




# O sal do porto: conflitos ambientais no Porto do Açú, Rio de Janeiro, Brasil

Rodrigo Machado Vilani <sup>I</sup>  
José Luis Vianna da Cruz <sup>II</sup>  
Marcos A. Pedlowski <sup>III</sup>

<sup>I</sup>  Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO), Rio de Janeiro, RJ, Brasil.

<sup>II</sup>  Universidade Federal Fluminense (UFF), Campos dos Goytacazes, RJ, Brasil.

<sup>III</sup>  Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro (UENF), Campos dos Goytacazes, Rio de Janeiro, Brasil.

**Resumo:** O presente artigo tem por objetivo analisar a dinâmica que marcou a convivência entre diferentes atores no conflito ambiental causado pela salinização de águas superficiais e subterrâneas durante a implantação do Porto do Açú, no município de São João da Barra, que fica localizado na região Norte Fluminense. O trabalho procura demonstrar os vínculos entre este conflito em particular e o perfil dos grandes projetos estabelecidos para ampliar a inserção do Brasil na economia mundial enquanto exportador de produtos primários e semi beneficiados. Do ponto de vista metodológico, o trabalho recorreu a uma metodologia qualitativa baseada em levantamento bibliográfico e documental relativo aos impactos e conflitos ambientais causados pela implantação do Porto do Açú. Os resultados da pesquisa demonstram a importância de que haja um processo decisório transparente, participativo e pautado pela sustentabilidade das ações estatais no planejamento e na implantação de Grandes Projetos de Investimento.

**Palavras-chave:** Grandes Empreendimentos; Impactos ambientais; Conflitos ambientais; Porto do Açú.

São Paulo. Vol. 24, 2021

*Artigo Original*

DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/1809-4422asoc20200190r1vu2021L5AO>

## Introdução

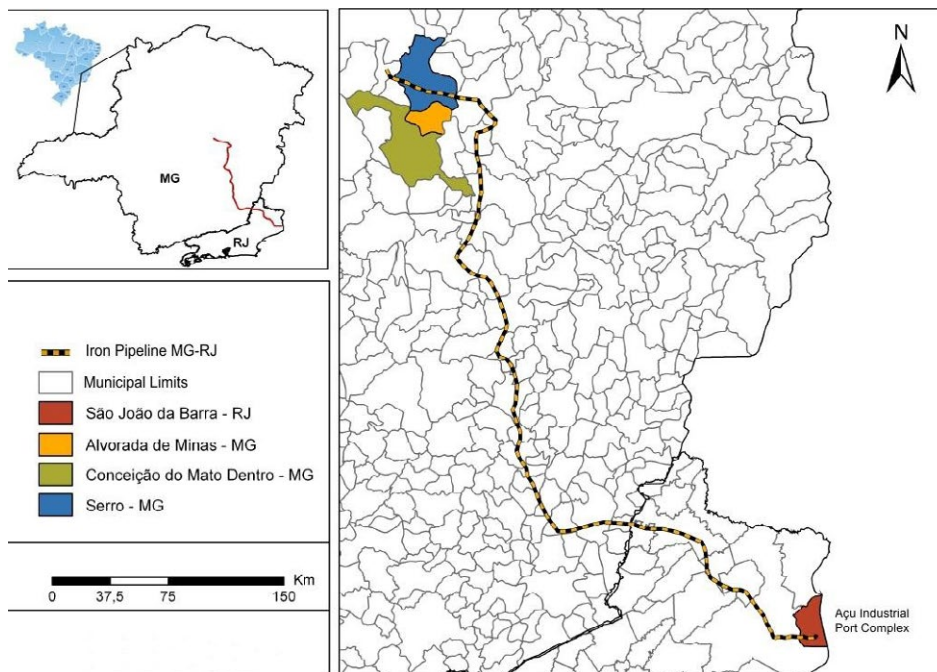
Grandes Projetos de Investimentos (GPIs) estão relacionados ao crescimento econômico, ainda que, invariavelmente, sejam associados à ocorrência de impactos e conflitos sociais e ambientais significativos, principalmente os relacionados à geração de energia, extração mineral, ao agronegócio, a grandes unidades industriais e à infraestrutura logística de transporte e circulação de mercadorias. Os conflitos são causados pelo seu porte, área ocupada, volume de infraestrutura e recursos, de toda sorte, que demanda para sua implementação e operação (VAINER, 2007).

Em razão de sua natureza degradadora, os GPIs são regulamentados pela Resolução 001/1986 do Conselho Nacional de Meio Ambiente (CONAMA) que tornou obrigatório o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e seu respectivo Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) para portos, aeroportos, extração de minério e combustíveis fósseis, dentre outros.

Apesar das exigências do licenciamento ambiental no Brasil, a implantação de GPIs têm se caracterizado pela supremacia de práticas que invariavelmente ignoram as responsabilidades sociais e ambientais associadas à sua implantação e ao seu funcionamento. Entre os exemplos recentes dessa supremacia pode se destacar a retomada da construção de grandes barragens hidrelétricas e portuárias. A fragilidade das instituições do Estado e de órgãos de fiscalização ambiental foi evidenciada, de forma extrema, no caso do rompimento de barragens de rejeitos em Minas Gerais (MACHADO; VILANI, 2016; 2015; LACAZ et al., 2017).

O quadro da complexidade que envolve a análise dos impactos ambientais sob o atual padrão de desenvolvimento brasileiro, se expressa na integração subordinada e passiva na economia globalizada, pela via da exportação de *commodities* (FILGUEIRAS, 2006). Esse padrão exige grandes investimentos em infraestrutura de produção de energia e de circulação de mercadorias (p. ex. rodoviária, ferroviária, aeroviária e portuária) e essa é a razão pela qual o presente artigo examina a implantação do Complexo Logístico Industrial Portuário do Açú, aqui denominado Porto do Açú, no município de São João da Barra, localizado no Norte do Estado do Rio de Janeiro (Figura 1).

Figura 1 - Localização do Porto do Açú



Fonte: SESMA/LEEA/UENF adaptado de AGB (2011)

A questão portuária retomou a agenda política brasileira a partir do início da década de 2000, quando ocorreu um forte boom no comércio de *commodities*, estando o sistema portuário brasileiro aquém das demandas existentes (TOVAR; FERREIRA, 2006). Como consequência, uma série de metas foram consolidadas no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) para superar os gargalos logísticos que impediam o crescimento nacional.

Uma das premissas que justificaram a inclusão dos projetos de ampliação e expansão da malha portuária brasileira foi a constatação de que os portos brasileiros se encontravam além da sua capacidade operacional, com altos custos de operação e baixa capacidade de armazenagem. Associado a essa condição, ainda havia o fato de que as malhas rodoviária e ferroviária seriam insuficientes para permitir o escoamento eficiente da produção de *commodities* agrícolas e minerais (BARBOZA, 2014).

