

UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
INSTITUTO DE CIÊNCIAS DA SOCIEDADE E DESENVOLVIMENTO REGIONAL
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL
AMBIENTE E POLÍTICAS PÚBLICAS

LUNA BARRETO CODEÇO EDUARDO ASSAD

**A PRODUÇÃO DO ESPAÇO E O ZONEAMENTO URBANO:
SÃO JOÃO DA BARRA/RJ E O PORTO DO AÇÚ**

CAMPOS DOS GOYTACAZES, RJ
2019

LUNA BARRETO CODEÇO EDUARDO ASSAD

**A PRODUÇÃO DO ESPAÇO E O ZONEAMENTO URBANO: SÃO JOÃO
DA BARRA/RJ E O PORTO DO AÇÚ**

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação Desenvolvimento Regional, Ambiente e Políticas Públicas, vinculado ao Instituto de Ciências da Sociedade e Desenvolvimento Regional, da Universidade Federal Fluminense, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Regional, Ambiente e Políticas Públicas.

Área de Concentração: Desenvolvimento Regional, Ambiente e Políticas Públicas.

Orientador:
Prof.º Dr.º José Luis Vianna da Cruz

CAMPOS DOS GOYTACAZES, RJ
2019

Referência para citação:

Assad, Luna Barreto. **A produção do espaço e o zoneamento urbano São João da Barra (RJ) e o Porto do Açú.** Campos dos Goytacazes (RJ):[s.n], 2019. 110 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional, Ambiente e Políticas Públicas)- Universidade Federal Fluminense, Campos dos Goytacazes, 2019.

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Biblioteca Universitária de Campos dos Goytacazes - BUCG

A844p Assad, Luna Barreto

A produção do espaço e o zoneamento urbano: São João da Barra (RJ) e o Porto do Açú / Luna Barreto Codeço Assad. - [s.n]. -- Campos dos Goytacazes (RJ): 2019.

112 f.: il.

Orientador: José Luiz Vianna da Cruz

Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional, Ambiente e Políticas Públicas) - Universidade Federal Fluminense, Campos dos Goytacazes (RJ), 2019.

Referências 102 f.

1. Zoneamento urbano. 2. Planejamento urbano (São João da Barra,RJ). I. Cruz, José Luiz Vianna da. II. Título: São João da Barra (RJ) e o Porto do Açú

CDD 711.40981

Bibliotecário Juliana Farias Motta CRB7/5880

LUNA BARRETO CODEÇO EDUARDO ASSAD

**A PRODUÇÃO DO ESPAÇO E O ZONEAMENTO URBANO: SÃO JOÃO
DA BARRA/RJ E O PORTO DO AÇÚ**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional, Ambiente e Políticas Públicas do Instituto de Ciências da Sociedade e Desenvolvimento Regional, da Universidade Federal Fluminense, como requisito parcial à obtenção de título de Mestre em Desenvolvimento Regional, Ambiente e Políticas Públicas.

Área de Concentração: Desenvolvimento Regional, Ambiente e Políticas Públicas.

Aprovado em 12 de dezembro de 2019.

BANCA EXAMINADORA

Prof.º Dr.º José Luis Vianna da Cruz (Orientador) – UFF/PPGDAP

Prof.ª Dr.ª Tatiana Tramontani – UFF/PPGDAP

Prof.ª Dr.ª Margarida Maria Mussa Tavares – IFF/PPGAU

CAMPOS DOS GOYTACAZES, RJ
2019

AGRADECIMENTOS

À coordenação do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional, Ambiente e Políticas Públicas da Universidade Federal Fluminense.

Ao Prof.º Dr.º Jose Luis Vianna da Cruz, meu carinho, admiração e gratidão por sua orientação, conhecimento partilhado e paciência em me auxiliar nessa caminhada.

À Prof.ª Dr.ª Margarida Tavares, por suas contribuições que me acompanham desde a graduação em Arquitetura e Urbanismo.

À Prof.ª Dr.ª Tatiana Tramontani, pelas contribuições na banca de qualificação, que ajudaram delimitar os recortes necessários a esta pesquisa.

Aos professores do PPGDAP e funcionários da UFF, pelo empenho e dedicação na construção e condução do curso, pelo conhecimento partilhado e por nos permitir, por meio deste, o vislumbre de novos horizontes.

Aos colegas de mestrado, com os quais foi possível compartilhar as aflições, estafas e angústias de forma leve e com boas risadas.

A todos que contribuíram de alguma forma com os materiais, documentos e fontes para construção deste trabalho.

Às companheiras de corrida e pedal, que me auxiliaram a manter o equilíbrio da tríade – corpo, mente e espírito são –, renovando minhas forças para encarar essa verdadeira “maratona”.

Aos meus colegas de trabalho, pelo apoio diário, compreensão e auxílio nas várias etapas deste trabalho.

Aos meus amigos, que entenderam o significado desta etapa pra mim e compreenderam minhas ausências.

À toda minha família, principalmente pais, irmã e sogros, que me incentivaram a prosseguir nessa empreitada, com todo cuidado e carinho.

Ao meu companheiro Lucas, pela solidez necessária neste período, propiciada por todo apoio e carinho sem o qual este trabalho não seria o mesmo, desde o processo seletivo para ingresso nessa casa à preparação final desta Dissertação.

Àquele que faz tudo isso ter sentido, Deus.

*“Direitos sem instrumentos são direitos
inexistentes; instrumentos sem sujeitos
sociais são folhas ao vento”*

Ana Clara Torres Ribeiro

RESUMO

Este trabalho tem como recorte espacial o município de São João da Barra, no estado do Rio de Janeiro, onde atualmente tem-se verificado um grande volume de investimentos públicos e privados, devido à implantação do Porto do Açú, iniciada em 2007. A partir deste marco temporal, foram analisadas as transformações decorrentes do processo de produção do espaço urbano pelos diversos agentes envolvidos e a nova dinâmica do crescimento urbano do município. Neste sentido, foram analisadas algumas políticas públicas municipais de planejamento urbano definidas no período, quais sejam as leis de zoneamento e uso e ocupação do solo urbano, buscando identificar a influência dos interesses dos agentes privados no desenho do território. No plano metodológico, o trabalho estrutura-se por meio de pesquisas bibliográficas e documentais acerca do objeto; levantamento de dados com base em trabalhos de campo e de fontes secundárias, em áreas selecionadas, em função da sua posição estratégica na nova dinâmica urbana; e observação e elaboração de mapas. Verificou-se a presença de uma tensão permanente entre os interesses de agentes públicos e privados, em um processo de interferência e manejo de instrumentos legais, que reflete os interesses privados postos pelo mercado, sintonizados com a dinâmica capitalista contemporânea da produção do espaço urbano. Sendo assim, resultou-se em um novo mapa da configuração espacial do município, em que o peso do empreendimento em foco – o Complexo Portuário do Açú – interfere radicalmente na definição dos usos presentes e futuros das terras do município.

Palavras-chave: Produção do Espaço Urbano; Zoneamento Urbano; Porto do Açú.

ABSTRACT

This work has as a spatial cut the city of São João da Barra, in the state of Rio de Janeiro, where currently there has been a large volume of public and private investments, due to the implementation of Açú Port, started in 2007. From this timeframe, the transformations resulting from the process of urban space production by the various agents involved and the new dynamics of urban growth of the municipality were analyzed. In this sense, some municipal public policies of urban planning defined in the period were analyzed, namely the zoning laws and urban land use and occupation, seeking to identify the influence of the interests of private agents in the design of the territory. At the methodological level, the work makes use of bibliographical and documentary research about the object; data collection based on fieldwork and secondary sources in selected areas, according to their strategic position in the new urban dynamics; observation and mapping. There was a permanent tension between the interests of public and private agents, in a process of interference and management of legal instruments, which reflects the private interests posed by the market, in tune with the contemporary capitalist dynamics of urban space production, resulting in a new map of the spatial configuration of the municipality, in which the weight of the project in focus - the Açú Port Complex - radically interferes in defining the present and future uses of the municipality's lands.

Keywords: Urban Space Production; Urban Zoning; Açú Port.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
CAPITULO 1 - SÃO JOÃO DA BARRA: A DINÂMICA DE UMA PEQUENA CIDADE	19
1.1 O CONTEXTO DAS CIDADES PEQUENAS E MÉDIAS.....	19
1.2 A PRODUÇÃO DO ESPAÇO EM SÃO JOÃO DA BARRA ATÉ O FINAL DO SÉC. XX.....	26
CAPITULO 2 - PRODUÇÃO DO ESPAÇO E OS GRANDES PROJETOS DE INVESTIMENTO: PORTO COMO EXPRESSÃO DESSE PROCESSO.....	35
2.1. A PRODUÇÃO DO ESPAÇO NO CAPITALISMO CONTEMPORÂNEO E SUAS ESCALAS.....	35
2.2 OS GRANDES PROJETOS DE INVESTIMENTO E A EXPERIÊNCIA BRASILEIRA RECENTE	40
2.3 O PORTO COMO EXPRESSÃO DA DINÂMICA CAPITALISTA CONTEMPORÂNEA.....	45
3.1. QUEM SÃO OS AGENTES?	58
3.1.1 <i>O Estado</i>	60
3.1.2 <i>Os grupos sociais atingidos</i>	64
3.1.3 <i>O Empreendimento – O Porto</i>	66
3.2 A LEGISLAÇÃO URBANA E AS TRANSFORMAÇÕES SOCIOESPACIAIS: UMA ANÁLISE DA LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO E DAS TENDÊNCIAS ESPACIAIS	69
3.2.1 <i>O mapa do Macrozoneamento do Plano Diretor de 2006</i>	73
3.2.2 <i>Os mapas de Divisão Distrital e Macrozoneamento - Lei 115/2008</i>	77
3.2.3 <i>O Plano Diretor de 2015: consolidação da apropriação</i>	82
3.2.4 <i>Tendências socioespaciais</i>	88
3.2.5 <i>Tendências Regionais</i>	91
REFERÊNCIAS	98
APÊNDICE	106
APÊNDICE A – QUADRO DE LEIS QUE VIABILIZARAM A IMPLANTAÇÃO DO PORTO DO AÇÚ.....	106

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Mapa do Porto do Açú.....	14
Figura 2 - Regiões de Influência do Estado do Rio de Janeiro.....	22
Figura 3 - Dinâmica da população rural e urbana no Norte Fluminense, entre 1970 e 2010.....	25
Figura 4 - Localização do município de São João da Barra no Estado do Rio de Janeiro ...	27
Figura 5 - Mapa Densidade Demográfica e divisão Distrital	28
Figura 6 - Planta da cidade de São João da Barra em 1837.....	30
Figura 7 - Localização do Porto do Açú e bacias de petróleo no ERJ	32
Figura 8 - Informações diversas sobre a localização da Cidade X.....	53
Figura 9 - Anexo do Decreto de Desapropriação do Corredor Logístico do Porto do Açú .	55
Figura 10 - Linha do Tempo.....	57
Figura 11 - Estrutura Administrativa da Prumo e do Porto do Açú	67
Figura 12 - Mapa de Macrozoneamento - Plano Diretor 2006.....	76
Figura 13 - Mapa de Divisão Distrital de 2008	78
Figura 14 - Mapa de Macrozoneamento de 2008.....	81
Figura 15 - Mapas do Plano Diretor	83
Figura 16 - Mapa de Zoneamento de 2015.....	85
Figura 17 - Mapa dos Decretos de Desapropriação no 5º Distrito	88
Figura 18 - Mapa dos Decretos de Desapropriação no 5º Distrito	90
Figura 19 - Vetores de expansão interurbana, a partir de SJB	94

