

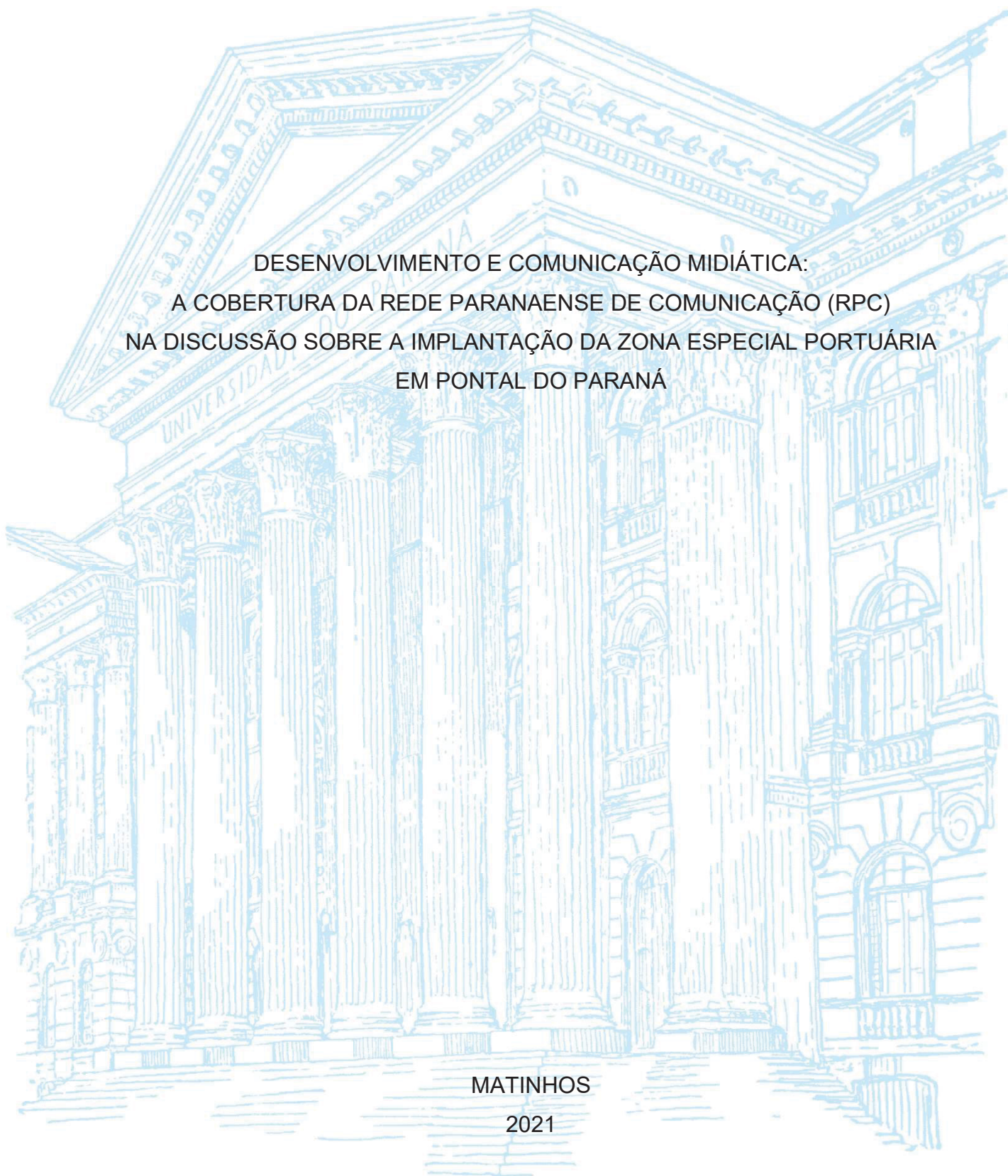
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

DANIELLE CRISTINA MACHADO SALMÓRIA

DESENVOLVIMENTO E COMUNICAÇÃO MIDIÁTICA:
A COBERTURA DA REDE PARANAENSE DE COMUNICAÇÃO (RPC)
NA DISCUSSÃO SOBRE A IMPLANTAÇÃO DA ZONA ESPECIAL PORTUÁRIA
EM PONTAL DO PARANÁ

MATINHOS

2021



DANIELLE CRISTINA MACHADO SALMÓRIA

DESENVOLVIMENTO E COMUNICAÇÃO MUDIÁTICA:
A COBERTURA DA REDE PARANAENSE DE COMUNICAÇÃO (RPC)
NA DISCUSSÃO SOBRE A IMPLANTAÇÃO DA ZONA ESPECIAL PORTUÁRIA
EM PONTAL DO PARANÁ

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Territorial Sustentável, Linha Redes Sociais e Políticas Públicas, Setor Litoral, Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Territorial Sustentável.

Orientador: Prof. Dr. Ivan Jairo Junckes

MATINHOS

2021

Dados Internacionais de Catalogação na Fonte
Biblioteca da Universidade Federal do Paraná - Setor Litoral

S172d Salmória, Danielle Cristina Machado
Desenvolvimento e comunicação midiática: a cobertura da Rede Paranaense de Comunicação (RPC) na discussão sobre a implantação da Zona Especial Portuária em Pontal do Paraná / Danielle Cristina Machado Salmória ; orientador Ivan Jairo Junckes – 2021.
181 f.

Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Paraná - Setor Litoral, Matinhos/PR, 2021.

1. Cobertura jornalística. 2. Desenvolvimento sustentável. 3. Litoral do Paraná. 4. Zona Especial Portuária. I. Dissertação (Mestrado) – Programa do Mestrado em Desenvolvimento Territorial Sustentável. II. Título.

CDD – 302.2345

ATA Nº106

ATA DE SESSÃO PÚBLICA DE DEFESA DE MESTRADO PARA A OBTENÇÃO DO GRAU DE MESTRA EM DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL SUSTENTÁVEL

No dia vinte e tres de setembro de dois mil e vinte e um às 14:30 horas, na sala https://meet.jit.si/Defesa_Dissert_Danielle_Salm%C3%B3ria_PPGDTS_UFPR, UFPR LITORAL, foram instaladas as atividades pertinentes ao rito de defesa de dissertação da mestranda **DANIELLE CRISTINA MACHADO SALMORIA**, intitulada: **DESENVOLVIMENTO E COMUNICAÇÃO MÍDIÁTICA: A COBERTURA DA REDE PARANAENSE DE COMUNICAÇÃO (RPC) NA DISCUSSÃO SOBRE A IMPLANTAÇÃO DA ZONA ESPECIAL PORTUÁRIA**

EM PONTAL DO PARANÁ, sob orientação do Prof. Dr. IVAN JAIRO JUNCKES. A Banca Examinadora, designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL SUSTENTÁVEL da Universidade Federal do Paraná, foi constituída pelos seguintes Membros: IVAN JAIRO JUNCKES (UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ), AUGUSTO JUNIOR CLEMENTE (UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ), MYRIAN REGINA DEL VECCHIO DE LIMA (PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM COMUNICAÇÃO/UFPR), EDSON ARMANDO SILVA (UNIVERSIDADE ESTADUAL DE PONTA GROSSA). A presidência iniciou os ritos definidos pelo Colegiado do Programa e, após exarados os pareceres dos membros do comitê examinador e da respectiva contra argumentação, ocorreu a leitura do parecer final da banca examinadora, que decidiu pela **APROVAÇÃO**. Este resultado deverá ser homologado pelo Colegiado do programa, mediante o atendimento de todas as indicações e correções solicitadas pela banca dentro dos prazos regimentais definidos pelo programa. A outorga de título de mestra está condicionada ao atendimento de todos os requisitos e prazos determinados no regimento do Programa de Pós-Graduação. Nada mais havendo a tratar a presidência deu por encerrada a sessão, da qual eu, IVAN JAIRO JUNCKES, lavrei a presente ata, que vai assinada por mim e pelos demais membros da Comissão Examinadora.

MATINHOS, 23 de Setembro de 2021.

Assinatura Eletrônica

27/09/2021 15:10:00.0

IVAN JAIRO JUNCKES

Presidente da Banca Examinadora

Assinatura Eletrônica

24/09/2021 10:35:21.0

AUGUSTO JUNIOR CLEMENTE

Avaliador Externo (UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ)

Assinatura Eletrônica

23/09/2021 23:45:27.0

MYRIAN REGINA DEL VECCHIO DE LIMA

Avaliador Externo (PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
COMUNICAÇÃO/UFPR)

Assinatura Eletrônica

27/09/2021 18:21:00.0

EDSON ARMANDO SILVA

Avaliador Externo (UNIVERSIDADE ESTADUAL DE PONTA GROSSA)



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
SETOR LITORAL
UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO DESENVOLVIMENTO
TERRITORIAL SUSTENTÁVEL - 40001016081P3

TERMO DE APROVAÇÃO

Os membros da Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL SUSTENTÁVEL da Universidade Federal do Paraná foram convocados para realizar a arguição da dissertação de Mestrado de **DANIELLE CRISTINA MACHADO SALMORIA** intitulada: **DESENVOLVIMENTO E COMUNICAÇÃO MIDIÁTICA: A COBERTURA DA REDE PARANAENSE DE COMUNICAÇÃO (RPC) NA DISCUSSÃO SOBRE A IMPLANTAÇÃO DA ZONA ESPECIAL PORTUÁRIA**

EM PONTAL DO PARANÁ, sob orientação do Prof. Dr. IVAN JAIRO JUNCKES, que após terem inquirido a aluna e realizada a avaliação do trabalho, são de parecer pela sua APROVAÇÃO no rito de defesa.

A outorga do título de mestra está sujeita à homologação pelo colegiado, ao atendimento de todas as indicações e correções solicitadas pela banca e ao pleno atendimento das demandas regimentais do Programa de Pós-Graduação.

MATINHOS, 23 de Setembro de 2021.

Assinatura Eletrônica

27/09/2021 15:10:00.0

IVAN JAIRO JUNCKES

Presidente da Banca Examinadora

Assinatura Eletrônica

24/09/2021 10:35:21.0

AUGUSTO JUNIOR CLEMENTE

Avaliador Externo (UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ)

Assinatura Eletrônica

23/09/2021 23:45:27.0

MYRIAN REGINA DEL VECCHIO DE LIMA

Avaliador Externo (PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
COMUNICAÇÃO/UFPR)

Assinatura Eletrônica

27/09/2021 18:21:00.0

EDSON ARMANDO SILVA

Avaliador Externo (UNIVERSIDADE ESTADUAL DE PONTA GROSSA)

RUA JAGUARIAÍVA, 512 - MATINHOS - Paraná - Brasil

CEP 83260-000 - Tel: (41) 3511-8371 - E-mail: ppgdts@ufpr.br

Documento assinado eletronicamente de acordo com o disposto na legislação federal Decreto 8539 de 08 de outubro de 2015.

Gerado e autenticado pelo SIGA-UFPR, com a seguinte identificação única: 113267

Para autenticar este documento/assinatura, acesse <https://www.prppg.ufpr.br/siga/visitante/autenticacaoassinaturas.jsp>
e insira o código 113267

AGRADECIMENTOS

A Deus e às energias da natureza, que de uma maneira mágica e carinhosa têm iluminado meu caminho e feito tudo dar certo, mesmo quando por linhas tortas.

Ao meu filho, Felipe, que me fortalece e me inspira a ser melhor hoje do que fui ontem. À minha mãe, Luciani, e ao meu pai, Zeni, pelo imenso apoio essencial na estruturação de todas as esferas de minha vida. À minha irmã Camila, às vózinhas Carmen e Dorvina, à tia Sônia e Karli e a toda família Machado e Salmória, por serem flores, frutos, folhas, galhos, tronco e raízes de minha bela e frondosa árvore.

Aos meus amigos, por simplesmente, essencialmente, estarem ali, em especial a Mazinha. A Eriquinha, Micha, Sté e Tati, pelos risos cúmplices durante todo o processo. Ao Bruno (também pelos meus presentinhos de 4 patas), Nana, Carol, Elton, Ivan, João, Mari e Nath, pela alegre relação construída. A Adri Bueno, por me incentivar a não desistir. A Naila, divertida companheira de ICH de redes. A Dani, pela parceria nas sonecas na praia depois do RU! Às minhas amigas Múltiplas (PUC-PR), pela constante e amorosa presença. E com saudades, a Manuzinha (*in memorian*), que foi colo.

À equipe da Biblioteca da UFPR Litoral, pelo apoio e compreensão quando não pude me dedicar como gostaria às atividades nesse espaço.

São muitos os professores a agradecer. Cito os que contribuíram de forma direta com esta pesquisa: Mayra Sulzbach, pela dedicação e orientações iniciais; Edson Silva (UEPG), por toda colaboração na etapa de manuseio das ferramentas de redes; Augusto Clemente, por uma frase dita em sala de aula que, apesar de simples e básica, clareou meu entendimento e me instigou entusiasmo maior para navegar pela Metodologia Científica: “a revisão deve responder a uma pergunta”; Myrian Del Vecchio, pelos livros emprestados e, assim como os demais professores que compuseram a banca de qualificação, por suas considerações enriquecedoras; Zeca Fernandes, pelas tardes que regeneravam minha energia durante a disciplina no Sacod/UFPR (como anos antes na PUC-PR); Rosane Steinbrenner e aos demais colegas do 3º Seminário Internacional América Latina, promovido pela UFPA, que contribuíram sobremaneira ao pensarem comigo meu objeto de estudo; e, em especial, ao Ivan Junckes, pela orientação prática e assertiva.

À universidade pública, gratuita e de qualidade.

Minha gratidão!

APRESENTAÇÃO

Não nasci caiçara, mas minha paixão pelo litoral do Paraná é coisa de sangue, corre nas veias. Vem da relação de meus avós e de meus pais com a região. Aliás, vale dizer que eu só nasci porque um dia meus pais se encontraram por essas bandas, numa primavera lá do início da década de 80. Passei boa parte de minha infância e adolescência em Guaratuba. Nos incontáveis fins de tarde na baía, entendi o que é poesia e essa é a maior e mais útil lição que já recebi da vida.

Em 2018 escolhi arrumar a bagagem toda e descer a serra de vez. Morando em Matinhos, ainda desfazendo as malas e organizando a bagagem de uma vida, percebi o quanto meu afeto por esse litoral e minha paixão pela Comunicação pesavam em meu coração (sou graduada em Comunicação Social com Habilitação em Jornalismo pela Universidade Tuiuti do Paraná, formação concluída em 2003). O Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Territorial Sustentável foi então a possibilidade de fazer esses volumes se entrelaçarem, formando um tripé caro a mim.

Ao chegar na reta final do mestrado, senti não mais a ansiedade que me fez pensar em desistir muitas e muitas vezes durante todo o processo, mas gratidão a mim pela força de vontade e persistência para superar as dificuldades e a todos que tiveram papel fundamental nessa jornada, me incentivando e trazendo a luz necessária para escrever mais um parágrafo. De parágrafo em parágrafo, fui compreendendo melhor o significado de *desenvolvimento*, fui reforçando a certeza da necessidade de sua locução *sustentável* e fui timidamente – mas com borboletas no estômago – tateando o campo do qual havia me afastado por mais de uma década: o Jornalismo. Ah, e de parágrafo em parágrafo foi surgindo uma nova paixão: a metodologia.

O setor UFPR Litoral tem como inspiração maior para a construção do conhecimento o patrono da educação brasileira, Paulo Freire. É com as palavras dele que encerro essa breve apresentação pessoal e, esperançando, convido à leitura da dissertação: “o mundo não é... o mundo está sendo”.

“Intensificar o papel dos meios de comunicação no sentido de aumentar a sensibilização para os desafios ecológicos e sociais.

[...] Que o nosso tempo seja lembrado pelo despertar de uma nova reverência face à vida, pelo compromisso firme de alcançar a sustentabilidade, a intensificação da luta pela justiça e pela paz, e a alegre celebração da vida.”

Carta da Terra, 1972

“Sempre que olhamos para a vida, olhamos para redes.”

Fritjof Capra, 1996

RESUMO

As mídias jornalísticas são o principal espaço de difusão do conhecimento na sociedade, atuando como influenciadoras na formação de opinião e forte estímulo na construção de imaginários sociais. Esta dissertação investiga a cobertura realizada pela Rede Paranaense de Comunicação (RPC) sobre o projeto de implantação da Zona Especial Portuária (ZEP) em Pontal do Paraná entre os anos 2014 e 2020 e analisa as concepções de desenvolvimento presentes (ou ausentes) nessas matérias. As informações originárias da transmissão da RPC foram tratadas e submetidas à análise de conteúdo (AC) via leitura flutuante e análise de redes semânticas com auxílio dos softwares Open Refine para limpeza de dados e Gephi para visualização, manipulação e análise. Os resultados demonstram que a difusão jornalística e a atenção pública estiveram concentradas no projeto de construção da rodovia de acesso ao projetado novo porto privado no município, tendo sido pouco abordados os seus impactos na região.

Palavras-chave: Cobertura jornalística; Desenvolvimento sustentável; Litoral do Paraná; Zona Especial Portuária; Análise de Conteúdo.

ABSTRACT

Journalistic media are the main space for the dissemination of knowledge in society, acting as influencers in the formation of opinion and a strong stimulus in the construction of social imaginaries. This dissertation investigates the journalistic coverage carried out by Rede Paranaense de Comunicação (RPC) on the project to implement the Special Economic Port Zone (ZEP) in Pontal do Paraná between 2014 and 2020 and analyzes the development concepts present (or absent) in these news that make up the corpus of this analysis. The information originated from the RPC transmission were processed and submitted to content analysis (AC) via floating reading and the aid of softwares Open Refine for data cleaning and Gephi for visualization, manipulation and analysis of networks and graphs. The results show that journalistic diffusion and public attention were concentrated in the project for the construction of the access road to the projected new private port in the city, being given little attention its impacts on the region.

Keywords: News coverage; Sustainable development; Coast of Paraná; Special Economic Port Zone; Content analysis.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1 – ENSAIOS DE REDES ATORES-PALAVRAS	92
FIGURA 2 – GRAFO DE REDE BIMODAL ATORES E FALAS.....	105
FIGURA 3 – GRAFO DE REDE BIMODAL ATORES E FALAS REDUZIDO EM GRAU 5.....	108
FIGURA 4 – REDE DE ATORES (META)CONECTADOS PELAS FALAS VEICULADAS PELA RPC.....	109
FIGURA 5 – REDE CATEGORIAS-ATORES.....	111
FIGURA 6 – REDE DE (META)CONEXÕES DAS CATEGORIAS EXPRESSAS NAS FALAS DOS ATORES	113

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 – EMISSORAS DE TELEVISÃO QUE REALIZAM TRANSMISSÃO PARA E SOBRE O LITORAL DO PARANÁ.....	77
QUADRO 2 – CATEGORIAS QUE OPERACIONALIZAM O MAPEAMENTO PARA ANÁLISE DE CONTEÚDO COM BASE NAS DIMENSÕES DE SUSTENTABILIDADE DE SACHS	81
QUADRO 3 – DISPOSIÇÃO DO CONTEÚDO DA COLUNA “FALA” NO OPEN REFINE - RECORTE NA PLANILHA A TÍTULO ILUSTRATIVO.....	88
QUADRO 4 – REFERENCIAL DE DESAMBIGUAÇÕES.....	94
QUADRO 5 – OCORRÊNCIA DAS CATEGORIAS NAS NOTÍCIAS (UNIDADES SEMÂNTICAS = TRECHOS DE FALA)	103
QUADRO 6 – OCORRÊNCIA DAS CATEGORIAS NAS NOTÍCIAS (UNIDADES SEMÂNTICAS = PALAVRAS).....	103
QUADRO 7 – QUANTIDADE DE PALAVRAS PROFERIDAS POR CADA ATOR..	104
QUADRO 8 – REDE CATEGORIAS-ATORES-CATEGORIAS (ARESTAS) - RECORTE NA PLANILHA	112

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 – VALORES-NOTÍCIA E SUAS DEFINIÇÕES	37
TABELA 2 – VINTE NÓS COM MAIOR CENTRALIDADE DE GRAU PONDERADO DA REDE BIMODAL ATORES (AGENTE) E FALAS (PALAVRA)...	106
TABELA 3 – VINTE ARESTAS COM MAIOR PESO DA REDE BIMODAL ATORES E FALAS.....	107

LISTA DE ABREVIATURAS OU SIGLAS

3P	- Porto Pontal Paraná Importação e Exportação Ltda.
AC	- Análise de Conteúdo
APPA	- Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina
ARS	- Análise de Redes Sociais
COLIT	- Conselho Estadual de Desenvolvimento Territorial do Litoral Paranaense
DER	- Departamento de Estradas de Rodagem
DTS	- Desenvolvimento Territorial Sustentável
EIA	- Estudo de Impacto Ambiental
IAP	- Instituto Água e Terra
IBAMA	- Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IDH	- Índice de Desenvolvimento Humano
MPPR	- Ministério Público do Estado do Paraná
ODM	- Objetivos de Desenvolvimento do Milênio
ODS	- Objetivos de Desenvolvimento Sustentável
ONU	- Organização das Nações Unidas
PD	- Plano Diretor (do município de Pontal do Paraná)
PDS	- Plano de Desenvolvimento Sustentável do Litoral
PDZPO	- Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto Organizado
PF	- Polícia Federal
PIB	- Produto Interno Bruto
PNUD	- Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
RPC	- Rede Paranaense de Comunicação
RIMA	- Relatório de Impacto Ambiental
SETI	- Secretaria de Estado da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior
STJ	- Superior Tribunal de Justiça
TCPP	- Terminal de Contêineres Porto Pontal
ZDD	- Zonas de Desenvolvimento Diferenciado
ZEE	- Zoneamento Ecológico Econômico
ZEP	- Zona Especial Portuária

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	14
CAPÍTULO 1 DESENVOLVIMENTO E COMUNICAÇÃO MIDIÁTICA.....	19
1.1 MODELOS DE DESENVOLVIMENTO E O MITO DO PROGRESSO	20
1.2 COMUNICAÇÃO MIDIÁTICA	27
1.2.1 Cobertura jornalística televisiva, linguagem e imaginário coletivo.....	37
1.3 DESENVOLVIMENTO IMPULSIONADO PELO JORNALISMO	42
1.3.1 A categoria ambiental no jornalismo	47
1.4 DISCUSSÃO	55
CAPÍTULO 2 MATERIAIS E MÉTODOS	60
2.1 ZONA ESPECIAL PORTUÁRIA DE PONTAL DO PARANÁ E FAIXA DE INFRAESTRUTURA.....	60
2.2 PROCEDIMENTOS PARA REVISÃO BIBLIOGRÁFICA.....	74
2.3 CORPUS DA PESQUISA: CLIPPING DE NOTÍCIAS	76
2.4 CATEGORIAS DE ANÁLISE.....	79
2.5 PREPARO E PROCEDIMENTOS PARA ANÁLISE	84
CAPÍTULO 3 RESULTADOS: ATENÇÃO NA ESTRADA E ESQUECIMENTO DOS IMPACTOS DA ZEP.....	95
3.1 ANÁLISE DE CONTEÚDO.....	95
3.2 ANÁLISE DAS REDES SEMÂNTICAS	102
3.2.1 Análise das redes de sentido dos atores e categorias	105
3.2.2 Análise das redes de sentido dos atores e categorias	110
3.3 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS	114
CONSIDERAÇÕES FINAIS	120
REFERÊNCIAS.....	124
APÊNDICE A - MATRIZ DE DADOS (MATÉRIAS ZEP/RPC, 2014-2020) REDUZIDA (ATOR/FALA/CATEGORIAS).....	141

INTRODUÇÃO

“Tornar estranho o familiar”. Esse pode ser um bom mote para uma pesquisa, principalmente uma pesquisa que une Ciências Ambientais e Ciências Sociais Aplicadas. Questionar o habitual, o usual, o considerado como normal. Por ocasião dos 30 anos da obra *Dos Meios às Mediações* (MARTÍN-BARBERO, 2009), o sociólogo e pesquisador da comunicação Nick Couldry (2017) tomou emprestado esse pensamento de Lefebvre ao se referir à potencialidade de um mapa proposto por Jesús Martín-Barbero para o estudo do lugar estratégico que passou a ocupar a comunicação midiática na configuração dos novos modelos de sociedade.

En las palabras del gran filósofo y pensador francés, Henri Lefebvre, Martín Barbero en su libro nos ha dado un nuevo mapa para ‘hacer extraño lo familiar’ y facilitarnos su comprensión desde una nueva perspectiva. (COULDRY, 2017, p. 114).

Presença constante nos mais diversos espaços, “a mídia é, se nada mais, cotidiana” (SILVERSTONE, 2005, p. 20). Filtra e molda realidades diárias, fornecendo critérios para a produção e manutenção do *senso comum*, esse elemento do qual a própria mídia, ao mesmo tempo, depende e produz/reproduz, explora e distorce (SILVERSTONE, 2005). Daí a importância de colocar pontos de interrogação em dispositivos comunicacionais cujas agendas seguem um fluxo de mercado globalizante, que não tem como primeira preocupação conservar um vínculo entre os cidadãos ou valorizar neles (em nós) o sentimento de pertencimento a uma comunidade. Daí a importância de questionar o mercado midiático, pois

O mercado não pode criar vínculos societários, isto é, entre sujeitos, pois estes se constituem nos processos de comunicação de sentido, e o mercado opera anonimamente mediante lógicas de valor que implicam trocas puramente formais, associações e promessas evanescentes que somente engendram satisfações ou frustrações, nunca, porém, sentido. (MARTÍN-BARBERO, 2009, p. 15).

Mais do que os meios, a comunicação midiática é uma questão de mediações, diz Martín-Barbero (2009) ao identificar as articulações entre as práticas comunicativas e os movimentos sociais a partir do lugar onde a relação entre os receptores e os meios, de fato, acontece. E para além das mediações, é preciso ver a comunicação midiática em um processo de midiatização da sociedade e da cultura.

Martín-Barbero (2009) toma a televisão – essa velha mídia que se mantém no ecossistema comunicacional – por sua ação sobre a audiência, como máquina produtora de bens simbólicos. Para ele, toda comunicação é posicionada, nunca é neutra. Ao informar/relatar/comunicar um fato, do mais simples ao mais complexo, está implícita uma versão e essa versão produz uma realidade social.

Dentre as versões que mais influenciam a produção de realidades sociais está a concepção de desenvolvimento. Um modelo de desenvolvimento implica, de um lado, nos liberar de determinadas amarras e, de outro, nos amarrar a algumas convicções. As mídias informativas, em especial as jornalísticas, têm sido determinantes na produção de concepções de desenvolvimento que oscilam entre a apoteose e o caos civilizatório, transitando entre a realização existencial além da sobrevivência e a destruição e aniquilamento dos recursos naturais de sobrevivência humana sobre o planeta.

Revelar o lugar estratégico da comunicação jornalística na construção das concepções de desenvolvimento em uma região sensível socioambientalmente, o litoral do Paraná, é o desafio que assumo nesta pesquisa desenvolvida no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Territorial Sustentável (PPGDTs). Para tanto, tenho como objeto de pesquisa a cobertura feita pela Rede Paranaense de Comunicação (RPC) sobre um projeto de empreendimento de grandes impactos na região. A RPC é afiliada do Grupo Globo, o maior conglomerado de empresas da indústria de comunicação na América Latina e um dos vinte maiores do mundo, posicionado em 19º lugar no *Zenith Top Thirty Global Media Owners*, ranking que considera a receita de publicidade das empresas de mídia do mundo todo (RSF; INTERVOZES, 2017). “Com o domínio de tantos mercados, o Grupo Globo alcança sozinho uma audiência maior do que as audiências somadas do 2º, 3º, 4º e 5º maiores grupos brasileiros”, algo em torno da metade da população nacional (RSF; INTERVOZES, 2017, p. 888).

De outra parte, entre os principais projetos políticos do Governo do Estado do Paraná para o litoral está a Zona Especial Portuária (ZEP), área destinada à implementação de grandes empreendimentos no município de Pontal do Paraná, na região chamada Ponta do Poço. A proposta do Plano Diretor (PD) do município compreende um complexo industrial que prevê a ampliação e readequação de estaleiros e cais das empresas Techint e Tenenge, uma obra de dragagem, a construção de um terminal multifuncional (Melpot), a construção de uma base de

soldagem (Subsea7), a construção de termelétricas e a construção do Terminal de Contêineres Porto Pontal (PARANÁ; CDS, 2019). A este último, de cunho privado/misto, se condiciona a construção de um sistema viário e de rede elétrica, projeto denominado Faixa de Infraestrutura – ou Via Portuária, denominação usada no Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina (BRASIL, 2018) –, que inclui rodovia, canal de macrodrenagem, ferrovia, gasoduto e tubulação de água e esgoto, a serem executados, em proposta inicial, com recursos do Tesouro Estadual.

Os números que flutuam em torno da ZEP são vultosos. A previsão é de que o Terminal de Contêineres Porto Pontal (TCPP) receba R\$ 2 bilhões em investimentos da iniciativa privada (RATINHO JÚNIOR, 2019) e R\$ 369 milhões do Governo do Estado do Paraná para a construção da Faixa de Infraestrutura (PARANÁ, 2017). Quanto ao desmatamento, estima-se algo próximo de 27 milhões de metros quadrados de desmatamento e/ou alteração florestal (GARCIA; DOBIS, 2020).

Frente à dimensão dos impactos cabe perguntar o quanto a construção identitária simbólica da comunidade sobre este empreendimento desenvolvimentista depende da exposição ou explanação da mídia “como agente de significado, comunicação, participação, mobilização” (SILVERSTONE, 2005, p. 183). Como afirma Anderson (2008), comunidades são imaginadas. A convivência social, a partilha de valores, ideias, interesses e crenças, as histórias que entrelaçam biografias, amalgamadas por memórias, permitem a construção – ou o encontro – de identidades individuais e coletivas. Há uma necessidade de pertencer. Construimos ideias do que seja a comunidade a qual pertencemos, a “definimos e a compreendemos nas imagens que temos dela ou nas que nos são oferecidas” (SILVERSTONE, 2005, p. 181).

Reflexões sobre a construção de um imaginário e da construção identitária da população de Pontal do Paraná (PR), num momento em que se discute, nas esferas civis e políticas, elementos ligados a ZEP, me levaram a indagar: **quais a(s) concepção(ões) de desenvolvimento presente(s) (ou ausentes) na cobertura da RPC durante o processo de discussão da ZEP em Pontal do Paraná (PR)?** Tem-se como premissa de pesquisa que nas notícias a serem analisadas prioriza-se uma concepção de desenvolvimento economicista, com predominância de fontes oficiais e de representantes de órgãos do governo.

Para responder a questão de pesquisa e a premissa proposta, definimos os seguintes objetivos específicos: 1) investigar a cobertura realizada pela RPC durante o processo de discussão da ZEP em Pontal do Paraná (PR); 2) analisar as concepções de desenvolvimento presentes (ou ausentes) nessa cobertura jornalística; e, 3) contribuir com os debates sobre o Desenvolvimento Territorial Sustentável no litoral paranaense.

O *corpus* do trabalho é composto por 45 notícias exibidas em telejornais da emissora desde 2014, quando da primeira matéria sobre o projeto de uma nova rodovia relacionada ao complexo portuário (projeto este posteriormente denominado Faixa de Infraestrutura), até 2020. As notícias coletadas no portal Globoplay, após transcritas e processadas, foram transformadas em unidades semânticas e categorizadas com base nas dimensões de sustentabilidade propostas por Ignacy Sachs (2009). Além disso, outras categorias foram adicionadas ao conjunto de análise. A análise resultante de uma leitura flutuante (BARDIN, 2016) e dos grafos gerados a partir das redes semânticas mostrou que a ZEP e seus impactos à região foram pouco abordados pela emissora, que focou a cobertura jornalística no projeto de construção de uma rodovia que pretende ligar a principal estrada de acesso (a PR-407) a um possível novo porto privado no município.

Com base nas leituras e exercícios realizados, a dissertação está construída a partir de conceitos que consideramos centrais para o escopo desse trabalho: **desenvolvimento** (ESCOBAR, 2012; FURTADO, 1974; PORTO-GONÇALVES, 2006; SACHS, 2009; SANTOS; MENESES, 2009), **comunicação midiática** (HJARVARD, 2012; ALSINA, 2009; MARTÍN-BARBERO, 2009; MCCOMBS, 2009; BUENO, 2007; TRAQUINA, 2004; CASTELLS, 2002; SILVERSTONE, 2002; MATTELART, 1999) e **poder** (CASTELLS, 2015; BACHRACH; BARATZ, 2011; SILVERSTONE, 2002; BOBBIO et al., 1998). No capítulo 1 o leitor encontra a revisão bibliográfica sobre desenvolvimento e comunicação midiática. No capítulo 2, a problemática de estudo, a contextualização do objeto e a metodologia utilizada para realização das revisões bibliográficas e para a coleta, tratamento e análise dos dados. No capítulo 3, por fim, a apresentação e discussão dos resultados, seguido das referências e apêndices.

Aviso de antemão que essa dissertação assume a primeira pessoa do singular. Era uma vontade que surgiu no início do mestrado, na fase das disciplinas do Programa, quando a pesquisa ainda estava sendo apenas tateada. Deixei essa

vontade guardada numa gaveta, afinal – leia com voz grave – “dissertação deve ser escrita sempre em terceira pessoa”, diziam. Em busca de apagar o sujeito pesquisador em prol de uma impessoalidade ou impersonalidade, em prol de criar no enunciatário uma intimação à evidência empírica, instituiu-se (ou melhor, alguém instituiu) o uso compulsório da partícula apassivadora “se”. Até que meu orientador, quando nos preparávamos para a qualificação, alfinetou: “a gente vê um pesquisador muito mais pela trajetória, do que pelos resultados, afinal uma trajetória de superação estará incorporada para a vida acadêmica e poderá produzir muitos resultados. Como era seu projeto de entrada? Como foi sendo transformado? Relate esse caminho. Só você vai poder relatar.” Apesar dos muitos mestres que guiam o caminho científico, em geral não há um *nós* (o plural da modéstia, que denota maior polidez), muito menos a frieza de um *eles*. Há um *eu* e *meu* caminho. A ciência, sem dúvida, exige a firmeza de um sujeito determinado (nos dois sentidos). Além disso, o caminho de solitude que o uso do *eu* revela traz a vantagem de uma maior proximidade entre leitor e autor, afinal não há neutralidade na comunicação. Toda mensagem emitida é como uma fotografia para a qual o enunciador direcionou o holofote e escolheu o enquadramento.

CAPÍTULO 1 DESENVOLVIMENTO E COMUNICAÇÃO MIDIÁTICA

As revisões bibliográficas se propõem a expandir a fronteira do conhecimento: descobrir o que se sabe, como se sabe e o que ainda não se sabe sobre um tópico de estudo. Duas motivações para esse trabalho foram buscar compreender como os meios de comunicação de massa constroem subjetividades e identidades e por meio de quais mecanismos isso acontece. No entanto, apesar de apresentar a relação entre comunicação midiática e construção de identidades e imaginários, não almejei esgotar o assunto, pois analisar como a literatura demonstra os mecanismos causais dessa relação exigiria um tempo bem maior de pesquisa.

A fim de apresentar um panorama geral dos estudos para apontar as direções atuais da interface entre desenvolvimento e comunicação midiática, busquei resposta para a questão “como os telejornais tematizam e enquadram os fatos noticiosos, sobretudo os relacionados ao tema do desenvolvimento?” Realizei revisão bibliográfica para reconhecer o assunto. A busca teve início pela combinação dos termos *comunicação*, *comunicação de massa* e *modelos de desenvolvimento* (tanto no singular quanto no plural e incluí como variação o termo *concepção de desenvolvimento*). Compreendendo, após primeira revisão, a complexidade dos significados e usos dos conceitos da comunicação, em especial a complexidade do termo *comunicação de massa*, percebi a necessidade de complementar o levantamento bibliográfico sobre a relação dos *modelos de desenvolvimento* com a *comunicação midiática*, incluindo também os termos-chaves *jornalismo*, *telejornalismo* e *cobertura jornalística*, aproximando mais as leituras ao objeto de estudo desta dissertação. A leitura de estudos relevantes, selecionados por critérios de alinhamento ao tema, disponibilidade e reconhecimento científico, permitiu um mapeamento de conceitos trabalhados por autores da área e grupos de pesquisa, em especial na América Latina.

Vale citar o expressivo número de trabalhos científicos sobre a relação entre comunicação e educação ambiental retornados na busca, bem como a relação entre comunicação e turismo e – em número menor, porém ainda expressivo – a relação entre desenvolvimento e publicidade e propaganda, telenovelas e cinema. Apesar da importância e possibilidades às futuras pesquisas, esses termos compuseram critérios de exclusão dessa revisão, por se afastarem do tema da pesquisa.

Na primeira parte deste capítulo, abordo relações entre o conceito de desenvolvimento e a ideia de progresso, bem como o discurso e o contradiscurso do termo *desenvolvimento sustentável*, levando em consideração que o experimento ao qual se propõe essa pesquisa se baseia em categorias adaptadas das dimensões de sustentabilidade propostas por Sachs (2009). Na segunda parte, apresento, de forma sucinta, conceitos referentes à comunicação midiática, primordiais para as análises pretendidas nesta dissertação. Apresento também a relação entre jornalismo televisivo e desenvolvimento da sociedade a partir de estudos que mostram que essa interface inevitavelmente perpassa o conceito de cultura. Na terceira parte, uno desenvolvimento e comunicação midiática com o objetivo de apresentar os possíveis modelos de desenvolvimento que o telejornalismo pode estimular, considerando as problemáticas no fazer dessa atividade. A discussão do capítulo se dá sobre as oportunidades de reinvenção desse fazer no âmbito de um jornalismo voltado à melhoria de vida como um todo por meio da melhor gestão dos recursos do planeta.

1.1 MODELOS DE DESENVOLVIMENTO E O MITO DO PROGRESSO

As concepções sobre o termo variam, mas a ideia mais elementar acerca de *desenvolvimento* de sociedades e nações, em geral, remete a *progresso*, “entendido como assimilação das novas formas de vida possibilitadas por um nível mais alto de acumulação” (FURTADO, 2000, p. 27). Essa ideologia – de bases discursivas, em perspectiva utilitarista – vigorou de forma quase unânime desde a revolução científica, iniciada no século 16, até a modernidade industrial, quando atingiu seu auge. Teve influência inclusive da teoria darwiniana (1859), cuja concepção é a de um movimento na direção de uma forma sempre mais perfeita do indivíduo e da espécie, que fortaleceu o termo desenvolvimento como sinônimo de evolução (MEDEIROS, 2017).

A relação entre desenvolvimento e progresso tem origem em três correntes do pensamento europeu: 1) “Iluminismo, que concebe a história como uma marcha progressiva para o racional”; 2) a “ideia de *acumulação* de riqueza, na qual está implícita a opção de um futuro que encerra uma promessa de melhor bem-estar”; e, 3) a ideia de que “a expansão geográfica da influência europeia significa para os demais povos da Terra, implicitamente considerados ‘retardados’, o acesso a uma forma superior de civilização” (FURTADO, 2000, p. 9). Uma relação que se constrói, portanto, sobre a tríade civilização/modernidade/colonialidade.

A colonialidade é firmada em valores e interesses das sociedades capitalistas industrializadas e opera nos domínios da vida social, nos âmbitos subjetivos e intersubjetivos, por meio de instrumentos de coerção, com o objetivo de reproduzir e perpetuar as relações de dominação (QUIJANO, 2005). Nesse conceito, desenvolvimento associa-se diretamente à modernidade e a um projeto de civilização predominantemente de “cima para baixo” ou, em outras palavras, dos países do Norte para os países do Sul (PORTO-GONÇALVES, 2006; MACHADO, 2005).

“Modernizar-se é, sempre, expandir uma determinada ideia de progresso e, com ela, de colonização dos povos e regiões que são diferentes” (PORTO-GONÇALVES, 2006, p. 65). No pós Segunda Guerra Mundial, o discurso do desenvolvimento, produzido sob condições de desigualdade de poder, no curso da evolução e do progresso, passa a ser utilizado como ferramenta de colonização pelo Ocidente próspero, como “poderoso instrumento de normalização do mundo” (ESCOBAR, 2012, p. 26, tradução minha). Frente a este projeto, ciência e tecnologia assumem o papel de bússolas do desenvolvimento. Somente algumas formas de conhecimento seriam consideradas apropriadas aos planos de desenvolvimento: as especializadas ou acadêmicas (ou que poderiam ser chamadas hoje de “*lattelizadas*”). Os saberes tradicionais das mais diversas comunidades, além de tidos como não pertinentes, passaram a ser considerados como obstáculos ao desenvolvimento (ESCOBAR, 2012; SANTOS; MENESES, 2009).

A promessa era a de reorientar a trajetória dos países subdesenvolvidos no sentido de colocá-los nos trilhos do caminho do desenvolvimento (MACHADO, 2005). Nesse sentido, “o discurso do desenvolvimento emergiu, funcionando como instrumento de mediação das relações de poder e dominação, historicamente estabelecidas, entre as nações industrializadas e aquelas de economias primárias” (MACHADO, 2005, p. 16), um mecanismo de hierarquização e domínio cultural. As Nações Unidas e suas agências especializadas atuaram na produção e difusão “de estratégias discursivas que reforçavam a necessidade de intensificar o ritmo do crescimento econômico como instrumento indispensável na conquista da melhoria das condições sociais nos países do Terceiro Mundo” (MACHADO, 2005, p. 29).

Para Adam Smith (1723-1790), David Ricardo (1772-1823), John Stuart Mill (1806-1873) e Joseph Alois Schumpeter (1883-1950), autores clássicos da teoria do crescimento econômico, o foco no investimento econômico seria mesmo uma peça-chave para impulsionar o desenvolvimento (FURTADO, 1974). Tal “mito do progresso”

(FURTADO, 1974), ordinariamente relacionado, num contexto econômico-social de uma nação, aos fatores de produção da livre atuação do mercado, distribuição de renda e Produto Interno Bruto (PIB), ainda influencia os rumos das sociedades modernas, apesar de ter sofrido um abalo após alguns acontecimentos do século XX (como, por exemplo, regimes totalitários, genocídios, utilização de armas de destruição em massa e o próprio reconhecimento da crise ambiental), que

fizeram com que tal ideia-força fosse abalada e intensamente contestada, especialmente no campo acadêmico. A certeza de que a humanidade caminha linearmente e inexoravelmente rumo a uma melhoria no seu padrão de existência deixou de ser a quase unanimidade que era antes das duas grandes guerras. As imagens de destruição e sofrimento criaram no imaginário coletivo uma aura pessimista. Passou-se a entender que o progresso material e os avanços científico-tecnológicos têm um preço (que pode vir a ser tão caro como o próprio desaparecimento da espécie humana da Terra). Começou a se desenhar o que ficou conhecido como “a crise da modernidade”, que inclui em seu seio a crise ambiental em todas as suas nuances. (MEDEIROS, 2017, p. 25-26).

Concentrado em objetivos abstratos, o modelo de desenvolvimento economicista é apontado como responsável pelo inevitável colapso do sistema econômico mundial e uma forma de “desviar as atenções da tarefa básica de identificação das necessidades fundamentais da coletividade e das possibilidades que abre ao homem o avanço da ciência” (FURTADO, 1974, p. 75-76). Ainda assim, uma busca simples pelo significado de desenvolvimento em dicionários levanta hoje as palavras “crescimento, expansão, adiantamento” (CAMBRIDGE, 2021; MICHAELIS, 2021), perpetuando o “mito do progresso” que, moldado a partir de um conjunto de processos históricos, ao longo do tempo vem interferindo na forma como entendemos e lidamos com o meio ambiente (MEDEIROS, 2017).

Teríamos na contemporaneidade o uso corrente de três sentidos distintos para desenvolvimento, sendo os dois primeiros mais usuais e facilmente perceptíveis e o terceiro perceptível apenas graças ao discurso ideológico: 1) com prevalência da ideia de evolução de um sistema social de produção, quando este se torna eficaz em razão da acumulação e do progresso tecnológico; 2) relacionado ao grau de satisfação das necessidades humanas (com pontos de análise objetivos e subjetivos); e, 3) relacionado à “consecução de objetivos a que almejam grupos dominantes de uma sociedade e que competem na utilização de recursos escassos” (FURTADO, 2000, p. 22). Este último sentido seria o mais ambíguo dos três, “pois aquilo a que aspira um grupo social pode parecer para outros simples desperdício de recursos” (FURTADO,

2000, p. 22). O primeiro sentido, “comumente apresentado como indicador principal do desenvolvimento, não é condição suficiente para que sejam mais bem satisfeitas as necessidades elementares da população” (FURTADO, 2000, p. 22). Pelo contrário, “tem-se mesmo observado a degradação das condições de vida de uma massa populacional como consequência da introdução de técnicas mais sofisticadas” (FURTADO, 2000, p. 22).

A corrente economicista do capitalismo não contabilizou os custos ecológicos para a manutenção da produção ilimitada, em ritmo desenfreado, portanto não previu o colapso dos recursos da natureza. “A crise ambiental colocou a descoberto a insustentabilidade ecológica da racionalidade econômica” (LEFF, 2006, p. 226) e tornou necessária uma conversa dos líderes dos principais países do mundo sobre a questão, com o objetivo de construir parâmetros e definir limites ao uso irracional dos recursos planetários.

Na esteira da Conferência de Estocolmo (1972), ponderações sobre as experiências autoritárias na América Latina e o resultante descompasso entre crescimento econômico e equidade na distribuição de renda – nos passos reflexivos da teoria da sociedade de risco (BECK, 2011) – tornam patente que as políticas de desenvolvimento devem ser estruturadas por valores que não apenas os da dinâmica econômica. Percebeu-se que mesmo nos países ditos “desenvolvidos”, o crescimento – em sua proposta mais simplória, puramente econômica – trazia problemas que dificultavam a sustentação do conceito de progresso (CARDOSO, 1995).

[...] o crescimento da economia passa a ser entendido como elemento de um processo maior, e os resultados que produz não se traduzem automaticamente em benefícios na área ambiental ou social. Aliás, a reflexão sobre o problema ecológico é um dos fatores que desfez a simplicidade da hipótese original. (CARDOSO, 1995, p. 150).

Em relação a indicadores, após muitas reflexões sobre o modelo de desenvolvimento mundial desejado e mais adequado ao bem-estar e ao zelo pelos direitos da humanidade, chegou-se a uma medida de avaliação denominada Índice de Desenvolvimento Humano (IDH). O IDH, criado em 1993 pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) a partir do trabalho do economista Mahbub Ul Haq com a colaboração de Amartya Sen (que viria a ser, cinco anos depois, Prêmio Nobel de Economia), passou a ser utilizado no relatório anual da Organização das Nações Unidas (ONU) e é amplamente consultado para definições de políticas

públicas no Brasil. É um marco por incorporar indicadores como educação e longevidade, ao invés de medir o desenvolvimento de um país apenas pelo seu progresso econômico identificável pelo PIB e renda per capita. Baseado em indicadores passíveis de comparação pela maior parte dos países do mundo, "pretende ser uma medida geral e sintética que, apesar de ampliar a perspectiva sobre o desenvolvimento humano, não abrange nem esgota todos os aspectos de desenvolvimento" (PNUD, 2002).

Outro nome que se destaca no pensamento sobre modelos de desenvolvimento na contemporaneidade é o do ecossocioeconomista Ignacy Sachs (2009). Sua concepção de desenvolvimento combina crescimento econômico, aumento igualitário do bem-estar social e preservação ambiental. Assim, o substantivo *desenvolvimento* só faz sentido se junto com o adjetivo *sustentável*. Derivado do termo *ecodesenvolvimento*¹, o conceito de desenvolvimento sustentável foi apresentado na Assembleia Geral das Nações Unidas em 1979 e ganhou relevância em 1987, quando da elaboração do documento Nosso Futuro Comum (ou Relatório Brundtland). A ideia principal do conceito está enraizada na noção de ecologia, uma vez que sugere que os ciclos dos recursos sejam respeitados a fim de que não sejam esgotados, preservando o direito da geração atual e das futuras de satisfazerem suas próprias necessidades.

Um movimento mais recente inspirado no modelo de desenvolvimento sustentável é o proposto pela ONU em 2015. Na esteira dos Objetivos de Desenvolvimento do Milênio (ODM), trata-se de um plano de ação pautado por 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS). Em tese, um esforço coletivo dos 193 países membros da ONU para combater a pobreza extrema, para isso integrando e equilibrando três dimensões essenciais do desenvolvimento sustentável: econômica, social e ambiental (BRASIL, 2017). Um roteiro para articulação e formulação de políticas globais, com vistas a Agenda 2030. Apesar de apresentar muitos avanços em comparação aos ODM, essa tentativa bem intencionada de

¹ Introduzido, na década de 1970 por Maurice Strong, então Secretário Geral da Conferência das Nações Unidas sobre o Ambiente Humano (Conferência de Estocolmo), que defendia que cada nação do Sul podia viver sua própria modernidade, desenvolvendo-se sem perder a originalidade. Surgido da percepção da escassez, o termo representou, após a Conferência de Estocolmo, uma alternativa ao embate entre as reivindicações desenvolvimentistas dos países do terceiro mundo e a ideia de "crescimento zero", este uma proposta dos países do Norte aos países do Sul, popularizada pelo Relatório do Clube de Roma (MEADOWS et al., 1972).

aplicação desse modelo de desenvolvimento é criticada por alguns especialistas, entre outras questões, por se mostrar puramente retórica, dado que “suas metas e objetivos substantivos vêm de acordos, cúpulas e conferências internacionais estabelecidos anos atrás e sistematicamente violados” (GIL, 2017/2018); por apresentarem incoerências técnicas (como problemas sérios na viabilidade de indicadores aprovados); por não tocarem no essencial do processo de acumulação de capital; por não oferecerem mecanismos para interferir e reduzir o complexo militar global e as ações dos grupos armados que promovem genocídios; e, por não reconhecerem que o crescimento econômico tem sido o principal vetor da degradação ambiental (CORTEZ, 2020; EASTERLY, 2015; GIL, 2017/2018).

No âmbito do capitalismo, modo de produção que há décadas define as relações da humanidade com a natureza sob o prisma da racionalidade econômica, questiono: se o modelo econômico capitalista necessita se expandir infinitamente para acumular ilimitadamente e, para tanto, conduz à implacável destruição dos recursos naturais e à gradativa redução da qualidade de vida de grande parte da população mundial, como chegarmos à sustentabilidade? Há alguma solução para alcançarmos a sustentabilidade dentro desse modelo economicista?

Só se superará o capitalismo – a supor que ele seja superável -, quando não for mais concebível destruir habitats por dinheiro, quando a acumulação de excedente deixar de ser um fim em si mesmo e passar a ser uma variável dependente das possibilidades da biosfera; quando esta for concebida como um sujeito de direito ou, se se preferir, recusar esse estatuto, como um limite físico intransponível, sob pena de colapso. (MARQUES, 2015, p. 52).

A riqueza das nações está mesmo no acúmulo irrefreável de coisas numa prateleira e no crescimento supostamente infinito – porque com antolhos – de uma carteira financeira? O comparativo entre a economia da China e da Tunísia entre 1970 e 2010 ilustra e pode contribuir para responder parcialmente a essa questão. Em 1970, enquanto na China a expectativa de vida para as mulheres era de 63 anos, na Tunísia era de 55 anos. Já em 2010, as linhas desse gráfico se cruzaram: apesar de a China ser a economia que mais cresce no mundo há cinco décadas (um crescimento anual de 8%), a expectativa de vida para as mulheres era de 75 anos enquanto na Tunísia (com um crescimento anual de 3%), de 76 anos. Em dados educacionais, enquanto em 1970 apenas 52% das crianças tunisianas estavam matriculadas nas escolas, em 2010 a taxa de matrícula bruta foi de 78%, consideravelmente acima dos 68% da

China (PNUD, 2010, p. 49). Exemplos como esses, que comprovam a inexistência de correlação entre o crescimento econômico (PIB) dos países e a melhoria na esperança de vida, nos padrões de desenvolvimento humano, são abundantes no Relatório do PNUD 2010.

A desconstrução do paradigma econômico da modernidade é premente, tanto quanto a construção de uma racionalidade produtiva fundada nos limites das leis da natureza, nas potencialidades ecológicas e na criatividade humana (LEFF, 2009). Uma racionalidade ambiental engloba uma mentalidade inteligível e aberta às percepções do campo do subjetivo, motivada pela e para a criação de novos sentidos para a existência, sentidos que carreguem a premissa da valorização de multiculturalidades. Raciocinar ambientalmente é inventar um novo futuro; não pela recusa da ciência, mas por meio da fusão dos saberes tradicionais e do conhecimento moderno (LEFF, 2011).

Com a proposta de compatibilidade – em especial, de recursos – entre o homem de hoje e o homem de amanhã (MARQUES, 2015), o termo *desenvolvimento sustentável* é alvo de uma tensão teórica justamente por haver uma possível inconsistência em sua concepção, uma fragilidade que o colocaria no leque dos ideários ou mitos, no leque dos discursos retóricos (RODRIGUES, 1998; REDCLIF, 2006). Se configurado apenas numa “versão verde” do desenvolvimento econômico, na qual o meio ambiente é reduzido a um bem, matéria-prima da estratégia neoliberal de expansão global da mercantilização da natureza, num discurso diluído, deturpado, vulgarizado, não se alcançará seu intento de melhoria da qualidade de vida da população e de preservação da natureza via democracia participativa (LEFF, 2009).

Na visão de desenvolvimento como liberdade, que se distancia muito do “mito do progresso” e da imposição de uma modernidade tecnológica, para que as pessoas possam se realizar individualmente dentro de valores e padrões de vida considerados contemporaneamente bons e adequados, é necessário revisitar padrões culturais e locais, fugir da homogeneização globalizante e valorizar características regionais e locais (SEN, 2010). Coloca-se como vital nesse processo o papel da mídia e de outros meios de comunicação, com relevo à democracia e à erradicação de injustiças. Somente bem informadas as pessoas são capazes de contribuir para tal e nisso entra o ecossistema comunicativo da sociedade – considerando-o um sistema de mídias em bom funcionamento, fomentado pela liberdade de expressão, liberdade de imprensa e pela livre circulação de informações – como formador de valores e de

opinião pública (SEN, 2010). Na seção a seguir, abordo questões relacionadas à comunicação midiática, com destaque para o telejornalismo.

1.2 COMUNICAÇÃO MIDIÁTICA

O estudo da comunicação – prática ou processo complexo que recobre uma multiplicidade de sentidos (MATTELART, 1999) – exige visão sistêmica. O conceito de *ecossistema comunicacional* (MARTÍN-BARBERO, 2009; COLFERAI, 2014; SOARES, 2017), em construção, é um campo no qual os processos comunicativos são entendidos a partir da complexidade de cada elemento e da relação entre eles, interações amplificadas pela tecnologia que dão vida às práticas comunicativas (MONTEIRO, 2015).

Para entender as relações no Ecosistema Comunicacional pelas perspectivas tecnológica, social e cultural é necessário observar as interconexões entre as diferentes partes e perceber o todo, destacando a participação dos sujeitos e os elementos midiáticos. É fundamental identificar as relações entre jornalistas na produção das notícias, os usuários mais participativos no processo, a sociedade permeada pelas tecnologias, globalizada e vivendo a pós-modernidade, a atuação das mídias tradicionais (jornal, rádio e TV), as interações constantes nas redes sociais, a tensão do meio de comunicação como empresa no sistema econômico e fiscalizador do sistema político, as capacidades das tecnologias para produção e disponibilização, a infraestrutura tecnológica das instituições públicas e privadas e o ciberespaço como ambiente. (ALVES, 2017, p. 59).

A ausência de definições consensuais na área da Comunicação gera um “rocambole teórico” (BASTOS, 2012, p. 53). São conceitos que se misturam, muitas vezes referindo-se a um mesmo conjunto de fenômenos, aplicados por vezes erroneamente como sinônimos, o que torna ainda mais difícil e nebuloso o entendimento da comunicação enquanto grande área de estudo e também enquanto prática e processo, não somente por parte dos consumidores das mídias, mas também por parte dos pesquisadores. *Fato, notícia, informação, media, medium, mídia, midiatização, mediação, meio, imprensa, jornalismo etc.*, são muitos os elementos que compõem o amplo campo da Comunicação. Ter claras suas definições – ou se aproximar o máximo possível delas – é tarefa primária para uma pesquisa na área.

Um *fato*, matéria-prima da notícia, pode ser entendido como um fragmento da realidade, uma unidade determinada e interpretada dentro de um contexto, passível

de ser textualizada e comunicada (ALSINA, 2009). *Notícia* é entendida, num sentido estrito, como qualquer fato percebido e que os *meios* (veículos cuja função é noticiar o desconhecido, fiscalizar para manutenção da democracia e oferecer entretenimento), “de maneira geral, ou um deles em particular, interpretam como tendo suficiente interesse informativo para ser publicado” (ALSINA, 2009, p. 304). *Notícia* é uma “representação social da realidade cotidiana, gerada institucionalmente”, é uma produção do discurso (ALSINA, 2009, p. 14-15). *Reportagem* e *matéria jornalística* são produtos resultantes da apuração da notícia. *Informação* “se refere a cada uma das versões jornalísticas que foram publicadas de um fato considerado como sendo notícia” (ALSINA, 2009, p. 304). Alsina (2009, p. 304) ressalta que não é possível encontrar na informação “fatos brutos ou em estado puro, coisa que ingenuamente e como uma armadilha proclama a retórica da objetividade, mas uma determinada percepção e uma interpretação da realidade”.

No contexto midiático, a comunicação é elemento estruturante e mediador das relações humanas e sociais, da dinâmica social. Ferramental dessa dinâmica, a *linguagem*, restrita à ideia bakhtiniana (2010), é atividade sociointeracional. *Mídia*, por sua vez, é um termo de múltiplas aplicações possíveis, entre elas a de nomear “toda estrutura de difusão de informações, notícias, mensagens e entretenimento que estabelece um canal intermediário de comunicação não pessoal, de comunicação de massa, utilizando-se de vários meios” (MICHAELIS, 2021), como jornais, revistas, rádio, televisão, cinema, outdoors, telefone, internet etc. O conceito de *medium* (singular de *media*) também “traz um excesso de definições que impossibilita qualquer sentido unificado” (BASTOS, 2012, p. 53), mas que, a fim de facilitar a leitura dessa dissertação, emprega-se aqui ao leque dos meios de comunicação social, os “*mass media* que compreendem imprensa, rádio, televisão e novas mídias” (BASTOS, 2012, p. 59).

Conceito-chave para compreender a influência da mídia na cultura e na sociedade é o de *midiatização*. O termo foi usado pela primeira vez em 1986, relacionado à cobertura jornalística da vida política, referindo-se a um processo pelo qual “um sistema político é, em alto grau, influenciado pelas e ajustado às demandas dos meios de comunicação de massa em sua cobertura da política” (ASP, 1986, p. 359, apud HJARVARD, 2012, p. 55). No entanto, anos antes, em 1978, o sociólogo norueguês Gudmund Hernes cunhou a expressão “sociedade sacudida pela mídia”, expressão esta que se relaciona em alguma medida à concepção de midiatização

(HJARVARD, 2012, p. 55). Desde então, o termo *mediatização* tem sido utilizado em contextos diversos. A teoria da *mediatização* está em consonância com a *teoria do meio* – ou *ecologia dos meios de comunicação* (Ong, 1982; McLuhan, 1964; Meyrowitz, 1986, apud HJARVARD, 2012) – “no que diz respeito à observação das diferentes formatações de cada meio de comunicação e dos impactos sobre as relações interpessoais às quais dá origem” (HJARVARD, 2012, p. 60). A tendência é o conceito de *mediatização* ser aplicado

a uma perspectiva institucional à mídia e sua interação com a cultura e a sociedade. Isso significa que aplica-se um conjunto de conceitos sociológicos, o que torna possível especificar os elementos que compõem a lógica da mídia e analisar melhor a relação entre os meios de comunicação e outras esferas sociais (instituições). (HJARVARD, 2012, p. 60).

O conceito pode ser aplicado também para “caracterizar uma determinada fase ou situação do desenvolvimento global da sociedade e da cultura no qual os meios de comunicação exercem uma influência particularmente predominante em outras instituições sociais” (HJARVARD, 2012, p. 61), e é deste uso que a presente dissertação se aproxima.

Por *mediatização* da sociedade, entendemos o processo pelo qual a sociedade, em um grau cada vez maior, está submetida a ou torna-se dependente da mídia e de sua lógica. Esse processo é caracterizado por uma dualidade em que os meios de comunicação passaram a estar integrados às operações de outras instituições sociais ao mesmo tempo em que também adquiriram o status de instituições sociais em pleno direito. Como consequência, a interação social – dentro das respectivas instituições, entre instituições e na sociedade em geral – acontece através dos meios de comunicação. O termo *lógica da mídia* refere-se ao *modus operandi* institucional, estético e tecnológico dos meios, incluindo as maneiras pelas quais eles distribuem recursos materiais e simbólicos e funcionam com a ajuda de regras formais e informais. (HJARVARD, 2012, p. 64-65).

