiou a coleta de assinatura para a Carta Aberta ao 1º ministro (Foto 4).

Foto 4. Jovens no Movimento Contentores Não.

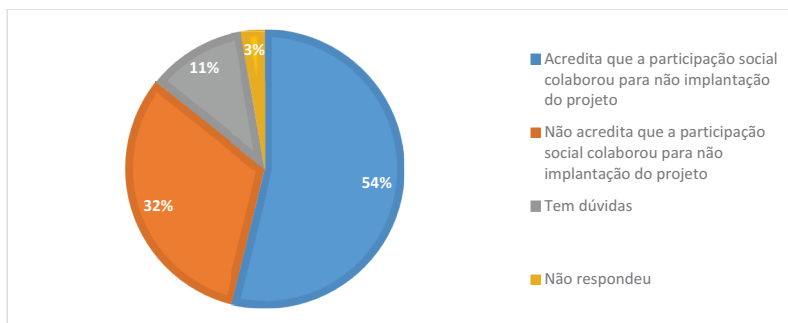


Fonte: Movimento Contentores Não. Disponível em www.facebook/contentoresnao (2013).

Verificou-se que 44% da população estiveram presentes em alguma manifestação ou assinou o abaixo-assinado contrário à implantação do projeto e 56% da população não participaram ativamente de movimentos sociais.

Em relação à efetividade das manifestações públicas na decisão do proponente do PGD2 alocar ou não o projeto na Trafaria, o resultado encontrado foi que 54% acreditam que as manifestações tiveram algum impacto sobre a tomada de decisão, 32% descartam essa hipótese e 14% dos moradores mostraram dúvidas e preferiram não responder a questão (Figura 26).

Figura 26. Impacto das manifestações sociais na tomada de decisão do proponente do PGD2

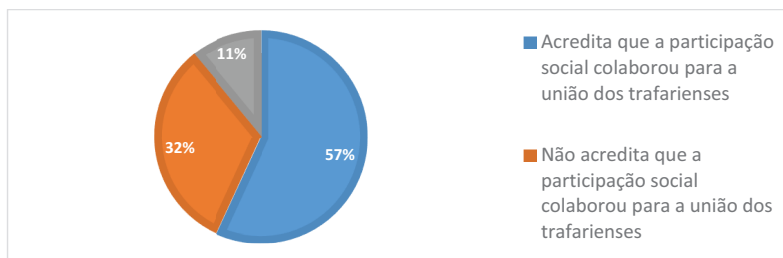


Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

Os 32% dos moradores locais que expressam descrédito em relação ao peso da participação social na decisão governamental apontam outros motivos, que não os movimentos sociais, para a possível desistência do proponente do PGD2 em alocar o projeto na Trafaria. Entre os principais motivos declarados pela população, estão a sustentabilidade econômica e financeira e a falta de recursos públicos. Tais depoimentos também são analisadas.

Destaca-se que 57% da população da Trafaria consideram que os movimentos sociais em seu território promoveram a união da comunidade trafariense, ao passo que 32% acreditam que tais movimentos não estão diretamente relacionados com a união da comunidade (Figura 27).

Figura 27. Contribuição dos movimentos sociais para a união da comunidade, segundo eles próprios.



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

A atuação a partir de redes sociais e a troca de informações estendem os movimentos sociais locais que passam a agir pela inclusão social de novos atores anteriormente ignorados e não organizados socialmente. É o que passou a ocorrer na Trafaria e que pode ser citado como um dos pontos de maior relevância em termos de troca de informação quando se compara a comunidade local quando se deparou com o primeiro megaprojeto e com o segundo megaprojeto.

2.4.4. Participação por meio de fomento a notícias e repercussão midiática

A prática da política, bem como as formas de informar o cidadão a respeito de ações governamentais públicas, tem crescido no espaço midiático e feito circular as informações em espaços virtuais numa velocidade cada dia maior. Por outro lado, as peculiaridades locais são verificadas simultaneamente formando em conjunto uma homogeneização da percepção do mundo em função de um sistema econômico que interliga localidades e impõe modelos globais de comportamento, contato com a informação e interação social (Almeida, 2011; Castells, 2008).

Com intuito de verificar as diferentes informações em termos midiáticos, sua ocupação nos meios de comunicação e nas redes sociais, foram registradas notícias referentes à divulgação da implantação do Terminal de Contentores na Trafaria e a grande repercussão ocorrida entre os anos de 2012 e 2016 a respeito das implicações da possível implantação do projeto.

Pôde-se observar, por exemplo, que, nos anos de 2012 e 2013, ocorreram o maior número de notícias relativas à implantação da obra.

Durante o verão de 2012, em Lisboa e Almada, em especial na freguesia da Trafaria e nas praias da Costa da Caparica, manifestações contrárias à instalação do mega terminal de contentores ocuparam espaços nas ruas e praias e tornaram-se assunto recorrente nos grupos interessados nos possíveis impactos socioambientais, fomentando o debate e a troca de informações a respeito do projeto sobretudo junto aos grupos sociais que atuam em atividades socioeconômicas relacionadas ao uso das águas do rio e do mar, tais como pescadores, surfistas, agentes de promoção de turismo e comércio.

Foi possível observar, nos anos de 2012 e 2013, as menções em jornais e revistas sobre a implantação do projeto de instalação do terminal de contentores na Trafaria

como importante pauta de interesse dos trafarienses, inclusive gerando divergência de opiniões em relação ao desenvolvimento da obra.

Em entrevista ao Jornal Expresso XL, em 04 de junho de 2013, o presidente do Conselho Português de carregadores, Pedro Galvão, disse ver com "bastante preocupação" o projeto, afirmando ter "várias perguntas e algumas sem resposta".

As preocupações tanto por parte do governo local quanto por parte dos moradores da Trafaria culminaram, para além da ampla ocupação dos veículos de comunicação, em um requerimento para audição do ministro da economia e emprego a respeito da estratégia de desenvolvimento pretendida para a região, conforme verifica-se no trecho abaixo:

Esta intenção do Governo significaria por outro lado inviabilizar uma estratégia de desenvolvimento, com destaque para o turismo e para atividades produtivas fundamentais, principalmente a Pesca. Por inacreditável que pareça, o Estuário do Tejo não tem um Porto de Pesca, e é urgente que o tenha. A Trafaria apresenta uma localização privilegiada para tal, mas este cenário agora apontado pelo Governo para o Porto de Lisboa é, não só omissivo, mas até impeditivo dessa solução. Trata-se de uma opção que representa mesmo a destruição de postos de trabalho e de aparelho produtivo instalado (Requerimento para Audição do Ministro da Economia e Emprego sobre o anunciado Terminal de Contentores na Trafaria, 28 de fevereiro de 2013).

A Assembleia Metropolitana de Lisboa afirma, em relação ao território da Trafaria que este "... tem condições ideais para alargamento das áreas logísticas e empresariais" e "ainda há possibilidade de criação de áreas para o transbordo de cargas entre os 'superpanamax' e navios de menor dimensão" (Assembleia Metropolitana de Lisboa, 2013).

Já em 2015, mesmo tendo sido amplamente divulgadas as intenções de implantação desse PGD na localidade e os conflitos existentes em relação ao projeto, a aplicação dos questionários quantitativos é iniciada e constata, por meio de depoimentos, que a população local sente falta de informações com linguagem acessível e confiabilidade aceitável.

Tais notícias, imagens e textos remontam os anos de debate e mostram a divergências de interesses ocorridas desde o momento de divulgação do projeto. Esses conflitos geraram debates, reflexões, pesquisas e movimentos sociais relacionados com a implantação do megaprojeto, mas também, sob um ponto de vista mais abrangente, da ação antrópica no território, geraram ainda os modelos de desenvolvimento previstos

para o local e as estratégias de desenvolvimento local, em contraste com os interesses daqueles que, mesmo não habitando a Trafaria, têm planos para aquele território.

Assim, foram registrados os principais momentos de fomento à participação pública, assim como entendimentos e conflitos entre o governo nacional, o governo local, empresas contratadas para realização de estudos de locação, órgãos responsáveis pelo Estudo de Impacto Ambiental e a população diretamente afetada.

Foi com base nas notícias coletadas de jornais, rádios e demais meios de comunicação e nas reflexões delas decorrentes que puderam ser elaboradas questões relevantes do questionário aplicado à comunidade da Trafaria e aos *stakeholders*. Outras entrevistas e notícias encontram-se no anexo 10 desta tese.

O movimento social gerado com base no anúncio da implantação do Terminal de Contentores, Movimento Contentores Não, que nasceu da base da pirâmide social e, ao mesmo tempo, surgiu no topo da esfera local governamental que partilha dos mesmos interesses, ocupou as redes sociais, criou a oportunidade de trocas de informações e apoios mútuos e colaborou para a difusão de notícias e artigos produzidos a partir da implantação do megaterminal de contentores.

Com a criação de site próprio e inclusão de dados em plataformas digitais o movimento social fomenta a participação e mobilização da sociedade por meio da divulgação de informações (Imagem 1).

Imagem 1. Movimentos sociais em rede.



Fonte: Movimento Contentores Não.

A participação social por meio do fomento a notícias buscando a repercussão midiática para o alcance de seus objetivos tem sido amplamente fomentada nos últimos anos (Gohn, 2011; Poupeau, 2007). No caso da Trafaria, os movimentos sociais causaram impacto midiático e ampliou o campo de atuação dos moradores da Trafaria para formarem opinião pública para além de sua freguesia e do Concelho de Almada. Numa análise relativa a movimentos sociais que se estendem para além das fronteiras territoriais, Poupeau (2007, p. 47-48) revela:

(...) estes movimentos transformam os meios em fins, o êxito é dado não pelas conquistas, mas pelo número de participantes e seu impacto midiático na sociedade. O movimento torna-se dependente da opinião pública, pois é preciso que a sociedade manifeste o conhecimento da ação, precisa que se discuta e debata o que se está demandando, reclamando ou denunciando, para que a ação coletiva venha a atingir reconhecimento e legitimidade social. A mídia e sua cobertura tornam-se elementos estratégicos nessa configuração; ela contribui para a direção do movimento, pois o movimento social precisa de visibilidade.

2.4.5. Efetividade da Participação Social

A percepção dos impactos socioambientais decorrentes das alterações dos espaços pode aferir consequências para os indivíduos, mas também para o desempenho e a organização social à medida que esvazia ou incrementa os espaços corporativos. A alteração do modelo de crescimento estabelecido para a região e da identificação entre os indivíduos e o território, e portanto entre os indivíduos e as organizações sociais que os representavam, consequentemente, sofre alterações.

Dessa maneira, os fatores históricos, temporais e espaciais que contextualizavam a contrução e implantação do Terminal Cerealífero (PGD 1) não permitiam a troca de informações e a possibilidade de interação social em busca de conhecimento e reposicionamento técnico ou político.

Para além do regime político exercido à época da implantação do primeiro megaprojeto, que era altamente centralizado e não previa a participação social como parte do processo de decisão governamental para gestão do território, as formas de mobilização e organização social não podiam contar com o sistema de informações para fundamentar suas ações e ampliar seu conhecimento.

Depoimentos coletados junto aos trafarienses puderam confirmar tais dados.

“ELES NÃO LIGAVAM. FIZEMOS ABAIXO-ASSINADO NA ALTURA PARA NÃO VIREM OS SILOS PRA CÁ E ELES VIERAM” (MORADORA, AMA/CUIDADORA, ENTRE 40 E 59 ANOS, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 30 ANOS).

Já as informações decorrentes da instalação do Terminal de Contentores na Trafaria causaram grandes manifestações públicas e notícias que circularam das mais variadas formas, fomentando movimento social contrário à implantação da obra e gerando impactos psicossociais desde o início da divulgação do projeto.

Tais movimentos e a forma como a sociedade organizou sua participação nesse difícil processo de decisão governamental possibilitaram o acesso à informação e gerou, ainda que tardiamente, interesse da população em se manter interada sobre os possíveis impactos e riscos às quais estavam expostas em relação ao primeiro megaprojeto, ainda que houvesse queixas, em especial da população mais envelhecida, sobre a falta de informações em linguagem apropriada, como se observa nos depoimentos:

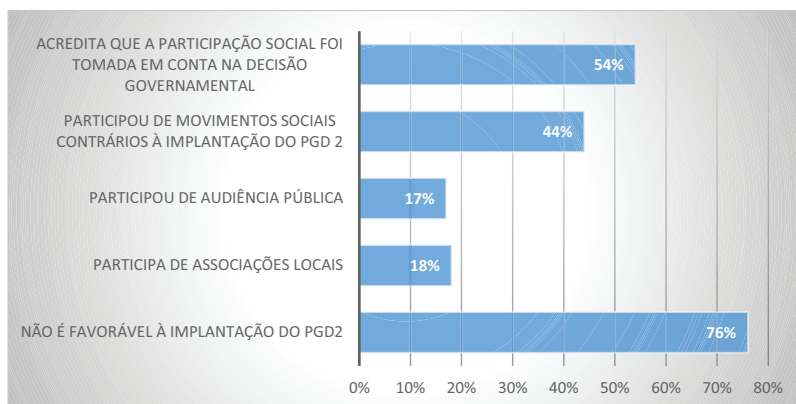
“QUER HAJA UMA FUTURA IMPLANTAÇÃO DO TERMINAL DE CONTENTORES OU NÃO, ACHO QUE FALTA INFORMAÇÃO E ESCLARECIMENTO À POPULAÇÃO SOBRE AS RAZÕES QUE LEVARAM À SUA CONSTRUÇÃO” (MORADORA, COMERCIANTE, ENTRE 40 E 59 ANOS, NASCEU NA TRAFARIA).

“TIVEMOS CONHECIMENTO A RESPEITO DO TERMINAL DE CONTENTORES MAS NÃO TIVEMOS INFORMAÇÃO SUFICIENTE PARA FORMARMOS UMA OPINIÃO” (MORADORA, COMERCIANTE, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 6 ANOS).

Desta maneira, ainda que 76% da população tenham posição formada contrária à implantação do megaprojeto, apenas 17% da população participaram em audiência pública decorrente do PGD 2, e 18% da população se encontra associada a alguma organização social não-governamental.

Além disso, 44% da população participaram ativamente de movimentos sociais contrários à implantação da obra, e 54% da população acreditam que essas formas de participação social foram tomadas em conta para as decisões governamentais (Figura 28).

Figura 28. Participação Social e sua efetividade.



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo. (2015).

Observou-se ainda que 96% da população está informada a respeito da proposta de implantação do PGD 2, e apenas 15% da população são favoráveis à implantação do megaprojeto. Em relação às consequências para a Trafaria relativas aos movimentos sociais contrários à implantação, 57% acreditam que o debate acerca do assunto contribuiu para a união dos trafarienses, o que corrobora com o proposto por Gohn (2011), ao referir-se a relação do movimento social e a educação para a cidadania.

Portanto, os movimentos sociais decorrente de implantação de megaprojetos se mostram efetivos primeiramente quando contribuem para a tomada de decisão relativa a gestão do território mas também quando possibilita a produção e troca de saberes em espaços não formais de educação, como foi possível verificar no caso da Trafaria. Gohn (2011) ao analisar casos ocorridos na América Latina constata:

A relação movimento social e educação existe a partir das ações práticas de movimentos e grupos sociais. Ocorre de duas formas: na interação dos movimentos em contato com instituições educacionais, e no interior do próprio movimento social, dado o caráter educativo de suas ações (Gohn, 2011. p. 334).

Foi possível perceber que a mobilização da comunidade e a contribuição dos movimentos sociais para a tomada de decisão governamental ocorreram ainda que não tenha havido grande participação na audiência pública, pois foram considerados os novos

cenários de participação social com o envolvimento da comunidade de forma autônoma e descentralizada.

3. Correlação entre o perfil socioeconômico, os impactos e o tempo no território

Os dados gerados a partir dos quatro grupos de perguntas do questionário e da análise realizada se encontram interligados e podem ser observados de forma a compreender essa interdependência.

Em seguida à análise, tornou-se pertinente fazer o cruzamento dos dados encontrados em cada grupo do questionário, tendo em vista revelar novos dados a partir dos primeiros. O cruzamento de dados foi portanto feito entre dados relativos ao perfil socioeconômico dos moradores, suas percepções sobre os dois megaprojetos e a participação social que ocorre na localidade, correlacionando:

- 1) Tempo de habitação do território e percepção dos impactos socioambientais
- 2) Percepção de impactos socioambientais do PGD 1 e percepção de impactos socioambientais do PGD 2
- 3) Grau de escolaridade e percepção dos impactos socioambientais de ambos megaprojetos e
- 4) Idade, gênero e participação social

Além disso, a conexão das principais atividades de desenvolvimento econômico local (nomeadamente a pesca e o turismo) e o novo modelo de desenvolvimento proposto para o local, a partir da implantação ou estudo de implantação dos dois megaprojetos industriais, é uma questão recorrente que aparece entre os depoimentos de moradores e mesmo nas entrevistas com os *stakeholders*.

Cabe transcrever trecho da entrevista com Fernanda Marques e Domingos Rasteiro, do Departamento de Planeamento Estratégico e Desenvolvimento Económico da Câmara Municipal de Almada, em entrevista para esta pesquisa, que colabora para a análise dessas correlações:

Digamos que este território da Costa e em particular este da Trafaria é receptáculo de contradições, que correspondem a duas visões de desenvolvimento que são antagónicas: uma que emana do Governo Central e que de facto tem um histórico de

muitos anos, que pretendia um desenvolvimento industrial para a Trafaria, com uma linha de caminho-de-ferro para a situar e que, claro, hoje é completamente inexequível, pois implica na perfuração da arriba fóssil e portanto do ponto de vista ambiental não seria possível; por outro lado o modelo de desenvolvimento que está no Plano Diretor Municipal, desde os anos 90, que identifica um potencial para toda esta faixa atlântica, inclusive para a própria Trafaria, para o desenvolvimento turístico, para uma perspectiva de desenvolvimento turístico do Concelho, e fixa o objectivo de criar condições para que aquele território venha a qualificar-se cada vez mais visando essa finalidade (Entrevista com Fernanda Marques e Domingos Rasteiro, do Departamento de Planeamento Estratégico e Desenvolvimento Económico da Câmara Municipal de Almada, em 2016).

O perfil socioeconómico da população diretamente afetada por um PGD estará relacionado às suas formas de perceber os impactos, sejam eles positivos ou negativos, à medida que o tempo no território, a idade dos moradores ou o grau de escolaridade, por exemplo, alteram a percepção do ambiente e sua relação com o território. Sigaud (1986) analisa os efeitos da construção de barragens e usinas hidrelétricas como mudanças na estrutura das relações sociais na qual está inserida a comunidade, evidenciando o espaço social afetado pelo megaprojeto.

O estudo desse perfil, das práticas e hábitos culturais da população, bem como sua relação com o ambiente e com as atividades possibilitadas pelo projeto implantado, devem ser ponderados juntamente com as alternativas de locação e cenários possíveis de implantação do projeto.

A geração de emprego foi um dos principais argumentos daqueles que apoiam a implantação de ambos os PGDs na região e, portanto, foi analisada com base no diagnóstico sociocultural e nas reais condições da população em ocupar uma vaga de emprego gerada tanto pelo PGD 1 quanto pelo PGD 2. Por outro lado, também foram comparadas as perdas sofridas com a implantação do PGD 1 e as perdas esperadas em decorrência da implantação do PGD 2, referentes às atividades económicas atualmente exercidas pela população, nomeadamente a pesca e o turismo.

Neste estudo de caso foram cruzados os dados referentes ao Tempo no Território X Percepção dos Impactos Socioambientais e os dados referentes à “Percepção dos impactos socioambientais gerados pelo PGD1 X Expectativa de impactos socioambientais decorrentes da implantação do PGD2.

3.1. Correlação entre o Tempo no território e a percepção dos Impactos Socioambientais

O conhecimento a respeito do território e seus recursos é um saber complexo, pois envolve a variável “tempo” e a reflexão a respeito dos diversos tempos que compõem o ser ou a sociedade (Prigogine & Stengers, 1997) no qual a história não se reduz a uma trajetória única de progresso ou degradação, estando vinculado às memórias de outros que o acompanham. O diálogo entre os saberes ao longo do tempo reflete na percepção de impacto socioambiental, conforme ressalta Vainer (2008, p. 39):

A decorrência da consideração da dimensão temporal deveria significar o entendimento de que há segmentos da população que são atingidos antes mesmo do início das obras, enquanto que outros somente sofrerão os impactos após sua conclusão, quando se inicia a operação da usina.