Desta forma, uma movimentação foi realizada com o objetivo de recuperar a capacidade de investimento no setor de transporte com o objetivo de remover os gargalos logísticos nacionais (CAMPOS NETO et al., 2009). Este é o contexto político e econômico no qual está inserida a construção do Porto do Açú (PEDLOWSKI, 2013;

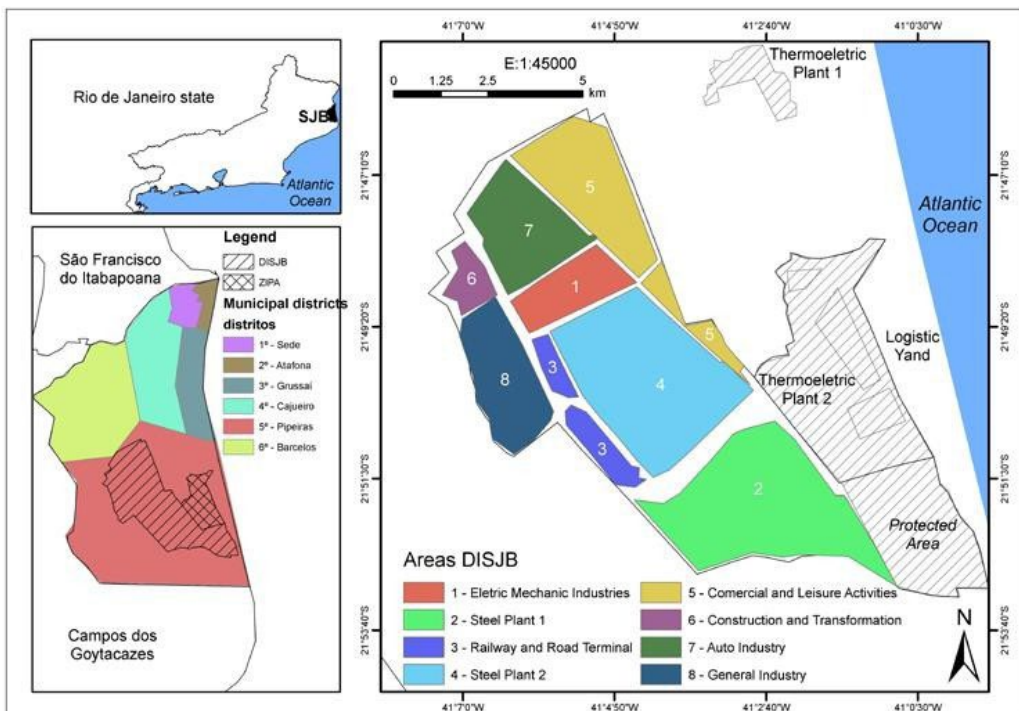
COUTINHO et al., 2009). De acordo com Cruz e Silva (2010) os GPIs são empreendimentos de grande porte capazes de gerar crescimento e “progresso” às regiões em que são instalados e, por essa razão, o Porto do Açú é definido como GPI (PIQUET;

CRUZ; VILANI, 2013).

Em sua atual conformação, o Porto do Açu possui terminais para carregamento de minério; terminal para combustível, petróleo e gás e apoio *off shore*; terminal multi-cargas, para carregamento de contêineres; constrói duas usinas termelétricas e anuncia uma refinaria. A área total do empreendimento abarca cerca de 40% da área total do município de São João da Barra, compreendendo: a zona industrial do porto; a retroárea; áreas de conservação ambiental; e a Vila da Terra, onde alguns dos pequenos produtores expulsos da terra, por força do processo de desapropriação, pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro para supostamente criar o Distrito Industrial de São João da Barra (DISJB), foram realocados à guisa de compensação (ASSAD, 2019; PORTO DO AÇU, 2020).

A área reservada para o DISJB completou 10 anos e se encontra basicamente improdutiva desde a realização do processo de desapropriação promovido pelo governo fluminense (Figura 2). De fato, a área rende cerca de R\$ 150 milhões anualmente para a Prumo Logística Global, atual controladora do Porto do Açu, em decorrência dos aluguéis cobrados de empresas que se instalam no DISJB, a título de reserva para futuros investimentos. O Porto do Açu opera desde o início de suas operações em 2014, principalmente, com exportação de minério de ferro e com diversas atividades relacionadas a petróleo e gás (PRUMO, 2020; COSTA, 2018).

Figura 2 - Área do Porto do Açu



Fonte: SESMA/LEEA/UENF adaptado de AGB (2011).

O Porto do Açú expressa parte do processo de aquisição de grandes extensões de terra, em curso, particularmente em países periféricos do Sul, denominado *land grabbing* (apropriação de terras), que está relacionado a uma nova dinâmica imperialista e promove, entre suas consequências, a exclusão, pelo deslocamento, muitas vezes forçado e violento, de populações tradicionais, com a presença direta ou indireta do Estado (BORRAS JR. et al, 2012; PEDLOWSKI, 2013). Este processo é uma das faces de um novo ciclo de desenvolvimento (SAMPAIO JR., 2012), particularmente por promover, na prática, “desindustrialização [...]”; reprimarização das exportações; maior dependência tecnológica; maior desnacionalização; perda de competitividade internacional [...]”; maior concentração de capital; e crescente dominação financeira [...]” (GONÇALVES, 2012, p. 638).

Nesse artigo, optou-se pela análise dos conflitos ambientais causados pela implantação e operação do Porto do Açú. A proposta parte, para tanto, da formulação oficial de que, sendo parte integrante de um esforço federal para aumento da eficiência portuária nacional e tendo obtido as respectivas licenças ambientais exigíveis, o Porto do Açú configura-se, do ponto de vista empresarial e das justificativas de política de governo, como um GPI não apenas necessário, mas também viável ambientalmente. Releva-se, assim, o papel do Estado como o de subscritor de licenças ambientais e indutor de exclusão socioespacial, característico do paradigma neodesenvolvimentista (PEDLOWSKI, 2013).

O presente artigo visa analisar a dinâmica dos atores no conflito ambiental relativo à salinização de águas superficiais e subterrâneas decorrente da implantação do Porto do Açú, no município de São João da Barra, na mesorregião Norte Fluminense. Essa reflexão se volta para compreender o papel dos diferentes atores na nova inserção internacional do Brasil na economia global, e se as normas e leis assentadas sobre o modelo desenvolvimento sustentável estabelecido na Constituição Federal (CRUZ, 2016) foram observadas. Para tanto, é adotada a visão de Alier (1998, p. 281) sobre a equivalência entre lutas sociais e ecológicas “porquanto seus objetivos consistem em obter as necessidades ecológicas para a vida: energia (incluindo as calorias da comida), água, espaço para abrigar-se”.

Os atores considerados neste trabalho foram alocados em três grupos: i. Poder Público; ii. Iniciativa Privada; iii. População. Dois grupos foram determinados por figurarem na Ação Civil Pública nº 0000133-13.2013.4.02.5103 impetrada, em 2013, pelo Ministério Público Federal (MPF) no Tribunal Regional Federal da 2ª. Região (TRF), em Campos dos Goytacazes. Desta forma, o primeiro é constituído por MPF, TRF, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro (UENF) e Instituto Estadual do Ambiente (INEA) figurando no polo do Estado. Pelo lado da iniciativa privada, a Prumo Logística Global S.A., aqui denominada Prumo. O terceiro grupo compreende os agricultores que foram atingidos pelo processo de salinização de águas superficiais e subterrâneas no 5º Distrito de São João da Barra.

Uma articulação teórica entre Alier (1990; 1998; 2011) e Acselrad (1999; 2004) foi adotada para analisar os conflitos relacionados aos impactos ambientais do Porto do Açú. A revisão de literatura adotou as premissas de Galvan (2006): a) selecionar os artigos a partir de uma visão geral dos textos; b) agrupar os artigos em categorias; c) organizar

o processo de leitura dos artigos; d) formatar as anotações dos artigos; e) identificar definições e palavras-chave; f) procurar metodologias adequadas ao estudoproposto; g) distinguir afirmação de evidência; h) identificar lacunas; i) identificar aproximação entre diferentes artigos e sua relação com o estudo proposto.