Por sua vez, o conceito de *mediação* – que remete a processos midiáticos envolvendo produtores, produtos e, especialmente, receptores (MARTÍN-BARBERO, 2009) – é de bastante relevância também no contexto da pesquisa em comunicação na América Latina. A diferença entre os conceitos de *mediatização* e *mediação* adotada por Hjarvard (2012, p. 66) está na descrição que este faz do “ato concreto da comunicação através de um meio em um contexto social específico”, enquanto aquele se refere “a um processo mais a longo prazo, segundo o qual as instituições sociais e culturais e os modos de interação são alterados como consequência do crescimento da influência dos meios de comunicação”. Em outras palavras, *mediações* seriam

“processos estruturantes que provêm de diversas fontes, incidindo nos processos de comunicação e formando as interações comunicativas dos atores sociais” (OROZCO, 2006, p. 88).

O objeto das mediações é a circulação social dos signos na cultura (BASTOS, 2012, p. 65). Desse modo, a telenovela, por exemplo, “não aconteceria no significado textual do roteiro filmado, mas na circulação social de boatos e comentários, no bate-papo diário entre vizinhos”, num “diálogo mudo e dialético por meio de táticas de apropriação, interpretação e resistência” (BASTOS, 2012, p. 64).

O *jornalismo* dentro desse amplo sistema comunicacional é entendido como uma atividade socialmente reconhecida e compartilhada (ALSINA, 2009). Pode ser definido como a prática que apresenta o que acontece no mundo todos os dias (TRAQUINA, 2004). Há uma relação entre o jornalista e seus destinatários, estipulada como um “contrato pragmático fiduciário social e historicamente definido”, que faz com que os jornalistas tenham a “incumbência de recopilar os acontecimentos e os temas importantes e dar-lhes sentido” (ALSINA, 2009, p. 47).

É preciso definir também *meios de comunicação de massa*, tecnologias que expandem a comunicação em grande alcance de transmissão, responsáveis pela condução a uma cultura de massa, criticada pela Escola de Frankfurt. “O conceito de cultura de massa, originário da sociedade de massa, foi uma expressão direta do sistema de mídia resultante do controle da nova tecnologia de comunicação eletrônica exercido por governos e oligopólios empresariais” (CASTELLS, 2002, p. 416-417). Nesse sistema de circulação de informação, há uma vasta rede de distribuição de notícias, superposta às formas de cultura local, de crenças e de saberes locais, que cria amplas regiões homogêneas de conhecimento comum, global, ou seja, um hibridismo ou uma miscigenação cultural (COLOMBO, 1983; GARCÍA CANCLINI, 1997 e 1999). Por outro lado, a comunicação de massa pode ser definida também como “uma transação entre um único membro da audiência e uma mensagem da mídia, uma transação na qual as diferenças individuais podem ser enormes” (MCCOMBS, 2009, p. 88), levando-se em consideração que nesse caso “os emissores geralmente mantêm o controle sobre o conteúdo da mensagem, mas têm muito pouca influência sobre como o receptor faz uso dela” (HJARVARD, 2012, p. 59). Essa perspectiva permite a reflexão sobre efeitos que resultam num grande número de experiências pessoais, não idênticas na comparação entre experiências pessoais

de sujeitos diversos, tendo em vista que “a mente do público não é uma tábula rasa esperando para ser inscrita pelos *mass media*” (MCCOMBS, 2009, p. 34).

O sistema de mídia de massa completou a maioria das características sugeridas por McLuhan no início dos anos 60: era a Galáxia de McLuhan. Entretanto, o fato de a audiência não ser objeto passivo, mas sujeito interativo, abriu o caminho para sua diferenciação e subsequente transformação da mídia que, de comunicação de massa, passou à segmentação, adequação ao público e individualização, a partir do momento em que a tecnologia, empresas e instituições permitiram essas iniciativas. (CASTELLS, 2002, p. 422).

“Não se pesquisa academicamente o jornalismo sem correlacionar esta prática com a cultura envolvente e suas transformações por efeito das novas tecnologias da comunicação e da informação” (SODRÉ, 2014, p. 125). São vários os paradigmas do ecossistema comunicacional, incluindo a comunicação de massa, alterados pelo advento da internet no âmbito de uma cultura cada vez mais digital. No caso do jornalismo, as mudanças sociais e culturais são evidentes e se apresentam “na maior participação de todos os sujeitos no processo” e no “desenvolvimento de um ambiente de convivência entre os diferentes suportes, onde a internet atua apenas como mais um elemento” (ALVES, 2017, p. 58). Apesar de considerar a transição da comunicação de massa para a intercomunicação individual como a transformação mais significativa da internet, Castells (2002) não descarta o papel fundamental das mídias de massa na formação de consciência coletiva.

O processo da comunicação pode ser caracterizado como uma atividade socialmente legitimada para gerar *construções sociais da realidade* (BERGER; LUCKMANN, 2004) publicamente relevantes e os jornalistas (atores do amplo sistema da comunicação) “têm um papel socialmente legitimado e institucionalizado” nessa construção (ALSINA, 2009, p. 47). Até meados da década de 1980, sendo a maior parte do mundo dominada pela televisão governamental, “a audiência era considerada em geral homogênea, ou possível de ser homogeneizada” (CASTELLS, 2002, p. 416). Na contemporaneidade, não deixando de levar em conta o *horizonte de expectativas*, ou seja, “o quadro geral de compreensão que condiciona a leitura” (JAUSS, 1978, apud JOUVE, 2002, p. 27) e a influência da interação dos consumidores da comunicação midiática entre si e/ou com outras mídias, entende-se que “a construção social da realidade por parte da mídia é um processo de produção, circulação e reconhecimento” (ALSINA, 2009, p. 47). Nesse sentido, a pesquisa que visa entender

os fenômenos comunicacionais leva a compreender, em parte, a vida na contemporaneidade.

A contribuição da pesquisa em Comunicação está em construir saberes que ajudam a entender as relações sociais, as relações humanas – não apenas de uma maneira sociológica, antropológica, ou psicológica – mas a partir do entendimento dos processos de produção de sentido, da articulação de conhecimentos nos espaços midiáticos e também não midiáticos. (BARROS, 2011, p. 12).

“Sempre que olhamos para a vida, olhamos para redes”, já dizia Capra (1996, p. 67) para falar da “teia da vida” em um ecossistema biológico mas também social. Num mundo onde tudo e todos podem ser acessados, num fluxo de comunicação digital e global, a criação e circulação de sentidos se potencializou. As redes sociais digitais e os dispositivos móveis de comunicação constituem hoje a “teia da vida”.

As funções e os processos dominantes na era da informação estão cada vez mais organizados em redes. Redes constituem a nova morfologia social de nossas sociedades e a difusão da lógica de redes modifica de forma substancial a operação e os resultados dos processos produtivos e de experiência, poder e cultura. (CASTELLS, 1999, p. 565).

A busca por entender as relações sociais e a interação permitida pela circulação de sentidos e representações do mundo esbarra no conceito de empoderamento que “é tanto um atributo quanto um processo pelo qual indivíduos e grupos obtêm autonomia e protagonismo, vale dizer, poder e controle sobre suas próprias biografias e narrativas” (HOROCHOVSKI; SIRINO, 2016, p. 251). A palavra *poder*, no significado mais geral, referida tanto a indivíduos quanto a coletivos, “designa a capacidade ou a possibilidade de agir, de produzir efeitos” (BOBBIO et al., 1998, p. 933). Em caráter relacional, na interface homem e sociedade, o conceito de poder transita entre “a capacidade geral de agir, até a capacidade do homem em determinar o comportamento do homem: Poder do homem sobre o homem” (BOBBIO et al., 1998, p. 933).

Como fenômeno social, o Poder é portanto uma relação entre os homens, devendo acrescentar-se que se trata de uma relação triádica. Para definir um certo Poder, não basta especificar a pessoa ou o grupo que o detém e a pessoa ou o grupo que a ele está sujeito: ocorre determinar também a esfera de atividade à qual o Poder se refere ou a esfera do Poder. A mesma pessoa ou o mesmo grupo pode ser submetido a vários tipos de Poder relacionados com diversos campos. [...] A esfera do Poder pode ser mais ou menos ampla e delimitada mais ou menos claramente. (BOBBIO et al., 1998, p. 934).

A *mídia jornalística* – instituição legitimada pela sociedade com a ambígua finalidade de serviço de informação a serviço da cidadania e de empresa numa lógica de economia liberal (CHARAUDEAU, 2006) – relaciona-se a uma categoria de poder potencial, ou seja, que contém uma possibilidade de estimular uma ação. Não à toa, a imprensa tradicional, que reivindica o papel de intérprete privilegiado da realidade, é tida como um Quarto Poder², ao lado dos três outros Poderes (ALBUQUERQUE, 2000, p. 31; FONSECA, 2004, p. 14). Medeiros e Lemos (2020) afirmam que “o jornalismo na contemporaneidade vai além de ser apenas um Quarto Poder, pois a própria compreensão do que é ‘poder’ se tornou mais complexa”. O jornalismo não lida apenas com as estruturas do poder político institucional, mas também com o mercado e a sociedade civil, assumindo assim – ou devendo assumir – os papéis de fiscalizador dos outros poderes e de representar simbolicamente

um delicado tecido em que as tensões das microestruturas de poder e estruturas intermediárias de decisão procuram de alguma forma fazer valer seus interesses, suas competências e ideologias, sobretudo sua visão de mundo, frente à macroestrutura – essa sim representada pelos três poderes e pelas forças econômicas. (MEDINA, 2006, p. 30, apud MEDEIROS; LEMOS, 2020, p. 152).

No Brasil, são poucos os jornais independentes, econômica e politicamente. A dependência dos meios de comunicação privados em relação aos governos se dá via anúncios/patrocínios. “O dinheiro público é o maior anunciante da mídia, da pequena à maior, inclusive dos jornais do interior. A verba pública é uma parte considerável da receita dessas emissoras” (EUGÊNIO, 2021). Há um conflito entre forças positivas (ideológicas, com o jornalismo permitindo a participação do cidadão na sociedade e sendo guardião da democracia) e forças negativas (notícias no papel de mercadoria que alimentam empresas altamente lucrativas) (TRAQUINA, 2004). Uma tensão que se mostra também na forma como a televisão trata os telespectadores: como consumidores, não como cidadãos (PENA, 2008). Sobre essa tensão economia *versus* ideologia, a notícia – elemento pertencente ao jogo do poder político – pode ser entendida ainda como a informação transformada em mercadoria

² Fala-se informalmente num Quinto Poder, formado por protagonistas das redes sociais digitais online. Pela lógica dos interesses, “integralmente presentes no enorme poder que a mídia como um poder de fato possui em escala global”, a mídia pode representar, de fato, não o quarto nem o quinto, mas o “primeiro poder”, dada a capacidade de influenciar a agenda política simultaneamente à atuação vigorosa enquanto empresas (conglomerados) capitalistas – sendo a notícia uma mercadoria” (FONSECA, 2004, p. 23).

(MARCONDES FILHO, 2009). Daí a importância de a sociedade compreender que “o poder dos fluxos é mais importante do que os fluxos do poder. A presença na rede ou a ausência dela e a dinâmica de cada rede em relação às outras são fontes cruciais de dominação e transformação de nossa sociedade” (CASTELLS, 1999, p. 565). Como ponto de partida dessa compreensão, está a ciência e o entendimento dos processos dominantes (CASTELLS, 1999).

Definidos e expostos os conceitos bases desse trabalho (com exceção de *cultura*, que abordo em seção mais apropriada desse capítulo), exponho as funções básicas da comunicação midiática e do jornalismo. Hall (2010) compila três funções básicas da mídia: 1) fornecer discursos a partir dos quais se dá a construção da realidade; 2) refletir e se ver refletida nas infinitas variedades dos modos de classificar e ordenar a vida em sociedade, pluralidade que se oferece como “representações coletivas”; e, 3) organizar, estruturar e juntar o que tem sido representado e classificado seletivamente.

Esta é a primeira das grandes funções culturais dos meios modernos de comunicação: o fornecimento e a construção seletiva do conhecimento social, do imaginário social através do qual percebemos os ‘mundos’, as ‘realidades vivenciadas’ dos outros e reconstruímos imaginariamente suas vidas e as nossas em um ‘mundo global’, inteligível, em uma ‘totalidade vivenciada’. [...] A segunda função dos meios de comunicação modernos é refletir e se refletir sobre essa pluralidade; fornecer um inventário constante dos léxicos, estilos de vida e ideologias que são objetivados ali. [...] A terceira função da mídia [...] é organizar, orquestrar e unir o que foi classificado seletivamente. (HALL, 2010, p. 245-247, tradução minha³).

Como funções sociais específicas do jornalismo, é possível elencar: contribuir ou fortalecer a democracia, informar com responsabilidade, formar a opinião pública, investigar e estimular o engajamento, mobilizar a participação cívica na vida pública (BUCCI, 2000; REGINATTO, 2016).

³ “Esta es la primera de las grandes funciones culturales de los medios modernos de comunicación: el suministro y construcción selectiva del conocimiento social, de la imaginaria social por cuyo medio percibimos los ‘mundos’, las ‘realidades vividas’ de los otros y reconstruimos imaginariamente sus vidas y las nuestras en un ‘mundo global’ inteligible, en una ‘totalidad vivida’. [...] La segunda función de los modernos medios de comunicación es la de reflejar y reflejarse en esta pluralidad; suministrar un inventario constante de los léxicos, estilos de vida e ideologías que son objetivados allí. [...] La tercera función de los medios de comunicación [...] es organizar, orquestrar y unir lo que se ha representado clasificado selectivamente.” (HALL, 2010, p. 245-247).

A concepção do jornalista como um produtor da realidade social – por ser o ator que estabelece o que é notícia, produz a informação e a coloca em circulação – “bate de frente com o conceito tradicional da objetividade jornalística. No mundo da mídia, a objetividade continua sendo um dos mitos mais complexos de serem banidos” (ALSINA, 2009, p. 14). O autor aponta que a objetividade não se refere à enunciação da verdade absoluta, mas ao esforço para permitir que a notícia recebida possa ser decodificada, “é um bem que pode ser atingido, uma aspiração, mas que é de difícil acesso por vários motivos” (ALSINA, 2009, p. 238). No entanto, “a ideologia burguesa apresenta o jornalista como alguém imparcial e independente, só que, na realidade, ele participa do rumo da sociedade” (ALSINA, 2009, p. 221) num papel político e partidário, segundo a teoria marxista (TAUFIC, 1973, apud ALSINA, 2009, p. 221). Nessa teoria, o jornalista não se limita – ou não deveria se limitar – a refletir a realidade, mas a agir nela, “contribuindo a direcioná-la para um ou outro objetivo, seja por ação ou por omissão, falando ou calando, consciente ou inconscientemente” (ALSINA, 2009, p. 221).

[...] se a posição dos jornalistas e revolucionários é clara quanto ao seu papel político e partidário, isso não é o que acontece com os jornalistas que trabalham nos meios de comunicação burgueses que, presos nos moldes da ideologia dominante insistem em que sua função é ‘profissional’ e ‘não política’. (TAUFIC, 1973, p. 190-191, apud ALSINA, 2009, p. 221).

A objetividade enquanto “um problema da vontade do indivíduo” (ALSINA, 2009, p. 255), um conceito ideal-típico que não existe como tal, mas com presença que se reconhece como “uma tensão permanente em direção à verdade” (BECELLONI, 1978, p. 178, apud ALSINA, 2009, p. 255), se percebe na construção da realidade pela linguagem, via efeito do discurso, que deve ser compreendida

tanto a partir da posição que os indivíduos ocupam em seu meio social e cultural quanto a partir das políticas de visibilidade que a mídia adota e que são, simultaneamente, políticas de invisibilidade, posto que implicam escolhas sobre o que e como vai ser mostrado. (MENDONÇA, 2015, p. 200).

A forma como um assunto é abordado na mídia, bem como a sua não abordagem, são indicadores relevantes para se compreender como a sociedade reconhece seus diferentes membros e grupos (MENDONÇA, 2015), porque “a agenda da mídia torna-se, em boa medida, a agenda do público” (MCCOMBS, 2009, p. 18). A Teoria da Agenda ou *agenda-setting* surgiu sob estímulo de perguntas constantes

entre pesquisadores na década de 1980: quem define a agenda da mídia? A agenda da mídia realmente representa o que o público precisa saber? (MCCOMBS, 2009, p. 15). Estimulada pela influência da comunicação de massa sobre a opinião pública a respeito de temas diversos, o produto dessa teoria pode ser visto como uma cartografia da mídia, um mapeamento “altamente detalhado da agenda da mídia e de seus efeitos” (MCCOMBS, 2009, p. 9), composto por dois estágios de investigação: 1) em quais assuntos a mídia e o público estão prestando atenção e consideram importantes; 2) como a mídia e o público percebem e entendem os detalhes desses tópicos. Este segundo estágio é o “primeiro passo para mapear as consequências do papel desempenhado pela mídia na definição das atitudes, opiniões e comportamento” (MCCOMBS, 2009, p. 12).

Trata-se tão somente de poder, é claro. No fim. O poder que a mídia tem de estabelecer uma agenda. O poder que ela tem de destruir alguém. O poder que tem de influenciar e mudar o processo político. O poder de capacitar, animar. O poder de enganar. O poder de mudar o equilíbrio de forças: entre Estado e cidadão; entre país e país; entre produtor e consumidor. [...] Trata-se do poder da mídia de criar e sustentar significados; de persuadir, endossar, reforçar. [...] Trata-se de alcance. E de representação: a habilidade de apresentar, revelar, explicar; assim como a habilidade de conceder acesso e participação. Trata-se do poder de escutar e do poder de falar e ser ouvido. Do poder de incitar e guiar reflexão e reflexividade. (SILVERSTONE, 2002, p. 263-264).

O poder de escolha do que é e do que não é notícia, em geral, se baseia em critérios de noticiabilidade ou *valores-notícia*, que respondem à questão “quais os fatos cotidianos que são importantes?” Definidos como qualidades dos acontecimentos, são regras práticas que, explicitamente, explicam e guiam os procedimentos operativos numa redação de empresa jornalística (WOLF, 1999). Tudo o que não corresponde a esses requisitos seria “excluído” ou “invisibilizado”, por não ser considerado adequado às rotinas produtivas e aos cânones de determinada cultura empresarial.

Há um grande número de fatores em jogo ao se considerar que um evento ou fato se torne ou não notícia. “Alguns deles são consistentes em toda a indústria do jornalismo como um todo e podem estar vinculados a princípios profissionais [...] como ética e códigos de prática ou aos modelos de negócios e à estrutura organizacional” (CAPLE; BEDNAREK, 2015, p. 438, tradução minha). Como um dos grandes domínios a se considerar no processo de construção da notícia, os valores-notícia podem ser elencados pela oportunidade da negatividade (em foco os

aspectos negativos de um evento ou situação), pela relevância temporal, proximidade geográfica ou cultural, escopo ou escala de um evento, elitismo dos envolvidos na questão, impacto do evento, fator novidade ou ineditismo, personalização ou presença de testemunhas oculares em um evento, aspecto estereotipado ou consonante a expectativas e apelo visual/estético (Tabela 1).

TABELA 1 – VALORES-NOTÍCIA E SUAS DEFINIÇÕES

News value	Definition
Negativity	The negative aspects of an event or issue
Timeliness	The relevance of an event or issue in terms of time: recent, ongoing, about to happen or seasonal
Proximity	The geographical or cultural nearness of an event or issue
Superlativeness	The large scope or scale of an event or issue
Eliteness	The high status of individuals, organisations or nations involved in an event or issue
Impact	The high significance of an event or issue in terms of its effects/ consequences
Novelty	The new and/or unexpected aspects of an event or issue
Personalisation	The personal or 'human' face of an event or issue, including eyewitness reports
Consonance	The stereotypical aspects of an event or issue; adherence to expectations
Aesthetic Appeal	The aesthetically pleasing aspects of an event or issue

Fonte: CAPLE; BEDNAREK (2016).

Na sequência, abordo a relação entre jornalismo televisivo e desenvolvimento da sociedade a partir dos estudos revisados sobre o tema, que mostram que essa interface inevitavelmente perpassa o conceito de cultura.

1.2.1 Cobertura jornalística televisiva, linguagem e imaginário coletivo

“A mídia é a expressão de nossa cultura, e nossa cultura funciona principalmente por intermédio dos materiais propiciados pela mídia” (CASTELLS, 2002, p. 422). O conceito de cultura, proposto primeiramente pelo antropólogo Edward Tylor na segunda metade do século XIX, é todo o “complexo que inclui o conhecimento, as crenças, a arte, a moral, a lei, os costumes e todos os outros hábitos e capacidades adquiridos pelo homem como membro da sociedade” (TYLOR, 1975, p. 29). Entende-se como cultura “um processo cumulativo, visto que resulta de toda a

experiência das gerações antecedentes” (LARAIA, 2001, p. 48-49). Como objeto de análise também na sociologia, apoiado na concepção de Tylor, cultura pode ser compreendida como resultado de um processo de aprendizagem.

[...] Um conjunto ligado de maneiras de pensar, de sentir e de agir mais ou menos formalizadas que, sendo apreendidas e partilhadas por uma pluralidade de pessoas, servem, duma maneira simultaneamente objectiva e simbólica, para organizar essas pessoas numa colectividade particular e distinta. (ROCHER, 1982, p. 198-199, apud MOROZOVA; RODEIRO, 2017).

Por se tratar de um conceito eclético, a título de maior clareza ao trabalho, utilizo aqui, em resumo, a definição de cultura como “um construto sócio-histórico-discursivo, partilhado por um grupo de pessoas [...], toda a experiência e saber das gerações antecedentes que vão sendo transmitidos às gerações subsequentes” (MOROZOVA; RODEIRO, 2017, p. 62). Configura uma “dimensão fundamental para o entendimento do ser humano na sua individualidade mas, também, enquanto ser social” (MOROZOVA; RODEIRO, 2017, p. 80).

No âmbito dos gêneros textuais, a cultura está diretamente ligada aos processos sociais, à dinâmica da interação, pois são nestes que o conceito adquire sentido e se materializa (BAKHTIN, 2010). O conceito manifesta-se como parte inerente da produção dos gêneros textuais e é apreendido a partir destes (MOROZOVA; RODEIRO, 2017), compreendendo que “a prática pela linguagem, enquanto atividade social, permite ao sujeito ter um papel atuante na estabilização e inovação cultural” (MOROZOVA; RODEIRO, 2017, p. 63). Os textos, então, instrumentos fundamentais de desenvolvimento humano individual e social, são simultaneamente produto e agente ou produtor cultural. A atividade social mediada pela linguagem permite ao sujeito a formação de um pensamento consciente e o papel atuante tanto na estabilização quanto na inovação cultural (BRONCKART, 2005, apud MOROZOVA; RODEIRO, 2017, p. 63). Assim, entende-se que a linguagem seja “motor de desenvolvimento e de mudança coletiva e individual das pessoas, ativando as suas capacidades” (MOROZOVA; RODEIRO, 2017, p. 63).

Apesar de vivermos em uma sociedade que se transforma a cada dia devido ao advento das novas Tecnologias da Informação e Comunicação (TIC's) – especialmente o smartphone ou computador com conexões via Internet, que modifica a forma de produção e disseminação de informações pautadas em dispositivo comunicacional não de um emissor apenas, mas de milhares –, pode-se considerar

que a linguagem de comunicação societal ainda é, em grande parte, modelada pela televisão, ainda que a produção e distribuição de programas televisivos esteja passando por grandes mudanças a partir da sua digitalização e convergência com outros meios (CARLÓN; FECHINE, 2014). A televisão está presente em 96,3% dos domicílios brasileiros pesquisados pelo IBGE, apesar dessa presença ter sofrido uma pequena retração em comparação ao ano de 2018 (BRASIL, 2019).

Algumas características desse veículo de comunicação e da sua recepção interferem diretamente na qualidade da recepção das mensagens. O ato de assistir à televisão, por exemplo, é, em geral, combinado ao desempenho de tarefas domésticas e atividades de interação social. É a “presença de fundo quase constante, o tecido de nossas vidas” (CASTELLS, 2002, p. 419). Essa mistura de textos multissemânticos na televisão (“informação e entretenimento, educação e propaganda, relaxamento e hipnose”, exemplos dados por Castells), cuja sintaxe é extremamente imprecisa, faz com que ocorra uma normalização de mensagens e uma certa confusão entre realidade e ficção (CASTELLS, 2002, p. 422).

[...] como representa o tecido simbólico de nossa vida, a mídia tende a afetar o consciente e o comportamento como a experiência real afeta os sonhos, fornecendo a matéria-prima para o funcionamento de nosso cérebro. É como se o mundo dos sonhos visuais (informação/entretenimento oferecidos pela televisão) devolvesse ao nosso consciente o poder de selecionar, recombinar e interpretar as imagens e os sons gerados mediante nossas práticas coletivas ou preferências individuais. (CASTELLS, 2002, p. 422).

No início dos anos 2000, o processo de expansão da Internet teve relação direta com a expansão da televisão. Houve uma mudança tanto nas formas de assistir e de produzir televisão quanto na participação do público, cuja interferência no fazer jornalismo ficou mais evidente. Blogs, sites, tweets, redes sociais as mais diversas e aplicativos próprios são novos canais de apresentação dos produtos televisivos e de interação com a audiência. Com isso, o lugar de mediação, em certa medida, muda de posição ao se estabelecer uma participação mais ativa do público na construção da notícia pela oferta de cibermeios⁴ (CAJAZEIRA, 2020).

⁴ Algumas características do fazer jornalismo de televisão contemporâneo, como a “hibridação de ambientes e fluxos informativos online e offline, dilatação de fontes e autorias e multiplicidade de dispositivos” (DEL VECCHIO DE LIMA; CAETANO, 2015, p. 61) não foram aprofundadas no experimento da presente dissertação por demandar mais tempo e disponibilidade dos atores envolvidos, o que se mostrou inviável no decorrer da pesquisa.

Os antigos espectadores, que já não se reúnem defronte a um único dispositivo para assistir ao programa televisivo favorito, assim como não comentam a programação apenas com o familiar ou amigo ao lado, hoje veem TV ao mesmo tempo que, em outras telas, dialogam virtualmente com outras audiências por meio da utilização de redes sociais, tais como Facebook e Twitter. Nestes espaços, comentam trechos de vídeos postados no Youtube, e blogs agendam discussões, criam polêmicas, antes mesmo de o programa em questão terminar. A discussão sobre ao que se assiste continua mesmo com a televisão desligada, seja em redes sociais, espaços laborais, de convivência ou socialização. A televisão, cada vez mais, deixa de ser apenas um dispositivo estático na sala de estar para se tornar uma tela conectada e interativa, o que explica seu crescimento em nível mundial [...]. (AMÉRICO, 2014, p. 109).

Liberdade é uma das palavras que representa tais mudanças. Produtores de notícias, anunciantes, consumidores da informação (outrora denominados audiência) e ainda novos atores que surgiram e surgem nesse processo “gozam hoje de liberdade inédita para se comunicar, de forma restrita ou ampla, sem as velhas limitações de modelos de radiodifusão e da imprensa escrita” (ANDERSON; BELL; SHIRKY, 2013, p. 32).

Apesar de todas as mudanças desde a expansão da Internet, diferentemente do jornalismo impresso (mais profundamente atingido pela cultura digital), o jornalismo televisivo (em especial, da televisão aberta) mantém características fortes da comunicação de massa tradicional. Mudam algumas operações, mas a cadeia de valor continua a mesma, a exemplo da produção de conteúdo e distribuição. O conteúdo continua sendo produzido por profissionais da emissora ou por equipes terceirizadas, ainda que operado totalmente pela empresa jornalística (COSTA, 2014). E a presença, como já exposto aqui a partir de dados de pesquisas de consumo midiático, apesar da concorrência com outros dispositivos de comunicação, se mantém alta.

O impacto dessa presença que estimula a se viver “com a mídia e pela mídia” (CASTELLS, 2002, p. 418-419) se reflete na construção ou percepção do imaginário popular ou inconsciente coletivo. Se uma mensagem é transmitida pela televisão, ela poderá ser modificada, transformada ou mesmo subvertida. Se uma mensagem encontra-se fora da “grande mídia”, fica mais restrita a redes interpessoais, tendendo fortemente a desaparecer ou nem chegar a se constituir no inconsciente coletivo (CASTELLS, 2002). Por outro lado, as próprias “matérias noticiosas são carregadas de imaginários” (SILVA, 2010, p. 250), daí a relevância e pertinência de se estudar imaginário no campo do jornalismo.

Se o imaginário tudo perpassa, a imprensa é locus fecundo de observação desses vestígios imaginais, uma vez que as notícias trazem para a vida cotidiana toda a diversidade do mundo, da política e economia à arte e entretenimento, incluindo as próprias ocorrências ordinárias, do dia-a-dia. Toma-se, então, o jornalismo como uma tecnologia de criação e reprodução de imaginários sociais, como fonte que alimenta com imaginários o cotidiano contemporâneo e, ao mesmo tempo, de imaginários sociais alimenta a si mesmo. (SILVA, 2010, p. 249).

Adoto aqui o conceito de imaginário⁵ como sendo o conjunto de imagens e relações de imagens que constitui o capital pensado do *homo sapiens* (DURAND, 1997), “uma rede etérea e movediça de valores e sensações partilhadas concreta ou virtualmente” (SILVA, 2006, p. 9) que circula “através da história, das culturas e dos grupos sociais como um fenômeno coletivo, social e histórico” (LEGROS et al., 2007, p. 10). É um conceito a ser entendido como algo mais amplo que um conjunto de imagens ou um álbum de fotografias mentais ou ainda um museu da memória individual ou social, mais amplo ainda que o simples exercício artístico da imaginação sobre o mundo (SILVA, 2006).

Segundo autores franceses que estudam a sociologia do imaginário, este não é um campo definido por um objeto e sim um ponto de vista sobre o social (LEGROS et al., 2007). Para Maffesoli (2001, p. 76), por exemplo, “não é a imagem que produz o imaginário, mas o contrário. A existência de um imaginário determina a existência de um conjunto de imagens. A imagem não é o suporte, mas o resultado”. Seguindo esse pensamento, temos de estudar não somente o receptor da mensagem, mas também a manifestação do imaginário coletivo na produção da notícia, uma via de mão dupla. Nesse caso, o “lugar de mediação” (MARTÍN-BARBERO, 2009) pode ser considerado, talvez, o próprio imaginário. Tende a ser um fecundo trabalho que, contudo, demanda maior fôlego e tempo disponível para sua realização. Por ora, creio que baste para esta dissertação o entendimento de que

as notícias devem ser compreendidas como um exercício de produção de sentido e de entendimento do mundo que responde não só a demandas pragmáticas - apreender a realidade objetiva e rotineira - mas também a demandas subjetivas-nos elevar “para além do imediato diário” e nos situar

⁵ Imaginário, relacionado à recepção e produção da mensagem jornalística, integrou o leque de categorias inicialmente cogitadas a serem estudadas nesta dissertação. Contudo, entendendo que o enraizamento arquetipal e o *homo imaginans* exigem maior aprofundamento, me atenho a uma abordagem *en passant*, tomando-o apenas como conceito de apoio.

"dentro de "imensos edifícios de representação simbólica". (SILVA, 2005, p. 101).

Na seção seguinte, abordo os possíveis modelos de desenvolvimento que a atividade jornalística, em especial o telejornalismo, pode estimular.

1.3 DESENVOLVIMENTO IMPULSIONADO PELO JORNALISMO

A mídia jornalística é um instrumento essencial para que haja democracia (MARTINS, 2018). "Apesar de o acesso à informação não garantir que o processo de comunicação seja eficaz, é fato que a disponibilização de informação para a sociedade é elemento fundamental em sociedades democráticas" (CARNIELLO e SANTOS, 2013, p. 337), estas consideradas por Sen (2000) como contexto necessário para o desenvolvimento.

As primeiras pesquisas acerca da associação do desenvolvimento com a comunicação surgem no contexto histórico do pós-guerra, em meados do século XX, e a abordavam a partir de um ponto de vista técnico e instrumental dos meios de comunicação de massa, sob a perspectiva de desenvolvimento social e econômico com foco nas ações governamentais relacionadas à agricultura e outras áreas (OLIVEIRA, 2017). Tal abordagem se moldou pelo difusionismo, que nada mais era do que um trabalho de extensão em prol da difusão de conhecimento acerca de novas tecnologias (MATTOS, 2002). As primeiras formulações das teorias difusionistas afirmavam que o progresso só pode atingir a periferia por meio da radiação pelos valores do centro. Tais teorias foram revitalizadas após a Segunda Guerra Mundial pela sociologia da modernização e sua concepção de desenvolvimento, na qual as mídias ocupavam um papel estratégico (MATTELART, 1999, p. 19).

O desenvolvimento-modernização é concebido como um "tipo de mudança social no qual novas ideias são introduzidas em um sistema social tendo em vista produzir um aumento da renda per capita e dos níveis de vida mediante métodos de produção mais modernos e de uma organização social aperfeiçoada". (MATTELART, 1998, p. 50).

A concepção difusionista de desenvolvimento foi introduzida no Brasil na década de 1960, assimilada pelo Estado autoritário que investiu na infraestrutura das comunicações, das telecomunicações e das infovias. "Beneficiadas pela atualização tecnológica, as empresas midiáticas passaram a difundir mensagens modernizadoras,

naturalmente filtradas pelos detentores do poder” (MARQUES DE MELO, 2012, p. 10). Esse modelo de comunicação pressupunha receptores passivos e, por essa razão, foi criticado por pensadores da comunicação, tal como Bordenave (1985). A difusão de inovações tecnológicas com objetivo de incrementar a produção e a produtividade em diversos setores da economia e assim alavancar uma sociedade do consumo, como parte da expansão capitalista em uma sociedade em franco processo de urbanização, transitava em consonância ao modelo de desenvolvimento economicista, criticado por Celso Furtado (1974, 2000). No âmbito da sociologia da comunicação rural, a teoria recebeu críticas de especialistas de vários países, pelo fato de

ignorar as hierarquias rígidas e as relações de força no interior de sociedades profundamente segregadas, nas quais a formação da decisão de adotar ou rejeitar a ‘ideia inovadora’ e a definição de ‘formador de opinião’ acham-se fortemente condicionadas pelos mecanismos do poder [Beltran, 1976; Bordenave, 1976]. (MATTELART, 1999, p. 50).

Com base no resgate da produção científica sobre comunicação para o desenvolvimento, Gumucio-Dagron e Tufte confirmam:

Devido a sua supremacia tecnológica e econômica, os países industrializados por muitos anos impuseram a crença de que as nações pobres são, de alguma maneira, as responsáveis de sua sorte. Os modelos baseados nas Teorias da Modernização – dominantes ainda hoje em muitas organizações de desenvolvimento – sugerem que as tradições locais impedem que as nações em vias de desenvolvimento deem um salto até a modernidade. (GUMUCIO-DAGRON E TUFTE, 2008, p. 19, apud PERUZZO, 2014, p. 164).

Os meios de comunicação de massa repercutem os modelos de desenvolvimento estabelecidos por forças dominantes (PERUZZO, 2014). Se de um lado, podem ser considerados fatores de desenvolvimento; de outro podem ser fenômenos ou resultados. Enquanto fenômenos do desenvolvimento, são caracterizados pelo fluxo de informação que determina “um clima para o desenvolvimento”, ensinando “aos povos das regiões em desenvolvimento” o que *querer* e o como *ter*, “questões inerentes ao processo de consumismo, um dos elementos que move o capitalismo” (LERNER; SCHRAMM, 1973, apud OLIVEIRA, 2017, p. 29). Enquanto fatores, trazem a prerrogativa de desenvolvimento como a garantia de cinco liberdades instrumentais, tal como sugere Amartya Sen (2010): liberdades políticas, oportunidades sociais, facilidades econômicas, garantias de transparência e segurança protetora (OLIVEIRA, 2017). Uma pesquisa sobre o circuito

produtivo da Agência Pública⁶ traz tópicos da estratégia utilizada por tal agência que contribuem para a expansão das liberdades instrumentais individuais, os quais seriam: operar com autonomia em relação à publicidade, operar sem fins lucrativos, distribuir o conteúdo de forma gratuita e ter como foco a exposição das fragilidades da realidade social brasileira (FELIPPI; OLIVEIRA, 2018).

Defende-se o direito à informação garantido pela Declaração Universal dos Direitos do Homem (1948, artigo 19) e a ampliação ao direito de a população conhecer os métodos e processos de produção e edição da notícia para, assim, ter ciência dos atravessamentos (BUCCI, 2000). “A aproximação desse entendimento do jornalismo com uma função social e de interesse público com a concepção de Sen (2010) de um desenvolvimento como liberdade fica evidente” (OLIVEIRA, 2017, p. 42) e assim, “ao garantir o direito à informação, o jornalismo pode ser visto como agente de desenvolvimento” (OLIVEIRA, 2017, p. 43).

Num quase contraponto, é possível pensar a relação entre comunicação midiática e desenvolvimento por uma perspectiva que se distancia bastante da ideia de simples transferência de informação a receptores passivos, numa proposta de comunicação feita não apenas para o outro, mas com o outro (HEBERLÊ, 2014)

Comunicar para o desenvolvimento implica observar noções básicas de interação social, com a proposta de reciprocidade e a preocupação constante e atenta para perceber e respeitar as demandas desde o ponto de vista da sociedade. Ou seja, trata-se de um modelo mental do comunicador, orientado para ouvir com atenção as pessoas, entender os seus processos e na medida do possível fazer um diálogo destes com outros saberes. (HEBERLÊ, 2014, p.20, grifo meu).

A aproximação entre jornalismo e desenvolvimento, tanto teórica quanto empírica, se dá também pelo viés da cultura (FELIPPI; BRANDT, 2016; FELIPPI; OLIVEIRA, 2018), considerando a cultura “uma prática de significação, permeada por

⁶ Fundada em 2011 por repórteres mulheres, a Pública se autodenomina independente e se coloca como a primeira agência de jornalismo investigativo sem fins lucrativos do Brasil. Afirma que todas suas reportagens são pautadas pelo interesse público e feitas com base na rigorosa apuração dos fatos e têm como princípio a defesa intransigente dos direitos humanos. Investiga “a administração pública, incluindo todos os níveis de governo e as casas legislativas; os impactos sociais e ambientais de empresas, suas práticas de corrupção e de antitransparência; o Poder Judiciário, sua eficácia, transparência e equidade; e a violência contra populações vulneráveis na cidade e no campo”. Divulga como seus valores a independência editorial, a promoção dos direitos humanos e do direito à informação e qualificação do debate democrático, o jornalismo investigativo e inovador, com apuração isenta e criteriosa, baseada em fontes primárias, a construção da igualdade de gênero e o ambiente cooperativo, com estímulo à formação de jornalistas éticos e competentes. Fonte: <https://apublica.org/quem-somos/>.

relações de poder, que se manifestam de diferentes formas no território”, uma vez que “as cidades, as regiões e o estado-nação se constituem a partir de expressões e condições culturais” (OLIVEIRA, 2017, p. 23).

Os estudos culturais têm permitido pensar a cultura e nela a comunicação em sua processualidade e como práticas sociais, levando em conta a integralidade do processo produtivo dos bens culturais/comunicacionais, bem como as intercessões de ordem econômica, política, social e etc. (FELIPPI; BRANDT, 2016, p.50).

O protocolo teórico-metodológico proposto por Richard Johnson (2010) denominado “circuito da cultura” relaciona-se aos estudos culturais. “O circuito da cultura compreende o processo de produção cultural em quatro momentos interligados: produção, textos, leituras e relações sociais/culturais vividas” (OLIVEIRA, 2017, resumo). Um diagrama apresenta as fases de produção, circulação e consumo dos produtos culturais, onde cada quadro representa um momento nesse circuito e cada momento depende dos demais, sendo indispensável ao todo (JOHNSON, 2010).

A diversidade cultural no campo da produção midiática se dá pela circulação de conteúdos, ação importante para a fixação de sentidos e significados sociais, sendo a instituição midiática um elemento construtor de subjetividades e identidades individuais e coletivas (MENDONÇA, 2015). A mídia, “um dos maiores construtores culturais da atualidade e um dos alicerces da edificação da hegemonia” (MENDONÇA, 2015, p. 202), atua “como elemento importante na construção da realidade social, em especial dos conteúdos dessa realidade e da imagem que a sociedade e os diferentes grupos sociais fazem de si mesmos e dos outros” (MENDONÇA, 2015, p. 201). É um entendimento que ultrapassa a concepção de comunicação como simples difusão de conteúdos, porque o olhar do outro (nesse caso, da imprensa) expressado via discurso, gera desdobramentos nos consumidores de tais conteúdos e assim “corroborar, constrói/ desconstrói, tem impacto direto na construção da identidade” (ANTÔNIO; URQUIZA e URQUIZA, 2016, p. 65).

Em paralelo, o jornalismo dos grandes conglomerados de comunicação no Brasil e no mundo, uma mídia hegemônica, “possui amarras políticas e econômicas com anunciantes, o que interfere diretamente no conteúdo que produz e que, conseqüentemente, forma a opinião pública” (OLIVEIRA, 2017, resumo). Os *meios empresariais* – meios de comunicação de grupos hegemônicos ou grupos privados que controlam grande parte da cadeia de produção e difusão de conteúdos – fazem

reverberar em seus editoriais e noticiários “as posições pró-mercado, os valores burgueses e os interesses geopolíticos do imperialismo” na região para a qual a programação é transmitida (MORAES, 2017, p. 16). Gramsci definiu os *meios empresariais* como “a parte mais dinâmica” da superestrutura ideológica, percebida como “a organização material voltada para manter, defender e desenvolver a ‘frente’ teórica ou ideológica” (GRAMSCI, 2000a, 78, apud MORAES, 2017, p. 16), “um suporte do bloco conservador na batalha das ideias” (MORAES, 2017, p. 16).

Um estudo sobre a configuração do sistema midiático (MORAES, 2017) examina como os meios de comunicação massivos atuam nas disputas pela hegemonia política e cultural, em associação com elites, corporações e partidos conservadores com o propósito de enfraquecer e desestabilizar governos comprometidos com a soberania nacional, a inclusão social, a proteção dos direitos humanos e a regulação da comunicação audiovisual. Trata-se de um campo de tensões e antagonismos.

De um lado, os grupos privados que controlam grande parte da cadeia de produção e difusão de conteúdos, dispostos a defender o *status quo* capitalista, suas margens de rentabilidade e a influência na definição de linhas de força do imaginário coletivo. De outro lado, anseios de amplos contingentes populacionais por justiça social, com redistribuição de renda e riqueza. (MORAES, 2017, p. 16).

Para entender as ações articuladas que esses grupos privados desenvolvem na América Latina é viável analisar as características, os métodos, as intenções e os alvos predominantes do sistema midiático hegemônico. Para tanto, a eleição de cinco pontos basilares: 1) domínio ou proeminência nos processos de produção de conteúdo material e imaterial; 2) parcialidade dos meios de comunicação massivos, que influi na formação da opinião pública em torno de determinadas concepções de mundo; 3) esvaziamento ou neutralização de expressões de dissenso; 4) apropriação léxica; 5) critérios funcionais de reconhecimento e exposição midiática da expertise (MORAES, 2017).

O esforço de entender a mídia como um processo – em especial, nesta pesquisa, a mídia jornalística televisiva – implica reconhecer os vieses fundamentalmente políticos ou, mais estritamente, politicamente econômicos. “Os significados oferecidos e produzidos pelas várias comunicações que inundam nossa vida cotidiana saíram de instituições cada vez mais globais em seu alcance e em suas

sensibilidades e insensibilidades” (SILVERSTONE, 2009, p. 17). Quando esse esforço de entendimento se relaciona às questões de desenvolvimento, esbarra inevitavelmente na categoria ambiental, explorada na seção seguinte.

1.3.1 A categoria ambiental no jornalismo

Faceta importante na reflexão sobre a relação entre comunicação midiática e desenvolvimento é o uso do adjetivo *ambiental*, que “engloba aspectos sociais e humanos, extrapolando, portanto, a noção de meio ambiente dada apenas em referência aos aspectos ecológicos” (DEL VECCHIO DE LIMA et al., 2015, p. 76). É a comunicação que trata das relações entre sociedade e natureza, “especializada na divulgação de informações e conhecimentos socioambientais aos mais diferentes públicos e âmbitos institucionais, a partir da compreensão dos fundamentos do campo ambiental” (DEL VECCHIO DE LIMA et al., 2015, p. 76). Mais que uma categoria, é uma palavra que adjetiva também jornalismo e dá nome a uma área específica desse fazer. Ainda que a estratégia de busca para a realização dessa revisão bibliográfica não tenha se baseado em “jornalismo ambiental” nem em “comunicação ambiental”, os termos foram recorrentes nos resultados, mostrando-se diretamente ligados à relação entre comunicação midiática e desenvolvimento. Por essa razão, segue-se uma seção específica sobre o tema na tentativa de entender o porquê do uso dos termos, sua abrangência e especificidades.

Comunicação ambiental pode ser entendida como as “relações entre os discursos e as nossas experiências com o meio ambiente natural, advertindo que ela vai além de simplesmente falar sobre o meio ambiente” (DEPOE, 2010, apud DEL VECCHIO DE LIMA et al., 2015, p. 81). O termo contempla as formas de relações interpessoal, grupal, pública, organizacional e de massa que “compõem a discussão social, o debate sobre questões e problemas ambientais, bem como nosso relacionamento de natureza não-humana” (MEISNER, 2008, apud JURIN; ROUSH; DANTER, 2010, p. 14, tradução nossa). A expressão pode ser usada tanto em referência ao material físico publicado, ou seja, peças gráficas, impressas ou digitais, que aludem ao tema, quanto atrelada ao uso do verbo *promover*, considerada então como “todo conjunto de ações, estratégias, produtos, planos e esforços de comunicação destinados a promover a divulgação/promoção da causa ambiental” (BUENO, 2007, p. 34).

A comunicação ambiental é “a base para que processos de mobilização e de articulação cidadã sejam desencadeados e fortalecidos” (DEL VECCHIO DE LIMA et al., 2015, p. 77). É pragmática e constitutiva (COX, apud MEI, 2013, p. 86): pragmática porque “pode ser educativa e ter a finalidade de alertar para os problemas ambientais, bem como persuadir e ajudar a solucionar os problemas dessa natureza”; constitutiva por sua capacidade de contribuir na construção de representações sobre meio ambiente, “mudando, aos poucos, nossa consciência sobre o que ocorre no Planeta” (MEI, 2015, p. 86).

Os estudos teóricos e as práticas no campo ambiental têm se confrontado com novas problemáticas decorrentes das recentes mudanças globais em seus diversos aspectos, e veem crescer a necessidade de lançar mão dos recursos comunicacionais que garantam sua visibilidade na agenda pública, como também das melhores formas de gestão de informação e comunicação, e de estratégias de promoção de participação e mobilização social para avançar democraticamente. (DEL VECCHIO DE LIMA et al., 2015, p. 77).

Dada a abrangência do próprio termo *meio ambiente*, compreende-se que comunicação ambiental incorpora aspectos epistemológicos do campo ambiental (interdisciplinaridade, complexidade, olhar holístico, racionalidade integradora e ética do homem com a natureza), “interconectados com o cuidado de promover a relação com o outro, de maneira não instrumental, oriundo do campo comunicacional” (DEL VECCHIO DE LIMA et al., 2015, p. 82). Para melhor situar o campo ambiental, é oportuno citar o conflito natureza-sociedade, que se estende a questões de

preservação e conservação do meio ambiente natural, apropriado pelo ser humano como espaço para extração e produção de matérias-primas, produtos agrícolas, consumismo e descarte de resíduos, passando por seu atrelamento às questões de justiça ambiental, pobreza e desigualdade social até a produção de cenários futuristas quanto à sobrevivência do ser humano, agente principal da crise ambiental e de modelos de desenvolvimento em curso. (DEL VECCHIO DE LIMA et al., 2015, p. 76).

Essa afirmação leva ao entendimento da necessidade de se consolidar uma racionalidade ambiental (LEFF, 2011), que reflita sobre “uma epistemologia própria de um campo centrado nas questões ambientais, mas construído de forma partilhada a partir de conexões entre diferentes áreas de saber e conhecimento” (DEL VECCHIO DE LIMA et al., 2015, p. 78).

O desempenho dos meios de comunicação midiáticos na formação da opinião pública no que tange à ecologia e demais questões socioambientais depende da

velocidade, da ubiquidade e da penetrabilidade da informação (que, por sua vez, depende, entre outros, do emprego de uma linguagem adequada ao nível de compreensão do consumidor (FERNANDES, 2001).

[...] o domínio da informação está diretamente ligado ao poder de interferir e reorientar as relações humanas e da sociedade com a natureza. Donde se pode inferir que a influência dos meios leva a humanidade a tomar conhecimento dos problemas ambientais e a procurar rediscutir os seus modelos de desenvolvimento e de atuação no meio ambiente. (FERNANDES, 2001, p. 1-2).

A meu ver, uma afirmação um tanto superficial e precipitada, pois conforme o próprio autor ressalva mais adiante no texto, “essa suposta onipotência dos meios de comunicação precisa ser analisada no contexto de um público receptor eminentemente passivo” (FERNANDES, 2001, p. 1-2), referindo-se a dois tipos de mensagem: a mensagem recebida e a mensagem percebida, que depende da carga de conhecimento do receptor.

Ao enaltecer uma visão global do meio ambiente, os meios de comunicação, responsáveis pela ampla difusão de informações sobre a problemática, seriam, num lado da moeda, “elemento essencial para a consecução de caminhos que levem à solução dos conflitos de interesses políticos e econômicos” e, noutro lado, “fator limitante” (FERNANDES, 2001, p. 2). Uma das limitações se deve à linguagem e como solução defende-se a necessidade de um “padrão linguístico”, apoiado no fato de haver conteúdos diferentes para um mesmo termo (FERNANDES, 2001, p. 2).

Relaciona-se também à comunicação ambiental o termo *cidadania planetária* que “deverá ter como foco a superação da desigualdade, a eliminação das sangrentas diferenças econômicas e a integração da diversidade cultural da humanidade” (GADOTTI, 1998, p. 5-6). Uma comunicação que “fale de meio ambiente de forma rasa, desconexa, descontextualizada e não instrutiva ou questionadora” não seria uma comunicação voltada à cidadania planetária (GADOTTI, 1998, p. 5-6).

Fundado na realidade concreta que busca qualidade de vida pelo cuidado dos elementos vitais na natureza, o que exige constante militância, “o Jornalismo Ambiental não pode comprometer-se com a isenção porque participa de um jogo amplo (e nada limpo) de interesses” (BUENO, 2007, p. 36). Instiga-se na academia o aprofundamento da discussão, tanto pela própria academia quanto pelo campo jornalístico, sobre o lugar do fazer jornalístico ambiental.

[...] deve ser mais ou menos engajado? E se deve ser engajado, de que tipo de engajamento se está falando? Daquele que é esperado de qualquer jornalista: engajado com o interesse público, ou um engajamento posicionado, aparentado do movimento ambientalista? (MAZZARINO, 2015, p. 174).

Tal discussão permite questionar se “o jornalismo ambiental não poderia vir a inaugurar um novo campo no ‘intermezzo’ entre os campos jornalístico e da mobilização social”, a exemplo da rede descentralizada de mídia de extrema-esquerda denominada Mídia Ninja, que ganhou repercussão internacional no modo inovador com que transmitiu as manifestações sociais que aconteceram no Brasil a partir de junho de 2013 (MAZZARINO, 2015, p. 174).

Antes, porém, de discutirmos oportunidades de inovação e reinvenção do jornalismo, devemos aprofundar a discussão sobre questões e problemas no fazer do jornalismo ambiental destacando três etapas: a da **prevenção**, ou seja, o que fazer para evitar os problemas ambientais; a da **mitigação**, a fim de reduzi-los ou remediá-los; e, a da **adaptação**, relacionada ao que pode ser feito depois que o problema não pode mais ser evitado nem remediado (MARANDOLA Jr., 2009). Assim sublinhamos “o papel da comunicação ambiental na base das resoluções políticas, administrativas e de participação cidadã” (DEL VECCHIO DE LIMA et al., 2015, p. 83), ressaltando que essa participação cidadã “refere-se não apenas ao direito de ser informado, mas também ao direito de informar, de expressar interesses e opiniões” (GIRARDI et al., 2011, p. 112-113).

Mesmo em se tratando de um campo ainda em formação, com possibilidades de construção abertas e com necessidade de mais investigações teóricas e empíricas, a comunicação – e o jornalismo – ambiental já é elemento importante no encaminhamento de soluções para as grandes problemáticas socioambientais (DEL VECCHIO DE LIMA et al., 2015). Com essa consideração, debate-se na academia sobre os espaços e as possibilidades de concretização de uma comunicação ambiental efetiva na realidade brasileira contemporânea.

Um desses espaços que a categoria engloba tem uma dimensão pedagógica. Em meta-análise bibliográfica cujo objetivo foi discutir as naturezas do jornalismo ambiental, analisada nesta dissertação, tal dimensão é observada pela centralidade com que os meios de comunicação vão adquirindo na vida cotidiana (como fontes de informação, entretenimento e construção de imaginários coletivos) (MAZZARINO, 2015). Por essa perspectiva, o campo midiático se constitui num cenário educativo,

“um campo de forças sobre os sentidos dados à realidade socioambiental” (MAZZARINO, 2015, p. 172). Daí a sugestão de inclusão de educador ambiental como uma das funções do jornalismo, “já que suas pautas são determinantes do agendamento social, sendo, portanto, geradoras de processos de comunicação pública” (MAZZARINO, 2015, p. 172). Espera-se da educação ambiental em junção ao jornalismo ambiental informações significativas para reflexões e mudanças comportamentais” (FERNANDES, 2001, p. 3).

A circulação em caráter global dos grandes temas socioambientais, que possibilita a qualificação dos debates públicos e estimula o posicionamento ativo dos cidadãos, tem a força de poder desencadear a criação de capital social. Porém, “como todo discurso, o midiático é intencional, relacional, sedutor” (MAZZARINO, 2015, p. 170). No entanto, há limitações por parte das organizações jornalísticas quando se restringem ao papel apenas de canal de informação. A tendência, nesse caso, é a superficialidade na abordagem dos temas, descumprindo de uma função pública do jornalismo que é exercer uma cobertura que dê conta da complexidade do assunto, “por meio de uma abordagem aprofundada das temáticas inter-relacionadas, uma observação social crítica e uma revisitação dos critérios de noticiabilidade” (MAZZARINO, 2015, p.172), de forma a, de fato, contribuir para a formação de cidadãos.

O debate público em torno destes temas pode gerar: a partilha de valores relativos à cidadania ambiental, a percepção da interdependência entre todas as formas de vida, a **formação de laços de pertencimento** entre as pessoas e entre elas e o meio, a **criação de objetivos comuns para melhoria das condições socioambientais**. Desta forma, estaríamos assistindo ao surgimento de um **capital comunicacional socioambiental**. Um capital social de índole biocêntrico, originário de conversações permeadas pela discussão ética, tendo, dos meios de comunicação **interferências mais interpretativas** e decorrentes de um **processo investigativo** dos acontecimentos. (MAZZARINO, 2012, p. 92, grifo nosso).

Enquanto defende-se a ideia de que o jornalismo pode e deve contribuir “para o desenvolvimento humano e social em um dado território, o que se relaciona diretamente com sua natureza pedagógica ou formativa, além da informativa” (MAZZARINO, 2015, p. 170), questiona-se tal pressuposto com o argumento de que os ideais ambientalistas contrastam com o funcionamento cotidiano do jornalismo institucionalizado. A própria lógica midiática pode servir de impedimento para que o jornalismo cumpra um papel na conscientização ambiental. “Os meios massivos estão

condicionados ou representam interesses econômicos e políticos que, em muitos casos, são os próprios causadores da crise ambiental” (GAVIRATI, 2012, p. 3, tradução minha). Em outras palavras, *“la idea de que los medios de comunicación masiva tienen que cumplir un rol importante en la generación de conciencia ecológica equivale, en las actuales circunstancias, a proponer que el zorro cuide de las gallinas”* (GAVIRATI, 2012, p. 3)⁷. O mesmo fenômeno que deu origem ao jornalismo como instituição – o sistema econômico industrialista –, seria então a base do desequilíbrio ecológico gerado pela sociedade moderna.

Dentre os primeiros estudos de maior relevância sobre o tema, destaco trabalho de 1992 de autoria do jornalista Washington Novaes. Logo após a Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento, o jornalista e então secretário estadual de Meio Ambiente, Ciência e Tecnologia de Brasília publicou análise crítica do evento, na qual tratou do papel da informação e da comunicação no enfrentamento e resolução dos problemas apontados na conferência. Nele, levanta algumas questões pertinentes ainda nas discussões contemporâneas, quase 30 anos depois, tais como:

a lógica do mercado combina necessariamente com a direção desejada, de implantar o chamado desenvolvimento sustentável? Como conciliar planejamento global com a necessidade de participação e decisão comunitária? [...] Como fazer para que os bilhões de deserdados da sorte sejam ouvidos antes das decisões que pretendem definir seus destinos? Como se criar sociedades em que não sejam apenas alguns a decidir e a fazer pelos demais, e sim sociedades capazes de mobilizar todas as pessoas, que dispensem as cabeças supostamente iluminadas? (NOVAES, 1992, p. 91).

Ao relacionar ciência, comunicação e poder – tríade da qual “dependeremos cada vez mais decisivamente” (NOVAES, 1992, p. 93) –, o autor questiona sobre “como acreditar que se estabelecerá um fluxo de informação do Primeiro para o Terceiro Mundo, sem ônus”? (NOVAES, 1992, p. 92). Já em 1992 estava claro que os avanços sociais dependem “fundamentalmente do acervo de informações científicas que chegue ao conhecimento das sociedades” (NOVAES, 1992, p. 92).

Em relação à organização e modos do fazer jornalístico nas redações das empresas midiáticas, a divisão tradicional das notícias em editoriais não serve, na

⁷ “A ideia de que os meios de comunicação de massa têm um papel importante a desempenhar na geração da consciência ecológica equivale, nas atuais circunstâncias, a propor que a raposa cuide do galinheiro” (GAVIRATI, 2012, p. 3, tradução minha).

opinião de alguns autores (BUENO, 2007; LOOSE e PERUZZOLLO, 2012; DORNELLES, 2008), ao jornalismo ambiental. Uma ótica multi e interdisciplinar nas redações jornalísticas seria mais adequada, pois do contrário fragmentam-se acontecimentos complexos e abrangentes (FERNANDES, 2001).

A fragmentação nos modos de abordagem dos acontecimentos ambientais é apontada também em artigo que objetiva analisar, subsidiado pela Análise de Conteúdo, como o Pantanal Mato-grossense é caracterizado pelo programa jornalístico de televisão “Globo Repórter”, que tem o meio ambiente como uma de suas principais pautas. O resultado das análises aponta que o programa “privilegia a beleza e o exotismo do Pantanal, apresentando o ambiente de forma fragmentada, ao mostrar diferentes aspectos da realidade sem, contudo, aprofundar a interconexão e interdependência entre os fatores” (TEIXEIRA, 2012, p. 247). São notícias sobre meio ambiente viciadas, desprovidas das inter-relações com a esfera sócio-político-econômica (TEIXEIRA, 2012, p. 248).

Além da fragmentação, podemos apontar mais quatro problemas no fazer do jornalismo ambiental: a tentativa de despolitização do debate ambiental, que é colocado como algo externo ou afastado da vida cotidiana da sociedade; a priorização do conhecimento acadêmico e especializado como fontes, não incluindo atores locais; a relação com as práticas de marketing verde de empresas e profissionais, inclusive no uso inconsequente e maquiado do termo *desenvolvimento sustentável*; e, a espetacularização das tragédias ambientais, com uma cobertura estática, sem investigação, sob uma “perspectiva acrítica de veículos e jornalistas, que contempla as questões ambientais a partir de fatos isolados, de acidentes ambientais espetaculares”, como se sem causas ou consequências (BUENO, 2007, p. 38).

Por outra perspectiva – a da lógica das sensações (de Gilles Deleuze), mais generosa do que a argumentação binária de Martín-Barbero (2009) acerca de racionalismo *versus* sensacionalismo –, estratégias de comunicação para seduzir, entreter e fascinar o público constituem-se, na visão de alguns autores, “como um valor-notícia fundamental para que um acontecimento possa adquirir os requisitos necessários para ser construído enquanto notícia” (AGUIAR; SCHAUN, 2016, p. 241). Em outras palavras, o sensacionalismo como ferramenta de atração dos consumidores da notícia. Para esses autores, “a lógica das sensações sempre esteve incorporada ao fazer jornalístico”, radicada na essência ontológica da notícia (AGUIAR; SCHAUN, 2016, p. 241).

[...] a discussão se apresenta como uma oposição entre, de um lado, a seriedade como um modelo de produção da informação e, de outro, o sensacionalismo enquanto um modo de construção da linguagem jornalística capaz de atrair mais leitores e viabilizar economicamente a imprensa. Superar essa argumentação binária com a proposta de uma terceira categoria – o jornal popular de qualidade – pode ser uma saída. (AGUIAR; SCHAUN, 2016, p. 237).

Pela meta-análise de estudos empíricos (MAZZARINO, 2015), temos três categorias que se mostram hegemônicas nas práticas de jornalismo ambiental: fontes, abordagem e enquadramento discursivo. Em relação às fontes, os estudos apontam que são geralmente: de prestígio, credibilidade e com bom nível hierárquico; oficiais; técnicas; científicas; de grupos econômicos; e, não governamentais. Também apontam a tendência de incluir poucas fontes e que os setores locais e envolvidos nos acontecimentos são tratados como espectadores e não como parte do processo.