A análise que segue poderia ter sido feita relacionando o **tempo de convivência do morador com o território** e a **percepção dos impactos socioambientais** gerados pelos megaprojetos estudados. Entretanto o recorte da idade poderia mascarar o tempo efetivo que o morador da Trafaria convive com o território. Moradores com mais de 60 anos, mas que vivem no território há menos de cinco anos, por exemplo, seriam analisados justamente com moradores com mais de 60 anos que nasceram na Trafaria.

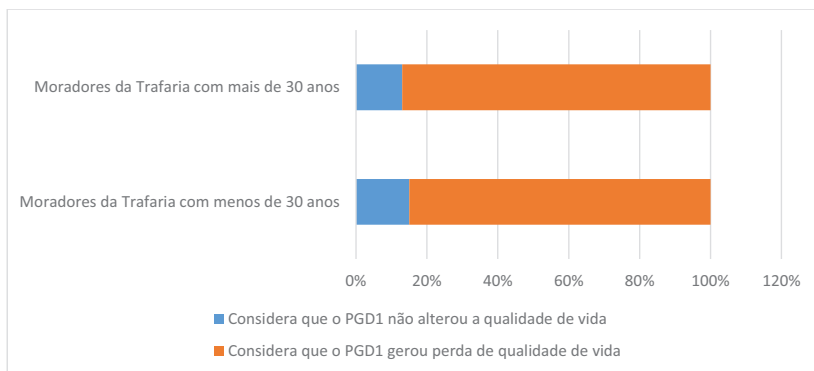
Assim, tornou-se importante verificar se há diferença na percepção entre os trafarienses que acompanharam a alteração antrópica do território, decorrente da implantação do PGD1, e aqueles que contam apenas com suas percepções atuais e possíveis depoimentos de familiares ou moradores mais antigos para sua análise sobre o território, lembrando que as proporções da população em relação ao tempo revelam que 64% da população habitam no território há mais de 30 anos, enquanto 33% residem há menos tempo.

Um caso de estudo citado por Vainer (2008) é a construção da barragem PickSoan, na década de 1950, no rio Missouri, Estados Unidos. As alterações nos processos de sedimentação provocaram consequência à jusante da barragem e cidades a jusante experimentaram significativas inundações com prejuízos para os residentes e comerciantes instalados na região levando o governo federal a tomar medidas para restauração dessas cidades e comunidades e para a redução dos riscos de inundação

(Vainer, 2008). A partir desse e de outros casos fica o reconhecimento dos possíveis impactos dos projetos de grande dimensão ao longo do tempo.

Relacionando o **tempo no território** com a **percepção dos impactos ambientais gerados pelo PGD 1**, observou-se que 87% dos moradores com menos de 30 anos de convívio com o território consideram que perderam qualidade de vida, enquanto 85% dos moradores com mais de 30 anos têm a mesma opinião (Figura 29).

Figura 29. Tempo no território e Percepção dos impactos do PGD 1.



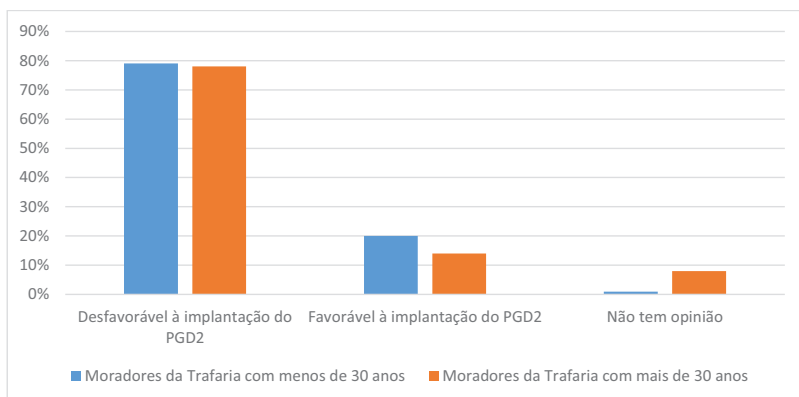
Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

A noção de qualidade de vida é uma temática emergente em pesquisas interdisciplinares das ciências sociais que tem sido incorporada nos discursos políticos ambientais e sociais e esteve presente nos depoimentos tanto dos *stakeholders* quanto dos moradores entrevistados. Esta noção “relativiza e contextualiza a questão das necessidades humanas e do processo social para satisfazê-las” (Leff, 2002, p. 147).

Quando questionados a respeito dos motivos que levam os entrevistados a relacionarem a perda da qualidade de vida com a implantação do PGD 1, verifica-se, conforme depoimentos analisados, que estas estão relacionadas sobretudo à “poluição” gerada pelo megaprojeto industrial, perda do “acesso à praia da Costa da Caparica” e “incompatibilidade das atividades” industriais com atividades de pesca e turismo. Por serem estas questões presenciadas cotidianamente pela população afetada, talvez seja esta a explicação do motivo de moradores, sejam eles com maior ou menor tempo no território, considerarem igualmente que o PGD 1 gerou perda na qualidade de vida.

Relacionando o **tempo no território** com a **aceitação do PGD 2**, a grande maioria, tanto dos moradores com menos de 30 anos quanto dos moradores com mais de 30 anos de convívio com o território, não é favorável à locação do projeto na Trafaria, sendo que a variação da percentagem entre as duas camadas estudadas da população é pequena (79 e 78%, respectivamente). (Figura 30).

Figura 30. Aceitação ao PGD 2 em função do tempo no território.



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

Faz-se importante ressaltar que a localização espacial dos moradores da Trafaria, relativamente à proximidade do PGD 1, também tem influência na percepção de seus impactos socioambientais, assim como na aceitação do PGD 2. De uma forma geral, foi observado que os moradores mais distantes do local onde a obra está instalada tendem a sentir menos efeitos relativos à poluição e da passagem de caminhões, por exemplo, do que aqueles moradores localizados em bairros mais afastados como Pêra e Murfacém.

Seria necessário aprofundar o estudo relativamente à percepção dos impactos dos megaprojetos na região, de forma a serem considerados bairros a bairros da Trafaria. Infelizmente não foi possível detalhar este aspecto, visto que os questionários foram aplicados em toda a freguesia sem a subdivisão por bairros.

Lamentavelmente não foi possível fazer o aprofundamento desse estudo de forma setorizada na Trafaria, tendo sido considerada para amostra toda a freguesia, seus aproximados 5.700 moradores, entretanto um estudo por setores da comunidade seria recomendado tendo em conta as diferenças observadas de forma empírica e qualitativa

entre o perfil socioeconômico, interesses e necessidades de cada um dos bairros dessa população.

3.2. Correlação entre os impactos socioambientais gerados pelo PGD1 e a expectativa de impactos socioambientais decorrentes da implantação do PGD2

A imaginação social da população e do planejador necessita de conceitos de apoio sob a forma de estudos comparativos das maneiras como outros povos lidam com situações similares. (...) Daí a necessidade de o planejador ficar sistematicamente exposto aos resultados de semelhante pesquisa, o que lhe dará o sentido da relatividade no espaço e no tempo, ampliando-lhe a perspectiva das dimensões ecológica e cultural do desenvolvimento (Sachs, 1986, p. 47).

Um dos aspectos relevantes na escolha deste estudo de caso foi ter num mesmo território, a expectativa da eminência da implantação do PGD2 e a experiência do processo de implantação do PGD1 datado, como foi dito, do início da década de 1980 e, portanto, com uma história recente e ainda viva na memória de 64% da população que habitam o território há mais de 30 anos.

Desta forma, foi possível observar e registrar a interferência de um processo de implantação do 1º megaprojeto na predisposição em acolher o segundo, com características industriais portuárias similares enquanto uso dos recursos hídricos e concorrência com as principais atividades locais relacionadas a esse recurso, embora tenha o PGD2 uma amplitude bem mais ampla em termos de ocupação de espaço de terra e água.

É possível que experiências bem-sucedidas impliquem numa melhor aceitação em relação ao futuro, enquanto experiências mal sucedidas também acarretem ressalvas em relação ao que se espera. Da mesma forma, alguns tipos de conflitos de caráter estrutural que implicam contestação da legitimidade dos decisores políticos em defesa do interesse de particulares em detrimento de interesses públicos geram consequências não apenas para o PGD que os provocou, mas para outros megaprojetos que possam vir a serem planejados para o mesmo território.

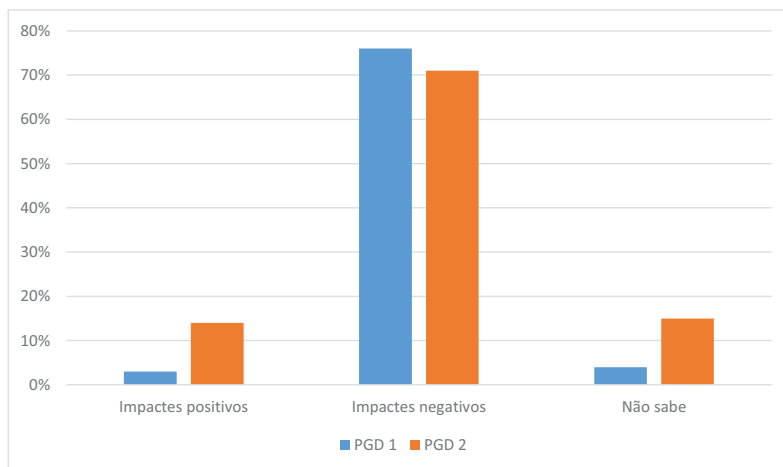
É o que parece ter ocorrido no território estudado e que acabou por acarretar as respostas dos trafarienses referentes aos impactos sofridos em decorrência do PGD 1 e

os discursos acerca da possível implantação do PGD2, coletadas e analisadas a partir da aplicação dos inquéritos.

Desta maneira tornou-se importante realizar ainda a comparação entre dados referentes aos impactos associados pelos moradores aos dois PGDs, averiguando a relação existente entre experiência acumulada da população a partir do PGD1 e a expectativa em relação aos possíveis impactos socioambientais originados, caso o PGD2 fosse implantado em seu território.

O resultado é que a tanto a experiência referente ao PGD1 quanto a expectativa referentes ao PGD2 em relação aos impactos negativos, são bastante altas (76 e 71%, respectivamente), enquanto a experiência referente ao PGD1 e a expectativa referente ao PGD2 em relação aos impactos positivos são baixas (3 e 14%, respectivamente) (Figura 31).

Figura 31. Comparação de Percepção de impactos decorrente do PGD1 e de impactos decorrente do PGD2.



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

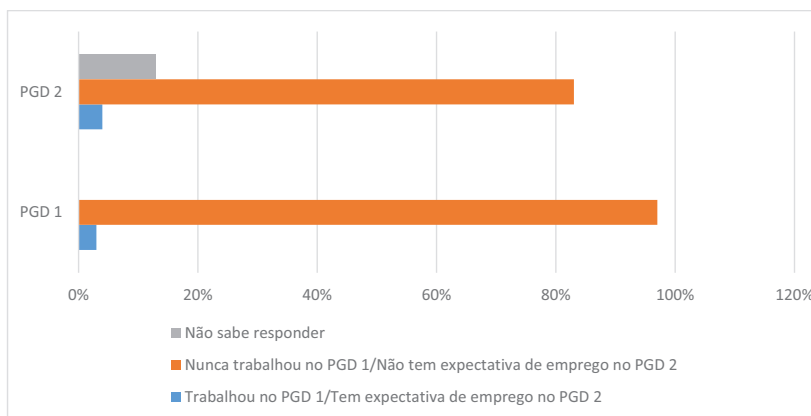
Com já referido a freguesia da Trafaria salienta-se a atividade de pesca relacionada com uma economia familiar de sobrevivência (CMA, 2011). Além disso, historicamente, a Trafaria tem potencial para o turismo. Assim, essas duas atividades socioeconômicas

ganharam destaque na pesquisa realizada e foram relacionadas com os impactos provocados pela implantação do PGD1 na localidade e com os possíveis impactos relacionados com o PGD2, caso essa obra venha a localizar-se naquele território.

Essas duas atividades potenciais de geração de renda da região da Trafaria e entorno estão intrinsecamente relacionadas à proximidade das águas de mar e foz de rio, ou seja, aos recursos naturais locais da região estuarina e são atividades que competem, em termos de utilização dos recursos hídricos, com as atividades portuárias dos PGDs analisados.

Comparando a geração de emprego a partir do PGD 1 e a expectativa de emprego decorrente do PGD2, percebe-se que a expectativa de geração de emprego foi referida como expectativa relacionada à implantação do PGD 2, ainda que apenas por 4% da população tem expectativa de emprego e 83% não tem essa expectativa. Tendo em conta que 3% da população local foram empregadas ou prestaram serviço ao PGD 1, enquanto 97% nunca receberam honorários por serviços prestados àquela empresa, foi realizada a comparação entre estes dados (Figura 32).

Figura 32. Comparação entre a geração de emprego e a expectativa de emprego.



Legenda: PGD 1 – Megaprojeto – Terminal Cerealífero da Trafaria; PGD 2 – Megaprojeto – Terminal de Contentores da Trafaria

Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

Nota-se que a geração de emprego decorrente do PGD1 e a expectativa de emprego decorrente da implantação do PGD2 são relativamente baixas, 5%, evidenciando que o histórico vivenciado pelo morador e seu conhecimento adquirido a partir de situação semelhante anterior contribuem para a formação da opinião pública em relação ao futuro que o aguarda. Os depoimentos a seguir dos moradores colaboram para essa análise, visto que fazem uma comparação direta entre os dois megaprojetos:

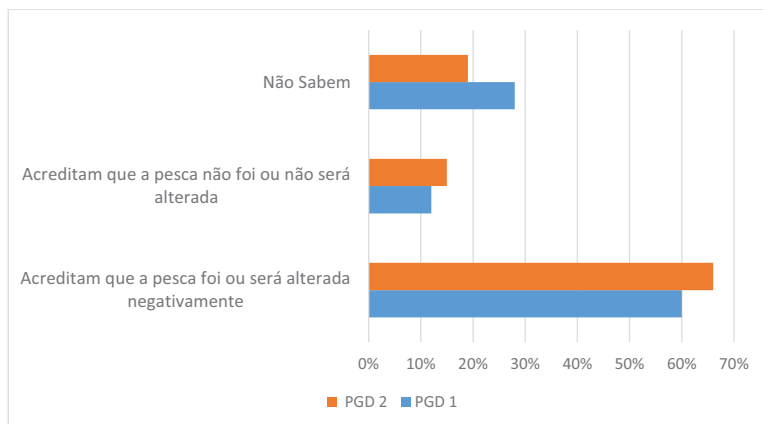
A PRINCIPAL RAZÃO PARA NÃO QUERER OS CONTENTORES É SABER QUE NÃO VÃO GERAR EMPREGO, PORQUE FOI O QUE ACONTECEU NO CASO DOS SILOS (MORADOR, PESCADOR, ENTRE 60 E 79 ANOS, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 30 ANOS).

QUANDO OS SILOS VIERAM PARA CÁ, UMA PESQUISA COMO ESSA FOI FEITA, E AS PESSOAS ESTAVAM FELIZES POIS ESPERAVAM EMPREGOS E MELHORIAS PARA A TERRA. ATUALMENTE DEVEM TER UM OU DOIS TRABALHADORES DA TERRA TRABALHANDO NOS SILOS E O BENEFÍCIO QUE AS PESSOAS JULGAVAM QUE IRIA ACONTECER, NÃO ACONTECERAM (MORADOR, REFORMADO, TAXISTA, MAIS DE 80 ANOS, NASCEU NA TRAFARIA).

A seguir mostra-se a comparação entre as perdas que esta atividade sofreu com a implantação do PGD 1 e as perdas previstas pela população entrevistada a partir do PGD 2. Questionada em relação ao impacto da implantação do PGD1 na principal atividade econômica local, a pesca, 60% da comunidade da Trafaria consideram ter sofrido uma piora e apenas 12% da população dizem que esta atividade se manteve inalterada.

Relativamente à possibilidade de impacto do PGD2 prevista, 66% da comunidade da Trafaria consideram que sofrera piora, enquanto 15% dos trafarienses acreditam que essa atividade não seria prejudicada (Figura 33).

Figura 33. Comparação entre o impacto dos megaprojetos (PGD 1 e PGD 2) na atividade da pesca.



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

Os depoimentos de moradores que acompanharam os processos de perdas e ganhos em termos de emprego e renda decorrentes do PGD 1 colaboram para a análise dos impactos na atividade da pesca, mas também em outras atividades como o turismo, o lazer e até o “ritmo de vida”:

OS SILOS FOI UMA DAS COISAS MAIS TRÁGICAS QUE ACONTECEU NA TRAFARIA. JÁ TENHO MAIS DE 70 ANOS. TEM CERTOS DIAS QUE NINGUÉM PODE ESTAR NA RUA POR CAUSA DO CHEIRO DO PÓ. AQUI A GENTE TINHA A MAIOR PRAIA QUE EXISTIA NESSA REGIÃO, ACABOU TUDO, TURISMO, PESCA E ATÉ O RITMO DE VIDA (MORADORA, REFORMADA, ENTRE 60 A 79 ANOS, NASCEU NA TRAFARIA).

OS CONTENTORES NUNCA IRIAM PREJUDICAR O TURISMO PORQUE OS SILOS JÁ TERMINARAM COM O TURISMO (MORADOR, COMERCIANTE, MAIS DE 80 ANOS, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 30 ANOS).

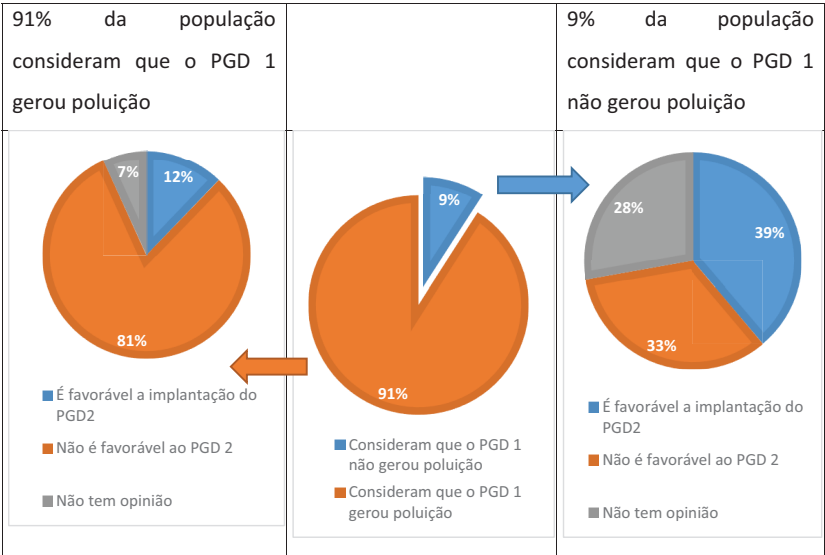
Para uma análise mais aprofundada referente aos efeitos sentidos pelos moradores da Trafaria em decorrência ao PGD1 e as expectativas reveladas pelos mesmos em relação à implantação do PGD2, subdividiram-se aqueles moradores que relatam sofrerem impactos negativos originários dos diversos tipos de poluição gerados pelo PGD1 (91% da população) e os que consideram não sofrer com a poluição gerada (9% da população) e aferiu-se seu interesse pela implantação do PGD2.

Dos 91% da população que dizem sofrer efeitos de poluição geradas pelo Terminal Cerealífero (PGD1), 12% são favoráveis à implantação do PGD2 em seu território, 81% não são favoráveis à implantação do PGD2 e 7% não têm opinião sobre a implantação do segundo PGD em sua freguesia.

Dos 9% dos respondentes que dizem não sofrer efeitos de poluição geradas pelo Terminal Cerealífero (PGD1), 39% são favoráveis à implantação do PGD2 em seu território, 33% não são favoráveis à implantação do PGD2 e 28% não têm opinião sobre a implantação do segundo PGD em sua freguesia.

Cruzando os dados referentes à percepção de poluição gerada pelo PGD 1 e a aceitação ou negação da implantação do PGD 2, percebe-se que a parte da população que não percebe a poluição está mais propícia a aceitar a implantação do PGD 2 (12 e 39%, respectivamente) (Figura 34).

Figura 34. Percepção da poluição gerada pelo PGD 1 e Aceitação do PGD 2.