A pesquisa bibliográfica foi realizada na base de Periódicos da CAPES. O termode busca composto ‘porto’ + ‘açú’ para qualquer campo resultou em 570 artigosrevisados por pares para o período 2010 a 2020. A busca foi refinada para o campo ‘no assunto’, mantidos os demais parâmetros, o que resultou em 11 artigos. No Google Scholar foram 820 resultados para a busca geral e 262 a partir de 2016. A relação coma temática ‘conflito ambiental’ foi o critério de seleção adotado.

Cunha (2006) destaca que conflitos ambientais relacionados a atividades portuárias envolvem uma ampla gama de atores, entre diferentes agências governamentais, governos locais e a população atingida em seus modos de uso dos recursos ambientais. Assim, o conflito foi discutido a partir da aplicação do arcabouçojurídico nacional, especialmente as normas e princípios constitucionais e de Direito Ambiental.

Documentos e matérias jornalísticas foram levantados por pesquisa com a ferrament Google e no sítio eletrônico da empresa gestora do Porto do Açú. O materialencontrado foi avaliado e selecionado segundo os quatro critérios indicados por May (2004, p. 219-220): autenticidade; credibilidade; representatividade; significado. Apesar das dificuldades teóricas para a caracterização dos conflitos ambientais, o fio condutor para a análise do papel do Estado na interface entre o simbólico, marcado pelo ambiente como bem de uso comum de todos, e a natureza, privatizada para a produção de bens e serviços, baseia-se na proposta de Acserald (2004).

### **O empreendimento e seus impactos ambientais**

A implantação do Porto do Açú foi antecedida por grandes expectativas na geração de emprego e renda em uma região marcada por um descompasso entre o quadro empresarial regional e o nacional, herdeira de uma monocultura agrícola, da cana de açúcar. No caso do complexo extrativista regional de petróleo e gás, Piquet e Oliveira (2005) alertam para a modesta participação das empresas regionais na cadeia petrolífera, apesar de passados quarenta anos do início da exploração do petróleo na Bacia de Campos (PIQUET; OLIVEIRA, 2005; CRUZ, 2016).

Crespo et al (2010, p. 116) destacam o início da década de 1980 como marco de êxodo da força de trabalho em direção ao Norte Fluminense; um processo causado pelas expectativas em torno do setor petrolífero. Crespo et al. (2010), advertiram para “um novo surto de migração, crescimento populacional e expansão urbana” na região em razão do Porto do Açú, ressaltando preventivamente que:

O poder público, no seu papel de gestor principal do território, é novamente convocado a intervir, elaborando um planejamento urbano-ambiental que seja responsável e adequado às grandes demandas que se materializarão. Uma estratégia de ordenamento territorial coerente dever ser capaz de: i) definir áreas possíveis de ocupação, resguardar áreas

de várzea e demais riscos geomorfológicos; ii) reestruturar o sistema de macrodrenagem, tornando-o compatível com as novas demandas; iii) promover ordenamento democrático do território, minimizando a possibilidade de segregação socioespacial (CRESPO et al., 2010, p. 124).

Caberia, portanto, ao poder público estadual e municipal a adoção de estratégias relacionadas às demandas decorrentes do aumento populacional. A expectativa é de que, a partir da segunda metade da primeira década de 2000 até 2020, haja um acréscimo de 400.000 habitantes nos municípios de Campos dos Goytacazes e São João da Barra (RANGEL e QUINTO Jr. 2012), que, somados, tinham 434.671 habitantes em 2000 (IBGE, 2000). A alternativa indicada na Avaliação Ambiental Estratégica (AAE) do empreendimento (ARCADIS, 2009, p. 51) para o “processo de transformação regional de curto, médio e longo prazo” seria a “interação permanente entre órgãos públicos de diferentes esferas de governo, a fim de que ações estratégicas possam ser formuladas em tempo oportuno e com consequências futuras eficientes e eficazes”.

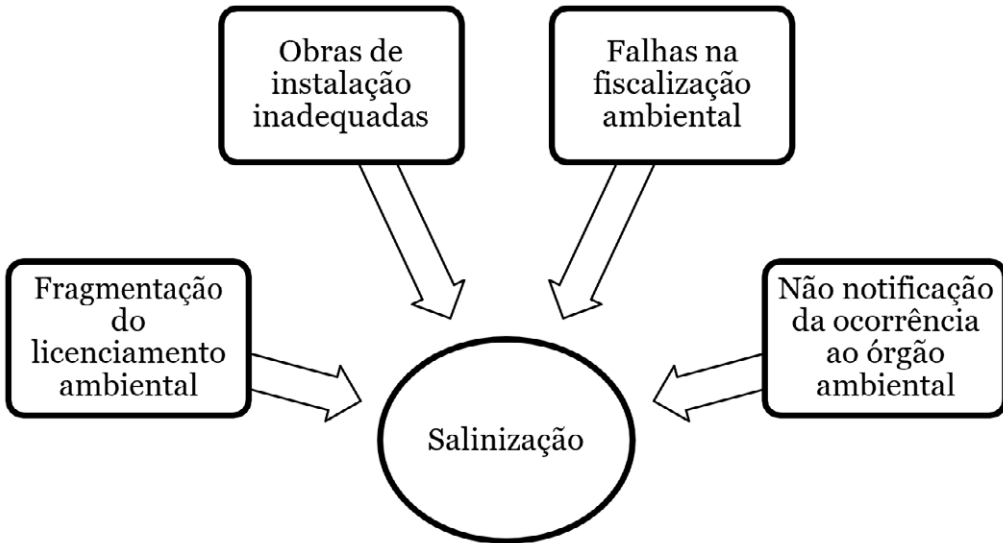
Apesar do aumento populacional não ter ocorrido, São João da Barra terá que gerir esse crescimento populacional de forma simultânea à necessidade de superar seus problemas de infraestrutura e de baixa escolaridade da sua população (COUTINHO et al., 2009) em meio a um novo processo regional de urbanização desordenada. As pressões demográficas decorrentes do Porto do Açú se somam àquelas originadas do fato de São João da Barra ser um dos municípios contemplados de forma privilegiada pelas transferências das rendas petrolíferas.

Uma série de estudos revela a ausência de políticas públicas e de ações do Porto do Açú que vão ao encontro dessas demandas, bem como com respeito aos impactos socioambientais (PEREIRA, 2018; ASSAD, 2019; COSTA, 2018). O conflito mais evidente desse processo foi a salinização da água doce utilizada por agricultores em São João da Barra, causada pelo uso das areias dragadas na área oceânica para a construção do aterro hidráulico do Porto do Açú (ALVES, 2012; BORLINA FILHO, 2013). A possibilidade de salinização de águas costeiras, que já havia sido prevista no Estudo de Impacto Ambiental (EIA) realizado pela empresa de consultoria Ecologus para obtenção da licença ambiental do DISJB (ECOLOGUS, 2011), foi confirmada pela Associação dos Geógrafos Brasileiros (2011).

O projeto previa um aterro hidráulico com escoamento das areias de volta para o mar e o impedimento da salinização dos corpos hídricos. No entanto, a partir das queixas e solicitações dos agricultores do 5º Distrito do município, pesquisas realizadas encontraram fortes indícios de salinização a partir da efetiva contaminação das águas de irrigação, principalmente, pelas areias de dragagem (LATINI, 2016; PAES et al, 2018).

Foram identificados quatro elementos centrais que concorreram para a ocorrência da salinização, dano ambiental do qual decorre o conflito ambiental em análise (Figura 3).

Figura 3 - Elementos estruturantes do conflito ambiental



Fonte: os autores.