Em relação aos modos de abordagem dos acontecimentos ambientais, podem ser caracterizados como: parciais, fragmentados – como já exposto anteriormente – e simplificados; não holísticos; descontextualizados; não complexos; factuais; superficiais; resumidos; breves; sem acompanhamento; tidos como de baixa relevância; apresentando uso equivocado de informações; fazendo uso de conceitos inadequados; e com ausência do contraditório.

Em relação ao enquadramento discursivo dos temas ambientais, os estudos identificam que a mídia explora elementos relacionados a: conflitos; controvérsias; proximidade; impactos; novidades; problemas econômicos; dimensão ecológico-empresarial; ecoeficiência; questões científicas; reverências à natureza; posições pró-ativas; aspectos pedagógicos; posicionamentos políticos; apelos dramáticos; tons alarmistas e sensacionalistas. Em linhas gerais, os estudos incluídos na meta-análise sugerem que

a abordagem do jornalismo ambiental deve ser sistêmica e contextualizada, com pluralidade de fontes. Solicitam que o campo assuma sua responsabilidade ética na abordagem desta problemática e que explicita melhor as relações entre problemas ambientais e o cotidiano comunitário. Apontam que é importante incluir a comunidade como fonte interessada e que sofre as consequências decorrentes da crise ambiental, mantendo uma regularidade na cobertura. E ainda que: inclua os temas nos espaços opinativos, fique menos dependente das fontes oficiais e especializadas ou científicas, aposte mais no jornalismo interpretativo e investigativo e menos no informativo, a cobertura seja menos permeada pelas dimensões econômicas ou político-econômicas e tenham um enquadramento ecossistêmico. (MAZZARINO, 2015, p. 177).

Há uma oportunidade para o jornalismo se redescobrir, se reinventar, em quaisquer dos suportes tecnológicos, a partir da inclusão do critério de noticiabilidade **“interesse cidadão-comunitário”** (MAZZARINO, 2015). Tal critério “refere-se a uma escolha dos acontecimentos a serem transformados em notícia guiada pela potencialidade inerente a um acontecimento relativo aos temas públicos para favorecer a reflexão crítica” (MAZZARINO, 2015, p. 179). A contextualização dos fatos e a atenção aos impactos provenientes da relação entre sociedade e meio ambiente tendem a estimular uma opinião pública mais bem informada das multidimensionalidades envolvidas. Isso pressupõe mudanças nos processos produtivos (por exemplo, na seleção das pautas, na variedade e não repetição de fontes, na contextualização dos fatos, na consideração dos impactos entrelaçados da relação entre sociedade e ambiente e na inclusão de pautas frias) e “mais espaço para as outras duas naturezas do jornalismo, hoje colocadas à margem: a formativa-pedagógica-interpretativa e a político-investigativa” (MAZZARINO, 2015, p. 179)

Essa oportunidade de reinvenção do jornalismo é discutida na seção a seguir.

1.4 DISCUSSÃO

Ao analisar a produção de trabalhos científicos a respeito da inter-relação entre comunicação midiática e desenvolvimento, verifiquei unanimidade quanto ao entendimento da instituição midiática como um elemento construtor de subjetividades e de identidades, sejam individuais ou coletivas (MORAES, 2017; ANTÔNIO; URQUIZA e URQUIZA, 2016; MENDONÇA, 2015; HALL, 2010; SILVA, 2010; MARTÍN-BARBERO, 2009; SILVERSTONE, 2005; CASTELLS, 2002), bem como instrumento de formação de opinião pública (OLIVEIRA, 2017; MAZZARINO, 2015; REGINATTO, 2016; FERNANDES, 2001; BUCCI, 2000). Por essa razão, muitos pesquisadores têm a comunicação como fator, ou variável, do desenvolvimento, um agente do desenvolvimento.

No entanto, há recorrente crítica a uma abordagem fragmentada das mais diversas questões socioeconômicas e culturais pela mídia em geral, entre elas as questões socioambientais (MAZZARINO, 2015; TEIXERA, 2012; BUENO, 2007; FERNANDES, 2001). Essa fragmentação se mostra em coberturas sobre o meio ambiente que não conectam fatores das esferas social, política e econômica. São, na maioria das vezes, as chamadas “pautas quentes”, destacando em tons alarmistas e

sensacionalistas, com vistas à audiência, grandes acidentes ambientais (AGUIAR; SCHAUN, 2016; FERNANDES, 2001). As tragédias ambientais são tratadas, em geral, com uma cobertura não investigativa, sob uma perspectiva acrítica (BUENO, 2007).

Entre as razões apontadas como explicação da fragmentação e superficialidade da notícia ambiental, além da espetacularização, estão: o tempo curto nas redações e agências de notícias; as pressões comerciais da empresa; a tentativa de despolitização do debate ambiental; a complexidade e amplitude temática; a necessidade de cuidado na escolha de pautas e fontes (a priorização de fontes acadêmicas especializadas e a não inclusão de atores locais); e, o perigo de tornar-se porta voz das fontes (LOOSE; PERUZZOLO, 2008).

Uma alternativa proposta (MAZZARINO, 2015) seria a exploração regular de “pautas frias”, que podem remeter a temas relacionados às especificidades socioculturais, por exemplo, da comunidade litorânea, estimulado com essa oferta uma comunicação crítica e não uma simples transferência ou transmissão de dados acerca de um fato aparentemente isolado. Outra alternativa seria “trazer elementos contextualizadores nas matérias e reportagens de modo a permitir uma visão menos fragmentada” (DEL VECCHIO DE LIMA; LIRA, 2020, p. 5). De forma sintetizada, podemos elencar algumas características desejáveis na prática do jornalismo ambiental e da cobertura sobre meio ambiente:

a) atendimento ao interesse público e menos à lógica produtivista ou governamental; b) apontamento de soluções, rumos e perspectivas e não apenas problemas, enfatizando exemplos de boas práticas; c) diversificação de fontes, dando lugar a vozes não especializadas mas com experiências singulares; d) clareamento e didática ao mostrar a questão ambiental como parte do cotidiano dos cidadãos e da sociedade; e) relativização do valor imparcialidade, permitindo a emergência de visões comprometidas com a racionalidade ambiental, que é afeita a diversas subjetividades, fugindo de uma lógica economicista e tecnicista; f) textos menos fragmentados e mais contextualizados à moda de uma visão sistêmica que leva em conta, na medida do possível, o todo e não apenas partes de um problema. (DEL VECCHIO DE LIMA; LIRA, 2020, p. 7).

Apesar de os estudos analisados observarem que, resumidamente, na mídia, “muitas mensagens de forte apelo persuasivo refletem interesses meramente corporativos e não coletivos”, questionarem a compreensão do consumidor sobre a qualidade da informação ambiental e considerarem o estudo da mensagem ambiental como “uma etapa essencial na investigação da influência da comunicação nos

processos individuais e sociais de percepção e interação com o meio ambiente” (FERNANDES, 2001, p. 2-3), pouco se aborda sobre a questão dos léxicos regionais, os usos linguísticos de uma comunidade, como possível fator de maior compreensão de uma mensagem ambiental (NOGUEIRA, 2001).

Os estudos consultados contribuem também com três perspectivas – ainda que bastante polêmicas – para análise de conteúdo de notícias de um telejornal. De um lado, o ideário da notícia dada sem emissão de opinião, preconceitos, propagandas políticas ou em tom ficcional. De outro, a utopia da vertente educativa, apontando que “a função social do jornalismo é informar e educar aos cidadãos, além de vigiar e denunciar os abusos ou erros do poder político, das organizações econômicas e demais instituições da sociedade” (AGUIAR; SCHAUN, 2016). Adicionalmente, a vertente sensacionalista considerada positiva, como cumpridora da função socializadora do jornalismo, por envolver de imediato um público de massa com temas que o empolgam e assim atraí-lo ao consumo da notícia, mantendo-o emocionado no processo de leitura, despertando-o dessa forma para assuntos da sua comunidade (AGUIAR; SCHAUN, 2016). Pela lógica das sensações, para além de lazer e potencialidade de entretenimento, a notícia sensacionalista cumpriria assim a função educativa também (AGUIAR; SCHAUN, 2016).

Critério de noticiabilidade, linguagem televisiva, circuito da cultura, desenvolvimento como liberdade, hegemonia cultural e política, educação ambiental, opinião pública, direitos humanos, direito humano à comunicação são algumas das palavras-chave dos artigos analisados que dão pistas dos caminhos percorridos no campo científico a respeito do binômio jornalismo e meio ambiente e possibilitam avanços em estudos posteriores. Destaco, a partir dos trabalhos revistos, os temas de maior relevância na busca por respostas e novas perguntas acerca dessa interface: lugar de mediação; imprensa formadora de opinião; comunicação crítica; informação para o desenvolvimento; prática comunicativa não “para”, mas “com” (diálogo de saberes); comunicação para democracia; comunicação para cidadania; comunicação e poder; políticas de invisibilidade na comunicação midiática; comunicação de sentido; influência na construção do imaginário coletivo, na produção e fixação de sentidos e significados sociais; capital comunicacional socioambiental. Destaco ainda a recorrência das palavras-chave *comunicação ambiental* ou *jornalismo ambiental*. Dada a complexidade da inter e multidisciplinaridade ambiental, tal pauta é ampla e engloba, se não todas, a maioria das editorias do jornalismo

(BUENO, 2007; LOOSE e PERUZZOLLO, 2012; DORNELLES, 2008) e uma grande gama de espaços, suportes e fluxos de comunicação.

O discurso jornalístico tem por princípios a neutralidade, a imparcialidade e a objetividade, que devem ser idealmente perseguidos, embora sejam atributos flexíveis (ou até utópicos). Na prática, não resistem aos diversos filtros do ciclo de produção jornalística, diante das práticas geradas pelas subjetividades inerentes aos atores envolvidos nesse processo, razão pela qual são criticados por teóricos contemporâneos do jornalismo (ALSINA, 2009; DORNELLES, 2008). O jornalista deve reportar fatos, esclarecer sobre *o quê, quem, quando, como, onde e por quê*, oferecendo diversos lados da história ou o máximo possível de suas dimensões. Em outras palavras, numa situação ideal, fazer os fatos falarem por si. “Por isso, reconhecer a narrativa jornalística como dispositivo argumentativo torna-se uma tarefa analítica complexa” (MOTTA, 2008, p.9). Sendo o jornalista, por natureza, um narrador discreto, “utiliza recursos de linguagem que procuram camuflar seu papel como narrador, apagar a sua mediação. [...] Faz os fatos surgirem no horizonte como se estivessem falando por si próprios (MOTTA, 2008, p. 8).

No entanto, é preciso compreender o contexto no qual os discursos são enunciados no jornalismo brasileiro. Apesar de o jornalismo ser idealmente pautado por essa premissa isenta e independente frente aos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário, ao mesmo tempo as empresas jornalísticas estão sujeitas às regras de mercado e a mídia se compromete com a lógica empresarial (ALBUQUERQUE, 2000). “O discurso de uma mídia jornalística qualquer, assim, é permeado pelas regras e semânticas do jornalismo enquanto instituição” (MEDEIROS; LEMOS, 2020, p. 150). Portanto, “um discurso se desenvolve num contexto sócio-histórico-ideológico” e está ligado “a uma temporalidade, a um espaço (físico ou virtual), a um grupo social, a uma ideologia e, também, a uma instituição” (MEDEIROS; LEMOS, 2020, p. 150).

Ideologia, neste trabalho, é assumida em uma concepção crítica, dizendo respeito aos modos como discurso e interesses políticos se relacionam e como se dá a reprodução do poder político dominante, a fim de sustentar e estabelecer essas relações de dominação, legitimando a autoridade desse poder dominante e preservando a identidade de determinado grupo social, podendo ou não distorcer aspectos da realidade para cumprir seu objetivo de dominação (Eagleton, 1997; Ricoeur, 2015a, 2015b; Thompson, 2011; Žižek, 1996). No jornalismo, a ideologia significa a manutenção de um sistema de representações que definem o que é jornalismo de verdade e de credibilidade, aliada a uma concepção dominante de poder político e econômico. O jornalismo que se diz factual, imparcial, objetivo, isento, de

interesse público e de credibilidade, é, pode-se dizer, aquele que mantém e é mantido pela ideologia. (MEDEIROS; LEMOS, 2020, p. 150).

A potência de uma face do poder da comunicação midiática é colocada pelo jornalista e ambientalista Washington Novaes num texto que aborda a importância da informação para a existência de uma sociedade capaz de proteger sua biodiversidade e fazer desse tema pauta política. Não raro usado como epígrafe de teses e dissertações, é também muito citado em sites sobre educação e jornalismo ambiental.

Só uma sociedade bem informada a respeito da riqueza, do valor e da importância da biodiversidade é capaz de preservá-la. Informada, a sociedade saberá o que fazer e o que não fazer. Saberá impedir que aconteçam coisas que ameacem a biodiversidade. Saberá transformá-la em um tema decisivo na política. (NOVAES, [20--]).

Ainda que na falta de uma referência exata, considere inseri-la neste capítulo por se tratar de uma mensagem geradora de reflexões bastante significativas, que suscitem futuras novas discussões, tais como: o que significa uma sociedade bem informada? A informação, pura e simples, basta como certeza de que a sociedade, de posse dela, saberá o que fazer e o que não fazer em relação a decisões importantes a serem tomadas, a agendas a serem exigidas? Toda e qualquer informação certifica o saber para a transformação?

No capítulo seguinte, contextualizo a Zona Especial Portuária de Pontal do Paraná e a Faixa de Infraestrutura, objetos desse estudo, no âmbito da cobertura midiática. Abordo a metodologia, os materiais e os métodos utilizados nesta investigação e apresento os experimentos iniciais na geração de grafos para análise das redes semânticas a partir do *corpus* do trabalho.

CAPÍTULO 2 MATERIAIS E MÉTODOS

Neste capítulo apresento, sinteticamente, informações sobre os objetos de estudo e temas de cobertura jornalística, que motivaram esta investigação: a Zona Especial Portuária do município e, por consequência, o projeto de uma nova rodovia em Pontal do Paraná denominado Faixa de Infraestrutura. Também descrevo a estratégia metodológica utilizada para realização da pesquisa, desde a revisão bibliográfica, passando pela coleta de dados, a definição das categorias de análise, o preparo do *corpus* de trabalho e, por fim, o processo de análise. O trabalho de Análise de Conteúdo (AC) se deu por duas análises complementares: a primeira oriunda de uma “leitura flutuante” (BARDIN, 2016) que permitiu eleger as categorias de análise, seguida por leituras interpretativas mais aprofundadas (a leitura dos trechos designados para serem analisados e organizados a partir de categorias) e a segunda análise, das Redes Semânticas (ARS). Somente a leitura flutuante não seria suficiente para responder à questão norteadora da pesquisa, por isso a utilização de um método mais amplo da AC. Escolhi a ARS como instrumental em virtude do trabalho com redes já desenvolvido no grupo de pesquisa do Laboratório de Análise de Redes (LAR/UFPR), também por ser um método estudado no decorrer do mestrado na disciplina “Ferramentas em Pesquisa Social: Análise de Redes Semânticas” e na ICH (Interações Culturais e Humanísticas) de Análise de Redes, e por ser visualmente didática, permitindo uma melhor demonstração dos resultados.

A pesquisa qualitativa “trabalha com o universo de significados, motivos, aspirações, crenças, valores e atitudes, o que corresponde a um espaço mais profundo nas relações” (MINAYO, 2013, p. 21). O primeiro passo para planejar uma boa investigação, portanto, consiste numa profunda intimidade do pesquisador com a problemática (HIGGINS; RIBEIRO, 2018). Como estratégia inicial de investigação, utilizei a pesquisa exploratória em bibliografias diversas a fim de contextualizar o tema do objeto de estudo (a ZEP e seus elementos adjacentes).

2.1 ZONA ESPECIAL PORTUÁRIA DE PONTAL DO PARANÁ E FAIXA DE INFRAESTRUTURA

Desde a década de 1980 o litoral do Paraná tem sido objeto de projetos de reordenamento territorial de grande escala, implicando impactos ambientais, culturais,

econômicos e sociais aos sete municípios que o compõem. Um marco neste sentido foi o Zoneamento do Litoral Paranaense (estudo elaborado pelo Ipardes e sancionado pelo Decreto Estadual nº 5.040/1989), que definiu o macrozoneamento da região. O planejamento de maior impacto é o que se volta à industrialização do município turístico de Pontal do Paraná⁸ por meio da implantação do complexo industrial portuário, que abarca os diferentes modais envolvidos na operação portuária (intrinsecamente relacionada simultaneamente às estruturas rodoviárias, ferroviárias e aquaviárias) nos municípios de Antonina, Paranaguá e Pontal do Paraná. “Em sua magnitude, é esse o principal indutor de transformações socioambientais no território litorâneo” (GÓES, 2020, p. 28). Tal complexo é previsto para ser instalado na Zona Especial Portuária (ZEP), proposta no Plano Diretor (PD) do município (2017), que entrou em vigor pelo decreto estadual 5980/2017.

“Os primeiros ciclos econômicos do Estado do Paraná com reflexos significativos na movimentação portuária foram a extração madeireira (sobretudo de araucária e imbuia) e a exploração de erva mate”. Este ciclo extrativista foi sucedido pela cultura cafeeira, que atingiu sua fase de maior expansão na década de 1960. Em 1975, a plantação sofreu os estragos de uma forte geada, que culminou numa crise econômica no setor. O Estado então migrou para o cultivo de trigo, milho e, especialmente, soja, que se expande continuamente. “A soja, em termos absolutos, é o principal commodities exportado via Complexo Portuário do Paraná, embora desde a década de 1990 o complexo tenha se firmado como um porto multiuso” (GÓES, 2020, p. 29-30).

O projeto de um novo porto no local definido como Zona Especial Portuária de Pontal do Paraná passou por várias fases e diferentes configurações ao longo dos anos. A área de quase 50 milhões de metros quadrados para onde está prevista a construção do TCPP pertencia originariamente ao Estado do Paraná. Em 1952, foi doada pelo governador Moisés Lupion a uma empresa chamada Balneário Pontal do Sul. Um dos donos dessa empresa era o pai de João Carlos Ribeiro, que também foi secretário de Finanças durante o governo Lupion. Após a morte do pai, Ribeiro vendeu parte das terras para a Odebrecht e a Praticagem de Paranaguá. Outra parte foi

⁸ Mais informações sobre Pontal do Paraná disponibilizadas pelo Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (Ipardes): http://www.ipardes.gov.br/perfil_municipal/MontaPerfil.php?codlocal=9&btOk=ok.

vendida à empresa Porto Pontal Paraná Importação e Exportação Ltda. (3P), que em 1995 obteve licença para construir um porto de 130 mil metros quadrados. Por não ter saído do papel, a licença caducou. Em 2006, João Carlos Ribeiro recomprou a parte pertencente a Porto Pontal, a fim de novamente explorar a licença.

As concessões de terras do governo Moisés Lupion foram o estopim de grandes conflitos fundiários que se estenderam por décadas em todo o Paraná. Além de governador, Lupion era dono da Cipla, empresa que revendia áreas devolutas cultivadas por posseiros. A prática levada a cabo por Lupion gerou passagens do folclore político - a Cipla teria até mesmo vendido a área de uma praça pública no interior - e dezenas de conflitos fundiários e mortes durante a colonização do Paraná. A atuação de Lupion foi causa direta de duas revoltas armadas de posseiros, em Porecatu, Norte do Estado, em 1950, e Francisco Beltrão, Pato Branco e Capanema, no Sudoeste, em 1957. (PARANÁ, 2008c).

Em janeiro de 2008 houve o início dos trâmites por parte do governo para a execução do projeto de um novo porto, “um *hub port*, ou seja, um porto concentrador de cargas e linhas de navegação, dedicado ao transbordo de cargas” (PARANÁ, 2008a), então chamado de Porto do Mercosul. Notícia divulgada pela Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA), a primeira sobre o assunto encontrada no portal da autarquia, apresenta fala oficial do então superintendente dos portos, Eduardo Requião, que atrela diretamente à concretização do projeto o desenvolvimento do litoral do Paraná, num “processo irreversível de crescimento” (PARANÁ, 2008a).

Em maio do mesmo ano, o então governador do Estado do Paraná, Roberto Requião, assinou decretos de utilidade pública de 225 hectares na costa da Ponta do Poço, em Pontal do Paraná, com o plano de construção do chamado Porto do Mercosul. Para tanto, foram desapropriadas sete áreas particulares, que somam 2,25 milhões de metros quadrados. O investimento previsto para a obra, até então, era de R\$ 400 milhões. Por essa ocasião, o termo desenvolvimento foi citado em matéria informativa da APPA em fala do superintendente dos portos, Eduardo Requião: “a concretização do projeto é fundamental para o desenvolvimento do Litoral do Paraná” (PARANÁ, 2008b). Porém, a Justiça Federal concedeu liminar ao empresário João Carlos Ribeiro, proprietário de parte da área desapropriada, provocando a paralisação do planejamento para a construção do Porto do Mercosul. Em setembro de 2008, a procuradoria-geral do Estado do Paraná recorreu à ação que paralisou o planejamento para a construção.

João Carlos Ribeiro alega ter contrato de adesão com o governo federal para construir um porto privado na Ponta do Poço. Mas tal contrato, firmado em 1995 com a Porto Pontal, empresa que Ribeiro comprou em 2006, caducou, porque a União não recebeu qualquer projeto para o futuro terminal. Além disso, o documento concedia licença para um porto de 130 mil metros quadrados. O porto privado cujo projeto Ribeiro diz ter pronto teria área de 1 milhão de metros quadrados. Ou seja, ainda que não houvesse caducado, o documento não autoriza a execução do projeto atual. (PARANÁ, 2008c).

Outros dois problemas envolveram o projeto da Porto Pontal: a licença concedida pelo governo federal em 1995 determinava uma consulta formal a APPA, que, no entanto, nunca foi realizada; e a área não possui Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto Organizado (PDZPO), item obrigatório para a realização do projeto, sem o qual a empresa não poderia sequer ter pleiteado licença ambiental para tal fim (PARANÁ, 2008c).

A descoberta da existência de petróleo na camada pré-sal no litoral brasileiro, anunciada pela Petrobras em 2006, gerou maior interesse industrial pelo litoral paranaense. Pela proximidade com os grandes blocos da Bacia de Santos, que se mostrou a mais promissora nas prospecções do pré-sal, e por suas características geográficas, o município de Pontal do Paraná passou a ser cogitado para receber alguns projetos de empresas estrangeiras, como o do Parque de Construção Submarina, da norueguesa Subsea 7, não concretizado por atrasos e impedimentos na obra gerados por questionamentos via ações do Ministério Público Federal e Estadual, tais como a que questionou permissões no licenciamento ambiental do empreendimento, emitido pelo IAP (Instituto Água e Terra), tais como a previsão da supressão de 45,17 hectares de Mata Atlântica, intervenções em áreas de mangue e de preservação permanente, o que seria vedado não só pela Lei da Mata Atlântica, mas também pelo Código Florestal (MPs, 2011).

A expectativa econômica frente ao cenário que se construía pela proximidade ao recém descoberto campo petrolífero no país levantou perspectivas de “desenvolvimento”. Um seminário, por exemplo, sobre “Perspectivas do Desenvolvimento do Litoral Paranaense a partir do Pré-Sal”, promovido pela Secretaria de Estado da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior (Seti), com apoio da APPA, Prefeitura de Antonina e Fundação Araucária, realizado em Antonina em setembro de 2010, teve como pautas a geração de empregos, atração de novas indústrias e estímulo à economia local. Entre os debatedores do painel “O impacto do

Pré-Sal no desenvolvimento do Paraná: aspectos econômicos e sociais”, o prefeito de Pontal do Paraná, Rudisney Gimenes (PARANÁ, 2010).

Projeções relativas ao modal rodoviário para o recorte temporal de 2016 e 2045, considerando apenas Paranaguá e Antonina, indicam um crescimento de quase 100% na movimentação de caminhões por dia (BRASIL, 2018, p. 363). Para suprir estas demandas somadas às demandas geradas pela movimentação adicional prevista para a ZEP de Pontal do Paraná, o planejamento do complexo industrial portuário estabelece a necessidade de construção de novos modais rodoviários ao longo do litoral paranaense.

A ZEP compreende um complexo industrial portuário⁹ que prevê a ampliação do cais da Techint Engineering & Construction, a readequação do cais e da obra de dragagem da Tenenge pela Construtora Norberto Odebrecht S.A., a construção de um terminal multifuncional pela Melport Terminais Marítimos Ltda., a base de soldagem da Subsea7 do Brasil Serviços Ltda., a construção de termelétricas e a construção do Terminal de Contêineres Porto Pontal (TCPP) pela 3P (PARANÁ, 2019). O projeto para esse novo porto prevê “um terminal com quatro berços de atracação, sendo dois de granéis líquidos e dois de granéis sólidos” (PARANÁ; ENGEMIN, 2016).

O TCPP é um projeto de terminal portuário de uso privado misto, com previsão de instalação no bairro Ponta do Poço, estuário da Baía de Paranaguá, no Canal da Galheta. A escolha dessa área para construção de um novo porto leva em consideração vários aspectos estratégicos, como a bacia de evolução natural, com profundidade média de 21 metros que permite a navegação de embarcações maiores e a redução de uma hora no tempo de navegação da entrada da barra até o novo terminal, se comparado ao Porto de Paranaguá (PARANÁ, 2008a). A licença ambiental para instalação do TCPP foi concedida pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) em 2015, com a condição da construção de uma nova rodovia que viabilizasse seu acesso terrestre, desafogando a PR-412 e ligando a PR-407 (rodovia que permite acesso entre Paranaguá e Pontal

⁹ Mapa de Zoneamento Uso e Ocupação do Solo disponível em https://www.sedest.pr.gov.br/sites/default/arquivos_restritos/files/documento/2020-03/anexo_v_mapa_de_zoneamento_uso_e_ocupacao_do_solo.pdf.

do Paraná e desemboca na BR-277, que liga Curitiba a Foz do Iguaçu, na tríplice fronteira) à zona portuária (BRASIL, 2015).

Para tanto, ganhou força uma proposta de intervenção pública para viabilização da área terrestre para sua instalação: a construção de uma nova rodovia denominada Faixa de Infraestrutura. Trata-se de um conjunto de obras a serem construídas em paralelo à PR-412, a dois quilômetros de distância no sentido Mata Atlântica, começando na PR-407, próximo a Praia de Leste, indo até a Ponta do Poço, no balneário de Pontal do Sul, onde está localizada a ZEP. O projeto engloba a construção de aproximadamente 24 quilômetros de rodovia em pista dupla com largura de 175 metros, um canal de macrodrenagem, uma rede de transmissão de energia elétrica, uma ferrovia, um gasoduto e a tubulação de água e esgoto, a serem licenciadas conjuntamente (ENGEMIN, 2016a; CUNICO; PRIM, GOVERNO DO PARANÁ, 2018). Além da construção dessa nova rodovia, o projeto visa também revitalizar a rodovia PR-412, a fim de que se torne uma avenida urbana, com ciclovias em toda sua extensão, estacionamentos nas laterais, calçadas para pedestres, rotatórias e quatro trechos de ligações entre a PR-412 e a nova rodovia (PARANÁ, 2017).

O projeto da Faixa de Infraestrutura ganhou espaço a partir de 2014 nos telejornais da emissora de maior audiência na região, a Rede Paranaense de Comunicação (RPC) – afiliada da Rede Globo, emissora que compõe o Grupo Globo, o maior conglomerado de mídia e comunicação do Brasil e da América Latina (RSF; INTERVOZES, 2017) –, quando o projeto de uma nova rodovia, até então sem nome, foi nela citado no telejornal Boa Noite Paraná – Curitiba pela primeira vez (PORTO, 2014). Trata-se de uma matéria sobre o TCPP, na qual o diretor da Porto Pontal Paraná Importação e Exportação Ltda. (3P) afirmava a necessidade da construção da nova estrada ligando o porto à PR-407. As discussões acerca dos impactos ambientais da Faixa de Infraestrutura acentuaram-se a partir de 2017, com a realização de audiências públicas no município. Em janeiro, na primeira audiência pública, o projeto foi apresentado à população de Pontal do Paraná. Em maio, na segunda audiência pública, o Ministério Público questionou o uso de dinheiro público em benefício de um porto privado e ONG's, ambientalistas e o IAP criticaram o EIA do projeto, apontando insuficiências de informação (CONSTRUÇÃO, 2017). A partir deste evento, aumentou a frequência com que o assunto passou a ser pautado nos telejornais. Dos telejornais, a pauta rapidamente ganhou maior espaço público, apesar

de a ampliação portuária no litoral paranaense já estar nos projetos do governo há alguns anos.

Notícia divulgada pela APPA sobre manifestações de apoio à autarquia por parte da sociedade civil organizada de Pontal do Paraná e de Antonina (representantes da Prefeitura, Câmara Municipal, do comércio e de outros setores dos municípios) para os projetos de expansão das atividades portuárias no Estado, principalmente o projeto do novo porto de Pontal do Paraná (PARANÁ, 2013), aborda o termo desenvolvimento. Uma das falas, do superintendente dos portos do Paraná, Luiz Henrique Dividino, alude à “necessária desmistificação da falsa ideia” de o Porto de Paranaguá estar “*pensando* em seu próprio desenvolvimento sem *pensar* ou considerar a cidade” (grifo meu). Outro entrevistado, o então diretor do Porto de Antonina, Luis Carlos de Souza, fala de “novos empreendimentos e, consequentemente, novos empregos e mais renda para os municípios”. O termo desenvolvimento é abordado também em fala do presidente da Associação Comercial Industrial e Agrícola de Pontal do Paraná, Gilberto Espinosa, que

disse que a reunião foi histórica. ‘Mesmo Pontal já tendo se emancipado de Paranaguá, há anos, até agora nos mantínhamos vinculados, o que fazia com que não pudéssemos dar um passo adiante. A posição do superintendente de apoiar um porto em Pontal (alterando a poligonal do Porto de Paranaguá, excluindo Pontal da área portuária de Paranaguá) é para nós um alento. Nesse sentido, vamos somar. Negar um porto a Pontal é ir contra o desenvolvimento do Estado e do próprio país [...]’. (PARANÁ, 2013).

O uso do termo desenvolvimento pode representar a polêmica sobre a ZEP, ou melhor, sobre a instalação de um novo porto e a construção da Faixa de Infraestrutura. Com a maior presença desses dois temas na mídia (em especial, a partir de 2014, nos telejornais da RPC, conforme estudado nessa pesquisa), Pontal do Paraná tornou-se palco de um “embate” envolvendo o termo. De forma generalizada, ambientalistas de um lado, reivindicando aos órgãos públicos adequações e esclarecimentos, alegando questões relativas, entre outras, à legislação ambiental, principalmente porque estima-se que quase 16 milhões de metros quadrados de floresta em estágio avançado de conservação estariam em perigo (GARCIA; DOBIS, 2020). Para eles, “a estrada não é sinônimo de desenvolvimento, a estrada é sinônimo de destruição” (NO LITORAL, 2018). De outro lado, comerciantes e moradores do litoral considerando a estrada uma necessidade para o que denominaram

"desenvolvimento" da cidade. "No centro da polêmica, uma enorme área verde de Mata Atlântica, uma das poucas preservadas no Brasil" (NO LITORAL, 2018).

O Plano Diretor prevê que, no máximo, a metade da ZEP possa ser suprimida para dar lugar aos empreendimentos, algo em torno de 8 milhões de m². Mas, infelizmente, não restam dúvidas de que a biodiversidade em todos os 16 milhões de m² da ZEP, até mesmo além dessa área, sofrerá com os impactos negativos da instalação das indústrias no local. Em função da estreita relação entre a qualidade ambiental e o bem-estar humano, não restam dúvidas de que haverá uma perda na qualidade de vida na região de Pontal do Paraná se as obras se concretizarem. (GARCIA; DOBIS, 2020).

Em novembro de 2017, o Conselho Estadual de Desenvolvimento Territorial do Litoral Paranaense (Colit) aprovou a licença prévia para construção da Faixa de Infraestrutura no litoral. Em março de 2018, a licença prévia foi suspensa pela Justiça Federal, em ação civil pública proposta pelo Ministério Público do Estado do Paraná (MP-PR) contra o governo do Paraná, em atendimento a um pedido da Universidade Federal do Paraná (UFPR), que alegou inconsistências no relatório ambiental e considerou que o Colit não atendeu a pedidos de vistas ao projeto. A fim de assegurar uma análise mais aprofundada da obra subsidiando as discussões não somente sobre a Faixa de Infraestrutura, mas também sobre o Plano Diretor de Pontal do Paraná e o Zoneamento Ecológico Econômico (ZEE)¹⁰ do Paraná (cuja elaboração ocorreu entre os anos de 2011 e 2016), um parecer técnico elaborado pela UFPR (2018) e enviado ao Colit alertou sobre os diversos possíveis impactos em termos ambientais e socioeconômicos das zonas especiais com conflito de uso, em especial a ZEP de Pontal do Paraná, desconsiderados pelo EIA/Rima. Outro agravante é o EIA/Rima ter contemplado nas análises "apenas uma rodovia pista simples e um canal de drenagem, ou seja, a outra pista rodoviária, a ferrovia, o gasoduto e as linhas de transmissão não tiveram seus impactos dimensionados" (UFPR, 2018, p. 18).

Como *conflito de uso* entende-se áreas que, apesar de relevante importância para conservação, foram estabelecidas como Zonas de Desenvolvimento Diferenciado (ZDD), caracterizadas no documento por um potencial para expansão urbana, portuária e industrial, como é o caso da ZEP e seus elementos adjacentes.

¹⁰ "[...] ferramenta de planejamento do poder público que ao diagnosticar as potencialidades e vocações de determinado território estabelece a distribuição espacial (zoneamento) das atividades de modo a integrá-las, buscando compatibilizar demandas socioeconômicas com equilíbrio ambiental" (GÓES, 2020, p. 36).

Por exemplo, a área prevista para construção da Faixa de Infraestrutura, que integra o ZDD que se estende entre os balneários Praia de Leste e Pontal do Sul, se sobrepõe parcialmente à Terra Indígena Sambaqui, a qual foi delimitada pela Fundação Nacional do Índio em abril de 2016 (GÓES, 2020). Por essa razão, “não obstante a qualidade técnica do diagnóstico produzido no âmbito do ZEE Litoral que, salvo alguns pontos relativos ao meio antrópico, são amplamente referendados, o prognóstico do estudo produziu um macrozoneamento controverso” (GÓES, 2020, p. 37).

Segundo o parecer (UFPR, 2018), impactos relacionados à qualidade do ar são abordados sem o necessário embasamento técnico de dispersão da poluição e sem qualquer modelagem de circulação atmosférica indutora. A modificação na topografia por conta da construção da rodovia e do canal de drenagem é abordada sem o dimensionamento dos efeitos hidrológicos e sedimentares decorrentes. A construção do canal de drenagem pode implicar na alteração do nível de base do lençol freático, afetando a manutenção de espécies vegetais. Impactos relacionados aos recursos hídricos (limites dos sistemas de captação, abastecimento, tratamento e diluição de efluentes urbanos e industriais, e qualidade das águas dos rios e canais da planície em áreas de influência direta e indireta do empreendimento), revelados no Plano da Bacia Hidrográfica Litorânea (PARANÁ; COBRAPE, 2019), também não foram contemplados pelo EIA/RIMA da Faixa de Infraestrutura.

Impactos ao meio socioeconômico relacionados principalmente à mobilidade urbana dos municípios (como as consequências que podem acarretar a construção da nova rodovia em pista simples e sem a correspondente duplicação da PR-407 nem a melhoria da PR-412, tais como a geração de cenários de acidentes e congestionamentos mais sérios do que os atuais) não foram considerados. “A construção da Faixa de Infraestrutura visa apenas atender a demanda privada do Porto em seu trecho bem estabelecido, mas a sua construção deve agravar de maneira expressiva o tráfego viário conjuntural” (UFPR, 2018, p. 16).

No cenário de não duplicação, ao atender prioritariamente o licenciamento do Porto, haverá apenas a transferência dos atuais pontos de estrangulamento de veículos para a nova estrada ou até mesmo uma sobrecarga da atual estrada. Neste sentido, a modelagem e as projeções do EIA, feitas sobre o tráfego futuro não são realistas, posto que projetaram cenários muito otimistas, no viés do empreendedor. A argumentação dada ao projeto da Faixa de Infraestrutura como um equipamento viário prioritariamente destinado a atender as necessidades imediatas de acesso e comunicação entre os balneários da região é equivocada, na medida em que o estudo subestimou os impactos associados ao desenvolvimento industrial de uma área que tem vocação turística. O conjunto de modais propostos não condiz

com a função de mobilidade para fins urbanos ou turísticos, como se justifica mormente o EIA-RIMA. (UFPR, 2018, p. 14-15).

Relata-se a insuficiência do EIA da Faixa de Infraestrutura na abordagem de questões relacionadas à pesca artesanal, muito em parte pela “ausência de participação efetiva (prévia, livre e informada) das comunidades pesqueiras, não apenas no licenciamento da Faixa de Infraestrutura, mas também em outros processos de tomada de decisão relacionados ao problema”, tais como o licenciamento de outros grandes empreendimentos previstos para o complexo industrial portuário e a construção de instrumentos de gestão e ordenamento territorial. Alguns dos impactos mencionados são aumento do fluxo de embarcações de passeio e da ocupação das margens por empreendimentos náuticos, o que “deverá aumentar a já acirrada competição por espaço entre pescadores e demais usuários do referido corpo hídrico, intensificando os conflitos e processos de exclusão socioterritorial que incidem sobre as comunidades pesqueiras locais”, e a possibilidade de intensificação dos processos erosivos nos ambientes costeiros, sendo este um “fator de alto impacto, especialmente quando se considera o intenso processo erosivo já existente na Praia Mansa (na localidade de Pontal II)” (UFPR, 2018, p. 16).

Com relação à biota, em escala espacial e temporal, a matriz de impactos da Faixa de Infraestrutura apresenta falhas no EIA, que desconsidera muitos impactos relacionados à fauna (como a redução de áreas de uso por mamíferos, répteis e anfíbios; “possível interrupção de fluxo genético e comunicação entre mamíferos que utilizam as áreas de planície dos corpos d'água do DNOs, Guaraguaçu e Maciel e as populações de cabeceira de rios na serra (ex. para as lontras *Lontra longicaudis*)”; e “carreamento de sedimentos, contaminantes químicos, crescimento desordenado de zonas urbanas e seus efluentes, assim como o de portos e indústrias em zonas marginais” afetando possivelmente os ecossistemas aquáticos) e à flora (como a forte interdependência do transporte de nutrientes da vegetação das planícies em relação às áreas vizinhas e os processos de migração, interação entre as espécies e dispersão, que mudam de acordo com o tempo) (UFPR, 2018, p. 13-14). O estudo não pode ignorar a

integração de ecossistemas e biomas marinho e costeiros, bem como a existência de segmentos extensos e bem preservados da Mata Atlântica, notavelmente suas formações mais ameaçadas, as florestas de terras baixas,

sobre a planície litorânea, as formações de restinga e os manguezais, que estão amparadas por unidades de conservação de proteção integral, como o Parque Estadual do Palmito e a Estação Ecológica de Guaraguaçu, ambas no município de Paranaguá e a Estação Ecológica e Parque Estadual da Ilha do Mel, também em Paranaguá, além de Reservas Indígenas já demarcadas como a Terra Indígena Ilha da Cotinga. (UFPR, 2018, p. 13).

Tais limitações na interpretação dos impactos, a falta de argumentos aprofundados, construídos em base técnica e científica atualizada, é preocupante ao permitir a tomada de decisões possivelmente equivocadas, ameaçando um dos principais remanescentes da Mata Atlântica no país e ecossistemas associados de grande relevância ecológica (UFPR, 2018, p. 13).

O parecer alerta ainda para o lapso em estudos de impacto que dimensionam as influências de grandes empreendimentos considerando exclusivamente o local das obras, como é o caso do EIA/RIMA do projeto da Faixa de Infraestrutura, cuja análise se restringe a uma faixa marginal ao longo da rodovia. Dois outros exemplos no próprio litoral paranaense de comprometimento de áreas e vidas humanas distantes do local do empreendimento não previsto nos estudos de impacto são os municípios de Guaratuba e Matinhos, que sofrem as externalidades provenientes da rotina portuária no município de Itapoá-SC, distante mais de 40 km.

Desde a inauguração do Porto de Itapoá, em 2011, estes dois municípios convivem com tráfego pesado de caminhões em seus arruamentos urbanos, bem como trânsito pesado no ferry-boat que faz a ligação entre os dois municípios. Quando foi realizado o EIA-RIMA daquela obra, também foi tratado de maneira insuficiente o caráter regional de seus impactos. Ao não dimensionar adequadamente a área de influência direta do empreendimento, Guaratuba e Matinhos, receberam as externalidades do fluxo de caminhões entre Antonina, Paranaguá e Itapoá: poluição do ar, poluição sonora, aumento do tráfego, diminuição da vida útil da pavimentação viária, aumento de atropelamentos de pessoas e animais silvestres, entre outros. O Porto de Itapoá está distante 35 km de Guaratuba, 45 km de Matinhos e a aproximadamente 75 km de Pontal do Paraná e é um bom exemplo sobre a importância de projeção real da área diretamente afetada, bem como de ausência de análise sinérgica. (UFPR, 2018, p.7-8).

Elaborado e publicado em 2019, o Plano para o Desenvolvimento Sustentável do Litoral do Paraná (PDS) sucedeu e complementou o diagnóstico produzido pelo ZEE com o propósito de, com uma metodologia participativa, engajar a população litorânea na elaboração do plano e apresentar cenários de futuro (projeções para 2035) a partir da sistematização dos diagnósticos consolidados, seguidos por propostas de ações a serem implementadas no Litoral do Paraná, alinhadas aos ODS (GÓES, 2020). No que se refere à presença de comunidades tradicionais, as quais

tiveram sua presença destacada no documento, o PDS motivou ajustes importantes no macrozoneamento proposto no ZEE com sugestão de alterações na ZDD em Pontal do Paraná que se sobrepunha à Terra Indígena Sambaqui.

Tais ajustes são mudanças importantes na configuração territorial futura do litoral, embora não haja definição, ao menos tornada pública, por parte dos gestores do contrato sobre qual será efetivamente a preponderância entre estes macrozoneamentos propostos, ou seja, qual macrozoneamento (ZEE ou PDS-Litoral) ditará efetivamente a gestão, os investimentos, o planejamento e o ordenamento territorial da região. (GÓES, 2020, p. 41).

Apesar de ter gerado tal motivação, em síntese, o PDS apresenta essencialmente a mesma “visão de futuro” dos cenários tendenciais expansionistas propostos pelo planejamento portuário (BRASIL, 2018). Os impactos potenciais¹¹ decorrentes destas expansões, impactos regionalizados que ocorrem no entorno das áreas de operação portuária, como os relativos à intensa movimentação diária de caminhões que impacta negativamente a biodiversidade (pela intensificação da poluição atmosférica, de solos e da água, e atropelamentos de fauna, por exemplo) e a sociedade (pelo aumento da violência, intensificação de problemas de saúde da população e maior pressão sobre comunidades tradicionais, além de impactos visuais e mal cheiro na cidade, entre outras situações) (OECD, 2014), foram omitidos da análise e da descrição do cenário de futuro, apresentado no documento final como condicionado à expansão do Complexo Portuário e à captação de recursos financeiros externos (GÓES, 2020).

Em relação ao TCPP, uma análise dos aspectos relacionados às comunidades tradicionais pesqueiras, em especial à Comunidade do Maciel, presentes no EIA do Terminal Portuário, realizada pelo Centro de Apoio Operacional das Promotorias de Justiça de Proteção aos Direitos Humanos, Núcleo de Promoção e Defesa dos Direitos dos Povos e Comunidades Tradicionais, verificou que inexistem, no documento, questionamentos referentes aos impactos em tais comunidades. No rol de informantes entrevistados não há, sequer, menção aos representantes das

¹¹ “[...] não obstante os impactos negativos incidirem diretamente sobre o território, os impactos positivos, relacionados à geração de emprego, renda e fomento ao desenvolvimento tecnológico, tendem cada vez mais (e este é um fenômeno mundial), a se dispersarem de forma não regionalizada. As conclusões da OECD indicam esta tendência de um afastamento cada vez maior dos benefícios da atividade portuária em relação à região onde a atividade se desenvolve” (GÓES, 2020, p. 50).

comunidades de pescadores artesanais localizadas nas áreas de influência direta e indireta (MPPR, s.d.).

Após o pedido de suspensão da licença prévia da obra, protestos e discussões reforçando o “embate entre ambientalistas e comerciantes/moradores” aconteceram em Pontal do Paraná e em Curitiba, numa aula pública ofertada pela UFPR no Teatro da Reitoria (MORADORES, 2018; EVENTO, 2018). Em março de 2018, em meio à polêmica e antes ainda da decisão da Justiça Federal sobre a suspensão da licença prévia da obra, o governo do Estado lançou o edital de licitação para a construção e, em abril, deu início ao processo de desapropriação das terras. Em maio, o MP pediu a Justiça Federal a aplicação de multa diária em caso de descumprimento. Em junho, o DER suspendeu o edital de licitação da obra. Em outubro, a Justiça Federal suspendeu o decreto de utilidade pública emitido pelo Governo do Estado que permitia a desapropriação de áreas onde o projeto prevê a construção da estrada. Em novembro, o Tribunal Regional Federal aceitou os argumentos do Ministério Público do Paraná de que a construção da Faixa de Infraestrutura pode causar danos irreversíveis ao meio ambiente e decidiu pela suspensão da licença ambiental da obra (JUSTIÇA, 2018).

Em fevereiro de 2019, num evento realizado em Cascavel com a presença da Ministra da Agricultura Teresa Cristina Correa da Costa Dias, o governador em exercício Ratinho Júnior afirmou a ação de fazer o acesso ao novo porto privado. “Nós já estamos dando encaminhamento para o novo porto de Pontal do Paraná, que é um porto privado. R\$ 2 bilhões de investimento, Ministra. O Estado tem que fazer o acesso ao porto. Nós temos dinheiro em caixa para isso, reservado” (GOVERNADOR, 2019). Poucos dias depois, a Justiça Federal derrubou as liminares que impediam a construção da nova estrada (DECISÃO, 2019).

No segundo semestre de 2019, em reunião em Curitiba, no Palácio Iguaçu, sede do Governo do Paraná, ambientalistas apresentaram ao Governo do Estado uma proposta alternativa para a obra, elaborada pela união de 20 ONGs: uma estrada maior (33 km de rodovias e 50 km de ciclofaixas) com previsão de menor investimento financeiro e menor impacto ambiental, voltada para o turismo, para o cicloturismo e para as pessoas. Na ocasião, o Secretário de Turismo e Desenvolvimento Sustentável, Márcio Nunes, chegou a aventar a possibilidade de banir o termo Faixa de Infraestrutura e disse que “o governo tem interesse em construir essa estrada, mas não que leve a um empreendimento privado. Não é investimento de dinheiro público

em empreendimento privado, não” (AMBIENTALISTAS, 2019). Um grupo de trabalho composto por técnicos, ambientalistas e representantes da sociedade civil foi formado para analisar o projeto alternativo com enfoque em turismo. Um mês após a apresentação do projeto alternativo, o Secretário de Infraestrutura, Sandro Alex, afirmou que o Governo do Estado já tem um traçado definido para a estrada e cogitou a possibilidade de mudança de nome da rodovia, então denominada Faixa de Infraestrutura, para Rodovia da Mata Atlântica (MEMBROS, 2019). Em fevereiro de 2020, depois de oito meses de reuniões, o grupo de trabalho não chegou a um consenso e o governo do Estado anunciou a manutenção do projeto original da Faixa de Infraestrutura, desconsiderando a proposta dos ambientalistas (GOVERNO, 2020).

Em 2020, novas tratativas judiciais a respeito da construção da Faixa de Infraestrutura. No fim de fevereiro, o Ministério Público novamente entrou com uma ação na Justiça Federal para o embargo da obra, solicitando a suspensão do edital de licitação e do processo de licenciamento do IAP, alegando inconsistências no relatório ambiental. Nas alegações finais da ação civil pública, os promotores argumentam que o EIA foi feito com dinheiro público, embora se trate de uma condição para instalação de um porto privado (MINISTÉRIO, 2020). O Tribunal Regional Federal da 4ª Região concedeu uma liminar que suspendeu a obra até o julgamento da questão na Justiça Federal. O governo estadual recorreu e conseguiu derrubar a decisão. Um novo recurso do Ministério Público no Superior Tribunal de Justiça (STJ) tentou reaver a liminar que suspendeu a licença prévia concedida pelo IAP (SECRETÁRIO, 2020). No dia 5 de agosto, após o ministro e presidente do STJ João Otávio de Noronha votar a favor e manter a decisão preliminar a favor do governo do Estado do Paraná, o ministro Herman Benjamin pediu mais tempo para analisar o caso (DECISÃO, 2020). Após a Polícia Federal (PF) deflagrar uma operação para investigar um suposto esquema de corrupção envolvendo o senador Fernando Collor de Mello e o empresário João Carlos Ribeiro na liberação de licença ambiental pelo Ibama para a instalação do porto, o governador em exercício, Ratinho Júnior, declarou que "a estrada é para atender a cidade. Se vai ter porto, se não vai ter porto, para nós não interessa. Claro que seria bom ter algum tipo de infraestrutura para o litoral, para gerar emprego” (GOVERNADOR, 2020). Em 2021, a etapa final da ação civil pública foi interrompida pela juíza federal responsável pela sentença, Silvia Regina Salau Brollo (11ª Vara de Curitiba), que solicitou informações que a permitam analisar se o

caso tem alguma ligação com a operação da PF, denominada O Quinto Ato (SCORTECCI, 2021).

O desenvolvimento, termo de ocorrência frequente nesse histórico da ZEP e da Faixa e Infraestrutura nas narrativas de governo, de ambientalistas, de empresários, comerciantes e da comunidade em geral, tem sido um conceito em disputa pelos agentes econômicos, políticos e sociais. A mídia está envolvida nessa disputa, fazendo uso desse conceito em muitas matérias, como observado no *corpus* deste trabalho. Ponto fundamental a inquirir, considerando o imaginário historicamente construído acerca desse conceito, é: de que modelo de desenvolvimento a mídia se refere? A resposta a essa pergunta sugere reflexões, principalmente sobre como consumir produtos da comunicação midiática e sobre as possíveis mudanças necessárias no fazer jornalístico. Daí a importância de estudar/investigar o como e o quanto desse envolvimento da mídia com o termo.

2.2 PROCEDIMENTOS PARA REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

Para o embasamento teórico, realizei revisão bibliográfica para compreender a abordagem de modelos de desenvolvimento na comunicação (especialmente a midiática). A busca por material científico se deu no Portal de Periódicos Capes/MEC e no Google Acadêmico. Primeiramente, definimos as palavras-chave sobre o tema de pesquisa. A combinação dos termos *comunicação* e *modelos de desenvolvimento* retornou quase oito mil trabalhos científicos nos idiomas espanhol, inglês e português (entre artigos, capítulos de livros, teses e dissertações). Diante do elevado número de trabalhos retornados e considerando que a pergunta originária desta dissertação remete ao telejornalismo, optei por afunilar a busca substituindo o termo *comunicação* por *comunicação de massa*, que retornou pouco mais 500 trabalhos científicos. A seleção dos trabalhos se deu pelo critério de alinhamento ao tema, disponibilidade, redundância e reconhecimento científico.

Após essa primeira revisão, compreendendo então a complexidade dos significados e usos dos conceitos da comunicação, em especial a complexidade do termo *comunicação de massa*, percebi a necessidade de complementar a revisão bibliográfica sobre a relação dos *modelos de desenvolvimento* com a *comunicação midiática*, aproximando mais as leituras ao objeto de estudo desta dissertação. Associei *modelos de desenvolvimento* (tanto no singular quanto no

plural, incluindo a variação *concepção de desenvolvimento*) aos seguintes termos: *jornalismo, telejornalismo, cobertura jornalística e comunicação midiática*, selecionando trabalhos científicos revisados por pares.

Para a continuidade da investigação, segui os pressupostos da Análise de Conteúdo (AC) numa proposta de articulação com procedimentos de pesquisa quantitativa. Essa articulação visa a verificabilidade das escolhas qualitativas, demonstrando “a centralidade dos sentidos que os enunciados expressam”, aumentando sensivelmente a capacidade de interpretação da realidade social (SILVA; SILVA, 2016, p. 135). De modo geral, Bardin define AC como

Um conjunto de técnicas de análise das comunicações visando obter por procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens indicadores (quantitativos ou não) que permitam a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção/recepção (variáveis indeferidas) dessas mensagens. (BARDIN, 2016, p. 48).

A escolha pelo método da AC se deu pelo fato deste possibilitar análise de critérios de noticiabilidade, enquadramentos e agendamentos do tema em foco nos telejornais selecionados. A aplicação do método compreendeu (1) formulação de premissa e objetivos, (2) definição das categorias que fundamentam a interpretação final, (3) coleta de dados (clipping de notícias), (4) exploração do material, (5) tratamento dos dados e dos resultados (momento da transformação dos resultados brutos em dados significativos e válidos) e (6) inferência e interpretação com base nas categorias pré-estabelecidas, levando-se em conta a abordagem da questão portuária e suas implicações na sociedade.

Para a construção do *corpus* da pesquisa, foi utilizada a pesquisa documental, via clipping de notícias – ou levantamento de cobertura jornalística – sobre a ZEP e seus elementos adjacentes. O propósito da análise documental é, segundo Bardin (2016, p. 51), atingir o armazenamento da mensagem comunicada “sob uma forma variável e a facilitação do acesso ao observador, de tal forma que este obtenha o máximo de informação (aspecto quantitativo), com o máximo de pertinência (aspecto qualitativo)”. A matriz de dados mapeados está disponível em versão reduzida no Apêndice A dessa dissertação e em versão completa em

<https://www.kaggle.com/datarepositoty1/reportagens-zep-rpc-2014-a-2020>¹². No mesmo repositório, o arquivo com a transcrição bruta das notícias analisadas.

2.3 CORPUS DA PESQUISA: CLIPPING DE NOTÍCIAS

A escolha por matérias televisivas para realização dessa pesquisa se deu pelo critério de abrangência. A televisão é um dos veículos de comunicação mais populares, “um instrumento que, teoricamente, possibilita atingir todo mundo” (BOURDIEU, 1997, p. 18). Em relação à população brasileira, se destaca há anos como o veículo de comunicação mais acessível e mais consumido. Dados de 2012 informam que “alcançando a totalidade dos 5.565 municípios e atingindo 95,1% dos domicílios, a televisão constitui o principal elo entre os cidadãos e o mundo, tendo um impacto incomensurável sobre a sociedade brasileira” (MARQUES DE MELO, 2012). Em 2016, de acordo com o relatório da Pesquisa Brasileira de Mídia (BRASIL, 2016), a televisão permanecia como meio de comunicação de maior utilização para as pessoas se informarem no Brasil. Um total de 89% dos entrevistados declarou usar a televisão para obter notícias, percentual bem acima do que declarou usar web (49%), rádio (30%), jornais (12%) e revistas (1%). “Praticamente nove de cada dez entrevistados fizeram menção em primeiro ou segundo lugar à TV como o veículo preferido para obter informações” (BRASIL, 2016, p. 16).

Em 2020, ano em que em função da pandemia da Covid-19 “a vida mudou de forma importante para a maioria dos consumidores”, aconteceram “mudanças dramáticas no cenário de mídia” (KANTAR, 2020b, p. 4 e 7). Em abril, por exemplo, a navegação na Internet aumentou em 64%, o consumo de vídeo online em 54% e o engajamento em mídia social em 56% (KANTAR, 2020b, p. 7). Ainda assim, com mais pessoas confinadas em casa, detectou-se mais tempo de consumo de TV. “Na semana de 5 a 11 de abril, o brasileiro assistiu diariamente, em média, 7h54 de conteúdo televisivo, o que significa um aumento de 1h20 em relação à primeira semana de março – antes, portanto, da quarentena”. A região Sul foi apontada como a campeã de audiência, com aumento de 1h31 de consumo diário, seguida pelo

¹² Arquivo/planilha gravada em .csv, observar para abrir com a codificação UTF8.

Nordeste (+1h23), Sudeste (+1h20), Centro-Oeste (+1h18) e Norte (+59min) (KANTAR, 2020a, p. 4 e 7).

A busca por matérias noticiosas sobre a ZEP e os empreendimentos que ela engloba, bem como sobre a Faixa de Infraestrutura, foi realizada nas emissoras com alcance no município de Pontal do Paraná: Televisão Bandeirantes do Paraná Ltda. (Band Paraná), Sociedade Rádio Emissora Paranaense S/A. (Rede Massa), Rede Paranaense de Comunicação (RPC) e Rede de Comunicação Interativa (TVCI) (Quadro 1).

QUADRO 1 – EMISSORAS DE TELEVISÃO QUE REALIZAM TRANSMISSÃO PARA E SOBRE O LITORAL DO PARANÁ

PROGRAMA REGIONAL	EMISSORA	ABRANGÊNCIA DAS NOTÍCIAS
Band Litoral	Band Paraná Televisão Bandeirantes do Paraná Ltda.	Litoral paranaense
Band Cidade – 1ª edição		
Band Cidade – 2ª edição		
Primeiro Impacto PR	Rede Massa Sociedade Rádio Emissora Paranaense S/A.	Curitiba, região metropolitana e litoral paranaense
Redação News		
Bom dia Paraná	RPC Rede Paranaense de Comunicação	Estado do Paraná
Meio Dia Paraná		
Boa Noite Paraná		
Litoral Urgente	TVCI Rede de Comunicação Interativa	Litoral paranaense
Voz do Litoral		

FONTE: Elaboração própria da autora (2020).

Os programas da Band Paraná, da Rede Massa e da TVCI não estão disponibilizados em plataforma online e os contatos realizados com tais emissoras para obter acesso ao conteúdo noticiado para a posterior clipagem das matérias não tiveram retorno efetivo, fato que definiu a utilização somente das matérias veiculadas pela emissora RPC, que foram encontradas disponibilizadas em portal na internet. O portal Globoplay oferece botão de busca no endereço

<https://globoplay.globo.com/busca/>. No Estado do Paraná, a RPC é um dos veículos de maior audiência, segundo dados da Kantar Ibope Media¹³ (2021).

Do portal RPC foram clipadas¹⁴ matérias sobre a ZEP e seu complexo industrial portuário, bem como sobre a Faixa de Infraestrutura, em telejornais da RPC. A busca pelas combinações dos termos “Faixa de Infraestrutura”, “Pontal do Paraná”, “Pontal”, “porto” e “Zona Especial Portuária”, realizada em junho de 2020 e atualizada no fim de dezembro de 2020, resultou em aproximadamente 260 matérias nos telejornais da emissora. Destas, foram excluídas as matérias repetidas nos resultados das buscas pelas diferentes combinações dos termos citados e as que não se relacionavam diretamente com o assunto. Foram consideradas apenas as matérias transmitidas em Curitiba e região. Tal trabalho resultou em 45 matérias televisivas, que foram transcritas em software de edição de texto (foram realizadas tentativas com aplicativos de transcrição instantânea, sem sucesso: eram muitos os erros que demandaram um retrabalho). O *corpus* da análise soma aproximadamente 2h30 de matérias televisivas transcritas, transmitidas entre três telejornais da emissora (“Bom dia Paraná”, “Meio Dia Paraná” e “Boa Noite Paraná”), num espaço de tempo de aproximadamente seis anos. As transcrições totalizam 95 laudas (considerando-se laudas de 1.400 caracteres com espaços) e estão disponíveis em <https://www.kaggle.com/datarepositoty1/reportagens-zep-rpc-2014-a-2020>. As matérias são identificadas nessa dissertação pela letra “M” seguida da numeração recebida por ordem de data de exibição na TV, conforme matriz de dados (que também pode ser consultada em versão reduzida no Apêndice A).

¹³ Dados interpretados de tabela que apresenta o TOP 10 programas com maior audiência, por emissora, no consolidado dos 15 mercados regulares aferidos pela Kantar Ibope Media e os índices das mesmas atrações em cada uma das praças. Foram auferidos nesta pesquisa três programas jornalísticos: o Jornal Nacional, programa da Rede Globo, alcança 26,6% da audiência domiciliar na Grande Curitiba, o Jornal da Record alcança 7,8% e o Jornal da Band alcança 2,8% (KANTAR, 2021).

¹⁴ Termo usado no jornalismo, significa levantar todas as matérias a respeito de um tema em um determinado recorte de tempo e espaço. Clippings possibilitam “o conhecimento sobre os fatos e os contextos sociais. Podem oferecer um ferramental importante para a definição de um período a ser tratado” (GOBBI, 2010, p.92).