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

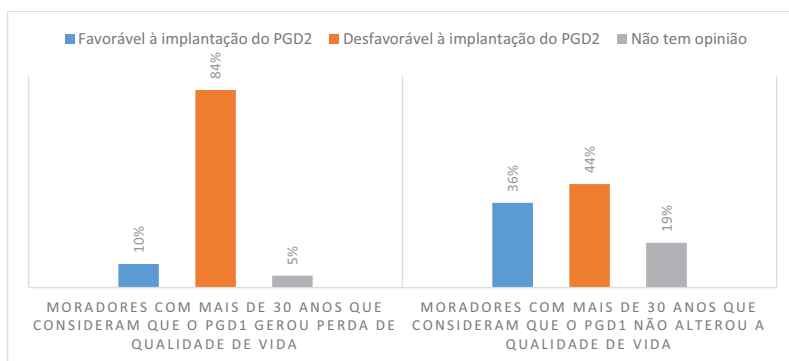
O olhar do Trafariense diante da implantação do Terminal de Contentores partiu, portanto, de sua história e de sua memória relativa aos impactos socioambientais gerados

pelo PGD 1. A partir das experiências nascem as expectativas. E tais experiências passam, certamente, pela possibilidade que tiveram de se informar, seja a partir da participação em audiências públicas, mas também a partir dos meios de comunicação e midiáticos, dos debates em redes sociais e arenas virtuais ou da troca de informações com moradores locais, o que de certa maneira favoreceu a formação cidadã do trafariense.

Buscando os dados apresentados relativamente ao **tempo no território** e à **percepção de impactos socioambientais**, observa-se que a percepção dos impactos do PGD 1 podem influenciar na aceitação do PGD 2. A partir dessa premissa e a fim de observar se é verdadeira, optou-se por fazer o cruzamento de dados entre os moradores que convivem há mais ou menos 30 anos no território, sua percepção na qualidade de vida, decorrente do PGD 1 e a aceitação do PGD 2.

Observou-se que os moradores com mais de 30 anos no território afetados pelos impactos negativos do PGD 1, são em sua ampla maioria, 84%, desfavoráveis à implantação do PGD 2. Por outro lado, dos moradores com mais de 30 anos no território que não são diretamente afetados pelos impactos negativos do PGD 1: 36% são favoráveis à implantação do PGD 2, e 44% são desfavoráveis ao PGD 2 (Figura 35).

Figura 35. Percepção de impactos do PGD 1 e dos potenciais impactos do PGD 2 dos moradores com mais de 30 anos no território.



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

Ao analisar a Fig. 35, conclui-se que os cidadãos com mais de 30 anos que se consideram afetados pelo PGD 1 (91% da população – Fig. 14), especificamente ao que se

refere a afetação por algum tipo de poluição decorrente desse megaprojeto, 84% mostram-se preocupados com a alternativa de locação do PGD 2 na Trafaria sendo que os cidadãos com mais de 30 anos que não se consideram afetados pelo PGD 1 (9% da população – Fig. 14), apresentam uma variação entre os índices de aceitação e rejeição bem menor, conforme demonstrado.

Por outro lado os moradores entrevistados que reclamam da poluição e da redução da qualidade de vida decorrentes do Terminal Cerealífero apresentam taxa bem distintas entre os que aceitam o PGD 2 (10%) e aqueles que não querem a implantação do Terminal de Contentores no território da Trafaria (84%).

Estas taxas permitem inferir que a aceitação da população ao PGD 2 está relacionada à afetação dos impactos negativos decorrentes do primeiro PGD, também de caráter industrial, que a população tem sofrido, devendo ser, nesse caso, também computado na equação que prevê custos e benefícios de implantação de um megaprojeto.

A comparação entre os dois megaprojetos foi frequente. Ressalta-se, entretanto, a dimensão do Terminal de Contentores (PGD 2), por ser muitas vezes superior ao Terminal Cerealífero (PGD1), geraria um impacto maior no modelo de crescimento da região e, segundo entrevista com representantes do Departamento de Planeamento Estratégico e Desenvolvimento Económico, do Departamento de Estratégia e Gestão Ambiental Sustentável e do Secretariado de Vereação da Câmara Municipal de Almada, os impactos socioambientais afetariam diretamente outras freguesias do Concelho, especialmente a freguesia da Costa da Caparica e a freguesia da Caparica (atualmente em união com a Freguesia da Trafaria).

O pesquisador Carlos Leal refere-se às obras secundárias à implantação do PGD 2 como um inconveniente económico e socioambiental que possivelmente tenha contribuído para novos estudos de locação para o PGD 2. Nas palavras de Leal:

Tenho a ideia de que o abandono do projeto na Trafaria teve sobretudo a ver com os inconvenientes que traria para todos os agentes envolvidos: transitários e transportadores, agentes portuários, despachantes, agências de navegação, ninguém se manifestou favorável à solução Trafaria. A única entidade interessada, na minha opinião, foi o lobby da construção civil e por via dessa pressão, também a Administração do Porto de Lisboa se mostrou favorável à Trafaria (Entrevista com Carlos Leal, 2016).

3.3. Correlação entre o grau de escolaridade e a percepção de impactos

A capacidade de intervenção do ser humano sobre a natureza tem por base o conhecimento técnico, no qual o saber está intimamente relacionado com o poder. Mais além, “a epistemologia é o estudo da constituição dos conhecimentos válidos, em que o termo constituição abrange tanto as condições de acesso como as condições propriamente constitutivas” (Piaget, 1967, p. 6), e ainda mais, “a ciência constrói-se, pois, contra o senso comum e, para isso, dispõe de três actos epistemológicos fundamentais: a ruptura, a contrução e a constatação” (Boaventura, 2002, p. 33).

Em se tratando de um estudo nas ciências sociais abordar o conhecimento de forma a excluir o “o senso comum” ou a “conhecimento vulgar”, torna-se ainda mais complexo de se alcançar em comparação com um estudo nas áreas das ciências naturais, tendo em conta (a) seu real objeto de estudo que utiliza a mesma linguagem do sujeito da pesquisa e (b) os métodos interdisciplinares de pesquisa capazes de articular diferentes áreas do conhecimento para compreender suas múltiplas relações e interdependências (Boaventura, 2002; Leff, 2002; Piaget, 1967). Bachelard (2000, p. 164) complementa:

O cientista tem uma disciplina de objetividade que interrompe todos os devaneios da imaginação. Ele já viu o que está observando ao microscópio. Poderíamos dizer, paradoxalmente, que ele nunca vê pela primeira vez.

Complementarmente, tem sido matéria de pesquisa e de processo de empoderamento a valorização do conhecimento tradicional sobre as fragilidades e potencialidades do território. A convivência com o lugar e com a diversidade de percepções dos semelhantes que ocupam o mesmo ambiente é fonte geradora de potencialidade para a promoção do desenvolvimento sustentável.

Saberes locais dialogam com os saberes globais. (Leff, 2002; Morin, 2000). São cada vez mais frequentes as referências relativas à troca de saberes entre conhecimentos técnicos e populares, em que o pensamento e o discurso de povos tradicionais tornam-se parte importante na busca pelo enfrentamento dos grandes desafios contemporâneos relacionados à complexidade ambiental e “re-conhecimento do mundo”. Terena, líder indígena, ao iniciar sua fala na Universidade de Brasília, faz menção à representatividade de “seu mundo”:

Itinenóe purutuihako, ainapó nhakóe ambênha nhánheke, vookuke gonhuhótimo kali inzinéo, kuánemaka kali êmo-hum, enómone vomixône ihái vovoluké²⁰.

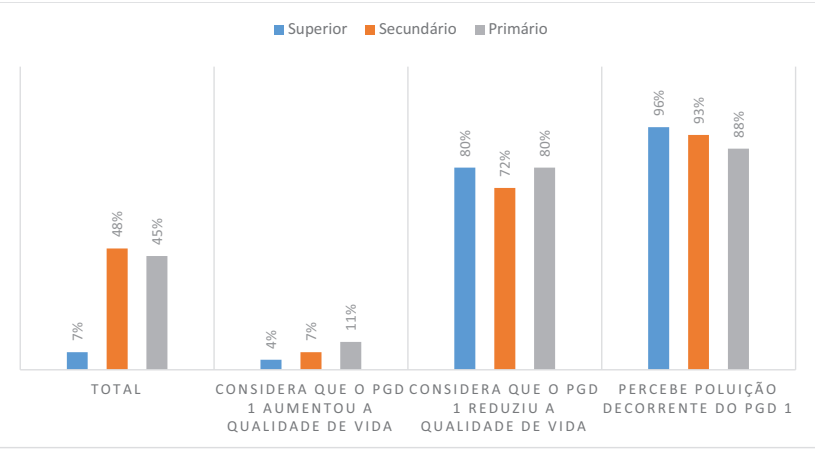
A todos vocês, homens brancos, obrigado por estar aqui, quando posso dar um pedaço do meu pensamento e a minha pequena palavra mas que representa o meu mundo (Morin & Terena, 2000, p. 15).

Para o estudo de caso tornou-se, portanto, importante aprofundar na análise dos dados referentes à percepção dos impactos gerados pelos megaprojetos em função do grau de escolaridade da população afetada. Desta maneira optou-se por subdividir as respostas dadas pelos moradores entrevistados de acordo com seu nível escolar na tentativa de perceber se este dado contribui para a percepção dos impactos gerados pelos megaprojetos.

Ao cruzar os dados referentes à percepção dos impactos ambientais gerados pelo PGD 1, especificamente a **poluição e qualidade de vida**, com os dados relativos ao **grau de escolaridade** dos respondentes, verifica-se que as taxas da população que consideram que houve perda na qualidade de vida é bastante similar, independente de seu grau de escolaridade (80, 72 e 80%). Em termos de percepção da poluição incluindo todas as principais formas observadas de poluição, a população apresenta ligeira diferença, sendo que 96% dos respondentes de curso superior dizem sentir efeitos da poluição, sendo esta a maior taxa de percepção apresentada (Figura 36).

²⁰ Discurso proferido pelo líder indígena Marco Terena, na abertura de sua fala no encontro com Edgar Morin, no Centro de Desenvolvimento Sustentável, na Universidade de Brasília, na ocasião da inauguração da publicação *Ideias Sustentáveis* (1999).

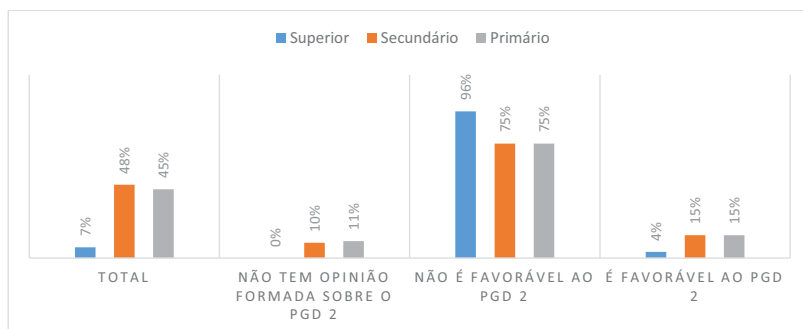
Figura 36. Percepção dos impactos gerados pelo PGD 1 (poluição e redução da qualidade de vida) em função do Grau de escolaridade



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

Ao cruzar os dados referentes à **aceitação da implantação do PGD 2** na Trafaria com os dados relativos ao **grau de escolaridade** dos respondentes, verifica-se que 96% dos moradores que têm curso superior não são favoráveis ao projeto, enquanto entre os moradores que tem curso primário ou secundário verifica-se que 75% também são contrários à implantação do PGD 2. Observa-se que a população entrevistada com curso superior, que representa 7% da população, tem sua opinião formada em relação a ser ou não favorável à implantação do PGD 2, enquanto 10% da população com níveis de escolaridade primário e secundário apresentaram dúvidas ou não admitiram opinião (Figura 37).

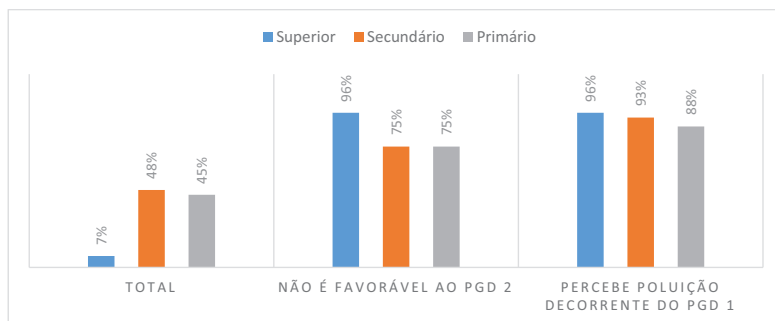
Figura 37. População entrevistada favorável ao PGD 2 por Grau de escolaridade.



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

Tornou-se importante comparar a reação em relação aos dois megaprojetos entre os três níveis estudados de escolaridade: superior, secundário, primário. Ainda que o **nível superior** tenha percentagens mais elevadas tanto de **não aceitação** em relação ao PGD 2 quanto de **percepção da poluição** gerada pelo PGD 1 (96%), é de se observar que a parcela da população que tem o curso superior concluído é bastante reduzida (7%) e, portanto, menos impactante em termos absolutos. Observa-se também que a população que detém curso primário e curso secundário está mais propícia a aceitar a implantação de um segundo megaprojeto do que disposta a conviver com a poluição do primeiro megaprojeto, lembrando, entretanto, que ambas as taxas (referentes à rejeição do PGD 1 e PGD 2) são altas: 75, 93 e 88% (Figura 38).

Figura 38. Comparação entre PGD 1 e PGD 2, de acordo com grau de escolaridade



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

Maggiolini (2013), em sua ampla pesquisa a respeito de conflitos ambientais gerados pelo megaprojeto binacional da construção da nova linha ferroviária Turim-Lyon, faz referência à capacitação técnica promovida no decorrer do processo de implantação da obra que foi capaz de promover mudanças na capacidade de argumentação e de ação das partes envolvidas, o que induziu uma participação social mais qualificada e à redução de determinados tipos conflitos que eram evidentes no início do processo.

No caso dos megaprojetos industriais estudados na Trafaria, é possível observar a capacidade crítica da comunidade, também observada na análise crítica do discurso e o envolvimento da população na disposição em aprimorar sua capacidade técnica tanto para a resolução de questões ambientais quanto de questões sociais.

O Projeto de Educação Ambiental e Mobilização Social em Saneamento – (PEAMSS)²¹, que envolve 13 municípios do Estado da Bahia e faz parte do Programa Água Para Todos, do governo brasileiro é um exemplo de empoderamento social a partir da formação e capacitação com vistas à participação social qualificada que contribua efetivamente para a gestão pública na elaboração, nesse caso específico do Plano de Saneamento do Município.

Para finalizar o estudo dos dados quantitativos torna-se, portanto, pertinente avaliar a correlação entre a participação social e a idade dos moradores da Trafaria, que apresenta-se a seguir.

3.4. Correlação entre faixa etária, gênero e participação social da população diretamente afetada pelo PGD 2

Refletir sobre participação social exige a reflexão a respeito da inclusão social, da atribuição de instrumentos capazes de reduzir a desigualdades para a promoção de uma participação social diversa e complementar. Em conversa informal com Dr. José Patrício,

²¹ O Projeto de Educação Ambiental e Mobilização Social em Saneamento é uma parceria entre a Secretaria de Desenvolvimento Urbano/Empresa Baiana de Água e Saneamento (SEDUR/EMBASA), Fundação Juazeirense para o Desenvolvimento Científico, Tecnológico, Econômico, Sociocultural e Ambiental (FUNDESF) e a Universidade do Estado da Bahia (UNEB).

Presidente da Associação Paralisia Cerebral de Almada Seixal, António Matos, Vereador da Câmara Municipal de Almada, e Sofia Valério, representante da Santa Casa da Misericórdia, por ocasião do 2º Congresso de Almada “Pensar o futuro com participação e proximidade”, em outubro de 2016, foi destacado, pela experiência desses atores sociais, que somente a partir da igualdade de oportunidade é possível promover a diversidade da participação pública.

A diversidade de participação está, portanto, relacionada com a criação de um ambiente propício para o envolvimento das diferentes partes da comunidade, capaz de valorizar e incluir as diferentes perspectivas, as distintas formas encontradas para a solução de questões comuns e particulares.

A partir do cruzamento de dados referentes à **idade da população** e à **participação em movimentos sociais**, foi possível verificar que a maior parcela da população, em termos percentuais, que esteve presente nos movimentos sociais, foi dos jovens em idade entre 15 e 19 anos. 63% dos jovens dessa idade participou de movimentos sociais. Entretanto ressalta-se que apenas 2% da população pertence à esta faixa etária (Tabela 3).

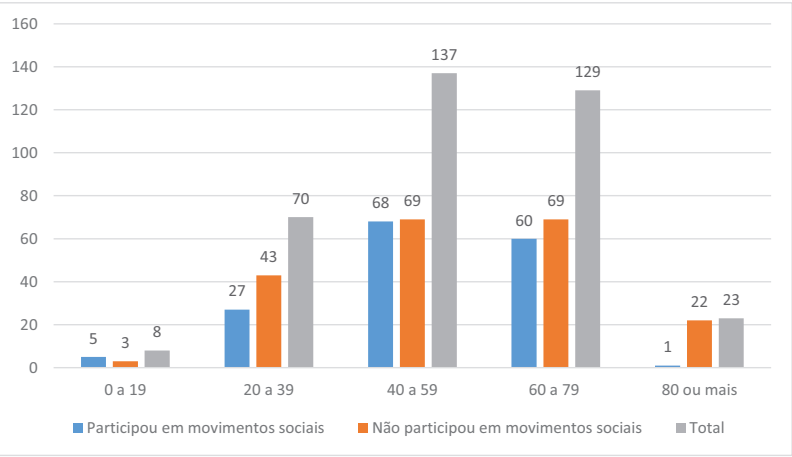
Tabela 3. Participação em movimentos sociais segundo a Faixa etária da população					
Idade	15 a 19	20 a 39	40 a 59	60 a 79	80 ou mais
Participou em movimentos sociais	63%	39%	50%	47%	4%
Não participou em movimentos sociais	37%	61%	50%	53%	96%
Total da população	2%	19%	38%	35%	6%

Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

Entretanto, sabendo que esta faixa etária da população é composta de menos de 2% da população (Figura 5), sendo uma das menores faixas da população da Trafaria (Censo 2011, Figura 6), tornou-se necessário apresentar o gráfico criado a partir dos números absolutos de entrevistados, onde se verifica que a maior parte da

população que participou dos movimentos sociais contrários à implantação do PGD 2 tem entre 40 e 59 anos (68 de 137 entrevistados) e entre 60 e 79 anos (60 de 129 entrevistados) (Figura 39).

Figura 39. Participação em movimentos sociais por Faixa etária da população.



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

Em termos de faixa etária, a diversidade de participação, no caso estudado, merece destaque o fato de ter sido relativamente homogênea, mostrando índices de participação similares entre os adultos (39%, 50% e 47%), conforme destacado na Tabela 3, sendo que a população idosa representa grande parte da população (Figuras 5 e 6).

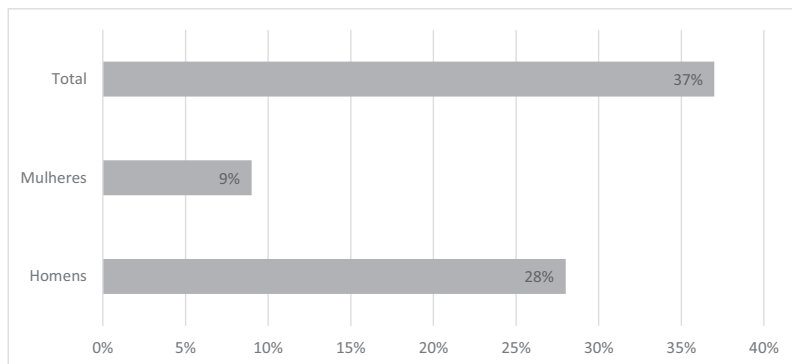
Outro dado relativo ao perfil socioeconômico da comunidade, o gênero da população pesquisada, foi cruzado com dados da **participação sociais** com intuito de verificar se há diferenças na participação social entre os gêneros, em que 48% da população entrevistada são do sexo masculino e 52% são mulheres (Figura 3).

Foi possível identificar que, de um modo geral, os homens da Trafaria são mais ativos político e socialmente quando comparados com as mulheres. Foram analisados dois tipos de participação: (a) participação em associações locais e (b) participação na audiência pública promovida em decorrência do Estudo de Impactos Ambientais do PGD 2.

Em relação à participação em associações locais, foi possível verificar que a maior parcela nesse tipo de participação é masculina (28%), enquanto a parcela feminina da

sociedade que é filiada ou participa ativamente de associações locais é de apenas 9% (Figura 40).

Figura 40. Participação em Associações Locais por Gênero.