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Resumo das ações do GPI, a partir de Piquet (1998) e Vainer e Araújo (1992)	44
--	----

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACIC	Associação Comercial e Industrial de Campos
AGB	Associação dos Geógrafos do Brasil
AEIP	Área de Especial Interesse Portuário
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
ASPRIM	Associação dos Proprietários Rurais e de Imóveis do Município de São João da Barra
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CF	Constituição Federal
CIPA	Complexo Industrial e Portuário do Açú
CLIPA	Complexo Logístico e Industrial do Açú
CODIN	Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro
DISJB	Distrito Industrial de São João da Barra
EIA	Estudo de Impacto Ambiental
EIG	<i>Energy and Information Group</i>
ERJ	Estado do Rio de Janeiro
EUA	Estados Unidos da América
FENORTE	Fundação Estadual Norte Fluminense
FIRJAN	Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro
GNA	Gás Natural Açú
GPI	Grande Projeto de Investimento
GPIs	Grandes Projetos de Investimento
IAA	Instituto do Açúcar e do Alcool
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
INEA	Instituto Estadual de Ambiente do estado do Rio de Janeiro

ISS	Imposto Sobre Serviços
LUOS	Lei de Uso e Ocupação do Solo
MIDAS	<i>Maritime Industrial Development Area</i>
OMPETRO	Organização dos Municípios Produtores de Petróleo e Gás Natural e Limítrofes da Zona de Produção Principal da Bacia de Campos
PD	Plano Diretor
PDP	Plano Diretor Participativo
PIB	Produto Interno Bruto
PNL	Plano Nacional de Logística
PPP	Parceria Público Privada
Proálcool	Programa Nacional de Álcool
RIMA	Relatório de Impacto Ambiental
REGIC	Regiões de Influência das Cidades
RPPN	Reserva Particular de Patrimônio Natural. Um tipo de Unidade de Conservação [UC] ambiental
SEDISJB	Setor do Distrito Industrial de São João da Barra
SEPA	Setor Especial Porto do Açú
SFI	São Francisco do Itabapoana, município do Norte Fluminense
SJB	São João da Barra, município do Norte Fluminense
SUDENE	Superintendência para o Desenvolvimento do Nordeste
ZED	Zona de Desenvolvimento Econômico
ZEI	Zona de Expansão Industrial
ZIP	Zonas Industriais Portuárias
ZM	Zona Mista
ZOC	Zona de Ocupação Controlada
ZPE	Zona de Processamento de Exportação

INTRODUÇÃO

Esta Dissertação tem como recorte espacial o município de São João da Barra (SJB), localizado no litoral norte do estado do Rio de Janeiro. Sua área é de 454,669 km² e sua população estimada para o ano de 2018 de 36.138 pessoas. Com sua economia historicamente baseada na atividade agropecuária, o município possui pequenos núcleos urbanos fragmentados e vastas áreas, em geral propriedades rurais de variados portes.

A combinação de vantagens locais, como a questão fundiária – extensas áreas de baixo custo –, a proximidade das principais bacias de petróleo do país, e de eixos viários conectados a importantes centros urbanos, dentre outros fatores, fizeram das áreas sanjoanenses o local ideal para instalação de um porto, do tipo porto-indústria, que demanda vasta retroárea de apoio (QUINTO JR.; FARIA; CARVALHO, 2011). As condições naturais das correntes marinhas facilitam a manutenção de um calado de aproximadamente 18 metros de profundidade, o que torna o litoral sanjoanense bastante favorável a receber um Porto para navios de grande porte, sem a necessidade de dragagem (AGB, 2011). Outros fatores, como articulação política e coalizão de interesses (VAINER, 1997; BRANDÃO, 2007) foram identificados no decorrer da pesquisa.

O Porto do Açú teve sua construção iniciada em 2007, no 5º Distrito (Pipeiras), ocupando uma área total de 130 km² (Figura 1) – aproximadamente 28,60% da unidade territorial do município – sob comando do Grupo EBX, um empreendimento de natureza privada, sendo resultado da flexibilização da legislação portuária brasileira.

Em 2014, iniciou-se sua operação com o primeiro embarque de minério e a primeira operação comercial, utilizando cerca de 5% de sua extensa área. Atualmente, o porto pertence a uma subsidiária da Prumo Logística, que, por sua vez, é um empreendimento do Fundo de Investimento americano *Global Energy Partners* (EIG), o qual atende pelo mesmo nome do empreendimento, “Porto do Açú”. A organização espacial de seu plano diretor interno, conforme a Figura 1, compreende a Reserva Particular do Patrimônio Natural (RPPN) Caruara, com 40km², um Distrito Industrial dimensionado com 60 km² e 30km² de área destinada à atividade portuária.

Figura 1 - Mapa do Porto do Açú



● Em operação
 ● Em construção
 ● Projeto

- | | | |
|---|--|--|
| 1. Wärtsilä – 22.193 m ² | 13. Oiltanking – Terminal de petróleo | 25. Indústria naval – 3.200.000 m ² |
| 2. TechnipFMC – 289.800 m ² | 14. Shell | 26. Planta de liquefação |
| 3. NOV – 121.905 m ² | 15. RPPN Caruara – Área de preservação ambiental – 40km ² | 27. Parque logístico |
| 4. Intermoor – 52.302 m ² | 16. Vallourec – 15.000 m ² | 28. Unidade de processamento de gás natural |
| 5. Edison Chouest – 597.400 m ² | 17. InterRio Hotel | 29. Centros integrados de distribuição e armazenagem |
| 6. Porto do Açú Terminal Multicargas (T-MULT) | 18. Açú Condlog Condomínio Logístico | 30. Truck Center |
| 7. Gerdau | 19. Estação Açú – Centro de Conveniência | 31. Unidade de tratamento de petróleo |
| 8. Dome | 20. GNA – Termelétrica | 32. Indústrias metalmeccânica |
| 9. Anglo American | 21. Terminal GNL | 33. Heliporto |
| 10. BP-Prumo – 215.079m ² | 22. Terminal de líquidos | 34. Zona de Processamento de Exportação (ZPE) |
| 11. Ferroport – Terminal de minério de ferro | 23. Terminal de reparos | |
| 12. Açú Petróleo | 24. Área disponível – 1.090.746m ² | |

Fonte: Extraído do *site* do Porto do Açú (2019)¹.

Segundo Vainer (2010), grandes projetos como este têm a capacidade de reorganizar o território, sobrepondo-o e fragmentando-o, configurando-se como verdadeiros enclaves, acarretando mudanças no desenho territorial e, conseqüentemente, no uso e na apropriação do solo pelos diversos atores.

O objeto desta Dissertação é a análise das mudanças no desenho espacial do município, com relação à apropriação do espaço, resultante da disputa em torno das diferentes formas de apropriação do espaço no município pelos diversos atores sociais envolvidos, a partir do marco temporal do processo de implantação do Porto do Açú; e compreender a nova

¹ Disponível em <<https://portodoacu.com.br/sobre-o-porto/porto-do-acu/>>. Acesso em setembro de 2018.

dinâmica do crescimento urbano do município, identificando os principais vetores e determinantes envolvidos.

Esta temática torna-se importante na medida em que são altamente relevantes os estudos sobre crescimento urbano nas pequenas e médias cidades, particularmente quanto aos municípios com características predominantemente rurais, que recebem grandes investimentos logísticos, levados pelos interesses do mercado. A questão central que norteará esta pesquisa consiste na identificação e análise da disputa dos interesses dos diversos atores em torno da apropriação do solo, provocada, fundamentalmente, pela implantação do Porto do Açú, retratada na legislação urbana de uso e ocupação do solo, no Plano Diretor Participativo (PDP) do município de São Joao da Barra.

Logo, em que medida e mediante quais processos e mediações determinados agentes privados lograram apropriar-se e legitimar-se, via legislação, de quase um terço do município, expropriando, desestruturando e fragmentando dinâmicas socioeconômicas, urbanas e rurais pré-existentes?

Diante desta questão geral, surgem outros pontos a serem abordados: i) a cidade como resultado do processo de produção do espaço inserido na lógica capitalista, permeado de contradições e conflitos, postos pelos interesses do capital, dos atores sociais e do Estado; ii) a atuação dos agentes produtores desse espaço e os resultados de suas ações na constituição da forma urbana; iii) os conflitos entre os diferentes interesses em torno dos tipos de uso do solo, justapostos (ou não), que representam a organização socioespacial da cidade; e iv) os instrumentos de regulação urbana e fundiária, que, com a capacidade de reforçar ou alterar os usos de certos locais, preservam ou não o espaço produzido historicamente, enquanto instrumentos de legitimação da hierarquia urbana.

Ou seja, quais atores e interesses se opuseram/ se alinharam nessa disputa? Quais os discursos e projetos que expressam as disputas? Quais os vetores em curso, na determinação da configuração espacial do município? Em que medida o PDP de SJB revela e/ou omite os interesses prevalecentes e os contrariados?

A escolha da temática abordada neste trabalho foi resultado da inquietação, ao longo de uma trajetória profissional iniciada no município, em compreender melhor as disputas no campo da política urbana e também na produção do espaço, tão veementes no espaço urbano sanjoanense, e que podem contribuir para explicar as mudanças na legislação e a nova

configuração da propriedade e uso do solo do município.

A partir das questões apresentadas, o objetivo central deste trabalho consiste em analisar o processo de apropriação do espaço pela empresa “Porto do Açú” e as disputas inerentes a essa atuação, que envolvem diversos atores, identificando-os e analisando que ações e estratégias desenvolvem na constituição da cidade. Dessa forma, faz-se necessário recuperar a produção teórica sobre a produção do espaço urbano e analisá-la no município de São João da Barra, inserida no contexto da implantação de um grande projeto de investimento.

Isto posto, foi possível compreender como esse espaço urbano vem sendo dividido e compartilhado e seus usos realizados a partir de então, e analisar o escopo de atuação dos instrumentos de regulação urbana de uso do solo, os aspectos envolvidos na criação, aplicação e manejo dessa legislação, inseridos no Plano Diretor Municipal, a fim de identificar a efetividade das ações estratégicas definidas por meio do Plano Diretor (PD). Além disso, analisou-se a atual dinâmica que (re)estrutura o espaço urbano em São Joao da Barra, observando os limites e constrangimentos estabelecidos às políticas públicas e à legislação urbanística municipal em um contexto de aquecimento da atividade imobiliária, sintonizada com a dinâmica capitalista contemporânea e a expansão de novos vetores de crescimento.

A metodologia utilizada compreendeu um aprofundamento teórico sobre os aspectos tratados, realizando levantamento bibliográfico, que envolveu as temáticas abordadas ao longo deste trabalho como a produção do espaço urbano dentro da lógica capitalista; urbanização de pequenas e médias cidades; aspectos legais das políticas de ordenamento territorial; dinâmica de crescimento urbano de pequenas cidades, no contexto da inserção de grandes projetos de investimento. Como suporte para as questões relacionadas à instalação do Porto do Açú e o histórico da evolução do município de SJB, foram utilizados reportagens, teses, dissertações, artigos e matérias de blogs de pesquisadores da área.