2.4 CATEGORIAS DE ANÁLISE

A parte qualitativa da investigação envolveu o mapeamento de variáveis-chave nas falas noticiadas: fontes, juízos de valor e categorias de um modelo de desenvolvimento. A escolha pela variável *fonte* (designada neste mapeamento como “ator”) se deu por se tratar de “um elemento fundamental no processo de produção da informação [...]. A relação entre acontecimento-fonte-notícia é essencial para a compreensão da construção social da realidade da informação” (ALSINA, 2009, p. 52).

Para buscar atingir o objetivo geral desta pesquisa, tem-se a contribuição de Ignacy Sachs (2009) com relação ao conceito de sustentabilidade enquanto modelo de desenvolvimento, para a análise do conteúdo das matérias clipadas e transcritas. Pela combinação de oito dimensões, o autor propõe uma reflexão sobre a qualidade do desenvolvimento, a partir de elementos envolvidos e afetados pelas interações existentes em um contexto de desenvolvimento territorial ou regional. Ele considera que o alcance da plenitude do chamado “desenvolvimento sustentável” se dá pela consecução dessas dimensões. Abaixo, as oito dimensões do modelo de desenvolvimento sustentável proposto por Sachs (2009) e os respectivos enfoques que demarcam sua extensão/manifestação:

1. **social**, cuja meta é uma sociedade com maior equidade na distribuição de renda e de bens, de modo a reduzir o abismo entre os padrões de vida dos ricos e dos pobres, garantindo uma homogeneidade social, e a instituição da igualdade no acesso aos recursos e serviços sociais;

2. **cultural**, que envolve equilíbrio entre inovações e respeito às tradições, com base em projetos autônomos e endógenos;

3. **ecológico**, que sugere a preservação do potencial do capital natureza na produção de recursos renováveis e a limitação do uso dos recursos não-renováveis;

4. **ambiental**, que sugere o respeito ao limite da capacidade de autodepuração dos ecossistemas naturais;

5. **territorial** ou **espacial**, que defende a melhoria do ambiente urbano, uma configuração rural-urbana mais equilibrada (investimentos públicos balanceados), a superação das disparidades inter-regionais e estratégias de desenvolvimento seguras para áreas ecologicamente frágeis;

6. **econômico**, avaliada em termos macrossociais e não apenas por critérios de rentabilidade empresarial de caráter microeconômico. Esta questão envolve segurança alimentar, equilíbrio no desenvolvimento econômico intersetorial, autonomia na pesquisa científica, capacidade de modernização contínua dos instrumentos de produção, gerenciamento mais eficiente de recursos, fluxo constante de investimentos públicos e privados (permitindo superar externalidades negativas) e inserção soberana na economia internacional;

7. **político nacional**, focada na parceria do Estado com empreendedores, na democracia em termos de apropriação universal dos direitos humanos e em um nível razoável de coesão social; e, por fim,

8. **político internacional**, cujo foco é a garantia da paz e a promoção da cooperação internacional. Também analisa o controle institucional efetivo da aplicação do Princípio da Precaução na gestão do meio ambiente e dos recursos naturais, as ações de prevenção contra mudanças globais negativas, ações de proteção da diversidade biológica e cultural e a gestão do patrimônio global como herança comum da humanidade (SACHS, 2009, p. 85-88).

Alguns dos critérios que compõem tais dimensões, apesar da relevância da proposta, não me parecem tão claros. O critério que trata da distribuição de renda justa, por exemplo, que integra a dimensão social, poderia estar contemplado também na dimensão econômica. O critério da segurança alimentar, na dimensão econômica, poderia compor as dimensões social e política. O critério que compõe a dimensão ambiental, a meu ver, é intrínseco ao critério de preservação do potencial do capital natureza na sua produção de recursos renováveis, que contempla a dimensão ecológica. As possíveis compreensões desses enfoques/critérios, decorrentes de interpretações e aplicabilidades diversas, fazem de tais dimensões, a meu ver, não um quadro de definição de “certo e errado”, mas um guia de análise, uma proposta dentre outras que poderiam servir como base a essa pesquisa.

Na categorização (Quadro 2), segui a divisão dos critérios tal como Sachs propõe, com exceção das dimensões ambiental/ecológica e política nacional/internacional. Todas as unidades semânticas categorizadas na dimensão ambiental, foram também inicialmente categorizadas na dimensão ecológica. Assim, para evitar repetição optei por integrar a dimensão ecológica à ambiental. Em relação às duas dimensões políticas, considerei os critérios nacionais e internacionais numa

única dimensão, principalmente pelo quesito proteção da diversidade biológica e cultural, a meu ver, responsabilidade tanto federal quanto global.

QUADRO 2 – CATEGORIAS QUE OPERACIONALIZAM O MAPEAMENTO PARA ANÁLISE DE CONTEÚDO COM BASE NAS DIMENSÕES DE SUSTENTABILIDADE DE SACHS

CATEGORIAS	ENFOQUE
AMBIENTAL	Capital natureza (preservação)
	Recursos renováveis (produção)
	Recursos não-renováveis (limitação)
	Capacidade autodepurativa de ecossistemas naturais (limitação)
CULTURAL	Inovação x tradição (equilíbrio)
	Projetos nacionais e endógenos (autonomia)
	Autoconfiança e abertura para o mundo
ECONÔMICA	Desenvolvimento intersetorial (equilíbrio)
	Segurança alimentar
	Modernização dos instrumentos de produção
	Avaliação macrossocial
	Pesquisa científica e tecnológica (autonomia)
	Gerenciamento de recursos (eficiência)
	Investimentos públicos e privados (constância)
	Externalidades negativas (superação)
	Inserção na economia internacional
INFORMATIVA	Informação na formação da opinião pública
SOCIAL	Homogeneidade social
	Distribuição de renda e bens (equidade)
	Emprego/qualidade de vida decente
	Abismo entre ricos x pobres (redução)
	Acesso a recursos e serviços sociais (igualdade)
TERRITORIAL	Configuração rural/urbana (equilíbrio)
	Melhorias/investimentos públicos (balanço)
	Disparidades inter-regionais (superação)
	Estratégias de desenvolvimento ambientalmente seguras
	(conservação da biodiversidade)
POLÍTICA	Democracia e direitos humanos
	Estado e empreendedores (parceria)

	Coesão social
	Garantia da paz
	Cooperação internacional
	Co-desenvolvimento norte/sul
	Sistema financeiro e de negócios (controle institucional)
	Princípio da precaução na gestão do meio ambiente
	e dos recursos naturais (controle institucional)
	Mudanças globais negativas (prevenção)
	Diversidade biológica e cultural (proteção)
	Patrimônio global/herança comum (gestão)
	Cooperação científica e tecnológica/herança comum
* GENÉRICA	Verbos e substantivos sem referências ou especificações

FONTE: Elaboração própria da autora (2020).

Algumas falas nas notícias analisadas têm o ato de informar como objeto, geralmente em referência à importância da informação na formação da opinião pública. Como exemplo, a fala de um ambientalista que afirma que “faltam informações sobre as consequências da obra para o meio ambiente” (M3, ver Apêndice A). Outro exemplo, a respeito de aula pública realizada na UFPR para debater os impactos da instalação do complexo industrial portuário e da construção da Faixa de Infraestrutura, um morador de Pontal do Paraná afirma que o evento

Foi super esclarecedor, porque a gente teve a oportunidade de ouvir alguns técnicos que são bem importantes no cenário, com informações, esclarecimentos e eu acho que foi a primeira oportunidade de muitas que devem vir pra gente aprofundar essa discussão, pra gente não deixar que a coisa aconteça atropelada e para as pessoas refletirem o que querem de melhor pra sua região. (Morador, M15, Apêndice A).

Em outras matérias sobre o evento, o mesmo morador afirmou ainda que acha “importante ter espaço, fóruns como esse, de esclarecimento para que as pessoas tomem consciência do que pode vir a ser a instalação de um empreendimento desses para nossa região” (M16 e M17). A respeito de um documento elaborado por ambientalistas, a ser entregue ao governo do Estado, a fala de um ambientalista que afirma perceber que se trata de um “momento de sensibilizar a governadora Cida

Borghetti” (M17, Apêndice A). Informação como ferramenta de formação de opinião. Há uma fala do MP que também traz a informação como objeto da discussão, ao afirmar que

A licença prévia está irregular porque o governo não respeitou decisões da Justiça, uma delas de responder, por escrito e de forma completa, todas as dúvidas levantadas pela população, por associações ligadas ao meio ambiente e por outros grupos sobre esse projeto. (MP, M19, Apêndice A).

Na mesma matéria, a RPC também aborda a informação como ferramenta de formação de opinião ao dizer que o MP “destaca que os estudos feitos até agora não levaram em conta todos os danos que poderão ser causados à área” (M19, Apêndice A). Todos esses casos citados, onde as falas trazem o ato de informar ou “estar informado” como próprio objeto do discurso, em alusão à importância da informação na formação da opinião pública, mostraram uma categoria emergente, não contemplada por Sachs (2009). Estabeleci, então, a categoria *informativa* para categorizar essas falas.

Em algumas falas há o uso da palavra desenvolvimento sem referência ou especificação a que tipo de desenvolvimento se referem, por exemplo: “É promover o desafogamento da [PR-] 412, redução de acidentes, promover o turismo na região de Pontal do Paraná e também o desenvolvimento”, fala do coordenador técnico do DER (M3/Apêndice A); “O projeto tem sido defendido pelo Governo do Estado porque deve levar desenvolvimento para a região” (M11, Apêndice A), “Já governo, moradores e comerciantes de Pontal do Paraná, dizem que a estrada vai levar desenvolvimento” (M13, Apêndice A), falas de repórter da RPC; “Num primeiro momento, é aquela ilusão de que um empreendimento desse porte pode trazer a solução de desenvolvimento para a região, mas na verdade a gente precisa buscar alternativas” (M16, Apêndice A), fala de morador; “A Ilha do Mel não é contra o desenvolvimento de Pontal do Paraná” (M16, Apêndice A), fala do representante da Associação Comercial de Pontal do Paraná. Em se tratando de substantivo abstrato e de relevância para o resultado dessa pesquisa, optamos por acrescentar uma categoria ao conjunto referencial na categorização das falas/unidades semânticas que compõem o *corpus* deste trabalho: a categoria *genérica*.

Tal categoria também abrange outras palavras e expressões, como os verbos beneficiar e impactar que, sozinhos, sem referências ou especificações, não

explicitam a categoria do benefício ou do impacto. Por exemplo, na seguinte fala: “a nossa ideia é sempre beneficiar a população”, dita pelo DER (M3, Apêndice A). A mesma situação na fala “a construção da estrada trará impacto irreversível na região [...] afetando [...] o crescimento da população de Pontal do Paraná (M15, Apêndice A)”, dita por ambientalistas e MP, segundo a RPC. Nessa última há duas palavras usadas de forma genérica, sem especificação: impacto e crescimento. De que tipo de impacto e crescimento está sendo falado? Em outra matéria a RPC afirma que, em relatório de informações entregue ao STJ, o MP afirma que a Faixa de Infraestrutura “impacta, ao menos, 22 unidades de conservação e 2 terras indígenas” (M40, Apêndice A). Mais uma vez, pergunto: de que tipo de impacto está sendo falado?

A fala “essa estrada vai trazer uma mudança muito grande e irreversível para toda região de Pontal do Sul” (M6, Apêndice A), na voz de um ambientalista, também foi categorizada como *genérica*, pois não explicita qual será a mudança. Na fala “essa proposta dos ambientalistas tem foco justamente no turismo e nas pessoas” (M30, Apêndice A), não há explicação sobre o modelo de turismo nem sobre qual aspecto será focado nas pessoas (nem a respeito de quais pessoas se fala). Numa das falas noticiadas durante a cobertura de um dos encontros de um grupo de estudos formado por ambientalistas para debater projeto alternativo a Faixa de Infraestrutura, o governo do Estado afirma querer “quebrar um paradigma. [...] mostrar que é muito possível crescer”. Essa fala também foi categorizada como *genérica*, pois não se especifica sobre o tipo de crescimento a que se refere. Importante destacar que *genérica* não se trata de uma dimensão do modelo de desenvolvimento sustentável; trata-se apenas de uma categoria que viabilizou o mapeamento do *corpus*.

2.5 PREPARO E PROCEDIMENTOS PARA ANÁLISE

Para esse tipo de investigação em pesquisa qualitativa, o suporte de ferramentas informacionais apresenta vantagens: permite a percepção de tendências de sentido em grandes quantidades de documentos e diminui a necessidade de intervenção manual do pesquisador, aumentando assim sua produtividade e tornando mais viáveis as possíveis mudanças ou adaptações no desenvolvimento da pesquisa, se a dinâmica do estudo assim exigir (SILVA; SILVA, 2016). Para a análise da concepção de desenvolvimento presentes na abordagem jornalística da RPC,

contamos com o ferramental descrito abaixo, com a preocupação de trabalharmos somente com softwares de código aberto.

O material original, 45 matérias televisivas transcritas em blocos, foi desmembrado em unidades semânticas menores. Esses trechos, dispostos em linhas separadas, foram tabulados em planilha eletrônica (optamos pelo uso do Planilhas Google pela facilidade de compartilhamento e edição coletiva do arquivo) conforme data de exibição nos telejornais e fontes das falas (denominadas como “atores”), com o cuidado de se preservar o contexto original dos documentos. O contexto é que deve dar as referências para a interpretação dos dados e permitir a confrontação dos resultados (SILVA; SILVA, 2016). As falas onde a RPC – ator institucional privado – reproduz falas de fontes que a própria emissora identifica (tal qual uma citação), foram renomeadas, assumindo seu emissor de origem, a fonte, denominado na matriz de dados como “ator (origem)”.

A plena interpretação da palavra somente é possível quando levamos em consideração o contexto de sua produção, o contexto de seu uso e o contexto cultural onde os enunciados acontecem. A posicionalidade do autor do enunciado, a quem ele se dirige, o contexto da fala e a cultura na qual se insere a relação entre emissor e receptor do discurso são elementos que constantemente devem ser revisitados pelo pesquisador no ato de confrontar os resultados produzidos com os procedimentos técnicos de análise. (SILVA; SILVA, 2016, p. 134).

A cada trecho de fala foi atribuída a classificação “descritivo” ou “qualitativo”. Por “descritivo” entenda-se informações sobre a matéria (nome do telejornal que a transmitiu, link de acesso, data e tempo de duração da matéria e seus títulos e subtítulos, informações que constam do portal pesquisado, mas que não foram ao ar na exibição primeira, na televisão) e informações que descrevem o(s) objeto(s) de pauta sem apresentar qualquer avaliação, opinião ou juízo de valor.

Na etapa seguinte do trabalho, categorizei as falas/trechos das matérias conforme a relação estabelecida com as dimensões propostas por Sachs (2009) – ambiental, cultural, econômica, política, social e territorial – e com as duas outras categorias emergentes que acrescentei ao mapeamento de análise: a *genérica* e a *informativa*. Esse procedimento facilitou a análise baseada em leitura flutuante, uma “leitura intuitiva, muito aberta a todas as ideias, reflexões, hipóteses, numa espécie de *brainstorming* individual” (BARDIN, 2016, p. 75), e permitiu a realização da segunda análise, em perspectiva relacional: a das redes semânticas.

A fim de analisar as relações sociais e a interação permitida pela circulação de sentidos no noticiário, entre muitas opções de ferramentas, escolhi a análise de redes sociais (ARS) por se tratar de “uma perspectiva e uma ferramenta [...] que permite enxergar o que dificilmente pode ser captado através de outras abordagens” (HIGGINS; RIBEIRO, 2018, p. 47). ARS é um campo de estudos focado nas relações entre os atores sociais e não em seus atributos, na interdependência, na relação entre agentes (aqui, “atores”), nos efeitos emergentes e substantivos da estrutura (BORGATTI apud HIGGINS e RIBEIRO, 2018).

O primeiro passo para se conceber uma ARS é identificar uma ou mais variáveis estruturais que coloquem em relação todos os atores do sistema social que se visa estudar. Sugere-se fundamental atenção às interações em pelo menos duas dimensões: (1) as trocas entre as identidades/agentes (nessa pesquisa, os atores analisados) e (2) os recursos que circulam dentro do universo social com o qual se trabalha (HIGGINS; RIBEIRO, 2018). A teoria dos grafos, entre outros braços da matemática, fornece subsídios para essa análise, ao estudar as relações entre os componentes de um determinado grupo (CHERVEN, 2015). Tal linguagem – “um tipo de geometria, conhecida de forma específica como topologia” – “é a ferramenta fundamental para descrever a morfologia das redes sociais” (HIGGINS; RIBEIRO, 2018, p. 65).

Para a construção da rede semântica, foi necessário cumprir alguns procedimentos para um processamento mais refinado do texto. Fez parte desse preparo a padronização dos dados. Na planilha do Google, com uso do caractere *underline*, foram agrupadas palavras e sentenças que formam uma unidade (os casos em que uma palavra exigiu o acompanhamento de outra para ter um significado).

O arquivo gerado no Google passou a ser trabalhado no aplicativo de desktop Open Refine, uma ferramenta de código aberto voltada à limpeza de dados, que possibilita a aplicação de diversas operações, como a remoção de duplicatas, criação ou remoção de linhas e colunas, normatizações, correção de ortografia, entre outras. O reconhecimento de padrões que permitem a limpeza dos dados é o maior aliado nesta etapa da pesquisa (BELISÁRIO, 2020).

A primeira ação no aplicativo foi eliminar do projeto as colunas que não teriam utilidade para essa etapa da análise (*all> edit columns> remove columns*), restringindo o trabalho às colunas “ator (origem)”, “classificação do conteúdo”, “fala” e “categorias”. As linhas de conteúdo “descritivo” foram eliminadas (selecionadas as linhas

“descritivo”, clicar *all> edit rows> remove matching rows*) e, logo em seguida, eliminada também a coluna “classificação do conteúdo”.

“Para que possamos analisar as redes de sentido existentes em um texto é necessário padronizar os termos, excluir a pontuação e retirar os termos não significativos” (SILVA; SILVA, 2016, p. 136). Tal procedimento de padronização foi executado na coluna “fala” e resumiu-se em normalizar o texto, padronizando as unidades léxicas em letras minúsculas (*fala> edit cells> common transforms> to lowercase*), removendo sinais de pontuação e outros caracteres especiais (*fala> edit cells> replace*) e, em seguida, removendo os espaços em branco resultantes das substituições dos caracteres (*fala> edit cells> common transforms> trim leading and trailing whitespace*).

As palavras que restaram em cada célula da coluna “fala” foram separadas em linhas, de modo que cada palavra ocupasse uma única célula (*edit cells> split multi-valued cells*). As células que ficaram em branco nas outras duas colunas foram preenchidas (*edit cells> fill down*), de modo a identificar o que pertencia ao mesmo ator e à mesma categoria, conforme ilustra o Quadro 3.

QUADRO 3 – DISPOSIÇÃO DO CONTEÚDO DA COLUNA “FALA” NO OPEN REFINE - RECORTE NA PLANILHA A TÍTULO ILUSTRATIVO

agente da fala na	fala	Categorias Sach
RPC	falta	econômica
RPC	pouco	econômica
RPC	para	econômica edit
RPC	que	econômica
RPC	o	econômica
RPC	porto	econômica
RPC	de	econômica
RPC	pontal_do_paraná	econômica
RPC	saia	econômica
RPC	do	econômica
RPC	papel	econômica
RPC	depois	econômica
RPC	de	econômica
RPC	pronto	econômica
RPC	o	econômica
RPC	novo	econômica
RPC	porto	econômica
RPC	deve	econômica
RPC	trazer	econômica
RPC	benefícios	econômica
RPC	para	econômica
RPC	a	econômica
RPC	economia	econômica
RPC	do	econômica
RPC	estado	econômica
Porto_Pontal_Paraná	nova	territorial econômica
Porto_Pontal_Paraná	estrada	territorial econômica
Porto_Pontal_Paraná	vai	territorial econômica

FONTE: Elaboração própria da autora (2020).

O próximo passo foi remover as *stopwords*, ou seja, as palavras irrelevantes, que desacompanhadas não guardam significado, tais como artigos, preposições, conjunções, pronomes e advérbios (a partir do caminho *fala > facet > text facet*). Foram removidos também alguns verbos de ligação entre o sujeito e o predicado que, por apresentarem muitas conexões na rede, poderiam ocasionar algum tipo de distorção na interpretação dos dados. Tais procedimentos foram realizados com o apoio de um dicionário de lemas e da matriz de análise (matérias transcritas em estado bruto) para averiguação de contexto de algumas palavras. Por fim, as palavras foram agrupadas

de modo a eliminar variações de tempos verbais, flexão de número e flexão de gênero (*fala> edit cells> cluster and edit*).

Em resumo, as regras aplicadas em todos esses procedimentos de padronização e normalização do texto foram as seguintes:

- a) nomes próprios compostos formam uma unidade semântica (ex: Pontal_do_Paraná);
- b) sequências de palavras com um significado próprio formam uma unidade semântica (ex: meio_ambiente);
- c) verbos no gerúndio ou no particípio tornam-se verbos no infinitivo;
- d) verbos nos tempos indicativo, subjuntivo e imperativo tornam-se verbos no infinitivo;
- e) substantivos que indicam “ato ou efeito de”, por clusterização tornam-se, em geral, verbos no infinitivo (com exceção de casos em que consideramos fundamental para a análise manter a palavra ou seu cluster como substantivo);
- f) palavras no plural vão para o singular; e,
- g) em relação ao gênero, optou-se pelo gênero de maior ocorrência ou maior relevância no contexto das notícias.

Optamos por eliminar os numerais do conjunto de palavras, entendendo que sua presença não traria proveito na análise, com exceção da referência de tamanho que o *corpus* traz (comparação de hectares à quantidade de campos de futebol). Nos casos de valores financeiros, cujas matérias não oferecem comparativos, mantivemos apenas o indicativo de moeda (R\$).

De 11.459 linhas foram utilizadas para análise 4.365 linhas/palavras e suas respectivas categorias. O texto pré-processado, convertido em tabela no editor de planilhas, foi então exportado ao Gephi, pacote de software de análise e visualização de rede de código aberto, “com aplicações em diversas áreas, como na sociologia, para estudar redes sociais; na biologia, para mapear propagação de epidemias; na comunicação social, para entender a propagação de ideias ou conceitos, entre outras” (SILVA; SILVA, 2016, p. 140). Este programa gerou grafos e relatórios de redes utilizados para a análise de resultados. A partir de cálculos de centralidades e densidade, entre outros, foi possível analisar como as palavras/falas, os atores e as categorias se relacionam nas matérias conforme intensidade de uso e conexões. Considerar a relação entre as palavras no discurso permite revelar as tendências de sentido produzidas no conjunto discursivo (SILVA; SILVA, 2016).

As redes unimodais (redes formadas por atores do mesmo tipo) utilizadas para os estudos foram obtidas a partir da projeção multimodal, um recurso de rede que transforma redes com dois tipos de nós (*bipartite network* ou *two-mode networks*) em redes de um só tipo de nó (*one-mode networks*) através do estabelecimento de (meta)conexões entre o tipo de nó selecionado¹⁵ (NEWMAN, 2010). A rede de atores e falas foi transformada em uma rede apenas de atores (meta)conectados por falas, assim como a rede de atores e categorias foi transformada em uma rede de categorias (meta)conectadas pelos atores.

Para desenvolver e analisar os grafos, é preciso compreensão das definições de alguns outros termos e de algumas medidas primárias de sua teoria. A seguir, uma breve descrição dos principais, a começar pelo próprio termo grafos de rede, entendido como coleções de nós (frequentemente chamados de vértices) conectados por arestas (também chamados de conexões, links ou laços) (PRELL, 2012, apud CAMARGO, 2020). Os nós podem ser considerados como elementos individuais que representam pessoas, lugares ou objetos que definem coletivamente uma rede. As arestas ou laços são as linhas que ligam os nós entre si (CAMARGO, 2020). Nesta dissertação, os nós representam os atores e as categorias que compõem o corpus de análise e as arestas representam as relações semânticas entre ambos.

Na análise de grafos de rede, uma das principais construções é a de **centralidade**, que permite tentar entender a influência relativa de nós individuais na rede. Cada nó ocupa uma única posição na topologia das redes e uma das principais formas de mensurar essa posicionalidade é calcular sua centralidade perante os demais nós da rede. As medidas de centralidade primárias são de: grau, proximidade, intermediação e autovetor (CAMARGO, 2020).

A **centralidade de grau** é a medida topológica mais simples que pode ser obtida em uma rede. Examina o número (ou proporção) de nós vinculados a um nó específico por meio de conexões de entrada, saída ou não direcionadas, ou seja, expressa a quantidade de relações diretas que um nó mantém numa rede. É uma variável adequada para a identificação da importância de um nó em sua vizinhança mais imediata (CAMARGO, 2020; SILVA, 2009). **Grau ponderado** (*weight degree*) é

¹⁵ “Although a bipartite network may give the most complete representation of a particular network it is often convenient to work with direct connections between vertices of just one type” (NEWMAN, 2010, p. 116).

a medida de rede que considera o peso das arestas que conectam os nós. No caso da rede de atores-falas, o grau ponderado é dado pela soma do número de vezes que um ator emitiu cada uma das palavras de sua fala.

Medidas de grau de nó são todas baseadas em contagem. Centralidade de grau é o termo usado para este conceito, onde grau é equivalente à contagem de arestas. [...] Para redes ponderadas, a medida de grau para um nó não só conta as arestas, mas soma os pesos das arestas. (POWELL; HOPKINS, 2015, p. 169, tradução minha¹⁶).

A **centralidade de proximidade** (*closeness centrality*) é uma medida da distância de um nó conectado a todos os outros nós dentro do grafo. Nós com centralidade de proximidade forte, ou seja, os nós normalmente mais importantes da rede, são aqueles que estão mais próximos de todos os outros, propriedade quantificada pelo tamanho médio dos caminhos mínimos partindo do nó de referência em direção aos demais (CAMARGO, 2020; SILVA, 2009).

A **centralidade de intermediação** (*betweenness centrality*) é uma medida da frequência com que um nó se coloca nos caminhos mais curtos (geodésicos) que ligam os demais nós de uma rede, permitindo ou bloqueando o trânsito dos recursos transacionados em uma determinada rede. Em uma rede de fluxos de comunicação, trata-se do ator que filtra a informação que pode (ou não) ser repassada (CAMARGO, 2020). Em outras palavras, a medida aponta o nó que age como “ponte”, posicionado estrategicamente para integrar outros nós e grupos de nós (NEWMAN, 2010).

Para Degenne e Forsé (2007), a centralidade de intermediação é uma medida da influência de um ator em uma rede. Um nó com bom desempenho relativo nesta estatística é altamente influente na conexão de regiões remotas de um grafo, mesmo que esses nós possam ter baixa influência medida por outras medidas de centralidade, pois formam uma ponte entre as partes do grafo e, portanto, desempenham um papel fundamental na redução das distâncias do caminho ao percorrer o grafo. (CAMARGO, 2020, p. 44).

A **modularidade** (*modularity class*) é uma métrica de rede, não de nó. Detecta as sub redes, os grupos ou *clusters* de um grafo, a partir das semelhanças e proximidades entre os nós. Auxilia a observar a centralidade dos nós dentro dos grupos (NEWMAN, 2010).

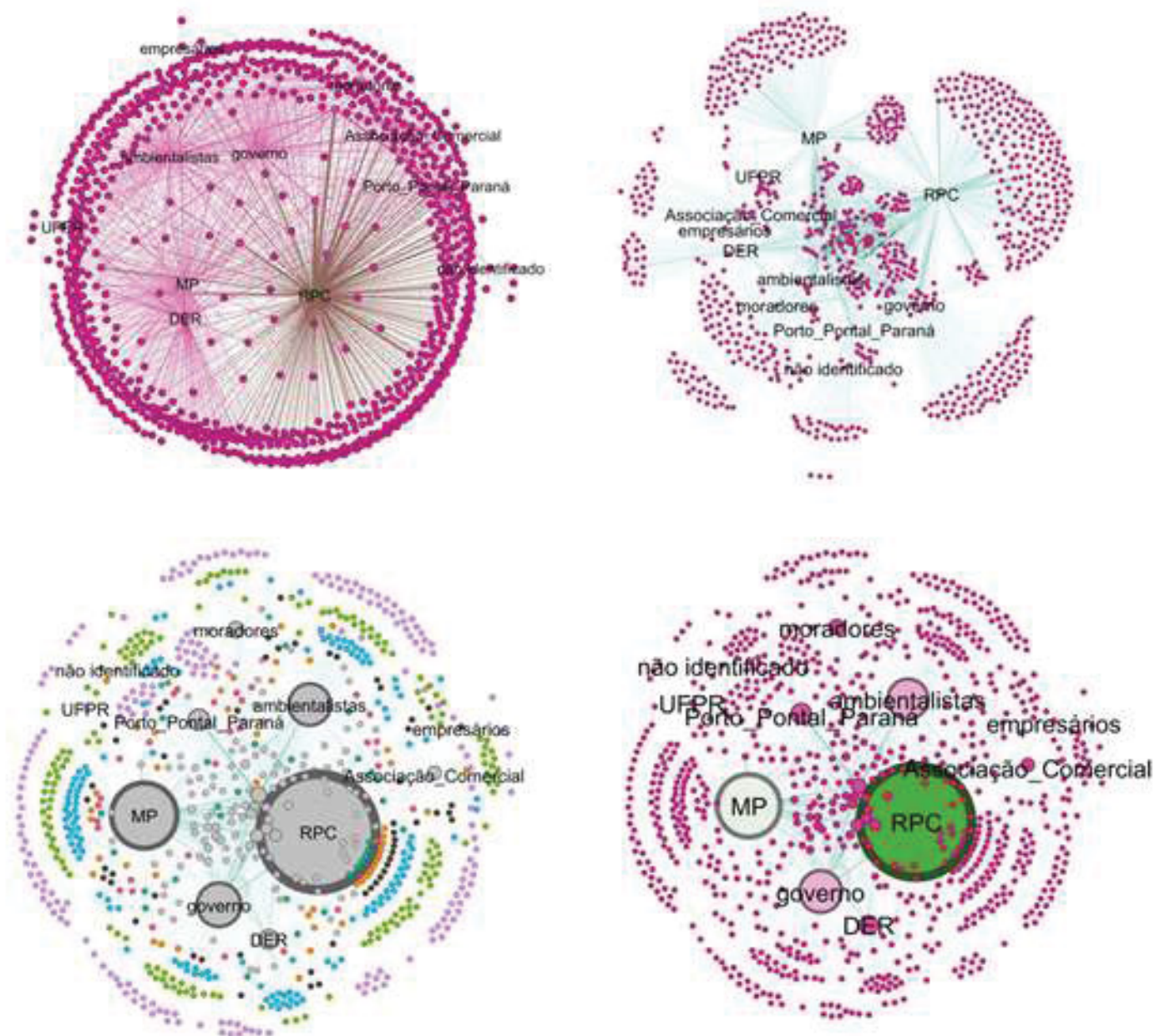
¹⁶ "Node degree measures are all based on counting. Degree centrality is the term used for this concept, where degree is equivalent to the edge count.[...] For weighted networks, the degree measure for a node not only counts the edges, but sums the weights of the edges" (POWELL; HOPKINS, 2015, p. 169).

Antes de seguirmos para os próximos passos, pontuo que o trabalho não foi linear como exposto acima. Foi repleto de idas e vindas, num exaustivo fazer e refazer até chegarmos ao ponto de refinamento que consideramos com um custo-benefício aceitável, um ponto de saturação.

Ensaíamos redes das relações entre atores e palavras (Figura 1). O experimento trouxe a confirmação de uma matriz de dados bem elaborada e tratada, apontando as palavras de maior ocorrência nas matérias investigadas e algumas *stopwords* ainda a serem removidas ou desambiguações por serem resolvidas. Além de permitir realizarmos inferências sobre caminhos e possibilidades que o modelo poderia proporcionar. Estes experimentos apontaram, de fato, alguns ajustes que foram feitos exigindo um retorno ao Open Refine e à planilha do Google a fim de aprimorar a matriz de dados.

Após alguns ensaios, percebemos que determinadas denominações de atores precisavam ser revistas: “moradores” passou a ser denominado “comunidade_urbana”, em harmonia com o termo “comunidade_indígena”, que passou a integrar a lista de atores. Num momento anterior, não havíamos desmembrado a fala da cacique de uma das aldeias do município do conjunto de falas dos moradores de Pontal do Paraná. No entanto, a representatividade dessa comunidade no *corpus* de trabalho, ainda que em mínima ocorrência, mostrou-se importante.

FIGURA 1 – ENSAIOS DE REDES ATORES-PALAVRAS



FONTE: Elaboração própria da autora (2020).

Detectamos também que a matriz ainda apresentava ambigüações de alguns termos: Estado (enquanto divisão territorial) e estado (enquanto característica física, condição em que se encontra um sistema); e as referências à Faixa de Infraestrutura, ora como “faixa”, ora como “faixa estrutural”. Sem essa atenção minuciosa na desambiguação, o resultado da análise poderia ser comprometido. Abaixo, uma tabela das desambiguações realizadas (Quadro 4). Por essa razão, a última revisão na planilha matriz de dados, antes do último manuseio no Open Refine, foi realizada palavra por palavra, a atentar para o sentido de cada uma delas isoladamente,

fazendo as junções necessárias com *underline*, transformando duas ou mais palavras em uma unidade semântica.

QUADRO 4 – REFERENCIAL DE DESAMBIGUAÇÕES

PALAVRA ORIGINAL	DESAMBIGUAÇÃO
Estado (referente a Paraná)	paraná
Estado do Paraná	Paraná
Estado (referente ao governo do Paraná)	governo_do_estado
Faixa	faixa_de_infraestrutura
Faixa estrutural	faixa_de_infraestrutura

FONTE: Elaboração própria da autora (2020).

Com base nas categorias pré-estabelecidas (Quadro 2), realizei também a análise simplificada por ocorrência, a partir da categorização das unidades semânticas em duas etapas: (1) considerando como unidades semânticas os trechos de fala (como ilustra a Figura 1 e o Quadro 3) e, após tratamento no *Open Refine*, (2) considerando como unidades semânticas as palavras (Quadro 5). Na etapa 1, de um universo de 1092 trechos, foram analisados 543 (considerados qualitativos, descartando 549 trechos descritivos). A etapa 2 teve um universo de 6.846 palavras, observando que, em ambas as etapas, algumas unidades semânticas foram enquadradas em mais de uma categoria.

No capítulo a seguir, apresento os resultados da pesquisa e os discuto sob a luz da metodologia detalhada acima e das teorias levantadas nas revisões bibliográficas.

CAPÍTULO 3 RESULTADOS: ATENÇÃO NA ESTRADA E ESQUECIMENTO DOS IMPACTOS DA ZEP

Neste capítulo apresento os resultados da investigação sobre as concepções de desenvolvimento para o litoral paranaense presentes (ou ausentes) na cobertura da RPC durante o processo de discussão da ZEP em Pontal do Paraná, fruto da estratégia metodológica junto da discussão com a literatura que aborda o tema, pelas perspectivas propostas no projeto de pesquisa. Na seção 3.1, os achados da primeira análise do corpus, a partir de uma leitura flutuante seguida de leituras interpretativas. Na seção 3.2, os achados da análise das redes semânticas, dividida em redes de sentido dos atores-falas e dos atores-categorias. Após a conclusão e discussão dos resultados com base na literatura, as considerações finais.

3.1 ANÁLISE DE CONTEÚDO

Em um primeiro contato com o *corpus* do trabalho, a “leitura flutuante” ajudou a detectar padrões na cobertura da temática: as matérias abordam predominantemente o projeto da Faixa de Infraestrutura e apresentam, de 2014 para 2020, uma mudança de abordagem, a qual apresento mais adiante.

A primeira matéria sobre o assunto foi introduzida pelo âncora do telejornal “Boa Noite Paraná” com uma exclamação, enaltecendo a construção do porto: “Falta pouco para que o porto de Pontal do Paraná saia do papel! As obras devem começar no ano que vem e depois de pronto o novo porto deve trazer benefícios para a economia do Estado” (M1, Apêndice A). O juízo de valor detectado na fala, classificado na matriz de dados na categoria econômica, evidencia o entusiasmo da matéria com o projeto.

Entrevistado o presidente da Associação Comercial do município, Gilberto Espinosa, associa a construção de um novo porto à uma mudança completa da realidade local, incluindo serviços básicos como educação e saúde: “Nós hoje temos dificuldade com atendimento médico, dificuldades com atendimento de ensino, nós temos muitas dificuldades, então esses recursos farão com que nós possamos mudar completamente a nossa realidade” (M1, Apêndice A). Porém, ele não explica de que forma e em que sentido se daria essa mudança de realidade. Essa abstenção pode ser resultado, além do mito do progresso, da construção de um imaginário popular

que agrega à palavra desenvolvimento uma carga de evolução (e até de algo que podemos chamar de esperança).

Nesta mesma matéria, o empresário diretor da 3P, João Carlos Ribeiro, afirma que a construção do novo porto dependia da Licença de Instalação, que ainda não havia sido emitida pelo Ibama, que estipulou uma condicional: a construção de uma nova estrada, a qual, segundo Ribeiro, “vai ser construída ligando aqui, o porto, à PR-407” (M1, Apêndice A). Chama a atenção nessa frase a afirmação do objetivo de construção da Faixa de Infraestrutura: ligar a PR-407 ao futuro porto privado. Cinco anos mais tarde, em 2019, tal objetivo ainda foi afirmado algumas vezes pelo governo estadual, como na fala do governador Ratinho Júnior: “Nós já estamos dando encaminhamento para o novo porto de Pontal do Paraná, que é um porto privado. [...] O Estado tem que fazer o acesso para o porto” (M27, Apêndice A). Poucos dias depois dessa fala, o Secretário do Desenvolvimento Sustentável e Turismo opinou que “a estrada que dá acesso ao porto deveria ser construída com o dinheiro dos empresários” (M28, Apêndice A). Meses mais tarde, em agosto, a afirmação do governador feita em fevereiro foi veementemente negada por parte do próprio Governo do Estado, na fala do Secretário de Meio Ambiente, Márcio Nunes, que disse que o governo “não vai investir dinheiro público para beneficiar um empreendimento privado” (M31, Apêndice A).

Ao voltar às notícias de janeiro de 2017, percebemos que a tendência ao entusiasmo pela obra ainda se mantinha no discurso da RPC. “O projeto que prevê a construção de um novo acesso em Pontal do Paraná pode finalmente sair do papel”, é a fala do âncora do telejornal, que enfatizou a palavra “finalmente” (M2, Apêndice A). Para esta matéria, foram entrevistados quatro moradores de opinião favorável à construção da nova estrada (até então não batizada de Faixa de Infraestrutura). Alguns dos argumentos foram “a gente tem que se enfiar no meio dos carros pra poder atravessar”; “já vi muito acidente, principalmente de moto e pedestre”; “até fora da temporada já está difícil, imagina na temporada como é que fica” (M2, Apêndice A). A repórter encerrou a matéria afirmando que “a opinião da população é decisiva e as obras poderão começar este ano” (M2, Apêndice A). Cabe analisar qual a amostra da população considerada na matéria. Por que o telejornal buscou apenas moradores com opinião favorável ao empreendimento? O fato de não buscar ou não apresentar opiniões contrárias ao projeto da rodovia pode sinalizar a dependência do telejornal

do poder governamental e de interesses privados, assim como a aprovação a um modelo de desenvolvimento específico.

Em maio de 2017, o projeto da nova estrada, então já denominado Faixa de Infraestrutura, volta ao noticiário por ocasião da segunda audiência pública para tratar do tema. A abordagem a respeito desse projeto, até então, continua no sentido de se tratar de uma estrada para dar acesso a um porto privado. Na chamada da matéria, o âncora diz que “a população de Pontal do Paraná está discutindo hoje a proposta do governo do Estado de construir uma nova estrada que vai dar acesso a um porto privado que ainda vai ser feito em Pontal. É a chamada Faixa de Infraestrutura” (M3, Apêndice A).

O técnico Glauco Lobo, responsável pelo projeto no Departamento de Estradas de Rodagem (DER), disse que o objetivo do governo é beneficiar toda a população com o projeto. Além de citar o “desafogamento” da PR-412 e a redução de acidentes, fala em promoção do turismo na região e também em desenvolvimento: “Para o desenvolvimento vir trazer emprego, nós temos a implantação de alguns empreendimentos privados, porém não é a finalidade do nosso empreendimento, da nossa rodovia. A nossa ideia é sempre beneficiar a população” (M3, Apêndice A). A ideia de desenvolvimento citada pelo técnico entrevistado associa-se, conforme o quadro que operacionaliza o mapeamento para análise desse conteúdo (Quadro 2), às categorias social (no enfoque da oferta de empregos para qualidade de vida decente) e econômica (no enfoque dos investimentos, tanto públicos quanto privados).

A abordagem dos impactos ambientais surge no decorrer dessa mesma matéria, na fala da repórter: “Para os ambientalistas, faltam informações sobre as consequências da obra para o meio ambiente” (M3, Apêndice A). “Comunidades tradicionais” é um termo que aparece nesta matéria. Os ambientalistas questionam “qual o impacto em relação aos moradores da região e às comunidades tradicionais?” Afirmam que o objetivo do projeto não é “melhorar o acesso aos moradores ou aos visitantes, e sim viabilizar o complexo industrial portuário que vai ser realizado na região” (M3, Apêndice A). Estas comunidades – vale observar – são citadas novamente somente quase três anos depois, em fala pela qual a RPC afirma que o MP pede que “comunidades tradicionais sejam consultadas” (M39, Apêndice A).

Ainda na matéria de 2017 (M3, Apêndice A), surgem nas falas outros termos relativos a impactos ambientais, como: “potencial poluidor”, “Mata Atlântica” e “mitigações”. O MP diz que pretende “fazer com que seja garantida a legislação que

exige que as intervenções com potencial poluidor (como é, por exemplo, a implantação de uma estrada, de um gasoduto, de uma ferrovia etc.) atendam à legislação [...]”. A Mata Atlântica é citada duas vezes na matéria, da mesma forma como quando é citada nas demais matérias analisadas: de forma breve, superficial, não holística, sem aprofundamento no tema. A RPC apenas fala que “a Faixa de Infraestrutura proposta pelo governo [...] vai passar a 1 quilômetro de distância da atual rodovia, para dentro da Mata Atlântica” e que, em parecer preliminar, “engenheiros e biólogos alertam que a área compõe um dos remanescentes melhor preservado de Mata Atlântica do Brasil”. O que isso significa? O que ser considerado como um dos remanescentes melhor preservados de Mata Atlântica no país representa para o consumidor da notícia? O que isso representa à comunidade no seu entorno? O que isso representa à comunidade planetária? Essa informação, descontextualizada, chega a sensibilizar? Possibilita – ou ao menos facilita – o entendimento de tudo o que envolve a questão do projeto da nova estrada? Possibilita – ou ao menos facilita – a formação de opinião acerca da proposta frente ao desenvolvimento da região?

Sobre o alívio dos impactos, a matéria M3 traz fala do DER que afirma a inevitabilidade de alguns impactos, mas que o órgão conta com “as mitigações, os programas de monitoramento, por exemplo, de fauna, [...] um programa para negociação e aquisição de terras”, com o objetivo de que “os impactos negativos sejam minimizados e os positivos sejam potencializados” (M3, Apêndice A). Trata-se de mais uma fala com característica superficial, sem aprofundamento da questão. A RPC tampouco aproveitou a fala do órgão público para explicitar melhor as relações entre os possíveis problemas ambientais causados pela estrada e o cotidiano comunitário (com possibilidade de ser explorado também em escala macroplanetária).

No dia seguinte à audiência pública, o tema sofre uma mudança de abordagem, algo que pode ser enquadrado como um agendamento reverso, ou seja, “uma situação na qual a preocupação da opinião pública estabelece a agenda da mídia” (MCCOMBS, 2009, p. 35). Diferentemente da matéria anterior, a matéria M4 traz, de forma menos parcial, opiniões diversas, provenientes inclusive de representante de comunidade indígena. A repórter explica a função e importância de uma audiência pública e pergunta “como uma obra tão grande como essa pode afetar a população nos aspectos sociais e econômicos?” (M4, Apêndice A7). Mais uma vez, a questão do desenvolvimento é levantada pela citação dessas duas categorias. Vale

destacar nessa matéria a fala do então diretor da 3P, Ricardo Bueno Salcedo, sobre a importância da execução do projeto da Faixa de Infraestrutura, por se tratar de uma estrada com “acesso livre, que não passe na cidade, que não sofra a influência das lombadas, dos comerciantes e da população em geral” (M4, Apêndice A). Uma fala que vai na contramão das informações emitidas pelo governo, que colocam o projeto da nova estrada como uma benfeitoria direta à população em geral e aos turistas, e não exclusivamente a um empreendimento privado. A palavra “privado” recebe ênfase na matéria, em especial na fala de representante do MP, o promotor Robertson Azevedo, que questiona o uso do dinheiro público para este fim.

O “embate entre ambientalistas e comerciantes de Pontal do Paraná por causa da Faixa de Infraestrutura” surge no noticiário, nestas palavras, em março de 2018, por ocasião de um protesto de moradores a favor da obra. “A estrada não é sinônimo de desenvolvimento. A estrada é sinônimo de destruição” (M9, Apêndice A), afirma um ambientalista, para quem desenvolvimento seria “a reurbanização dessa faixa toda de Pontal. Aí, sim, oferecendo alternativas ao congestionamento, aí sim oferecendo alternativas ao turismo”. Do outro lado, o Presidente da Associação Comercial diz que “a estrada é uma necessidade pra cidade. Qualquer um que tenha vindo pra praia nos últimos anos é testemunha disso”, referindo-se ao trânsito congestionado de feriados e alta temporada. Na voz da repórter, no centro da polêmica existe “uma enorme área verde de Mata Atlântica, uma das poucas preservadas no Brasil” (M9, Apêndice A).

A partir daí, as matérias passam a abordar a polêmica pela ótica do desmatamento do bioma Mata Atlântica. “O traçado previsto para a estrada deve abrir uma clareira equivalente a 362 campos de futebol” (M13 e M14, Apêndice A). A relação entre investimento público beneficiando empreendimento privado, outra chave dessa polêmica, é abordada com maior frequência a partir de abril de 2018, com ênfase em várias matérias (M6, M7, M9, M11, M13, M14, M15, M16, M27, M28, M29, M30, M31, M32, M39, M40, M43 e M44). “Não sou falso de dizer que eu tenho um projeto de envergadura, do maior interesse do Estado, que é realmente [trecho de fala incompreensível] construísse essa estrada porque o terminal precisaria efetivamente da estrada” (M13, Apêndice A), revela o empresário que pretende construir o porto.

O porto privado de Pontal está no centro das discussões que envolvem a construção da estrada. Para promotores e ambientalistas, o governo vai desmatar e usar dinheiro público para beneficiar um negócio privado. Já

governo, moradores e comerciantes de Pontal, dizem que a estrada vai levar desenvolvimento e facilitar o acesso aos balneários. (M13, Apêndice A).

Durante todo o período analisado, a questão dos impactos da instalação do complexo industrial portuário em Pontal do Paraná é trazida ao noticiário sem detalhamento. A matéria de 26 de abril de 2018 apenas cita que o assunto foi discutido em aula pública na UFPR e traz opiniões de moradores, de comerciantes e de ambientalistas e setores produtivos de Pontal do Paraná, como diz a repórter, tanto favoráveis quanto contrárias à construção da Faixa de Infraestrutura. Ao final da matéria, a repórter sinaliza uma preocupação das entidades de preservação presentes no evento: “Para estas entidades, a construção da estrada trará impacto irreversível na região, afetando a natureza e o crescimento da população de Pontal do Paraná” (M15). No mesmo dia, em outro telejornal da emissora, a repórter levanta a questão do impacto turístico da obra: “O porto fica a 4 km da Ilha do Mel, um dos principais destinos turísticos do país, e o risco para a Ilha foi um dos pontos apresentados numa reunião ontem à noite em Curitiba” (M16).

O conceito de desenvolvimento aparece, na mesma matéria, na fala de uma moradora da Ilha do Mel, Suze Albino: “Num primeiro momento, é aquela ilusão de que um empreendimento desse porte pode trazer a solução de desenvolvimento para a região, mas na verdade a gente precisa buscar alternativas”. A matéria termina com uma nota do governo estadual afirmando que o projeto “abre perspectivas de desenvolvimentos socioeconômicos para a cidade e para o litoral” (M16).

Em outras matérias, ocorre o uso do conceito desenvolvimento também de forma superficial, sem deixar claro acerca de qual tipo de desenvolvimento os atores se referem. “[...] promover o turismo na região de Pontal do Paraná e também o desenvolvimento” (M3); “moradores e comerciantes acreditam que a estrada vai desenvolver a região” (M18); “empresários de Pontal são a favor em nome do desenvolvimento da região” (M27); “moradores de Pontal afirmam que o projeto de 270 milhões de reais vai trazer desenvolvimento ao litoral” (M28); “um orçamento viável dentro de uma proposta de desenvolvimento”; “o Secretário do Meio Ambiente disse que o Estado busca desenvolvimento com preservação ambiental” (M31); “a disputa está em qual caminho seguir, tanto na geografia quanto na proposta de desenvolvimento para o litoral”; “é muito possível crescer, se desenvolver, gerar emprego, renda, melhorar a vida das pessoas e cuidar do meio ambiente, recuperar o meio ambiente” (M35); “o governo do Estado disse que vai preservar a

biodiversidade ali da região, que o projeto leva desenvolvimento para o litoral” (M38); “nós queremos atender o litoral, que faz parte do projeto de desenvolvimento do litoral, que vem a orla de Matinhos, que vem a ponte de Guaratuba” (M45).

Acerca dos pedidos de análise da promotoria pública, são listadas, em matéria exibida no “Boa Noite Paraná” em maio de 2018, as questões de impactos para a vegetação, para a fauna da região, para a atividade pesqueira, riscos do aumento populacional e preservação da Ilha do Mel (M19). Em novembro do mesmo ano, o telejornal apresenta a preocupação do desembargador que decidiu pela suspensão acerca do potencial da obra “para gerar impactos ambientais de várias ordens sobre uma vasta área do litoral paranaense e para afetar várias comunidades e ecossistemas, em especial a Mata Atlântica” (M25). “[...] Prejuízos ao meio ambiente, decorrentes tanto da própria obra e do funcionamento dos diversos modais, como da instalação de empreendimentos portuários de grande porte (como o Porto de Pontal)” são trazidos à tona na fala do desembargador (M25).

Discursos evasivos ocorrem em entrevistas, a exemplo de uma das falas do Secretário do Desenvolvimento Sustentável e do Turismo do Estado do Paraná, Márcio Nunes, em matéria veiculada em 2019: “Nós criamos aqui hoje um novo conceito de construir uma estrada, não uma faixa de infraestrutura, mas uma estrada, da grande, que possa representar a grande reserva da Mata Atlântica” (M30). Pergunto como uma estrada pode representar um bioma? Na mesma matéria o Secretário enfatiza o objetivo do governo em gerar “pouco impacto na natureza, pouco desmatamento e melhorar a vida das pessoas e melhorar a infraestrutura do litoral”. Novamente, questiono: qual a referência métrica de “pouco”? Qual a referência para uma vida “melhor”?

Em algumas falas dos ambientalistas também se detecta essa imprecisão no discurso. O representante da entidade Observatório de Justiça e Conservação, André Petick Dias, diz que o projeto alternativo tem “um orçamento viável dentro de uma proposta de desenvolvimento e que traz um ganho a longo prazo com investimento menor nesse momento” (M31). Qual seria esse ganho e em relação a quê? Mais uma vez, o conceito de desenvolvimento ocorre sem especificação, de forma genérica.

O valor da obra também é algo que merece atenção pelo risco de se tornar uma informação também vazia, desprovida de significação. Em algumas matérias, o repórter fala em investimentos de R\$ 369 milhões para a construção da Faixa de Infraestrutura (M6, M7, M31, M32, M34, M35, M36, M37 e M38). Em outra matéria,

fala que o projeto alternativo proposto ao governo por um grupo de ambientalistas em agosto de 2019 tem investimento orçado em R\$ 127 milhões (M31, M32, M34 e M35). Falta referência comparativa, os números são apresentados ao telespectador sem qualquer comparação com montantes que possam fornecer peso crítico. Já em relação ao desmatamento, há a referência da medida de hectares em campos de futebol, informação que facilita o entendimento.

As matérias mais recentes analisadas, de outubro de 2020, focam em questões políticas, principalmente no suposto esquema criminoso para obtenção da licença ambiental para instalação do novo porto em Pontal do Paraná, investigado pela Polícia Federal (M41, M42, M43, M44).

3.2 ANÁLISE DAS REDES SEMÂNTICAS

Analisar como as matérias noticiosas influenciam a construção de realidades requer a observação das vozes e dos contextos das falas exibidas nos noticiários. Nessa etapa da pesquisa, me debrucei sobre as redes semânticas nas relações entre atores e suas falas e entre atores e as categorias de desenvolvimento, com base na proposta de Sachs (2009), a fim de complementar a investigação sobre as concepções de desenvolvimento presentes (ou ausentes) na cobertura realizada pela RPC durante o processo de discussão da ZEP em Pontal do Paraná-PR.

Dados extraídos do Open Refine, após processamento do *corpus*, chamaram a atenção na análise dos trechos de fala a partir da categorização das unidades semânticas (Quadro 5) para o empate na ocorrência das categorias ambiental e econômica, pondo por terra, numa primeira interpretação, a premissa que motivou essa investigação (de que a RPC priorizaria uma concepção de desenvolvimento economicista nas notícias, com predominância de fontes oficiais, institucionais). Na análise por palavra (Quadro 6), a categoria econômica apresenta maior ocorrência que a ambiental, mas ainda assim com números muito próximos uma da outra. As categorias política e territorial no topo do ranking de ocorrência trazem para a análise as questões de balanço nos investimentos públicos, estratégias de desenvolvimento ambientalmente seguras, direitos humanos, democracia, coesão social e proteção da diversidade biológica e cultural global. Como se vê, de acordo com os critérios de Sachs (2009), estas duas categorias entrelaçam-se com a categoria ambiental.

QUADRO 5 – OCORRÊNCIA DAS CATEGORIAS NAS NOTÍCIAS
(UNIDADES SEMÂNTICAS = TRECHOS DE FALA)

CATEGORIAS DE DESENVOLVIMENTO	OCORRÊNCIA POR UNIDADE SEMÂNTICA
Política	231
Territorial	192
Ambiental	143
Econômica	143
Social	52
Genérica	51
Cultural	34
Informativa	16

FONTE: Elaboração própria da autora (2020).

QUADRO 6 – OCORRÊNCIA DAS CATEGORIAS NAS NOTÍCIAS
(UNIDADES SEMÂNTICAS = PALAVRAS)

CATEGORIAS DE DESENVOLVIMENTO	OCORRÊNCIA POR UNIDADE SEMÂNTICA
Política	2.133
Territorial	1.523
Ambiental	1.163
Econômica	1.102
Social	316
Genérica	256
Cultural	208
Informativa	145

FONTE: Elaboração própria da autora (2020).

Percebemos assim não a prevalência da racionalidade econômica, pelo menos em relação à consulta às fontes e ao quantitativo de ocorrência de argumentos. Mas dentro do jornalismo isso se dilui, se fragmenta. Porém o jornalismo de televisão, o jornal diário, tende a trazer as notícias de maneira muito fragmentada, diferentemente de uma grande reportagem ou um documentário jornalístico, o que se confirma em nossa análise. Essa fragmentação e o trato do filtro do editor fazem com que a mensagem economicista se sobreponha à mensagem ambiental. Ainda que o discurso ambiental esteja conceituado quantitativamente, no contexto da leitura da notícia, pela maneira como é produzida a matéria, o efeito não corresponde aos ideais de uma comunicação para o desenvolvimento (sustentável e democrático).

Os atores da informação desempenham papel principal na geração da notícia. Na análise dos grafos podemos perceber atores que foram consultados com prioridade. Tal resultado é detectado também pela análise da quantidade de palavras

proferidas por cada ator nas matérias que compõem o *corpus* deste trabalho (Quadro 7), realizada após o processamento dos dados no Open Refine.

QUADRO 7 – QUANTIDADE DE PALAVRAS PROFERIDAS POR CADA ATOR

ATORES	OCORRÊNCIA POR UNIDADE SEMÂNTICA
RPC	1.675
MP	872
Governo do Paraná	540
Ambientalista (ambientalistas)	539
Porto Pontal Paraná	228
DER	215
Comunidade urbana (morador)	144
Associação Comercial	119
UFPR	18
Não identificado ¹⁷	7
Comunidade indígena	5
Empresário (empresariado)	3

FONTE: Elaboração própria da autora (2020).

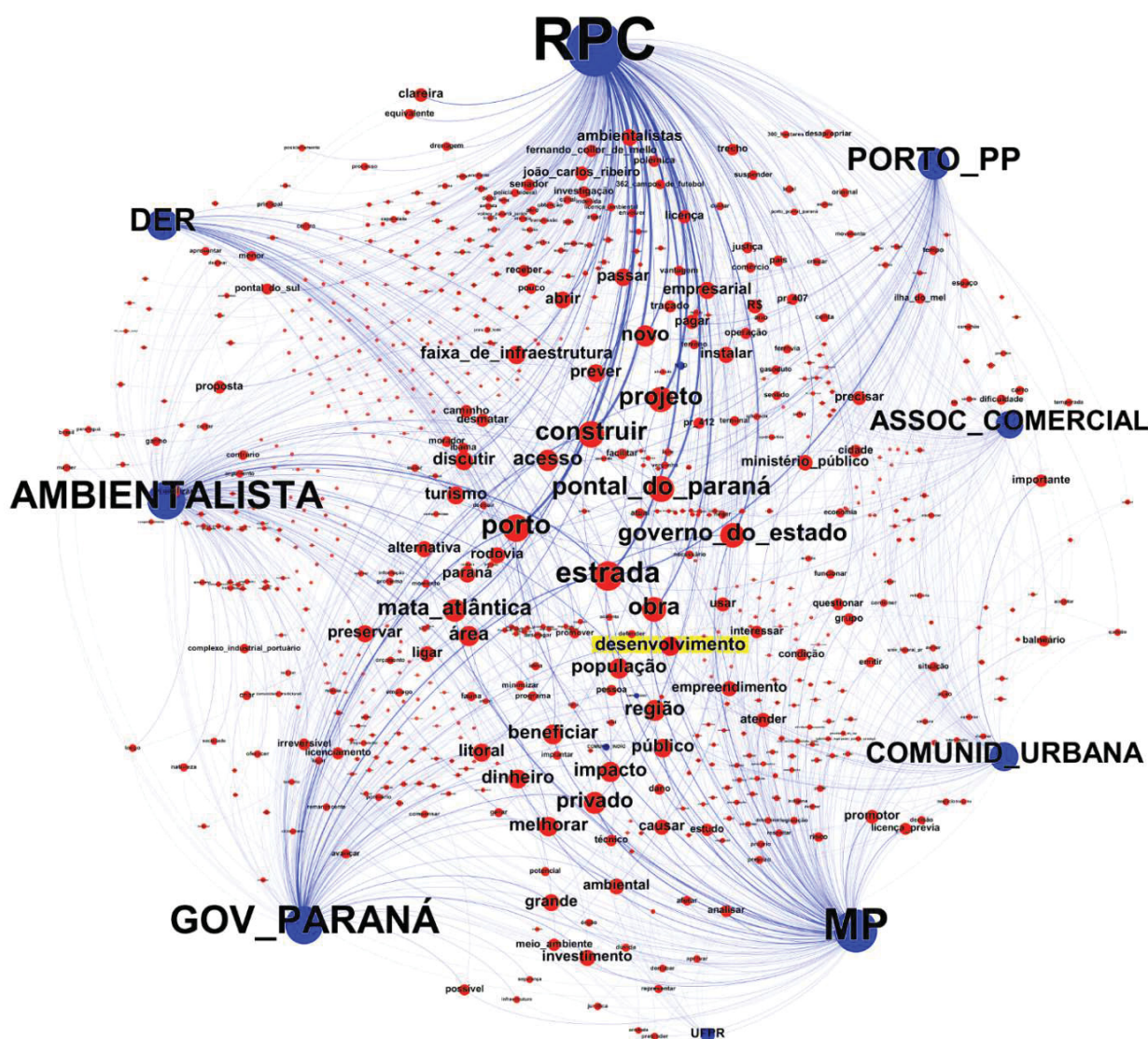
A RPC, como ator da rede (pois considerado apenas suas falas classificadas como qualitativas), destaca-se, seguida pelo MP. As falas do governo empatam em quantidade com as dos ambientalistas. No entanto, somadas às falas do DER, órgão do governo estadual, totalizam 755 ocorrências semânticas. Inevitavelmente, esse quantitativo já evidencia o viés da notícia (ALSINA, 2009). A comunidade urbana (os moradores de Pontal do Paraná) e a Associação Comercial do município têm pouco espaço no noticiário em comparação ao espaço dado ao governo e aos ambientalistas, contudo um grande espaço em comparação à comunidade indígena, praticamente invisibilizada, assim como os empresários não relacionados ao porto.

¹⁷ Há um ator, provavelmente fonte oficial do governo – fala que “o projeto seria executado pelo Governo do Estado e gira em torno de uns R\$ 230 milhões e a previsão é para iniciar [a obra da estrada] esse ano ainda” –, que não foi identificado na legenda nem na fala do repórter na matéria M2. Optamos por mantê-lo na matriz de dados como “não identificado”.