A figura 3 indica as ações e omissões do Estado como elementos centrais para a ocorrência do conflito ambiental. Desde o início da salinização eclodiu um forte movimento de resistência dos agricultores em razão da ruptura causada aos seus meios de reprodução social.

Os agricultores atingidos representam um movimento de resistência que vai ao encontro da análise de Alier (2011) acerca do ecologismo dos pobres. Essa perspectiva orbita em torno da perda de qualidade da água para os agricultores do Açú, dada no contexto de um jogo de poder por espaço e recursos naturais (ACSELRAD, 1999), no qual a disputa pela recuperação dos processos ecológicos necessários à subsistência das práticas historicamente realizadas por esse grupo se dá contra os interesses das empresas que implantaram o Porto do Açú, sob o incentivo e a permissão do Estado.

A partir das categorias de conflitos definidas por Alier (2011) e Acsehrad (1999, 2004) o presente conflito ambiental é caracterizado como a disputa pela reparação dos danos ambientais e materiais causados pela implantação do Porto do Açú. Esse conflito ambiental envolve o Poder Público, o grupo de empresas que levaram a cabo este processo, e as famílias e os agricultores residentes, que sofreram uma interrupção dos seus modos de uso e apropriação dos recursos e serviços ambientais (Quadro 1).



**Quadro 1 - Conflito ambiental decorrente da salinização do Canal de Quitungute e áreas adjacentes ao aterro hidráulico do Porto do Açú**

Atores	Origem do conflito	Impactos ambientais	Conflito ambiental
<b>Poder público</b>	Impossibilidade de uso temporário das águas do Canal de Quitungute e os efeitos persistentes em águas superficiais e subsuperficiais devido à salinização, no 5º Distrito de São João da Barra/RJ, causada pelas obras de dragagem e pela instalação do aterro hidráulico. Este processo, que teve um componente agudo no momento da construção do aterro hidráulico, passou à condição crônica com a elevação da condutividade média das águas utilizadas pelos agricultores.	Danos sobre a fauna e a flora; Redução drástica da produtividade agrícola dos solos; Restrição no acesso à água. Salinização do sistema lagunar existente em áreas adjacentes aos aterros hidráulicos do Porto do Açú	Descontinuidade dos modos de apropriação, uso e significação dos recursos e serviços ambientais praticados pelas famílias agricultores de São João da Barra. Dificuldade para a manutenção das atividades de pesca artesanal tradicionais.
Instituto Estadual do Ambiente			
Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis			
Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro			
Ministério Público Federal Tribunal Regional Federal da 2ª Região			
<b>Iniciativa privada</b>			
<b>Prumo</b>			
<b>População</b>			
Famílias e agricultores de S. J. da Barra			

Fonte: os autores a partir de: Acsegrad (1999; 2004), Alier (1990; 1998; 2011), Latini (2016), Tribunal Regional Federal [TRF] (2013) e Zappes et al. (2018).

O fluxo do conflito ambiental tem início (origem do conflito) com a experiência prática da população local com o processo de salinização das águas. O impacto foi confirmado por meio de pesquisas realizadas pela Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro (UENF - LATINI, 2016). O Ministério Público Federal de Campos dos Goytacazes impetrou ação contra o grupo responsável pela implantação do Porto do Açú, com base na presença de indícios de que “a salinização em áreas do solo, de águas doces em canais e lagoas e de água tratada para o consumo humano” está relacionada às obras do porto (TRF, 2013).

O Porto do Açú é um empreendimento de “forte viés privatista e [teve] uma ausência quase completa do poder público e seu papel regulador” (RIBEIRO, 2010, p. 63). A prevalência desse forte costume privado é caracterizada pela falta de informação em meio à ocorrência de impactos, como a salinização, além do potencial comprometimento de outros serviços ambientais. Um bom exemplo de falta de acesso aos serviços ambientais anteriormente utilizados pela população local é o isolamento de uma grande

área marítima ao redor do porto para proteger as operações em áreas de pesca altamente produtivas utilizadas por pescadores locais que, assim, deixaram de obter suas fontes de receita (ZAPPES et al, 2018).

Entre essas consequências, de acordo com os resultados do inquérito civil, “o aumento da salinidade no solo e em águas doces implica destruição de vegetação nativa e de restinga, inutilização do solo para plantio, além de tornar mananciais de água impróprios para o consumo humano e animal” (PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, 2013).

No Brasil, a responsabilidade objetiva por dano ambiental, consagrada com a Política Nacional de Meio Ambiente, de 1981, com o amparo constitucional, impõe ao poluidor, independentemente da existência de culpa, o dever de indenizar ou reparar os danos causados ao meio ambiente e a terceiros, afetados por sua atividade (Lei n. 6.938/1981). O Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) é o instrumento legal (título executivo extrajudicial pelo art. 5º, § 6º, da Lei n. 7.347/1985) utilizado de forma recorrente quando há mediação do MP em meio às ações de reparação de danos ambientais.

A questão que está posta se refere ao fato de como os atores sociais deverão se articular frente aos impactos produzidos pela soma da falha operacional do Poder Público e dos interesses imediatistas das empresas privadas arroladas pelo MPF. Um aspecto que dificulta a luta pela reparação dos danos causados pelo Porto do Açu é a inexistência de instituições democráticas capacitadas para dar respostas eficientes às questões ambientais.

A falta de um diagnóstico preciso para elaboração das políticas públicas, a ineficiência da burocracia, a falta de pessoal técnico capacitado, as indicações políticas para órgãos técnicos são alguns dos desafios inerentes a essa articulação (MAY, 1995; MACHADO, 2014). O que é agravado pelo fato de que o licenciamento ambiental, no caso do Açu, foi fragmentado (AGB, 2011; FIOCRUZ, 2013), quebrando a perspectiva de encadeamento e transversalidade entre os impactos provocados pelo projeto como um todo, em todas as suas fases e dimensões.

Um dos resultados práticos desse processo é o surgimento da demanda por políticas de melhoria das condições sociais e de fortalecimento do capital social para os segmentos de menor renda (MAY, 1995; RIBEIRO, 2010). Uma segunda expectativa é que tais políticas contribuam para a superação do “intercâmbio ecologicamente desigual” (ALIER, 2011, p. 81) como no caso em curso na Região Norte Fluminense, com forte potencial de declínio na capacidade de carga da região pelos impactos reais e potenciais dos empreendimentos do Porto do Açu.

Por outro lado, há que se inquirir sobre se será possível incrementar ações de resistência e empoderamento em São João da Barra como forma de fortalecimento da população frente aos grandes interesses econômicos, energéticos e logísticos presentes na região. O dano ambiental pode ser canalizado em um processo de conscientização a partir dos elementos conjunturais e estruturais do conflito ambiental em tela e desempenhar um “forte potencial emancipatório para as populações vulnerabilizadas” (PORTO; PORTO, 2015, p. 173). Esse conjunto de ações alcança, consoante com os postulados de Alier (2011), dois objetivos simultaneamente: a defesa da vida humana e a proteção ambiental. Diante

do conflito em análise, uma articulação que construa canais de comunicação e decisão se faz necessária para que se supere a assimetria que, até o momento, teve como resultado

a salinização dos solos, as desapropriações e a criação de novos territórios (que impedem a convivência da população local com os recursos naturais) constatam que a comunidade do 5º Distrito, caracterizada como pobre, idosa e politicamente fraca, ficou com os impactos indesejáveis da instalação do [Porto do Açú]. (VILAÇA e LOPES, 2018, p. 357).

O quadro 2 mostra os distintos elementos que controlam a dinâmica do conflito ambiental e destaca as ações e posicionamentos tomados em relação ao Porto do Açú e seus impactos. Uma alternativa possível seria a mediação extrajudicial, centrada no MPF, por meio do TAC.