Paralelamente, através do levantamento de dados primários, realizou-se pesquisa de campo no município de São João da Barra, para efetuar observações diretas, não estruturadas e espontâneas, a fim de visualizar as mudanças na estrutura urbana da região. Valendo-se dos dados secundários, foram analisados mapas existentes, legislações e decretos, através de

fontes como IBGE², FIRJAN³, Porto do Açú, INEA⁴, governo do estado do Rio de Janeiro, Prefeitura, entre outras.

Para análise e tratamento dos dados, foram produzidos tabelas e esquemas gráficos comparativos para organização dos dados levantados, tendo em vista a organização dos marcos temporais da pesquisa; elaboração de mapas para demonstração gráfica do avanço da malha urbana e definição dos possíveis vetores de crescimento urbano. Também foi necessária a realização de uma pesquisa sistemática, para apreender as especificidades e características da cidade, a partir do resgate de elementos históricos, econômicos, socioculturais e físicos presentes no seu território.

Para tanto, o presente trabalho estrutura-se em três capítulos, em que o primeiro – São João Da Barra: A Dinâmica de uma Pequena Cidade – consiste em uma discussão teórica sobre as pequenas e médias cidades, trazendo a construção histórica do surgimento do núcleo urbano, do que é hoje o território do município, caracterizando-o até o momento anterior à implantação do Porto do Açú. Já o capítulo dois – Produção do espaço e os grandes projetos de investimento: porto como expressão desse processo –, discorre sobre os Grandes Projetos de Investimento, a partir do conceito definido por Vainer e Araújo (1992), apresentando suas características e impactos no território, e configurando, ao final, o caso do Porto no Açú como expressão desse processo.

Por fim, o capítulo três – Ação dos Agentes a transformação do espaço em São João Da Barra/RJ – traz o estudo propriamente dito a que esse trabalho se propõe. Desta forma, são identificados os agentes produtores do espaço no município de São João da Barra, assim como suas estratégias de atuação; e é realizada uma análise sobre aplicação dos instrumentos de política urbana municipais, com enfoque na Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS) do Plano Diretor, por entender que este elemento fornece um panorama das disputas e interesses presentes no território. Logo, procurou-se apresentar algumas tendências e possíveis impactos na malha urbana do Município.

Ademais, nas considerações finais, procurou-se sintetizar as principais contribuições deste trabalho, reafirmando a relevância das políticas públicas urbanas municipais e do poder

² Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

³ Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro.

⁴ Instituto Estadual de Ambiente do estado do Rio de Janeiro.

público no controle e mitigação dos processos de apropriação do território pelo capital.

CAPITULO 1 - SÃO JOÃO DA BARRA: A DINÂMICA DE UMA PEQUENA CIDADE

No Brasil, são muitas as pesquisas que trazem análises e discussões sobre a produção e organização dos espaços locais/regionais não metropolitanos, principalmente a partir da implantação de grandes empreendimentos (grandes projetos de investimento) de abrangência transescalar. No contexto de cidades pequenas, as especificidades de seus espaços devem ser consideradas, no que tange às práticas sociais e transformações socioespaciais rurais e urbanas, pois apresentam diversas práticas e atores que se articulam de diferentes formas, tempos e arranjos, dirigidos por seus interesses, espacializando-se no espaço urbano-rural-regional.

Para compreender essa dinâmica, pretende-se na primeira seção fazer um breve resgate acerca do debate teórico sobre pequenas e médias cidades, analisando suas dimensões e posições nos contextos regionais. Na segunda seção, propõe-se, a partir da compreensão da formação dos lugares e da construção de um breve histórico da estruturação do espaço urbano no município de São João da Barra, ter uma visão abrangente do processo de produção do espaço até a data da instalação do Porto do Açú.

1.1 O CONTEXTO DAS CIDADES PEQUENAS E MÉDIAS

As tendências econômicas, demográficas e socioterritoriais recentes expressam uma nova dinâmica no processo de urbanização das cidades brasileiras. Enquanto no século XX, a urbanização consolidou-se na convergência da população rural em direção aos centros urbanos, intensificando a concentração e a saturação nas metrópoles, as décadas recentes revelam mudanças nesse sentido, com o aumento no ritmo de crescimento das cidades pequenas e médias (ARAUJO, 2008).

Com o processo de mundialização da economia e ampliação de suas relações escalares, engendrado pela expansão do meio **técnico-científico-informacional**, as pequenas e médias cidades têm seus papéis redefinidos pela lógica de reprodução do sistema capitalista. As mudanças urbanas acarretam inúmeras transformações nas funções e estruturas, reorganizando o espaço para atender a essas novas formas produtivas e,

consequentemente, trazendo novos arranjos na dinâmica da rede urbana e regional, assim como nas práticas sociais locais e no modo de vida urbano-rural e de seus habitantes (SANTOS, 1996 *apud* SPOSITO, 2010).

Neste capítulo discute-se, brevemente, algumas das diferentes abordagens e interpretações sobre o papel das cidades pequenas e médias neste novo cenário, sem, contudo, buscar uma definição ou defender um conceito único para ambos, mas destacar as diferentes contribuições de pesquisadores na área. Apesar do enfoque direcionado às cidades pequenas - de acordo com o objeto desta Dissertação - entende-se que no contexto de redes e sistemas urbanos aos quais estão inseridas, conforme ressalta Sposito (2013), é imprescindível considerar o seu entorno, as múltiplas escalas e as articulações entre elas e as cidades médias.

Segundo o Censo de 2010, cerca de 84% da população vive em áreas urbanas e dos 5.565 municípios existentes, 4.957 constituem o grupo daqueles que possuem até 50.000 habitantes. Incluindo a faixa dos municípios que possuem de 50.000 a 100.000 habitantes, temos um total de 5.282 municípios, ou seja, aproximadamente 95% dos municípios presentes no território brasileiro classificam-se como pequenas cidades de acordo com o IBGE (IBGE, 2010).

Esse número expressivo revela a existência de um extenso Brasil urbano não-metropolitano e, por conseguinte, a dificuldade em conceituar essa variedade de centros urbanos. Considerando as dimensões continentais e as diversidades e desigualdades regionais brasileiras, pressupõe-se que essas cidades, apesar da similaridade demográfica que apresentam, tenham características funcionais, papéis e estruturas distintas, assim como diferentes níveis de relações na rede urbana em que estão inseridas (SANTOS, 1979).

Dessa forma, é consenso entre os pesquisadores que considerar o contingente populacional como elemento determinante na classificação das cidades não traduz a realidade da categoria. Santos (1982), enfatiza que “aceitar um número mínimo (...) para caracterizar diferentes tipos de cidades (...) é incorrer no perigo de uma generalização perigosa” (SANTOS, 1982, p. 70). E acrescenta que “o fenômeno urbano, abordado de um ponto de vista funcional, é antes um fenômeno qualitativo e apresenta certos aspectos morfológicos” (SANTOS, 1982, p. 70).

Para Sposito (2009), os adjetivos "cidades pequenas" e "cidades médias" “não são suficientes para caracterizar as cidades não-metropolitanas” (SPOSITO, 2009), e alerta que

essa "realidade das cidades pequenas e médias é extremamente plural para que se continue adotando, no plano teórico-conceitual, esses dois adjetivos" (SPOSITO, 2009, p. 14).

Souza (2003) destaca a discrepância existente entre estes espaços, dadas as proporções do território brasileiro, exemplificando casos extremos entre cidades nordestinas e do interior paulista: "uma cidade em uma região pobre, tenderá a não apresentar comércio e serviços tão diversificados e sofisticados quanto uma cidade de mesmo porte em uma região mais próspera, com uma presença bem mais expressiva de estratos de renda médios" (SOUZA, 2003, p. 30-31.)

Para Correa (2007), ao conceituar as cidades deve-se considerar "uma específica combinação entre tamanho demográfico, funções urbanas e organização de seu espaço intraurbano" (CORREA, 2007, p. 23). Já Endlich (2006), que pesquisou pequenas cidades paraenses, registra que "a divisão do trabalho, a economia de mercado e a capacidade de consumo são indispensáveis nessa análise" (ENDLICH, 2006, p. 89). Soares e Melo (2009) concluem em suas pesquisas que "as pequenas cidades podem ser entendidas a partir do contexto regional em que estão inseridas, pelos processos promotores de sua gênese, bem como no conjunto de sua formação espacial" (SOARES & MELO, 2009, p. 246).

Santos (1997) ainda inclui no plano metodológico a análise da formação socioespacial da cidade, na qual as formações econômicas e sociais podem oferecer subsídios para a compreensão da sociedade na sua totalidade e nas suas funções (SANTOS, 1977). Gonçalves (2005), ao pesquisar as cidades pequenas do agreste potiguar, conclui que:

[...] diante da indefinição que envolve essa categoria de cidades, compreendemos as cidades pequenas como uma das dimensões socioespaciais, geradas pelo processo histórico de produção do espaço urbano e regional. As dimensões espaciais, o número de habitantes, a pouca diversidade de funções urbanas, a dependência de um centro maior, a temporalidade lenta, a relação com a vida rural e a proximidade entre as pessoas são os principais elementos que caracterizam as cidades pequenas [...] (GONÇALVES, 2005, p. 199).

Portanto, para entender e discutir as pequenas e médias cidades, torna-se fundamental transitar por essas assertivas, analisando tanto as questões quantitativas quanto as qualitativas, de forma que a pesquisa de campo se torne importante ferramenta para fugir da generalização e da homogeneização conceitual, trazendo à tona as singularidades e particularidades da realidade. Cabe, ainda, considerar o contexto espacial regional e a rede urbana, a qual a cidade está inserida, diante dos fluxos intensos de informações, mercadorias

e pessoas. Harvey (2001) *apud* Henrique (2010), acrescenta que:

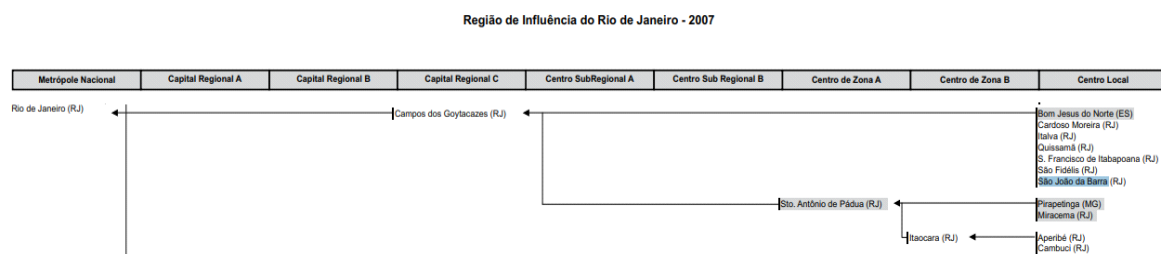
(...), existe uma tendência à visualização e à estruturação da cidade como uma empresa, que incorpora processos e diversificações (divisões do trabalho, de funções de estilo de vida e valores), na qual a produção dos ambientes construídos, do espaço, passa a ser relacionada com espacialidades e temporalidades divergentes daquelas estabelecidas localmente (HARVEY, 2001 *apud* HENRIQUE, 2010, p. 47).