3.2.1 Análise das redes de sentido dos atores e categorias

O primeiro conjunto analisado é a rede bimodal de atores e falas (Figura 3) composto por 704 nós, sendo 11 atores e 693 falas ligados por 1.234 arestas (que representam as relações semânticas). O grafo está distribuído de acordo com o layout *Force Atlas*, com nós coloridos por partição (vermelho = fala e azul = ator) e dimensionados de acordo com centralidade de grau ponderado. Os relatórios de rede contendo as planilhas com atributos e cálculos dos nós e arestas desta rede podem ser obtidos em <https://www.kaggle.com/datarepositoty1/reportagens-zep-rpc-2014-a-2020>.

FIGURA 2 – GRAFO DE REDE BIMODAL ATORES E FALAS



FONTE: Elaboração própria da autora e orientador (2020).

Os atores e falas centrais podem ser observados na Figura 3, todavia podem ser melhor percebidos nas tabelas de atributos e cálculos dos vinte nós com maior centralidade de grau ponderado (Tabela 2) e das vinte arestas com maior peso (Tabela 3), apresentadas a seguir.

TABELA 2 – VINTE NÓS COM MAIOR CENTRALIDADE DE GRAU PONDERADO DA REDE BIMODAL ATORES (AGENTE) E FALAS (PALAVRA)

Label	nat	degree	weighted degree	Closness centrality	Betweenness centrality	Modularity class
RPC	AGENTE	367	1670	0.515396	0.549826	2
MP	AGENTE	230	860	0.429182	0.286355	4
AMBIENTALISTA	AGENTE	194	538	0.411111	0.219631	0
GOV PARANÁ	AGENTE	173	534	0.401256	0.204348	6
PORTO_PP	AGENTE	67	226	0.356491	0.062434	5
DER	AGENTE	51	215	0.352204	0.045916	1
estrada	palavra	8	154	0.49929	0.012189	5
COMUNID URBANA	AGENTE	73	141	0.359407	0.077236	3
ASSOC COMERCIAL	AGENTE	58	119	0.353978	0.053309	3
porto	palavra	7	115	0.488194	0.009622	2
construir	palavra	7	96	0.488873	0.009908	2
pontal do paraná	palavra	8	92	0.49929	0.012189	2
projeto	palavra	7	85	0.478883	0.008174	2
governo do estado	palavra	6	77	0.461892	0.005658	6
obra	palavra	8	74	0.487517	0.011226	2
mata atlântica	palavra	4	59	0.448914	0.003427	2
privado	palavra	5	54	0.457682	0.005071	4
novo	palavra	5	49	0.461286	0.00506	2
acesso	palavra	7	48	0.447771	0.008427	2
região	palavra	9	47	0.488194	0.012848	0

FONTE: Elaboração própria da autora e orientador (2020).

Com as estatísticas que ponderam o peso das arestas que conectam os nós (atores e falas) podemos identificar a RPC como o componente principal da rede, o que além de organizar quem fala também mais emite juízos de valor. A inserção da RPC enquanto ator na rede, com o cuidado de separar as falas descritivas das falas de opinião, revela não só sua centralidade, que    bv a, mas também a posicionalidade dessa centralidade mostra as relações das opiniões que a emissora mant m com as opiniões dos outros atores que ela convoca ou insere na narrativa. O que buscamos nesse grafo é mais a informação relacional do que a informação de centralidade.

Seguem-se a RPC, o MP, os ambientalistas e o Governo do Paraná. Esse dado aponta um dos principais problemas no fazer jornalístico, em especial o jornalismo ambiental: a convocação de poucas fontes, com priorização das oficiais.

As medidas de modularidade apresentam o mesmo resultado em relação a esse problema: o governo do Estado entre as sub redes de maior destaque.

Os nós de maior destaque na rede, aqueles que estão mais próximos de todos os outros, além da RPC e Pontal do Paraná, são: estrada, construir, porto e obra. Não haveria de ser diferente, em se tratando a Faixa de Infraestrutura como o foco principal na cobertura dos elementos da Zona Especial Portuária. A racionalidade econômica do discurso se mostra nesse *corpus* na quase ausência de palavras que remetem às subjetividades das comunidades tradicionais locais.

Em relação ao grau de intermediação, as estatísticas mostram que a RPC é o ator organizador de maior voz na rede. Como ponte nesse fluxo semântico, delinea o discurso, como mostram o grafo da Figura 2 e as medidas de centralidade de proximidade. Na lista das vinte arestas com maior peso nessa rede (Tabela 3), o elemento da ZEP de Pontal do Paraná que se destaca é o porto, a palavra que mais conecta os nós, ao lado de “construir”.

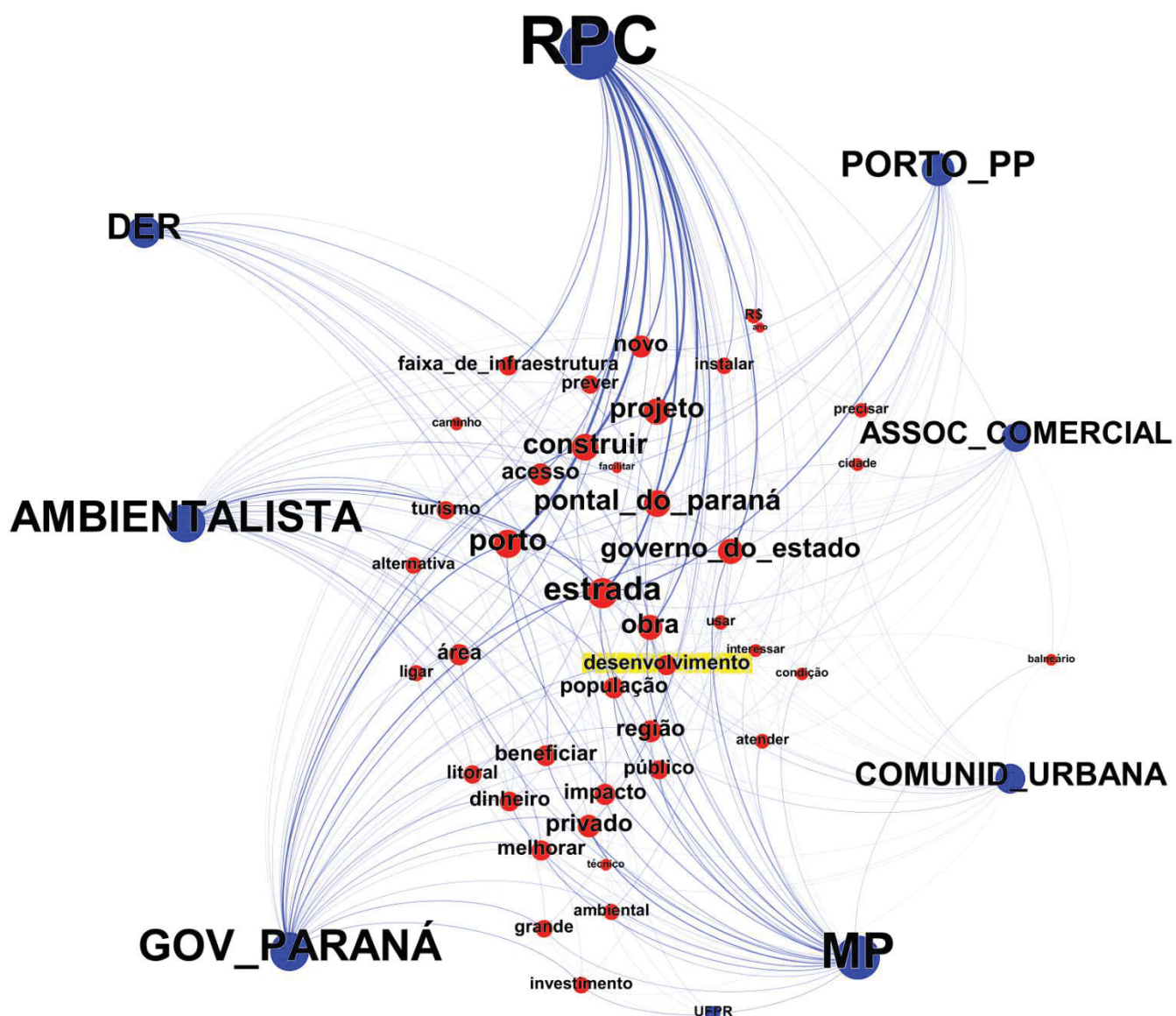
TABELA 3 – VINTE ARESTAS COM MAIOR PESO DA REDE BIMODAL ATORES E FALAS

Source	Target	Weight
RPC	porto	56
RPC	construir	56
RPC	projeto	52
RPC	pontal do paraná	49
RPC	estrada	45
RPC	novo	32
RPC	obra	28
RPC	governo do estado	28
AMBIENTALISTA	estrada	26
PORTO PP	estrada	25
GOV PARANÁ	estrada	25
RPC	ambientalistas	25
RPC	mata atlântica	25
GOV PARANÁ	porto	25
MP	privado	22
RPC	prever	21
RPC	passar	21
RPC	faixa de infraestrutura	20
RPC	abrir	20
RPC	acesso	19

FONTE: Elaboração própria da autora e orientador (2020).

Para melhor visualizar a topologia dessa rede, foi realizada uma redução em grau 5, situação em que permanecem apenas os nós com 5 ou mais ligações (Figura 3), resultando em rede de 50 nós, ou seja, apenas 7,1% da rede inicial, sendo 10 atores e 40 falas ligados por 228 arestas.

FIGURA 3 – GRAFO DE REDE BIMODAL ATORES E FALAS REDUZIDO EM GRAU 5



FONTE: Elaboração própria da autora e orientador (2020).

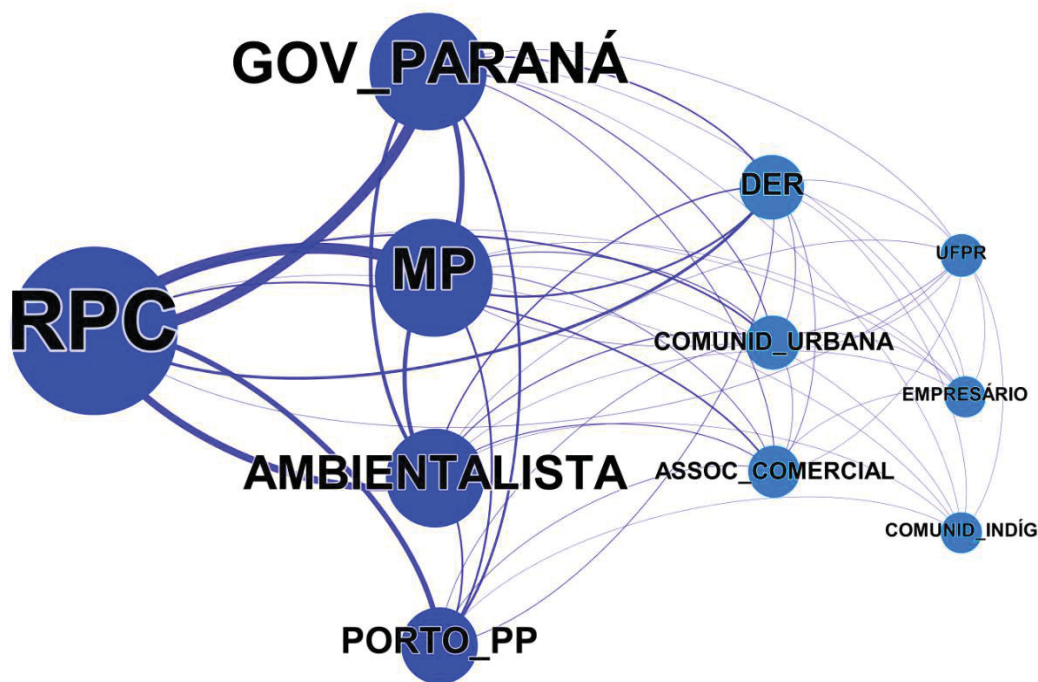
Diversas falas e um ator – a Comunidade Indígena – são excluídos da rede. Periféricamente presente na rede completa, essa comunidade simplesmente desaparece na rede reduzida. Nenhuma palavra que remeta aos saberes locais ou à identidade das comunidades que habitam a região permanece. Dentre os nós que permanecem por sua centralidade, estrada é uma das falas de maior ocorrência nesse *corpus*. Destacam-se também construir, projeto e porto. É possível perceber a olho nu (sem nem mesmo consultar dados do laboratório do Gephi) os atores de maior ocorrência nas matérias, aqueles que obtiveram maior espaço nos telejornais da emissora: MP, Governo do Paraná, ambientalistas e empresa 3P (nessa ordem). Esse

dado fica ainda mais evidente no grafo da rede de atores meta-conectados pelas falas veiculadas pela RPC (Figura 4).

A fala desenvolvimento encontra-se no meio do grafo dessa rede de palavras que aludem a um modelo de desenvolvimento economicista, porque pautado no crescimento, no novo, nas questões predominantemente financeiras. Um modelo de desenvolvimento que remete ao “mito do progresso” (FURTADO, 1974), indicativamente distante de um desenvolvimento como liberdade (SEN, 2010).

A rede bimodal de atores e falas foi submetida a uma projeção multimodal visando gerar uma nova rede unimodal de atores conectados através das falas. Este recurso nos permite analisar como as falas presentes nas matérias veiculadas pela RPC conectam e projetam os atores. O grafo resultante de 11 nós (meta)conectados por 50 arestas (Figura 4) está distribuído em layout livre, com nós escalonados por grupos dimensionados de acordo com a centralidade de grau ponderado.

FIGURA 4 – REDE DE ATORES (META)CONECTADOS PELAS FALAS VEICULADAS PELA RPC



FONTE: Elaboração própria da autora e orientador (2020).

Esse grafo permite identificarmos quais os atores que são trazidos para a agenda, projetados pela RPC nas discussões sobre a ZEP e seus elementos adjacentes no litoral do Paraná. A análise da centralidade dos nós evidencia a RPC como ator de destaque, naturalmente pela emissora estar no papel tanto de quem

convoca os demais atores para o debate quanto de quem estipula o que será abordado sobre o tema na cobertura, ou seja, define o *agenda-setting*. Lembrando que a RPC enquanto *hub* ou organizadora da rede foi excluída da análise a partir do momento em que desconsideramos todo o conteúdo descritivo da matriz e também nos casos em que a emissora reproduziu falas de outros atores. Renomeamos tais falas, assumindo seu ator de origem (embora reconheçamos que quando a RPC replica a fala de um terceiro ator, faz uso do instrumento edição de vídeo, escolhe os trechos de fala que vão ao ar, num artifício de direcionamento do discurso. Ou seja, não podemos afirmar se trataram de expressões mantidas íntegras, pois são selecionadas, recortadas, filtradas para a reportagem). Portanto, a RPC que foi mantida no *corpus* se destaca na rede enquanto ator que emite algum juízo de valor em suas falas.

Os atores privilegiados na rede, os que ocuparam a maior parte das matérias analisadas, aqueles que, afinal, tiveram voz, foram o Governo do Estado, o MP, os ambientalistas e a empresa 3P. Compondo a cena como coadjuvantes periféricos na discussão, o empresariado local, a UFPR e a comunidade indígena. A disposição dessa rede demonstra que o discurso promovido pela RPC (enquanto organizadora da rede) priorizou fontes oficiais (como mostram também as arestas de relações semânticas que a conectam ao Governo do Estado e ao Ministério Público) e os ambientalistas, e abordou a discussão de forma espetacularizada, enfatizando o embate entre ambientalistas e “setor produtivo” (comerciantes e empresariado, mais especificamente, os empresários da 3P).

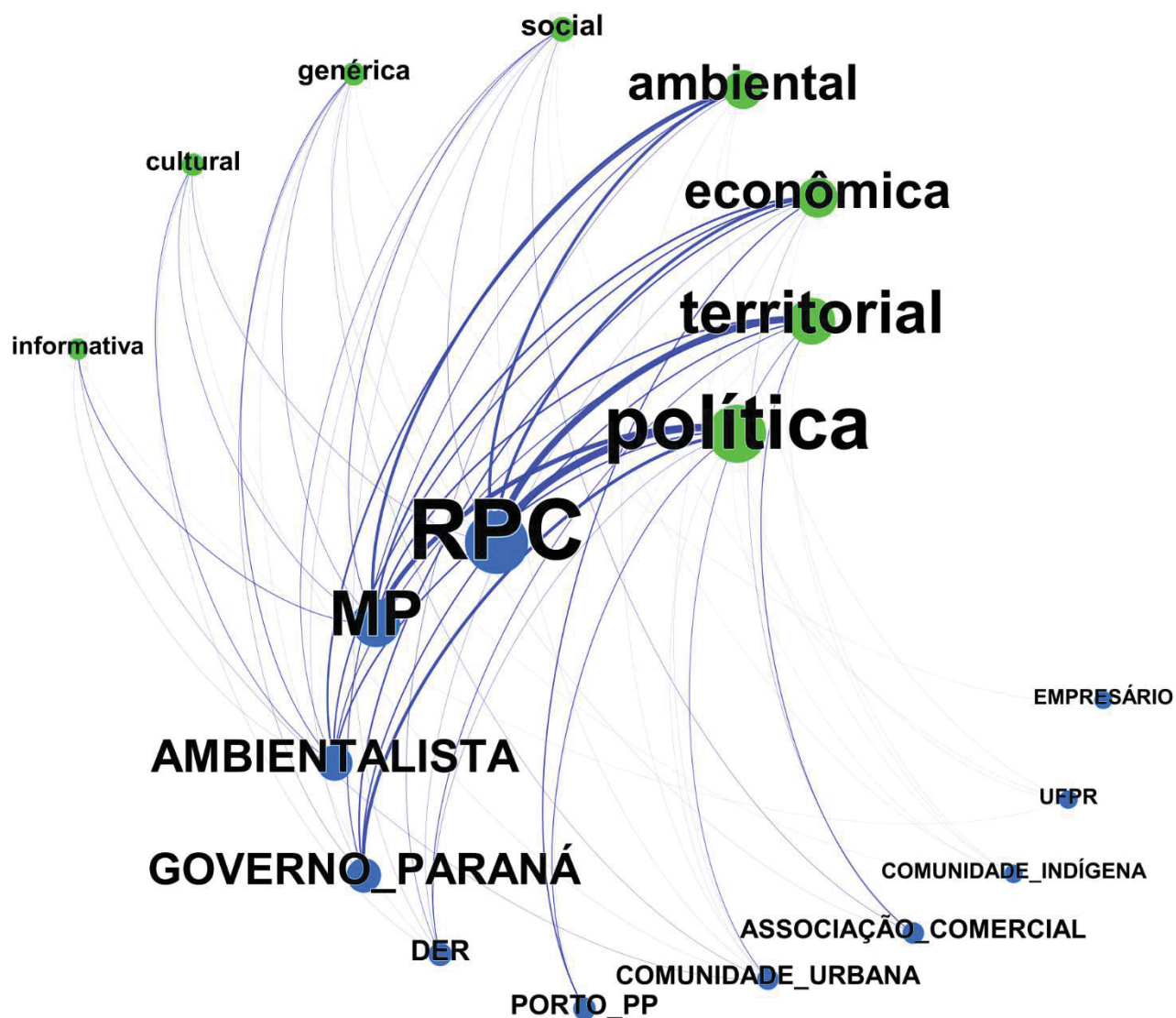
3.2.2 Análise das redes de sentido dos atores e categorias

A montagem da rede de atores-categorias se deu com base na categorização das falas de atores que compõem o corpus desta pesquisa (45 matérias a respeito da ZEP e seus elementos adjacentes, em especial a Faixa de Infraestrutura), conforme o quadro que operacionalizou esse mapeamento (Quadro 2).

Um dos pontos dessa análise estrutural, um dos critérios básicos que descrevem a estrutura da superfície de um grafo observado, é a centralidade, que “discrimina a importância dos nós do grafo levando em conta o número de relações observadas” (HIGGINS; RIBEIRO, 2018, p. 95). Em outras palavras, constitui um ranking de status. No topo desse ranking, junto a RPC, destacam-se o Ministério

Público, o Governo do Estado do Paraná e os ambientalistas como os três atores mais centrais na rede (Figura 5), sob as diferentes perspectivas de centralidade que estudamos, como também pode ser observado nas Figuras 2, 3 e 4.

FIGURA 5 – REDE CATEGORIAS-ATORES



FONTE: Elaboração própria da autora e orientador (2020).

Na análise dessa rede via laboratório de dados do Gephi (Quadro 8), destacam-se no topo as categorias política, territorial, ambiental e econômica, gravitando como categorias integradoras dos principais atores relacionados. A RPC se relaciona predominantemente com as categorias política e territorial, com considerável diferença de peso de aresta em comparação com as relações para com as categorias ambiental e econômica. Analisando MP e Governo do Paraná, destaca-

se a relação com a categoria política. Por essa rede, então, podemos identificar no discurso da RPC (enquanto organizadora da rede) a pouca importância dada às categorias informativa, cultural e social na discussão da ZEP, indicativo de um discurso voltado a um modelo de desenvolvimento economicista.

QUADRO 8 – REDE CATEGORIAS-ATORES-CATEGORIAS (ARESTAS) - RECORTE NA PLANILHA

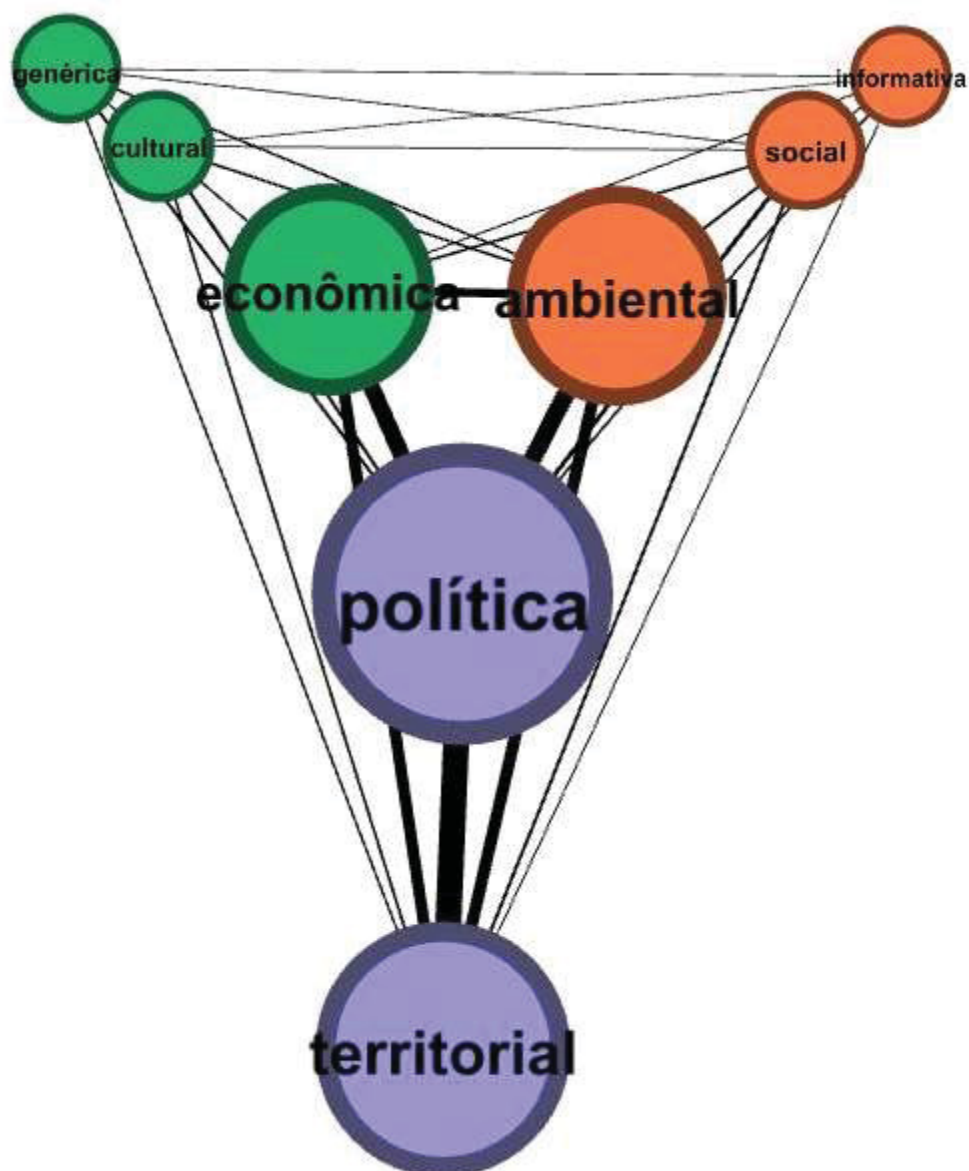
Origem	Destino	Weight
RPC	política	876.0
RPC	territorial	756.0
MP	política	545.0
GOVERNO_PARANÁ	política	364.0
MP	ambiental	350.0
RPC	ambiental	348.0
RPC	econômica	347.0
MP	econômica	235.0
AMBIENTALISTA	ambiental	212.0
MP	territorial	201.0
AMBIENTALISTA	política	185.0
GOVERNO_PARANÁ	econômica	182.0
AMBIENTALISTA	econômica	174.0
GOVERNO_PARANÁ	territorial	160.0

FONTE: Elaboração própria da autora e orientador (2020).

O mesmo procedimento de projeção multimodal utilizado para a rede atores-falas foi utilizado sobre a rede bimodal atores-categorias para gerar uma rede de categorias formada pela (meta)conexão dos atores. A rede unimodal de categorias (meta)conectadas pelos atores foi submetida a um cálculo para identificar a formação de comunidades de categorias de acordo com a proximidade medida pelas conexões entre elas.

No grafo de rede unimodal (Figura 6) formada por 11 nós (meta)conectados por 50 arestas, distribuído de acordo com o *Radial Axis Layout* por modularidade de classe e ordenado por centralidade de grau ponderado, com nós coloridos de acordo com a modularidade de classe e dimensionados de acordo com a centralidade de grau ponderado, temos em síntese a perspectiva pela qual os atores falaram segundo as categorias definidas para análise.

FIGURA 6 – REDE DE (META)CONEXÕES DAS CATEGORIAS EXPRESSAS NAS FALAS DOS ATORES



FONTE: Elaboração própria da autora e orientador (2020).

As categorias política e territorial são as de maior ocorrência na análise que considerou a centralidade de grau ponderado e o peso das arestas entre as comunidades. Essa relação tende a indicar a categoria de maior interesse por parte do Governo do Estado na administração pública. Na categoria política, segundo procedimento de categorização do *corpus* com base no quadro de categorias que operacionaliza o mapeamento dessa análise (Quadro 2), os principais enfoques dados nas falas são sobre: a parceria entre Estado e empreendedores, a exemplo de fala sobre a promoção do turismo (M3); o princípio da precaução na gestão do meio ambiente, a exemplo de fala do MP sobre a exigência de garantias ao cumprimento

de legislação ambiental no processo de construção da Faixa de Infraestrutura; a democracia e os direitos humanos, a exemplo de fala sobre os impactos causados nas comunidades indígenas; e a coesão social, a exemplo das falas sobre o “embate entre ambientalistas e comerciantes/moradores” (M4). Na categoria territorial, o principal enfoque dado nas falas é sobre as melhorias e investimentos públicos, a exemplo da fala de representante do DER sobre a nova estrada promover o desafogamento do trânsito (M5).

Duas outras categorias que se destacam por sua (meta)conexão são a econômica e a ambiental, principalmente por sua conexão com a categoria política (o componente principal dessa rede). Na categoria econômica, os principais enfoques dados nas falas são sobre: o equilíbrio no desenvolvimento intersetorial, a exemplo de fala de representante do DER acerca da promoção do turismo (M3); a modernização dos instrumentos de produção e a projeção de investimentos públicos e privados no município, a exemplo de fala da RPC sobre os benefícios do novo porto à economia (M1); e, a superação das externalidades negativas, a exemplo de fala do presidente da Associação Comercial de Pontal do Paraná a respeito dos prejuízos sofridos pelos serviços de turismo em razão do elevado trânsito no atual acesso à cidade (M9). Na categoria ambiental, o principal enfoque dado nas falas é sobre a preservação do capital natureza, a exemplo de falas sobre a preocupação com o desmatamento e as consequências da obra para o meio ambiente (M4, M5, M8 e M9).

As categorias cultural, social e informativa têm pouca presença nas falas que compõem o *corpus* de análise. Não são abordados ou são pouco abordados o equilíbrio entre inovação e tradição, a autonomia das comunidades para projetos endógenos ao mesmo tempo de uma autoconfiança para abrir-se para o mundo, a homogeneidade social, a equidade na distribuição de renda e bens, a relação entre oferta de emprego e qualidade de vida decente, a redução do abismo entre ricos e pobres, a igualdade de acesso a recursos e serviços sociais e a importância da informação na formação da opinião pública, critérios que são baseados nas dimensões de sustentabilidade de Sachs (2009).

3.3 DISCUSSÃO DOS RESULTADOS

Em voga na mídia local nos anos de 2014 a 2020, o projeto de construção de uma nova rodovia, que ligaria a PR-407 a um porto privado em Pontal do Paraná, no

Estado do Paraná, rendeu discussões nos meios comunitários e político-institucionais. Esse projeto denominado Faixa de Infraestrutura suscitou um “embate”, como assim chamou a mídia local, entre ambientalistas e setores ditos produtivos (comerciantes, empresários da região). Diferentes pontos de vista, opiniões contrárias, colocadas então como um “embate”, polarizaram a questão na mídia.

O projeto desse novo porto, o Terminal de Contêineres Porto Pontal (TCPP), proposto para ser construído pela empresa Porto Pontal Paraná (3P), integra a Zona Especial Portuária (ZEP), um complexo industrial que prevê um conjunto de empreendimentos que há anos envolvem comunidades do entorno (ONOFRE; SILVA; BUFF, 2020). O TCPP passou por várias fases e diferentes configurações ao longo dos anos. Um projeto de uso privado misto, com previsão de instalação no estuário da Baía de Paranaguá, cuja licença ambiental para instalação foi concedida pelo Ibama (2015) sob a condição da construção de uma nova rodovia que viabilizasse o acesso terrestre. Daí então a proposta de intervenção pública para viabilização dessa área: o projeto de construção da Faixa de Infraestrutura.

O problema que teria resultado no tal “embate”, além do alto investimento público em obra que beneficiaria empreendimento privado, seria a estimativa de desmatamento ou impactos negativos em quase 16 milhões de metros quadrados de floresta do bioma Mata Atlântica em estágio avançado de conservação. Dada a relevância e discussão do assunto na mídia e nos espaços fora da mídia, espaços estes que podemos chamar de “lugares de mediação” (MARTÍN-BARBERO, 2009), me propus a investigar quais as concepções de desenvolvimento presentes (ou ausentes) na cobertura realizada pela mídia local durante o processo de discussão da construção da nova rodovia em Pontal do Paraná-PR. Para isso, objetivamos: 1) investigar a cobertura realizada pela Rede Paranaense de Comunicação (RPC) durante esse processo de discussão da ZEP; 2) analisar as concepções de desenvolvimento presentes (ou ausentes) nessa cobertura jornalística; e, 3) contribuir com os debates sobre o desenvolvimento territorial sustentável no litoral do paraná.

O *corpus* de trabalho formado por 45 notícias exibidas por três telejornais da RPC, transcritas, cujas falas qualitativas foram categorizadas por critérios baseados nas oito dimensões de sustentabilidade propostas por Ignacy Sachs (2009), foi submetido à análise de conteúdo via leitura flutuante e análise de redes semânticas a fim de observar como os componentes das notícias (atores, falas e categorias) se arranjam no conjunto (quem fala, o que fala e como isso se posiciona no discurso).

Os três pilares conceituais que se entrelaçam e sustentam a pesquisa são: desenvolvimento, poder e comunicação midiática. Três grandes temas que dão suporte a reflexões a partir dos resultados encontrados. Considerando desenvolvimento como liberdade (SEN, 2010), os instrumentos de valorização da democracia e das subjetividades locais (tais como as dimensões de sustentabilidade propostas por Sachs) amparam uma sociedade saudável, sustentável. O conceito de desenvolvimento como liberdade se distancia muito do “mito do progresso” (FURTADO, 1974), que seria uma ideologia de bases discursivas, em perspectiva utilitarista que relaciona-se com níveis mais altos de acumulação.

Na outra esfera desse pilar, o poder, conceito que, no significado mais geral referido tanto a indivíduos quanto a coletivos, designa a capacidade ou a possibilidade de agir e produzir efeitos sobre algo ou alguém (BOBBIO et al., 1998). A busca que eu me propus a fazer, de entender as relações sociais e a interação permitida pela circulação de sentidos no noticiário, se apoia no conceito de empoderamento, atributo e processo pelo qual indivíduos e grupos obtêm autonomia e protagonismo (HOROCHOVSKI; SIRINO, 2016).

E no terceiro pilar, a comunicação midiática, mais especificamente a televisão enquanto “máquina produtora de bens simbólicos”, como coloca Martín-Barbero (2009), com o poder de produzir construções sociais da realidade. Os meios de comunicação de massa repercutem os modelos de desenvolvimento estabelecidos por forças dominantes (PERUZZO, 2014). É um Quarto Poder. E o problema vai muito além disso, porque esses meios têm – ou deveriam ter – a função de fiscalizar os outros poderes políticos (ALSINA, 2009).

Entre os resultados, o primeiro a ser discutido é o fato de a busca por notícias sobre a ZEP e seus empreendimentos adjacentes, tais como a Faixa de Infraestrutura, ter encontrado matérias sobre os projetos de um porto privado e uma nova rodovia e não ter encontrado matérias sobre a ZEP propriamente dita. As matérias encontradas praticamente não abordam os aspectos de maior impacto da implementação da Zona Especial Portuária. Não cumprem uma das funções elementares da mídia jornalística, que é investigar. A cobertura resume-se ao tema “quente” do momento, a Faixa de Infraestrutura, sem levantar as subjetividades locais e toda a complexidade que envolve uma região formada por comunidades diversas que vivem nas proximidades de uma extensa área preservada de Mata Atlântica. Não cumprem uma das funções elementares da mídia jornalística, que é investigar.

O uso do conceito desenvolvimento de forma superficial, genérica, esvaziada, sem referenciar acerca de qual tipo de desenvolvimento está se falando é um ponto a se inquirir. Que desenvolvimento é este tão falado por empresários, governo e moradores? Desenvolvimento é uma palavra de grande amplitude de possibilidades de interpretação e intenção, a depender do contexto em que se aplica, das circunstâncias e dos critérios de análise. As falas que trazem o termo desenvolvimento não são exploradas pelas matérias dos telejornais analisados, prejudicando o entendimento do conteúdo da mensagem. Quando o desenvolvimento é citado dessa forma genérica, sem um referencial, sem especificação de modelo, tende-se a aludir ao imaginário que envolve essa palavra ao paradigma desenvolvimentista hegemônico, homogeneizante, historicamente estabelecido, funcionando como instrumento de mediação das relações de poder e dominação cultural que se mostra insuficiente e, tantas vezes, lacerador das diversidades subjetivas locais (SEN, 2010; MACHADO, 2005).

Igualmente lacerador é o fato de a “comunidade urbana” estar no discurso de forma genérica, identificada pela emissora como “morador”. São várias as comunidades que compõem a região na mira de possíveis impactos causados pela ZEP e pela construção da Faixa de Infraestrutura. Comunidades quilombolas, comunidades pesqueiras, comunidades farinheiras e outras tantas não tiveram voz nos telejornais da RPC no *corpus* analisado. As forças dominantes – as mesmas que estabelecem os modelos de desenvolvimento repercutidos nos meios de comunicação (PERUZZO, 2014) – são outras.

A cobertura examinada confirma as fragilidades apontadas por pesquisadores da comunicação no fazer jornalístico, em especial acerca da associação entre comunicação e desenvolvimento, tendo como pilar o chamado “jornalismo ambiental”: superficialidade e fragmentação na abordagem de temas complexos; despolitização do debate ambiental; uso de poucas fontes; priorização de fontes oficiais e de conhecimento acadêmico e especializado; ausência do contraditório e uma abordagem não holística (FERNANDES, 2001; TEIXEIRA, 2012; MAZZARINO, 2015; BUENO, 2007). Em geral, as matérias analisadas foram pautadas sobretudo por uma racionalidade econômica. Não estabeleceram conexão entre a questão dos impactos da ZEP e seus elementos adjacentes com os instrumentos de valorização das subjetividades locais, instrumentos estes que suportam as categorias que indicam

uma sociedade sustentável (SACHS, 2009) e que substanciam o desenvolvimento entendido como a expansão das liberdades (SEN, 2010).

Outro achado da análise é o de que a RPC não traz o contraditório nas notícias. Em matéria exibida no início de 2017 (M2), quando a emissora ainda não abordava nessa cobertura o meio ambiente, o desmatamento, foram ao ar entrevistas com quatro moradores favoráveis à estrada e nenhuma entrevista com fonte de opinião diversa. Há uma repetição de informações, as poucas fontes ouvidas repetem os mesmos argumentos em diferentes matérias: em geral, o “setor produtivo” diz que é preciso “progresso, crescimento”; os ambientalistas dizem que a estrada causará impacto ao bioma Mata Atlântica. O “embate” exaltado pela mídia fez com que somente dois grupos tivessem espaço na cobertura jornalística: o grupo dos que são contra e o grupo dos que são favoráveis à construção da rodovia. Uma estratégia binária que bloqueou o espaço midiático jornalístico para alternativas e opiniões diversas à essa polaridade.

As notícias trazem algumas informações divergentes, provenientes de uma mesma fonte: o governo do Estado. Ora afirma que o projeto da estrada vai levar a um porto privado em Pontal do Paraná, ora afirma que será uma benfeitoria à população moradora da cidade e aos turistas. A RPC, por uma perspectiva acrítica, despolitizada, não explora essa contrariedade em algumas falas oficiais governamentais, deixando de agir como um agente crítico e provocador de perspectivas.

A função da mídia jornalística de formar a opinião pública, formar uma consciência coletiva e permitir a construção de uma realidade social é bastante prejudicada por uma cobertura que se mostrou superficial, fragmentada e não holística, resultado, possivelmente, da crença no mito do progresso e da construção de um imaginário popular que agrega à palavra desenvolvimento uma carga de evolução.

A análise de redes permitiu detectar na rede topológica quais os atores, falas (discursos) e categorias são centrais e quais são periféricos no *corpus* de trabalho. As categorias política e territorial estão no topo do ranking de ocorrência no conjunto de notícias. Tais categorias – é preciso observar – entrelaçam-se com a categoria ambiental, pela perspectiva de Sachs. O autor aplica a elas dimensões como estratégias de desenvolvimento ambientalmente seguras e proteção da diversidade biológica e cultural global. Assim, analisando somente por essa perspectiva, a

premissa de pesquisa – priorização de uma concepção de desenvolvimento economicista nas notícias que compõem o *corpus* dessa análise, com predominância de fontes oficiais, institucionais, representantes de órgãos do governo – estaria refutada. A matriz de dados mostra que estão presentes nas notícias tanto a concepção de desenvolvimento economicista quanto a sustentável, com base nas categorias eleitas para análise. Nove das 45 matérias analisadas trazem todas as categorias eleitas como indicadoras de uma concepção de desenvolvimento sustentável (M3, M8, M15, M16, M17, M19, M20, M21, M38). No quantitativo de ocorrência das categorias, na análise dos trechos de fala a partir da categorização das unidades semânticas, onde detectamos o empate das categorias econômica e ambiental, também a premissa aparenta ser refutada. Ainda assim, análises complementares e leituras interpretativas do *corpus* permitiram confirmar a premissa de que a priorização do enfoque na cobertura é realmente de um desenvolvimento que podemos chamar de economicista.

Por que a ZEP não se tornou notícia? Refletindo sobre os valores a serem considerados no processo de construção da notícia (CAPLE; BEDNAREK, 2016), as relevâncias cultural, geográfica e ambiental foram desprezadas. Constatamos no conjunto de notícias a invisibilidade do tema bem como a invisibilidade de atores como comunidades indígenas, quilombolas, de pesca artesanal, rurais, caiçaras e outras comunidades tradicionais (são 155 comunidades tradicionais existindo no litoral paranaense, segundo dados do PDS 2019), diretamente impactadas pelas obras da ZEP.

Com os resultados alcançados é possível atribuir o pensamento de que o poder é exercido tanto sobre os atores nos processos decisórios como na exclusão de certos atores e temas na discussão e formulação de agendas (BACHRACH; BARATZ, 2011). “A agenda da mídia torna-se, em boa medida, a agenda do público” (MCCOMBS, 2009, p. 18) e um dos aspectos mais importantes do poder repousa justamente em predeterminar a agenda de discussões (SCHATTSCHEIDER, 1960, apud HOROCHOVSKI; SIRINO, 2016, p. 256).

A mídia jornalística, em geral, tem o poder de influenciar e mudar processos políticos, capacitar, animar, mudar o equilíbrio de forças, criar e sustentar significados, persuadir, endossar, reforçar, apresentar e representar, revelar, explicar, escutar, guiar à reflexividade, conceder acesso e participação (SILVERSTONE, 2002). É vital para a existência da democracia. A mídia investigada, ao pouco abordar as

subjetividades locais, temas que podem favorecer um sentimento de pertencimento, não contribui com o fortalecimento da comunidade, especialmente nos âmbitos social, cultural e territorial. Ao excluir a ZEP e seus impactos da agenda do público, a RPC não contribui com uma discussão democrática.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O jornalismo em prol da democracia pode se transformar ao se apoiar cada vez mais no leitor ou no público. Nesse sentido, a RPC demonstra preocupação a respeito de instrumentos de suporte para sociedades sustentáveis e de substanciação do desenvolvimento como liberdade por meio de programas regionais, cujas pautas são justamente as subjetividades locais. Um deles é o *Meu Paraná*, transmitido aos sábados a partir das 12h, “apresenta as belezas do estado destacando a cultura paranaense”, “tudo que reforça a cultura e a riqueza do nosso Paraná. Costumes peculiares, histórias importantes do estado, diversidade, manifestações, tradições culturais, contos e lendas formados pelos diversos povos do mosaico de culturas que o caracterizam” (MEU PARANÁ).

Outros exemplos de programas nestas características são o *Plug* e o *Estúdio C*, que vão ao ar nas tardes de sábado. O *Plug* tem enfoque no turismo e apresenta histórias das cidades do Paraná, a exemplo de matéria intitulada “A cultura e o turismo caiçara no litoral do Paraná” (A CULTURA, 2020), que mostrou opções de turismo de base comunitária na região e artesanatos da comunidade indígena da Ilha da Cotinga. Apresenta também receitas de pratos típicos, como a bala de banana (RECEITA, 2020) e a moqueca caiçara do Paraná (APRENDA, 2021). O *Estúdio C* tem o objetivo de “valorizar o universo regional” (ESTÚDIO C). Em matéria intitulada “Conheça o açaí do litoral paranaense” (CONHEÇA, 2021), por exemplo, apresentou a fruta extraída do palmito juçara, própria da região da Mata Atlântica e bastante frequente no litoral do Paraná. Abordou a produção artesanal na região por meio de matéria sobre o projeto que transforma pele de peixe em couro utilizado na confecção de acessórios como brincos e bolsas (PROJETO, 2021). Veiculou também entrevista com Seu Aroldo, morador de Guaratuba que confecciona canoas caiçaras há mais de 50 anos, mostrou as ferramentas e os procedimentos da construção de canoas a partir de troncos de árvores (DIRETAMENTE, 2021).

Tendo em vista que a “segurança” do jornalismo fica comprometida nas mãos de empresas voltadas ao lucro e que no Brasil são poucos os jornais independentes de anúncios/patrocínios do governo, é preciso apostar cada vez mais num jornalismo feito por organizações públicas, criadas pela própria sociedade (via financiamento coletivo, por exemplo) ou até mesmo postas pelo Estado, sem finalidade de lucro, a exemplo da Agência Pública. Importante atentar ao fato de que a informação se torna pública hoje não apenas por palavras e imagens produzidas e veiculadas por profissionais do jornalismo e instituições da imprensa. Uma pesquisa de mais fôlego deverá seguir com base na premissa de que qualquer indivíduo, instituição ou organização tem o poder de mídia na contemporaneidade.

Em virtude da notável fragmentação do tecido social do litoral paranaense, dos buracos estruturais existentes nas redes sociais, da alta mobilidade urbana dos municípios, situações estas que dificultam a existência de uma cultura autóctone e a criação de um capital social, a pesquisa pode seguir também pelo caminho da teoria do capital social, da confiança intersubjetiva, que é o mecanismo do desempenho institucional e do desenvolvimento socioeconômico, que está na base de uma sociedade que tem uma determinada cultura política diferente do modelo mais tradicional e que está muito pautada na confiança no intersubjetivo, em valores modernos e pós-modernos, em valores de autoexpressão (onde insere-se o meio ambiente, por exemplo). Pela lógica de Putnam (2006), poderá ser avaliado se essas comunidades teriam uma opinião mais progressista quanto ao sentido de um desenvolvimento mais humano, mais sustentável, que seria diferente da opinião, por exemplo, dos meus achados, do enquadramento dado (a ideia do progresso, de um desenvolvimento apenas sob o ponto de vista da economia etc.).

O empate na ocorrência das categorias ambiental e econômica no *corpus* analisado revela ainda um dado interessante que pode servir de alerta aos ambientalistas: é dado pela emissora um considerável espaço a esse grupo. O quantitativo revela que há nessa mídia o espaço que oportuniza a comunicação para o desenvolvimento. No entanto, questiono o aproveitamento desse espaço. No contexto geral do *corpus*, a estrada representa o progresso. No senso comum, o mito do progresso (progresso tido como estrada, emprego). No meu entender, isso se deve, em boa parte, a uma dificuldade de comunicação por parte dos ambientalistas com a população, inclusive uma dificuldade de comunicação da própria ciência de maneira geral. Há problemas na construção desse diálogo. É preciso, mais do que

nunca, não mais colocar o conhecimento das ciências – e das ciências ambientais, em particular – como uma coisa dada do profissional/especialista para o leigo, mas como uma forma de diálogo, para buscarmos entender o porquê de tal concepção de progresso.

Por “ambientalistas” se tratar de um grupo abrangente (inclui não só gestores ambientais e demais profissionais ligados diretamente à área das Ciências Ambientais, mas também profissionais das mais diversas áreas), tem a potência de ser interdisciplinar e trazer à discussão informações mais complexas, dados aprofundados. Um passo importante para se alcançar essa comunicação e fazer bom uso desse espaço é estabelecer uma rede mais fortalecida e organizada desse grande e diverso grupo. Essa rede elencaria porta-vozes bem munidos por conversações permeadas pela discussão ética, partilhando, de fato, “valores relativos à cidadania ambiental, a percepção da interdependência entre todas as formas de vida, a formação de laços de pertencimento entre as pessoas e entre elas e o meio, a criação de objetivos comuns para melhoria das condições socioambientais” (MAZZARINO, 2012, p. 92), construindo um “capital comunicacional socioambiental”, como define Mazzarino (2012).

O sentido de desenvolvimento usado pelo MP, pelo governo do Estado e por cada ator da rede é o mesmo? A palavra é a mesma, mas sabemos que desenvolvimento, liberdade, democracia, fraternidade, solidariedade, por exemplo, são palavras que acabam sendo esvaziadas de sentido porque podem caber nos discursos os mais diversos (basta lembrar que a ditadura militar no Brasil se dizia democrática. É claro que o sentido de democracia aplicado pelos militares não era o mesmo que o sentido usado comumente após a Constituição de 1988). Pretendo dar continuidade a esse trabalho de pesquisa para responder também o que significa desenvolvimento na fala do governo, na fala dos ambientalistas e no imaginário das comunidades. Para tanto, entendemos que a construção de uma rede de atores e sentidos das falas, organizada em comunidades (egonets), contribuirá para uma ligação entre a perspectiva teórica apresentada e a análise de dados realizada, permitindo alcançar os significados das falas dos atores. O recurso sugerido para isso é o EgoRede, que é uma rede formada a partir de um determinado nó. O *EgoRede* poderá mostrar como uma palavra significativa ou um sentido de fala significativo se aproxima dos atores, que podem ser marcados/destacados por sua posição na rede.

Com a confirmação de que o discurso da RPC no *corpus* analisado, dentro de um fluxo de mercado globalizante, mantém as amarras do “mito do progresso” no sentido de uma concepção de desenvolvimento prioritariamente economicista, entendo que a pesquisa precisa, numa próxima etapa, posicionar o foco dessa rede no lugar de mediação, o lugar onde a relação entre os receptores e os meios, de fato, acontece. A visão ecossistêmica, portanto, põe-se como um desafio para mim na continuidade desta pesquisa. Para essa possível nova etapa do trabalho, será preciso olhar para as relações entre os sujeitos e o meio ambiente, *in loco*. O *EgoRede* poderá servir como ferramenta também nessa etapa, permitindo analisar o quanto a construção identitária simbólica da comunidade sobre empreendimentos de grande impacto depende de sua abordagem na grande mídia. A premissa para essa continuidade seria a de que comunicar para o desenvolvimento como liberdade, democrático e sustentável, implica observar as interações sociais e suas subjetividades, com a proposta de reciprocidade e com a preocupação constante de perceber, respeitar e valorizar as demandas desde o ponto de vista da sociedade.

REFERÊNCIAS

- A CULTURA e o turismo caiçara no litoral do Paraná. **Rede Paranaense de Comunicação (RPC)**, Plug. Curitiba: 26 set. 2020. Disponível em: <https://gshow.globo.com/RPC/Plug/noticia/a-cultura-e-o-turismo-caicara-no-litoral-do-parana.ghtml>. Acesso em: 04 set. 2021.
- AGUIAR, Leonel Azevedo de; SCHAUN, Ângela. **A notícia e a lógica das sensações**: uma contribuição para as teorias do jornalismo. Chasqui. Revista Latinoamericana de Comunicación, n. 132, ago.-nov. 2016, Ensayo, p. 225-243.
- ALBUQUERQUE, Afonso de. **Um outro “Quarto Poder”**: a imprensa e compromisso político no Brasil. Contracampo, v. 4, p. 23-57. Rio de Janeiro: Universidade Federal Fluminense, 2000.
- ALSINA, Miquel Rodrigo. **A construção da notícia**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009.
- ALVES, Raphael Bonini. **A notícia na internet**: o processo de circularidade do webjornalismo pelo olhar ecossistêmico (Dissertação/Mestrado em Ciência da Comunicação). Manaus: Universidade Federal do Amazonas, 2017.
- AMBIENTALISTAS apresentam novo projeto para Faixa de Infraestrutura no litoral. **Rede Paranaense de Comunicação (RPC)**, Boa Noite Paraná. Curitiba: 23 ago. 2019. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/7866989/?s=0s>. Acesso em: 29 ago. 2021.
- AMBIENTALISTAS pedem nova negociação com o governo pra discutir a Faixa de Infraestrutura. **Rede Paranaense de Comunicação (RPC)**, Boa Noite Paraná – Curitiba, 26 abr. 2018. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/6693165/?s=0s>. Acesso em: 29 ago. 2021.
- AMB Planejamento Ambiental Biotecnologia Ltda. **Estudo de Impacto Ambiental – EIA do Terminal Portuário localizado no município de Pontal do Paraná, PR**. Paraná, 2008.
- AMÉRICO, Marcos. Sócio-TV: em busca de uma definição. In: SIMIS, Anita et al. (Org.). **Comunicação, cultura e linguagem**. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2014.
- ANDERSON, Benedict. **Comunidades imaginadas**: reflexões sobre a origem e a difusão do nacionalismo. São Paulo: Companhia das Letras, 2008.
- ANDERSON, C. W.; BELL, Emily; SHIRKY, Clay. **Jornalismo Pós-industrial**: Adaptação aos novos tempos. Revista de Jornalismo ESPM, n. 5, ano 2, abr.-jun. 2013.
- ANTÔNIO, Jorge Kanehide Ijuim; URQUIZA, Hilário Aguilera; URQUIZA, Moema Guedes Urquiza. **Imprensa, indígenas versus ruralistas**: As tensões entre o modelo desenvolvimentista e o bom viver (tekove porã). Revista Extraprensa, v. 9, n. 2, p. 53-70. São Paulo: USP, 2016.

APRENDA a fazer moqueca caicara, típica no litoral do Paraná. **Rede Paranaense de Comunicação (RPC)**, Plug. Curitiba: 25 jan. 2021. Disponível em: <https://gshow.globo.com/RPC/Plug/receitas-paranaenses/receitas/aprenda-a-fazer-moqueca-caicara-tipica-no-litoral-do-parana.ghtml>. Acesso em: 04 set. 2021.

AULA pública debate prejuízos da instalação de complexo industrial portuário em frente à Ilha do Mel. **Observatório de Justiça e Conservação**. Curitiba: 25 abr. 2018. Disponível em: <https://www.justicaeco.com.br/aula-publica-debate-prejuizos-da-instalacao-de-complexo-industrial-portuario-em-frente-a-ilha-do-mel/>. Acesso em: 07 set. 2021.

BACHRACH; Peter; BARATZ, Morton S. **Duas faces do poder**. Revista de Sociologia e Política, v. 19, n. 40, p. 149-157. Curitiba: Universidade Federal do Paraná, out. 2011.

BAKHTIN, Mikhail M. **Para uma filosofia do Ato Responsável**. São Carlos: Pedro & João Editores, 2010.

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. São Paulo: Edições 70, 2016.

BARROS, Laan Mendes de. **O campo da Comunicação e os estudos de recepção**. Revista Comunicação Midiática, v.6, n.1, jan./abr. São Paulo: Universidade Metodista de São Paulo, 2011.

BASTOS, Marco Toledo. Medium, media, mediação e midiatização: a perspectiva germânica. In: MATTOS, MA., JANOTTI JUNIOR, J., and JACKS, N., orgs. **Mediação & midiatização** [online]. Salvador: EDUFBA, 2012, p. 53-77.

BECK, Ulrich. **Sociedade de risco**: rumo a uma outra modernidade. São Paulo: Editora 34, 2011.

BELISÁRIO, Adriano (Org.). **Fluxo de trabalho com dados**: do zero à prática. Brasil: Open Knowledge Brasil/Escola de Dados, 2020. Disponível em: <https://escoladedados.org/ebook/livro.pdf>. Acesso em: 10 fev. 2021.

BERGER, Peter; LUCKMANN, Thomas. **A construção social da realidade**: tratado de sociologia do conhecimento. Petrópolis/RJ: Vozes, 2004.

BOBBIO, Norberto; MATEUCCI, Nicola; PASQUINO, Gianfranco. **Dicionário de Política**. Vol. 1. Brasília: Universidade de Brasília, 1998.

BORDENAVE, Juan E. Diaz. **O que é comunicação rural?** São Paulo: Brasiliense, 1985.

BOURDIEU, Pierre. **Sobre televisão**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1997.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua 2019**. Brasília: IBGE, 2019. Disponível em: <https://educa.ibge.gov.br/jovens/materias-especiais/20787-uso-de-internet-televisao-e-celular-no-brasil.html>. Acesso em: 15 jul. 2021.

BRASIL. Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA). **Licença de Instalação Nº 1059/2015**. Brasília: Ibama, 2015. Disponível em: <https://docs.ufpr.br/~edugeo/>. Acesso em: 28 ago. 2021.

BRASIL. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação (MTPA); Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC); Laboratório de Transportes e Logística (LABTRANS). **Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina**. 2018. Disponível em: http://www.portosdoparana.pr.gov.br/sites/portos/arquivos_restritos/files/documento/2019-06/plano_mestre_dos_portos_de_paranagua_e_antonina.pdf. Acesso em: 26 ago. 2021.

BRASIL. Presidência da República. Secretaria Especial de Comunicação Social (SECOM). **Pesquisa Brasileira de Mídia 2016**: hábitos de consumo de mídia pela população brasileira. Brasília: Secom, 2016.

BRASIL. Secretaria de Governo da Presidência da República, Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão. **Relatório Nacional Voluntário sobre os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável**. Brasília: Presidência da República, 2017. Disponível em: <http://portalods.com.br/publicacoes/relatorio-nacional-voluntario-sobre-os-objetivos-de-desenvolvimento-sustentavel/>. Acesso em: 18 ago. 2021.

BUCCI, Eugênio. **Sobre ética e imprensa**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

BUENO, Wilson da Costa. **Jornalismo ambiental**: explorando além do conceito. Desenvolvimento e Meio Ambiente, Curitiba/PR, n. 15, p. 33-44, jan/jun 2007. Disponível em: <https://revistas.ufpr.br/made/article/view/11897>. Acesso em: 29 nov. 2021.

CAMARGO, Neilor Fermino. **Redes de financiamento eleitoral em 2014 e 2018**: efeitos da proibição de doações empresariais. UFPR: Curitiba, 2020. Disponível em: <https://acervodigital.ufpr.br/handle/1884/69921>. Acesso em: 01 set. 2021.

CAMBRIDGE. **Cambridge Dictionary**. Cambridge, Reino Unido: Cambridge University Press, 2021. Disponível em: <https://dictionary.cambridge.org/pt/dicionario/ingles-portugues/development>. Acesso em: 06 set. 2021.

CANCLINI, Néstor García. **La globalización imaginada**. Buenos Aires: Paidós, 1999.

_____. **Cultura y comunicación**: entre lo global y lo local. La Plata (Argentina): Periodismo y Comunicación, 1997.

CAPLE, Helen; BEDNAREK, Monika. **Rethinking news values**: What a discursive approach can tell us about the construction of news discourse and news photography. Journalism (Sage Journals), n.17, v.4, p. 435-455, 2016. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/1464884914568078>. Acesso em: 15 jul. 2021.

CARDOSO, Fernando Henrique. **Desenvolvimento: o mais político dos temas econômicos**. Revista de Economia Política, v. 15, n. 4(60), p. 148–55. São Paulo: Centro de Economia Política, out.-dez. 1995. Disponível em: <https://centrodeeeconomiapolitica.org.br/rep/index.php/journal/article/view/1263>. Acesso em: 30 set. 2020.

CARLÓN, Mario; FECHINE, Yvana (Orgs.). **O fim da televisão**. Recife-PE: UFPE e Confraria do Vento, 2014.

CARNIELLO, Monica Franchi; SANTOS, Moacir José dos. **Comunicação e desenvolvimento regional**. Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional, v. 9, n. 2, p. 325-345, mai-ago/2013. Taubaté, SP: Universidade de Taubaté, 2013.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz & Terra, 2002.

_____. **O poder da comunicação**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2015.

CAJAZEIRA, Paulo Eduardo Silva Lins. **Historicidade da participação e interação no jornalismo televisivo**. Revista Brasileira de História da Mídia, v. 9, n. 1, jan./jun. 2020.

CHARAUDEAU, Patrick. **Discurso das mídias**. São Paulo: Contexto, 2006.

CHERVEN, K. **Mastering Gephi Network Visualization**. Birmingham: Packt Publishing Ltd., 2015.

COLFERAI, Sandro. **Um jeito amazônida de ser mundo - A Amazônia como metáfora do Ecossistema Comunicacional**: uma leitura do conceito a partir da região. Tese (Doutorado em Sociedade e Cultura), Instituto de Ciências Humanas e Letras, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2014.

CONHEÇA o açaí do litoral paranaense. **Rede Paranaense de Comunicação (RPC)**, Estúdio C. Curitiba: 10 jul. 2021. Disponível em: <https://gshow.globo.com/RPC/Estudio-C/noticia/conheca-o-acai-do-litoral-paranaense.ghtml>. Acesso em: 04 set. 2021.

CONSELHO aprova licença para construção da Faixa de Infraestrutura no litoral. **Rede Paranaense de Comunicação (RPC)**, Boa Noite Paraná. Curitiba: 21 nov. 2017. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/6304865/?s=0s>. Acesso em: 25 jun. 2020.

CONSTRUÇÃO de estrada de acesso a porto privado gera polêmica em Pontal do Paraná. **Rede Paranaense de Comunicação (RPC)**, Boa Noite Paraná – Curitiba, 17 maio 2017. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/5876435/?s=0s>. Acesso em: 25 jun. 2020.

CORTEZ, Henrique. **Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), o que são e limites**. Revista EcoDebate, out. 2020. Disponível em: <https://www.ecodebate.com.br/2020/10/01/objetivos-de-desenvolvimento-sustentavel-ods-o-que-sao-e-limites/>. Acesso em: 18 ago. 2021.

COSTA, Caio Túlio. **Um modelo de negócio para o jornalismo digital**: Como os jornais devem abraçar a tecnologia, as redes sociais e os serviços de valor adicionado. Revista de Jornalismo ESPM, abril-junho 2014.

COULDRY, Nick. Descubriendo la realidad continua de mediaciones, o redescubriendo la historia de nuestro campo de investigación. In: MORAGAS, Miquel de; TERRÓN, José Luis; RINCÓN, Omar. **De los medios a las mediaciones de Jesús Martín Barbero, 30 años después**, p. 111-114. Bellaterra: Institut de la Comunicació, Universitat Autònoma de Barcelona, 2017. Acesso em: 07 dez. 2020. Disponível em: https://ddd.uab.cat/pub/lilibres/2017/183016/eBook_incomuab_14.pdf.