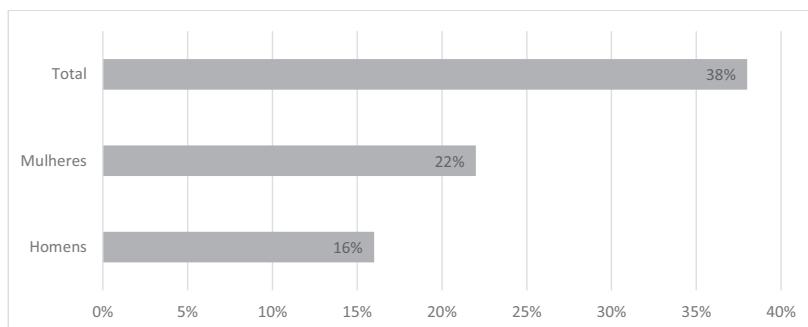
Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

Em relação à participação social mediante audiências públicas é de se ressaltar que, além de ser uma das etapas do Estudo de Impactos Ambientais, inclusive prevista por lei, consolida uma prática social que permite avaliações científicas relativas aos impactos sociais inerentes desse processo, conforme ressalta Craveiro (1996, p. 12):

A realização de Audiências Públicas constitui um processo de extraordinária importância para a Avaliação de Impactos Sociais, pois representa um momento privilegiado de participação pública, possibilitando o controle de interesses e de avaliações científicas e sociais, num espaço público marcado pela co-presença de diversos atores e grupos sociais.

Em se tratando da participação presencial na audiência pública, percebe-se o oposto: enquanto 16% da população masculina entrevistada estiveram presentes na audiência pública, 22% das mulheres estiveram presentes na audiência (Figura 41).

Figura 41. Participação na audiência pública por gênero.

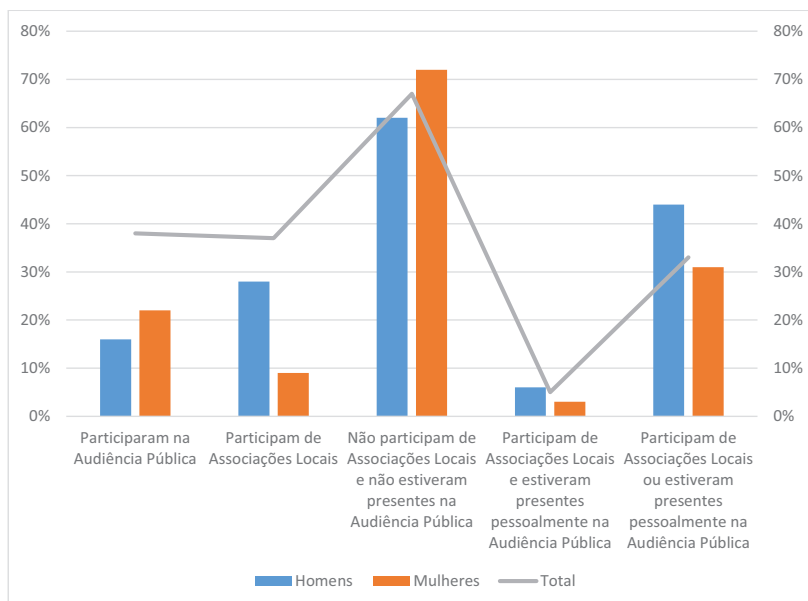


Fonte: Dados coletados em pesquisa de campo (2015).

De um modo geral, quando comparadas as totalidades dos dois tipos de participação pública, os homens têm sido mais ativos social e politicamente, mostrando percentagens maiores de participação social (44%), em associações locais ou participação em audiências públicas, em comparação com a participação social feminina, em que 31% das entrevistadas participam de uma ou de outra forma (Figura 42).

A partir das figuras, é possível inferir que no caso da Trafaria os homens tem se organizado mais em termos de participação em associações locais e que as mulheres participam mais ativamente de audiências públicas, ainda que não por meio de associações que as representam. Seguem de forma independente ouvindo e se posicionando diante da proposição de gestão e ocupação do território ao qual pertencem.

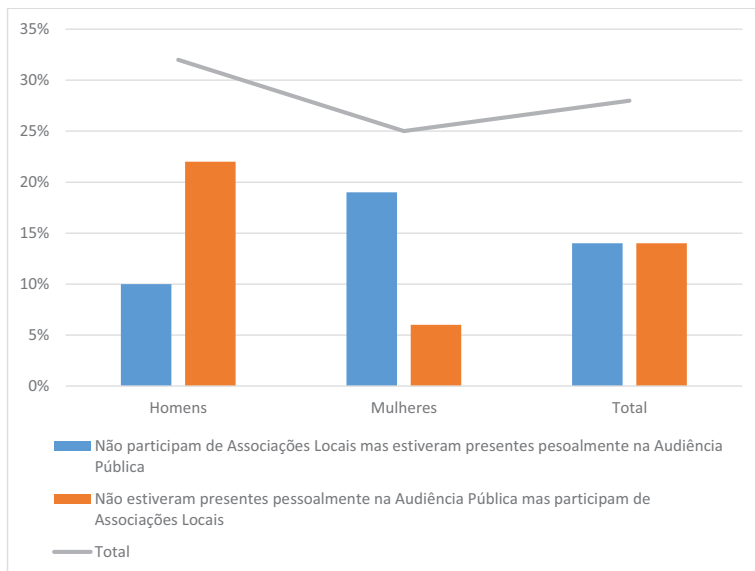
Figura 42. Participação social por Gênero.



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

Assim, indo um pouco mais além na análise desse cruzamento de dados, foi possível perceber que, em termos de participação social, tendo em conta exclusivamente estes dois tipos de participação, a população feminina entrevistada se mostra mais interessada em participar diretamente da audiência pública e menos disposta a fazer parte de associações locais enquanto a população masculina entrevistada pode estar representada na audiência por meio de suas associações locais, caso estas tenham marcado presença e participado ativamente da audiência pública (Figura 43).

Figura 43. Representatividade na audiência pública por Gênero



Fonte: dados coletados em pesquisa de campo (2015).

Cabe uma última nota a respeito da participação social por meio de audiências públicas. Planejadas como forma de promoção da consensualidade social, da mobilização de atores para refletir sobre as proposições para o território e, mais além, idealizadas para fomentar a educação cívica e ambiental, tendo em vista a oportunidade da troca de saberes, as audiências públicas têm sido palcos para o exercício do poder mediante discurso.

A audiência pública corresponde a uma encenação e ritualização de relações de poder baseadas na desigual distribuição de autoridade política e de conhecimentos científicos e técnicos. Esta encenação e ritualização expressa-se na bipolarização do espaço e do tempo das audiências (Craveiro, 1995, p. 37).

4. Discursos e suas entrelinhas

Os depoimentos dos entrevistados foram expressos de forma espontânea a respeito da situação da freguesia, seus desejos e anseios, a partilha de suas experiências e, por outro lado, abordaram temas específicos que tinham sido abordados nos quatro

grupos de questões do questionário como os megaprojetos da Trafaria, seus impactos, a participação social e os impactos dela na tomada de decisão governamental. Tais depoimentos (Anexo 6, tese de doutoramento defendida na FCSH/UNL, M. Larissa, 2017) facilitaram o entendimento da percepção dos moradores sobre as alterações socioambientais ocorridas no território mas também sobre as condições em que vivem, sua relação com o território, e seus conterrâneos mostrando a relevância da história oral, pois diversos depoimentos utilizavam-se da memória de vida do entrevistado ou de histórias contadas por seus familiares de gerações passadas, seus pais e avós.

Thompson (1998), em *A voz do passado*, descreve a importância da história oral e da interpretação de depoimentos orais para a valorização da memória a partir da multiplicidade original de pontos de vista: “A realidade é complexa e multifacetada e um mérito principal da história oral é que, em muito maior amplitude do que a maioria das fontes, permite que se recrie a multiplicidade original de pontos de vista” (p. 25).

O discurso é constituído pela prática da organização social e a partir de sua análise crítica é possível constatar processos de abuso de poder e dominação de uma pessoa ou de uma parcela social sobre a outra, e aí está a importância da linguagem na manutenção, adaptação e na transformação das relações sociais (Melo, 2009). Da mesma forma que o discurso é constituído por práticas sociais, é também instrumento para sua constituição.

Foucault (1971, p. 9), ao se referir à prática discursiva, ressalta que: “em toda sociedade a produção do discurso é ao mesmo tempo controlada, selecionada, organizada e redistribuída por certo número de procedimentos que tem por função conjurar seus poderes, dominar seu conhecimento aleatório”. Diante disso, a análise dos depoimentos de moradores decorrentes da implantação dos megaprojetos referidos no estudo de caso torna-se pertinente na medida em que compõem uma análise qualitativa, em especial nos seguintes aspectos:

1. Percepção dos riscos (resultantes do Megaprojeto 1)
2. Percepção de efeitos negativos na saúde (resultantes do Megaprojeto 1)
3. Percepção de alterações no cotidiano (resultantes do Megaprojeto 1)
4. Percepção de impactos (resultantes dos Megaprojetos 1 e 2) nas atividades econômicas locais, especificamente, a pesca e o turismo

5. Percepção do impacto da participação social na decisão governamental (relativamente à implantação do Megaprojeto 1 e Megaprojeto 2)
6. Expectativas de impactos positivos (resultantes do Megaprojeto 2)
7. Expectativas de impactos negativos (resultantes do Megaprojeto 2)
8. Percepção de apoio institucional aos movimentos sociais referentes aos movimentos sociais gerados a partir do anúncio de implantação do Megaprojeto 2.

Com o intuito de demonstrar expressões e termos mais utilizados nos discursos analisados dos moradores da Trafaria e que poderiam estar encobertos ou passar despercebidos, foi estruturada o quadro a seguir para elucidar aspectos referentes às estruturas de hegemonia e poder, bem como seus efeitos no processo social a partir dos termos mais utilizados nos depoimentos dos moradores (Quadro 3).

Quadro 3: Temas analisados a partir de discursos proferidos e termos mais utilizados nas falas referentes aos aspectos 1, 2 e 3 supracitados.

TERMOS MAIS UTILIZADOS	Depoimentos de moradores a respeito do Megaprojeto 1
1. Percepção dos riscos;	Bomba; explosivo, incêndio; medo, morreu
2. Percepção de efeitos negativos na saúde;	Sofrem dos pulmões e dos olhos, alergia, doenças respiratórias, falta de ar, infecções respiratórias.
3. Percepção de alterações no cotidiano;	Alterou ecossistema, poeira, ratos, cheiro, vibração; Praia, passeio, caminhada, andar livre, isolou, golfinhos
TERMOS MAIS UTILIZADOS	Depoimentos a respeito do Megaprojeto 1 e 2
4. Percepção de impactos na pesca.	Área privada, proibidos, ocupar espaço, desse cabo do resto
5. Percepção de impactos no turismo	Residência turística, potencial

TERMOS MAIS UTILIZADOS	Depoimentos a respeito do Megaprojeto 2
6. Percepção do impacto a participação social na decisão governamental;	Desconfiada, não fizeram nada, a decisão final é deles. Dinheiro, financeira. Houve um recuo, algum peso, união faz a força, deve lutar.
7. Expectativas de impactos positivos;	Emprego, desenvolvimento, segurança
8. Expectativas de impactos negativos;	Destruir a Cova do Vapor, destruir a praia de São João, transtorno, novas antigas indústrias, mata destruída, nada de melhoria
9. Percepção de apoio institucional aos movimentos sociais	Governo, Escola, Igreja, Câmara, Partidos políticos, Partidários

Fonte: a autora. ACD. Depoimentos moradores Trafaria (2017).

4.1. Percepção dos riscos: PGD 1

Ao analisar os depoimentos dos moradores, observa-se que há algumas similaridades nas respostas e comentários, assim como nas escolhas lexicais em seus discursos.

AQUILO QUE ESTÁ ALI É UMA **BOMBA**. SE AQUILO **EXPLODE**, EXPLODE A TRAFARIA (MORADOR, MONTADOR DE ESTRUTURAS METÁLICAS DA LISNAVE, ENTRE 60 E 79 ANOS, NASCEU NA TRAFARIA).

OS SILOS SÃO **EXPLOSIVOS**. O PÓ DOS CEREAIS COMPRIMIDO É **EXPLOSIVO**. HÁ ALGUNS ANOS HOVE UM **ACIDENTE** (MORADOR, MECÂNICO DE OFICINA, ENTRE 60 E 79 ANOS, NASCEU NA TRAFARIA).

QUANDO HOVE UM **INCÊNDIO** A POPULAÇÃO FICOU COM **MEDO** QUE O FOGO CHEGASSE AOS SILOS (MORADOR, ESTAFETA DESEMPREGADO, ENTRE 40 E 59 ANOS, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 30 ANOS).

OS SILOS NÃO DEVEM EXISTIR EM LUGAR ONDE HÁ GENTE. EM ITÁLIA E FRANÇA QUANDO **EXPLODIRAM** OS SILOS MUITA GENTE **MORREU**. UMA OBRA DESSAS DEVE

FICAR LONGE DA POPULAÇÃO (MORADOR, PESCADOR, ENTRE 60 E 79 ANOS, NASCEU NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 30 ANOS).

Os relatos acima exemplificam a preocupação da comunidade local com o risco de incêndio e de explosões nos Silos. A semântica utilizada para se referir aos Silos como “bomba”, “explosivos”, “incêndio”, “medo” e “morreu” expressam a preocupação que esses moradores têm com o Terminal Cerealífero. Isso mostra que a população local não está alheia a esse fato e, mesmo que superficialmente, tem conhecimento dos prováveis riscos, que geram insegurança. Pode-se inferir também que esses processos comunicativos sejam socialmente partilhados pela comunidade, visto que há semelhanças nas escolhas lexicais, pois “a linguagem é mais do que um conjunto de recursos simbólicos de expressão e comunicação: é instância constitutiva de identidades, de relações de sujeitos, e de relações entre sujeitos, instituições e conhecimento” (Martins, 2006, p. 120).

Vale destacar que a maior parte dos moradores (69%) tem renda mensal de menos de 1.000 euros e apenas 7% da população possuem curso superior, o que pode evidenciar que razões financeiras sejam um dos fatores que contribuem para que os moradores, mesmo sentindo-se inseguros e insatisfeitos, continuem a residir no local.

Outro fator a ser considerado é que 70% dos moradores, por terem nascido na Trafaria, e 64% da população, por viverem há mais de 30 anos no local, criaram laços afetivos com a localidade, conforme diversos relatos recolhidos entre eles: “Estou sempre fazendo minha fé. Jogo no Euromilhões sempre que posso. Se eu ganhar um dia meu sonho é comprar esses Silos e **mandar tirá-los daí**” (Moradora, comerciante, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

4.2. Percepção de efeitos negativos na saúde: PGD 1.

Apresentamos a seguir uma análise dos depoimentos de moradores:

AS PESSOAS AQUI **SOFREM DOS PULMÕES E DOS OLHOS** POR CAUSA DA POLUIÇÃO (MORADORA, COMERCIANTE, ENTRE 60 E 79 ANOS, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 30 ANOS).

ME TROUXE UMA **ALERGIA ETERNA...** (MORADOR, MECÂNICO DO EXÉRCITO, VIVE HÁ MAIS DE 30 ANOS NA TRAFARIA).

MEU FILHO E OUTRAS CRIANÇAS QUE ANDAM NA ESCOLA DA TRAFARIA **SOFREM** COM O **PÓ** E SENTEM **FALTA DE AR**. MUITAS VEZES NÃO QUER IR E COMO SÓ TEM QUATRO ANINHOS, EU DEIXO ELE FALTAR A AULA (MORADORA, EMPREGADA DE BALCÃO, ENTRE 40 E 59 ANOS, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 30 ANOS, EM PÉRA).

JÁ FOI PIOR, MUITA GENTE FICOU COM **DOENÇA RESPIRATÓRIA**, MAS ELES AGORA ALTERARAM OS FILTROS (MORADORA, COSTUREIRA, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 30 ANOS).

A MAIOR PARTE DA POPULAÇÃO TEM **PROBLEMAS RESPIRATÓRIOS** (MORADORA, ESTETICISTA, ENTRE 20 E 39 ANOS, VIVE NA TRAFARIA DE 21 A 30).

Nos trechos exemplificados do *corpus* de estudo, observa-se que há, no discurso dos moradores, similaridade e associação entre problemas de saúde e poluição: “sofrem dos pulmões e dos olhos”, “alergia eterna”, “falta de ar”, “doenças respiratórias” e “problemas respiratórios”. É interessante observar que este é um discurso que se repete entre os moradores. Vale referir que entre os comentários e as reclamações dos residentes referentes à saúde estão associados à implantação do PGD 1, uma vez que fizeram estas declarações no âmbito de questões relativas aos impactos ambientais (Grupo 2 do questionário).

Seja pela poluição causada pelo exercício das atividades industriais, seja porque comparam os benefícios da saúde relacionados à praia numa época em que não havia sido implantado o megaprojeto, a questão é apresentada, como se lê no depoimento a seguir: “Antigamente os médicos aconselhavam a praia da Trafaria por **motivo de saúde**, porque tinha bastante **iodo**. As pessoas vinham de Lisboa com propósito de usufruir dessa praia. Agora a Trafaria está suja, velha e devoluta” (Moradora, costureira, entre 40 e 59 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

Segundo Fairclough (1989, p. 25), “o discurso envolve condições sociais que podem ser especificadas como condições sociais de produção e condições sociais de interpretações”. O autor ressalta níveis de organização social e, no caso dos discursos supracitados e analisados, foi possível observar que o tema “saúde” está presente em discursos de faixas etárias variadas, de forma coesa e homogênea.

Pode-se inferir a partir desses dados, em cruzamento com os dados revelados pelo questionário, que a saúde do cidadão está fragilizada, e a implantação do PGD1 e a falta de equipamentos do sistema de saúde na comunidade são agravantes. A comunidade local, mesmo com o aumento dos problemas de saúde gerados depois da implantação

dos Silos, teve o posto de saúde fechado. Abaixo transcreve-se depoimentos referentes a essa necessidade local:

JÁ LUTAMOS TANTO PARA VIREM PARA CÁ OS CORREIOS E O **POSTO DE SAÚDE** E NADA SE RESOLVE (MORADORA, REFORMADA, ENTRE 60 E 79 ANOS, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 30 ANOS);

A POPULAÇÃO LUTOU PARA A VINDA DO **POSTO MÉDICO** E NÃO CONSEGUIU (MORADORA, COMERCIANTE, ENTRE 60 E 79 ANOS, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 30 ANOS).

4.3. Percepção de alterações no cotidiano: PGD 1

Observam-se alterações significativas no cotidiano dessa comunidade como efeito negativo da implantação do PGD1. Em especial nos depoimentos coletados, essas alterações estão relacionadas à perda da qualidade de vida, ao indicativo de poluição e ao livre acesso às praias ribeirinhas e do mar, conforme amostra do *corpus* apresentada a seguir:

A POLUIÇÃO EXISTE, MAS O IMPACTO MAIOR CAUSADO PELOS SILOS FOI NAS MATAS (VEGETAÇÃO), NAS ARRIBAS, NA PRAIA, TUDO ISSO **ALTEROU O ECOSISTEMA** (MORADOR, RECUPERAÇÃO NAVAL, REFORMADO PELA LISNAVE , ENTRE 60 E 79 ANOS, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 30 ANOS).

A **POEIRA** PIORA COM A VARIAÇÃO DA ÉPOCA DO ANO. NO VERÃO O VENTO **AGRAVA** A SITUAÇÃO (MORADOR, ENGENHEIRO MECÂNICO, ENTRE 60 E 79 ANOS, VIVE NA TRAFARIA HÁ MENOS DE 5 ANOS).

EU VIVO NA RUA MESMO AO PÉ DOS SILOS. ANTIGAMENTE OS MOTORES TRABALHAVAM ATÉ 24H E A **VIBRAÇÃO** QUE CAUSAVA PARTIU A PEDRA QUE RODEAVA MINHAS JANELAS (MORADOR, MECÂNICO DO EXÉRCITO, VIVE HÁ MAIS DE 30 ANOS NA TRAFARIA).

MUITAS VEZES EU FECHO A PORTA PARA NÃO SENTIR O **CHEIRO** E AQUELE **PÓ HORRÍVEL**. EU SOU FLOR DO CAMPO, NÃO SOU FLOR DE ESTUFA, QUERO **ANDAR LIVRE** (MORADORA, REFORMADA, ENTRE 60 E 79 ANOS, NASCEU NA TRAFARIA).

EXISTE O PROBLEMA DOS **RATOS** QUE ANDAM A NOITE NA ESTRADA ONDE PASSAM OS CAMINHÕES QUE TRANSPORTAM CEREAIS. OS CAMINHÕES DEIXAM CAIR CEREAIS E OS RATOS ANDAM ATRAS (MORADOR, TRABALHA EM UM CAFÉ, ENTRE 40 E 59 ANOS, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 30 ANOS).