Dessa forma, Sposito (2006) destaca a importância de desenvolver abordagens pautadas na análise do espaço intraurbano, voltado para dinâmica interna do tecido urbano (em um enfoque socioespacial), e o interurbano, direcionado para relação com as redes urbanas e outras cidades:

(...) A leitura e a análise de uma cidade média, bem como de uma pequena, devem estar articuladas em diferentes escalas de análise, a partir de combinações particulares entre o tamanho demográfico, o plano morfológico e as funções e usos urbanos que as colocam em diferentes papéis e posições/situações (não hierarquicamente rígidas) (SPOSITO, 2006, p. 46).

Na tentativa de uma análise mais ampla e qualitativa do papel e influência das cidades, o IBGE utiliza o REGIC – Regiões de Influência das Cidades –, que consiste em um quadro sistematizado de referência da hierarquia da rede urbana brasileira. Nesse estudo, o município de São João da Barra é classificado como "centro local", cuja centralidade não extrapola os limites territoriais do município, e ligado apenas a sua "capital regional de influência", Campos dos Goytacazes (BRASIL, 2008).

Figura 2 - Regiões de Influência do Estado do Rio de Janeiro



Fonte: IBGE (2008).

Campos dos Goytacazes, de fato, exerce historicamente uma centralidade regional e possui um importante papel na rede urbana do norte fluminense, centralizando os principais serviços e fornecendo à população interiorana acesso a produtos de consumo necessários, diversificados e industrializados. Nela encontram-se, também, representações de

estabelecimentos comerciais de rede nacional e internacional. No entanto, Sposito (2010) destaca que essa perspectiva hierarquizada das redes urbanas, em que cidades médias polarizam ou coordenam as pequenas de sua região, tem sido modificada pelas dinâmicas engendradas pela lógica do capital e da globalização:

[...] Não se trata da substituição de redes urbanas hierárquicas por outros tipos de redes, mas da combinação complexa e contraditória de fluxos que se estabelecem tanto no sentido hierárquico, como no sentido horizontal ou transversal, uma vez que uma mesma cidade é o espaço de ação e decisão de atores econômicos que se relacionam em diferentes escalas'. Trata-se da sobreposição de redes organizadas por vetores de diferentes naturezas e intensidades, gerando o que já se denominou de "rede de redes" (SPOSITO, 2010, p. 53).

Há que se empreender uma análise, considerando os campos econômico, social e político, que perpassam as articulações entre as diferentes escalas dos diversos atores, uma vez que, gradativamente alteram-se as relações e as dinâmicas entre as cidades em função dos interesses dos grandes capitais, nacionais ou internacionais, sediados em outros territórios.

No Brasil, o IBGE possui papel central na definição de áreas urbanas e rurais e, conseqüentemente, na tipologia de cidades, e em geral pauta-se nos patamares demográficos e na conceituação legal vigente. O Decreto de Lei nº 311 de 1938 dispõe sobre a divisão territorial do Brasil e estabelece critérios objetivos para diferenciação entre cidades e vilas, nos quais todos os distritos-sedes de municípios passaram a ser considerados como cidades, os demais distritos como vilas, e o que lhes é externo como áreas rurais. A Constituição Federal (CF) de 1988 conferiu ainda mais autonomia aos municípios na definição de áreas urbanas e rurais via legislação local (LIMA, 2016).

Segundo Veiga (2002), existe uma superestimação do grau de urbanização das cidades no Brasil, sobretudo por toda sede de município ser classificada como área urbana. Na prática, o espaço rural acaba sendo definido por "método de exclusão", compreendido como aquilo que não é urbano, não tendo sua descrição pautada a partir de suas próprias características e funções. Essa definição sofre, ainda, interferência de interesses políticos, administrativos e fiscais, à medida que esses espaços são delimitados, modificados e remanejados pelo poder público municipal.

Em um esforço de superar a superficialidade dessas definições, em 2017, o IBGE trouxe uma metodologia complementar para classificação das áreas urbanizadas no Brasil, a

ser implementada juntamente à publicação dos dados do Censo 2020. Essa proposição da nova tipologia de centros urbanos e rurais, também defendida por Veiga (2002), sustenta que os espaços sejam caracterizados de acordo com a densidade demográfica, a localização em relação aos principais centros urbanos e o tamanho da população.

Qualquer tentativa de caracterizar o que é rural ou urbano tem se tornado cada vez mais difícil, diante dos efeitos da globalização e das lógicas impostas pela acumulação capitalista. O campo e o rural vêm sendo alocados como terra-mercadorias, capazes de gerar outras mercadorias, além das rendas obtidas pela especulação, recriando um rural participante de lógicas complexas e integrado desigualmente às múltiplas escalas que marcam as interações espaciais do mundo atual (RUA, 2006).

Compreender as formas atuais de reconfigurações espaciais rurais e urbanas, sobretudo na cidade pequena, não se trata apenas de analisar a integração espacial a partir de representações necessariamente físicas, mas observar os elementos do plano econômico, político, cultural, a mobilidade e, inclusive, as interligações provenientes das telecomunicações. As cidades pequenas brasileiras, em geral, são espaços permeados, também, pelo cotidiano rural, e possuem trajetórias de desenvolvimento e perfis diferentes que impedem qualquer simplificação do termo.

[...] Os adjetivos *urbano* e *rural*, todavia, referentes à cidade e ao campo, ganharam autonomia apenas recentemente e dizem respeito a uma gama de relações culturais, socioeconômicas e espaciais entre formas e processos derivados da cidade e do campo sem, no entanto, permitirem a clareza dicotômica que os caracterizava até o século passado. Ao contrário, cada vez mais as fronteiras entre o espaço urbano e o espaço rural são difusas e de difícil identificação. Pode-se supor que isto acontece porque hoje esses adjetivos carecem da sua referência substantiva original, na medida em que tanto a cidade como o campo não são mais conceitos puros, de fácil identificação ou delimitação [...] (MONTE-MOR, 2006, p. 06).

Segundo Correa (2011), a pequena cidade encontra-se na confluência do urbano e do rural. É possível identificar, nesse espaço, particularidades que apontam a forte presença de aspectos tipicamente considerados rurais, porém permeadas de singularidades e características urbanas. Entende-se que não se deve esvaziar a discussão sobre o rural e urbano, tratando-os como conceitos distintos, mas como elementos que se relacionam, que podem coexistir em um mesmo território e possuem uma dinâmica entre si.

Dessa forma, Sposito e Whitacker (2006) destacam que o urbano e o rural, mesmo

diante de formas e funções diversas, permanecem indiscutivelmente articulados:

[...] a unidade espacial urbana, como marca das cidades, no decorrer do longo processo de urbanização, cedeu lugar ao binômio urbano/rural resultado, também, da incapacidade, no período atual, de distinguir onde acaba a cidade e começa o campo. As formas confundem-se porque as relações se intensificam, e os limites entre esses dois espaços tornam-se imprecisos (SPOSITO & WHITACKER, 2006, p. 122).

Importante destacar que a organização espacial sanjoanense constitui uma paisagem peculiar entre o urbano e o rural, entendendo esse espaço como reflexo das ações concretizadas pelos agentes sociais – em diferentes ciclos econômicos – no passado, que resultam na modelação das formas espaciais atuais e pelas ações realizadas atualmente.

Segundo Santos e Lima (2015), o declínio do setor canavieiro está vinculado à mudança da dinâmica da população rural e urbana no norte-fluminense. Na Figura 3, pode-se observar os dados dos últimos Censos demográficos, em que se sobressai a diminuição expressiva da população rural em detrimento do crescimento da urbana. SJB foi, historicamente, polarizada pelo Complexo Industrial do Açúcar, concentrado em Campos dos Goytacazes.

Figura 3 - Dinâmica da população rural e urbana no Norte Fluminense, entre 1970 e 2010

Municípios da Região Açucareira de Campos	1970		1980		1991		2000		2010	
	pop rural	pop urbana	pop rural	pop urbana	pop rural	pop urbana	pop rural	pop urbana	pop rural	pop urbana
Campos dos Goytacazes	142.724	176.082	145.184	203.358	64.442	324.667	42.812	364.177	45.006	418.725
Carapebus	0	0	0	0	0	0	1.791	6.875	2.817	10.542
Cardoso Moreira	0	0	0	0	0	0	4.550	8.029	3.843	8.757
Conceição de Macabu	4.227	7.333	3.966	9.658	2.981	13.982	2.240	16.542	2.874	18.337
Macaé	25.516	39.082	20.639	55.224	11.559	89.336	6.454	126.007	3.869	202.859
Quissamã	0	0	0	0	6.057	4.410	5.975	7.699	7.246	12.996
São Fidélis	23.355	11.788	19.710	15.263	12.421	22.160	10.276	26.513	7.864	29.679
São Francisco de Itabapoana	0	0	0	0	0	0	21.737	19.738	20.262	21.092
São João da Barra	45.894	9.725	33.522	21.066	29.770	29.791	8.051	19.631	7.054	25.693

Fonte: Extraído de Santos e Lima (2015).

Com a extinção do Instituto do Açúcar e do Alcool (IAA) em 1991 e o fim do Programa Nacional de Alcool (Proálcool), ocorre a derrocada definitiva da economia sucroalcooleira regional, que já vinha em descenso desde a década anterior, o que pode ser percebido nos dados demográficos da maioria dos municípios da Figura 3. Observando-se o

comportamento dos dados de Campos e SJB, percebe-se os impactos nas respectivas populações rurais nesse período.

Dessa forma, dadas as características da economia sucroalcooleira regional, é possível entender a pluralidade deste território, mesmo em uma perspectiva histórica, como um híbrido urbano-rural ou campo-cidade, que abriga “características tradicionalmente rurais”, mas é parte constituinte de um sistema urbano dinâmico e integrado regionalmente, sob o comando funcional de áreas metropolitanas/regionais (WANDERLEY, 2001).

Considerando-se o antigo Complexo da Agroindústria Açúcareira regional como um projeto de grande porte e com elevado poder de polarização territorial, percebe-se, nos dados demográficos, os seus impactos na dinâmica rural-urbana do município de SJB. No entanto, é necessário identificar especificidades e particularidades de tal município, para se compreender a estrutura histórica do território que será impactada pela implantação do Porto do Açú.

Assim sendo, compreende-se a importância do exame da perspectiva histórica da estruturação urbana a partir da produção do espaço, que também pode ter reflexos das práticas dos diferentes grupos sociais acumuladas ao longo do tempo, como será apresentado na seção seguinte.

1.2 A PRODUÇÃO DO ESPAÇO EM SÃO JOÃO DA BARRA ATÉ O FINAL DO SÉC. XX

O município de SJB compreende uma extensa área do litoral norte-fluminense, confrontando-se ao norte com o município de São Francisco do Itabapoana (que dele se emancipou em 1995), junto à foz do Rio Paraíba do Sul, e, a oeste e ao sul, com o município de Campos dos Goytacazes, ao longo de seus limites territoriais, conforme a Figura 4, onde SJB está destacado.

Figura 4 - Localização do município de São João da Barra no Estado do Rio de Janeiro



Fonte: Abreu (2006), adaptado.

Com vastas áreas rurais de baixa densidade demográfica, o retrato da estruturação urbana atual apresenta pequenos núcleos urbanos espaçados entre si, em consonância e similaridade com a subdivisão distrital administrativa atual, sendo o primeiro distrito a Sede, o segundo Atafona, o terceiro Grussaí, o quarto Cajueiro, o quinto Pipeiras e o sexto Barcelos. Sua extensão territorial abrange cerca de 452,894 km² e, de acordo com a última estimativa do IBGE, possui população de aproximadamente 36.138 habitantes e densidade demográfica de 71,96 hab/km², conforme a Figura 5. Segundo dados obtidos no último Censo, cerca de 78% de seus habitantes ocupam áreas urbanas.