**Quadro 2 - Dinâmica do conflito ambiental**

Atores	INEA IBA-MA	UENF	MPFTRF2	Prumo	Famílias e agricultores de S. J. da Barra
Ações	Autorização	Elaboração de parecer técnico sobre a salinização	Análise da legalidade	Instalação e operação	Resistência e mobilização
Posição	Omissa	Denunciante	Neutra	Gerador	Denunciante
Alternativa possível	Mediação (TAC)				
Dificuldades	Falta de rigor dos órgãos ambientais, como suspender a licença ambiental até o saneamento da questão; Falta de transparência; Acordo quanto à recuperação da área degradada e, conseqüentemente, das condições para as atividades de agricultura e subsistência; Definição e pagamento de indenização às famílias atingidas.				

Fonte: os autores a partir de: Nascimento e Bursztyn (2010); Vilani (2016); Vilaça e Lopes (2018).

O MPF, diante de sua prerrogativa institucional e de seu caráter de neutralidade no conflito, surge como ator central para a mediação do conflito, inclusive por meio da realização do TAC. A politização do licenciamento ambiental acaba por colocar órgãos ambientais no polo ativo do conflito e em uma posição omissa diante do conflito gerado. Instituições de pesquisa, como a UENF, operam no campo da tecnicidade e das evidências científicas que, neste caso, instrumentalizarão a denúncia e a resistência por parte das famílias atingidas pelo empreendimento. O TAC deve ser “construído a partir de negociações com técnicos e amparado por universidades e instituições de saúde e meio

ambiente, o que permite a adoção de soluções técnicas criativas em relação a contextos específicos” (VIÉGAS, 2007, p. 29). Deve também enfatizar o protagonismo das famílias atingidas e constante acompanhamento para minimizar a possibilidade de descumprimento do acordo. As diretrizes do TAC poderiam, no caso do Porto do Açu, recuperar o compromisso com a perspectiva da visão de sinergia na relação entre os impactos das diversas etapas e dos diversos componentes do projeto do Porto do Açu, que foi obstaculizada com a fragmentação do licenciamento.

A mediação tem potencial para contribuir para minimizar processos de exclusão gerados em prol de grandes interesses econômicos na Região Norte do Rio de Janeiro. Desse modo, as ações que sejam realizadas para mitigar os danos sociais e ambientais causados por empreendimentos semelhantes ao Porto do Açu devem abranger não apenas os grupos historicamente excluídos. A própria natureza dos GPIs demanda uma atenção preventiva àqueles na iminência de serem excluídos em razão de sua localização nas áreas de influência de um grande empreendimento econômico ainda a se consolidar a partir da instalação de empresas em seu parque industrial. A construção de políticas públicas e a utilização dos instrumentos existentes (v. g. TAC) para potencializar os recursos existentes e produzir novos recursos, de compatibilizar atividades econômicas, bem-estar social e preservação ambiental está na ordem do dia, em um país tomado por GPI de grande capacidade de impactos socioambientais.

Trata-se, no entanto, de um processo lento, posto que acompanha o amadurecimento democrático para a transposição da persistente democracia delegativa brasileira (FREY, 2000). Entretanto, apesar da sinuosidade do caminho, existem elementos favoráveis a um discurso otimista. A Região Norte Fluminense é marcada pela “presença de uma alta densidade de redes de instituições geograficamente próximas”, considerada por Rodríguez-Pose e Crescenzi (2009, p. 21) como “condição-chave para o desenvolvimento econômico”.

Essa proposta de revisão dos parâmetros de atuação governamental, com foco na prevenção de situações de conflito ambiental e no fortalecimento das estruturas sociais de base, é condição *sine qua non* dentro de qualquer modelo de desenvolvimento que se proponha sustentável.

### **Conflitos ambientais: a permissividade estatal**

Essa seção apresenta uma leitura do quadro de injustiça social e ambiental promovido no Açu como resultado de um processo de privatização do ambiente, derivada de *land grabbing*. Dentre os mecanismos mais recentes de expropriação e desapropriação de terras (HARVEY, 2013; PEDLOWSKI, 2013; COSTA, 2018) de projetos tradicionais, na América Latina e Caribe, encontram-se as:

demandas recentes por recursos, da parte de novos *hubs* do capital global. A marca da apropriação de terras na região é o seu caráter intrarregional: os principais investidores são as empresas (trans-

)latino-americanas, muitas vezes em aliança com o capital internacional e o Estado. Evidências iniciais sugerem que os investimentos recentes em terra consolidaram a tendência anterior, distanciada das políticas (re)distributivas de terra na maioria dos países da região, e provavelmente resultarão em reconcentração generalizada de terra e capital. (BORRAS JR. et al, 2012, p. 846).

Santos e Borinelli (2010, p. 11) confirmam essa análise a partir da constatação de que “talvez não por acaso, a evidenciação de temas como [...] a problemática ambiental aconteça quase simultaneamente como crítica contundente ao modelo econômico que glorifica a lógica de mercado”. Alier (1990) apresenta uma visão de aproximação da questão social e ambiental ao afirmar a relutância dos ricos em admitir que são ricos porque os pobres são pobres. E essa relação de ‘causa e efeito’, no Brasil, tem apelo histórico e é sustentada pelo Poder Público. Acselrad, Mello e Bezerra (2009) destacam que “[d]esde os anos trinta do século XX, a construção das bases de um capitalismo industrial tem requerido do Estado brasileiro o agenciamento das condições naturais do território a fim de favorecer o processo de acumulação” (p. 124). Ao agenciar, no caso em tela, uma parcela significativa do território Norte Fluminense, primeiramente, para a monocultura da cana, seguida da indústria petrolífera e, recentemente, para o então grupo majoritário do empreendimento portuário, o Estado contribuiu, como ator principal, para os conflitos relacionados à apropriação de recursos naturais na região.

Estaríamos numa conjuntura de *Estado de Exceção* (AGAMBEN, 2004), segundo o qual leis, normas e instituições entram “em suspensão” para que grandes investimentos possam ser efetivados no ritmo, na extensão e intensidade requerida pelos grandes capitais internacionais (COSTA, 2018; HARVEY, 2013). A rodada recente de GPIs voltados para otimizar o padrão primário-exportador, ou de reprimarização das exportações na periferia capitalista, é denominada por alguns autores de neodesenvolvimentismo, que resgata o papel do Estado como investidor em infraestrutura, mas, ao contrário de reforçar empresas nacionais e preservar setores estratégicos em mãos do Estado ou do capital nacional, submete-se aos ditames dos marcos neoliberais da macropolítica internacional (COSTA, 2018; HARVEY, 2013; FILGUEIRAS, 2006).

Em última análise, a concessão à lógica neoliberal levou ao processo de tomada de decisão que resultou na fragmentação das licenças ambientais necessárias à instalação e operação do Porto do Açú, orientou as ações das empresas privadas envolvidas. Essa concessão culminou em impactos ambientais de curto, médio e longo prazo sobre os habitantes das áreas afetadas. Na arena dos conflitos em discussão, a salinização de recursos hídricos pela implantação do Porto do Açú expôs a saúde da população local a riscos e inviabilizou sua fonte de subsistência em um claro exemplo do que Bocuhy (2004, p. 289) denominou de “ingovernabilidade da industrialização”, neste caso, da associação entre indústria e porto.