CUNICO, Camila; PRIM, Danielle (Org.). **Zoneamento Ecológico-Econômico do Estado do Paraná**. Curitiba: ITCG, 2018.

DECISÃO do STJ sobre a Faixa de Infraestrutura será dia 16 de setembro. **Portal da Cidade Pontal do Paraná**. Pontal do Paraná, 13 set. 2020. Disponível em: <https://pontaldoparana.portaldacidade.com/noticias/regiao/decisao-do-stj-sobre-a-faixa-de-infraestrutura-sera-dia-16-de-setembro-5707>. Acesso em: 29 ago. 2021.

DECISÃO - Paraná consegue autorização para continuar obras da Faixa de Infraestrutura no litoral. **Portal do Superior Tribunal de Justiça (STJ)**, 13 fev. 2019. Disponível em: https://www.stj.jus.br/sites/portaltsp/Paginas/Comunicacao/Noticias-antigas/2019/2019-02-13_18-02_Parana-consegue-autorizacao-para-continuar-obras-da-Faixa-de-Infraestrutura-no-litoral.aspx. Acesso em: 30 ago. 2021.

DEL VECCHIO DE LIMA, Myrian et al. **A comunicação ambiental e suas potencialidades no enfrentamento dos dilemas socioambientais**. Revista Desenvolvimento e Meio Ambiente, v. 34, p. 75-84. Curitiba: Universidade Federal do Paraná, ago. 2015. Disponível em: <https://revistas.ufpr.br/made/article/view/39965/26085>. Acesso em: 10 set. 2020.

_____; CAETANO, Kati Eliane. **Implicações epistemológicas da pesquisa sobre novas práticas jornalísticas**: por onde começar? Revista Famecos - Mídia, Cultura e Tecnologia. Porto Alegre, v. 22, n. 3, julho, agosto e setembro de 2015.

_____; LIRA, Artur Oliari. **Reportagens investigativas e cobertura diária sobre meio ambiente**: requisitos para a busca de qualidade no jornalismo ambiental. In: Anais do VII Seminário de Pesquisa em Jornalismo Investigativo. São Paulo: Associação Brasileira de Jornalismo Investigativo (Abraji), 2020.

DIRETAMENTE de Guaratuba, Leo Portioli entende como funciona a construção de canoas caiçaras e entende a origem do nome da cidade, que vem do pássaro cor-de-rosa Guará. **Rede Paranaense de Comunicação (RPC)**, Estúdio C. Curitiba: 23 jan. 2021. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/9204832/>. Acesso em: 04 set. 2021.

DORNELLES, Beatriz. **O fim da objetividade e da neutralidade no jornalismo cívico e ambiental**. Brazilian Journalism Research, Brasília, DF, v. 4, n. 2, p. 121-

131, 2008. Disponível em: <http://bjr.sbpjor.org.br/bjr/article/view/167/0>. Acesso em: 23 maio 2021.

DURAND, Gilbert. **As estruturas antropológicas do imaginário**: introdução à arquetipologia geral. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

ENGEMIN ENGENHARIA E GEOLOGIA LTDA. **Estudo de Impacto Ambiental (EIA) Faixa de Infraestrutura de Pontal do Paraná**. Pinhais (PR), out. 2016a.

EASTERLY, W. **The Trouble with the Sustainable Development Goals**. Current History, v. 114, n. 775, p. 322-324. University of California Press: nov. 2015.

Disponível em: <https://online.ucpress.edu/currenthistory/article-abstract/114/775/322/108125/The-Trouble-with-the-Sustainable-Development-Goals?redirectedFrom=fulltext>. Acesso em: 18 ago. 2021.

ESCOBAR, Arturo. **Encountering Development**. The making and unmaking of the Third World. New Jersey: Princeton University Press, 2012.

ESTÚDIO C. **Rede Paranaense de Comunicação (RPC)**, Estúdio C. Disponível em: <https://www.negociosrpc.com.br/produtos/estudio-cl/>. Acesso em: 04 set. 2021.

EUGÊNIO Bucci | #Provoca. **TV Cultura**. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=mjCPBStgrhU>. Acesso em: 07 set. 2021.

EVENTO discute a construção da Faixa de Infraestrutura no litoral. **Rede Paranaense de Comunicação (RPC)**, Bom Dia Paraná. Curitiba: 26 abr. 2018a. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/6691256/?s=0s>. Acesso em: 25 jun. 2020.

EVENTO discute a construção da Faixa de Infraestrutura no litoral. **Rede Paranaense de Comunicação (RPC)**, Meio Dia Paraná. Curitiba: 26 abr. 2018b. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/6691776/?s=0s>. Acesso em: 25 jun. 2020.

FAIXA DE INFRAESTRUTURA do litoral começa a sair do papel. **Rede Paranaense de Comunicação (RPC)**, Bom Dia Paraná. Curitiba: 11 abr. 2018. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/6653236/?s=0s>. Acesso em: 25 jun. 2020.

FELIPPI, Ângela Cristina Trevisan; BRANDT, Grazielle B. **Aproximações entre estudos culturais e desenvolvimento regional**: uma proposta teórico metodológica para estudar a comunicação na interdisciplinaridade. Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional, Taubaté, v.12, n.4 (número especial, p.44-63, dez/2016). Disponível em: <http://www.rbqdr.net/revista/index.php/rbqdr/article/view/2603>. Acesso em: 20 maio 2021.

FELIPPI, Ângela Cristina Trevisan; OLIVEIRA, Vanessa Costa de. **Circuito produtivo da Agência Pública e as possibilidades para a expansão das liberdades**. Revista Famecos, Porto Alegre, v. 25, n. 2, p. 1-21, maio-ago. 2018.

FERNANDES, Francisco Assis Martins. **O papel da mídia na defesa do meio ambiente**. Revista Ciências Humanas. Taubaté, SP: UNITAU, Programa de Pós-graduação, p. 1415-1742, 2001.

FERREIRA, Isabelle Azevedo; NUNES, Márcia Vidal. **A disputa argumentativa no processo de reformulação do código florestal brasileiro no site do MST**. Chasqui. Revista Latinoamericana de Comunicación, n. 136, pp. 161-178. Equador: Ciespal, dez. 2017 - mar. 2018.

FONSECA, Francisco C. P. **Mídia e democracia: falsas confluências**. Revista de Sociologia Política, n. 22, p. 13-24. Curitiba: UFPR, jun. 2004.

FURTADO, Celso. **O mito do desenvolvimento econômico**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1974.

_____. **Introdução ao desenvolvimento: enfoque histórico-estrutural**. 3ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.

GADOTTI, M. **Cidadania planetária: pontos para a reflexão**. In: Anais da Conferência Continental das Américas para a Carta da Terra, 1998. Disponível em: http://siteantigo.paulofreire.org/pub/Institu/SubInstitucional1203023491It003Ps002/Ci dadania_Plenataria_1998.pdf.

GAVIRATI, Pablo Marcelo. **Periodismo local y cambio climático global análisis discursivo de la COP-15 en la prensa Argentina**. Razón y Palabra, Monterrey, México, n. 79, mai/jul 2012. Disponível em: http://www.razonypalabra.org.mx/N/N79/V79/28_Gavirati_V79.pdf. Acesso em: 23 maio 2021.

GIL, Carlos Gómez. **Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): una revisión crítica**. Papeles de relaciones ecosociales y cambio global, n. 140, p. 107-118. 2017/18. Disponível em: https://www.fuhem.es/media/cdv/file/biblioteca/revista_papeles/140/ODS-revision-critica-C.Gomez.pdf. Acesso em: 18 ago. 2021.

GIRARDI, I. M. T.; LOOSE, E. B.; SIRENA, M.; PEDROSO, R. N. Jornalismo ambiental na construção da cidadania. In: MORIGI, V. V. J.; GIRARDI, I. M. T.; ALMEIDA, C. D. (Orgs.). **Comunicação, informação e cidadania: refletindo práticas e contextos**. Porto Alegre: Sulina, 2011.

GOBBI, Maria Cristina. **Método biográfico**. In: DUARTE, Jorge; BARROS, Antonio (orgs.). Métodos e técnicas de pesquisa em comunicação. 2ª ed. 4ª reimp. São Paulo: Atlas, 2010.

GÓES, Paulo Roberto Homem de. Reordenamento territorial no litoral do Paraná: propostas de macrozoneamento e cenários futuros. In: ALVES, Alan Ripoll; QUADROS, Diomar Augusto de; SILVA, Luiz Everson da; CASTILHO-WEINERT, Luciana Vieira; HOFFMANN-HOROCHOVSKI, Marisete T. (Orgs.). **Litoral do Paraná: território e perspectivas - desenvolvimento, políticas públicas e saúde**. Curitiba: Brazil Publishing, 2020.

GOVERNADOR diz que estado vai fazer o acesso ao porto privado em Pontal do Paraná. **Rede Paranaense de Comunicação (RPC)**, Boa Noite Paraná – Curitiba, 08 fev. 2019. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/7367322/?s=0s>. Acesso em: 29 ago. 2021.

GOVERNADOR diz que estrada da faixa de infraestrutura vai ser construída com ou sem porto. **Rede Paranaense de Comunicação (RPC)**, Boa Noite Paraná – Curitiba, 26 set. 2020. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/8971583/?s=0s>. Acesso em: 29 ago. 2021.

GOVERNO do Paraná quer construir uma estrada para dar acesso a um porto privado no litoral: A população de Pontal do Paraná participou de uma audiência pública para discutir o assunto, que está causando polêmica na cidade. **Rede Paranaense de Comunicação (RPC)**, Bom Dia Paraná. Curitiba: 18 maio 2017. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/5877095/?s=0s>. Acesso em: 29 ago. 2021.

GOVERNO do Paraná mantém projeto original da Faixa de Infraestrutura. **Rede Paranaense de Comunicação (RPC)**, Meio Dia Paraná – Curitiba, 03 fev. 2020. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/8289914/?s=0s>. Acesso em: 29 ago. 2021.

GOVERNO lança edital de licitação para a construção da Faixa de Infraestrutura no litoral. **Rede Paranaense de Comunicação (RPC)**, Boa Noite Paraná – Curitiba, 28 mar. 2018. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/6618288/?s=0s>. Acesso em: 29 ago. 2021.

HALL, Stuart. **Sociedad y comunicación de masas**. Colômbia, Peru e Equador: Enviõ Editores; Instituto de Estudios Sociales y Culturales Pensar/Universidad Javeriana; Instituto de Estudios Peruanos; Universidad Andina Simón Bolívar, 2010.

HEBERLÊ, Antônio. **O papel dos Relações Públicas na comunicação para o desenvolvimento**. In: GONÇALVES, Gisela; FELIPPI, Ângela. Comunicação, desenvolvimento e sustentabilidade. Covilhã: LabCom, 2014. p. 9-20.

HIGGINS, Silvio Salej; RIBEIRO, Antonio Carlos Andrade Ribeiro. **Análise de redes em Ciências Sociais**. Brasília: Enap, 2018.

HJARVARD, Stig. **Midiatização**: teorizando a mídia como agente de mudança social e cultural. Revista Matrizes, v. 5, n. 2, p. 53-91. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2012.

HOROCHOVSKI, Rodrigo Rossi; SIRINO, Náfila Paola. Sentidos e usos do empoderamento na pesquisa social. In: PERISSINOTTO, R. M.; LACERDA, G. B.; SWAKO, J. (Orgs.) **Curso livre de teoria política**: normatividade e empiria. Curitiba: Appris, 2016, p. 249-271.

JOUE, Vincent. **A Leitura**. Tradução: Brigitte Hervot. São Paulo: Editora UNESP, 2002.

JURIN, Richard R.; ROUSH, Donny; DANTER, Jeff. **Environmental communication: skills and principles for natural resource managers, scientists and engineers**. New York: Springer, 2010.

JUSTIÇA suspende licença ambiental de projeto no litoral do Paraná. **Rede Paranaense de Comunicação (RPC)**, Bom Dia Paraná – Curitiba, 08 nov. 2018. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/7146569/?s=0s>. Acesso em: 25 jun. 2020.

JUSTIÇA derruba liminar que impedia construção de nova estrada que corta a Mata Atlântica. **Rede Paranaense de Comunicação (RPC)**, Boa Noite Paraná. Curitiba: 12 fev. 2019. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/7376708/?s=0s>. Acesso em: 25 jun. 2020.

KANTAR IBOPE MEDIA. **Dados de audiência nas 15 praças regulares com base no ranking consolidado – 16/08 a 22/08/2021**. São Paulo, ago. 2021. Disponível em <https://www.kantaribopemedia.com/dados-de-audiencia-nas-15-pracas-regulares-com-base-no-ranking-consolidado-16-08-a-22-08-2021/>. Acesso em 30 ago. 2021.

KANTAR IBOPE MEDIA. **Nada será como antes: adaptar-se às mudanças fará a diferença após a pandemia de Covid-19**. São Paulo, 17 abr. 2020a. Disponível em <https://www.kantaribopemedia.com/nada-sera-como-antes-adaptar-se-as-mudancas-fara-a-diferenca-apos-a-pandemia-de-covid-19-diz-kantar/>. Acesso em 30 ago. 2021.

KANTAR IBOPE MEDIA. **Tendências e previsões de mídia 2021**. São Paulo, 2020b. Disponível em <https://www.kantaribopemedia.com/media-trends-predictions/>. Acesso em 30 ago. 2021.

LARAIA, Roque de Barros. **Cultura: um conceito antropológico**. 14^a ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2001.

LEFF, Enrique. **Ecologia, capital e cultura: a territorialização da racionalidade ambiental**. Tradução: Jorge E. Silva. Petrópolis: Vozes, 2009.

_____. **Racionalidade ambiental: a reapropriação social da natureza**. Tradução: Luís Carlos Cabral. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.

_____. **Saber ambiental: sustentabilidade, racionalidade, complexidade, poder**. 8^a ed. Petrópolis: Vozes, 2011.

LEGROS, Patrick et al. **Sociologia do imaginário**. Porto Alegre: Sulina, 2007.

LOOSE, Eloisa Beling; PERUZZOLO, Adair Caetano. **Como o meio ambiente é tematizado no discurso jornalístico da Folha de S. Paulo**. In: XXXI CONGRESSO BRASILEIRO DE COMUNICAÇÃO AMBIENTAL. Natal/ RS, 2 a 6 set. 2008. Anais. Disponível em: <http://www.portcom.intercom.org.br/navegacaoDetalhe.php?option=trabalho&id=34571>. Acesso em: 23 maio 2021.

MACHADO, Vilma de Fátima. **A produção do Discurso do Desenvolvimento Sustentável: de Estocolmo à Rio-92**. Brasília: Universidade de Brasília (UNB), 2005.

MAFFESOLI, Michel. **O imaginário é uma realidade (entrevista)**. Revista Famecos - Mídia, Cultura e Tecnologia, Porto Alegre, v. 1, n. 15, p. 74-82, ago. 2001.

MARANDOLA Jr., Eduardo. Tangenciando a vulnerabilidade. In: HOGAN, D.; MARANDOLA Jr., E. (Orgs.). **População e mudança climática: dimensões humanas das mudanças ambientais globais**. Campinas: Núcleo de Estudos de População (Neпо)/Unicamp; Brasília: UNFPA, p.29-52, 2009.

MARQUES DE MELO, José. **Panorama da comunicação e das telecomunicações no Brasil 2011/2012 – Indicadores**. In: Ipea: Brasília, 2012, p. 29-37.

_____. Prefácio: entre o pensamento e a ação – comunicação para o desenvolvimento. In: MELO, J. M.; GONÇALVES, E.; BIZELLI, J. L. (Orgs.). **Comunicação para o desenvolvimento: pensamento e ação**. Araraquara: Cultura Acadêmica, 2012. p. 9-11.

MARQUES, Luiz. **Capitalismo e o colapso ambiental**. Editora Unicamp, 2015.

MARTÍN-BARBERO, Jesús. **Dos meios às mediações: comunicação, cultura e hegemonia**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2009.

MARTINS, André Ricardo Nunes. Análise de discurso da mídia. In: BATISTA JÚNIOR, J. R. L.; SATO, D. T. B.; MELO, I. F. (orgs.). **Análise de discurso crítica: para linguistas e não linguistas** (p. 158-183). São Paulo: Parábola, 2018.

MATTELART, Armand; MATTELART, Michèle. **História das Teorias da Comunicação**. São Paulo: Loyola, 1999.

MATTOS, Sérgio. **História da televisão brasileira: uma visão econômica, social e política**. 2. ed. Petrópolis: Vozes, 2002.

MAZZARINO, Jane Marcia. **Das matrizes contraditórias do jornalismo ambiental a um novo critério de noticiabilidade: o interesse cidadão comunitário**. Revista Comunicação Midiática, v.10, n.3, p. 167-184. Bauru, SP: Universidade Estadual Paulista, set./dez. 2015.

_____. **O campo jornalístico e a construção do capital comunicacional socioambiental**. Revista de Ciências Ambientais, Canoas/RS, v. 6, p. 81-94, 2012. Disponível em: <https://revistas.unilasalle.edu.br/index.php/Rbca/article/view/419>. Acesso em: 23 maio 2021.

MEADOWS, D. et al. **The limits to growth**. New York: Universe Books, 1972.

MEDEIROS, Lucas Oliveira de; LEMOS, Daniel D. **A ideologia do apartidarismo no ethos institucional do Congresso em Foco a partir de seu discurso autorreferencial**. Revista Index Comunicación, nº 10, v. 2, p 143-168. Madrid, Espanha: Universidade Rey Juan Carlos, 2020.

MEDEIROS, Priscila Muniz de. **O meio ambiente na narrativa documental: uma análise das estratégias discursivas de documentários sobre a agricultura industrial** (Tese). Recife: Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), 2017.

MEI, Danielle Scheffelmeier. **Comunicação e mobilização social: o caso do Fórum Permanente da Agenda 21 no Paraná**. Curitiba, Dissertação (mestrado em Comunicação), UFPR 2013. Disponível em: <https://acervodigital.ufpr.br/handle/1884/30012>. Acesso em: 23 maio 2021.

MEMBROS do governo e de entidades ambientais se encontraram para debater a construção da nova estrada do litoral. **Rede Paranaense de Comunicação (RPC)**, Bom Dia Paraná – Curitiba, 02 out. 2019. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/7967222/?s=0s>. Acesso em: 25 jun. 2020.

MENDONÇA, Maria Luiza Martins de. **O olhar da mídia sobre as diversidades**. In: Miguez, Paulo; KAUARK, Giuliana; BARROS, José Márcio (Orgs.). *Diversidade cultural: políticas, visibilidades midiáticas e redes* (p. 197-212). Salvador: EDUFBA, 2015.

MEU PARANÁ. **Rede Paranaense de Comunicação (RPC)**, Negócios RPC. Disponível em: <https://www.negociosrpc.com.br/produtos/meu-parana/>. Disponível em: <https://www.negociosrpc.com.br/noticia/meu-parana-de-volta-neste-sabado/>. Acesso em: 04 set. 2020.

MICHAELIS. **Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa**. Online: Melhoramentos, 2021. Disponível em: <https://michaelis.uol.com.br/>. Acesso em: 03 jun. 2021.

MINAYO, Maria Cecília de Souza (org.); DESLANDES, Suely Ferreira; GOMES, Romeu. **Pesquisa social: teoria, método e criatividade**. 33. ed Petrópolis: Vozes, 2013. 108 p.

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DO PARANÁ (MPPR). Centro de Apoio Operacional das Promotorias de Justiça de Proteção aos Direitos Humanos (CAOPJDH). **Análise dos aspectos relacionados às comunidades tradicionais pesqueiras presentes no "Estudo de Impacto Ambiental – EIA do Terminal Portuário localizado no município de Pontal do Paraná, PR" elaborado pela AMB Planejamento Ambiental e Biotecnologia Ltda**. Disponível em: https://direito.mppr.mp.br/arquivos/File/AnaliseEIAPortoPontal_1.pdf. Acesso em: 25 ago. 2021.

MINISTÉRIO Público Estadual pede suspensão da licitação para nova estrada no litoral. **Rede Paranaense de Comunicação (RPC)**, Bom Dia Paraná. Curitiba: 28 fev. 2020. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/8358971/?s=0s>. Acesso em: 25 jun. 2020.

MONTEIRO, Gilson. *Ecosistemas comunicacionais: os dispositivos móveis como extensão do corpo humano*. In: CANAVILHAS, João; SATUF, Ivan. **Jornalismo para dispositivos móveis: produção, distribuição e consumo**. Covilhã, Portugal: LabCom, 2015. p. 43-60.

MORAES, Dênis de. **O papel da mídia na batalha ideológica da América Latina**. Revista Observatório Latinoamericano y Caribeño, v.1, n.1. Buenos Aires, Argentina: Instituto de Estudios de América Latina y el Caribe, 2017. Disponível em: <https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/observatoriolatinoamericano/article/view/2478>. Acesso em: 07 set. 2020

MORADORES do litoral protestam contra a proibição da Faixa de Infraestrutura. **Rede Paranaense de Comunicação (RPC)**, Bom Dia Paraná – Curitiba, 26 mar. 2018. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/6609581/?s=0s>. Acesso em: 25 jun. 2020.

MOROZOVA, Milana A.; RODEIRO, Helena. **O papel da cultura na construção do gênero textual telejornal**: uma abordagem interacionista sócio-discursiva. Veredas – Interacionismo Sociodiscursivo, n.3, v.21, 2017.

MOTTA, Luiz Gonzaga. **A análise pragmática da narrativa jornalística**. In: LAGO, Cláudia; BENETTI, Márcia (orgs). Metodologia de pesquisa em Jornalismo. Petrópolis: Vozes, 2008.

MPs entram com ação conjunta contra Subsea 7, IAP e Pontal. **Gazeta do Povo**. Curitiba: 16 set. 2011. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/economia/mps-entram-com-acao-conjunta-contr-subsea-7-iap-e-pontal-9pz1qhrtkih6uplyvkn1dq9fy/>. Acesso em: 28 ago. 2020.

NEWMAN, Mark E. J. **Networks**: an introduction. Oxford; New York: Oxford University Press, 2010.

NOGUEIRA, Albana Xavier. Recortes do Léxico Pantaneiro. In: BRUM, Eron; FARIAS, Regina (Org.). **A mídia do Pantanal**. Campo Grande-MS: UNIDERP, 2001.

NO LITORAL, projeto de faixa de infraestrutura divide opiniões. **Rede Paranaense de Comunicação (RPC)**, Boa Noite Paraná – Curitiba, 23 mar. 2018. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/6605026/?s=0s>. Acesso em: 25 jun. 2020

NOVAES, Washington. Agenda 21: um novo modelo de civilização. In: TRIGUEIRO, André (Org.). **Meio ambiente no século 21**: 21 especialistas falam da questão ambiental nas suas áreas de conhecimento. 3. ed. Rio de Janeiro: Sextante, 2003. p. 323.

_____. **Eco-92: avanços e interrogações**. Revista Estudos Avançados, v. 6, n. 15, p. 79-93. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1992.

OLIVEIRA, Vanessa Costa de. **Desenvolvimento e jornalismo: a estratégia produtiva da Agência Pública na perspectiva da informação como fator de expansão das liberdades**. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional). Santa Cruz do Sul, Rio Grande do Sul: Universidade de Santa Cruz do Sul, 2017. Disponível em: <https://repositorio.unisc.br/jspui/handle/11624/1510>. Acesso em: 08 set. 2020.

OPERAÇÃO da polícia federal mira liberação de licença para instalação de porto em Pontal do Paraná. **Rede Paranaense de Comunicação (RPC)**, Boa Noite Paraná. Curitiba: 21 out. 2020. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/8959389/?s=0s>. Acesso em: 03 set. 2021.

ORGANIZAÇÃO PARA A COOPERAÇÃO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO (OECD). **The Competitiveness of Global Port-Cities**. 2014. OECD publishing. Disponível em: <https://www.oecd.org/regional/the-competitiveness-of-global-port-cities-9789264205277-en.htm>. Acesso em: 27 ago. 2021.

OROZCO GÓMEZ, Guillermo. Comunicação social e mudança tecnológica: um cenário de múltiplos desordenamentos. In: Dênis Moraes (Org.). **Sociedade Midiatizada**. Rio de Janeiro: Mauad, 2006.

PARANÁ, Governo do Estado, Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA). **Governo e Appa iniciam projeto do Porto do Mercosul**. Paraná: 16 jan. 2008a. Disponível em: <http://www.portosdoparana.pr.gov.br/Noticia/Governo-e-Appa-iniciam-projeto-do-Porto-do-Mercosul>. Acesso em: 25 ago. 2021.

PARANÁ, Governo do Estado, Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA). **Governo vai recorrer de ação que paralisa Porto do Mercosul**. Paraná: 03 set. 2008c. Disponível em: <http://www.portosdoparana.pr.gov.br/Noticia/Governo-vai-recorrer-de-acao-que-paralisa-Porto-do-Mercosul>. Acesso em: 26 ago. 2021.

PARANÁ, Governo do Estado, Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA). **Pauta dia 3 – h: Seminário “Perspectivas do Desenvolvimento do Litoral Paranaense a partir do Pré-Sal”**. Paraná: 02 set. 2010. Disponível em: <http://www.portosdoparana.pr.gov.br/Noticia/PAUTA-DIA-3-9H-SEMINARIO-PERSPECTIVAS-DO-DESENVOLVIMENTO-DO-LITORAL-PARANAENSE-PARTIR-DO>. Acesso em: 25 ago. 2021.

PARANÁ, Governo do Estado, Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA). **Pontal e Antonina apoiam projetos de expansão dos Portos no PR**. Paraná: 05 set. 2013. Disponível em: <http://www.portosdoparana.pr.gov.br/Noticia/Pontal-e-Antonina-apoiam-projetos-de-expansao-dos-Portos-no-PR>. Acesso em: 25 ago. 2021.

PARANÁ, Governo do Estado, Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA). **Portos do Paraná anunciam R\$ 5,1 bilhões em investimentos privados**. Paraná: 15 set. 2016. Disponível em: <http://www.portosdoparana.pr.gov.br/Noticia/Portos-do-Parana-anunciam-R-51-bilhoes-em-investimentos-privados>. Acesso em: 25 ago. 2021.

PARANÁ, Governo do Estado, Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA). **Requião assina decretos de utilidade pública de 225 hectares do futuro Porto do Mercosul**. Paraná: 31 maio 2008b. Disponível em: <http://www.portosdoparana.pr.gov.br/Noticia/Requiao-assina-decretos-de-utilidade-publica-de-225-hectares-do-futuro-Porto-do-Mercosul>. Acesso em: 21 ago. 2021.

PARANÁ, Governo do Estado; CONSÓRCIO LITORAL SUSTENTÁVEL (CDS). **PDS Litoral 2035**: Plano para o Desenvolvimento Sustentável do Litoral do Paraná. Paraná: 2019. Disponível em: <https://www.planejamento.pr.gov.br/Pagina/Plano-de-Desenvolvimento-Sustentavel-do-Litoral-do-Parana-PDSLitoral>. Acesso em 14 jun. 2021.

PARANÁ, Governo do Estado, Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná (DER); ENGEMIN, Empresa Certificada de Engenharia e Geologia. **Relatório de Impacto Ambiental (RIMA)**. Faixa de Infraestrutura Pontal do Paraná. Paraná, [2016]. Disponível em: <http://www.infraestrutura.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=544>. Acesso em: 03 jun. 2020.

PARANÁ, Governo do Estado, Instituto Ambiental do Paraná. **Audiência pública vai debater investimentos na infraestrutura de Pontal do Paraná.** Curitiba, 04 jan. 2017. Disponível em: <http://www.iap.pr.gov.br/2017/01/1087/Audiencia-publica-vai-debater-investimentos-na-infraestrutura-de-Pontal-do-Parana.html>. Acesso em 28 maio 2020.

PARANÁ, Governo do Estado, Instituto das Águas do Paraná; Companhia Brasileira de Projetos e Empreendimentos (COBRAPE). **Plano da Bacia Hidrográfica Litorânea.** Relatório Final. Disponível em: <http://www.iat.pr.gov.br/Pagina/Comite-da-Bacia-Litoranea>. Acesso em: 26 ago. 2021. Curitiba-PR: ago. 2019.

PARANÁ, Governo do Estado. **Plano Diretor do Município de Pontal do Paraná.** Curitiba, 2004. Disponível em: <https://www.sedest.pr.gov.br/Pagina/Plano-Diretor-do-Municipio-de-Pontal-do-Parana>. Acesso em 14 jun. 2021.

PENA, Felipe. **Teoria do jornalismo.** São Paulo: Contexto, 2008.

PEREIRA, Mirna Feitoza. Ecossistemas Comunicacionais: uma proposição conceitual. In: MALCHER, M. A.; SEIXA, N. S. dos Anjos; LIMA, R. L. Alves de, FILHO, O. Amaral (Org.). **Comunicação Midiatizada na e da Amazônia.** Belém: FADESP, 2011.

PERUZZO, Cicilia M. Krohling. Comunicação para o desenvolvimento, comunicação para a transformação social. In: NETO, Aristides Monteiro (org.). **Sociedade, política e desenvolvimento.** Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), 2014.

PF investiga suposto esquema criminoso para obtenção da licença de Porto em Pontal do Paraná. **Rede Paranaense de Comunicação (RPC),** Meio Dia Paraná. Curitiba: 21 out. 2020a. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/8958116/?s=0s>. Acesso em: 03 set. 2021.

PF investiga licença de porto em Pontal do Paraná. **Rede Paranaense de Comunicação (RPC),** Bom Dia Paraná. Curitiba: 22 out. 2020b. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/8960983/?s=0s>. Acesso em: 03 set. 2021.

PORTO de Pontal do Paraná deve começar a operar em 2017: Comerciantes esperam que porto movimente a economia da cidade. **Rede Paranaense de Comunicação (RPC),** Boa noite Paraná. Curitiba: 20 out. 2014. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/3709232/?s=0s>. Acesso em: 03 set. 2021.

POWELL, James; HOPKINS, Matthew. Graph analytics techniques. In: **A Librarian's Guide to Graphs, Data and the Semantic Web**, p. 167-174. Langford Lane, Kidlington, UK: Elsevier, 2015.

PROGRAMA DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DESENVOLVIMENTO (PNUD). **Desenvolvimento Humano e IDH.** Disponível em <https://www.br.undp.org/content/brazil/pt/home/idh0.html>. Acesso em 17/12/2019.

_____. **Liberdade Cultural num Mundo Diversificado.** Relatório do Desenvolvimento Humanos 2004. Lisboa: Mensagem Serviço de Recursos Editoriais, 2004. Disponível em:

<http://hdr.undp.org/sites/default/files/hdr2004-portuguese.pdf>. Acesso em: 08 set. 2020.

_____. **A Verdadeira Riqueza das Nações**: Vias para o Desenvolvimento Humano (Relatório de Desenvolvimento Humano 2010). Nova York, NY: Colorcraft of Virginia. Disponível em: https://www.undp.org/content/dam/brazil/docs/RelatoriosDesenvolvimento/undp-br-PNUD_HDR_2010.pdf. Acesso em: 20 ago. 2021.

PROJETO de construção de novo acesso em Pontal do Paraná pode sair do papel: Está marcada para segunda-feira (23) uma reunião para apresentar o projeto a moradores e comerciantes. **Rede Paranaense de Comunicação (RPC)**, Boa Noite Paraná. Curitiba: 20 jan. 2017. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/5591896/?s=0s>. Acesso em: 23 abr. 2021.

PROJETO do litoral paranaense cria pele de peixe em couro para produção de artesanatos. **Rede Paranaense de Comunicação (RPC)**, Estúdio C. Curitiba: 13 fev. 2021. Disponível em: <https://gshow.globo.com/RPC/Estudio-C/noticia/projeto-do-litoral-paranaense-cria-pele-de-peixe-em-couro-para-producao-de-artesanatos.ghtml>. Acesso em: 04 set. 2021.

PROPINA para licença do Porto Pontal Paraná pode ter passado de R\$ 5 milhões. **Rede Paranaense de Comunicação (RPC)**, Meio Dia Paraná. Curitiba: 22 out. 2020. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/8961255/?s=0s>. Acesso em: 23 abr. 2021.

QUIJANO, Aníbal. **Colonialidade do Poder, Eurocentrismo e América Latina**. In: LANDER, Eduardo (Org.). *A Colonialidade do Saber: eurocentrismo e ciências sociais. Perspectivas latino-americanas*. Buenos Aires: Clacso, 2005.

RATINHO JÚNIOR diz que estado vai fazer acesso a porto particular em Pontal do Paraná. **Rede Paranaense de Comunicação (RPC)**, G1 Paraná – Curitiba, 08 fev. 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2019/02/08/ratinho-junior-diz-que-estado-vai-fazer-acesso-a-porto-particular-no-litoral-do-parana.ghtml>. Acesso em: 23 abr. 2021.

RECEITA de balas de banana do litoral do Paraná. **Rede Paranaense de Comunicação (RPC)**, Plug. Curitiba: 11 dez. 2020. Disponível em: <https://gshow.globo.com/RPC/Plug/receitas-paranaenses/receitas/receita-de-balas-de-banana-do-litoral-do-parana.ghtml>. Acesso em: 04 set. 2021.

REDCLIF, Michael R. Os Novos Discursos da Sustentabilidade. In FERNANDES, Marcionila; GUERRA, Lemuel (Orgs). **Contra-discurso do desenvolvimento sustentável**. 2ª ed. Belém: Associação de Universidades Amazônicas; Universidade Federal do Pará; Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, 2007. Disponível em: https://issuu.com/avani.torres/docs/livro_contra-discurso_desenvolvimen. Acesso em: 22 ago. 2021.

REPORTERS WITHOUT BORDERS (RSF); INTERVOZES, Coletivo Brasil de Comunicação Social. **A hegemonia da concentração sem limites**. Portal online, Deutschland. Disponível em: <http://brazil.mom-rsf.org/br/>. Acesso em: 17 jun. 2021.

RODRIGUES, Arlete Moysés. **Produção e Consumo no Espaço: Problemática Ambiental Urbana**. São Paulo: Rucitec, 1998. Disponível em: <http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/ea000113.pdf>.

SACHS, Ignacy. **Caminhos para o desenvolvimento sustentável**. Rio de Janeiro: Garamond, 2009.

SANTOS, Boaventura de Sousa; MENESES, Maria Paula. **Epistemologias do Sul**. Coimbra (Portugal): Almedina, 2009.

SCORTECCI, Catarina. **JUÍZA do caso da Faixa de Infraestrutura questiona sobre Operação “O Quinto Ato”**. Gazeta do Povo. Curitiba, 10 fev. 2021. Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/parana/faixa-infraestrutura-porto-privado-operacao-pf-quinto-ato-pontal-parana/>. Acesso em: 30 ago. 2021.

SECRETÁRIO de Desenvolvimento dá declarações polêmicas sobre projeto de obra do Governo. **Rede Paranaense de Comunicação (RPC)**, Boa Noite Paraná. Curitiba, 17 jul. 2020. Disponível em: <https://globoplay.globo.com/v/8707678/?s=0s>. Acesso em: 23 jun. 2019.

SEN, Amartya. **Desenvolvimento como liberdade**. São Paulo: Companhia de Bolso, 2010.

SILVA, Edson Armando; SILVA, J. M. **Ofício, engenho e arte: inspiração e técnica na análise de dados qualitativos**. Revista Latino Americana de Geografia e Gênero, v. 7. n. 1, p. 132-154. Ponta Grossa: Universidade Estadual de Ponta Grossa, 2016.

SILVA, Filipe Nascimento. **Redes complexas: novas metodologias e modelagem de aquisição de conhecimento**. São Carlos: USP/Instituto de Física, 2009.

SILVA, Gislene. **Imaginário coletivo: estudos do sensível na teoria do jornalismo**. Revista Famecos - Mídia, Cultura e Tecnologia, v. 17, n. 3, p. 244-252, 2010. Porto Alegre: Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUC-RS).

_____. **Jornalismo e construção de sentido: pequeno inventário**. Estudos em Jornalismo e Mídia. Florianópolis, ano II, n. 2, p. 95-107, 2005.

SILVA, Juremir Machado. **A questão da técnica jornalística: cultura e imaginário**. Revista Famecos - Mídia, Cultura e Tecnologia, n. 39, p. 13-18, ago. 2009. Porto Alegre: Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUC-RS).

_____. **As tecnologias do imaginário**. Porto Alegre: Sulina, 2006.

SILVERSTONE, Roger. **Por que estudar a mídia?** São Paulo: Loyola, 2005.

SOARES, Ismar de Oliveira; VIANA, Claudemir Edson, XAVIER, Jurema Brasil. **Educomunicação e suas áreas de intervenção: novos paradigmas para o diálogo intercultural**. São Paulo: ABPEducom, 2017.

SODRÉ, Muniz. **Jornalismo como campo de pesquisa**. Brazilian Journalism Research, v. 11, n. 2. Brasília: Associação Brasileira de Pesquisadores em Jornalismo (SBPJor), 2014.

TEIXEIRA, Danielle Tavares. **As representações de meio ambiente na mídia televisiva**. Revista Ecos, v. 13, n. 2, ano IX. Cáceres – MT: Universidade do Estado de Mato Grosso, 2012.

TYLOR, Edward. La ciencia de la cultura. In: KAHN, J. S. (Ed.). **El concepto de cultura**: textos fundamentales. Barcelona: Anagrama, 1975. p. 29-46.

TRAQUINA, Nelson. **Teorias do Jornalismo, porque as notícias são como são**. Florianópolis: Insular, 2004.

UFPR. **Parecer técnico sobre o licenciamento ambiental da Faixa de Infraestrutura no município de Pontal do Paraná**. Pontal do Paraná, Matinhos, Curitiba: abr. 2018.

WOLF, Mauro. **Teorias da Comunicação**. Lisboa: Presença, 1999. Disponível em: <https://midiaeduca.wordpress.com/2017/02/13/livro-para-download-teorias-da-comunicacao/>. Acesso em: 16 jun. 2021.

APÊNDICE A - MATRIZ DE DADOS (MATÉRIAS ZEP/RPC, 2014-2020)

REDUZIDA (ATOR/FALA/CATEGORIAS)

M1 Boa Noite Paraná – Curitiba - <https://globoplay.globo.com/v/3709232/>

Porto de Pontal do Paraná deve começar a operar em 2017

Comerciantes esperam que porto movimente a economia da cidade

(1'46" min) Exibição em 20 Out 2014

SANDRO DALPÍCOLO (ÂNCORA) - Falta pouco para que o porto de Pontal do Paraná saia do papel! As obras devem começar no ano que vem e depois de pronto o novo porto deve trazer benefícios para a economia do Estado.

AUGUSTO KLEIN (REPÓRTER) - O terreno escolhido para a construção do porto tem mais de 600 mil m². O custo total da obra está estimado em 1 bilhão e 100 milhões de reais.

JOÃO CARLOS RIBEIRO (diretor do Porto Pontal) – Está nos faltando a licença de instalação do Ibama. E pra isso nós precisamos da referência ambiental da nova estrada que vai ser construída ligando aqui, o porto, à PR-407.

AUGUSTO KLEIN (REPÓRTER) - O projeto também prevê a duplicação da PR-407. O cais do porto teria 1 km de extensão, maior que o de Paranaguá, que tem 879 metros. O novo terminal faria a capacidade portuária do Estado passar de 45 milhões para mais de 70 milhões de toneladas.

De acordo com o projeto, uma das principais vantagens do novo porto é posicionamento. Hoje os navios levam em média 2 horas para percorrer o trecho entre o mar aberto e o porto de Paranaguá. Aqui esse tempo seria reduzido para meia hora.

JOÃO CARLOS RIBEIRO (diretor do Porto Pontal) – Só aí os navios teriam uma economia de tempo fantástica e economia de custos.

AUGUSTO KLEIN (REPÓRTER) – A previsão é de que as obras tenham início no ano que vem e que parte da estrutura comece a funcionar até o fim de 2017.

GILBERTO ESPINOSA (pres. Assoc. Comercial de Pontal do Paraná) – Nós hoje temos dificuldade com atendimento médico, dificuldades com atendimento de ensino, nós temos muitas dificuldades, então esses recursos farão com que nós possamos mudar completamente a nossa realidade.

M2 Boa Noite Paraná – Curitiba - <https://globoplay.globo.com/v/5591896/>

Projeto de construção de novo acesso em Pontal do Paraná pode sair do papel

Está marcada para segunda-feira (23) uma reunião para apresentar o projeto a moradores e comerciantes.

(1'58" min) Exibição em 20 jan 2017

SANDRO DALPÍCOLO (ÂNCORA) – O projeto que prevê a construção de um novo acesso em Pontal do Paraná pode finalmente sair do papel. Na segunda feira vai ter uma audiência pública para apresentação do projeto aos moradores e aos comerciantes da cidade.

DULCINÉIA NOVAES (REPÓRTER) – O trecho urbano da PR-412 no município de Pontal do Paraná é de tráfego intenso, principalmente na temporada, quando se formam longos congestionamentos. Mas já existe um projeto pra construção de uma nova PR-412, paralela e a 2 quilômetros de distância da atual. Com 23 km de extensão e 4 vias de acesso aos balneários. Um investimento de R\$ 230 milhões. Com a construção da nova estrada, este trecho de rodovia que hoje passa por vários balneários passaria a ser uma avenida, sem o trânsito pesado. O tráfego intenso dificulta a travessia dos pedestres.

JULIANA FERNANDES (moradora de Pontal do Paraná) – A gente tem que se enfiar no meio dos carros pra poder atravessar.

DULCINÉIA NOVAES (REPÓRTER) – Quando alguém faz a gentileza de parar fica mais tranquilo, né? Caso contrário...

JULIANA FERNANDES (moradora de Pontal do Paraná) – Caso contrário a gente fica esperando.

DULCINÉIA NOVAES (REPÓRTER) – Seu Marcos, vendedor ambulante, já viu muito acidente aqui.

MARCOS (vendedor ambulante) – Principalmente de moto e pedestre, né?

DULCINÉIA NOVAES (REPÓRTER) – É um projeto que os moradores esperam há muito tempo.

MORADOR 1 (não identificado) – Até fora da temporada já está difícil, imagina na temporada como é que fica.

MORADOR 2 – Vai melhorar a questão dos caminhões, né? Os caminhões vão andar pela outra estrada. Ônibus, né, até os carros, né... porque vem muito carro... ficam filas e filas na hora de chegar e na hora de ir embora de Pontal também.

DULCINÉIA NOVAES (REPÓRTER) – A opinião da população é decisiva, e as obras poderão começar este ano.

ENTREVISTADO (não identificado na matéria) – O projeto seria executado pelo Governo do Estado e gira em torno de uns R\$ 230 milhões e a previsão é para iniciar esse ano ainda.

M3 Boa Noite Paraná – Curitiba - <https://globoplay.globo.com/v/5876435/>

Construção de estrada de acesso a porto privado gera polêmica em Pontal do Paraná

O problema que está sendo discutido são os impactos ambientais.

(6'44" min) Exibição em 17 Mai 2017

PARRACHO (ÂNCORA) – A população de Pontal do Paraná está discutindo hoje a proposta do governo do Estado de construir uma nova estrada que vai dar acesso a um porto privado que ainda vai ser feito em Pontal. É a chamada Faixa de Infraestrutura.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – A Faixa de Infraestrutura proposta pelo governo prevê a construção de uma nova rodovia, paralela a PR-412, que corta o município de Pontal do Paraná. Pelo projeto, a estrada vai passar a 1 km de distância da atual rodovia, para dentro da Mata Atlântica e vai ligar a PR-407, em Praia de Leste, à zona portuária de Pontal do Paraná, onde deve ser construído um porto privado. São 23 km de extensão. O projeto original prevê a construção da estrada com pista dupla nos dois sentidos, canal de drenagem para evitar enchentes e espaço para construção de uma ferrovia, gasoduto e linha de transmissão de energia. Mas de imediato, o governo quer construir apenas a estrada com pista simples e o canal de drenagem. As outras obras, segundo o governo, só serão construídas se houver necessidade.

A obra, segundo o governo do Estado, deve demorar dois anos para ficar pronta. A construção da nova estrada em pista simples vai custar aos cofres públicos 260 milhões de reais. De acordo com o DER, já há dinheiro disponível e previsto no orçamento para começar a obra. De acordo com o coordenador técnico do DER, a estrada vai desafogar o trânsito na atual rodovia, além de facilitar o acesso ao futuro porto de Pontal do Paraná.

GLAUCO LOBO (responsável pelo projeto – DER) – Na nossa visão, nós técnicos, queremos beneficiar toda a população. É promover o desafogamento da [PR-] 412, redução de acidentes, promover o turismo na região de Pontal do Paraná e também o desenvolvimento. Para o desenvolvimento vir trazer emprego nós temos a implantação de alguns empreendimentos privados, porém não é a finalidade do nosso empreendimento, da nossa rodovia. A nossa ideia é sempre beneficiar a população.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – A previsão é que o porto de Pontal do Paraná comece a ser construído no segundo semestre. Com investimento de 1 bilhão e meio de reais, irá movimentar apenas contêineres. Para o diretor do porto, a estrada é essencial para que o terminal funcione.

RICARDO BUENO SALCEDO (diretor do Porto) – Se você tem uma estrada, um acesso que possa ter restrições é claro que isso é pior do que uma estrada em que você tenha acesso livre de operação. É essa a condição. Então essa vantagem pro terminal de uma estrada nova é que efetivamente você tem um acesso livre, que não passa na cidade, que não fica, enfim... [?] sofre a influência das lombadas, dos comerciantes, da população em geral. Esse é o [?].

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – Já o Ministério Público questiona o uso de dinheiro público para beneficiar um porto privado.

ROBERTSON AZEVEDO (promotor) – Você tem um aporte muito grande de investimentos do Estado (um Estado que se diz em melhor situação do que os outros, mas é uma situação econômica difícil) e que beneficia diretamente entidades que não são do poder público estadual.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – O Observatório de Conservação do Litoral critica o Estudo de Impactos Ambientais da obra. Para os ambientalistas, faltam informações sobre as consequências da obra para o meio ambiente.

ELENISE SIPINSKI (coordenadora do Observatório) - Diversas perguntas devem ser respondidas, uma delas é o tamanho desse empreendimento, que não é só a rodovia e o canal de macrodrenagem. Qual o impacto em relação aos moradores da região e às comunidades tradicionais. Ele não tem o objetivo de melhorar o acesso aos moradores ou aos visitantes, e sim viabilizar o complexo industrial portuário que vai ser realizado na região.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – Para começar a obra, o governo ainda precisa das licenças do IAP, o Instituto Ambiental do Paraná. Em um parecer preliminar, os técnicos afirmam que a Licença Prévia, por enquanto, não deve ser emitida. No documento, engenheiros e biólogos alertam que a área compõe um dos remanescentes melhor preservado de Mata Atlântica do Brasil e que tem uma função singular para manter a qualidade da água, além de ser primordial para a fauna.

IAP afirma ainda que os dados e informações apresentados são insuficientes e que há necessidade de esclarecimentos e informações adicionais ao Estudo de Impacto Ambiental.

O coordenador do DER defende o Estudo, e diz que o governo já prevê programas para minimizar os impactos ambientais da estrada.

GLAUCO LOBO (responsável pelo projeto – DER) – Alguns impactos são inevitáveis, mas nós temos também as mitigações, os programas de monitoramento, por exemplo, de fauna, nós temos um programa para negociação e aquisição de terras... A ideia é que o impacto seja minimizado. Os impactos negativos sejam minimizados e os positivos sejam potencializados.

ROBERTSON AZEVEDO (promotor) – O que o Ministério Público pretende é fazer com que seja garantida a legislação que exige que as intervenções com potencial poluidor (como é, por exemplo, a implantação de uma estrada, de um gasoduto, de uma ferrovia etc.) atendam a legislação, no sentido de que os estudos tenham de ser abrangentes, detalhados, técnicos e submetidos à população, que a partir daí pode fazer uma avaliação do que interessa.

PAOLA MANFROI (REPÓRTER) - Olá, boa noite a todos. Eu falo ao vivo aqui de Praia de Leste onde deve começar daqui a pouquinho a segunda audiência pública

sobre a implantação dessa faixa estrutural em Pontal do Paraná. Lembrando que já houve uma audiência em janeiro, surgiram muitas dúvidas, questionamentos, principalmente sobre o impacto ambiental dessa obra. E hoje os órgãos do governo devem apresentar novamente o projeto, apresentar alguns estudos, responder esses questionamentos. Os moradores aqui da região e estudantes já estão chegando. São eles que podem fazer perguntas e tirar essas dúvidas. Pra que a obra ande é preciso que o Instituto Ambiental do Paraná siga com o processo de licenciamento que vai levar em conta aspectos econômicos, sociais e ambientais. E segundo o IAP, ainda não há uma previsão, não há um prazo para que sejam liberadas essas licenças.

M4 Bom Dia Paraná - <https://globoplay.globo.com/v/5877095/>

Governo do Paraná quer construir uma estrada para dar acesso a um porto privado no litoral

A população de Pontal do Paraná participou de uma audiência pública para discutir o assunto, que está causando polêmica na cidade.

(7'18" min) Exibição em 18 Mai 2017

SOLER (ÂNCORA)- A população de Pontal do Paraná, no litoral, discutiu ontem a proposta do governo do Estado de construir uma nova estrada que vai dar acesso a um porto privado, que ainda vai ser feito em Pontal. É a chamada Faixa de Infraestrutura.

PAOLA MANFROI (REPÓRTER)– A audiência pública começou no início da noite dentro desse ginásio em Praia de Leste. Moradores de Pontal do Paraná, estudantes, ambientalistas, comerciantes, Associação Comercial, representantes de várias instituições da cidade e do Estado participaram. Foi apresentado novamente o projeto e algumas dúvidas que surgiram na primeira audiência sobre esse mesmo assunto, em janeiro, foram esclarecidas. Esse tipo de audiência é importante justamente por isso, para tirar dúvidas, para mostrar as vantagens e as desvantagens. Como uma obra tão grande como essa pode afetar a população nos aspectos sociais e econômicos? A construção dessa Faixa de Infraestrutura de Pontal do Paraná está gerando muita polêmica por aqui.

PAULO ROBERTO KISKA (empresário) - Isso é muito importante pra cidade, porque geralmente há uma reclamação dos veranistas. Chega na época de verão, faz uma fila danada, enche de muita gente aqui. E a estrada é muito importante para a nossa cidade.

AMILTON REBOLI (empresário) – A obra que está sendo discutida é muito importante e ao mesmo tempo muito impactante. Daí a importância da discussão.

ANDREIA FERNANDES (cacique da aldeia Tupã) - A gente sabe que tem total impacto nas nossas aldeias. As nossas aldeias são as mais impactadas.

PAOLA MANFROI (REPÓRTER) – A repórter Carolina Wolf fez uma reportagem que explica essa obra:

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – A Faixa de Infraestrutura proposta pelo governo prevê a construção de uma nova rodovia, paralela a PR-412, que corta o município de Pontal do Paraná. Pelo projeto, a estrada vai passar a 1 km de distância da atual rodovia, para dentro da Mata Atlântica e vai ligar a PR-407, em Praia de Leste, à zona portuária de Pontal do Paraná, onde deve ser construído um porto privado. São 23 km de extensão. O projeto original prevê a construção da estrada com pista dupla nos dois sentidos, canal de drenagem para evitar enchentes e espaço para construção de uma ferrovia, gasoduto e linha de transmissão de energia. Mas de imediato, o governo quer construir apenas a estrada com pista simples e o canal de drenagem. As outras obras, segundo o governo, só serão construídas se houver necessidade.

A obra, segundo o governo do Estado, deve demorar dois anos para ficar pronta. A construção da nova estrada em pista simples vai custar aos cofres públicos 260 milhões de reais. De acordo com o DER, já há dinheiro disponível e previsto no orçamento para começar a obra. De acordo com o coordenador técnico do DER, a estrada vai desafogar o trânsito na atual rodovia, além de facilitar o acesso ao futuro porto de Pontal do Paraná.

GLAUCO LOBO (responsável pelo projeto – DER) – Na nossa visão, nós técnicos, queremos beneficiar toda a população. É promover o desafogamento da [PR-] 412, redução de acidentes, promover o turismo na região de Pontal do Paraná e também o desenvolvimento. Para o desenvolvimento vir trazer emprego nós temos a implantação de alguns empreendimentos privados, porém não é a finalidade do nosso empreendimento, da nossa rodovia. A nossa ideia é sempre beneficiar a população.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – A previsão é que o porto de Pontal do Paraná comece a ser construído no segundo semestre. Com investimento de 1 bilhão e meio de reais, irá movimentar apenas contêineres. Para o diretor do porto, a estrada é essencial para que o terminal funcione.

RICARDO BUENO SALCEDO (diretor do Porto) – Se você tem uma estrada, um acesso que possa ter restrições é claro que isso é pior do que uma estrada em que você tenha acesso livre de operação. É essa a condição. Então essa vantagem pro terminal de uma estrada nova é que efetivamente você tem um acesso livre, que não passa na cidade, que não fica, enfim... [?] sofre a influência das lombadas, dos comerciantes, da população em geral. Esse é o [?].

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – Já o Ministério Público questiona o uso de dinheiro público para beneficiar um porto privado.

ROBERTSON AZEVEDO (promotor) – Você tem um aporte muito grande de investimentos do Estado (um Estado que se diz em melhor situação do que os outros, mas é uma situação econômica difícil) e que beneficia diretamente entidades que não são do poder público estadual.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – O Observatório de Conservação do Litoral critica o Estudo de Impactos Ambientais da obra. Para os ambientalistas, faltam informações sobre as consequências da obra para o meio ambiente.

ELENISE SIPINSKI (coordenadora do Observatório) – Diversas perguntas devem ser respondidas, uma delas é o tamanho desse empreendimento, que não é só a rodovia e o canal de macrodrenagem. Qual o impacto em relação aos moradores da região e às comunidades tradicionais. Ele não tem o objetivo de melhorar o acesso aos moradores ou aos visitantes, e sim viabilizar o complexo industrial portuário que vai ser realizado na região.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – Para começar a obra, o governo ainda precisa das licenças do IAP, o Instituto Ambiental do Paraná. Em um parecer preliminar, os técnicos afirmam que a Licença Prévia, por enquanto, não deve ser emitida. No documento, engenheiros e biólogos alertam que a área compõe um dos remanescentes melhor preservado de Mata Atlântica do Brasil e que tem uma função singular para manter a qualidade da água, além de ser primordial para a fauna.

IAP afirma ainda que os dados e informações apresentados são insuficientes e que há necessidade de esclarecimentos e informações adicionais ao Estudo de Impacto Ambiental. O coordenador do DER defende o Estudo, e diz que o governo já prevê programas para minimizar os impactos ambientais da estrada.

GLAUCO LOBO (responsável pelo projeto – DER) – Alguns impactos são inevitáveis, mas nós temos também as mitigações, os programas de monitoramento, por exemplo, de fauna, nós temos um programa para negociação e aquisição de terras... A ideia é que o impacto seja minimizado. Os impactos negativos sejam minimizados e os positivos sejam potencializados.

ROBERTSON AZEVEDO (promotor) – O que o Ministério Público pretende é fazer com que seja garantida a legislação que exige que as intervenções com potencial poluidor (como é, por exemplo, a implantação de uma estrada, de um gasoduto, de uma ferrovia etc.) atendam a legislação, no sentido de que os estudos tenham de ser abrangentes, detalhados, técnicos e submetidos à população, que a partir daí pode fazer uma avaliação do que interessa.

WILSON SOLER (ÂNCORA) – Lembrando que para a obra começar o IAP precisa seguir com o processo de licenciamento. Segundo o Instituto, não há prazo ainda para a liberação nem para a licença prévia, que deve levar em conta os aspectos econômicos, ambientais e sociais.

M5 Meio Dia Paraná – Curitiba - <https://globoplay.globo.com/v/5877836/>

Moradores de Pontal do Paraná discutem a construção da "faixa de infraestrutura" na cidade

O projeto prevê várias obras, entre elas, uma nova estrada que daria acesso a um porto privado, que ainda deve ser feito na cidade.

(7'08" min) Exibição em 18 Mai 2017

SANDRO DALPÍCOLO (ÂNCORA) - Os moradores de Pontal do Paraná, no litoral do Estado, discutiram ontem numa audiência pública a proposta do governo do Estado de construir uma Faixa de Infraestrutura em Pontal. A Faixa prevê várias obras, entre elas uma nova estrada que daria acesso a um porto privado que ainda deve ser feito na cidade.

PAOLA MANFROI (REPÓRTER) - Moradores do litoral, estudantes, comerciantes, ambientalistas, representantes da cidade e do Estado participaram da audiência pública. O projeto foi novamente apresentado. As vantagens e desvantagens debatidas entre os moradores.

ANGELA ALVES (moradora de Pontal do Paraná) – Pra saber, né, o que está acontecendo no nosso município. A gente precisa, como morador daqui, precisa estar informado de tudo, né?

PAOLA MANFROI (REPÓRTER) - Essa é a segunda audiência pública sobre a Faixa de Infraestrutura de Pontal do Paraná. A primeira foi feita em janeiro, mas ficaram muitas dúvidas, principalmente em relação ao impacto ambiental dessa obra.

GLADYSON SATO ISHIOKA (promotor de justiça) – Por parte da população, por parte de órgãos, por parte até mesmo do Ministério Público, que não restaram suficientemente respondidas. Então essa audiência pública está sendo feita para responder eventuais questionamentos que surjam e também dar publicidade a todos esses atos.

PAOLA MANFROI (REPÓRTER) – A polêmica é grande e divide a opinião da população.

AMILTON REBOLI (empresário) – A obra que está sendo discutida é muito importante e ao mesmo tempo muito impactante. Daí a importância da discussão.

NATASHA THALITA (atendente do fórum) – Acho que Pontal precisa de muito investimento, mas não dessa forma. Se você andar pela beira da praia, nossa orla é inteira destruída, inteira esburacada. As nossas ruas arteriais são inteiras destruídas. E eles querem fazer uma obra faraônica por nada... para construir um porto.

PAOLA MANFROI (REPÓRTER) – A Faixa de Infraestrutura proposta pelo governo prevê a construção de uma nova rodovia, paralela a PR-412, que corta o município de Pontal do Paraná. Pelo projeto, a estrada vai passar a 1 km de distância da atual rodovia, para dentro da Mata Atlântica e vai ligar a PR-407, em Praia de Leste, à zona portuária de Pontal do Paraná, onde deve ser construído um porto privado. São 23 km de extensão. O projeto original prevê a construção da estrada com pista dupla nos dois sentidos, canal de drenagem para evitar enchentes e espaço para construção de uma ferrovia, gasoduto e linha de transmissão de energia. Mas de imediato, o governo quer construir apenas a estrada com pista simples e o canal de drenagem. As outras obras, segundo o governo, só serão construídas se houver necessidade.

A obra, segundo o governo do Estado, deve demorar dois anos para ficar pronta. A construção da nova estrada em pista simples vai custar aos cofres públicos 260 milhões de reais. De acordo com o DER, já há dinheiro disponível e previsto no orçamento para começar a obra. De acordo com o coordenador técnico do DER, a estrada vai desafogar o trânsito na atual rodovia, além de facilitar o acesso ao futuro porto de Pontal do Paraná.

GLAUCO LOBO (responsável pelo projeto – DER) - Na nossa visão, nós técnicos, queremos beneficiar toda a população. É promover o desafogamento da [PR-] 412, redução de acidentes, promover o turismo na região de Pontal do Paraná e também o desenvolvimento. Para o desenvolvimento vir trazer emprego nós temos a implantação de alguns empreendimentos privados, porém não é a finalidade do nosso empreendimento, da nossa rodovia. A nossa ideia é sempre beneficiar a população.

PAOLA MANFROI (REPÓRTER) - A previsão é que o porto de Pontal do Paraná comece a ser construído no segundo semestre. Com investimento de 1 bilhão e meio de reais, irá movimentar apenas contêineres. Para o diretor do porto, a estrada é essencial para que o terminal funcione.

RICARDO BUENO SALCEDO (diretor do Porto) – Se você tem uma estrada, um acesso que possa ter restrições é claro que isso é pior do que uma estrada em que você tenha acesso livre de operação. É essa a condição. Então essa vantagem pro terminal de uma estrada nova é que efetivamente você tem um acesso livre, que não passa na cidade, que não fica, enfim... [?] sofre a influência das lombadas, dos comerciantes, da população em geral. Esse é o [?].

PAOLA MANFROI (REPÓRTER) – Já o Ministério Público questiona o uso de dinheiro público para beneficiar um porto privado.

ROBERTSON AZEVEDO (promotor) – Você tem um aporte muito grande de investimentos do Estado (um Estado que se diz em melhor situação do que os outros, mas é uma situação econômica difícil) e que beneficia diretamente entidades que não são do poder público estadual.

PAOLA MANFROI (REPÓRTER) - O Observatório de Conservação do Litoral critica o Estudo de Impactos Ambientais da obra. Para os ambientalistas, faltam informações sobre as consequências da obra para o meio ambiente.

ELENISE SIPINSKI (coordenadora do Observatório) - Diversas perguntas devem ser respondidas, uma delas é o tamanho desse empreendimento, que não é só a rodovia e o canal de macrodrenagem. Qual o impacto em relação aos moradores da região e às comunidades tradicionais? Ele não tem o objetivo de melhorar o acesso aos moradores ou aos visitantes, e sim viabilizar o complexo industrial portuário que vai ser realizado na região.