Figura 5 - Mapa Densidade Demográfica e divisão Distrital



Fonte: Autoria própria, a partir de dados do IBGE.

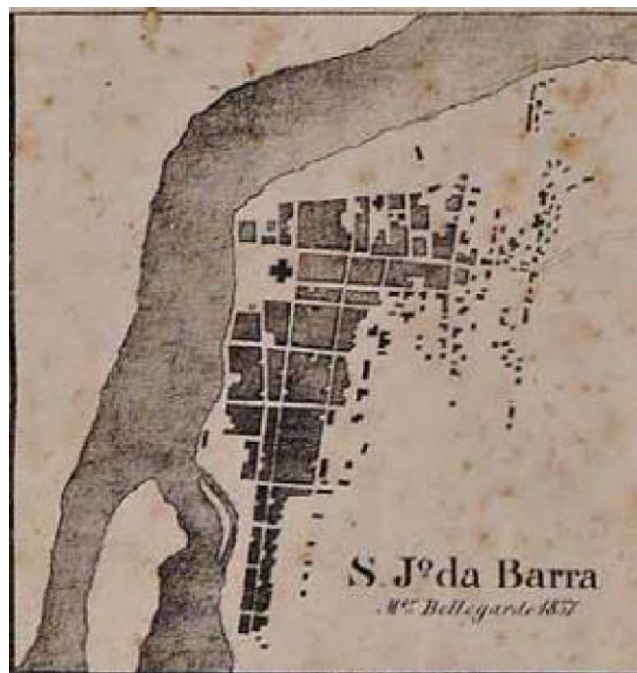
Em uma análise preliminar, a partir dos dados do IBGE referentes à densidade demográfica, considerando o número de habitantes por km² de unidade territorial, é possível identificar esses pequenos centros urbanos isolados que concentram a população e estruturam os espaços construídos no município de forma difusa. Conforme destacado na Figura 5, as áreas de cor mais escura demonstram uma elevada ocupação territorial em determinados trechos, e as de cor mais clara demonstram as áreas pouco ocupadas no município. Segundo Rangel (2012), são cerca de sete aglomerados urbanos, que juntos representam uma área territorial de 15,19 km².

A fim de entender como se deram essas ocupações e o arranjo espacial contemporâneo do município, é importante identificar os marcos e fatores estruturadores e direcionadores da

formação desse espaço construído. Como pode ser observado na Figura 2, tem-se o exemplo da própria emancipação dos distritos, que hoje representam o município de São Francisco do Itabapoana situado na margem esquerda do Rio Paraíba do Sul, motivada, dentre outros fatores, pelas dificuldades de locomoção e travessia do Rio Paraíba do Sul, que dividia o município de São João da Barra em duas partes sem ligação, a não ser circundando o município, passando pelo município de Campos. Neste sentido, não só elementos naturais podem trazer novas direções e atribuições aos espaços, mas também elementos artificiais produzidos pelos ciclos econômicos, como os de transporte.

Quanto aos antecedentes históricos da formação do espaço construído, o processo iniciou-se com a divisão do Brasil em Capitânicas Hereditárias, originando a Capitania de São Tomé, na qual é fundada a Vila da Rainha (1538), que não teve ocupação consolidada. A colonização é retomada, por meio da divisão da capitania em glebas, doadas aos “Sete Capitães” (1627), mas somente com a chegada de pescadores cabo-frienses (1630) é fundada efetivamente a primeira povoação, onde hoje se encontra a localidade de Atafona, que cresceu elevando-se à categoria de cidade (1850), denominada de São João da Barra. (PLUHAR, 2010; OSCAR, 1976; RANGEL, 2012). A Figura 6 demonstra um dos primeiros registros em planta da ocupação urbana por volta de 1837.

Figura 6 - Planta da cidade de São João da Barra em 1837



Fonte: Acervo da Biblioteca Nacional.

O povoamento que originou Campos dos Goytacazes, denominado Vila de São Salvador, despontou na criação de gado e na produção da cana-de-açúcar, consolidando seus engenhos na região e expandido ainda mais sua produção. A melhor alternativa para o escoamento da produção tornou-se o Porto de São João da Praia, situado na Foz do Rio Paraíba do Sul, que realizava a movimentação portuária de produtos e gado para outras regiões litorâneas do país.

Dessa forma, SJB teve uma importância histórica como porto regional, comandando a distribuição do açúcar campista, tendo seu auge nas atividades portuárias e comerciais marítimas entre 1740 a 1860. No entanto, o aumento da produção exigiu navios de maior porte, e as características geográficas da barra do Rio Paraíba do Sul inviabilizavam o trânsito deste tipo de modal, surgindo assim, como alternativa, a construção do Canal Campos-Macaé. Somando-se a isto, ainda há o advento do transporte ferroviário, com o surgimento das locomotivas a vapor no país no final do século XIX, o que fez com que o Porto sanjoanense entrasse em fase de decadência.

Com isso, sua economia passou a depender basicamente da produção agropecuária

(mandioca, farinha, frutas, goiabada e outros doces de frutas) e agroindustrial (produção de cana-de-açúcar e beneficiamento de açúcar, álcool e bebidas alcoólicas variadas), de baixo nível tecnológico. Perdeu o Sertão, que se emancipou, sob a denominação de São Francisco do Itabapoana, onde se concentrava a produção de mandioca e farinha, e maracujá; e, mais tarde, a produção de abacaxi (CRUZ, 2003).

Com o declínio da atividade sucroalcooleira na região, o município tem no turismo importante fonte de renda sazonal, sendo a sede das residências de verão de campistas, atraídos pelas praias de Atafona, Chapéu do Sol e Grussaí, que são mais próximas da sede de seu município que do seu próprio litoral. Essa dinâmica de veraneio aponta que, segundo o último Censo, os domicílios de ocupação ocasional representam cerca de 45% do número total dos existentes, sendo geralmente mais utilizados nos meses de janeiro e fevereiro (RANGEL, 2012).

Com o início da exploração de petróleo e gás na Bacia de Campos e a instalação da Petrobrás em Macaé, a região norte-fluminense recebeu seu primeiro Grande Projeto de Investimento (GPI). O município de SJB, apesar de não receber empresas e instalações do Complexo Petrolífero em seu território, passou por grandes mudanças, a partir de sua inserção entre os municípios privilegiados com as rendas petrolíferas em 1998 (CRUZ, 2016 *apud* VASCONCELOS, 2018).

A renda oriunda dos *royalties* cresceu abruptamente em 2008, quando o município passou a ser enquadrado como produtor, e somente a partir de 2014 houve uma baixa nos valores arrecadados decorrente da queda no preço internacional do petróleo e na redução da produção da Bacia de Campos (VASCONCELOS, 2018). Dessa forma, o município tem, nesse período, sua economia extremamente dependente desse tipo de receita, fenômeno que Cruz (2016) aponta como

[...] a geração de **municípios petrorrentistas**, ou seja, recebedores de ricas rendas petrolíferas, sem que houvesse crescimento, integração ou diversificação das atividades produtivas, ou planejamento das suas aplicações; por um lado, esses municípios se tornaram altamente dependentes das rendas petrolíferas, e, por outro, incapazes de desenvolver atividades complementares, ou alternativas, geradoras de fontes diferenciadas de arrecadação própria; [...] (CRUZ, 2016, p. 11, com grifos nossos).

Com o incentivo federal e aumento de políticas e investimentos em grandes projetos

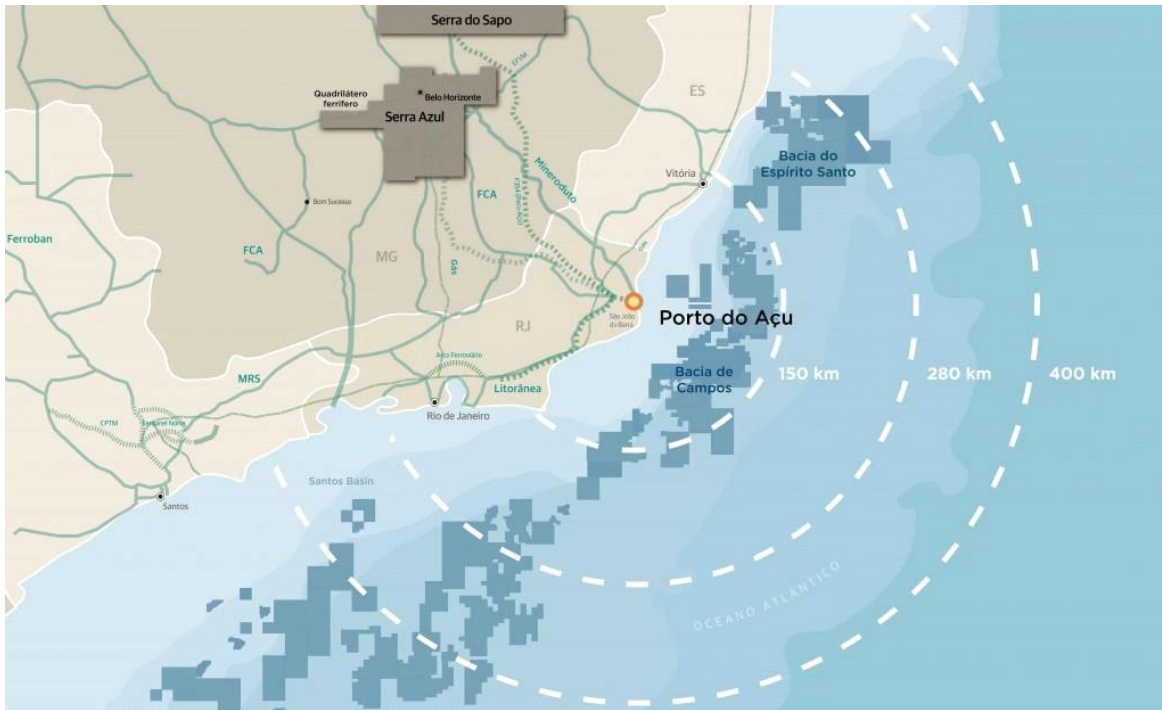
de infraestrutura no Brasil, ocorreu a expansão e dinamização das atividades portuárias, visando dar maior fluidez à logística nacional, respondendo à demanda de importação e exportação de produtos e *commodities*, e sobretudo, como estratégia para o desenvolvimento econômico e inserção do país no mercado internacional.

É nesse cenário que o estado do Rio de Janeiro recebeu diversos investimentos em infraestrutura logística de grande porte, entre eles o Complexo Industrial e Portuário do Açú, cujo nome remete à localidade em que foi instalado, no 5º Distrito do município de SJB. O megaempreendimento teve sua construção iniciada em 2007, sob o comando da empresa LLX, idealizado para servir de apoio às atividades navais e petrolíferas da Bacia de Campos e escoamento do minério de ferro proveniente do Estado de Minas Gerais.