## Considerações finais

O percurso analítico deste artigo desvela a atuação facilitadora cumprida pelos governos federal e do estado do Rio de Janeiro, na implantação de grandes produtores portuários, produtores de severos impactos ambientais, sociais e econômicos, com um enfoque específico na implantação do Porto do Açu. O caso do Porto do Açu serve como um exemplo lapidar dos problemas que circundam a associação do Estado com os grandes capitais, bem como da geração de frustrações em relação às expectativas em torno da retomada do processo de desenvolvimento econômico, e da eclosão de conflitos e resistências por parte de grupos que tradicionalmente habitavam áreas escolhidas para atrair grandes empreendimentos, o que remonta ao profundo movimento de reestruturação da economia mundial, a partir dos anos 1970 (MONIÉ, 2016). Com características explícitas de enclave, o Porto do Açu gerou, uma década após o início do seu processo de instalação, um número inferior de empregos fixos ao que foi prometido por seus idealizadores; fato este que foi agravado pela expropriação de postos de trabalhos que foram alvo cerca de 1.500 famílias de agricultores que tradicionalmente habitavam o seu entorno (RANGEL, 2020). Até o presentemomento, a maior parte das terras expropriadas pelo Estado se encontram improdutivas e basicamente utilizadas para a obtenção de renda pelos controladores do Porto do Açu.

Ao passivo social e econômico causado pelo Porto do Açu também se adiciona um de caráter ambiental. No caso da salinização das águas superficiais, aspecto da degradação ambiental causada pelo Porto do Açu que foi priorizado neste trabalho, os impactos se estendem até mesmo às áreas que foram poupadas pelo processo de desapropriação, onde a forma ecologicamente adaptada de agricultura familiar permanece ativa. Pescadores artesanais perderam seu acesso a um rico sistema lagunar onde a pesca artesanal tradicionalmente realizada agora se encontra praticamente inviabilizada.

A estratégia utilizada pelo governo estadual de fragmentar os procedimentos de licenciamento ambiental impediu o entendimento geral dos encadeamentos e sinergias entre os impactos decorrentes dos diversos empreendimentos que estão sendo ou foram construídos dentro do enclave territorial formado pelo Porto do Açu. Isto não só permitiu a impossibilidade de se conhecer a extensão e gravidade dos danos ecológicos, como foi coroada pela remoção, por parte da Comissão Estadual de Controle Ambiental (CECA) de todas as condicionantes determinadas pelo processo de licenciamento ambiental. Em outras palavras, a partir de uma estratégia revestida de aparência legal, não mais há reparos a serem feitos aos impactos que foram previstos durante o processo de concessão das licenças ambientais, e que foram confirmados por estudos científicos que monitoram as repercussões socioambientais do Porto do Açu. A recente parceria entre os portos do Açu e o de Antuérpia parece ser parte de uma estratégia corporativa de sobrepor aos danos causados a obtenção de um selo de responsabilidade ambiental em função da longa experiência nessas áreas por parte da corporação portuária belga.

Em síntese, a análise do conflito socioambiental criado pela implantação e funcionamento do Porto do Açu permite refletir sobre as ações, os desafios e as oportunidades que decorrem da opção de fortalecer um modelo primário exportador e as grandes estru-

turas portuárias que o mesmo demanda. Por outro lado, o presente caso também permite que se discuta a necessidade de valorização de sistemas tradicionais de apropriação de recursos e serviços ambientais, os quais possuem maior capilaridade social e econômica, além de permitirem a geração de sistemas ecologicamente equilibrados como os que foram desenvolvidos pelos ocupantes tradicionais das terras onde o Porto do Açu foi instalado.

## Referências

- ACSELRAD, H. As práticas espaciais e o campo dos conflitos ambientais. In: Acselrad, H. (Org.). **Conflitos ambientais no Brasil**. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2004.p. 13-35.
- ACSELRAD, H. Discursos da sustentabilidade urbana. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 1, n. 1, p. 79-90, 1999.
- ACSELRAD, H.; MELLO, C. C. A.; BEZERRA, G. N. **O que é justiça ambiental**. Riode Janeiro: Garamond, 2009.
- AGAMBEN, G. **Estado de exceção**. São Paulo: Boitempo, 2004. ALIER, J. M. **O ecologismo dos pobres**. São Paulo: Contexto, 2011.
- ALIER, J. M. **Da economia ecológica ao ecologismo popular**. Blumenau: FURB,1998.
- ALIER, J. M. **Ecological economics**. Cambridge: Blackwell, 1990.
- ALVES, P. Obras do Porto do Açu podem ter causado salinização de água. **Portal G1**, 18 dez. 2012. Disponível em: <<http://glo.bo/1yHA5zB>>. Acesso em: 26 abr. 2013.
- ARCADIS. **Completo Industrial e Portuário do Açu. Avaliação Ambiental e Estratégica**. v. III. São Paulo: Arcadis, 2009.
- ASSAD, L. B.C.E. **A produção do espaço e o zoneamento urbano: São João da Barra/RJ e o Porto do Açu**. 104f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional, Ambiente e Políticas Públicas) - Universidade Federal Fluminense, Campos dos Goytacazes/RJ, 2019.
- ASSOCIAÇÃO DOS GEÓGRAFOS BRASILEIROS-AGB. **Relatório dos impactos socioambientais do Complexo Industrial-Portuário do Açu**. Rio de Janeiro: AGB, 2011.
- BARBOZA, M. A. M. A ineficiência da infraestrutura logística do Brasil. **Revista Portuária**, set. 2014. Disponível em: <<http://bit.ly/1sY68ud>>. Acesso em: 21 jan. 2015.
- BOCUHY, C. O custo do silêncio. In: ACSELRAD, H.; HERCULADO, S.; PÁDUA, J. A. (Orgs.). **Justiça ambiental e cidadania**. Rio de Janeiro: RelumeDumará, 2004. p. 283-290.

BORLINA FILHO, W. Porto de Eike causou salinização de água doce, confirmam autoridades. **Folha de São Paulo**, 16 jan. 2013. Disponível em:

<<http://glo.bo/1yHA5zB>>. Acesso em: 26 abr. 2013.

BORRAS JR, S. M.; FRANCO, J. C.; GÓMEZ, S.; KAY, C.; SPOOR, M. Land Grabbing

in Latin America and the Caribbean. **The Journal of Peasant Studies**, v. 39, n. 3- 4, p. 845-872, 2012.

BRASIL. Lei n. 6.938, de 31 de agosto de 1981. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. **D.O.U.**, Brasília, 02 set. 1981.

CAMPOS NETO, C. A. S.; PÊGO FILHO, B.; ROMMINGER, A. E.; FERREIRA, I. M.;

VASCONCELOS, L. F. S. **Gargalos e demandas da infraestrutura portuária e os investimentos do PAC**: mapeamento IPEA de obras portuárias. Brasília: IPEA, 2009.

CANUTO, A.; LUZ, C. R. S.; SANTOS, P. C. M. **Conflitos no Campos: Brasil, 2019**.

Goiânia: CPT Nacional, 2020. Disponível em:

<<https://www.cptnacional.org.br/publicacoes-2/destaque/5167-conflitos-no-campo-brasil-2019>>. Acesso em: 14 jul. 2020.

COSTA, A. M. A. da. **O processo de expropriação das terras do Açú e trajetória de lutas dos camponeses impactados pelo projeto Minas-Rio**. 197f. Tese (Doutorado em Serviço Social). Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2018.

COUTINHO, R. R.; QUINTO JÚNIOR, L. P.; TERRA, R. P.; PENA, C. F. Avaliação da

sustentabilidade ambiental das comunidades ante as transformações socioambientais oriundas da implantação do Complexo Portuário Industrial do Açú. **Boletim do Observatório Ambiental Alberto Ribeiro Lamego**, v. 3, n. 2, p. 11-22, 2009.