Nos trechos de depoimento acima apresentados como exemplos do *corpus* do estudo, observa-se que os termos “alterou o ecossistema” e as palavras “poeira”, “vibração” e “cheiro” evidenciam a perda na qualidade de vida e as alterações no dia-a-dia do cidadão. A poeira dos cereais incomoda e pode alterar o ritmo de vida das pessoas,

além de afetar a saúde da população. Segundo dados quantitativos, a poluição atinge 91% da população, e 75% da população sentem-se afetadas pelos efeitos negativos gerados pelo pó dos cereais, dados estes que colaboram para esta análise da percepção de alterações no cotidiano do trafariense.

Além disso, os termos “praia”, “passeio”, “golfinhos”, “caminhar pela areia” e “isolou” referidos nos depoimentos a seguir estão relacionadas com a perda de privilégios, da qualidade de vida e da liberdade de deslocamento com a implantação do megaprojeto:

NÓS PERDEMOS MUITA COISA COM A CONSTRUÇÃO DESSES SILOS DE CEREAIS AÍ... PERDEMOS A **PRAIA** DO RIO, O **PASSEIO**... QUE ANTIGAMENTE SE **CAMINHAVA** DO RIO ATÉ CHEGAR LÁ NAS **PRAIAS**... (MORADOR DA TRAFARIA, NASCIDO NO LOCAL).

FAZIAM FILAS NOS BARCOS PARA VIREM PARA A TRAFARIA. PARA MIM, NÃO HÁ SOMENTE O DINHEIRO EM QUESTÃO MAS A PAISAGEM SOBRE LISBOA. AQUI TÍNHAMOS **PRAIA**, AQUI TÍNHAMOS **GOLFINHOS** (MORADORA, COMERCIANTE, ENTRE 40 E 59 ANOS, VIVE NA TRAFARIA A MAIS DE 30 ANOS).

EU ERA CRIANÇA E IA PELA PRAIA DAQUI ATÉ A COSTA. DESDE QUE OS SILOS VIERAM TUDO SE **ISOLOU**. VEJA AQUELE PESCADOR DE AMEIJOAS, ELE VAI JOGAR TODA A SUJEIRA E AS AMEIJOAS QUE NÃO PRESTAM ALI NA PRAIA AGORA ONDE ANTES ERA LOCAL DE BANHO, NÃO É POSSÍVEL MAIS **CAMINHAR PELA AREIA**, E ATÉ O LIXO FICA PRESO AQUI, NÃO HÁ LIMPEZA (MORADOR, TREINADOR DE FUTEBOL, NASCEU NA TRAFARIA).

A análise mostrou que, com a implantação dos silos, ocorreram alterações no cotidiano dos moradores. A necessidade de manter portas e janelas fechadas por causa da quantidade de pó dos cereais e da poeira causada pelo aumento do tráfego de veículos pesados geram confinamento e desconforto. Esses fatores atingem os residentes, sobretudo com problemas de saúde, como citado anteriormente (8.2), mas também prejudicam os comerciantes, visto que mesas de bares e restaurantes estão sempre cobertas de pó de cereais.

Essa realidade suscitou questões que necessitariam um aprofundamento no estudo de impacto ambiental que estão relacionadas à redução da autoestima da população e à mudança de comportamento em relação ao território e à vida. No depoimento a seguir a moradora utiliza a palavra “compostura” fazendo referência ao comportamento dos cidadãos: “a construção dos silos alterou tudo, a qualidade de vida,

o ambiente, **a compostura das pessoas na Trafaria mudou**” (Moradora, servidora pública, entre 60 e 79 anos, vive na Trafaria há mais de 30 anos).

4.4. Percepção de impactos na atividade econômica local de pesca: PGD 1 e PGD 2

O setor da pesca sempre foi uma atividade relevante para a comunidade da Trafaria, seja em termos econômicos ou sociais, em períodos históricos mais intensificada, em outros, menos. É esperado que este seja um ramo de atividade citado constantemente pela população como possível segmento a ser afetado pela implantação de megaprojetos industriais na região ribeirinha, já que os usos dos recursos hídricos dessas atividades competem entre si.

Como já verificado em termos quantitativos, 60% da comunidade da Trafaria consideram que o setor da pesca tenha sofrido impactos negativos decorrentes do PGD 1 e 66% consideram que o setor do turismo tenha sofrido impactos negativos decorrentes do PGD 1. Assim, os depoimentos coletados são analisados a seguir:

TIRARAM PEDRAS DO RIO, **MEXERAM NOS FUNDOS**, ATERRARAM E AGORA ESTÁ BEM PIOR A PESCA. REDE E APARELHO SÃO UTILIZADOS MAS A AREIA DO **ATERRO** VEM COM A **CORRENTE** E ACABA COM O PESCADOR. A SOLHA, LINGUADO DIMINUIU BASTANTE (MORADOR, PESCADOR, ENTRE 40 E 59 ANOS, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 16 ANOS).

A PESCA **MELHOROU**, OS PEIXES ESTÃO SEMPRE ALI EM VOLTA DOS SILOS DEVIDO AOS **CEREAIS**. A TRAFARIA ESTÁ DESERTA, QUALQUER COISA QUE VIER ESTÁ BOM” (MORADOR, COMERCIANTE, ENTRE 60 E 79 ANOS, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 30 ANOS).

A utilização do termo “mexeram no fundo” (do rio), “aterro” e “corrente” denotam que o uso dos recursos hídricos é compartilhado entre as atividades da pesca e as atividades portuárias e que determinados efeitos são sentidos pela população. Em contrapartida, o termo “melhorou” está relacionado com perdas e sobras dos cereais resultantes das atividades do Terminal Cerealífero.

A análise quantitativa dos dados revelou que 76% dos habitantes consideram negativos os impactos causados pelo PGD1 e apenas 9% dos habitantes acreditam que serão beneficiados com a implantação do PGD2 na região. Tais dados são reforçados a

partir da análise dos discursos dos habitantes da Trafaria, que revela desconfiança e receio de um avanço da degradação urbana local, especialmente nos setores da pesca e do turismo, caso venha a ser implantado um segundo megaprojeto industrial na região, conforme depoimentos destacados a seguir:

SE OS CONTENTORES VIESSEM PARA CÁ, PARTE DO RIO SERIA **ÁREA PRIVADA** E OS PESCADORES FICARIAM **PROIBIDOS** DE IR PARA LÁ **PESCAR**. (MORADOR, MOTORISTA DE TRANSPORTES PÚBLICOS, NASCEU NA TRAFARIA).

OS CONTENTORES IRIAM **OCUPAR ESPAÇO** QUE É USADO PARA A **PESCA**, ISSO INCLUI A ÁREA QUE OS BARCOS OCUPAM A ENTRAR E SAIR (MORADOR, ENTRE 40 E 59 ANOS, MORA NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 30 ANOS).

NÃO GOSTARIA QUE **DESSEM CABO DO RESTO**. TÍNHAMOS UMA BOA PRAIA E ACABOU TUDO (MORADORA, ENTRE 20 E 39 ANOS, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 30 ANOS).

Percebe-se o receio de que os impactos negativos decorrentes da implantação do PGD1 sejam intensificados com a instalação do PGD2, a partir do uso de expressões como “área privada”, “proibido”, “ocupar espaço” e “dessem cabo do resto”.

4.5. Percepção de impactos na atividade econômica local do turismo: PGD 1 e PGD 2

Especificamente em relação ao setor do turismo, os residentes afirmam que estes foram afetados negativamente pela implantação do PGD 1, conforme pode ser observado a seguir:

A RAINHA D. AMÉLIA VINHA PARA CÁ. A PRAIA ERA ÓTIMA. AGORA JÁ NÃO HÁ **TURISMO** (MORADOR, MECÂNICO DE OFICINA, ENTRE 60 E 79 ANOS, NASCEU NA TRAFARIA).

O QUE DESTRUIU A TRAFARIA FOI TEREM RETIRADO A **PRAIA** (MORADOR, DISTRIBUIDOR DE GÁS, ENTRE 60 E 79 ANOS, VIVE NA TRAFARIA HÁ 30 ANOS).

SE NÃO HOUVESSE SILOS NA TRAFARIA, SERIA UMA TERRA DE **TURISMO**. AS PESSOAS PERMITIRAM OS SILOS POR CAUSA DO SUPOSTO TRABALHO E DOS **VISITANTES**, NO FINAL ACONTECEU O OPOSTO (MORADORA, COMERCIANTE, ENTRE 60 E 79 ANOS, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 30 ANOS).

NA MINHA MODESTA OPINIÃO, EM VEZ DE QUEREREM COLOCAR AQUI TERMINAL DE CONTENTORES, QUE PARA MIM NÃO VEM BENEFICIAR EM NADA A MARGEM SUL DO TEJO. A TRAFARIA TEM UM **POTENCIAL MUITO GRANDE**, SE ALGUÉM DECIDIR, POR EXEMPLO, PEGAR NO EDIFÍCIO DO PRESÍDIO E TRANSFORMA-LO NUMA **RESIDÊNCIA TURÍSTICA** (MORADORA, ADMINISTRATIVA, ENTRE 40 E 59 ANOS, VIVE NA TRAFARIA A MAIS DE 30 ANOS).

FAZIA ERA FALTA UMA RESIDÊNCIA PARA O **TURISMO**, NÃO CONTENTORES (MORADORA, PROPRIETÁRIA DE UM CAFÉ, ENTRE 40 E 59 ANOS, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 30 ANOS).

É possível observar, a partir dos discursos destacados, que os habitantes da Trafaria percebem potencialidades turísticas para a região particularmente pela localização da freguesia, da preservação de seu patrimônio histórico e dos potenciais relacionados às atividades e aos esportes marítimos. O uso do termo “turismo” foi muitas vezes identificado, estando, na maior parte das vezes, relacionado ao que a população prevê em termos de vocação para o território.

4.6. Percepção do impacto da participação social na decisão governamental: PGD 2

Foi possível observar (cap 8.4) que 44% da população participaram de movimentos sociais contrários à implantação da obra. Entretanto, a pergunta seria: Até que ponto a população acredita que tais movimentos causaram impacto na decisão de implantação do segundo megaprojeto? Nesse sentido, destacam-se abaixo alguns discursos para possível análise:

ANDO MUITO **DESCONFIADA**... PROMETERAM COISAS E **NÃO FIZERAM NADA** (MORADORA, REFORMADA, CHEFE DE ESCRITÓRIO, MAIS DE 80 ANOS, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 30 ANOS).

A OPINIÃO DO POVO **NÃO TEM FORÇA**, O **POVO NÃO TEM VOZ**. MAS, ESTAMOS TODOS FARTOS, TODA A VIDA LUTANDO PELA TRAFARIA. POR MUITAS GREVES E MANIFESTAÇÕES QUE HAJA, ELES FAZEM O QUE QUEREM NA NOSSA TERRA. A **DECISÃO FINAL É SEMPRE DELES**, QUE NÃO MORAM AQUI, COMO FOI NO CASO DOS SILOS (MORADORA, COZINHEIRA, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 30 ANOS).

Nota-se no discurso uma assimetria de poder. A população prejudicada com a implantação dos Silos, por mais que reivindique soluções, “*não tem voz*” e “*não tem força*”, e por mais que lute por soluções e direitos “*a decisão final é sempre deles*” (de quem não vive no local). As decisões da comunidade estão subornadas a um poder maior (empresários e governantes), e por mais que a população tenha se pronunciado através de “*greves*” e outras “*manifestações*”, parte dela, 32%, não acredita que tais movimentos tenham influenciado a tomada de decisão governamental.

Foi possível observar que determinados termos relacionados a questões financeiras mostram que os moradores acreditam ser esse o motivo maior que levou à não implantação do megaprojeto na região, conforme demonstra-se os depoimentos a seguir:

ESSAS OBRAS SÃO MUITO GRANDES E CARAS, NÓS NÃO TEMOS POSTO DE SAÚDE PORQUE DIZEM QUE NÃO HÁ **DINHEIRO** (MORADOR, MECÂNICO DE AUTOMÓVEIS, ENTRE 60 E 79 ANOS, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 30 ANOS).

NA MINHA OPINIÃO, OS MOVIMENTOS SOCIAIS **NÃO CONTRIBUÍRAM** PARA QUE O GOVERNOS DESISTISSE DE TRAZER OS CONTENTORES PARA A TRAFARIA. FOI UNICAMENTE **FINANCEIRA** A RAZÃO PELA QUAL OS CONTENTORES NÃO FORAM INSTALADOS AQUI (MORADOR, TRABALHA EM LIMPEZA DE EDIFÍCIOS ENTRE 40 E 59 ANOS, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 16 ANOS).

O ESTADO SÓ NÃO COLOCA O TERMINAL DE CONTENTORES CÁ PORQUE **NÃO TEM DINHEIRO**, A POPULAÇÃO PENSA QUE TEVE **ALGUM PESO** NA DECISÃO, MAS NÃO TEVE. SE O ESTADO VOLTAR A TER DINHEIRO OS CONTENTORES VÊM PARA CÁ (MORADOR, DISTRIBUIDOR, ENTRE 20 E 39 ANOS, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 21 ANOS).

O TERMINAL DE CONTENTORES **NÃO É VIÁVEL ECONOMICAMENTE**. NÃO HÁ NENHUM INTERESSADO EM INVESTIR O **DINHEIRO** NECESSÁRIO PARA ESSE PROJETO, PORTANTO, SOB O PONTO DE VISTA ECONÓMICO É INVIÁVEL (MORADOR, ENGENHEIRO MECÂNICO, ENTRE 60 E 79 ANOS, VIVE NA TRAFARIA HÁ MENOS DE 5 ANOS).

Os depoimentos supracitados utilizam os termos “dinheiro” e “financeira” associados à inviabilidade econômica, que seria o real motivo pelo qual o megaprojeto não foi implantado, estando relacionado com os termos “algum peso” e “não contribuíram”, que referem-se ao peso ou contribuição que os movimentos sociais tiveram na desistência de locação do Terminal de Contentores na Trafaria.

Confirmando os dados quantitativos que revelam que 54% da população trafariense partilham da opinião de que os movimentos sociais tenham influenciado na decisão governamental, a utilização dos termos “houve um recuo”, “união faz a força” e “devem lutar”, nos depoimentos a seguir reforçam essa opinião:

HOUE UM RECUE DO GOVERNO COM AS MANIFESTAÇÕES, MAS NÃO ACHO QUE ELES ESTÃO RESOLVIDOS (MORADORA, ENTRE 60 E 79, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 30 ANOS).

CONTESTARAM TAMBÉM A VINDA DA FÁBRICA DE ÓLEO E NÃO FOI IMPLANTADA AQUI. A **UNIÃO FAZ A FORÇA**. PODE NÃO ADIANTAR DE TODO MAS DE QUE ADIANTA NÃO FAZER NADA PELA NOSSA TERRA? (MORADOR, SOLDADOR, ENTRE 60 E 79 ANOS, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 30 ANOS).

NÃO ACHO QUE OS MOVIMENTOS SOCIAIS CONTRIBUÍRAM PARA SE DESISTIR DE COLOCAR O TERMINAL DE CONTENTORES CÁ, MAS ACHO QUE SE **DEVE LUTAR** PELO QUE SE QUER (MORADORA, TÉCNICO DE VENDAS, ENTRE 60 E 79 ANOS, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 30 ANOS).

No contexto da comunidade estudada e sobre a questão dos Silos, evidencia-se que há iniquidade social, exercida por um grupo (empresários e governantes) sobre outro (comunidade trafariense). Em conformidade com a ACD, Fairclough (2001) refere que o discurso transmite as afirmações de consenso e as visões da vida social, definindo os objetos e os sujeitos sociais e, por vezes, revelando iniquidade social. De acordo com Weeks (2000, p. 38) o poder “atua através de mecanismos complexos e superpostos — e muitas vezes contraditórios — os quais produzem dominação e oposição, subordinação e resistências”.

4.7. Expectativas de impactos positivos: PGD 2

Na análise dos depoimentos referentes à implantação do segundo megaprojeto, o Terminal de Contentores, com base na ACD, observam-se similaridades no discurso dos moradores. Mesmo quando as perguntas eram específicas sobre o megaprojeto, houve, por parte da comunidade local, uma constante necessidade de abordar a carência da população, na expectativa de que a implantação do PGD2 possa trazer benefícios para a comunidade. Abaixo serão transcritos os depoimentos, que seguem analisados:

PODERIA (O TERMINAL DE CONTENTORES) TRAZER MAIS **EMPREGO** ... É O QUE DIZEM...” MORADORA, COMERCIANTE MAIS DE 80 ANOS, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 30 ANOS).

TRAGAM **DESENVOLVIMENTO**, POSTOS DE **EMPREGO**, INVISTAM NO TURISMO. HÁ TANTO ONDE EXPLORAR! (MORADORA, ADMINISTRATIVA, ENTRE 40 E 59 ANOS, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 30 ANOS).

ACREDITO QUE OS CONTENTORES MELHORARIAM A FALTA DE SEGURANÇA DOS BAIROS PROBLEMÁTICOS (MORADORA, PROPRIETÁRIA DE UMA PAPELARIA, ENTRE 40 E 59 ANOS, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 30 ANOS).

Nos trechos de depoimentos observa-se que fatores relacionados a postos de trabalho são uma preocupação da comunidade local, sendo um tema recorrente. Os termos “emprego” e “desenvolvimento” são utilizados quando se trata das expectativas de impactos positivos gerados pelo megaprojeto.

Na sequência da análise dos depoimentos, observou-se que há uma habitual correlação entre os empregos gerados a partir da implantação do PGD1 e do PGD2, conforme se observa a seguir:

AS **MÁQUINAS** FAZEM TUDO, NÃO GERA EMPREGO E NORMALMENTE OS OPERÁRIOS NÃO SÃO DAQUI (MORADOR, REFORMADO, ENTRE 60 E 79 ANOS, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 30 ANOS).

OS SILOS NÃO GERARAM EMPREGO POIS É TUDO **AUTOMATIZADO** (MORADOR, ENGENHEIRO MECÂNICO, ENTRE 60 E 79 ANOS, VIVE NA TRAFARIA A MENOS DE 5 ANOS).

Os termos “máquinas” e “automatizado” podem estar associados ao fato de os moradores terem conhecimento que o primeiro megaprojeto, o Terminal Cerealífero, gerou poucos empregos e que não trouxe benefícios e/ou melhorias para a comunidade local. Estes depoimentos resultam, portanto, da experiência que o morador tem da convivência com o PGD1 e as potencialidades de trabalho que as atividades da empresa não promoveram ao longo dos anos de atividades. Torna-se fundamental lembrar que apenas 3% da população algum dia prestaram serviço para a empresa cerealífera e que 83% da população não tem expectativas de ocupar posto de trabalho com a implantação do PGD2.

4.8. Expectativas de impactos negativos: PGD 2

O estudo revelou que a maioria dos moradores tem expectativas negativas em relação à implantação do PGD 2, Terminal de Contentores, conforme os discursos a seguir:

NO MEU PONTO DE VISTA, **NÃO TRARIA** O TERMINAL DE CONTENTORES PARA A TRAFARIA PORQUE OS SILOS, QUE ESTÃO AQUI HÁ MAIS DE 20 ANOS, NÃO TROUXERAM NADA DE MELHORIA (MORADOR, COMERCIANTE, ENTRE 20 E 39 ANOS, VIVE NA TRAFARIA HÁ MENOS DE 5 ANOS).

OS CONTENTORES IRIAM **DESTRUIR A COVA DO VAPOR**. MORADOR, COMERCIANTE, ENTRE 40 E 59 ANOS, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 30 ANOS).

OS CONTENTORES NA TRAFARIA IRIAM **DESTRUIR A PRAIA DE SÃO JOÃO** POR CAUSA DA ONDULAÇÃO E DOS BANCOS DE AREIA (MORADORA, EDUCADORA, ENTRE 20 E 39 ANOS, NASCEU NA TRAFARIA).

OS CAMINHÕES E TODOS OS ACESSOS IRIAM CAUSAR IMENSO **TRANSTORNO**. MORADOR, JORNALISTA, ENTRE 60 E 79 ANOS, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 30 ANOS).

A MATA IRIA FICAR **DESTRUÍDA** SE FIZESSEM UMA LINHA FÉRREA ATÉ AQUI PARA LIGAR AO TERMINAL DE CONTENTORES.” MORADORA, PROPRIETÁRIA DE UM CAFÉ, ENTRE 40 E 59 ANOS, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 30 ANOS).