Este GPI incorporou grande porção do território sanjoanense para abrigar amplos píeres e ampla retroárea, visando atender a navios especializados e manutenção/armazenamento de equipamentos e produtos das empresas de exploração e produção de petróleo e gás. Essa tipologia portuária, denominada MIDAs – *Maritime Industrial Development Areas* –, caracteriza-se, sobretudo, pela necessidade de implantação em grandes retroáreas com distritos industriais, que passam a ser elementos estratégicos para ampliação da relação petróleo-porto, em várias partes do mundo. Pessanha (2017) destaca que “há que se registrar que áreas menos urbanizadas, portanto fora das cidades e com grandes espaços para retroáreas também defronte ao mar, passaram a ser escolhidas pelo capital para criar os novos ZIP^[5] ou MIDAs” (PESSANHA, 2017, p. 233). A Figura 7 mostra a proximidade do Porto do Açú com as Bacias de Campos e de Santos, esta última detentora das maiores reservas de petróleo na camada do pré-sal do país, bem como de grandes reservas de gás natural, cuja produção deverá passar pelo Porto do Açú, para uso, beneficiamento, armazenagem e transporte.

Figura 7 - Localização do Porto do Açú e bacias de petróleo no ERJ

⁵ Zonas Industriais Portuárias.



Fonte: Prumo Logística (2015).

Operando desde 2014, o Porto do Açu é controlado atualmente pela *holding* Prumo Logística Global S.A., empresa controlada pelo fundo de investimentos americano EIG, tendo como parceiras 13 empresas de origem estrangeira que integram o complexo portuário-industrial. O mesmo possui área total de cerca de 130km² e nove terminais divididos em áreas *onshore* e *offshore*, operando com exportação de minério de ferro (que chegam ao porto por um mineroduto), e capacitado para operar com grãos, líquidos, gases e *containers*.

Em São João da Barra, atualmente, os setores industrial e de serviços representam mais de 90% do Produto Interno Bruto (PIB), influenciados pelas receitas decorrentes desses dois Grandes Projetos de Investimento (GPIs): as rendas petrolíferas da Bacia de Campos e pela arrecadação de ISS (Imposto Sobre Serviços) das empresas instaladas no Porto do Açu (VASCONCELOS, 2018). Dessa forma, o município tem sua economia estritamente dependente desses recursos, expondo-se à vulnerabilidade característica dos GPIs, uma vez que, tanto a atividade extrativa petrolífera quanto portuária, possuem extremas limitações nas possibilidades de internalização e difusão territorial de efeitos a montante e a jusante das suas instalações, assim como nas relações com o território e a sociedade do entorno, como será

visto adiante.

Em síntese, trata-se de uma pequena cidade periférica, historicamente polarizada por Campos dos Goytacazes. Essa polarização decorreu, primeiramente, da influência da agroindústria sucroalcooleira, mas também por seu porte, oferta de infraestrutura de comércio e serviços (saúde e educação, consumo, hotelaria) e localização, uma vez que as rodovias que ligam SJB ao resto do país, como a BR-101, passam por dentro de Campos, reforçando ainda mais seu papel como polo regional. Além disso, SJB é um município apropriado territorial e economicamente por um GPI, que possui cerca de 30% das terras do município e se integra cada vez mais no Complexo Regional de Exploração e Produção de Petróleo e Gás e no comércio global, dadas as suas condições de recepção de navios de grande porte.

CAPÍTULO 2 - PRODUÇÃO DO ESPAÇO E OS GRANDES PROJETOS DE INVESTIMENTO: PORTO COMO EXPRESSÃO DESSE PROCESSO

Para compreender o processo de produção do espaço no município de SJB, sobretudo a partir da implantação de um Grande Projeto de Investimento (GPI's) e suas consequências refletidas nesse espaço, pretende-se recorrer a diferentes perspectivas teóricas que deem conta da totalidade dessa problemática. Sendo assim, o presente capítulo busca, na primeira seção, resgatar a fundamentação teórica acerca da produção do espaço, abrangendo o panorama da esfera local e regional, sob as nuances das tendências globais. Na segunda seção pretende-se, por meio do aporte teórico sobre os grandes projetos de investimento, a partir de Carlos Vainer e Tânia B. Araújo (1992), analisar suas características, relações e reflexos no espaço;

Já na terceira seção será apresentado o caso do Porto do Açú como expressão local das dinâmicas apontadas nas seções anteriores, retratando seus impactos sobre o território herdado – utilizando-se das teorias de Ribeiro (2005) e Santos (1994; 1996) – os conflitos de interesses e as legislações aplicadas nesse período, como cristalizadora da relação de forças e dos interesses predominantes.

2.1. A PRODUÇÃO DO ESPAÇO NO CAPITALISMO CONTEMPORÂNEO E SUAS ESCALAS

Partindo da perspectiva lefebvriana de análise do urbano, entende-se o espaço não só como local da práxis dos interesses políticos e econômicos, mas também como dimensão da produção e reprodução da vida social, permeado por diferenças e contradições. Nesse sentido, a produção social do espaço urbano tem se apresentado como ferramenta estratégica do capitalismo, sendo produzido e reproduzido pela lógica do mercado, conforme salientado por Castells (1983),

Numa sociedade onde o modo de produção capitalista é dominante, o sistema econômico é o sistema dominante da estrutura social e por conseguinte, **o elemento produção está na base da organização do espaço** (CASTELLS, 1983, p. 203, com grifos nossos).

Para a construção do conceito de **espaço social** e suas dinâmicas de produção e reprodução, recorre-se a análise realizada por Cruz (2007), em que são enumerados seis aspectos no esforço de conceituar a categoria apresentada. Primeiro, traz o aspecto do espaço marcado pela substituição e superposição de sua dimensão natural (espontânea) pelo artificial, por meio da produção humana, dando lugar a uma segunda natureza, o **espaço social, urbano** (LEFEBVRE, 1997).

O próximo aspecto destacado, fundamental para a apreensão do espaço social, que, além de **produto**, é também um elemento indutor de sua reprodução social, ou seja, não se trata de algo passivo. Logo, o espaço intervém na própria produção, sendo também **produtor** em sua totalidade.

À sua maneira produtivo e produtor, o espaço entra nas relações de produção e nas forças produtivas (mal ou bem organizado). Seu conceito não pode, portanto, isolar-se e permanecer estático. Ele se dialetiza: produto-produtor, suporte das relações econômicas e sociais (LEFEBVRE, 2013, p. 125).

Desses dois primeiros aspectos decorre o terceiro, que consiste na presença de um ambiente construído, engendrado pelo processo de acumulação capitalista, na forma de edificações e infraestruturas rígidas, fundamentais para a realização do capital, que se configuram como condicionantes para sua existência e continuidade no espaço. Com isso, o espaço apresenta também sua dimensão histórica, permeado por criações e heranças que se constituem condição para novas etapas (CRUZ, 2007).

Cruz (2007) destaca ainda, a partir do conceito de ambiente construído, o quarto aspecto, identificado como sendo a capacidade do espaço social de ser mobilizado pela ação dos atores, “enquanto recurso e campo de possibilidades”, sob diversas perspectivas e alternativas, imbricadas entre o território (espaço) e a ação social (sociedade). Portanto, configura-se como um produto da sociedade, “um modo e um instrumento, um meio e uma mediação” e, ainda, “(...) um instrumento político intencionalmente manipulado, mesmo se a intenção se dissimula sob as aparências coerentes da figura espacial” (LEFEBVRE, 2008, p. 26).

Nesse sentido, incorpora ainda a dimensão conflituosa desse espaço – estrutura e ação, tensão entre meios e fins –, a partir das contribuições de Ribeiro (1999).

Tal enfoque implica em incorporar a tensão entre meios e fins, no plano das disputas entre atores pela apropriação dos recursos herdados no território e dos recursos presentes na ação do Estado, resultando em processos locais de hegemonia

e dominação, voltados para o controle das condições de reprodução dos espaços sociais (RIBEIRO, 1999 *apud* CRUZ, 2007, p. 07).

A ação dos atores sociais conforma o espaço construído em diversos arranjos ao longo do tempo, e, pelo caráter conflituoso da sociedade capitalista, essa relação é marcada por disputas, dominação e apropriação. Essa ação se articula diante de diferentes escalas, de interação e de interesse, a partir dos recursos territoriais e, assim, (re)define a estrutura de arranjos sociais, políticos e econômicos (CRUZ, 2007).

Nessa lógica, o quinto aspecto a ser considerado no espaço social, segundo Cruz (2007), refere-se à “recuperação da dimensão das relações conflituosas entre classes, frações de classe, grupos, segmentos e atores sociais, para completar o sentido das relações entre território e ação social” (CRUZ, 2007, p. 09). Essa dimensão conflituosa promove uma dinâmica complexa na produção do espaço social, sobretudo no que tange ao caráter do ambiente construído e do território, enquanto recurso, herança e patrimônio, permitindo sua apropriação em função de interesses de determinados grupos.

Diante da complexidade do espaço social, torna-se fundamental entender as dimensões do processo de reprodução social, defendidos por Lefebvre (1997), que além da dimensão real do espaço (objetiva), considera também a dimensão ideal (subjativa), ou seja, a dimensão simbólica, segundo Santos (2008). Este, segundo Cruz (2007), seria o sexto aspecto observado, pois o espaço socialmente produzido é permeado por símbolos e códigos que interferem nas relações sociais, condicionando a produção e a reprodução social, diante das práticas materiais e simbólicas.

Em síntese, a complexidade do espaço, enquanto conjunto indissociável e contraditório das forças produtivas e das relações sociais de produção, e produto da relação homem-ambiente natural, é um elemento fundamental no processo de reprodução social do ambiente construído. O espaço, como reflexo da totalidade das relações sociais, abriga suas diversas práticas, as construções simbólicas acionadoras dessa ação social e os conflitos sociais marcados pela disputa e pelo controle desse ambiente construído, indissociados da dimensão temporal ou da herança social do território (SANTOS, 2006; CRUZ, 2007).

Segundo Lefebvre (1997), a problemática do espaço está ligada ao crescimento das forças produtivas, na medida em que, articuladas ao meio tecnológico, permitem interação

em diferentes escalas. Nesse sentido, recorre-se à análise dos recortes territoriais dos espaços sociais, sobretudo ao enfoque da produção de regiões e regionalismos.

Para além da clássica denominação de região sob o enfoque político-administrativo, Cruz (2002) traz o conceito de região como construção material e simbólica, como sendo a

(...) expressão da heterogeneidade e diferenciação territoriais decorrentes da espacialização do desenvolvimento capitalista, ou seja, das formas sócio-espaciais que este assume (LEFEBVRE, 1997; SANTOS, 1997)); das configurações e arranjos do ambiente construído e da localização das atividades produtivas (superposição de objetos, arranjos, ritmos e tempos - SANTOS, 1997); da divisão social e territorial do trabalho no interior das formações sociais (Coraggio, 1994; Markusen, s/d; e Massey, 1981); e das relações entre atores, grupos e classes, às diversas escalas político-administrativas do território (Vainer, 1995) (CRUZ, 2007, p. 12).

Oliveira (1977) *apud* Cruz (2007) ressalta, ainda, que, no contexto da sociedade capitalista, a região pode ser mobilizada pelas frações de capital e pelo Estado como "espaço de dominação", à medida em que direciona e condiciona suas reproduções espaciais locais. Trata-se, portanto, de uma região econômica e política, "um conceito de região que se fundamente na especificidade da reprodução do capital, nas formas da luta de classes e do conflito social em escala mais geral" (OLIVEIRA, 1977, p. 27).