CRESPO, M. P.; ANDRÉ, R. E. G. R.; NASCIMENTO, G. S.; SILVA, J. A. F.; QUINTO

JR, L. P. Contribuições para o planejamento urbano-ambiental na região Norte Fluminense. **Boletim do Observatório Ambiental Alberto Ribeiro Lamego**, Campos dos Goytacazes, v. 4 n. 1, p. 113-126, 2010.

CRUZ, C. B.; SILVA, V. P. Grandes Projetos de Investimento: a construção de hidrelétricas e a criação de novos territórios. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, v. 22, n. 1, p. 181-190, 2010.

CRUZ, J. V. Dinâmica Socioeconômica e Territorial no Estado do Rio de Janeiro Contemporâneo. In: GERSCHMAN, S.; SANTOS, A. P. (Org.). **Saúde e políticas sociais no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: FIOCRUZ, 2016. pp. 23-62.



CUNHA, I. A. Fronteiras da gestão: os conflitos ambientais das atividades portuárias. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 40, n. 6, p. 1019-1040, 2006. **ECOLOGUS/AGRAR. Relatório de Impacto Ambiental. Infraestruturas do Distrito Industrial de São João da Barra**. 2011. Disponível em

<<http://ceivap.org.br/>>. Acesso em: 11 jun. 2019.

FILGUEIRAS, L. O neoliberalismo no Brasil: estrutura, dinâmica e ajuste do modelo econômico. In: BASUALDO, E. M.; ACERO, E. (Orgs). **Neoliberalismo y sectores dominantes. Tendencias globales y experiencias regionales**. Buenos Aires: CLACSO, 2006. Disponível em:

<<http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/grupos/basua/C05Filgueiras.pdf>>. Acesso em: 10 jul. 2020.

FIOCRUZ. Mapa de Conflitos envolvendo Injustiça Ambiental e Saúde no Brasil. **Fragilidade no processo de licenciamento ambiental do Complexo Portuário de Açú coloca em risco comunidades de 32 municípios dos estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro**. Disponível em:

<<http://mapadeconflitos.ensp.fiocruz.br/?conflito=rj-fragilidade-no-processo-de-licenciamento-ambiental-do-complexo-portuario-de-acu-coloca-em-risco-comunidades-de-32-municipios-dos-estados-de-minas-gerais-e-rio-de-janeiro>>. Acesso em: 14 jul. 2020.

FREY, K. Políticas públicas: um debate conceitual e reflexões referentes à prática da análise de políticas públicas no Brasil. **Planejamento e Políticas Públicas**, Brasília, v. 21, 2000. p. 211-259.

GALVAN, J. L. **Writing literature reviews**. Glendale: Pycszak, 2006. GONÇALVES, R. Novo desenvolvimentismo e liberalismo enraizado. **Serviço Social & Sociedade**, n.112, p. 637-671, 2012.

HARVEY, D. **O novo imperialismo**. São Paulo: Loyola, 2013.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Censo Demográfico 2000**. Disponível em:

<<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2000/>>. Acesso em: 22 fev. 2016.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **IBGE -**

**Cidades**. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/sao-joao-da-barra/panorama>>. Acesso em: 19 dez. 2018.

LACAZ, F. A. C.; PORTO, M. F. S.; PINHEIRO, T. M. M. Tragédias brasileiras contemporâneas: o caso do rompimento da barragem de rejeitos de Fundão/Samarco. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**, v. 42, n. e9, p. 1-12, 2017.

LATINI, J.R. **A avaliação de impacto ambiental (AIA) enquanto instrumento participativo e**

**preventivo no contexto do neodesenvolvimentismo:** o caso do Complexo Logístico Industrial do Porto do Açu (CLIPA). 148f. Dissertação (Programa de Ecologia e Recursos Naturais). Universidade Estadual do Norte Fluminense, Campos dos Goytacazes, 2016.

MACHADO, C. J. S. **Desenvolvimento Sustentável para o Antropoceno:** um olhar panorâmico. Rio de Janeiro: E-papers, 2014.

MACHADO, C. J. S.; VILANI, R. M. **Temas e problemas da vida em sociedade no Brasil.** Rio de Janeiro: E-papers, 2016.

MACHADO, C. J. S.; VILANI, R. M. **Governança climática no Antropoceno:** da rudeza dos fatos à esperança no Brasil. Rio de Janeiro: E-papers, 2015.

MAY, P. H. Economia ecológica e o desenvolvimento equitativo no Brasil. In: \_\_\_\_ (Org.). **Economia ecológica:** aplicações no Brasil. Rio de Janeiro: Campus, 1995. p. 1-20.

MAY, T. **Pesquisa social:** questões, métodos e processos. Porto Alegre: Artmed, 2004.

MONIÉ, F. Análise geopolítica dos conflitos territoriais na área de influência do complexo portuário e industrial do Açu – São João da Barra, RJ. **Cadernos do Desenvolvimento Fluminense,** Rio de Janeiro, n. 9, p. 69-83, 2016.

NASCIMENTO, D. T.; BURSZTYN, M. A. A. Análise de conflitos socioambientais: atividades minerárias em comunidades rurais e Áreas de Proteção Ambiental (APA). **Desenvolvimento e Meio Ambiente,** n. 22, p. 65-82, 2010.

PAES, R. S.; MOREIRA, S. C.; ZAPPES, C. A. Conhecimento tradicional e o impacto da salinização em comunidades agrícolas no norte do Estado do Rio de Janeiro, Brasil. **Revista Desenvolvimento e Meio Ambiente,** v. 49, p. 167-182, 2018.

PEDLOWSKI, M. A. When the State Becomes the Land Grabber: Violence and Dispossession in the Name of ‘Development’ in Brazil. **Journal of Latin American Geography,** v. 12, n. 3, p. 91-111, 2013.

PEREIRA, G. V. O. **Porto do Açu e o município de São João da Barra-RJ: impactos na dinâmica socioeconômica - 2007 a 2017.** 83f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional, Ambiente e Políticas Públicas). Universidade Federal Fluminense, Campos dos Goytacazes, 2018.

PIQUET, R.; CRUZ, J.; VILANI, R. (Orgs.). **O desafio da abundância: 10 anos do BPR&R-Boletim Petróleo Royalties e Região.** Rio de Janeiro: Garamond, 2013. PIQUET, R.; OLIVEIRA, E. L. Empresas e empresários do norte fluminense: Uma análise qualitativa. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais,** v. 7, n.1, p. 111-123, 2005.

PORTO, P. S.; PORTO, M. F. Desastres, crise e justiça ambiental: reflexões a partir do contexto brasileiro. **O Social em Questão,** ano XVIII, n. 33, p. 153-176, 2015.

PORTO DO AÇU. **Porto do Açu.** Disponível em: <<https://portodoacu.com.br/>>. Acesso em: 07 jun. 2020.

PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO (2013). **MPF**

**quer fim de obras do Porto do Açú que causaram degradação ambiental.** Disponível em: <<http://bit.ly/1DeUcH0>>. Acesso em: 07 jun. 2020.

PRUMO LOGÍSTICA. **Porto do Açú.** Disponível em:

<<http://www.prumologistica.com.br/pt/Paginas/default.aspx>>. Acesso em: 22 fev. 2016.

RANGEL, L. C.; QUINTO JUNIOR, L. P. O Complexo Logístico Industrial Portuário do Açú e os impactos ambientais na estruturação urbana e regional no Norte-Fluminense.