PAOLA MANFROI (REPÓRTER) - Para começar a obra, o governo ainda precisa das licenças do IAP, o Instituto Ambiental do Paraná. Em um parecer preliminar, os técnicos afirmam que a Licença Prévia, por enquanto, não deve ser emitida. No documento, engenheiros e biólogos alertam que a área compõe um dos remanescentes melhor preservado de Mata Atlântica do Brasil e que tem uma função singular para manter a qualidade da água, além de ser primordial para a fauna. O IAP afirma ainda que os dados e informações apresentados são insuficientes e que há necessidade de esclarecimentos e informações adicionais ao Estudo de Impacto Ambiental. O coordenador do DER defende o Estudo, e diz que o governo já prevê programas para minimizar os impactos ambientais da estrada. GLAUCO LOBO (responsável pelo projeto – DER) – Alguns impactos são inevitáveis, mas nós temos também as mitigações, os programas de monitoramento, por exemplo, de fauna, nós temos um programa para negociação e aquisição de terras... A ideia é que o impacto seja minimizado. Os impactos negativos sejam minimizados e os positivos sejam potencializados.

ROBERTSON AZEVEDO (promotor) – O que o Ministério Público pretende é fazer com que seja garantida a legislação que exige que as intervenções com potencial poluidor (como é, por exemplo, a implantação de uma estrada, de um gasoduto, de uma ferrovia etc.) atendam a legislação, no sentido de que os estudos tenham de ser abrangentes, detalhados, técnicos e submetidos à população, que a partir daí pode fazer uma avaliação do que interessa.

PAOLA MANFROI (REPÓRTER) – De acordo com o IAP, não há um prazo para liberação da licença prévia, é preciso analisar todos os aspectos ambientais, sociais e econômicos.

M6 Boa Noite Paraná – Curitiba - <https://globoplay.globo.com/v/6304865/>

Conselho aprova licença para construção da Faixa de Infraestrutura no litoral

A aprovação foi por 22 votos a 5.

(3'32" min) Exibição em 21 Nov 2017

SANDRO DALPICOLO (ÂNCORA) - O Conselho de Desenvolvimento do Litoral aprovou a licença para a construção da Faixa de Infraestrutura, uma faixa que vai ligar a PR-407, em Praia de Leste, a zona portuária de Pontal do Paraná. Uma obra proposta pelo governo do Estado que vai custar mais de 300 milhões de reais. A licença foi aprovada ontem, depois de uma reviravolta na reunião do Conselho.

LUIZA VAZ (REPÓRTER) – No começo do encontro do Conselho do Litoral foi anunciado que o projeto só entraria na pauta do ano que vem. Organizações de proteção ambiental que fazem parte do Conselho queriam estudos mais detalhados sobre os impactos da obra. Mas pouco antes do fim da reunião, o projeto da construção da nova estrada voltou a ser discutido. Para a Procuradoria Geral do Estado que defende a aprovação do projeto com urgência, os questionamentos dos ambientalistas já tinham sido respondidos e era hora de votar. Os conselheiros aprovaram a licença por 22 votos a 5.

A Licença Prévia aprovada na reunião do Conselho do Litoral não significa que as obras comecem imediatamente. O governo do Estado ainda não tem um prazo para o início da construção da nova estrada. A Faixa de Infraestrutura está orçada em 369 milhões de reais.

A Faixa de Infraestrutura proposta pelo governo prevê a construção de uma nova rodovia, paralela a PR-412, que corta o município de Pontal do Paraná. Pelo projeto, a estrada vai passar a 1 km de distância da atual rodovia, para dentro da Mata Atlântica e vai ligar a PR-407, em Praia de Leste, à zona portuária de Pontal do Paraná, onde deve ser construído um porto privado. São 24 km de extensão. O projeto original prevê a construção da estrada com pista dupla nos dois sentidos,

canal de drenagem para evitar enchentes e espaço para construção de uma ferrovia, gasoduto e linha de transmissão de energia.

Mas de imediato, o governo Estado quer construir apenas a estrada com pista simples e o canal de drenagem. As outras obras, segundo o governo, só serão construídas se houver necessidade.

LUIZA VAZ (REPÓRTER) – O presidente da Associação Comercial de Pontal do Paraná defende a construção da faixa estrutural e afirma que a obra é um pedido antigo dos moradores da cidade.

GILBERTO ESPINOSA (Pres. Assoc. Comercial Pontal do Paraná) – O movimento intenso de carros do parque industrial, dos turistas, engarrafa. Fica intransitável. Então nós precisamos urgentemente de revitalizar esse atual traçado da [PR-]412 para que verdadeiramente ocupe seu espaço como avenida comercial.

LUIZA VAZ (REPÓRTER) – As organizações ambientais pediram vistas ao projeto hoje na Secretaria de Meio Ambiente. De acordo com a representante das instituições, é necessário discutir mais.

ELENISE BASTOS (representante organizações ambientais) – Essa estrada vai trazer uma mudança muito grande e irreversível pra toda região de Pontal do Sul. Nós não somos contrários, nós queremos discutir e achar o melhor caminho em conjunto com a sociedade, principalmente com a sociedade.

SANDRO DALPICOLO (ÂNCORA) – O governo do Estado informou que o Instituto Ambiental do Paraná emitiu uma licença prévia, que permite que se inicie outras fases de estudo sobre os impactos da obra. O IAP ainda estabeleceu uma série de condições que precisam ser cumpridas para as obras da rodovia, do canal, das linhas de transmissão e de saneamento básico.

M7 Bom Dia Paraná – Curitiba - <https://globoplay.globo.com/v/6305602/>

Conselho de Desenvolvimento do Litoral aprova construção de estrada em Pontal do Paraná

A faixa vai ligar a PR-407 em Praia de Leste à zona portuária de Pontal do Paraná.

(3'40" min) Exibição em 22 nov 2017

WILSON SOLER (ÂNCORA) – O Conselho de Desenvolvimento do Litoral aprovou a licença para a construção da Faixa de Infraestrutura, uma faixa que vai ligar a PR-407, em Praia de Leste, à zona portuária de Pontal do Paraná. Uma obra proposta pelo governo do Estado que vai custar mais de 300 milhões de reais. A licença foi aprovada ontem, depois de uma reviravolta na reunião do Conselho.

LUIZA VAZ (REPÓRTER) – No começo do encontro do Conselho do Litoral foi anunciado que o projeto só entraria na pauta do ano que vem. Organizações de proteção ambiental que fazem parte do Conselho queriam estudos mais detalhados sobre os impactos da obra. Mas pouco antes do fim da reunião, o projeto da construção da nova estrada voltou a ser discutido. Para a Procuradoria Geral do Estado que defende a aprovação do projeto com urgência, os questionamentos dos ambientalistas já tinham sido respondidos e era hora de votar. Os conselheiros aprovaram a licença por 22 votos a 5.

A Licença Prévia aprovada na reunião do Conselho do Litoral não significa que as obras comecem imediatamente. O governo do Estado ainda não tem um prazo para o início da construção da nova estrada. A Faixa de Infraestrutura está orçada em 369 milhões de reais

A Faixa de Infraestrutura proposta pelo governo prevê a construção de uma nova rodovia, paralela a PR-412, que corta a cidade de Pontal do Paraná. A estrada vai passar a 1 km de distância da atual rodovia, para dentro da Mata Atlântica e vai ligar a PR-407, em Praia de Leste, à zona portuária de Pontal do Paraná, onde deve ser construído um porto privado. São 24 km de extensão. O projeto original prevê a construção da estrada com pista dupla nos dois sentidos, canal de drenagem e

espaço para construção de uma ferrovia, gasoduto e linha de transmissão de energia.

Mas de imediato, o Estado quer construir apenas a estrada com pista simples e UM canal de drenagem. As outras obras, segundo o governo, só serão construídas se houver necessidade.

LUIZA VAZ (REPÓRTER) – O presidente da Associação Comercial de Pontal do Paraná defende a construção da faixa estrutural e afirma que a obra é um pedido antigo dos moradores da cidade.

GILBERTO ESPINOSA (Pres. Assoc. Comercial Pontal do Paraná) – O movimento intenso de carros do parque industrial, dos turistas, engarrafa. Fica intransitável. Então nós precisamos urgentemente de revitalizar esse atual traçado da [PR-]412 para que verdadeiramente ocupe seu espaço como avenida comercial.

LUIZA VAZ (REPÓRTER) – As organizações ambientais pediram vistas ao projeto nessa terça-feira na Secretaria de Meio Ambiente. De acordo com a representante das instituições, é necessário discutir mais.

ELENISE BASTOS (representante organizações ambientais) – Essa estrada vai trazer uma mudança muito grande e irreversível pra toda região de Pontal do Sul. Nós não somos contrários, nós queremos discutir e achar o melhor caminho em conjunto com a sociedade, principalmente com a sociedade.

WILSON SOLER (ÂNCORA) – O governo do Estado informou que o Instituto Ambiental do Paraná emitiu uma licença prévia, que permite que se inicie outras fases de estudo sobre os impactos da obra. O IAP ainda estabeleceu uma série de condições que precisam ser cumpridas para as obras da rodovia, do canal, das linhas de transmissão e também do saneamento básico.

M8 Boa Noite Paraná – Curitiba - <https://globoplay.globo.com/v/6592005/>

Justiça suspende licença-prévia para construção de faixa de infraestrutura no Litoral

Licença havia sido concedida a projeto do Governo do Estado em novembro do ano passado. Faixa de infraestrutura prevê 23 quilômetros de estrada, linha de transmissão de energia canal de drenagem.

(1'18" min) Exibição em 19 Mar 2018

SANDRO DALPICOLO (ÂNCORA) – A justiça federal suspendeu a licença prévia do projeto do Governo do Estado para construção de uma Faixa de Infraestrutura no litoral, em Pontal do Paraná. A licença concedida pelo Conselho Territorial do Litoral (Colit), foi aprovada em novembro do ano passado. A Faixa de infraestrutura prevê a construção de 23 quilômetros de estrada, além de uma linha de transmissão de energia elétrica e um canal de drenagem. Por enquanto estão fora do projeto o gasoduto e um ramal ferroviário, previstos na versão inicial. A decisão de suspender a licença para construção da Faixa atende a um pedido da Universidade Federal, que considera que o Conselho não atendeu a pedidos de vistas ao projeto. A Federal afirma que o objetivo do pedido foi assegurar uma análise mais aprofundada de uma obra de grande porte, que vai causar impactos sociais e ambientais na região. A suspensão da licença vale até a próxima reunião do Conselho do Litoral. A Secretaria Executiva do Conselho informou que vai cumprir a decisão e que ainda não marcou a data da próxima reunião. O governo do Estado informou que foi notificado hoje da liminar e que agora a Procuradoria vai preparar a argumentação que será apresentada à Justiça Federal.

M9 Boa Noite Paraná – Curitiba - <https://globoplay.globo.com/v/6605026/>

No litoral, projeto de faixa de infraestrutura divide opiniões

O Ministério Público pediu a suspensão da licença prévia da obra. Os moradores da região protestaram a favor da construção da nova estrada.

(3'43" min) Exibição em 23 Mar 2018

SANDRO DALPÍCOLO (ÂNCORA) – Mais um embate entre ambientalistas e

comerciantes de Pontal do Paraná por causa da Faixa de Infraestrutura, uma obra milionária proposta pelo governo no litoral do Estado. O Ministério Público pediu a suspensão da Licença Prévia da obra e os moradores da região protestaram a favor da construção da nova estrada.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) - De um lado, ambientalistas.

AMBIENTALISTA - A estrada não é sinônimo de desenvolvimento. A estrada é sinônimo de destruição.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) - De outro, comerciantes e moradores do litoral.

GILBERTO ESPINOSA (Pres. Aciapar) - A estrada é uma necessidade pra cidade.

Qualquer um que tenha vindo pra praia nos últimos anos é testemunha disso.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) - No centro da polêmica, uma enorme área verde de Mata Atlântica, uma das poucas preservadas no Brasil. É por onde deve passar a chamada Faixa de Infraestrutura, uma estrada de 23 km em pista simples que liga a PR-407 a Pontal do Paraná, no litoral do Estado. Além de uma linha de energia elétrica e um canal de drenagem.

GILBERTO ESPINOSA (Pres. Aciapar) - Em qualquer fim de semana, qualquer feriado prolongado, as filas são enormes e as dificuldades estão afastando inclusive os turistas de Pontal do Paraná. As marinas, por exemplo, perdem clientes. A atividade de turismo tem sofrido um monte com essa situação.

ARISTIDES ATHAYDE (ambientalista) - Uma estrada de mão simples que vai beneficiar apenas aqueles que têm algum tipo de ganho político ou os empreendedores ligados diretamente a essa obra não é algo que pode ser tido como desenvolvimento. O desenvolvimento seria a reurbanização dessa faixa toda de Pontal. Aí, sim, oferecendo alternativas ao congestionamento, aí sim oferecendo alternativas ao turismo.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – A estrada vai custar mais de 360 milhões de reais ao Estado e para construir será preciso desmatar. O IAP deu a licença prévia que permite ao governo licitar a obra. A Justiça Federal suspendeu a licença temporariamente a pedido da Universidade Federal. Agora o IBAMA, em Brasília, quer que o IAP pare o licenciamento. Na internet, ambientalistas fazem pressão pelo fim do projeto da estrada. Segundo a página [Salve a Ilha do Mel] foram quase 110 mil e-mails enviados ao governo. O principal argumento é que a Faixa vai beneficiar um porto privado que seria instalado em Pontal do Sul. O Ministério Público também se manifestou contra a construção da Faixa de Infraestrutura. Os promotores entraram na justiça com uma ação civil pública pedindo para que sejam declarados nulos tanto os Estudos de Impacto Ambiental quanto a Licença Prévia concedida pelo IAP. Na ação, os promotores afirmam que não se trata apenas de uma estrada para melhorar o fluxo dos balneários, e sim de uma faixa de infraestrutura para viabilizar um complexo portuário industrial. A Associação Comercial de Pontal discorda e defende a construção da estrada. Hoje moradores e comerciantes do litoral fizeram uma manifestação a favor da Faixa de Infraestrutura. Por enquanto, está nas mãos da Justiça Federal a decisão se a estrada sai ou não do papel.

SANDRO DALPÍCOLO (ÂNCORA) – O IAP informou que vai avaliar a solicitação do Ibama, mas destaca que qualquer corte de vegetação só pode ocorrer depois da emissão de licença de instalação e de autorização florestal, o que ainda não foi solicitado ao IAP.

M10 Bom Dia Paraná - <https://globoplay.globo.com/v/6609581/>

Moradores do litoral protestam contra a proibição da faixa de Infraestrutura

O Ministério Público pediu a suspensão da licença prévia da obra, ambientalistas e moradores não entram em acordo.

(3'43" min) Exibição em 26 mar 2018

SANDRO DALPÍCOLO (ÂNCORA) – Mais um embate entre ambientalistas e comerciantes de Pontal do Paraná por causa da Faixa de Infraestrutura, uma obra milionária proposta pelo governo no litoral do Estado. O Ministério Público pediu a suspensão da Licença Prévia da obra e os moradores da região protestaram a favor da construção da nova estrada.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) - De um lado, ambientalistas.

AMBIENTALISTA – A estrada não é sinônimo de desenvolvimento. A estrada é sinônimo de destruição.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) - De outro, comerciantes e moradores do litoral.

GILBERTO ESPINOSA (Pres. Aciapar) - A estrada é uma necessidade pra cidade.

Qualquer um que tenha vindo pra praia nos últimos anos é testemunha disso.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) - No centro da polêmica, uma enorme área verde de Mata Atlântica, uma das poucas preservadas no Brasil. É por onde deve passar a chamada Faixa de Infraestrutura, uma estrada de 23 km em pista simples que liga a PR-407 a Pontal do Paraná, no litoral do Estado. Além de uma linha de energia elétrica e um canal de drenagem.

GILBERTO ESPINOSA (Pres. Aciapar) - Em qualquer fim de semana, qualquer feriado prolongado, as filas são enormes e as dificuldades estão afastando inclusive os turistas de Pontal do Paraná. As marinas, por exemplo, perdem clientes. A atividade de turismo tem sofrido um monte com essa situação.

ARISTIDES ATHAYDE (ambientalista) - Uma estrada de mão simples vai beneficiar apenas aqueles que têm algum tipo de ganho político ou os empreendedores ligados diretamente a essa obra não é algo que pode ser tido como desenvolvimento. O desenvolvimento seria a reurbanização dessa faixa toda de Pontal. Aí, sim, oferecendo alternativas ao congestionamento, aí sim oferecendo alternativas ao turismo.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – A estrada vai custar mais de 360 milhões de reais ao Estado e para construir será preciso desmatar. O IAP deu a licença prévia que permite ao governo licitar a obra. A Justiça Federal suspendeu a licença temporariamente a pedido da Universidade Federal. Agora o IBAMA, em Brasília, quer que o IAP pare o licenciamento. Na internet, ambientalistas fazem pressão pelo fim do projeto da estrada. Segundo a página [Salve a Ilha do Mel] foram quase 110 mil e-mails enviados ao governo. O principal argumento é que a Faixa vai beneficiar um porto privado que seria instalado em Pontal do Sul. O Ministério Público também se manifestou contra a construção da Faixa de Infraestrutura. Os promotores entraram na justiça com uma ação civil pública pedindo para que sejam declarados nulos tanto os Estudos de Impacto Ambiental quanto a Licença Prévia concedida pelo IAP. Na ação, os promotores afirmam que não se trata apenas de uma estrada para melhorar o fluxo dos balneários, e sim de uma faixa de infraestrutura para viabilizar um complexo portuário industrial. A Associação Comercial de Pontal discorda e defende a construção da estrada. Hoje moradores e comerciantes do litoral fizeram uma manifestação a favor da Faixa de Infraestrutura. Por enquanto, está nas mãos da Justiça Federal a decisão se a estrada sai ou não do papel.

SANDRO DALPÍCOLO (ÂNCORA) – O IAP informou que vai avaliar a solicitação do Ibama, mas destaca que qualquer corte de vegetação só pode ocorrer depois da emissão de licença de instalação e de autorização florestal, o que ainda não foi solicitado ao IAP.

M11 Boa Noite Paraná – Curitiba - <https://globoplay.globo.com/v/6618288/>

Governo lança edital de licitação para a construção da Faixa de Infraestrutura no litoral

O projeto prevê a construção de uma nova rodovia paralela a PR-042 e um canal de drenagem na região.

(0'38'') Exibição em 28 mar 2018

ÂNCORA - O governo do Paraná lançou hoje o edital de licitação para construção da Faixa de Infraestrutura em Pontal do Paraná, no litoral do Estado. O projeto do governo prevê a construção de uma nova rodovia paralela à PR-412 com 23km de extensão, além de ampliar um canal de drenagem na região. O valor total da obra pode chegar a 270 milhões de reais. As propostas vão ser abertas no dia 07 de maio. O projeto tem sido defendido pelo governo do Estado porque deve levar desenvolvimento para a região e é criticado pelo Ministério Público por oferecer risco à Mata Atlântica.

M12 Bom Dia Paraná - <https://globoplay.globo.com/v/6618896/>

Governo lança edital para a construção da faixa de infraestrutura no litoral do Paraná

O projeto prevê a construção de uma nova rodovia com 23 quilômetros de extensão.

(0'42'') Exibição em 29 mar 2018

ÂNCORA - O governo do Paraná lançou hoje o edital de licitação para construção da Faixa de Infraestrutura em Pontal do Paraná, no litoral do Estado. O projeto do governo prevê a construção de uma nova rodovia paralela à PR-412 com 23km de extensão, além de ampliar um canal de drenagem na região. O valor total da obra pode chegar a 270 milhões de reais. As propostas vão ser abertas no dia 07 de maio. O projeto tem sido defendido pelo governo do Estado porque deve levar desenvolvimento para a região e é criticado pelo Ministério Público por oferecer risco à Mata Atlântica.

M13 - Boa Noite Paraná – Curitiba - <https://globoplay.globo.com/v/6651976/>

Governo começa desapropriação de áreas para a construção da Faixa de Infraestrutura

A nova estrada, de pista simples, vai passar no meio da mata atlântica e vai ser mais um acesso à Pontal do Paraná, no litoral do estado.

(3'14" min) Exibição em 10 abr 2018

SANDRO DALPÍCOLO (ÂNCORA) - O governo começou processo de desapropriação das terras para construção da chamada Faixa de Infraestrutura, uma estrada de pista simples, com canal de drenagem e linha de energia. A nova estrada vai passar no meio da Mata Atlântica e vai ser mais um acesso a Pontal do Paraná, no litoral do Estado.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) - Uma nova rodovia que vai cortar a Mata Atlântica para ligar a PR-407 a Pontal do Paraná. O traçado previsto para a estrada deve abrir uma clareira equivalente a 362 campos de futebol. No meio do caminho, discussões judiciais e muita polêmica.

O governo já abriu licitação para o projeto da obra e começa agora a desapropriar os terrenos que vão dar lugar à estrada. Só as desapropriações vão custar aos cofres públicos 20 milhões de reais. Entre os 70 donos de áreas por onde a estrada vai passar, está o empresário João Carlos Ribeiro, interessado em construir um porto para contêineres em Pontal do Paraná. As obras devem começar em setembro. A estrada de 20 km, que vai custar 270 milhões de reais ao Estado, vai facilitar o acesso de caminhões ao porto. O empresário que quer construir o porto diz que vai doar os terrenos dele que estão no caminho, cerca de 16% do total da área para que o governo possa abrir a estrada.

JOÃO CARLOS RIBEIRO – Onde passar por cima dos nossos terrenos, o Estado vai receber tudo de graça. Essa é... esse é o meu compromisso com o governo do Estado.

CAROLINA WOLF(REPÓRTER) – É contrapartida?

JOÃO CARLOS RIBEIRO – Pode ser chamado dessa maneira, uma contrapartida. Junto com outros 25 mil habitantes de Pontal eu venho pedindo encarecidamente a construção. Não sou falso de dizer que eu tenho um projeto de envergadura, do

maior interesse do Estado, que é realmente [trecho de fala incompreensível] construísse essa estrada porque o terminal precisaria efetivamente da estrada. CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – O porto privado de Pontal está no centro das discussões que envolvem a construção da estrada. Para promotores e ambientalistas, o governo vai desmatar e usar dinheiro público para beneficiar um negócio privado. Já governo, moradores e comerciantes de Pontal, dizem que a estrada vai levar desenvolvimento e facilitar o acesso aos balneários. O caso está na Justiça Federal.

O presidente do porto de Pontal afirmou que não vê problema no uso do dinheiro público para construir uma estrada que vai beneficiar o porto.

PATRICIO JÚNIOR (presidente do porto) – Eu jamais negaria que o porto precisa ter uma estrada, porque está na nossa licença e é publicada para todo mundo. Por que vou negar? Eu não tenho vergonha disso, por que eu teria? Eu não sou povo!? Eu não pago imposto? Você não paga? Eu também pago, a minha empresa também paga. Nós não podemos ter vergonha quando a gente faz a coisa certa. Eu jamais vou negar pra você que eu quero, sim, ter uma estrada nova pro meu porto. Por que não? Não é vergonha, não estou fazendo nada errado. Cabe ao Ministério Público fazer toda a checagem. Não achando nada? Deixa as coisas existirem.

M14 Bom Dia Paraná - <https://globoplay.globo.com/v/6653236/>

Faixa de infraestrutura do litoral começa a sair do papel

Os terrenos por onde vai passar a estrada, começam a ser desapropriados pelo estado, as obras devem começar em setembro.

(3'14" min) Exibição em 11 abr 2018

JOÃO SALGADO - O governo começou processo de desapropriação das terras para construção da chamada Faixa de Infraestrutura, uma estrada de pista simples, com canal de drenagem e linha de energia. A nova estrada vai passar no meio da Mata Atlântica e vai ser mais um acesso a Pontal do Paraná, no litoral do Estado.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) - Uma nova rodovia que vai cortar a Mata Atlântica para ligar a PR-407 a Pontal do Paraná. O traçado previsto para a estrada deve abrir uma clareira equivalente a 362 campos de futebol. No meio do caminho, discussões judiciais e muita polêmica.

O governo já abriu licitação para o projeto da obra e começa agora a desapropriar os terrenos que vão dar lugar a estrada. Só as desapropriações vão custar aos cofres públicos 20 milhões de reais. Entre os 70 donos de áreas por onde a estrada vai passar, está o empresário João Carlos Ribeiro, interessado em construir um porto para contêineres em Pontal do Paraná. As obras devem começar em setembro. A estrada de 20 km, que vai custar 270 milhões de reais ao Estado, vai facilitar o acesso de caminhões ao porto. O empresário que quer construir o porto diz que vai doar os terrenos dele que estão no caminho, cerca de 16% do total da área para que o governo possa abrir a estrada.

JOÃO CARLOS RIBEIRO – Onde passar por cima dos nossos terrenos, o Estado vai receber tudo de graça. Essa é... esse é o meu compromisso com o governo do Estado.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – É contrapartida?

JOÃO CARLOS RIBEIRO – Pode ser chamado dessa maneira, uma contrapartida. Junto com outros 25 mil habitantes de Pontal eu venho pedindo encarecidamente a construção. Não sou falso de dizer que eu tenho um projeto de envergadura, do maior interesse do Estado, que é realmente [trecho de fala incompreensível] construísse essa estrada porque o terminal precisaria efetivamente da estrada.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – O porto privado de Pontal está no centro das discussões que envolvem a construção da estrada. Para promotores e

ambientalistas, o governo vai desmatar e usar dinheiro público para beneficiar um negócio privado. Já governo, moradores e comerciantes de Pontal, dizem que a estrada vai levar desenvolvimento e facilitar o acesso aos balneários. O caso está na Justiça Federal.

O presidente do porto de Pontal afirmou que não vê problema no uso do dinheiro público para construir uma estrada que vai beneficiar o porto.

PATRICIO JÚNIOR (presidente do porto) – Eu jamais negaria que o porto precisa ter uma estrada, porque está na nossa licença e é publicada para todo mundo. Por que vou negar? Eu não tenho vergonha disso, por que eu teria? Eu não sou povo!? Eu não pago imposto? Você não paga? Eu também pago, a minha empresa também paga. Nós não podemos ter vergonha quando a gente faz a coisa certa. Eu jamais vou negar pra você que eu quero, sim, ter uma estrada nova pro meu porto. Por que não? Não é vergonha, não estou fazendo nada errado. Cabe ao Ministério Público fazer toda a checagem. Não achando nada? Deixa as coisas existirem.

M15 Bom Dia Paraná - <https://globoplay.globo.com/v/6691256/>

Evento discute faixa de infraestrutura no litoral do Paraná

Integrantes do movimento estão preocupados com os impactos ambientais causados com as desapropriações para implantação da faixa de infraestrutura.

(4'26" min) Exibição em 26 abr 2018

FERNANDO PARRACHO (ÂNCORA) - Uma aula pública na Universidade Federal do Paraná debateu ontem à noite os impactos da instalação do complexo industrial portuário e da construção da Faixa de Infraestrutura no litoral do nosso Estado.

O evento foi no Teatro da Reitoria da Universidade Federal do Paraná e reuniu professores, pesquisadores, alunos, integrantes do Ministério Público, empresários e representantes dos moradores da Ilha do Mel. Em debate, os impactos causados com a construção da Faixa de Infraestrutura e a viabilização de um complexo industrial que inclui um porto em Pontal do Sul de frente para a Ilha do Mel.

SUZE ALBINO (representante dos moradores da Ilha do Mel) – Foi super esclarecedor, porque a gente teve a oportunidade de ouvir alguns técnicos que são bem importantes no cenário, com informações, esclarecimentos e eu acho que foi a primeira oportunidade de muitas que devem vir pra gente aprofundar essa discussão, pra gente não deixar que a coisa aconteça atropelada e para as pessoas refletirem o que querem de melhor pra sua região.

FERNANDO PARRACHO (ÂNCORA) – A proposta do evento, além de debater o assunto, é gerar um documento pedindo a revogação dos decretos do Governo do Estado que autorizam a licitação para construir a estrada e a desapropriação das áreas por onde passará a Faixa de Infraestrutura. O debate terminou com uma discussão acalorada entre aqueles que têm opiniões divergentes sobre a construção desta nova área.

E na semana que vem termina o prazo de apresentação das propostas para a construção dessa Faixa de Infraestrutura no litoral. Ambientalistas e setores produtivos de Pontal do Paraná têm posições opostas sobre essa obra do governo do Estado.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – Será uma nova estrada de pista simples, cerca de 20km, ligando a PR-407, em Praia de Leste, até Pontal do Sul. Mas este novo acesso para os balneários coloca de um lado o DER (Departamento de Estradas de Rodagem) e de outro o Ministério Público e ambientalistas, que acreditam que esse projeto está indo rápido demais, ainda mais para uma obra deste tamanho que deve cortar uma área preservada de Mata Atlântica.

O governo do Estado publicou em março o decreto para desapropriação da área e no mesmo mês já abriu a licitação. O prazo para apresentação das propostas para

construção da Faixa de Infraestrutura termina semana que vem, dia 04 de maio, e no dia 07 devem ser abertas as propostas.

O DER já pensa em adiar o final do prazo, a pedido de empresas. O coordenador do projeto diz que a discussão começou há cinco anos, e que já esteve suspensa por três vezes. Ele diz que serão investidos 270 milhões de reais.

GLAUCO LOBO (coordenador do DER-PR) – É uma obra necessária, vai beneficiar toda a população de Pontal do Paraná, a população que utiliza Pontal do Paraná para seu veraneio, entre outros. Então nós entendemos que é uma obra que independente de quaisquer outros empreendimentos que estejam sendo estudados para a região, já se faz necessária.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – O Ministério Público tinha pedido a nulidade dos estudos de impacto e quer agora que o caso volte a ser discutido no Conselho de Desenvolvimento do Litoral. Para os ambientalistas, a licitação deveria ter sido suspensa. Para eles, a estrada, feita com recursos públicos, vai acabar beneficiando um porto privado em Pontal do Paraná. Este porto fica a 4 km da Ilha do Mel, um dos principais destinos turísticos do país. O caso está na Justiça Federal.

CLÓVIS BORGES (dir. Soc. Pesquisa em Vidas Selvagens e Educação Ambiental) – Ninguém é contra a estrada. Não há nenhum indivíduo que se diga contrário a melhorar os acessos e incrementar e estimular as atividades de turismo da região. A contingência, a ligação direta entre a estrada e todo esse complexo industrial e portuário é que está sendo discutido. A estrada não pode ser discutida isoladamente porque já existe um compromisso de licenciamento dessas obras se a estrada sair.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – Para estas entidades, a construção da estrada trará impacto irreversível na região, afetando a natureza e o crescimento da população de Pontal do Paraná.

FERNANDO PARRACHO (ÂNCORA) – O projeto é polêmico e realmente precisa ser muito discutido pela população e por todos os envolvidos nessa obra.

M16 Meio Dia Paraná – Curitiba - <https://globoplay.globo.com/v/6691776/>

Evento discute a construção da faixa de infraestrutura no litoral

Projeto prevê estrada em Pontal do Paraná.

(4'25" min) Exibição em 26 abr 2018

ÂNCORA - Na semana que vem termina o prazo para apresentar propostas para a construção da Faixa de Infraestrutura, no litoral. Ambientalistas e setores produtivos de Pontal do Paraná têm posições opostas sobre essa obra do governo do Estado. Ontem um fórum na Universidade Federal debateu os impactos da obra no litoral do Paraná.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – O projeto da nova estrada no litoral, para ligar a PR-407, em Praia de Leste, até Pontal do Sul, está colocando de um lado o governo e o DER (Departamento de Estradas de Rodagem) e de outro o Ministério Público e ambientalistas. Eles acreditam que a velocidade está rápida demais para uma obra deste tamanho, que deve cortar uma área preservada de Mata Atlântica.

Já o DER diz que a nova via, de pista simples e cerca de 20 km, está sendo projetada há cinco anos. Agora em março o governo do Estado publicou o decreto para desapropriação da área e também já lançou a licitação. O prazo para entrega das propostas para construção da Faixa de Infraestrutura vai até semana que vem, dia 04 de maio, e as propostas devem ser abertas no dia 07, se o prazo não for adiado. O investimento deve ser de 270 milhões de reais.

GLAUCO LOBO (coordenador do DER-PR) – É uma obra necessária, vai beneficiar toda a população de Pontal do Paraná, a população que utiliza Pontal do Paraná para seu veraneio, entre outros. Então nós entendemos que é uma obra que

independente de quaisquer outros empreendimentos que estejam sendo estudados para a região, já se faz necessária.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – O caso foi parar na Justiça. O Ministério Público tinha pedido a nulidade dos estudos de impacto ambiental e quer agora que o caso volte a ser discutido primeiro no Conselho de Desenvolvimento do Litoral. Para os ambientalistas, a licitação deveria ter sido suspensa.

CLÓVIS BORGES (dir. Soc. Pesquisa em Vidas Selvagens e Educação Ambiental) – Ninguém é contra a estrada. Não há nenhum indivíduo que se diga contrário a melhorar os acessos e incrementar e estimular as atividades de turismo da região. A contingência, a ligação direta entre a estrada e todo esse complexo industrial e portuário é que está sendo discutido. A estrada não pode ser discutida isoladamente porque já existe um compromisso de licenciamento dessas obras se a estrada sair.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – Para eles, a estrada, feita com recursos públicos, vai acabar beneficiando um porto privado em Pontal do Paraná.

ANA ZIMMERMAN (REPÓRTER) – O porto fica a 4 km da Ilha do Mel, um dos principais destinos turísticos do país, e o risco para a Ilha foi um dos pontos apresentados numa reunião ontem à noite em Curitiba.

SUZE ALBINO (representante dos moradores da Ilha do Mel) – Num primeiro momento, é aquela ilusão de que um empreendimento desse porte pode trazer a solução de desenvolvimento para a região, mas na verdade a gente precisa buscar alternativas. Por isso que eu acho que é importante ter espaço, fóruns como esse, de esclarecimento para que as pessoas tomem consciência do que pode vir a ser a instalação de um empreendimento desses para nossa região.

ANA ZIMMERMAN (REPÓRTER) – O evento aberto ao público aconteceu no Teatro da Reitoria. Foi promovido pelo Observatório de Justiça e Conservação. Mas algumas pessoas favoráveis ao projeto também compareceram e os ânimos ficaram exaltados ao final.

GILBERTO ESPINOZA (pres. Assoc. Comercial de Pontal do Paraná) – Não representou a vontade do povo do litoral. Não representou a realidade da Ilha do Mel. A Ilha do Mel não é contra o desenvolvimento de Pontal, a Ilha do Mel não é contra a estrada de Pontal. Nós temos uma pesquisa: 88% da população de Pontal são favoráveis.

ANA ZIMMERMAN (REPÓRTER) – Para as entidades que defendem a preservação da natureza, a construção da estrada trará impacto irreversível na região.

ARISTIDE ATHAIDE (vice-pres. Observatório de Justiça e Conservação) – A estrada colocará abaixo algo como 650 campos de futebol de Mata Atlântica muito bem preservada. É um projeto de comprometerá definitivamente as potencialidades do litoral, não só turísticas, mas as potencialidades para instalação de indústrias limpas, as potencialidades que podem levar o litoral do Paraná a ser uma referência a nível nacional. O importante é que desse evento sairá um documento que será entregue à governadora do Estado exigindo a revogação dos decretos que pedem a licitação para construção da estrada da destruição e a desapropriação das áreas por onde passará a Faixa de Infraestrutura.

M17 Boa Noite Paraná – Curitiba - <https://globoplay.globo.com/v/6693165/>

Ambientalistas pedem nova negociação com o governo pra discutir a Faixa de Infraestrutura
Em uma reunião, eles elaboraram um documento para ser entregue à governadora Cida Borghetti.
(2'34" min) Exibição em 26 abr 2018

SANDRO DALPÍCOLO (ÂNCORA)- Ambientalistas buscam uma nova negociação com o Governo do Estado pra discutir a implantação da Faixa de Infraestrutura do litoral. Em uma reunião do Observatório de Justiça e Conservação, foi elaborado um documento para tentar impedir a construção da rodovia.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – A Ilha do Mel, um dos principais destinos turísticos do Estado, foi o centro das discussões.

SUZE ALBINO (representante dos moradores da Ilha do Mel) – Num primeiro momento, é aquela ilusão de que um empreendimento desse porte pode trazer a solução de desenvolvimento para a região, mas na verdade a gente precisa buscar alternativas. Por isso que eu acho que é importante ter espaço, fóruns como esse, de esclarecimento para que as pessoas tomem consciência do que pode vir a ser a instalação de um empreendimento desses para nossa região.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – Já moradores e comerciantes de Pontal do Paraná, com camisetas e cartazes, apoiaram a construção da Faixa de Infraestrutura.

GILBERTO ESPINOZA (pres. Assoc. Comercial de Pontal do Paraná) – Não representou a vontade do povo do litoral. Não representou a realidade da Ilha do Mel. A Ilha do Mel não é contra o desenvolvimento de Pontal, a Ilha do Mel não é contra a estrada de Pontal. Nós temos uma pesquisa: 88% da população de Pontal são favoráveis.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – As discussões de ontem são mais um capítulo de um impasse que foi parar na Justiça Federal. O Ministério Público pede a nulidade dos estudos de impacto ambiental e afirma que a estrada, que deve custar R\$ 270 milhões, vai beneficiar um porto privado que vai ser construído em Pontal. A chamada Faixa de Infraestrutura terá uma estrada em pista simples de 20 km, que vai ligar a PR-407 a Pontal do Paraná, além de um canal de drenagem. Mas para construir, será preciso desmatar um dos poucos trechos de Mata Atlântica preservados no país. Mas os ambientalistas ainda tentam impedir a construção da estrada. Eles estão elaborando um documento que vai ser entregue à governadora Cida Borghetti, aqui no Palácio Iguazu. O pedido é para que o atual governo revogue o decreto de desapropriação da área e a licitação para dar início às obras.

ARISTIDES ATHAYDE JR (vice-pres. Observatório de Justiça e Conservação) – Nós percebemos que é o momento de sensibilizar a governadora Cida Borghetti. Esses projetos pretendem colocar abaixo uma porção muito bem preservada de floresta de Mata Atlântica, de florestas baixas.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – Em nota, o governo informou que por determinação da governadora Cida Borghetti, técnicos do Estado estão revisando todo o processo para que nenhum aspecto envolvendo as obras seja desconsiderado. A nota informa ainda que o Estado está cumprindo todas as etapas exigidas por lei para realização da obra. Um projeto, segundo o governo, que abre perspectivas de desenvolvimentos socioeconômicos para a cidade e para o litoral.

M18 Meio Dia Paraná – Curitiba - <https://globoplay.globo.com/v/6694775/>

Ambientalistas elaboram documento sobre projeto da faixa de infraestrutura

Documento deve ser encaminhado ao governo do estado.

(1'35" min) Exibição em 27 abr 2018

FERNANDO PARRACHO (ÂNCORA) - Nós falamos ontem aqui no Paraná TV da polêmica que envolve o projeto para construção de uma Faixa de Infraestrutura no litoral do Estado. O documento foi elaborado por ambientalistas e deve ser encaminhado para o governo pedindo a suspensão do projeto.

Pelo projeto, a Faixa de Infraestrutura terá uma estrada em pista simples de 20 km, que vai ligar a PR-407 a Pontal do Paraná, além de um canal de drenagem. Mas para construir, será preciso desmatar um dos poucos trechos de Mata Atlântica preservados no país.

A obra é motivo de muita discussão. De um lado estão os ambientalistas, que são contra o projeto. E do outro, moradores e comerciantes que acreditam que a estrada

vai desenvolver a região. O governo já publicou o decreto para desapropriar as áreas por onde a estrada vai passar, mas ambientalistas elaboraram um documento para pedir que o atual governo cancele a licença ambiental dada pelo IAP e suspenda o processo de licitação da estrada. Em nota, o governo informou que por determinação da governadora Cida Borghetti, técnicos do Estado estão revisando todo o processo para que nenhum aspecto envolvendo a obra seja desconsiderado. A nota informa ainda que o Estado está cumprindo todas as etapas exigidas por lei para realização da obra. Um projeto, segundo o governo, que abre perspectivas de desenvolvimento socioeconômico para a cidade e para o litoral.

M19 Boa Noite Paraná – Curitiba - <https://globoplay.globo.com/v/6707022/>

Governo decide prorrogar abertura das propostas para construção da Faixa de Infraestrutura

Quem se posicionou contra a obra foi o Ministério Público.

(3'44" min) Exibição em 2 mai 2018

SANDRO DALPÍCOLO (ÂNCORA) - O governo do Estado decidiu prorrogar a abertura das propostas das empresas que querem construir a Faixa de Infraestrutura no litoral do Estado. Com isso, quer ouvir as pessoas que são contrárias à obra. Quem já se posicionou contra a construção da Faixa foi o Ministério Público, que pediu à Justiça Federal que suspenda o processo.

MALU MAZZA (REPÓRTER) - Os promotores do Ministério Público pedem a suspensão imediata da Licença Prévia e do procedimento de licenciamento ambiental das obras da Faixa de Infraestrutura, e querem que seja aplicada multa diária em caso de descumprimento. O projeto do Governo do Estado prevê a construção de uma rodovia de 20 km, para ligar a PR-407 A Pontal do Paraná, um canal de drenagem, uma linha de transmissão de energia elétrica, um gasoduto e um ramal ferroviário. O traçado previsto deve abrir uma clareira equivalente a 362 campos de futebol. Em março, o governo publicou um decreto para começar as desapropriações de áreas, e abriu o edital de licitação.

Segundo os promotores, a licença prévia está irregular porque o governo não respeitou decisões da justiça, uma delas de responder, por escrito, e de forma completa, toda as dúvidas levantadas pela população por associações ligadas ao meio ambiente e por outros grupos sobre esse projeto. Os promotores afirmam também que o parecer técnico foi elaborado pelo Presidente do IAP, Luiz Tarcísio Mossato Pinto, que não teria habilitação legal. Além disso, a licença teria sido aprovada pelo Conselho de Desenvolvimento do Litoral Paranaense, o Colit, sem respeitar pedidos de representantes da UFPR, que queriam analisar o projeto. O Ministério Público argumenta ainda que a licença foi emitida sem cumprir as condições determinadas pelo próprio IAP, por outros órgãos ambientais e sem obedecer exigências da Funai, por causa do risco às comunidades indígenas. Destaca que os estudos feitos até agora não levaram em conta todos os danos que poderão ser causados à área, um dos últimos remanescentes de Mata Atlântica do país. Os promotores querem, por exemplo, que sejam melhor analisados os impactos para a vegetação, para a fauna da região, para a atividade pesqueira, e que sejam ainda verificados os riscos que o aumento da população na região pode trazer. Uma das preocupações apontadas é com a preservação da Ilha do Mel. A governadora Cida Borghetti disse que o processo de licitação foi prorrogado para o mês de junho, e que até lá espera dialogar com os grupos contrários à obra.

CIDA BORGHETTI – Nós determinamos que foi fosse feito uma ação administrativa, escutamos os comentários, atendemos algumas demandas e por isso foi também adiado o processo licitatório para 18 de junho. Até lá, é possível conversar, é possível receber os comentários.

MALU MAZZA (REPÓRTER) – A Justiça Federal é que vai decidir se suspende ou não a licença. Não há prazo definido para isso.

SANDRO DALPÍCOLO (ÂNCORA) – O governo do Estado, o Instituto Ambiental do Paraná e o Colit afirmaram que todos os procedimentos relativos à Faixa de Infraestrutura foram e estão sendo realizados dentro da legalidade, e de acordo com as decisões judiciais já proferidas. Nós não conseguimos falar com o ex-Presidente do IAP, Luiz Tarcísio Mossato Pinto.

M20 Bom Dia Paraná - <https://globoplay.globo.com/v/6708096/>

Ministério público pede suspensão da obra da faixa de infraestrutura no litoral

O governo prorrogou a abertura das propostas das empresas que querem construir a faixa de acesso (3'40" min) Exibição em 3 mai 2018

WILSON SOLER (ÂNCORA) - O governo do Estado prorrogou a abertura das propostas das empresas que querem construir a Faixa de Infraestrutura no litoral. Com isso, quer ouvir as pessoas que são contrárias à obra. O Ministério Público, por exemplo, pediu a suspensão do processo na Justiça Federal.

MALU MAZZA (REPÓRTER) - Os promotores do Ministério Público pedem a suspensão imediata da Licença Prévia e do procedimento de licenciamento ambiental das obras da Faixa de Infraestrutura, e querem que seja aplicada multa diária em caso de descumprimento. O projeto do Governo do Estado prevê a construção de uma rodovia de 20 km, para ligar a PR-407 A Pontal do Paraná, um canal de drenagem, uma linha de transmissão de energia elétrica, um gasoduto e um ramal ferroviário. O traçado previsto deve abrir uma clareira equivalente a 362 campos de futebol. Em março, o governo publicou um decreto para começar as desapropriações de áreas, e abriu o edital de licitação.

Segundo os promotores, a licença prévia está irregular porque o governo não respeitou decisões da justiça, uma delas de responder, por escrito, e de forma completa, toda as dúvidas levantadas pela população por associações ligadas ao meio ambiente e por outros grupos sobre esse projeto. Os promotores afirmam também que o parecer técnico foi elaborado pelo Presidente do IAP, Luiz Tarcísio Mossato Pinto, que não teria habilitação legal. Além disso, a licença teria sido aprovada pelo Conselho de Desenvolvimento do Litoral Paranaense, o Colit, sem respeitar pedidos de representantes da UFPR, que queriam analisar o projeto. O Ministério Público argumenta ainda que a licença foi emitida sem cumprir as condições determinadas pelo próprio IAP, por outros órgãos ambientais e sem obedecer exigências da Funai, por causa do risco às comunidades indígenas. Destaca que os estudos feitos até agora não levaram em conta todos os danos que poderão ser causados à área, um dos últimos remanescentes de Mata Atlântica do país. Os promotores querem, por exemplo, que sejam melhor analisados os impactos para a vegetação, para a fauna da região, para a atividade pesqueira, e que sejam ainda verificados os riscos que o aumento da população na região pode trazer. Uma das preocupações apontadas é com a preservação da Ilha do Mel. A governadora Cida Borghetti disse que o processo de licitação foi prorrogado para o mês de junho, e que até lá espera dialogar com os grupos contrários à obra.

CIDA BORGHETTI – Nós determinamos que fosse feito uma ação administrativa, escutamos os comentários, atendemos algumas demandas e por isso foi também adiado o processo licitatório para 18 de junho. Até lá, é possível conversar, é possível receber os comentários.

MALU MAZZA (REPÓRTER) – A Justiça Federal é que vai decidir se suspende ou não a licença. Não há prazo definido para isso.

WILSON SOLER (ÂNCORA)– O governo do Estado, o Instituto Ambiental do Paraná e o Colit afirmaram que todos os procedimentos relativos à Faixa de Infraestrutura

foram e estão sendo realizados dentro da legalidade, e de acordo com as decisões judiciais sobre o assunto. Nós não conseguimos falar com o ex-Presidente do IAP, Luiz Tarcísio Mossato Pinto.

M21 Meio Dia Paraná – Curitiba - <https://globoplay.globo.com/v/6708712/>

Governo prorroga abertura de propostas para a faixa de infraestrutura do litoral

O ministério público pediu à justiça, a suspensão do processo (3'41" min) Exibição em 3 mai 2018

FERNANDO PARRACHO (ÂNCORA) - O governo do Estado prorrogou a abertura das propostas das empresas que querem construir a Faixa de Infraestrutura no litoral. Com isso, quer ouvir as pessoas que são contrárias à obra. O Ministério Público, por exemplo, pediu a suspensão do processo na Justiça Federal.

MALU MAZZA (REPÓRTER) - Os promotores do Ministério Público pedem a suspensão imediata da Licença Prévia e do procedimento de licenciamento ambiental das obras da Faixa de Infraestrutura, e querem que seja aplicada multa diária em caso de descumprimento. O projeto do Governo do Estado prevê a construção de uma rodovia de 20 km, para ligar a PR-407 A Pontal do Paraná, um canal de drenagem, uma linha de transmissão de energia elétrica, um gasoduto e um ramal ferroviário. O traçado previsto deve abrir uma clareira equivalente a 362 campos de futebol. Em março, o governo publicou um decreto para começar as desapropriações de áreas, e abriu o edital de licitação.

Segundo os promotores, a licença prévia está irregular porque o governo não respeitou decisões da justiça, uma delas de responder, por escrito, e de forma completa, toda as dúvidas levantadas pela população por associações ligadas ao meio ambiente e por outros grupos sobre esse projeto. Os promotores afirmam também que o parecer técnico foi elaborado pelo Presidente do IAP, Luiz Tarcísio Mossato Pinto, que não teria habilitação legal. Além disso, a licença teria sido aprovada pelo Conselho de Desenvolvimento do Litoral Paranaense, o Colit, sem respeitar pedidos de representantes da UFPR, que queriam analisar o projeto. O Ministério Público argumenta ainda que a licença foi emitida sem cumprir as condições determinadas pelo próprio IAP, por outros órgãos ambientais e sem obedecer exigências da Funai, por causa do risco às comunidades indígenas. Destaca que os estudos feitos até agora não levaram em conta todos os danos que poderão ser causados à área, um dos últimos remanescentes de Mata Atlântica do país. Os promotores querem, por exemplo, que sejam melhor analisados os impactos para a vegetação, para a fauna da região, para a atividade pesqueira, e que sejam ainda verificados os riscos que o aumento da população na região pode trazer. Uma das preocupações apontadas é com a preservação da Ilha do Mel. A governadora Cida Borghetti disse que o processo de licitação foi prorrogado para o mês de junho, e que até lá espera dialogar com os grupos contrários à obra.

CIDA BORGHETTI – Nós determinamos que fosse feito uma ação administrativa, escutamos os comentários, atendemos algumas demandas e por isso foi também adiado o processo licitatório para 18 de junho. Até lá, é possível conversar, é possível receber os comentários.

MALU MAZZA (REPÓRTER) – A Justiça Federal é que vai decidir se suspende ou não a licença. Não há prazo definido para isso.

FERNANDO PARRACHO (ÂNCORA) – O governo do Estado, o Instituto Ambiental do Paraná e o Colit afirmaram que todos os procedimentos relativos à Faixa de Infraestrutura foram e estão sendo realizados dentro da legalidade, e de acordo com as decisões judiciais sobre o assunto. Nós não conseguimos falar com o ex-Presidente do IAP, Luiz Tarcísio Mossato Pinto.

M22 Meio Dia Paraná – Curitiba - <https://globoplay.globo.com/v/6813790/>

DER suspende licitação da faixa de infraestrutura do litoral

Desde que foi proposto, o plano das obras gerou questionamentos técnicos e jurídicos.

(35 seg) Exibição em 16 jun 2018

WILSON KIRSCHKE (REPÓRTER) - O Departamento de Estradas de Rodagem suspendeu o edital de licitação da Faixa de Infraestrutura, em Pontal do Paraná. Desde que foi proposto, o plano das obras gerou questionamentos jurídicos e técnicos. Em março deste ano, a Universidade Federal do Paraná chegou a conseguir uma liminar de suspensão da Licença Prévia pra construção da Faixa. A Universidade disse que o plano desrespeita as leis ambientais. Mesmo assim, o governo seguiu com o processo. Agora, o DER informou que a suspensão é pra esclarecer esses questionamentos, mas não divulgou um novo prazo para a licitação.

M23 Boa Noite Paraná – Curitiba - <https://globoplay.globo.com/v/7092973/>

Faixa de Infraestrutura: justiça suspende decreto do Governo do Paraná

O decreto considera de utilidade públicas áreas que poderiam ser desapropriadas para a construção de uma nova rodovia no litoral do estado.

(1'19" min) Exibição em 16 out 2018

SANDRO DALPÍCOLO (ÂNCORA) - A Justiça do Paraná suspendeu um decreto do governo do Estado que considera de utilidade pública áreas que poderiam ser desapropriadas para a construção de uma nova rodovia em Pontal do Paraná, a chamada Faixa de Infraestrutura. A decisão é do juiz Roger Vinicius Oliveira, da 3ª Vara da Fazenda Pública, da Região Metropolitana de Curitiba. A liminar também impede o governo de publicar decretos para desapropriar áreas atingidas pela obra. Caso a decisão não seja cumprida, vai ser aplicada uma multa diária de 500 mil reais. A Faixa de Infraestrutura de Pontal prevê a construção de uma nova rodovia de 20 km, paralela à PR-412, que vai ligar a PR-407 à zona portuária de Pontal, onde deve ser construído um porto privado. Pelo projeto, a nova estrada vai passar por dentro da Mata Atlântica e abrir uma clareira equivalente a 362 campos de futebol. A obra deve custar R\$ 270 milhões. Desde o início, o Ministério Público e a Universidade Federal do Paraná se manifestaram contra o projeto. Em nota, o governo do Paraná diz que vai avaliar a possibilidade de recorrer da decisão depois que for notificado formalmente.

M24 Bom Dia Paraná - <https://globoplay.globo.com/v/7093922/>

Justiça suspende decreto do governo do Paraná para desapropriação de terras no litoral

O decreto considerava de utilidade pública áreas que fazem parte do projeto da Faixa de Infraestrutura.

(1'19" min) Exibição em 17 out 2018

WILSON SOLER (ÂNCORA) - A Justiça do Paraná suspendeu um decreto do governo do Estado que considera de utilidade pública áreas que poderiam ser desapropriadas para a construção de uma nova rodovia em Pontal do Paraná, no litoral: a chamada Faixa de Infraestrutura. A decisão é do juiz Roger Vinicius de Oliveira, da 3ª Vara da Fazenda Pública, da Região Metropolitana de Curitiba. A liminar também impede o governo de publicar decretos para desapropriar áreas atingidas pela obra. Caso a decisão não seja cumprida, será aplicada uma multa diária de 500 mil reais. A Faixa de Infraestrutura de Pontal prevê a construção de uma nova rodovia de 20 km, paralela à PR-412, que vai ligar a PR-407 a zona portuária de Pontal, onde deve ser construído um porto privado. Pelo projeto, a nova estrada vai passar por dentro da Mata Atlântica e abrir uma clareira equivalente a 362 campos de futebol. A obra deve custar R\$ 270 milhões. Desde o início, o Ministério Público e a Universidade Federal do Paraná se manifestaram contra o projeto. O governo do Estado informou que vai avaliar a possibilidade de recorrer da decisão depois que for notificado formalmente.

M25 Boa Noite Paraná – Curitiba - <https://globoplay.globo.com/v/7145466/>

Justiça Federal manda suspender licença ambiental da Faixa de Infraestrutura

Caso a decisão não seja cumprida, o desembargador impôs uma multa de R\$500 mil.

(2'57" min) Exibição em 7 nov 2018

SANDRO DALPÍCOLO (ÂNCORA) – A Justiça Federal mandou suspender a licença para construção da Faixa de Infraestrutura no litoral do Estado. Pelo projeto, as obras devem custar R\$ 270 milhões e vão atingir uma área de Mata Atlântica. A Justiça aceitou os argumentos do Ministério Público do Paraná, de que a construção da Faixa pode causar danos irreversíveis ao meio ambiente.

WILSON KIRSCHKE (REPÓRTER) - Na decisão, o desembargador Cândido Alfredo Leal Júnior afirma que a obra teria potencial para gerar impactos ambientais de várias ordens sobre uma vasta área do litoral paranaense e para afetar várias comunidades e ecossistemas, em especial a Mata Atlântica. Além disso, diz o desembargador, a continuidade do licenciamento pode resultar na construção e operação do empreendimento que, ao que tudo indica, pode causar prejuízos ao meio ambiente, decorrentes tanto da própria obra e do funcionamento dos diversos modais, como da instalação de empreendimentos portuários de grande porte (como o Porto de Pontal), e que tais prejuízos, pela gravidade e amplitude, podem ser irrecuperáveis.

O desembargador afirma ainda que o prosseguimento do licenciamento nessas condições parece que traria insegurança jurídica e poderia ocasionar prejuízos de grande monta também aos empreendedores públicos e privados, até irreversíveis, se for determinado o cancelamento das autorizações para o funcionamento da rodovia, e das outras obras. Até agora, o governo do Estado só havia cancelado o edital para contratar a empresa que faria a obra no litoral. Os trâmites administrativos e ambientais, corriam normalmente, tanto que o DER (Departamento de Estradas de Rodagem) entrou com um pedido no IAP para cortar a vegetação nativa para implantação da Faixa de Infraestrutura. Pelo projeto do Governo do Estado, as obras devem abrir uma clareira equivalente a 362 campos de futebol na Mata Atlântica. A Faixa de Infraestrutura prevê a construção de uma rodovia de pouco mais de 20km, ligando a PR-407 a Pontal do Paraná. Ferrovia, canal de drenagem e uma linha de transmissão de energia elétrica.

A decisão do Tribunal Regional Federal que suspendeu a licença prévia e o processo de licenciamento da Faixa de Infraestrutura, é provisória. Vale até que seja julgada uma ação do Ministério Público que questiona a obra no litoral. Em caso de descumprimento, o desembargador fixou uma multa de R\$ 500 mil para os órgãos públicos envolvidos no caso.

SANDRO DALPÍCOLO (ÂNCORA) – O governo do Paraná e o DER informaram que ainda esperam ser notificados da decisão pra avaliar se entram ou não com recurso. O Instituto Ambiental do Paraná afirmou que aguarda instruções da Procuradoria Geral do Estado.

M26 Bom Dia Paraná – Curitiba - <https://globoplay.globo.com/v/7146569/>

Justiça suspende licenciamento ambiental de projeto no litoral do Paraná

A obra promete melhorar o tráfego na região de Pontal do Paraná mas terá grande impacto ambiental.

(3'00" min) Exibição em 8 nov 2018

WILSON SOLER (ÂNCORA) – A Justiça Federal mandou suspender a licença para construção da Faixa de Infraestrutura no litoral do Estado. Pelo projeto, as obras devem custar R\$ 270 milhões e vão atingir uma área de Mata Atlântica. A Justiça aceitou os argumentos do Ministério Público do Paraná, de que a construção da Faixa pode causar danos irreversíveis ao meio ambiente.

WILSON KIRSCHKE (REPÓRTER) - Na decisão, o desembargador Cândido Alfredo Leal Júnior afirma que a obra teria potencial para gerar impactos ambientais de várias ordens sobre uma vasta área do litoral paranaense e para afetar várias comunidades e ecossistemas, em especial a Mata Atlântica. Além disso, diz o desembargador, a continuidade do licenciamento pode resultar na construção e operação do empreendimento que, ao que tudo indica, pode causar prejuízos ao meio ambiente, decorrentes tanto da própria obra e do funcionamento dos diversos modais, como da instalação de empreendimentos portuários de grande porte (como o Porto de Pontal), e que tais prejuízos, pela gravidade e amplitude, podem ser irrecuperáveis.

O desembargador afirma ainda que o prosseguimento do licenciamento nessas condições parece que traria insegurança jurídica e poderia ocasionar prejuízos de grande monta também aos empreendedores públicos e privados, até irreversíveis, se for determinado o cancelamento das autorizações para o funcionamento da rodovia, e das outras obras.

Até agora, o governo do Estado só havia cancelado o edital para contratar a empresa que faria a obra no litoral. Os trâmites administrativos e ambientais, corriam normalmente, tanto que o DER (Departamento de Estradas de Rodagem) entrou com um pedido no IAP para cortar a vegetação nativa para implantação da Faixa de Infraestrutura. Pelo projeto do Governo do Estado, as obras devem abrir uma clareira equivalente a 362 campos de futebol na Mata Atlântica. A Faixa de Infraestrutura prevê a construção de uma rodovia de pouco mais de 20km, ligando a PR-407 a Pontal do Paraná. Ferrovia, canal de drenagem e uma linha de transmissão de energia elétrica.

A decisão do Tribunal Regional Federal que suspendeu a licença prévia e o processo de licenciamento da Faixa de Infraestrutura, é provisória. Vale até que seja julgada uma ação do Ministério Público que questiona a obra no litoral. Em caso de descumprimento, o desembargador fixou uma multa de R\$ 500 mil para os órgãos públicos envolvidos no caso.

WILSON SOLER (ÂNCORA) – O governo do Paraná e o DER informaram que ainda esperam ser notificados da decisão pra avaliar se entram ou não com recurso. O Instituto Ambiental do Paraná afirmou que aguarda instruções da Procuradoria Geral do Estado.

M27 Boa Noite Paraná – Curitiba - <https://globoplay.globo.com/v/7367322/>

Governador diz que estado vai fazer o acesso ao porto privado em Pontal

Trata-se da polêmica do projeto da Faixa de Infraestrutura no litoral. Alguns ambientalistas são contrários à obra por causa do desmatamento e empresários de Pontal são a favor, em nome do desenvolvimento pra região.

(0'52" min) Exibição em 8 fev 2019

SANDRO DALPÍCOLO (ÂNCORA) – Você tem acompanhado a polêmica envolvendo a Faixa de Infraestrutura, o caminho para um novo privado em Pontal do Paraná. Alguns ambientalistas têm se mostrado contrários à construção da Faixa por causa do desmatamento de um trecho de Mata Atlântica. Empresários de Pontal são a favor em nome do desenvolvimento da região. Hoje, em Cascavel, num encontro com a Ministra da Agricultura, Teresa Cristina, o governador Ratinho Júnior disse que vai fazer o acesso ao novo porto.