No entanto, necessita também de legitimidade, ao invocar uma identidade territorial que reconheça suas particularidades e que, sobretudo, "dê suporte a uma forma dominante de representação dos interesses locais", necessitando de "porta-vozes e de um discurso, reconhecidos e legitimados internamente e externamente" (BOURDIEU, 1998 *apud* CRUZ, 2007, p. 12).

O conceito de região se apresenta especialmente como instrumento de política governamental, como categoria de classificação acionada como unidade física e social, mas também política, pelos grupos sociais. Portanto, engloba as práticas sociais e suas relações de apropriação simbólica pelos agentes, sendo especializada, de fato, quando esses agentes se apresentam em seu nome e manifestam características que a delimite fisicamente.

Neste sentido, Cruz (2007) traz o enfoque da região para ideia de totalidade do espaço de Lefebvre (1997), a partir da conceituação de Oliveira (1977), acrescida das dimensões simbólicas que trata Bourdieu (1998), e conclui que:

A construção e a reprodução das regiões será abordada, então, no **campo da**

disputa dos recursos presentes no território (ambiente construído, conteúdo prático-inerte), que **aciona as relações entre atores sociais nas mais diferentes escalas**, possuindo, portanto, uma dimensão interna – voltada para a reprodução de um determinado arranjo produtivo e sócio-político regional, que inclui alianças e estratégias de ação – e uma dimensão externa - voltada para barganhar poder e recursos sobre o Estado ou parcelas dele. Tal articulação se dá através de **alianças com os agentes públicos e privados nas escalas supra-locais**, na busca da consolidação da dominação que viabilize a reprodução do seu padrão tradicional de desenvolvimento (CRUZ, 2007, p. 20, com grifos nossos).

Ocorre, portanto, uma disputa entre os agentes sociais pelo domínio na representação dos interesses gerais, disfarçada em uma identidade territorial com conteúdo que lhe confirmam ainda mais nexos, e ao conquistarem a legitimidade de sua representação, esses porta-vozes da região têm suas ações nas diversas escalas de poder marcadas pelo regionalismo.

O regionalismo é “um movimento de reivindicação de um tratamento diferenciado a um determinado espaço regional” (CRUZ, 2007, p. 19), ou ainda uma manifestação de caráter ideológico, que expressa uma identidade social, econômica ou cultural ligada ao território. Vainer (1995) amplia esse conceito na medida em que encaixa esse movimento (o regionalismo) nas relações com o Estado e atores hegemônicos, diante da variedade de padrões de manifestação identitária territorial no campo de disputas entre as forças sociais, alinhados com as novas configurações territoriais do desenvolvimento capitalista e integrados ao sistema produtivo internacional.

Seja como for, estamos diante de **processo de geração de novas identidades territoriais**, que se associam a estratégias de grupos sociais, configuram espaços simbólicos referidos a práticas econômicas e formas de articulação territorial em diferentes escalas (VAINER, 1995, p. 174).

Como mediador entre os interesses dominantes locais e os de grupos sociais de outras escalas, o regionalismo nos permite apreender as relações e manifestações internas e externas à região. É expressão da luta de poder no interior dos espaços regionais e forma de representação ideológica, que carrega a história do lugar, os problemas locais e um conjunto de reivindicações, as quais apontam para um projeto local de poder e desenvolvimento, como ressalta Cruz (2007):

Portanto, no estudo do regionalismo, há que se **introduzir a questão dos interesses de grupos sociais internos à região**, referentes à produção e distribuição de riqueza, poder e status, que se dá através do controle dos recursos mediados pelo Estado ou pelo capital privado. Há, portanto, uma **tendência à articulação de grupos em diversas escalas** para que as mediações de interesses

locais direcionem o controle, a propriedade e a distribuição dos recursos (CRUZ, 2007, p. 25, com grifos nossos).

Neste sentido, o Estado tem atuação privilegiada, visto que tem poder de intervir e disponibilizar recursos, através de projetos e políticas como o planejamento, direcionando, assim, seus interesses.

2.2 OS GRANDES PROJETOS DE INVESTIMENTO E A EXPERIÊNCIA BRASILEIRA RECENTE

Para compreender os possíveis efeitos refletidos no espaço a partir da implantação de um grande empreendimento como o Porto do Açú, pretende-se recorrer aos referenciais teóricos que contribuam para o entendimento de diversas questões originadas e atreladas a um grande projeto. Neste sentido, a revisão bibliográfica sobre o tema será norteada pelo conceito elaborado por Vainer e Araújo (1992), que os denomina como Grandes Projetos de Investimento (GPIs), caracterizando-os como “projetos que mobilizam em grande intensidade elementos como capital, força de trabalho, recursos naturais, energia e território” (VAINER & ARAÚJO, 1992, p. 29)

Os GPIs surgiram no Brasil, em meados do século XX, como alternativa redefinidora das tendências locacionais da indústria no quadro espacial do país. Até então a estruturação espacial das economias regionais brasileiras, postas metaforicamente como ilhas, eram “distantes e debilmente articuladas entre si, cujo nexos passava pela relação com o exterior”⁶, e teve, sobretudo, a região Sudeste como região concentradora e catalisadora da desigualdade regional.

Posteriormente, com o objetivo de controlar e gerir todo o território nacional, foram criados os planos e programas de desenvolvimento e políticas setoriais, para alcançar a hegemonia desenvolvimentista através de ações estatais e atuação do capital privado. Dessa forma, a criação das superintendências regionais constituiu um marco do início do planejamento regional no Brasil, porém com balanço negativo conhecido no que tange a superação das diferenças regionais.

⁶ Conceito de ilha e arquipélago, por Francisco Oliveira. Elegia por uma religião.

Com a derrocada das superintendências regionais, a exemplo da SUDENE⁷, Vainer e Araújo (1992) destacam que “a política de desenvolvimento regional global é substituída por programas específicos (polos, regiões – programas) que insistem na articulação da região com a totalidade e não mais na articulação intrarregional” (VAINER & ARAÚJO, 1992, p. 25). Seguindo essa nova dinâmica, o território passa a ser apropriado a partir do interesse ao acesso aos recursos nele presentes, e neste sentido os GPIs se apresentam como o retrato típico dessa apropriação (VAINER & ARAÚJO, 1992).

Ao final do século XX, seguindo a lógica global neoliberal, os GPIs constituem elemento essencial da política de desenvolvimento econômico nacional, em geral promovidos e consolidados por grandes empresas privadas. Especificamente, no estado do Rio de Janeiro, destacam-se a implantação de grandes projetos ligados à exploração e ao beneficiamento de recursos naturais e de logística, em geral subsidiados pelo capital brasileiro das grandes corporações, associado ao capital estrangeiro.

De modo geral, são elaborados em nome da promoção do desenvolvimento econômico e de sua interiorização, e apresentam um caráter fechado quanto às decisões de sua implantação, na maioria das vezes negligenciando a execução de análises minuciosas sobre os possíveis impactos socioeconômicos, culturais e ambientais causados ao local (e ao entorno) em que serão implantados.

Neste sentido, Vainer (2008) aponta que os processos decisórios que lhes dão origem quase sempre estão à margem de qualquer prática de planejamento e debate público, sendo estruturado e concebido por meio de grupos de interesses e coalizões políticas. Articulações econômicas, políticas e financeiras convergem entre as escalas local, regional, nacional e global, engendradas por atores políticos, empresas nacionais e internacionais, mobilizando elites locais e regionais, em prol da constituição dos grandes projetos.

O que se apresenta de fato é que a localização desses empreendimentos em espaços periféricos, segundo Vainer e Araújo (1992), não está ligada necessariamente à desconcentração das atividades econômicas (ligado a um projeto de integração nacional) e desconhece as realidades locais e regionais dos espaços em que se inserem. No entanto são direcionados a espaços em que a apropriação e/ou mobilização produtiva de recursos naturais

⁷ Superintendência para o Desenvolvimento do Nordeste.

atenda a dinâmica dos circuitos de acumulação comandados pelos centros nacionais e internacionais, apontando na direção de novas regionalizações, a partir do GPI em questão.

Além disso, na tentativa de dinamizar a economia local e posicionar-se na chamada “guerra dos lugares”, a atuação do poder público diante desses grandes projetos parece contraditória, na medida em que não contabiliza os passivos. Piquet (1998) aponta que, em geral, as negociações para instalação desses projetos passam pelo governo federal e são disputadas pelos estados e municípios, às custas de concessões e benefícios fiscais.

A negociação desses (grandes projetos) em geral se realizou diretamente com o Governo Federal, em que estados e municípios disputavam sua localização. E, visto que esses empreendimentos eram acolhidos como desencadeadores do “progresso regional”, ao contrário de exigências, o que houve foram concessões (PIQUET, 1998, p. 35).

Vainer e Araújo (1992), em contrapartida, destacam que, mesmo diante da possibilidade do aumento da arrecadação para o município, a proliferação das carências urbanas e a diminuição do poder de decisão na esfera local não compensariam.

Esses grandes projetos, segundo Vainer e Araújo (1992), geram e gerem espaços e tem o poder de gerar novas regiões, fazendo do território “um espaço (integrado) diferenciado de localizações de investimentos e projetos, um conjunto de pontos que não se individualizam senão pelo potencial que oferecem para a conquista econômica” (VAINER & ARAÚJO, 1992, p. 31). Os gestores dos GPIs acabam atuando – de forma informal e explícita ou não – no planejamento urbano e regional, e atribuem a esses empreendimentos uma certa centralidade, que torna a região, a cidade local, o meio ambiente e outros elementos estruturados em função deles e/ou parte deles.

Junto à implantação desses grandes projetos de investimentos, observa-se o emprego de um discurso desenvolvimentista direcionado à região apropriada, pautado na promessa de progresso e modernidade, através da geração de empregos e reposicionamento da região no cenário econômico. Raramente esses efeitos (positivos) ultrapassam os limites físicos do empreendimento, restando passivos, como a desestruturação das atividades econômicas preexistentes, o crescimento desordenado da população, desemprego, favelização, marginalização social, desajustamentos sociais e degradação ambiental, configurando-se como enclaves no território (VAINER & ARAÚJO, 1992; PIQUET, 1998).

Além disso, constituem-se também como enclaves políticos à medida que as

intervenções políticas externas atravessam as estruturas locais e regionais, desarticulando-as em prol da captura de determinado espaço pelas lógicas e processos decisórios hegemônicos, compondo territórios sob a jurisdição do empreendimento (VAINER & ARAÚJO, 1992). Mesmo analisando os GPIs diante do atendimento às metas setoriais nacionais, sob a ótica local/regional, o que se observa é uma desestruturação dos arranjos econômicos preexistentes e na redução da capacidade de decisão e ação dos poderes locais.

Em suma, as transformações no território em que estão inseridos são diversas e trazem novas estruturas que acirram a disputa entre os grupos sociais. As populações que resistem e ocupam os espaços pretendidos pelos GPIs tornam-se obstáculos ao processo de apropriação do território pelo capital. Segundo Vainer (2008),

Neste processo de mudança, além de alterações patrimoniais (novos proprietários) e morfológicas (nova geomorfologia, novo regime hídrico, etc.), instauram-se novas dinâmicas socioeconômicas, novos grupos sociais emergem na região de implantação, novos interesses e problemas se manifestam (VAINER, 2008, p. 44 - 45).