E DEPOIS, NÃO IRÃO EXISTIR **NOVAS ANTIGAS INDÚSTRIAS** (RUÍNAS) DECORRENTES DO TERMINAL DE CONTENTORES? (MORADOR, ESTIVADOR, ENTRE 60 E 79 ANOS, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 30 ANOS).

Os termos “destruir a Cova do Vapor”, “destruir a praia de São João”, “transtorno” e “destruída” mostram o receio por parte da comunidade, e estão associados à “destruição” do território. Há o medo de que os impactos negativos decorrentes da implantação do PGD1 sejam intensificados com a instalação do PGD2. Assim, a implantação de um novo projeto de grande dimensão, como o PGD2, gera desconfiança nos habitantes e a dúvida relativa ao avanço da degradação urbana local.

4.9. Percepção de apoio institucional aos movimentos sociais

Determinados depoimentos de moradores mostraram desconforto em relação aos apoios institucionais prestados aos movimentos populares. Em relação aos apoios institucionais revelados ao longo dos discursos, foi possível observar determinadas manifestações que seguem analisadas:

A **ESCOLA** CONVIDOU OS ALUNOS A PARTICIPAREM NA MANIFESTAÇÃO. AS TELEVISÕES VIERAM À TRAFARIA POR CAUSA DAS MANIFESTAÇÕES (ENTRE 16 E 19 ANOS, ESTUDANTE, NASCEU E VIVE NA TRAFARIA).

A PRÓPRIA **IGREJA** ATUOU PELA NÃO IMPLANTAÇÃO DOS CONTENTORES (MORADORA, ENTRE 60 E 79, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 30 ANOS).

IRIAM PREJUDICAR A COSTA DA CAPARICA, ESSA É A RAZÃO PORQUE A **CÂMARA** DEU TANTO **APOIO** AOS ABAIXO-ASSINADOS (MORADOR, ENTRE 60 E 79 ANOS, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 30 ANOS).

EU SOU CONTRÁRIO À IMPLANTAÇÃO DESSA OBRA, MAS O GOVERNO NÃO FEZ NENHUMA PLENÁRIA DE CONSULTA PÚBLICA, ELE FEZ UMA REUNIÃO PLENÁRIA PARA COMBATER A INSTALAÇÃO E **FORMAR A OPINIÃO PÚBLICA** PARA QUE NÃO FOSSEM AQUI INSTALADOS OS CONTENTORES (MORADOR, JORNALISTA, ENTRE 60 E 79 ANOS, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 30 ANOS).

As manifestações originadas pelo Movimento Contentores Não desenvolveram importantes iniciativas. Entre as mais citadas estavam: Abraço na Praia, Cordão Humano na Trafaria e o Abaixo-assinado. Seguindo a análise de trechos dos depoimentos supracitados, observa-se que, embora existisse grande interesse da comunidade local em

manifestar-se de forma contrária à implantação do Terminal de Contentores, houve apoios, iniciativas ou interesses institucionais que atuaram no fortalecimento desses movimentos sociais. As palavras “igreja”, “escola”, “partidos políticos” e “Câmara” encontradas nos discursos evidenciam essa tendência.

Abaixo são descritos outros depoimentos que citam a parcialidade no apoio aos movimentos sociais, conforme a sequência de depoimentos que segue analisada:

AS MANIFESTAÇÕES/ASSINATURAS ERAM **PARTIDÁRIAS** E A DETERMINADA ALTURA PERCEBEU-SE QUE NÃO ERA PARA O BEM DA POPULAÇÃO, TUDO SE RESUMIA À **POLÍTICA**. POR ISSO NÃO PARTICIPEI DAS MANIFESTAÇÕES (MORADOR, SERVIDOR PÚBLICO REFORMADO, VIVE NA TRAFARIA A MAIS DE 30 ANOS).

ACREDITO QUE FORAM OS **PARTIDOS POLÍTICOS** QUE INCENTIVARAM O POVO A PARTICIPAR DOS MOVIMENTOS SOCIAIS (MORADOR, TRABALHA NA ÁREA DE RECURSOS HUMANOS ENTRE 40 E 59 ANOS, NASCEU NA TRAFARIA).

ACREDITO QUE OS CONTENTORES SÃO POSITIVOS PARA A TRAFARIA MAS O **PARTIDO** QUE PERTENÇO VOTOU “NÃO”, LOGO EU VOTEI “NÃO” TAMBÉM (MORADOR, SOLDADOR NAVAL, ENTRE 60 E 79 ANOS, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 30 ANOS).

NÃO CONSIDERO QUE OS MOVIMENTOS SOCIAIS LIGADOS À IMPLANTAÇÃO DOS CONTENTORES NA TRAFARIA CONTRIBUÍRAM PARA A UNIÃO DOS TRAFARIENSES. SÃO MOVIMENTOS **PARTIDÁRIOS**, DE ESQUERDA OU DE DIREITA, QUE NADA TÊM A VER COM O BEM COMUM (MORADOR, ELETRICISTA, ENTRE 60 E 79 ANOS, VIVE NA TRAFARIA HÁ MAIS DE 30 ANOS).

A utilização de termos como “partidos políticos” ou “partidários” evidencia o descrédito da população, que mostra estar ciente do apoio partidário aos movimentos sociais e apresenta-se incomodada com esta situação, como revelam determinadas expressões tais como “tudo se resume à política”, “a determinada altura percebeu-se”.

4.10. Análise de notícias e entrevistas públicas sobre o PGD2

Fairclough (2008, p. 90-91) propõe a utilização do termo “discurso” como consideração da linguagem como forma de prática social, como modo de representação pessoal “um modo de ação, uma forma em que as pessoas podem agir sobre o mundo e especialmente sobre os outros”. Por outro lado, o autor refere-se ao discurso como efeito da estrutura social, a partir do qual é possível compreender a posição do interlocutor e a relação dialética entre o discurso e a estrutura social.

Nesse sentido, foi feita, além da Análise Crítica do Discurso dos depoimentos, a ACD de textos divulgados por meio de notícias, entrevistas e artigos de opinião pública

encontrados em jornais e revistas, e que fazem parte do *corpus* de estudo, com intuito de elucidar determinadas questões a respeito do exercício do poder por meio do discurso, em especial nos seguintes aspectos:

1. Argumentos favoráveis à implantação do Megaprojeto 2 na Trafaria
2. Argumentos contrários à implantação do Megaprojeto 2 na Trafaria

Os textos mais significativos publicados em veículos de comunicação entre os anos de 2012 e 2016 (Anexo 10) que abordam o tema da implantação do PGD2, o terminal de contentores na Trafaria, contêm argumentos contrários e favoráveis à instalação do megaprojeto. Aqueles que puderam ser analisados revelam formas linguísticas que funcionam na reprodução, manutenção e transformação social. Desta forma, foi possível desenvolver uma descrição e interpretação dos discursos e como influenciam convicções, conhecimento e posições ideológicas.

Nessa perspectiva, abaixo seguem trechos desses textos e na sequência a análise deles.

(...) é sabido que as condições de fundos e navegabilidade óptimas estão alocadas na foz do Tejo, em especial na margem sul. (...) Para tal, como aliás, aqui foi dito nas sessões anteriores, há de avançar com estudos tendentes à construção do fecho da golada e a consequente construção do grande terminal na zona da Trafaria (...) (Castro, Entrevista para Transporte Online, 2010).

O trecho da entrevista intitulada *Fecho da Golada do Tejo*, resume a ideia central dos interlocutores favoráveis à implantação do terminal de contentores na Trafaria. O autor elabora o seu discurso em um texto bem redigido, com figuras, mapas e tabelas que contribuem para a exposição do tema. Infelizmente, o texto não apresenta as referências das fontes de pesquisa usadas pelo autor para corroborar os dados apresentados. Trata-se da visão de um ex-administrador do Porto de Lisboa que conhece os problemas do setor e que defende a locação de implantação do terminal de contentores na Trafaria.

Entretanto, pelo fato de ser a visão de um administrador, o discurso predominante é o econômico. Pouco argumenta sobre os impactos socioculturais sobre as populações ribeirinhas e o meio ambiente. A possibilidade da implantação do terminal de contentores em outros locais não foi aprofundada pelo autor, o que contribuiria para uma discussão

mais imparcial sobre o tema, visto que há outras infraestruturas portuárias próximas que já estão desenvolvidas e podem ser maximizadas, localizadas em Setúbal e em Sines.

Setubal, por exemplo, possui uma área industrial e logística de 2 mil hectares, sendo um porto de águas profundas com capacidade para receber navios de grande porte, com infraestrutura para comportar diversos tipos de mercadoria, embora seja mais especializado em carga de grãos líquidos. No que se refere à carga contentorizada, apresenta um crescimento médio de 42,6% nos últimos 4 anos (Roque, 2015, p. 82). E de acordo com estudo realizado pela Autoridade da Concorrência, em julho de 2015:

Ora, o facto dos portos da fachada atlântica da Península Ibérica e, em particular, aqueles que permitem a movimentação de navios de maior dimensão (in caso, Sines), se encontrarem no cruzamento das rotas de longa distância Norte-Sul e Este-Oeste, permite potenciar os dois tipos de transbordo. O que, no caso de Sines, se tem traduzido no crescimento acentuado da movimentação de carga contentorizada, representando, as operações de transbordo, mais de 3/4 de toda carga contentorizada aí movimentada (Autoridade da Concorrência. Estudo sobre concorrência no setor portuário, 2015).

Desta forma, Setúbal predispõe de estrutura portuária e condições de logística inclusive ferroviária para receber o segundo megaprojeto. Vale lembrar que a construção do terminal de contentores na Trafaria, apesar de ser uma concessão a uma empresa privada, envolveria gastos do Governo, como a implantação de uma nova linha ferroviária e suas respectivas ligações, rodovias de acesso e expropriações, em torno de 160 milhões de euros, além dos gastos com dragagem de aprofundamento do rio.

A Refer já tem um canal reservado entre linha do Sul e Trafaria. A solução que está cima da mesa prevê a construção de três túneis de três viadutos. O presidente da Refer, Rui Loureiro, disse esta terça-feira no Parlamento que a solução para a ligação ferroviária entre o futuro terminal de contentores da Trafaria e Lisboa terá custos associados de cerca de 152 milhões de euros, a que se somariam outros oito milhões para expropriações (Maria João Babo. Entrevista para Jornal Negócios, maio 2013).

Observou-se, na maior parte dos textos analisados, favoráveis ou não à implantação do megaprojeto, a construção de argumentos embasados em alternativas de locação e não no esclarecimento imparcial dos objetivos e impactos sociambientais da obra. A falta de imparcialidade para abordar um tema tão complexo que envolve diferentes áreas do conhecimento pode ser representativa do que há por trás do discurso, encoberto.

A título de exemplificação, note-se a escolha lexical da palavra “*tendentes*” na frase do texto *Fecho da Golada do Tejo*: “há de avançar com estudos tendentes à construção do fecho da golada e a consequente construção do grande terminal na zona da Trafaria”. No dicionário Aurélio Houaiss “tendente” significa: que tende; que se inclina ou encaminha para determinado fim. Está escolha lexical está associada: ao “estudo” do “*fecho da Golada do Tejo*” e da “*construção do terminal de contentores na Trafaria*” e revela a possibilidade de encaminhamento do estudo que se incline para determinada finalidade. Ora, os estudos deveriam ser tendentes para a melhor solução do problema em questão e, por isso mesmo, imparciais.

Observa-se na maioria dos textos que abordam o tema, quer contrários ou favoráveis ao Projeto de Grande Dimensão estudado, que a maioria deles são construídos com objetivos e propósitos pré-definidos.

Nesta perspectiva, Fairclough analisa as práticas discursivas observando os diferentes tipos de discurso que são elaborados em diferentes contextos e sua relação com fatores sociais. Sendo assim, o discurso funciona com uma ferramenta e por meio dela as pessoas podem se posicionar sobre as outras. (FAIRCLOUGH, 2001, p.91).

Assim, destaca-se abaixo o trecho publicado em Notícias Gandaia, de 1º de novembro de 2013 de autoria do economista Paulo Pires:

Mas, apresentando-se Setúbal (e/ou Barreiro) e Sines como substitutos naturais, porque é que tal não pode ser realizado? Sendo verdade que por trás do interesse neste novo terminal está o maior armador do mundo (na realidade trata-se de uma holding que opera igualmente terminais de contentores e redes logísticas em terra), esse interesse incidirá porventura a tentativa de concorrer com os seus competidores que operam em Sines, os quais seguramente, seja por que forma, obstar à entrada de um novo player nas suas águas. Caso contrário, até faria todo sentido que fossem parte licitante após a eventual abertura a concurso internacional do tão falado novo terminal de Sines – Vasco da Gama – com capacidade de 4,5 M TEU. Um outro facto interessante, mas pouco sabido e que contribui para o incentivo da opção Trafaria junto dos decisores públicos prende-se porventura com a pouca tolerância dos agentes portuários como despachantes e transitários em se deslocizarem para outras realidades físicas fora das imediações da capital (Paulo Pires Moreira, Entrevista para Notícias Gandaia, novembro de 2013).

Em concordância com Moreira, um estudo realizado pela Autoridade da Concorrência, em julho de 2015, expõe a complexidade que envolve o setor portuário em Portugal e apresenta a necessidade de se “promover a concorrência no setor marítimo portuário”.

Nesse sentido, e depois de serem separados depoimentos favoráveis e contrários ao segundo megaprojeto, foram localizados trechos de entrevista com Bastónario²², da Ordem dos Engenheiros (Diário Económico, 2013), em que Carlos Matias Ramos apresenta um discurso mais imparcial: “Não se deve impor à partida restrições a visões integradas e dizer que não se pode fazer o fecho da Golada. Estude-se, analise-se e veja-se quais são os efeitos” (Entrevista de Carlos Matias Ramos para Diário Económico, 2013).

Num segundo veículo de comunicação, a respeito do "Plano de Reestruturação do Porto de Lisboa", Carlos Matias Ramos declara que “decisões sobre obras estruturantes de tão relevante importância para o país (...), com avultados recursos públicos, deveriam ser fundamentadas” e completa:

Dada à complexidade do problema, com implicações de vária ordem que podem condicionar, entre outros aspectos igualmente relevantes, o ordenamento do território, a hidrodinâmica do estuário do Tejo e a fisiografia costeira da zona envolvente, incluindo o velho e não resolvido problema do fecho da Golada, que existia há séculos nesta região antes do rompimento do banco arenoso do Bugio, e da sua relevância para a reabilitação da praia de Caparica, esse tema merece uma profunda reflexão antes de qualquer decisão final (Entrevista de Carlos Matias Ramos para Público Jornal, 2013).

Da análise dos textos estudados, poucos são os que têm uma linha argumentativa imparcial. A maior parte dos textos veiculados publicamente, quer os favoráveis ou os contrários à construção do megaprojeto, possui uma construção textual em que se apresentam argumentos contundentes que visam defender ou opor-se à construção do projeto de grande dimensão, com uma indicação definida de local para o projeto e não apresentam, como sugere Carlos Matias Ramos, uma análise que envolva as várias áreas de conhecimento que esse tipo de projeto necessita.

Trazendo este enquadramento teórico referente aos possíveis conflitos (Dziedzicki, 2003) gerados a partir da implantação de megaprojetos para o estudo de caso desta tese, observam-se alguns indicativos de diferentes conflitos que puderam ser revelados nos depoimentos dos moradores, nomeadamente o **conflito fundado nas**

²² Bastonário: designação dada, em Portugal, ao presidente do órgão executivo colegial de uma ordem profissional que exerce poderes de direção, de gestão e de representação externa dos interesses da ordem, segundo artigo 15.º da Lei n.º 6/2008.

incertezas, que está relacionado às contestações relacionadas à falta de informações suficientes para a formação de opinião.

Foram observados ainda **conflito substancial**, que pode ser observado em depoimentos que revelaram desacordos relativos ao modelo econômico pretendido para a região, e **conflito de procedimento**, relacionado com a forma de apoio às manifestações públicas que, conforme expresso em depoimentos supracitados, mostram desconfiança por parte da população a respeito da tendência político-partidária no processo de fornecimento de informações.

Observou-se ainda a presença de **conflito estrutural** que contesta a legitimidade dos decisores políticos, por considerá-los inadequados à defesa do interesse público em detrimento aos interesses dos proponentes da obra, questionando a avaliação dos impactos ambientais que tomam por base o estudo de impacto ambiental de responsabilidade do proponente.

5. Perspectivas: de Portugal 2020 à Trafaria 2020

Portugal 2020

O Acordo de Parceria²³, denominado de Portugal 2020, firmado entre Portugal e a Comissão Europeia, adota princípios de programação para o desenvolvimento econômico, social, ambiental e territorial para Portugal até 2020, alinhados com os princípios de programação da estratégia Europa 2020.

Conforme o Acordo a programação e implementação do Portugal 2020 organizam-se em quatro domínios temáticos (competitividade e internacionalização, inclusão social e emprego, capital humano e sustentabilidade e eficiência no uso de recursos), além de duas dimensões de natureza transversal (reforma da Administração Pública e territorialização das intervenções), que permitem identificar potencialidades e

²³ Acordo de Parceria 2014 – 2020 pode ser encontrado em https://www.portugal2020.pt/Portal2020/Media/Default/Docs/1.%20AP_Portugal%202020_28julho.pdf

constrangimentos para a definição de prioridades de intervenção com o apoio de cinco Fundos Europeus Estruturais e de Investimento.

Em termos de modelo de governança, os Programas Operacionais 2014-2020, previstos no Acordo de Parceria, visam o alcance de quatro objetivos: (a) a simplificação do modelo de governança, privilegiando a segregação das responsabilidades e dos suportes institucionais, (b) a orientação para os resultados, (c) o estabelecimento de regras comuns para o financiamento que assegurem condições de equidade, de transparência e de competição e (d) a redução dos respetivos custos administrativos.

Lisboa 2020

António Fonseca Ferreira, que foi Presidente da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, faz referência ao Estuário do Tejo, onde localiza-se a Trafaria, como “centro de referência de uma estratégia de desenvolvimento para a região: a visão que corresponde à chamada *Cidade das Duas Margens*”, mostrando a importância de planejar Lisboa 2020 com a inclusão das duas margens do rio Tejo, seja por “sua importância cenográfica, histórica, económica e ambiental e pela sua importância estratégica para a conservação natureza e da biodiversidade” (Poe Tejo, 2010, p. 35).

Desta forma, entre os seis programas estruturantes da Estratégia Regional Lisboa 2020, lançada em junho de 2007, cabe aqui fazer referência ao segundo, Lisboa Metrópole Ambientalmente Inteligente, que prevê em seu subprograma: água doce, ordenamento e valorização dos Estuários do Tejo e do Sado.

Almada 2020

Tomando por base as informações repassadas pela Câmara Municipal de Almada (CMA), por meio de entrevistas qualitativas feitas ao longo desse processo de investigação científica e a partir de documentos fornecidos ou reportados por aquela instância governamental, pôde-se constatar que o diagnóstico da situação do território, incluindo a análise SWOT, poderá colaborar para o planeamento estratégico e a revisão do Plano Diretor Municipal, em que a freguesia da Trafaria se insere. O diagnóstico

encontra-se em conformidade com o Programa Nacional de Política de Ordenamento do Território, o Plano Regional de Ordenamento do Território da AML, a Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável e a Estratégia Regional de Lisboa 2020.

O Município de Almada, no âmbito dos trabalhos do Portugal 2020, apresentou Candidaturas e Planeamento Territorial do Município de Almada (Anexo 9) para o desenvolvimento de ações relativas ao programa operacional de desenvolvimento territorial.

Entre as ações, está prevista a formalização do *Pacto para o Desenvolvimento e Coesão Territorial* (AML), que visa a mobilidade no território e a concretização de uma estratégia de desenvolvimento territorial de forma integrada, e o *Planos Estratégicos de Desenvolvimento Urbano* (PEDU) (2015), que visa a promoção de estratégias de baixo teor de carbono para todos os tipos de territórios: as zonas urbanas, a melhoria do ambiente, redução de impactos ambientais promovidos por megaprojetos industriais mediante a recuperação e descontaminação das zonas industriais abandonadas e redução da poluição do ar e de ruídos.

A intervenção estrutura-se em três eixos prioritários, que encontram correspondência nas Prioridades de Investimento:

Eixo 1. Promover mobilidade urbana multimodal e sustentável pelo incentivo à utilização de transportes coletivos, modos suaves e melhoria das condições de segurança rodoviária.

Eixo 2. Fomentar atratividade dos núcleos históricos do Concelho mediante a sua qualificação territorial, valorização patrimonial e criação de condições para a instalação de novos usos e atividades

Eixo 3. Proporcionar a coesão socioterritorial do concelho e aumentar a igualdade de oportunidades com a melhoria do espaço público, do acesso a espaços de enquadramento comunitário e do nível de serviços urbanos disponíveis em territórios socialmente fragilizados.