RATINHO JÚNIOR – Nós já estamos dando encaminhamento para o novo porto de Pontal, que é um porto privado. R\$ 2 bilhões de investimento, Ministra. O Estado tem que fazer o acesso pro porto. Nós temos dinheiro em caixa pra isso, reservado. Tem uma discussão jurídica aí que nós estamos trabalhando pra avançar ambientalmente, e vamos avançar.

M28 Boa Noite Paraná – Curitiba - <https://globoplay.globo.com/v/7376708/>

Justiça derruba liminar que impedia construção de nova estrada que corta Mata Atlântica

O secretário que vai cuidar do meio ambiente defendeu a construção da estrada da Faixa de Infraestrutura no litoral, mas não com dinheiro público.

(2'29" min) Exibição em 12 fev 2019

SANDRO DALPÍCOLO (ÂNCORA) – Caiu a liminar que suspendia licenças para as obras da Faixa de Infraestrutura, um acesso a um novo porto privado que deve ser construído em Pontal do Paraná. Hoje, o secretário que vai cuidar do Meio Ambiente defendeu a construção da estrada, mas não com dinheiro público.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – O projeto polêmico foi lançado no governo passado. Hoje, durante a posse, o novo Secretário do Desenvolvimento Sustentável e Turismo afirmou que a proposta de construir a estrada que abre caminho para o porto privado de Pontal do Paraná deve avançar no atual governo.

MÁRCIO NUNES (Sec. Desenvolvimento e Turismo) – Não só esse como outros projetos podem avançar e podem avançar bem. Só sempre lembrando que quando você traz algum tipo de desmatamento pra uma área natural, tem que ter compensações que possam ser superiores à retirada, à uma supressão de mata, por exemplo, em algum lugar definido e pré-estabelecido.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – Semana passada, o governador Ratinho Júnior afirmou que vai fazer a estrada que dá acesso ao porto.

RATINHO JÚNIOR – O Estado tem que fazer o acesso para o porto. Nós temos dinheiro em caixa para isso.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – O projeto inicial previa 20km de rodovia em pista simples, ligando a PR-407 a Pontal do Paraná, e vai dar acesso ao porto privado, que vai ser construído na região. Moradores de Pontal afirmam que o projeto de 270 milhões de reais vai trazer desenvolvimento ao litoral. Ambientalistas e Ministério Público dizem que a estrada vai causar danos irreversíveis a Mata Atlântica.

Os promotores também questionam o investimento milionário na estrada. Dinheiro público que, segundo eles, vai beneficiar um negócio privado: o Porto de Pontal. O novo secretário acredita que a estrada que dá acesso ao Porto deveria ser construída com o dinheiro dos empresários.

MÁRCIO NUNES (Sec. Desenvolvimento e Turismo) – A iniciativa privada deve fazer os investimentos. Eu não tenho dúvida disso. Eu não tenho nenhuma dúvida. Agora a decisão é de governo, porque esse investimento pode alavancar outros investimentos.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – Para os ambientalistas, o maior problema não é o dinheiro gasto na estrada, mas o que ela pode provocar no litoral.

CLÓVIS BORGES (ambientalista) – Pontal, em princípio, é uma área destinada à turismo, turismo de natureza, e não para se tornar um grande centro de indústria de petróleo, um porto, que Paranaguá já recebe...

SANDRO DALPÍCOLO (ÂNCORA) – O Ministério Público lamentou a decisão da Justiça e informou que vai estudar as medidas judiciais cabíveis.

M29 Bom Dia Paraná - <https://globoplay.globo.com/v/7377881/>

Justiça derruba liminar que impedia construção de nova estrada que corta Mata Atlântica

A faixa de infraestrutura seria um acesso para um porto privado que deve ser construído em Pontal do Paraná.

(2'29" min) Exibição em 13 fev 2019

WILSON SOLER (ÂNCORA) – Caiu a liminar que suspendia licenças para as obras da Faixa de Infraestrutura, um acesso a um novo porto privado que deve ser construído em Pontal do Paraná. Hoje, o secretário que vai cuidar do Meio Ambiente defendeu a construção da estrada, mas não com dinheiro público.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – O projeto polêmico foi lançado no governo passado. Hoje, durante a posse, o novo Secretário do Desenvolvimento Sustentável e Turismo afirmou que a proposta de construir a estrada que abre caminho para o porto privado de Pontal do Paraná deve avançar no atual governo.

MÁRCIO NUNES (Sec. Desenvolvimento e Turismo) – Não só esse como outros projetos podem avançar e podem avançar bem. Só sempre lembrando que quando você traz algum tipo de desmatamento pra uma área natural, tem que ter compensações que possam ser superiores à retirada, à uma supressão de mata, por exemplo, em algum lugar definido e pré-estabelecido.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – Semana passada, o governador Ratinho Júnior afirmou que vai fazer a estrada que dá acesso ao porto.

RATINHO JÚNIOR – O Estado tem que fazer o acesso para o porto. Nós temos dinheiro em caixa para isso.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – O projeto inicial previa 20km de rodovia em pista simples, ligando a PR-407 a Pontal do Paraná, e vai dar acesso ao porto privado, que vai ser construído na região. Moradores de Pontal afirmam que o projeto de 270 milhões de reais vai trazer desenvolvimento ao litoral. Ambientalistas e Ministério Público dizem que a estrada vai causar danos irreversíveis a Mata Atlântica.

Os promotores também questionam o investimento milionário na estrada. Dinheiro público que, segundo eles, vai beneficiar um negócio privado: o Porto de Pontal. O novo secretário acredita que a estrada que dá acesso ao Porto deveria ser construída com o dinheiro dos empresários.

MÁRCIO NUNES (Sec. Desenvolvimento e Turismo) – A iniciativa privada deve fazer os investimentos. Eu não tenho dúvida disso. Eu não tenho nenhuma dúvida. Agora a decisão é de governo, porque esse investimento pode alavancar outros investimentos.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – Para os ambientalistas, o maior problema não é o dinheiro gasto na estrada, mas o que ela pode provocar no litoral.

CLÓVIS BORGES (ambientalista) – Pontal, em princípio, é uma área destinada à turismo, turismo de natureza, e não para se tornar um grande centro de indústria de petróleo, um porto, que Paranaguá já recebe...

WILSON SOLER (ÂNCORA) – O Ministério Público lamentou a decisão da Justiça e informou que vai estudar as medidas judiciais cabíveis neste caso.

M30 Meio Dia Paraná – Curitiba - <https://globoplay.globo.com/v/7865760/>

Ambientalistas apresentam novo projeto para faixa de infraestrutura no litoral

Proposta prevê construção de ciclorodovia.

(3'38" min) Exibição em 23 ago 2019

PARRACHO (ÂNCORA) - O projeto da nova estrada no litoral para ligar a PR-470 em Praia de Leste até Pontal do Sul foi discutido mais uma vez esta manhã no palácio Iguaçu. Ambientalistas apresentaram ao governo do Estado uma nova proposta para obra. A repórter Dulcinéia Novaes está lá, acompanhando tudo, e traz para a gente as informações ao vivo agora. Dulcinéia, Boa tarde.

DULCINEIA NOVAES (REPÓRTER) - Boa tarde, Parracho, olha essa proposta dos ambientalistas tem foco justamente no turismo e nas pessoas. A reunião aqui no palácio durou 3 horas. Acabou agora há pouco e durante esta reunião, inclusive, o Secretário de Turismo e Desenvolvimento Sustentável chegou a aventar a possibilidade de banir o termo "Faixa de Infraestrutura". Diz que o governo tem interesse em construir essa estrada, mas não que leve a um empreendimento privado, não é investimento de dinheiro público em empreendimento privado, não. Então essa proposta dos ambientalistas foi aceita com muita simpatia. Foi formado aqui hoje um grupo de trabalho que vai, daqui para frente, desenvolver toda uma

observação, toda uma investigação, um estudo para viabilizar isso com enfoque em turismo. Vamos ouvir então o que disseram os ambientalistas e o que disse o governo.

ANDRÉ PETICK DIAS (gerente do Observatório de Justiça e Conservação) - O foco é o turismo e as pessoas. As pessoas precisam de renda, as pessoas precisam de alternativas de emprego qualificado, de emprego realmente que traga um ganho e um avanço para o nosso litoral. Então nossa proposta hoje aqui junto ao governo do Estado Paraná é apresentar formalmente essa alternativa: realmente uma estrada turística voltada para o turismo, para o cicloturismo e para as pessoas, como eu falei, e que traz um ganho a longo prazo com investimento menor neste momento. Então ele é também previsto em fases, o que viabiliza uma implantação por etapas e um aferimento dos ganhos ao longo do tempo.

DULCINÉIA NOVAES (REPÓRTER) - E nós conversamos também aqui na saída da reunião com o promotor de Meio Ambiente Alexandre Gaio. Ele se mostrou bastante otimista já que houve essa abertura de diálogo por parte do governo. “Daqui para frente, vamos ver como é que esse grupo vai fazer esse trabalho”, segundo ele disse, porque ele também vai integrar este grupo, Parracho.

Muito obrigado, Dulcinéia, pelas informações aí.

PARRACHO (ÂNCORA) - A gente mostrou agora há pouco, antes do intervalo, que os ambientalistas apresentaram um novo projeto para o governo do estado da nova estrada do litoral que liga a PR-470 em Praia de Leste até Pontal do Sul. A gente ouviu a entrevista de um representante desse grupo de ambientalistas e a Dulcineia Novaes também conversou com um representante do governo. Vamos ver o que o governo disse.

MÁRCIO NUNES (secretário do Desenvolvimento Sustentável e Turismo) - O que me parece é que as propostas são complementares, né? Nós criamos aqui hoje um novo conceito de construir uma estrada, não uma “faixa de infraestrutura”, mas uma estrada, da grande, que possa representar a grande reserva da Mata Atlântica. E vamos construir uma outra área levando em consideração o cicloturismo, grandes paradas para poder valorizar o turista. Então nós vamos conseguir, de um jeito só, fazer com que os dois projetos se tornem complementares. Pouco impacto na natureza, pouco desmatamento e melhorar a vida das pessoas e melhorar a infraestrutura do litoral.

M31 Boa Noite Paraná – Curitiba - <https://globoplay.globo.com/v/7866989/>

Ambientalistas apresentam novo projeto pra faixa de infraestrutura no litoral

De acordo com o novo projeto o impacto ambiental seria menor pra floresta amazônica (2'49" min) Exibição em 23 ago 2019

SANDRO DALPÍCOLO (ÂNCORA) - O projeto da Faixa de Infraestrutura que deve ligar Praia de Leste a Pontal do Sul pode passar por mudanças. As alterações feitas por ambientalistas foram apresentadas hoje ao governo do Estado.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – O projeto apresentado hoje por ambientalistas prevê a nova estrada com 33 km de rodovias e 50 km de ciclofaixas. Uma estrutura criada para acelerar o turismo e o comércio do litoral com cinco novos mirantes. A proposta envolve 20 ONGs e foi elaborada como uma alternativa ao projeto feito pelo governo Richa, de criar a chamada Faixa de Infraestrutura. O governo anterior propôs 20 km de estradas para ligar a PR-470 [?] a Pontal do Paraná. A obra abriria uma clareira no meio da Mata Atlântica. A construção da estrada como previa o projeto foi alvo de críticas dos ambientalistas e do Ministério Público. Para os promotores, o governo iria gastar dinheiro público para beneficiar uma empresa privada: o novo porto de contêineres em Pontal do Paraná. O antigo projeto da Faixa de Infraestrutura custaria aos cofres do Estado 369 milhões de reais, mais do que o

dobro do projeto apresentado hoje, que deve custar 127 milhões. O impacto ambiental também é menor: 6 hectares de área desmatada contra 300 hectares do projeto anterior.

ANDRÉ PETICK DIAS (gerente do Observatório de Justiça e Conservação) – Um orçamento viável dentro de uma proposta de desenvolvimento e que traz um ganho a longo prazo com investimento menor nesse momento.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – O governo do Estado criou um grupo de trabalho composto por técnicos, ambientalistas e representantes da sociedade civil para analisar o projeto apresentado hoje. O Secretário do Meio Ambiente disse que o Estado busca desenvolvimento com preservação ambiental e que não vai investir dinheiro público para beneficiar um empreendimento privado.

MÁRCIO NUNES (secretário do Desenvolvimento Sustentável e Turismo) - Nós criamos aqui hoje um novo conceito de construir uma estrada que possa representar a grande reserva da Mata Atlântica. E vamos construir uma outra área levando em consideração o cicloturismo, grandes paradas para poder valorizar o turista. Então nós vamos conseguir, de um jeito só, fazer com que os dois projetos se tornem complementares.

ALEXANDRE GAIA (Promotor MP-PR) – Houve uma sinalização muito expressa, muito clara, de que não haverá uma estrada para ligar a um empreendimento privado, a um porto, mas sim uma estrada para atender a população. A ideia do grupo de trabalho é justamente buscar uma alternativa que traga o menor prejuízo ambiental e socioambiental possível.

SANDRO DALPÍCOLO (ÂNCORA) - A assessoria do ex-governador Beto Richa disse que não vai se manifestar sobre as mudanças no projeto.

M32 Boa Dia Paraná – Curitiba - <https://globoplay.globo.com/v/7870578/>

Ambientalistas tem novas sugestões pra faixa de infraestrutura no litoral

O novo projeto foi apresentado ao governo do estado que agora vai analisara proposta (2'52" min) Exibição em 26 ago 2019

WILSON SOLER (ÂNCORA) – O projeto da Faixa de Infraestrutura que deve ligar Praia de Leste a Pontal do Sul, pode passar por mudanças. As alterações feitas por ambientalistas foram apresentadas ao governo do Estado. E uma das principais mudanças seria o valor da obra. Pelo antigo projeto, seriam gastos R\$ 369 milhões. Agora, a previsão é de um valor de R\$ 127 milhões.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – O projeto apresentado pelos ambientalistas prevê a nova estrada com 33 km de rodovias e 50 km de ciclofaixas. Uma estrutura criada para acelerar o turismo e o comércio do litoral com cinco novos mirantes. A proposta envolve 20 ONGs e foi elaborada como uma alternativa ao projeto feito pelo governo Richa, de criar a chamada Faixa de Infraestrutura. O governo anterior propôs 20 km de estradas para ligar a PR-470 [?] a Pontal do Paraná. A obra abriria uma clareira no meio da Mata Atlântica. A construção da estrada como previa o projeto foi alvo de críticas dos ambientalistas e do Ministério Público. Para os promotores, o governo iria gastar dinheiro público para beneficiar uma empresa privada: o novo porto de contêineres em Pontal do Paraná. O impacto ambiental também é menor: 6 hectares de área desmatada contra 300 hectares do projeto anterior.

ANDRÉ PETICK DIAS (gerente do Observatório de Justiça e Conservação) – Um orçamento viável dentro de uma proposta de desenvolvimento e que traz um ganho a longo prazo com investimento menor nesse momento.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – O governo do Estado criou um grupo de trabalho composto por técnicos, ambientalistas e representantes da sociedade civil para analisar o projeto apresentado hoje. O Secretário do Meio Ambiente disse que o

Estado busca desenvolvimento com preservação ambiental e que não vai investir dinheiro público para beneficiar um empreendimento privado.

MÁRCIO NUNES (secretário do Desenvolvimento Sustentável e Turismo) - Nós criamos aqui hoje um novo conceito de construir uma estrada que possa representar a grande reserva da Mata Atlântica. E vamos construir uma outra área levando em consideração o cicloturismo, grandes paradas para poder valorizar o turista. Então nós vamos conseguir, de um jeito só, fazer com que os dois projetos se tornem complementares.

ALEXANDRE GAIA (Promotor MP-PR) – Houve uma sinalização muito expressa, muito clara, de que não haverá uma estrada para ligar a um empreendimento privado, a um porto, mas sim uma estrada para atender a população. A ideia do grupo de trabalho é justamente buscar uma alternativa que traga o menor prejuízo ambiental e socioambiental possível.

WILSON SOLER - A assessoria do ex-governador Beto Richa disse que não vai se manifestar sobre as mudanças no projeto.

M33 Bom Dia Paraná – Curitiba - <https://globoplay.globo.com/v/7967222/>

Faixa de infraestrutura é discutida em reunião no Palácio Iguaçu

Membros do governo e de entidades ambientais se encontraram para debater a construção da nova estrada do litoral.

(2'27'' min) Exibição em 2 out 2019

WILSON SOLER (ÂNCORA) – O grupo de trabalho formado pelo Governo do Estado e entidades para discutir o projeto da construção de uma nova estrada no litoral se reuniu ontem. A repórter Carolina Wolf acompanhou e conta pra gente o que foi tratado nessa reunião.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – Representantes do Governo do Estado, do Ministério Público e Ambientalistas discutiram sobre as áreas que terão que ser desapropriadas para a construção da estrada. O Ministério Público fez vários questionamentos e levantou possíveis ilegalidades nas áreas que serão desapropriadas. O governo do Estado se comprometeu a analisar toda essa situação. E depois dessa reunião, o Secretário de Infraestrutura, Sandro Alex, afirmou que a rodovia antes batizada de Faixa de Infraestrutura, agora chamada Rodovia da Mata Atlântica, vai, sim, sair. O Governo inclusive já entregou no IAP um pedido de licença para o início da obra. No mês passado, ambientalistas apresentaram ao governo um traçado alternativo para a estrada. Seria uma rodovia à beira-mar, com ciclofaixas e vários mirantes. Mas o Secretário Sandro Alex afirmou que o governo do Estado já tem um traçado definido: 20km que ligam a PR-407 a Pontal do Paraná e abrem uma clareira na Mata Atlântica. Segundo o Ministério Público, o desmatamento chega a 300 hectares. Vamos ouvir então o que disse o Secretário Sandro Alex.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – Já há uma definição do governo pela construção da estrada. O senhor inclusive já pediu licença para iniciar as obras, é isso?

SANDRO ALEX (Secretário de Infraestrutura) – É porque nós temos as primeiras etapas que certamente não há um traçado alternativo que contemple como a discussão dos muitos anos já nos provou que é o melhor traçado. E tem um último traçado que poderia ter uma alteração, porque aí nós ligaríamos a Pontal e não ao porto. Entendemos que o porto deve ser discutido mais, e nós não estamos construindo uma estrada para o porto, não é intenção do governo e o governador já deixou claro: não vai construir para uma entidade privada. Nós estamos construindo a estrada para a população de Pontal.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – Os ambientalistas afirmaram que acreditam no diálogo e que devem apresentar com mais detalhes uma proposta alternativa a Faixa de Infraestrutura. Uma nova reunião está marcada para o dia 14 de outubro.

M34 Meio Dia Paraná – Curitiba - <https://globoplay.globo.com/v/8114120/>

Governo e grupo de estudos debatem projeto alternativo para a Faixa de Infraestrutura

Faixa deve ligar a Praia de Leste a Pontal do Sul.

(3'54" min) Exibição em 25 nov 2019

PARRACHO (ÂNCORA) - O governo do Estado recebeu hoje um grupo de ambientalistas que tem um projeto alternativo para a Faixa de Infraestrutura, que deve ligar Praia de Leste a Pontal do Sul. A Ana Zimmermann acompanhou a reunião e traz agora os detalhes para gente. Boa tarde, Ana!

ANA ZIMMERMAN (REPÓRTER) - Boa tarde, Parracho. Foi uma manhã toda de reuniões e a discussão é literalmente sobre qual caminho seguir. Literalmente, geograficamente falando e economicamente falando. O governo tem uma proposta e esse outro grupo, Observatório de Justiça e Conservação, tem outra proposta e por isso já existem até várias ações na justiça, mais de 20 ações na justiça, e a ideia foi criar esse grupo de trabalho para se chegar a uma solução. Evitar essa discussão judicial e seguir um caminho comum. Essa reunião hoje foi a quarta desse grupo. Vamos falar primeiro sobre qual o caminho sugerido pelo governo, qual a proposta do governo. É a criação de uma nova estrada de cerca de 20 Km num investimento de R\$ 369 milhões de reais, ligando a PR-407, a estrada que já existe, até Pontal do Sul, abrindo caminho numa área onde hoje há Mata Atlântica em boa parte desse trecho. A rodovia que já existe, a PR-412, aquela que liga os Balneários de Pontal do Paraná, seria usada como uma via local, não mais como uma rodovia. O grupo tem um projeto alternativo e fez apresentação aqui hoje nesta reunião. O investimento seria menor, de 127 milhões de reais, e traz basicamente três ideias: na saída da PR-407 seria construído um trecho novo de 3 km ligando a rodovia até mais ou menos altura do Balneário Canoas. A partir dali a rodovia 412, que é essa que já existe, ganharia uma terceira faixa, reversível, ampliando a capacidade de tráfego ali do local e ganharia também travessias para pedestres subterrâneas, passando por baixo da via. E a avenida da Beira Mar seria revitalizada, passaria a ter duas faixas e sentido único vindo de Pontal do Sul até Praia de Leste. Também teria ciclovias por ali. Nesse projeto não seria construído um porto em Pontal do Sul. O governo diz que quem autorizou a construção desse porto foi o Ibama. Esse porto também é discutido, mas a discussão aqui hoje ficou focada em qual caminho seguir. Como eu disse, são mais de 20 ações na justiça e a intenção desse grupo é acabar com essas ações. O Ministério Público também esteve aqui na reunião como mediador e sugeriu uma proposta que seria um consenso entre os dois grupos que é seguir o caminho do governo: no início, a partir ali da PR-407, nos primeiros balneários, a região ali onde há Mata Atlântica, já está muito ocupada, já foi derrubada boa parte da Mata Atlântica, então poderia ser construída uma estrada por ali até mais ou menos altura do Balneário de Shangri-lá.

Daí para frente, onde está mais preservada, é preciso se discutir a viabilidade ou não dessa via e por onde passaria essa via até Pontal do Sul. Essa é uma ideia inicial, ainda precisa ser discutido aqui a questão do solo, drenagem, por onde vai passar canal, se a estrada vai ser pista dupla, pista simples... como o governo quer chegar logo a uma solução, marcou para próxima quinta-feira à tarde, ainda nessa semana, mais uma reunião nesse grupo de trabalho para se discutir a viabilidade desse início desse caminho comum que seria ali no início desde a Praia de Leste até o Balneário de Shangri-lá. A gente segue acompanhando, porque é uma obra importante para o

litoral do Estado, principalmente no verão onde há muito fluxo de veranistas junto com o movimento local que já é grande.

M35 Bom Dia Paraná – Curitiba - <https://globoplay.globo.com/v/8116261/>

Faixa de infraestrutura volta a ser discutida entre governo e ambientalistas

A ideia é que a construção da estrada cause o mínimo impacto à fauna e à flora do litoral.

(4'02" min) Exibição em 26 nov 2019

O projeto da Faixa de Infraestrutura, que deve ligar Praia de Leste a Pontal do Sul, está sendo discutido para diminuir o impacto ao meio ambiente. A Ana Zimmerman acompanhou a reunião ontem e conta os detalhes.

ANA ZIMMERMAN (REPÓRTER) – A disputa está em qual caminho seguir, tanto na geografia quanto na proposta de desenvolvimento para o litoral. Seria melhor o mais reto, construindo uma estrada entre a PR-407 e Pontal do Paraná, em um local onde hoje ainda existe Mata Atlântica? Essa é a proposta lançada pelo governo em 2014. Ou seria melhor seguir um caminho alternativo, aumentando as estradas que já existem? Essa é a proposta de um grupo de estudos com representantes da sociedade e ambientalistas. Os dois grupos tiveram uma reunião nesta segunda, com representantes também do Ministério Público. Vamos mostrar primeiro alguns detalhes do projeto alternativo. O custo estimado é menor, de 127 milhões de reais, menos da metade do custo previsto pelo governo. A ideia geral é construir um trecho de 3 km mais distante da orla, ligando a PR-407 até a 412, que já existe. A partir daí, a PR-412, atual ligação até Pontal do Sul, teria três faixas, uma delas reversível e seriam feitas travessias para pedestres por baixo da via. A outra rodovia que já existe à beira-mar, passaria a ter duas faixas e sentido único, voltando de Pontal do Sul. Além disso, ganharia ciclovias. No total, são 34 km de intervenção. Neste projeto, não seria construído um novo porto em Pontal, já que não haveria rodovia para caminhões. O projeto do governo é diferente. Prevê a construção de uma estrada nova e menor (menos de 20 km), numa região onde ainda existe Mata Atlântica. O governo deve investir 369 milhões de reais. Com a nova rodovia, a PR-412, que já existe, passaria a ser uma via local, uma avenida. As alternativas para a beira-mar, com ciclofaixas, foram elogiadas pelo governo e podem ser executadas. O governo afirma que o IBAMA, que é federal, foi quem licenciou o possível novo porto em Pontal do Sul. Os dois grupos divergem sobre esse porto. O grupo de estudos diz que a área ainda está em litígio e que existem várias ações na justiça. Essa foi a quarta reunião do grupo com o governo. O Ministério Público sugere um ponto de consenso entre os dois grupos: construir uma estrada nova no trecho em que a Mata já foi muito derrubada, desde a rodovia até a altura do Balneário Shangri-lá.

ANDRÉ PETICK DIAS (representante do Observatório de Justiça e Conservação) – Sem destruir a natureza naquela região, entendendo que essa é uma solução viável e não uma solução para viabilizar uma zona portuária.

ANA ZIMMERMAN (REPÓRTER) – O Ministério Público também quer mais detalhes sobre o novo projeto de consenso.

ALEXANDRE GAIO (promotor) – Se o grupo de trabalho conseguir chegar a um consenso em relação à alternativa que seja a menos impactante possível para o meio ambiente e para a sociedade, é possível se formalizar um acordo e essas ações fiquem suspensas e inclusive terminarem para a implantação de um projeto consensual.

ANA ZIMMERMAN (REPÓRTER) – Quando o grupo de trabalho foi formado, ficou estabelecido que seriam seis reuniões até o final entre os dois grupos. Esta de segunda-feira foi a quarta. Já ficaram marcadas duas reuniões para a próxima

quinta-feira. Portanto a intenção é chegar a uma solução comum o mais rapidamente possível.

MÁRCIO NUNES (secretário do Meio Ambiente e Recursos Hídricos) – Nós estamos aqui para quebrar um paradigma. Para mostrar que é muito possível crescer, se desenvolver, gerar emprego, renda, melhorar a vida das pessoas e cuidar do meio ambiente, recuperar o meio ambiente. Tudo isso ao mesmo tempo. E eu acredito, sim, que todas as pessoas estão de boa vontade. Claro que os pontos são divergentes, tem um jogo sempre de estica e puxa, mas acho que todos nós estamos maduros o suficiente para encontrar um bom caminho.

M36 Bom Dia Paraná – Curitiba - <https://globoplay.globo.com/v/8179984/>

Reunião discute projeto de faixa de infraestrutura do Litoral

Integrantes do Governo, ambientalistas e Ministério Público se reuniram em Curitiba. (2'34" min) Exibição em 20 dez 2019

JOÃO SALGADO (ÂNCORA) - Integrantes do Governo do Estado, ambientalistas e o Ministério Público participaram ontem de mais uma reunião para discutir a construção da Faixa de Infraestrutura no litoral. A repórter Carolina Wolf acompanhou e conta os detalhes pra gente.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) - Essa foi a última reunião técnica do grupo de trabalho criado para discutir a chamada Faixa de Infraestrutura no litoral, uma nova estrada que vai ligar a PR-407 a Pontal do Paraná. O projeto tem gerado muita polêmica porque, de acordo com o Ministério Público, o Estado vai usar dinheiro público para beneficiar uma empresa privada, um novo porto de contêineres que deve ser construído em Pontal do Paraná. A estrada vai custar aos cofres do Estado R\$ 369 milhões e vai abrir uma clareira em um dos poucos trechos preservados de Mata Atlântica do país. Na reunião, estão representantes do Governo do Estado, como o Secretário do Meio Ambiente e da Infraestrutura, ambientalistas, Ministério Público, representantes de universidades e organizações não-governamentais. Eles discutem alternativas para o projeto da estrada, com menor impacto ambiental. O projeto da nova estrada, que vem sendo usado pelo governo do Estado, foi pago pelo porto privado de contêineres, interessado na construção da Faixa de Infraestrutura.

MÁRCIO ROBERTO FERNANDES (engenheiro) – Nós fizemos o projeto em 2015, todos os estudos de tráfego, de capacidade, foram feitos todos ao longo de 2015, com o acompanhamento sistemático, semanal, diário da equipe de fiscalização do DER Paraná e, a partir do momento que foi entregue ao DER Paraná, passou por um processo de discussão, tanto com área técnica do DER, sobre aspectos técnicos, orçamentários, e também de desapropriação. Quer dizer, todas aquelas matérias que fazem parte de um projeto multidisciplinar como este, de infraestrutura.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – Uma nova reunião do grupo de trabalho foi marcada para o dia 20 de janeiro, para chegar a uma decisão sobre a construção da nova estrada no litoral do Paraná.

MÁRCIO NUNES (Secretário de Infraestrutura) – E aí, sim, uma reunião decisiva, pra somar todos os pontos, existe a possibilidade de uma solução intermediária, ou se vai ser decidido na Justiça. Pra mim, se a Justiça tiver que decidir é uma pena, quer dizer que os técnicos não conseguiram achar uma saída técnica.

ALEXANDRE GAIO (promotor) – nós esperamos que, com todas essas informações que foram levantadas, que o Estado do Paraná reavalie aquele projeto original, apresente uma nova alternativa, reinicie os estudos, para que o interesse público seja efetivamente atendido.

M37 Meio Dia Paraná – Curitiba - <https://globoplay.globo.com/v/8289914/>

Governo do Paraná mantém projeto original da Faixa de Infraestrutura

A obra deve servir como ligação entre Pontal do Paraná e a PR-407.

(2'09" min) Exibição em 3 fev 2020

PARRACHO (ÂNCORA) – Representantes do governo se reuniram hoje pela manhã para discutir o projeto da Faixa de Infraestrutura no litoral do nosso Estado.

MURILO SOUZA – Depois de oito meses de reuniões, o grupo formado por representantes do governo, Ministério Público e também ONGs ligadas ao meio ambiente para discutir a construção de uma nova estrada ligando a PR-407 a Pontal do Sul não chegou a um consenso. O projeto ficou conhecido como Faixa de Infraestrutura e foi apresentado ainda durante o governo de Beto Richa. Prevê a construção de uma rodovia com 24km que deve custar R\$ 369 milhões. A polêmica está no impacto ambiental da obra, que vai abrir uma clareira em um dos poucos trechos de Mata Atlântica ainda preservados. A área afetada é equivalente a mais de 300 campos de futebol. Outro questionamento do Ministério Público é em relação ao uso de dinheiro público para beneficiar uma empresa privada. O novo porto [áudio com problema] deve ser construído em Pontal do Paraná. No ano passado, um grupo de ambientalistas apresentou um projeto alternativo com um novo traçado, mas o governo não abriu mão do projeto original.

MÁRCIO NUNES (Sec. Desenvolvimento Sustentável e Turismo) – O governo tá firme, tem segurança técnica, tem segurança jurídica. Sempre teve uma discussão muito grande se ali vai ter um porto ou não vai ter um porto. Se for pra essa região portuária fazer as obras de retroporto, nós vamos cobrar compensatórias para que essas compensatórias possam ser utilizadas pra melhorar a vida do entorno da população daquele lugar.

PRISCILA CAVALCANTE (promotora) – Algumas alternativas foram trazidas, alternativas locacionais pra que pudesse ser compatibilizado o bem estar da população de Pontal do Paraná, e não só, mas também o bem estar da população do próprio litoral que usufrui na temporada e em outras épocas do ano. Mas também se lembrando da importância que é também construir e estruturar unidade de conservação, saneamento básico, abastecimento, drenagem, segurança, saúde e educação. Então o litoral do Paraná precisa, sim, de estrutura, de infraestrutura, mas também que os direitos fundamentais da população sejam atendidos.

M38 Boa Noite Paraná – Curitiba - <https://globoplay.globo.com/v/8291407/>

Governo mantém projeto original da Faixa de Infraestrutura no litoral

Faixa deve ser construída para ligar a PR-407 a Pontal do Paraná.

(3'16" min) Exibição em 3 fev 2020

SANDRO DALPÍCOLO (ÂNCORA) - Representantes do governo do Estado, Ministério Público e ONGs se reuniram hoje para discutir o projeto da Faixa de Infraestrutura do litoral. O grupo de trabalho analisou o projeto durante oito meses. Agora o governo garantiu que vai manter o projeto original que prevê a construção da rodovia em uma área de Mata Atlântica. Quem tem mais informações pra gente é o repórter Wilson Kirsche. Kirsche, o que deve acontecer a partir de agora? Boa noite!

WILSON KIRSCHKE (REPÓRTER) – Oi Sandro, boa noite! Reuniões com esse grupo de trabalho terminaram. Hoje foi o último dia. Conversa daqui pra frente só com o Ministério Público. Ainda essa semana, representantes do Estado vão se reunir com promotores para tentar discutir detalhes desse traçado. O projeto da Faixa de Infraestrutura foi apresentado ainda no governo Beto Richa e prevê uma rodovia duplicada de 24 km ligando a PR-407 a Pontal do Paraná.

O custo estimado é de 369 milhões de reais, mas ambientalistas dizem que o projeto vai abrir uma imensa clareira num dos últimos trechos preservados de Mata Atlântica do país. Seriam derrubados 300 hectares de mata, o equivalente a 300 campos de

futebol. Por isso os ambientalistas propuseram um traçado alternativo, aproveitando a rodovia que já existe, transformando ela numa imensa beira-mar, com ciclovias e mirantes. A ONG Justiça e Preservação, que acompanhou todos os trabalhos, todas as discussões, criticou a decisão do governo do Estado. Vamos ouvir:

MARCIO NUNES (Sec. Desenvolvimento Sustentável e Turismo) – Não ouve uma decisão, ouve uma imposição. Não foi discutida uma alternativa. O governo não entrou propriamente na discussão dos traçados. O que houve foi o término de uma tentativa de conversa que infelizmente não rendeu frutos.

WILSON KIRSCHKE (REPÓRTER) – Olha, o governo do Estado disse que vai preservar a biodiversidade ali da região, que o projeto leva desenvolvimento para o litoral e também negou que vai usar dinheiro público para beneficiar a iniciativa privada, no caso, a instalação de um porto prevista para a região.

MARCIO NUNES (Sec. Desenvolvimento Sustentável e Turismo) – O governo está firme, tem segurança técnica, tem segurança jurídica. A população, não vou dizer 100%, mas a grande maioria da população aprova. E a segurança do governo... Porque sempre teve uma discussão muito grande se ali vai ter um porto ou não vai ter um porto. Que se for para essa região portuária fazer as obras de retroporto, nós vamos cobrar compensatórias, para que essas compensatórias possam ser utilizadas para melhorar a vida do entorno da população daquele lugar. E mostrar que nós vamos quebrar o paradigma. Nós vamos fazer o Paraná o Estado mais moderno e mais sustentável do Brasil.

WILSON KIRSCHKE (REPÓRTER) – Essa reunião entre representantes do Estado e Ministério Público ainda não foi agendada, mas essa é a expectativa, Sandro, é o governo se acertar com o Ministério Público, com os promotores, para evitar que esse traçado seja discutido na justiça.

SANDRO DALPÍCOLO (ÂNCORA) – Será que essa discussão acabou mesmo, né, Kirsche? Vamos continuar acompanhando.

M39 Bom Dia Paraná – Curitiba - <https://globoplay.globo.com/v/8358971/>

Ministério Público Estadual pede suspensão da licitação para nova estrada no litoral

Projeto é conhecido como faixa de infraestrutura.

(2'46" min) Exibição em 28 fev 2020

WILSON SOLER (ÂNCORA) - Na região leste, o Ministério Público Estadual pediu que a justiça suspenda a licitação para construção da Faixa de Infraestrutura do litoral. A obra, segundo os promotores, vai ser feita para beneficiar um porto privado.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – O Ministério Público Estadual pede a suspensão do edital de licitação da Faixa de Infraestrutura e do processo de licenciamento ambiental. Pede também que o IBAMA, a FUNAI e outros órgãos ambientais se manifestem e que comunidades tradicionais sejam consultadas. Nas alegações finais da ação civil pública, os promotores argumentam que o Estudo de Impacto Ambiental foi feito com dinheiro público, embora se trate de uma condição para instalação do Porto de Pontal, obra que atende a interesse privado.

Os promotores também afirmam que o Estado do Paraná aprovou uma lei que permite empréstimo de 1,6 bilhão de reais para realização de obras, entre elas, a construção da PR-407 até a Ponta do Poço, para atendimento a um porto privado. Portanto, além de um problema ambiental, há uma grave questão de dano ao erário com obras e os estudos da Faixa de Infraestrutura.

Pela licitação, a estrada pode custar até 270 milhões de reais. A obra vem sendo alvo de muitas críticas de ambientalistas e do Ministério Público Estadual. São 20 km de rodovia pra ligar a PR-407 a Pontal do Paraná. A estrada abre uma clareira em meio a um dos poucos trechos de Mata Atlântica preservados no país. A área desmatada, segundo o Ministério Público, pode chegar a 300 hectares.

Um grupo de trabalho formado por técnicos, ambientalistas, Ministério Público e representantes do governo, fez várias reuniões para discutir alternativas à proposta. Contrariando promotores e ambientalistas, depois de seis meses, no começo de fevereiro, ficou definido que a estrada vai ser construída e o projeto original mantido. Agora, o governo do Estado, o Departamento de Estradas e Rodagem e o Ministério Público Federal têm até abril para apresentarem suas alegações finais. Só então, a Justiça Federal vai decidir se acata ou não os pedidos dos promotores estaduais. SOLER (ÂNCORA) – A empresa que administra o porto de contêineres de Pontal enviou nota ressaltando apenas que não é parte do processo. Já o governo só vai se manifestar nas alegações finais.

M40 Boa Noite Paraná - Curitiba - <https://globoplay.globo.com/v/8707678/>

Secretário de Desenvolvimento dá declarações polêmicas sobre projeto de obra do Governo

O projeto é a Faixa de Infraestrutura no litoral, que já foi alvo de muitas críticas de ambientalistas.

(4'20" min) Exibição em 17 jul 2020

SANDRO DALPÍCOLO (ÂNCORA) – O Secretário de Desenvolvimento Sustentável e Turismo do Paraná, Márcio Nunes, deu essa semana declarações polêmicas sobre a Faixa de Infraestrutura. Esse projeto de obra no litoral do Estado vem sendo muito criticado por ambientalistas, que acreditam que além do impacto ambiental, o dinheiro público usado para a obra beneficiaria um porto privado.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – A declaração do secretário de Desenvolvimento Sustentável do Paraná, Márcio Nunes, foi dada num encontro pela internet, promovido pela Faep, a Federação de Agricultura. Ao falar sobre os portos do Paraná, citou a chamada Faixa de Infraestrutura, que o governo pretende construir para ligar a PR-407 a Pontal do Paraná, no litoral do Estado, e dar acesso a um porto privado, que vai ser instalado na cidade.

MÁRCIO NUNES (secretário Des. Sust. e Turismo) – E aí nós temos a situação também do porto de Pontal do Paraná. Foi licenciado pelo Ibama. O Ibama fez um condicionante que tem que existir uma estrada que faz uma ligação daquela estrada que liga 407, se não me engano, que liga a Pontal. Então tem uma transversal aí. E essa obra, que o pessoal resolveu colocar o nome de Faixa de Infraestrutura, essa obra que não está licenciada.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – A construção da Faixa é um projeto que começou no governo anterior e tem sido alvo de muitas críticas de ambientalistas e do Ministério Público. Prevê mais de 20 quilômetros de rodovia. As obras vão abrir uma clareira em meio a um dos poucos trechos preservados de Mata Atlântica do país. A estrada, de acordo com os ambientalistas, pode causar um desmatamento de 300 hectares. Os promotores afirmam ainda que o Estado vai usar dinheiro público para beneficiar o porto privado. A rodovia vai custar R\$ 270 milhões. O Ministério Público foi à Justiça para tentar impedir a obra. Alegou, entre outras coisas, que o Relatório de Impacto Ambiental estava inconsistente. O tribunal regional federal concedeu uma liminar que suspendeu a licença prévia da obra até que a questão fosse julgada na Justiça Federal.

O governo do Paraná e os Instituto Agro e Terra, o antigo IAP, recorreram e conseguiram derrubar a decisão. O Ministério Público entrou com um novo recurso no Superior Tribunal de Justiça, para tentar reaver a liminar, que suspendeu a licença prévia. O julgamento está marcado para o começo de agosto.

No relatório de informações entregue ao STJ, o Ministério Público afirma que a Faixa de Infraestrutura prevê o consumo de orçamento público na ordem de mais de R\$ 804 milhões e impacta, ao menos, 22 unidades de conservação e 2 terras indígenas. O Secretário Márcio Nunes, na mesma reunião online da Faep, falou sobre o

julgamento e disse que mesmo que o Estado perca o caso na Justiça, irá conceder um novo licenciamento para a estrada e deu até um prazo:

MÁRCIO NUNES – Se a causa for perdida em Brasília, nós vamos iniciar um novo processo de licenciamento e eu tenho certeza que dentro de 1 ano essa condição vai estar licenciada e aí começando o processo do jeito certo.

CAROLINA WOLF (REPÓRTER) – A declaração provocou reações dos ambientalistas.

CLÓVIS BORGES (Diretor Executivo da SPV) – Ele, como tutor do órgão de licenciamento, não está em condições de prometer licenciamentos pra ninguém, muito menos estimar data para aprovação do licenciamento. Então nos causa estranheza esse tipo de posicionamento porque cria um conflito de interesses muito sério, pois os órgãos ambientais têm que fazer licenciamentos isentos e dizer se esse licenciamento é possível ou não é possível.

SANDRO DALPÍCOLO (ÂNCORA) – Em nota, a secretaria do Desenvolvimento Sustentável e Turismo e do Instituto Agro e Terra, antigo IAP, declararam que vão acatar a decisão final do processo na Justiça. O governo do Estado informou que vai aguardar a manifestação da Justiça sobre a implantação da Faixa de Infraestrutura.

M41 Meio Dia Paraná – Curitiba - <https://globoplay.globo.com/v/8958116/>

PF investiga suposto esquema criminoso para obtenção da licença de Porto em Pontal

Operação da PF cumpriu mandados no Paraná, São Paulo e Santa Catarina.

(3'16" min) Exibição em 21 out 2020

WILSON SOLER (ÂNCORA) – Uma operação da Polícia Federal em Brasília apura um suposto esquema criminoso para liberação da licença ambiental de instalação do porto em Pontal do Paraná. A repórter Ana Zimmerman é quem nos traz informações ao vivo. Oi Ana, boa tarde!

ANA ZIMMERMAN (REPÓRTER) – Oi Soler, boa tarde a todos. A operação foi hoje. Policiais federais cumpriram mandados de busca e apreensão em três estados: em São Paulo, em Santa Catarina e aqui no Paraná. Aqui eles foram cumpridos em Curitiba e em Pontal do Paraná. O Supremo Tribunal Federal também determinou o bloqueio de bens dos investigados e a TV Globo apurou que um dos investigados, um dos alvos dessa operação, é o senador Fernando Collor de Mello. Ele teria recebido vantagens indevidas pra atuar junto ao Ibama para liberação da licença de instalação do porto de Pontal do Paraná. Segundo as investigações, quem pagou essas vantagens indevidas foi o empresário e atual candidato a prefeito da cidade de Pontal do Paraná, João Carlos Ribeiro. Essa propina teria sido paga entre 2014 e 2015.

O projeto do Porto Pontal Paraná existe há anos. O terreno escolhido tem 600 mil m2 e o cais teriam 1 quilômetro. O porto privado ficaria perto do porto de Paranaguá, o terceiro mais movimentado do país. O investimento previsto para o projeto em 2014 era de mais de R\$ 1 bilhão. A investigação do suposto esquema criminoso começou no Ministério Público Estadual, mas agora é competência da Justiça Federal. A instalação do Porto Pontal Paraná chegou a ser suspensa na Justiça. Hoje o porto já tem licença ativa de instalação concedida pelo Ibama. É esta licença que está sendo questionada nas investigações da operação de hoje. Outras duas ações populares questionam a licença. Em uma delas, a Justiça suspendeu a licença de operação portuária. Uma das condições para o porto operar é a melhoria da estrada que liga a PR-407 ao futuro porto. O projeto da Faixa de Infraestrutura é questionado por ambientalistas. O Ministério Público afirma que o investimento do governo seria em uma obra com fins privados e que derrubaria parte da Mata Atlântica em uma área preservada.

Nós entramos em contato com a prefeitura de Pontal do Paraná e eles nos disseram que as obras para a construção desse porto não saíram do papel. Entramos em contato também com a administração do Porto Pontal Paraná, e eles nos mandaram uma nota. Afirmam que atuam de forma regular e que estão colaborando com as investigações policiais deflagradas hoje, nesta quarta-feira e que assim que tiverem acesso à íntegra do processo, a empresa prestará os devidos esclarecimentos à Justiça e à sociedade.

WILSON SOLER (ÂNCORA) – Obrigado pelas informações, Ana. A gente tem ainda, sobre esse caso, a informação de que a TV Globo de Brasília ainda não recebeu retorno do senador Fernando Collor de Mello. Nós recebemos agora há pouco a confirmação do suposto envolvimento de João Carlos Ribeiro no esquema, entramos em contato também com a assessoria dele, mas até o momento não tivemos retorno.

M42 Boa Noite Paraná – Curitiba - <https://globoplay.globo.com/v/8959389/>

Operação da Polícia Federal mira liberação de licença para instalação de porto em Pontal

Segundo as investigações, o senador Fernando Collor de Mello teria recebido do dono da empresa que quer construir o porto propina para facilitar a liberação de uma licença do Ibama.

(3'45" min) Exibição em 21 out 2020

SANDRO DALPÍCOLO (ÂNCORA) – O dono da empresa que quer construir um porto em Pontal do Paraná, João Carlos Ribeiro, e o senador Fernando Collor de Mello, foram alvos de uma operação da polícia federal hoje. Segundo as investigações, o senador teria recebido propina para facilitar a obtenção da licença ambiental para instalação do porto em Pontal.

WILSON KIRCHE (REPÓRTER) – A polícia federal cumpriu 12 mandados de busca e apreensão em endereços ligados a diversos investigados, entre eles o senador e ex-presidente Fernando Collor de Mello. As investigações apontam suposta ingerência política de Collor para atender interesses do empresário João Carlos Ribeiro, na instalação do porto em Pontal do Paraná. João Carlos Ribeiro é o dono da empresa que quer construir o porto e candidato a prefeito de Pontal pelo PSC. Segundo a Polícia Federal, em 2015, em Brasília e em Maceió, o senador Fernando Collor de Mello solicitou e recebeu vantagem indevida de R\$ 1.100.000,00 do empresário João Carlos Ribeiro. O empresário pagou essa quantia em contrapartida a atuação parlamentar e influência política do senador junto ao Ibama, visando a obtenção da licença para instalação do porto em Pontal do Paraná. De acordo com a investigação, o dinheiro foi usado para pagamento de uma aeronave do senador avaliada em R\$ 3 milhões. O projeto do porto em Pontal prevê a construção de um cais de 1 quilômetro, capaz de receber três navios ao mesmo tempo. Pontal é vizinha de Paranaguá, que tem o terceiro maior porto do país. Numa entrevista em 2014, João Carlos Ribeiro falou sobre a falta de licença para a obra.

JOÃO CARLOS RIBEIRO (empresário – entrevista em 2014) – Está nos faltando a licença de instalação do Ibama.

WILSON KIRCHE (REPÓRTER) - A licença para instalação do Porto de Pontal Paraná foi assinada em maio de 2015 pelo então presidente do Ibama, Volney Zanardi Junior. Em depoimento à Justiça, Zanardi Junior confirmou a atuação de Fernando Collor em prol do empresário João Carlos Ribeiro para a emissão da licença.

A licença para instalação do porto chegou a ser suspensa, mas foi mantida pela Justiça. Existem outras duas ações populares questionando a obra. Numa delas, a Justiça suspendeu o processo de operação portuária, porque a estrada que dá acesso ao porto de Pontal não é adequada, não dá conta do movimento, principalmente nas altas temporadas.

SANDRO DALPÍCOLO (REPÓRTER) – Em uma rede social, Collor afirmou que foi surpreendido com a operação que chamou de “ato inusitado”, que não tem nada a temer e que está com a consciência tranquila. A empresa Porto Pontal Paraná afirmou em nota que atua de forma regular e que assim que tiver acesso à íntegra do processo, vai prestar os devidos esclarecimentos. João Carlos Ribeiro não quis se manifestar. Não conseguimos contato com o PSC.

Como a gente viu agora há pouco na reportagem, pra poder operar, o porto depende do novo acesso. Atualmente, a estrada é de pista simples. O projeto da nova estrada, chamada de Faixa de Infraestrutura, é questionado por ambientalistas. A obra do governo do Estado, que não é investigada na operação, é estimada em mais de R\$ 270 milhões. O Ministério Público do Paraná afirma que o investimento seria feito em uma obra com fins privados e que derrubaria parte da Mata Atlântica, atingindo 22 unidades de conservação além de terras indígenas. A obra está parada por decisão da Justiça.

M43 Bom Dia Paraná - <https://globoplay.globo.com/v/8960983/>

PF investiga licença de porto em Pontal do Paraná

Segundo a Polícia Federal, houve pagamento de propina para facilitar a obtenção da licença ambiental.

(3'22'') Exibição em 22 out 2020

PARRACHO (ÂNCORA) - O dono da empresa que quer construir um porto em Pontal do Paraná, João Carlos Ribeiro, e o senador Fernando Collor de Melo, foram alvos de uma operação da Polícia Federal. Segundo as investigações, o senador teria recebido propina para facilitar a obtenção de licença ambiental pra instalação do porto em Pontal do Paraná.

WILSON KIRCHE (REPÓRTER) - A polícia federal cumpriu 12 mandados de busca e apreensão em endereços ligados a diversos investigados, entre eles o senador e ex-presidente Fernando Collor de Melo. As investigações apontam suposta ingerência política de Collor para atender interesses do empresário João Carlos Ribeiro, na instalação do porto em Pontal do Paraná. João Carlos Ribeiro é o dono da empresa que quer construir o porto e candidato a prefeito de Pontal pelo PSC. Segundo a Polícia Federal, em 2015, em Brasília e em Maceió, o senador Fernando Collor de Melo solicitou e recebeu vantagem indevida de R\$ 1.100.000,00 do empresário João Carlos Ribeiro. O empresário pagou essa quantia em contrapartida a atuação parlamentar e influência política do senador junto ao Ibama, visando a obtenção da licença para instalação do porto em Pontal do Paraná. De acordo com a investigação, o dinheiro foi usado para pagamento de uma aeronave do senador avaliada em R\$ 3 milhões. O projeto do porto em Pontal prevê a construção de um cais de 1 quilômetro, capaz de receber três navios ao mesmo tempo. Pontal é vizinha de Paranaguá, que tem o terceiro maior porto do país. Numa entrevista em 2014, João Carlos Ribeiro falou sobre a falta de licença para a obra.

JOÃO CARLOS RIBEIRO (empresário – entrevista em 2014) – Está nos faltando a licença de instalação do Ibama.

WILSON KIRCHE (REPÓRTER) - A licença para instalação do Porto de Pontal Paraná foi assinada em maio de 2015 pelo então presidente do Ibama, Volney Zanardi Junior. Em depoimento à Justiça, Zanardi Junior confirmou a atuação de Fernando Collor em prol do empresário João Carlos Ribeiro para a emissão da licença.

A licença para instalação do porto chegou a ser suspensa, mas foi mantida pela Justiça. Existem outras duas ações populares questionando a obra. Numa delas, a Justiça suspendeu o processo de operação portuária, porque a estrada que dá

acesso ao porto de Pontal não é adequada, não dá conta do movimento, principalmente nas altas temporadas.

PARRACHO (ÂNCORA) – Em uma rede social, Collor afirmou que foi surpreendido com a operação que chamou de “ato inusitado”, que não tem nada a temer e que está com a consciência tranquila. A empresa Porto Pontal Paraná afirmou por nota que atua de forma regular e que assim que tiver acesso à íntegra do processo, vai prestar os devidos esclarecimentos. João Carlos Ribeiro não quis se manifestar. O PSC informou em nota que não compactua com qualquer tipo de ilegalidade e aguarda maiores esclarecimentos sobre os fatos.

M44 Meio Dia Paraná – Curitiba - <https://globoplay.globo.com/v/8961255/>

Propina para licença do Porto Pontal Paraná pode ter passado de R\$ 5 milhões

Segundo a polícia, valor foi pago para o senador Fernando Collor para que ele ajudasse na obtenção de licença para construção do porto.

(6'30" min) Exibição em 22 out 2020

WILSON SOLER (ÂNCORA) – Uma operação da Polícia Federal de Brasília cumpriu mandados de busca e apreensão aqui no Paraná, em endereços ligados ao empresário João Carlos Ribeiro. As investigações apontam pagamento de vantagens indevidas para obtenção de uma licença ambiental para construção de um porto em Pontal do Paraná. Hoje a equipe da repórter Ana Zimmerman foi até o litoral em busca de mais detalhes e fala conosco agora ao vivo. Oi Ana, boa tarde! O que vocês descobriram aí em Pontal?

ANA ZIMMERMAN (REPÓRTER) – Oi Soler, uma boa tarde a todos. Nós estamos aqui em Pontal do Sul, que é um dos balneários de Pontal do Paraná. Aliás, o Roberson falava sobre o clima aqui no litoral. Está bem agradável, está um sol, céu azul, um vento gostoso. Está ótimo por aqui. É nesse balneário, que a gente está numa rua central aqui de acesso. Não dá pra ver a praia, mas é aqui nesse balneário que fica o terreno onde se pretende construir esse Porto Pontal Paraná. Esse projeto é antigo, já tem vários anos e não saiu do papel. Pra quem não conhece aqui o litoral do Estado, uma leve explicação geográfica. Existe a baía de Paranaguá e Antonina e já existe o porto de Antonina bem no fundo da baía. No meio da baía fica o porto de Paranaguá, que é o terceiro maior porto do país em movimentação, e essa área aqui é na saída da baía, mais perto do alto mar. Esse terreno fica especificamente de frente pra Ilha do Mel. Então nós estivemos nessa área, nesse terreno hoje, onde fica, onde deve ser construído esse porto, onde se pretende construir esse porto, e estivemos também num escritório do grupo ligado ao empresário João Carlos Ribeiro. Também procuramos na casa dele e não conseguimos falar com ele por aqui. Veja a reportagem:

Chegamos hoje pela manhã em Pontal do Paraná, em busca do empresário João Carlos Ribeiro, investigado em uma operação da Polícia Federal que também envolve o senador Fernando Collor. Na casa dele, não conseguimos nem descobrir se João está na cidade. As investigações da polícia federal apuraram que em 2015, por João Carlos Ribeiro ser presidente da empresa Porto Pontal, ele tinha como um dos principais objetivos a instalação de um novo complexo portuário em Pontal do Paraná, e que para este projeto se tornar realidade, era necessária autorização do Ibama. Em 2014, em entrevista a RPC, João Carlos Ribeiro falou sobre a falta de licença para a obra.

JOÃO CARLOS RIBEIRO (diretor do Porto Pontal) – Está nos faltando a licença de instalação do Ibama.

ANA ZIMMERMAN (REPÓRTER) – No ano seguinte, em 2015, a licença foi concedida e assinada por Volney Zanardi Júnior, então presidente do Ibama. Mais tarde, em depoimento, Volney confirmou que Fernando Collor atuou em prol de João

Carlos Ribeiro para a emissão da licença de instalação. A polícia apurou que para conseguir tal licença, Fernando Collor de Mello recebeu vantagem indevida de João Carlos Ribeiro, de pelo menos R\$ 1.100.000,00, valor pago três dias depois da emissão da licença. Mas a propina pode ter sido ainda maior. Uma das hipóteses da polícia é de que um funcionário de João Carlos Ribeiro, conhecido como o homem da mala do empresário, teria feito pagamentos que passaram de R\$ 5 milhões ao senador Fernando Collor. Segundo a polícia, foram encontrados dados bancários que demonstram a existência de saques em espécie de valores vultuosos nas contas correntes do empresário João Carlos Ribeiro, justamente no período em que ocorreram as tratativas com Fernando Collor. A investigação aponta que foram, pelo menos, 25 saques por meio do desconto de cheques na conta do empresário, cujo valor alcança R\$ 5.247.260,00. O dinheiro, segundo a polícia, pode ter sido usado para quitar a compra de um avião particular e de carros de luxo do senador. Os três carros – uma Ferrari, um Rolls Royce e uma Lamborghini – já tinham sido apreendidos em outra operação envolvendo Fernando Collor. O valor total do avião particular, segundo a investigação, é de R\$ 3 milhões.

É neste terreno, de mais 600 mil m² que deveria ser construído o porto. A licença para instalação do porto chegou a ser suspensa, mas depois foi mantida pela Justiça e está válida. Há outras duas ações populares questionando judicialmente o empreendimento. Numa delas, a Justiça suspendeu a licença para operação do porto. Uma das condições para o porto é ter um acesso melhor. A rodovia que dá acesso ao porto de Pontal não é adequada, já que não dá conta do movimento, principalmente em altas temporadas. Para isso foi criado o projeto da chamada Faixa de Infraestrutura, que é questionado por ambientalistas. O Ministério Público afirma que o investimento do governo estadual seria feito em uma obra com fins privados e que derrubaria parte da Mata Atlântica em uma área preservada. As obras da Faixa ainda não saíram do papel, nem as do porto de Pontal do Paraná. Estivemos na área hoje de manhã, local em que a Polícia Federal esteve ontem na operação. O local está fechado e não tivemos acesso.

Nós tivemos agora há pouco a informação de que João Carlos Ribeiro está em Curitiba. Nós procuramos por ele, queremos gravar uma entrevista, mas ele não quis falar. A assessoria de imprensa mandou uma nota. Disse “João Carlos Ribeiro está tratando as denúncias recebidas ontem junto aos advogados e assim que tivermos um posicionamento, entraremos em contato para esclarecer os fatos”. Esse é o retorno, portanto, que temos até agora, Soler.

WILSON SOLER (ÂNCORA) – Tá certo, obrigada, Ana, pelas informações. A nossa equipe aí apurando mais detalhes sobre essa operação que tem a sede em Brasília, mas reflexo direto aqui no Paraná. Obrigado, Ana.

Nós também procuramos a assessoria de imprensa do Ibama; o então presidente do órgão, Volney Zanardi Júnior; o porto Pontal do Paraná; e o senador Fernando Collor, mas até agora não tivemos retorno. Ontem, em uma rede social, Collor afirmou que foi surpreendido com a operação que chamou de “ato inusitado”, que não tem nada a temer e que está com a consciência tranquila. Também ontem, a empresa Porto Pontal Paraná afirmou por nota que atua de forma regular e que assim que tiver acesso à íntegra do processo, vai prestar os devidos esclarecimentos.

M45 Meio Dia Paraná – Curitiba - <https://globoplay.globo.com/v/8970306/>

Governador diz que Faixa de Infraestrutura não depende da construção de porto

O Porto Pontal Paraná foi alvo de uma operação da Polícia Federal de Brasília.

(1'37'') Exibição em 26 out 2020

WILSON SOLER (ÂNCORA) – Hoje pela manhã, durante o lançamento das escolas

cívico-militares, o governador Ratinho Júnior comentou sobre a Faixa de Infraestrutura no litoral. A construção da nova estrada é uma das condições para que o projeto do Porto Pontal Paraná [trecho incompreensível?] saia do papel, afinal. A Faixa de Infraestrutura é questionada por ambientalistas e o processo está suspenso por decisão judicial. Na semana passada, o Porto Pontal Paraná foi alvo de uma operação da polícia federal de Brasília, que investiga suposto pagamento indevido para obtenção de licença ambiental.

RATINHO JÚNIOR – Sobre a questão do litoral, esse é problema do Ibama com o governo federal, com as licenças que foram liberadas no passado, não fazem parte nem desse governo, tanto estadual quanto federal, e a estrada – vou deixar bem claro aquilo que eu sempre falei – a estrada é pra atender a cidade, se vai ter porto, se não vai ter porto, pra nós não interessa. Claro que seria bom ter algum tipo de infraestrutura para o litoral, pra gerar emprego. Agora, nós queremos atender o litoral, que faz parte do projeto de desenvolvimento do litoral, que vem a orla de Matinhos, que vem a ponte de Guaratuba, que nós estamos tentando fazer o projeto, vencendo algumas etapas burocráticas, que tem a JK em Matinhos, que nós já começamos a duplicação, nós temos o projeto que nós queremos também com o recurso já reservado para fazer Paranaguá até Praia de Leste, então é um complemento de uma série de ações que o governo do Estado quer fazer para melhorar o litoral do Paraná.

WILSON SOLER (ÂNCORA) – Um assunto importantíssimo que inclusive envolve dinheiro público, envolve questões ambientais e é claro que nós vamos acompanhando tudo aqui na RPC.