In: VI Encontro Nacional da ANPPAS, Belém, 2012. **Anais eletrônicos...** Disponível em: <<http://www.anppas.org.br/>>. Acesso em: 22 abr. 2013.

RANGEL, H. C. **O Complexo Portuário do Açú e suas relações industriais e comerciais em municípios selecionados do Norte Fluminense.** Tese (Doutorado em Planejamento Regional e Gestão da Cidade) – Universidade Candido Mendes, Campos dos Goytacazes, Rio de Janeiro, 2020.

RIBEIRO, R. V. **Desafios ao desenvolvimento regional do Norte Fluminense.** 71f. Dissertação (Mestrado em Políticas Públicas, Estratégias e Desenvolvimento) - Instituto de Economia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010. SAMPAIO JR., P. A. Desenvolvementismo e neodesenvolvementismo: tragédia e farsa. **Serviço Social & Sociedade**, n.112, p. 672-688, 2012.

SANTOS, L. M. L.; BORINELLI, B. Socioeconomia Solidária: propostas e perspectivas. In: BORINELLI, B.; SANTOS, L. M. L.; PITAGUARI, S. O. (Orgs.). **Economia**

**solidária em Londrina aspectos conceituais e experiência institucional.** Londrina: UEL, 2010. p. 1-24.

SESMA-LEEA-UENF – SETOR DE ESTUDOS SOBRE SOCIEDADE E MEIO AMBIENTE-LABORATÓRIO DE ESTUDOS DO ESPAÇO ANTRÓPICO-UNIVERSIDADE ESTADUAL DO NORTE FLUMINENSE. **Depicts the Port area**

**with its facilities and equipment.** Campos dos Goytacazes: 2011.

TOVAR, A. C. A.; FERREIRA, G. C. M. A infraestrutura portuária brasileira: o modelo atual e perspectivas para seu desenvolvimento sustentado. **Revista do BNDES**, Rio de Janeiro, v. 13, n. 25, p. 209-230, 2006.

TRIBUNAL REGIONAL FEDERAL DA 2ª REGIÃO. **Agravo de Instrumento 2013.02.01.015906-1.** Relatora: Desembargadora Federal Maria Helena Cisne. 21 nov. 2013. Disponível em: <<http://bit.ly/1Quu8k8>>. Acesso em: 21 fev. 2016.

VAINER, C. B. Planejamento territorial e projeto nacional: os desafios da fragmentação. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 9, n. 1, p.9-24, 2007.

VIÉGAS, R. N. As resoluções de conflito ambiental na esfera pública brasileira: uma análise crítica. **Confluências**, v. 2, n. 1, p. 23-50, 2007.

VILAÇA, N. M.; LOPES, A. F. A implantação do Porto do Açú: um estudo de caso sobre os conflitos ambientais do 5º Distrito de São João da Barra/RJ a partir das falas dos atingidos. **Boletim do Observatório Ambiental Alberto Ribeiro Lamego**, v. 12, n. 2, p. 335-360, 2018.

VILANI, R. M.. Expropiación de la naturaleza y conflictos ambientales: la expansión de los resorts en Brasil. **Ecología Política**, v. 52, p. 83-87, 2016.

ZAPPES, C. A.; OLIVEIRA, P. C.; DI BENEDITTO, A. P. M. Percepção de pescadores do norte fluminense sobre a viabilidade da pesca artesanal com a implantação de megaempreendimento portuário. **Boletim do Instituto de Pesca**, [S.l.], v. 42, n. 1,

p. 73-88, 2018. Disponível em:

<<https://www.pesca.sp.gov.br/boletim/index.php/bip/article/view/1116>>. Acesso em: 14 jul. 2020.

**Rodrigo Machado Vilani**

✉ E-mail: rodrigo.vilani@unirio.br

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8286-1677>

Submetido em: 08/10/2019

Aceito em: 21/07/2021  
2021;24e:01901

**José Luis Vianna da Cruz**

✉ E-mail: joseluisvianna@uol.com.br

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9869-2639>

**Marcos A. Pedlowski**

✉ E-mail: pedlowma@uenf.br

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3949-8240>

**Como citar:** VILANI, R. M.; CRUZ, J. L. V. Da; PEDLOWSKI, M. A. O sal do porto: conflitos ambientais no Porto do Açu, Rio de Janeiro, Brasil. **Ambiente & Sociedade**. São Paulo, v. 24, p. 1-21, 2021.

# La sal del puerto: conflictos ambientales derivados del Puerto de Açú, estado de Rio de Janeiro, Brasil

Rodrigo Machado Vilani  
Jose Luis Vianna da Cruz  
Marcos A. Pedlowski

São Paulo. Vol. 24, 2021

*Artículo original*

**Resumen:** Este artículo tiene como objetivo analizar la dinámica que marcó la convivencia entre diferentes actores en el conflicto ambiental provocado por la salinización de aguas superficiales y subterráneas durante la implantación del Puerto de Açú, en el municipio de São João da Barra, que se ubica en la región Fluminense Norte. El trabajo busca enfatizar los vínculos entre este conflicto particular y el perfil de los grandes proyectos establecidos para expandir la inserción de Brasil en la economía mundial como exportador de productos primarios y semi beneficiados. El trabajo utilizó una metodología cualitativa basada en un relevamiento bibliográfico y documental relacionado con los impactos y conflictos ambientales provocados por la implantación del Puerto de Açú. Los resultados demuestran la importancia de contar con un proceso de toma de decisiones transparente, participativo y guiado por la sostenibilidad de las acciones estatales en la planificación e implementación de Grandes Proyectos de Inversión.

**Palabras-clave:** Grandes Proyectos de Inversión. Impactos ambientales. Conflictos ambientales. Puerto de Açú.

**Como citar:** VILANI, R. M.; CRUZ, J. L. V. Da; PEDLOWSKI, M. A. La sal del puerto: conflictos ambientales derivados del Puerto de Açú, estado de Rio de Janeiro, Brasil. *Ambiente & Sociedade*. São Paulo, v. 24, p. 1-21, 2021.

DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/1809-4422asoc20200190r1vu2021L5AO>

# Salty Port: Environmental Conflicts Resulting from the Açú Port, Rio de Janeiro state, Brazil

Rodrigo Machado Vilani  
Jose Luis Vianna da Cruz  
Marcos A. Pedlowski

São Paulo. Vol. 24, 2021  
*Original Article*

**Abstract:** The aim of this article is to analyze the dynamics that marked the coexistence between different actors in the environmental conflict caused by the salinization of surface and underground waters during the implantation of the Açú Port, in the municipality of São João da Barra, which is located in the Northern Fluminense region. The work seeks to demonstrate the links between this particular conflict and the profile of the major projects established to expand Brazil's insertion in the world economy as an exporter of primary and semi-benefited products. From a methodological point of view, the work used a qualitative methodology based on a bibliographic and documentary survey related to the environmental impacts and conflicts caused by the Açú Port. The research results demonstrate the importance of having a transparent, participatory decision-making process guided by the sustainability of state actions in the planning and implementation of Large Investment Projects.

**Keywords:** Large enterprises. Environmental impacts. Environmental conflicts. Açú Port.

**How to cite:** VILANI, R. M.; CRUZ, J. L. V. Da; PEDLOWSKI, M. A. Salty Port: Environmental Conflicts Resulting from the Açú Port, Rio de Janeiro state, Brazil. *Ambiente & Sociedade*. São Paulo, v. 24, p. 1-20, 2021.

DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/1809-4422asoc20200190r1vu2021L5AO>