Analisando essa proposição, torna-se importante, portanto, destacar o custo dos programas e ações destacados associados à desativação e reconversão de antigas áreas

ocupadas por megaprojetos industriais. Evidencia-se que o planeamento de implantação de novos megaprojetos industriais deve incluir o período posterior à utilização do território para suas atividades industriais, ou seja, a recuperação e descontaminação da área utilizada incluindo a reconversão e a redução dos efeitos da poluição gerada pelo megaprojeto.

No mesmo Concelho de Almada é possível observar a degradação imposta pela utilização do território pelos antigos estaleiros da Lisnave²⁴, em Almada Nascente, que, décadas depois do término das atividades dessa indústria, continuam a provocar a contaminação da água e do solo (ECAGG, CMA, 2006) e produzir efeitos negativos de poluição visual na região.

Trafaria 2020

No que se refere a investimentos previstos pela Câmara Municipal para para a junta da freguesia da Trafaria, destacam-se:

- Dinamização do Presídio da Trafaria - 1ª Fase.
- Reabilitação de Edifícios de Habitação Social.
- Espaços Exteriores em Bairros de Habitação Social Municipal.
- Estudo de viabilidade técnica e económica para o estabelecimento de linhas para transporte público de elevada capacidade, em sítio próprio (Bus Rapid Transit, BRT).
- Tratamento da Enseada de Porto Brandão - Percurso de Ligação à Torre Velha.
- Criação de Espaço Comunitário da Madame Faber/Torrões.
- Ampliação da Rede Ciclável de Almada, promovendo a continuidade e a ligação aos interfaces multimodais do Pragal, Cacilhas e Trafaria.

Tais ações tomaram por base, para além do PEDU, planos anteriormente aprovados com interface no ordenamento territorial entre os quais destacam-se: Planos de Ação Integrado para Comunidades Desfavorecidas (PAICD) P1 Área Urbana Antiga

²⁴ A Lisnave, instalada em 1968, em Cacilhas. Esta área encontra-se abandonada, apresentando como problemas relevantes a presença de resíduos e a existência de depósitos superficiais de granalha no interior do antigo estaleiro e, ainda, o risco de liquefação de algumas zonas do aterro, em caso de ocorrência de sismos fortes (Atkins *et al.*, 2009b).

Trafaria, PAICD F1, F2 e F3 Torrão, PAICD F2 e F3 Mme Faber Trafaria, PAICD P5 Habitação Social Municipal Mme Faber-Trafaria além dos Panos de Área de Reabilitação Urbana (PARU) P2 ARU Porto Brandão e ARU Trafaria.

Recomenda-se, a partir das observações acumuladas durante a realização desta pesquisa, outras importantes ações de apoio para o desenvolvimento local da Trafaria, em consonância com a promoção da participação social:

1) Fortalecer as bases comunitárias por meio das quais será possível operacionalizar ações entre os parceiros do terceiro setor, público ou privado.

Sabendo que a entidade local promotora de atividades na Trafaria, no âmbito do Desenvolvimento Local de Base Comunitária (DLBC), é a Santa Casa da Misericórdia de Almada, uma associação privada que atua no Concelho e tem protocolos assinados, entre outros, com o Agrupamento de Escolas da Trafaria e a União de Freguesias de Caparica e Trafaria, torna-se importante a articulação desta com instâncias locais em busca da escuta relativa aos problemas de territórios, em especial dos territórios economicamente fragilizados e ainda o envolvimento da população para o alcance da melhoria na qualidade de vida na implantação das ações citadas nos três eixos prioritários pretendidos pelo Concelho.

Nesse sentido cabe ressaltar a importância do fortalecimento institucional local e da articulação entre essas instâncias de organização social para assegurar a participação social ainda nos modelos legais empregados pelo país.

2) Requalificar o núcleo histórico associando o financiamento do Portugal 20/20 Plano de Ação de Reabilitação Urbana (PARU) da Trafaria a esta ação com vistas a fortalecer a autoestima da população residente e dar condições para o crescimento do setor do turismo histórico na região.

A Costa da Caparica, ainda que tenha investido neste setor não conta com um patrimônio histórico na Trafaria que poderia também se beneficiar dele como atrativo para turistas vindos de Belém-Lisboa.

3) Enfrentar desafios relacionados às necessidades humanas e à requalificação da frente ribeirinha, tendo em vista as dificuldades de sobreposição de posses do território, nas frentes das águas, especialmente nos bairros da Cova do Vapor, do 1º e 2º Torrão e o impasse relativo ao programa POLIS de Almada que podem acarretar o ciclo vicioso da

parceria público-privado, em que o investimento público inclui os riscos e os lucros atribuídos ao investimento privado (Harvey, 2000).

5.1. Trafaria: o futuro com participação e inclusão social

Em acordo com a Visão Estratégica para a Vila da Trafaria (Anexo 8), a Vila da Trafaria “apresenta uma malha urbana pouco coesa” e “espaços públicos pouco definidos”, sendo necessário conjugar medidas que atuem para a Qualificação do Ambiente Urbano. O que se pretende é estimular o desenvolvimento da identidade da Trafaria a partir da valorização das potencialidades já existentes na localidade, sejam em termos geográficos de relação intrínseca com o rio Tejo e as localidades às quais se façam o acesso pela travessia deste, sejam em termos de reabilitação do património histórico e sociocultural, conjugando medidas de qualificação do ambiente urbano.

Cabe destacar o interesse da população local pelo encontro de soluções possíveis para o convívio da população com o megaprojeto do Terminal Cerealífero já existente no local, bem como pela minimização dos impactos ambientais negativos gerados por esse projeto. Durante os últimos anos foram diversas as atividades promovidas com o apoio da Junta da Freguesia da Trafaria e da Câmara Municipal de Almada em parceria com atores locais que propuseram a reflexão sobre o futuro da Trafaria, entre os quais se destacam as seguintes:

1) Frente Ribeirinha de Almada: Trafaria, que Futuro? Realizado em novembro de 2013.

Esta exposição e mostra de trabalhos académicos realizados pela Universidade Lusíada de Lisboa – Faculdade de Artes e Arquitetura, em novembro de 2013, de responsabilidade do grupo de investigação Estejo do Centro de Investigação em Território Arquitectura e Design (CITAD), foi o resultado de um Workshop que contou com 21 alunos universitários provenientes de Portugal, Brasil e Itália.

O projeto que objetiva a análise e identificação dos valores que constroem a identidade cultural e paisagística do Estuário do Tejo, especificamente para a Trafaria, promoveu o debate sobre o futuro das áreas ribeirinhas, identificando potencialidades

que geraram ideias significativas, a partir de consultas públicas, para a reabilitação urbana e paisagística particularmente para os Silos da Trafaria, as quintas, seus caminhos e entornos e a reconversão do presídio da Trafaria, a visão da “Cidade de duas Margens” que procura integrar as duas margens do rio Tejo.

Foto 5. Cartaz da Exposição. Foto 6. Propostas da mostra.



Fonte: registro da pesquisa. Exposição Frente Ribeirinha de Almada: Trafaria, que Futuro?

2) Congresso Almada: Pensar o Futuro, realizado entre 12 e 14 de junho de 2015.

Esse Congresso dedicou-se ao debate e à participação pública para o desenvolvimento de estratégias para o Concelho que pudessem minimizar os problemas e desafios que desde aquele momento já se anteviam. Anteriormente, entre 11 e 28 de maio, houve plenárias nas freguesias onde cada uma delas pôde separadamente desenvolver suas análises, chegando a resultados que puderam ser compartilhados no Congresso.

Em relação à Trafaria, cabe ressaltar a importância das Áreas de Reabilitação Urbana (ARU), referidos anteriormente, como fundamentais para a fixação da população no local que tem, seguidamente, tido baixa demográfica. Em particular o Presídio da

Trafaria entre outras áreas do centro histórico da Trafaria, se regenerados, contribuirão para a captação de populações residentes e para o fomento ao turismo.

Quanto à implantação de novos megaprojetos de caráter industriais, o Plano Diretor Municipal, revisado durante estes eventos, salienta que “para este território não se podem apresentar usos industriais com impactos negativos para as comunidades e o meio ambiente” (Revisão do Plano Diretor Municipal, 2016, p. 32).

Foram apresentadas como resultado do Congresso, conforme contou de seu relatório final, sete ideias-chave para estruturação do desenvolvimento sustentável para a região:

1. **Tejo é a capital atlântica da Europa**, que desafia para a reinvenção da região de Lisboa mas também de Portugal, dando destaque para as frentes de água e para a entrada do Tejo como paisagem de referência.
2. **Cidade de duas margens**, conceito trazido pelo Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa (PROT-AML), que ressalta a importância das duas margens do rio estarem unidas pela água e não separadas por ela, trazendo assim o rio Tejo para o centro desta que seria uma “cidade de cidades”.
3. **Aproximação do Tejo**, tendo o rio como espaço de aproximação, incrementando o transporte fluvial.
4. **Usos públicos, vícios privados**, com a estratégia de assegurar o uso e acesso público às frentes de água, garantindo o acesso ao bem comum.
5. Regeneração inacabada, regenerando os territórios inseridos no **Arco Ribeirinho Sul**²⁵.
6. **Permanente readaptação portuária**, alertando para o fato de qualquer intervenção portuária deva ser adequada às características específicas do território e, no caso da Trafaria e do Concelho de Almada, estas detêm um patrimônio natural e paisagístico relevante e incompatível com o megaprojeto do Terminal de Contentores.

²⁵ O Arco do Ribeirinho Sul abrange a margem sul do rio Tejo, envolvendo os municípios de Almada, Barreiro e Seixal, com objetivo da reconversão das áreas ocupadas por antigas indústrias desativadas.

7. **Adaptação às alterações climáticas**, planejando as regiões ribeirinhas para os efeitos do aquecimento global e para o enfrentamento da sobrelevação do Nível Médio do Mar (NMM), conjugado com efeitos extremos.

3) VI Congresso Nacional da Rede Territorial Portuguesa das Cidades Educadoras de 11, 12 e 13 de novembro de 2015.

Em Almada, neste Congresso, o Concelho do qual faz parte a Trafaria, foram promovidos debates atuais no âmbito do Movimento Internacional das Cidades Educadoras sobre a necessidade de se planejar o território, em especial o ambiente urbano, de forma a nutrir possibilidades de participação pública, tanto a partir da facilitação de acessos por meio da adaptação de seus equipamentos urbanos quanto por meio da promoção de práticas capazes de suscitar o interesse público de ocupação dos espaços urbanos.

A Trafaria tem atuado de modo independente, porém sistematizado, na manifestação de seus interesses, tem uma opinião formada a respeito da implantação do PGD1 implantado em seu território que busca se informar e promover formações a respeito de possíveis perspectivas para a região, encontrando soluções para o convívio ou atuação nas decisões governamentais para o desenvolvimento de seu território.

4) 2º. Congresso Almada – Pensar o Futuro com Participação e Proximidade - 14, 15 e 16 de outubro de 2016

A partir de reflexões possibilitadas por este Congresso, em especial no *Painel: Igualdade*, foi destacado o papel do urbanismo na promoção da igualdade, em que cidades e territórios podem ser vistos como espaço para ações governamentais onde o processo de planejamento facilite as vivências coletivas e promova a inclusão e a igualdade, incorporando as disposições legais aplicáveis, mas tendo em consideração a opinião dos cidadãos.

Nesse contexto tornou-se evidente que o alcance da igualdade de oportunidades no território da Trafaria passaria pela redução da discriminação nas diversas dimensões

da vida e, em especial, ao conhecimento adquirido pela parcela envelhecida do território, buscando criar oportunidades efetivas para sua participação no planejamento do território onde as necessidades desta população possam ser atendidas.

Outro importante ponto abordado durante o congresso, tomando por base o Plano Municipal Acessibilidades do Concelho de Almada²⁶ (PMACA), refere-se à criação de um ambiente inclusivo que beneficie e valorize a diversidade com vistas à integração social dos mais vulneráveis na sociedade e no mercado de trabalho, conforme relata Antônio Marcos, Vereador da Educação, Cultura, Desporto, no depoimento abaixo:

A integração (social e profissional) dos mais vulneráveis, na sociedade e no mercado de trabalho, passa por respostas sociais adequadas que conduzam ao apetrechamento destas pessoas em maior risco de exclusão, com as competências necessárias ao exercício de uma cidadania ativa, isto é, através da aquisição de aptidões sociais e profissionais relevantes que facilitem a sua plena integração social (Fala gravada de Antônio Matos no Congresso Almada Pensar o Futuro, em 2016).

Especialmente se destaca um interessante projeto iniciado em 2016 pela Santa Casa da Misericórdia de Almada, no Centro Social da Trafaria, onde a igualdade de gênero é o tema central da ação. O projeto objetiva:

- Capacitar a equipe educativa do Centro Social da Trafaria para a adoção de atitudes promotoras da igualdade de gênero na Educação de Infância e
- Desenvolver um programa de educação para a cidadania e promoção de competências, integrando as questões de gênero, numa perspetiva intergeracional.

Conclusão

Notou-se que as especificidades da comunidade estudada, seu contexto histórico, regime jurídico e relação com o território influenciam a aceitação de propostas governamentais Estaduais relativas à ocupação do território.

²⁶ O PMCA surgiu no âmbito do Programa RAMPA - Regime de Apoios aos Municípios Para a Acessibilidade (2013) é estabelece, entre seus objetivos, “promover a participação pública e o papel da sociedade civil para identificar necessidades, prioridades, medidas, soluções e atitudes sobre a implementação da acessibilidade em Almada”.

Observou-se ainda que a percepção dos impactos socioambientais decorrentes do primeiro megaprojeto afetaram negativamente a disposição da comunidade, bem como do governo local em acolher um segundo megaprojeto proposto para o mesmo território, ou seja, há uma relação direta entre a experiência acumulada e a expectativa em relação aos possíveis impactos socioambientais futuros.

Em relação ao perfil socioeconômico dos moradores da Trafaria ressalta-se que 30% dos moradores nasceram na Trafaria (Figura 2). O agregamento familiar é reduzido, 21% da população vivem só e 35% da população vivem com uma única outra pessoa (Figura 4). Trata de uma população de idade avançada na qual 78% têm mais de 40 anos (Figuras 7 e 8), e apenas 7% da população têm curso superior (Figuras 9 e 10).

O perfil socioeconômico traçado pôde elucidar as reais necessidades e vocações da população e do território estudados. A faixa da população com mais de 60 anos necessita, conforme depoimentos coletados, de equipamentos públicos como postos médicos, de saúde e postos de correio que garantam sua qualidade de vida. Além disso, tornou-se evidente que seus conhecimentos, em especial da pesca, do comércio e do potencial turístico podem ser mais bem explorados em atividades sociais de planejamento de ações no território, tendo em conta que o desenvolvimento sustentável da região dependerá do recurso humano local e sua efetiva participação, e, dessa forma, valorizados.

Percebe-se ainda que se trata de uma população heterogênea em termos de distribuição no território e que a população mais envelhecida ocupa especialmente as áreas do centro histórico e áreas próximas ao prédio do antigo presídio (Mapa 1), onde grande parte da população (31%) encontra-se reformada ou desempregada (Figura 11) e a renda familiar é baixa, quando comparada à população do Concelho de Almada (Figura 13).

A respeito do primeiro megaprojeto, foi possível diagnosticar que 91% da população da Trafaria revelam sofrer impactos negativos gerados pela poluição decorrente das atividades desenvolvidas pelo Terminal Cerealífero (Figura 14), em especial causados pela poluição do ar pelo pó advindo do transporte e moagem dos grãos de cereais, dos quais 75% da população se queixam relatando, conforme depoimentos coletados, problemas de saúde (Figura 15).

Também foi possível diagnosticar o temor da comunidade trafariense ao conviver com os perigos eminentes das atividades nos Silos, comprovados pelos depoimentos da população, que aparentemente são plausíveis em se tratando da efetiva periculosidade de explosões dos materiais orgânicos granulares armazenados nos Silos, que são suscetíveis ao aquecimento e à combustão espontânea no momento da moagem.

Quanto à ocupação de postos de trabalho, verificou-se que apenas uma mínima parte da população trafariense (3%) teve um dia alguma ocupação nas atividades desenvolvidas pelo PGD1 (Tabela 1), sendo que a maior parte dos trabalhos se decorreu no momento de instalação do empreendimento.

Em especial foram utilizadas mão de obra nas atividades de construção civil e jardinagem, onde os equipamentos de proteção não foram utilizados em conformidade com a legislação trabalhista, tendo causado acidentes e desacordos entre a empresa e seus empregados, segundo relatos dos moradores.

Associando alguns dados relativos ao perfil socioeconômico – grau de escolaridade, faixa etária da população (88% da população têm mais de 40 anos) e reforma/aposentadoria (31% da população encontram-se reformada) –, percebe-se que a probabilidade de ocupação de postos de emprego decorrentes dos megaprojetos estudados é reduzida.

Ainda em termos de atividades econômicas, 60% da população revelam que a implantação do projeto afetou negativamente as atividades da pesca (Figura 19) devido às implicações da concorrência espacial entre as atividades da indústria e as atividades da pesca.

Tais resultados demonstram grande parte das razões pelas quais 76% dos habitantes consideram negativos os impactos causados na freguesia como consequências da implantação do PGD1, e apenas 3% da população dizem que a freguesia teve melhorias após sua implantação (Figura 17).

Em relação ao segundo Megaprojeto, foi verificado que a grande maioria da população, 96%, tomou conhecimento do PGD 2, mas apenas 15% da população têm interesse em sua implantação (Figura 20); 79% têm expectativas negativas em relação à implantação do projeto (Tabela 2), mas apenas 4% têm expectativas de emprego (Figura 21); 66% da população entrevistada acreditam que o PGD 2 prejudicará as atividades

relacionadas à pesca e comercialização do pescado (Figura 22); e 68% consideram que o potencial turístico da freguesia será afetado, caso o Terminal de Contentores venha a ser implantado na região (Figura 23).

Tanto as experiências referentes ao megaprojeto 1 quanto as expectativas referentes ao Megaprojeto 2 revelam um alto índice de impactos negativos experimentados e/ou esperados pela população diretamente afetada (76% e 71%, respectivamente), enquanto os impactos positivos experimentados ou aguardados são efetivamente baixos aos olhos da comunidade (Figura 31).

Observou-se ainda a inevitável comparação, por parte dos moradores, entre os dois megaprojetos. Quando estimulados a dar um parecer sobre a Trafaria como alternativa de locação do Terminal de Contentores, os moradores se referiam ao Terminal Cerealífero e suas consequências negativas para a economia local, a qualidade de vida e meio ambiente. Eram comuns as respostas que comparavam as potenciais oportunidades de emprego anunciados para a população pelos proponentes do Terminal de Contentores com a realidade de ocupação de postos de trabalho pelos moradores locais no Terminal Cerealífero (Figura 32).

Em decorrência das constantes comparações, foi feito o cruzamento entre os dados revelados pelos impactos dos dois megaprojetos e chegou-se aos seguintes resultados: 81% da população que considera que o PGD 1 gerou poluição não aceitam a implantação do PGD 2 e apenas 33% da população que não percebem os impactos causados pelo PGD 1 não são favoráveis à implantação do PGD 2 (Figura 34).

Percebe-se, a partir dos depoimentos, que os moradores da freguesia que estão mais distantes da área de implantação do PGD 1 e aqueles que não estão diretamente relacionados à utilização dos recursos hídricos, seja para pesca, para turismo, para esportes aquáticos ou para navegação (Ligação atualmente existente entre Trafaria e Belém/Lisboa) é que estão mais dispostos a aceitar a implantação do segundo megaprojeto.

Complementarmente, no caso estudado da Trafaria, o tempo de convívio com o território (mais ou menos 30 anos) não afeta consideravelmente a aceitação de implantação do PGD 2 (Figura 30), revelando que as atividades cotidianas desenvolvidas pela população afetam em maior peso a aceitação das transformações do território

decorrentes da implantação de um megaprojeto tal como o PGD 2 do que o tempo de convívio do indivíduo com o território.

Ao cruzar os dados relativos ao grau de escolaridade com a percepção dos impactos gerados pelo PGD 1, revela-se que a não há diferença relevante, sendo que 80% dos moradores com nível superior indicam que houve perda na qualidade de vida em decorrência do megaprojeto, enquanto a população com níveis primário e secundário de escolaridade também revelam ser maiores os impactos negativos (80% e 72%, respectivamente) (Figura 36).

Quanto à implantação do PGD 2, percebeu-se que 96% da população com nível superior não são favoráveis ao megaprojeto, enquanto 75% da população de curso primário e secundário não são favoráveis à locação da obra na Trafaria (Figura 37).

Em relação aos aspectos relacionados à participação social identificou-se o envolvimento da sociedade nas tarefas de valorização e proteção do ambiente. Conforme referido, Backer (1991) destaca a participação pública enquanto elemento estratégico para a preservação dos recursos naturais.

No caso da Trafaria foi identificado que a participação dos indivíduos no processo de decisão governamental se deu a partir do reconhecimento das vocações sociais e ambientais associadas ao território, incluindo, como se fez demonstrar, as aptidões de seus povos e o exercício da democracia.

A participação social tem sido registrada ao longo da história da Trafaria proporcionando repercussão de longo prazo, não especificamente aos PGDs estudados, mas associada à formação de um cidadão cada vez mais participativo na busca de soluções para o desenvolvimento de seu território.

Assim, os resultados encontrados referentes à participação social confirmam que 82% da população não pertencem ou são filiados a nenhuma associação local não governamental (Figura 24) e 17% da população participaram em audiências públicas realizadas pelo governo (Figura 25). Por outro lado, 44% da população participaram de manifestações públicas contrárias à implantação do PGD2, 54% da população acreditam que os movimentos sociais e a participação pública tiveram algum impacto na tomada de decisão governamental (Figura 26) e 57% da população acreditam que tais movimentos colaboraram para a união dos trafarienses (Figura 27).

Observou-se ainda que os jovens e adultos participaram mais ativamente dos movimentos sociais (Tabela 3). Em relação ao gênero, 28% dos homens participam de associações locais, enquanto 9% das mulheres pertencem a alguma associação não governamental na localidade (Figura 42). Por outro lado, 16% dos homens estiveram presentes na audiência pública que tratou da possibilidade de implantação do PGD 2 no território, enquanto 22% das mulheres estiveram ali presentes (Figura 41).

Entre os diversos motivos encontrados para o desinteresse em participar das audiências públicas promovidas pelo governo local, ressalta-se que a legislação vigente prevê a participação pública apenas de forma consultiva, não prevendo instâncias de deliberação por parte da sociedade.

Outros motivos também foram citados pela comunidade, tais como a intensão de manipulação governamental – “Acredito que foram os partidos políticos que incentivaram o povo a participar nos movimentos sociais”²⁷ – Ou a descrença no peso do interesse público no processo de decisão governamental – “O estado só não coloca o Terminal de Contentores cá porque não tem dinheiro, a população pensa que teve algum peso na decisão, mas não teve. Se o estado voltar a ter dinheiro os contentores vêm para cá.”²⁸

Uma das formas de participação social verificada foi a utilização de redes sociais para a difusão do conhecimento técnico relativo tanto ao Terminal Cerealífero quanto ao Terminal de Contentores. Foi possível verificar páginas na internet e endereços eletrônicos específicos onde são divulgados atos políticos, governamentais e não governamentais, mostrando o crescimento de espaços midiáticos virtuais criados com o objetivo de circular as informações numa velocidade cada dia maior.

Nesse sentido as peculiaridades locais são divulgadas e consultadas simultaneamente, homogeneizando a percepção do mundo em função de um sistema de dados que interliga localidades e difunde modelos globais de comportamento e de interação social (Almeida, 2011; Castells, 2008).

²⁷ Depoimento de moradores.

²⁸ Depoimento de moradores.

Ainda sobre a participação social, observou-se a existência de *conflitos estruturais* que contestam a legitimidade dos decisores políticos em relação à defesa do interesse público local e ainda de conflitos substanciais relacionados ao desacordo político-econômico entre a vocação territorial prevista pela sociedade e governo local e o modelo de desenvolvimento proposto pelo governo do Estado para a região.

Tais resultados indicam que os instrumentos de participação social necessitam de reformulação, caso seja de real interesse governamental a escuta das necessidades e expectativas da população local. Entretanto, políticas e fomento à participação pública mostram avanços significativos quando comparam-se os momentos históricos políticos de implantação do Megaprojeto 1 e os resultados atuais de participação social no processo de locação do Megaprojeto 2.

Tais peculiaridades associadas aos resultados referentes a experiência com os impactos sofridos a partir do Terminal Cerealífero da Trafaria e a expectativa em relação aos impactos do Terminal de Contentores podem auxiliar na previsão possíveis conflitos, além dos já existentes, e orientar a gestão daquele território a partir dos interesses e das necessidades locais. Rever

Por fim, observou-se a existência de *conflito estrutural* que contesta a legitimidade dos decisores políticos em relação à defesa do interesse público local e de *conflito substancial* entre o governo do Estado, ou setor governamental responsável pela administração portuária, e o governo local, a Câmara Municipal de Almada. Tais conflitos estão relacionados ao desacordo político-econômico entre a vocação territorial prevista pela sociedade e Câmara Municipal de Almada e o modelo de desenvolvimento alinhado com a implantação dos dois megaprojetos analisados que propõe ao território usos industriais.

Referências Bibliográficas

Almada na História. (2014). Almada e o Triunfo da Revolução de Abril de 1974. *Boletim de Fontes Documentais*, 25, 26: 61-70.

- Almada na História. (2012). Descrição histórica sobre Almada, da autoria de Luís Queirós, em 1899. *Boletim de Fontes Documentais*, 21/22: 45-55.
- Almada na História. Instituição do Morgado de Capela na Quinta da Torre em Caparica, em 1569-1570. *Boletim de Fontes Documentais*, 13/14: 17-31.
- Almada na História. (2014). Moção e proposta municipal sobre os atos revolucionários de 14 de maio de 1915. *Boletim de Fontes Documentais*, 27/28: 53-55.
- Almada na História. (2013). O Estado do Hospital da Trafaria e descrição de uma esquadra russa na Trafaria, em 1780. *Boletim de Fontes Documentais*, 23/24: 17-28.
- Almada na História. (2013). Termo de contrato de compra de terrenos na Trafaria e Costa da Caparica. *Boletim de Fontes Documentais*, 23/24: 31-34.
- AML – Livro I do Provimento da Saúde – microfilme 180,0197,7 agosto 1565, (PT/AMLSB/PMSCR/01/131).
- AML – Livro I do Provimento da Saúde – microfilme 180,0197,7 agosto 1565, (PT/AMLSB/PMSCR/01/131).
- Apoio técnico do LNEC à APL para elaboração do Programa Preliminar do Terminal de Contentores da Trafaria. (2013). Reunião no LNEC Apresentação de resultados intermédios. Domínio: Impactos Sociais.
- Arnstein, S. R. (1969). Uma escada da participação cidadã. Revista da Associação Brasileira para o Fortalecimento da Participação, 2(2), 4-13.
- Arquitecturas Do Mar PTDC/AUR-AQI/113587/2009 (2009). *Tarefa 1*. Caracterização geral da evolução humana península de setúbal. Setúbal, Portugal.
- Arquivo Histórico Ultramarino. (2013). aHU/CU/07/287/39, Reino, cx. 287, pasta 39. (178*0). Boletim de fontes documentais. Almada na História. p. 17.
- Atkins, R. (2006). *Almada Nascente*: estudo de caracterização ambiental, geológica e geotécnica e plano de urbanização da frente ribeirinha nascente da cidade de Almada. CMA. Almada. Câmara Municipal de Almada.

- Bachelard, G. (2000). *A poética do espaço*. São Paulo. Ed. Martins Fontes.
- Backer, J. I. L. (1991). The right to participation in environmental matters. *Anais da Conferência Internacional de Direito Ambiental*. Rio de Janeiro. p.301-315.
- Bianchi, E. M. P., & Ikeda, A. A. G. (2008). Usos e aplicações da grounded theory em administração. *Revista Gestão*. 6(2):231-248.
- Boaventura. S. S. (2002). Introdução a uma Ciência Pós-Moderna. 6ª. Ed. Biblioteca das Ciências do Homem. Ed. Afrontamento. Porto.
- Campbell, B. (1988). *Ecologia humana*. Lisboa: Lisboa Edições.
- Castells, M. (2008). A sociedade em rede. Rio de Janeiro: Ed. Paz e Terra.
- Cerejeira, J. M. G. (2008). A ampliação do terminal de contentores em Alcântara. *Revista de Marinha*. Disponível em <http://www.revistademarinha.com/revistamarinha@netcabo.pt>
- Cortés, E. C. (1999). *Impactos socioeconomicos de los grandes proyectos – Evaluación y Manejo*. Fondo Fen, Coleccion Medio Ambiente y Energia, Bogotá.
- Costa, M. S. C. (2003). Modalidade no discurso dos/das delegados/delegadas: uma comparação entre o atendimento na delegacia da mulher e na delegacia comum (Dissertação de Mestrado, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. São Paulo).
- Craveiro, J. L. (1996). *Estudos de impacto ambiental: uma contribuição sociológica – a emergência do público nas audiências*. Lisboa, LNEC.
- Craveiro, J. L. (1996). A ecologia social e a sociologia do ambiente: contributos para uma ciência com consciência. *Actas do IV Congresso Português de Sociologia*. Lisboa.
- Craveiro, J.L., & Machado, P. (1996). Sociologia do Ambiente; objectos e paradigmas – *Actas do III Congresso Português de Sociologia*, Lisboa.

- Dias, N. (2008). *Orçamento participativo* - animação cidadã para a participação política. S. Braz de Alportel: Associação In Loco.
- Durkheim, É. (2010). *As regras do método sociológico*. Barcarena. Ed. Presença.
- Dziedzicki, J.M. (2003). La gestion des conflits d'aménagement entre participa- tion du public et médiation. *Annuaire des collectivités locales*, 23: 635-646.
- Estudo Sobre Concorrência No Setor Portuário. (2015). Consulta Pública. Julho de 2015.
- Fairclough, I., & Fairclough, N. *Political discourse analysis. A method for advanced students*. London: Routledge, 2012.
- Fairclough, N. (2001). *Discurso e mudança social*. Brasília: Editora UnB.
- Fairclough, N. (2008). *Discurso e mudança social*. Brasília: Editora Unb.
- Fairclough, N. (1989). *Language and power*. London: Longman.
- Fauconnier, G. (1988). Quantification, roles and domains. In: Eco, U. et alii. *Meaning and mental representations*. Bloomington: Indiana University Press. pp. 61-80.
- Foucault, M. (1971). *A ordem do discurso*. ed. São Paulo: Edições Loyola.
- Fernandes, E. M., & Maia, A. (2001). Grounded Theory. In Fernandes, E. M., & Almeida, L. S. (Eds.). *Métodos e técnicas de avaliação: contributos para a prática e investigação psicológica*. Centro de Estudos em Educação e Psicologia da Universidade do Minho. (PS.112 Met, 3. Braga, Portugal: Centro de Estudos em Educação e Psicologia da Universidade do Minho). pp. 49-76.
- Flyvbjerg, B. (2007b). *Truth and lies about megaprojects*. Inaugural speech for professorship and chair at Faculty of Technology, Policy, and Management. Delft University of Technology. Disponível em <http://ssrn.com/abstract=2278262>
- Foucault, M. (2014). *A ordem do discurso: leituras filosóficas*. São Paulo: Loyola.

- Glaser, B. G., & Strauss, A. L. (1967). *The discovery of grounded theory: strategies for qualitative research*. New York: Aldine de Gruyter.
- Gohn, M. G. (2011). Movimentos sociais na contemporaneidade. *Revista Brasileira de Educação*, 16(47):333-362.
- Goulding, C. (1998). Grounded Theory: The missing methodology on the interpretive agenda. *Qualitative Market Research*, 1(1):50-60.
- Guia para caracterização de risco no âmbito da elaboração de planos de emergência de protecção civil. (2009) Cadernos Técnicos PROCIV. Ed. Autoridade Nacional de Protecção Civil. Carnaxide, Portugal.
- Harvey, D. (2000). *Spaces of hope*. Berkeley: Los Angeles: University of California Press.
- Hogan, D. J. (1994). Pobreza, poluição e prioridades: considerações sobre o meio ambiente e a cidadania. Campinas: Unicamp.
- Kader, C. C. C., & Richter, M. G. (2013) Linguística de corpus: possibilidades e avanços. *Instrumento R. Est. Pesq. Educ.* 15(1):13-23.
- Kress, G. (1990). Critical Discourse Analysis. In W. G. (Org.). *Annual Review of Applied Linguistics* 11. pp. 84-99.
- Layrargues, P. P. (2012) Para onde vai a educação ambiental? O cenário Político-ideológico da educação ambiental Brasileira e os desafios de uma agenda política Crítica contra-hegemônica. *Revista contemporânea de educação* n ° 14.
- Leal, C. B. (2012) . Trafaria: A História da formação de uma identidade. Actas 1º Encontro sobre património de Almada e Seixal. Centro de Arqueologia de Almada. pp. 33-38.
- Leal, C. B. (2014a). *OuTrafaria*. Almada: Centro de Arqueologia de Almada.
- Leal, C. B. (2014b) Histórias do Presídio. Artigo. Actas 2º Encontro sobre património de Almada e Seixal. Centro de Arqueologia de Almada. pp. 63-76.

- Leff, E. (Org.). (2003). A Complexidade Ambiental. Edifurb. Cortez Editora. PNUMA.
- Leff, E. (2002). Epistemologia Ambiental. São Paulo: Cortez Editora.
- Locke, K. D. (2001). Grounded theory in management research. Londres: Sage Publications.
- Malty, L. (2010). Diversidade Cultural e Biodiversidade. In Teixeira, J.G. L., & Viana, L. C. R. As Artes Populares no Planalto Central. Brasília: Verbis Ed. UnB. pp. 54-68.
- Malty, L. (2010b). *O cerrado que a velha conta: gestão ambiental e performance*. Brasília: LGE Editora.
- Malty, L. (2018). Ecologia Humana: Participação Social Decorrente de Megaprojeto. Novas Edições Acadêmica Editora. International Books
- Maggiolini, M. (2013). Perícia e transformação dos conflitos ambientais nas grandes obras. O caso da nova linha ferroviária Turim-Lyon. *Revista Crítica de Ciências Sociais*. Disponível em <http://rccs.revues.org/5226>.
- Martins, I. (2006). Analisando livros didáticos na perspectiva dos estudos do discurso: compartilhando reflexões e sugerindo uma agenda para a pesquisa. *Pro-Posições*, 17(1), pp. 49.
- Martins, J. S. (1993). A chegada do Estranho. São Paulo: Ed.Hucitec.
- Melo, I. F. (2009). Análise do discurso e análise crítica do discurso: desdobramentos e intersecções. *Revista Eletrônica de Divulgação Científica em Língua Portuguesa, Lingüística e Literatura*, 5(11):p.1- 18.
- Moreira, P. P. (2016). As opções para localização do novo terminal de contentores do Porto de Lisboa. Anteprojeto sobre a viabilidade de um terminal de contentores no Barreiro – Contributo para uma zona industrial deprimida e fator de desenvolvimento e sustentabilidade. Artigo de opinião. *Jornal Rostos*. Disponível em <https://www.academia.edu>

- Morin, E. (2016). *A via para o futuro da humanidade*. Lisboa: Ed. Piaget.
- Morin, E. (2003). *O método 1: a natureza da natureza*. Porto Alegre: Ed. Sulina.
- Morin, E. & Terena, M. (2000). *Saberes globais e saberes locais*. Rio de Janeiro: Editora Garamond Universitária.
- Parecer da Comissão de Avaliação – estudo de impacto ambiental aprofundamento do canal da barra sul do Porto de Lisboa. Anteprojecto (2011). Agência Portuguesa do Ambiente, Administração da Região Hidrográfica do Tejo, Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo, Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico, Laboratório Nacional de Engenharia e Geologia. Novembro de 2011.
- Pedro, E. (1997). Análise crítica do discurso: aspectos teóricos, metodológicos e analíticos. In Pedro, E. (Org.). *Análise crítica do discurso: uma perspetiva sociopolítica e funcional*. Lisboa: Caminho. pp. 19-46.
- Pires, I. M., & Craveiro, J. L.. (2011). Ética e Prática da ecologia Humana: questões introdutórias sobre a Ecologia Humana e a emergência dos riscos ambientais. Lisboa: Ed. Apenas.
- Pires, I. M.; Gibert, M., & Hens, L. (Eds.) (2010). *Studies in Human Ecology*, Liber Amicorum C Susane, M. Nazareth, Ph. Lefèvre-Witier, International Centre for Human Ecology. Ha Noi: Publishing House for Science and Technology, Registered Ref. No: 833-2010/CXB/026-4/KHTNCN.
- Porto, M., F. R.; Finamore, R & Ferreira, H. (2013). Injustiças da sustentabilidade: conflitos ambientais relacionados à produção de energia limpa no Brasil. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, 100: 37-64.
- Prieto-Martín, P., & Ramírez-Alujas, Á. (2014). Caracterizando la participación ciudadana en el marco del Gobierno Abierto. *Revista del CLAD Reforma y Democracia*, 58, p. 61-100.

- Prigogine, I., & Stengers, I. (1997). *A nova aliança: metamorfose da ciência*. Tradução de Miguel Faria e Maria Joaquina Machado Trincadeira. Brasília: Editora da Universidade de Brasília.
- Relatório de Apoio técnico do LNEC à APL - Relatório 404/04 – Avaliação de Impacto Ambiental. (2013). Apresentação de resultados intermédios. Domínio: Impactos Sociais.
- Resende, V. de M., & Sebba, V. C. V. R. (2004). Análise de discurso crítica, do modelo tridimensional à articulação entre práticas: Implicações teórico-metodológicas. In Resende, V. de M., & Sebba, V. C. V. R. (2004). *Linguagem em (Dis)curso - LemD*, Tubarão, 5(1), 185-207, jul./dez.
- Sachs, I. (2002). *Caminhos para o desenvolvimento sustentável*, 3 ed. Rio de Janeiro: Garamond.
- Sachs, I. (2004). *Desenvolvimento: incluyente, sustentável, sustentado*. Rio de Janeiro: Garamond.
- Sardinha, A. P. B. (2006). *Pesquisa em Lingüística de Corpus com WordSmith Tools*. Disponível em http://sis.posugf.com.br/AreaProfessor/Materiais/Arquivos_1/13879.pdf.
- Selemene, T. (2011). Centro de Integridade Pública - CIP, *Revista Made for minds*.
- Sigaud, L. (1986). Efeitos Sociais de Grandes Projetos Hidrelétricos, Comunicação n. 9, Museu Nacional.
- Silva, A. M. (2015). *Megaprojetos, conflitos e processo decisório - A análise de uma controvérsia intemporal chamada Belo Monte* (Tese de Doutorado em Governança, Conhecimento e Inovação, na área científica de Sociologia, Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra).
- Silva, R. G. S., & Silva, V. de P. (2011). Efeitos e Processos de (Des)Territorialização na Implantação na Uhe de Aimorés (Mg). *Caminhos de Geografia*, 13(42):104-115.

- Thompson, P. (1998). A voz do passado – História Oral. 2. Edição. São Paulo: Paz e Terra.
- Ultramari, C., & Rezende, D. A. (2007). Grandes projetos urbanos: conceitos e referenciais. Associação Nacional de Tecnologia do Ambiente Construído. Ambiente Construído, Porto Alegre, v. 7, n. 2, p. 7-14, abr./jun.
- Vainer, C. B., & Araujo, F. G. B. de. (1992). Grandes projetos hidrelétricos e desenvolvimento regional. Rio de Janeiro: CEDI, 88 p.
- Vainer, C. (2011). Prefácio. In Mascarenhas, G., Bienenstein, G., & Sánchez, F. O jogo Continua: Megaeventos esportivos e cidades. Rio de Janeiro: Ed UERJ, pp. 9-15.
- Vainer, C. B. (2008). Conceito de “atingido”: Uma revisão do debate. In Rothman, F. D. (Ed.). Vidas Alagadas. Conflitos Socioambientais Licenciamento e Barragens. Viçosa, MG: Ed. UFV., pp. 39-62.

**More
Books!**



yes
I want morebooks!

Buy your books fast and straightforward online - at one of the world's fastest growing online book stores! Environmentally sound due to Print-on-Demand technologies.

Buy your books online at
www.get-morebooks.com

Compre os seus livros mais rápido e diretamente na internet, em uma das livrarias on-line com o maior crescimento no mundo! Produção que protege o meio ambiente através das tecnologias de impressão sob demanda.

Compre os seus livros on-line em
www.morebooks.es

SIA OmniScriptum Publishing
Brīvības gatve 197
LV-103 9 Rīga, Latvija
Telefax: +371 68620455

info@omniscryptum.com
www.omniscryptum.com

OMNIScriptum