Uma das marcas do processo de apropriação, apontadas por Bortoleto (2010), é o caráter expropriador e promotor de deslocamentos desencadeados por esses grandes projetos, em geral através do instrumento de desapropriação. Vainer (2008, p. 42) considera que o que ocorre frequentemente “é o direito de desapropriação por utilidade pública exercido pelo empreendedor”, que se constitui, sobretudo, como ruptura do processo de reprodução social da população local.

[...] No caso de comunidades dependentes da terra e de recursos naturais, [...] resulta na perda do acesso aos meios tradicionais de vida, incluindo a agricultura, a pesca, a pecuária, extração vegetal, para falar de alguns. Isso provoca não apenas rupturas na economia local como efetivamente desloca as populações – em um sentido mais amplo – do acesso a recursos naturais e ambientais essenciais ao seu modo de vida. Essa forma de deslocamento priva as pessoas de seus meios de produção e as desloca de seus modos de vida (VAINER, 2008, p. 51).

Com isso, entende-se que os GPIs representam um formato particular de apropriação e controle do território e de seus recursos, e são agentes-chave no modo de produção do espaço, correspondendo a uma lógica estritamente econômica. A partir das contribuições de Piquet (1998) e Vainer e Araújo (1992), foi possível desenvolver um quadro-síntese (Quadro 1), sistematizando as características, marcas e ações observadas nesses grandes projetos.

Quadro 1 - Resumo das ações do GPI, a partir de Piquet (1998) e Vainer e Araújo (1992)

1	Discurso do progresso para a região;
2	Novas formas de ocupação territorial;
3	Caráter fechado das decisões de implantação;
4	Enclave territorial, espaços socialmente segregados; expropriação;
5	Expectativa da geração de empregos;
6	Desestruturação das dinâmicas produtivas existentes; padrão de planejamento que exclui o regional de sua pauta.
7	Núcleos urbanos nas áreas de influência do GPI passam por transformações que mudam sua paisagem, assemelhando-se aos grandes centros urbanos (marginalização, favelização, mendicância)
8	Enclave político, intervenção política em escalas diferentes; jurisdições territoriais especiais

Fonte: Autoria Própria, 2019.

Constata-se, a partir das contribuições de Piquet (1998) e Vainer e Araújo (1992), que os grandes projetos são potenciais transformadores do espaço, organizando e decompondo o território, e ao mesmo tempo, compondo novas regiões. Os GPIs configuram e apresentam-se, ainda, como forma de planejamento e organização territorial, que a tudo se sobrepõe, constituídos por decisões políticas que produzem e reproduzem a fragmentação do território, sendo, portanto, importantes vetores desse processo.

2.3 O PORTO COMO EXPRESSÃO DA DINÂMICA CAPITALISTA CONTEMPORÂNEA

Diante da lógica capitalista contemporânea, a busca pela inserção do país no mercado internacional e ampliação de sua economia passou pela necessidade de expandir a infraestrutura de logística e transporte de mercadorias. Ao longo das últimas décadas, diversas transformações ocorridas no setor portuário revelam esta tendência e demonstram o potencial de interligação que o modal marítimo possui, na medida em que contribui para efetivação das mais variadas transações comerciais locais e transnacionais.

A Lei de Modernização dos Portos, em 1983, modificou o modelo portuário brasileiro, definindo novas competências e atribuições para os setores público e privado na organização do sistema. Com maior participação do capital privado, os portos brasileiros tornam-se mais competitivos ao conseguir melhorar a produtividade média dos terminais através dos investimentos em equipamentos modernos de movimentação (RIOS, 2009). Assim, ocorreu a abertura para a construção e uso privados exclusivos de terminais portuários, bem como de portos.

Segundo Monié e Vidal (2006), em um mundo globalizado e alinhado às novas exigências do capital, fatores como a modernização da movimentação de cargas, inovações tecnológicas de equipamentos e da construção naval e a agilidade imposta constituem o conjunto de mudanças que caracterizam essa nova fase do sistema portuário mundial, e enfatiza, ainda, a containerização como ícone da transformação mundial no transporte marítimo e manuseio de cargas.

A dinâmica dos portos não se limita apenas à demarcação física de suas instalações, mas, principalmente, ao seu entorno imediato, sua hinterlândia (MONIÉ & VIDAL, 2006). Nesse novo contexto de modernização portuária, a concepção de portos-indústria se torna estratégica no cenário nacional, dado que necessitam de uma retroárea de apoio e da disponibilidade de áreas distantes de estruturas urbanas existentes que limitem sua expansão, como a maioria dos grandes portos brasileiros, limitando inclusive seus projetos de reestruturação. Inserido nessa tendência, a exemplo do Porto de Suape em Pernambuco, o Porto do Açú alocou-se em uma área com estruturas urbanas pouco consolidadas, de baixo custo, possibilitando a implantação de grandes complexos industriais (QUINTO, FARIA &

CARVALHO, 2011).

Neste sentido, analisa-se o papel de um grande projeto de investimento, como um porto, inserido na lógica capitalista de integração continental do mercado e na reorganização mundial dos espaços produtivos, a partir de suas peculiaridades e reposicionamento no cenário logístico nacional. Destaca-se ainda, no que tange especificamente ao Porto do Açú, sua atuação funcional e a relevância de sua tipificação dentro desse cenário, como desempenha suas práticas estruturantes e/ou remodeladoras do espaço.

O espaço, produzido e transformado pelas relações sociais, além da simples interação com o homem, inclui o processo de apropriação e transformação através do movimento de produção e reprodução do solo urbano-rural, de acordo com seus objetivos e necessidades. A presença desse processo, marca evidente da cidade capitalista (desigual), pode se revelar através das estratégias das forças do capital representadas no espaço, manifestando-se como uma apropriação privada, individual e concentrada.

Tratando-se da apropriação do solo urbano-rural por um GPI, Vainer e Araújo (1992) o apontam como potencialmente definidores de “novas regiões”, seja pela atração de investimentos, mobilização de mão de obra ou pelos deslocamentos.

Em geral, buscam atender às condições da produção e reprodução da acumulação capitalista e de ordenamento territorial, e exclusivamente sob a lógica econômica, apropriam-se dos recursos naturais e humanos de parcelas do território, respondendo a decisões e direcionamentos de espaços em escalas diferentes daquelas em que o GPI está inserido (VAINER & ARAÚJO, 1992, p. 34).

Esses empreendimentos podem ser definidos, ainda, como modificadores do modo de produção praticado, até então, naquele espaço. Isto ocorre pois “consolidam o processo de apropriação de recursos naturais e humanos em determinados pontos do território, sob lógica estritamente econômica, respondendo a decisões e definições configuradas em espaços relacionais exógenos aos das populações/regiões das proximidades dos empreendimentos” (VAINER & ARAUJO, 1992, p. 34).

Assim, por meio da apropriação de determinado agente, consolidada através de ações estratégicas, transformações sobrevêm no território. Adiante, em relação à apropriação do solo urbano-rural pelos empreendimentos portuários, objeto de análise desta Dissertação, Monié e Vasconcelos (2012) tecem importantes considerações sobre a evolução das relações

entre portos e cidades. Apesar da contextualização partir da análise de portos constituídos em sítios adjacentes a grandes centros urbanos, Monié e Vasconcelos (2012) destacam que a gênese dessa relação porto-cidade constitui “um sistema cujas interações e complementaridades variam no tempo, sob influência das dinâmicas produtivas, tecnológicas, sociais e urbanas” e “o conjunto de variáveis intervenientes que modificam as relações espaciais e funcionais da cidade e do porto são muitas e variadas” (MONIÉ & VASCONCELOS, 2012, p. 03).

Após o “divórcio” porto-cidade, engendrado pelas novas exigências dos agentes globais econômicos, novos terminais surgem na periferia das metrópoles (HOYLE, 1989 *apud* MONIÉ, 2012). Importante analisar tal ruptura, do ponto de vista espacial, para compreender a dimensão da apropriação do solo urbano-rural em São João da Barra, e seu rebatimento no contexto global.

A configuração inicial do projeto confirma a natureza da futura zip: presença de atores econômicos nacionais e estrangeiros atuando em setores diversos com estratégias mercadológicas diferenciadas e multiescalares; localização distante dos centros metropolitanos (MONIÉ, 2016, p. 74).

Para analisar as estratégias e direcionamentos na produção e apropriação espacial pelo Porto do Açú no território sanjoanense, torna-se relevante considerar a multiplicidade de funções e usos postos; recuperar os elementos e marcos que viabilizaram sua implantação, assim como as características antagônicas que marcam a conflitualidade expressa nesse espaço; e, analisar as dinâmicas socioespaciais dessa conflitualidade, onde “o espaço é objeto, suporte, desafio ou impactado” por este agente, considerando os demais agentes envolvidos, suas manifestações, temporalidades em que são agregadas, frequência e intensidade, repercussão na mídia e, ainda, as relações de poder (MONIÉ, 2012 *apud* CUNHA 2006; CADORET, 2012; SUBRA, 2008).

Segundo Pessanha (2014), o processo decisório para instalação desse grande projeto de investimento teve como pano de fundo uma conjunção de fatores políticos e econômicos que vão do local ao global. A economia global aquecida, a política nacional estimulando a desconcentração espacial do crescimento econômico e o baixo valor das terras da região norte fluminense criam uma oportunidade de negócios em áreas ainda inexploradas.

Os estudos técnicos para implantação do então terminal portuário na localidade do

Açú, no litoral do norte fluminense, foram iniciados em 1999 sob o comando do governo do estado. A primeira ação concreta que formaliza o início desse projeto ocorreu no primeiro ano de governo de Anthony Garotinho, com o Decreto nº 25.455 de 28 de julho de 1999, declarando de utilidade pública para fins de desapropriação uma área com aproximadamente 24.114.816,00 metros quadrados, remanescente da Fazenda “Saco D’antas”, no 5º Distrito do município de SJB.

Já na descrição desse Decreto estadual, esboça-se a intenção e o caráter do empreendimento, destinando o uso de tais imóveis para construção, implantação e exploração de terminal marítimo e portuário, prevendo a participação da iniciativa privada e a mobilização de uma retroárea de apoio. Segundo Pessanha (2014),

A concepção básica surgida da determinação do governo estadual de **criar condições para aproveitar a pujança econômica do petróleo no litoral norte** que agregasse instalações para além da base de apoio e gestão da Petrobras, sediada em Macaé. O entendimento era de que só um porto com incentivo do governo estadual poderia transformar o que era apenas uma intenção em uma ação planejada (PESSANHA, 2014, p. 164, com grifos nossos).

Dessa forma, em 2000, o governo estadual convoca uma reunião pública, sediada na Associação Comercial e Industrial de Campos (ACIC), e apresenta a proposta para construção do Porto do Açú, junto aos relatórios técnicos que apontam sua viabilidade: “(...), concluiu-se pela conveniência da construção de um terminal oceânico, com extensão de 1200 metros mar adentro, em frente à Fazenda Saco D’antas, exatamente a área prevista no decreto estadual de 1999” (ASSIS, 2000 *apud* PESSANHA, 2014, p. 165).

Nessa ocasião, o secretário estadual de Energia, Indústria Naval e Petróleo, à época, Wagner Victor, responsável pela apresentação do relatório, já ressaltava as potencialidades da localização do futuro terminal, como a redução das despesas com dragagem e a proximidade com grande maioria dos blocos de exploração de petróleo e gás da Bacia de Campos. Mesmo com o apoio da Organização dos Municípios Produtores de Petróleo (OMPETRO), na tentativa de pressionar a Petrobras, em defesa da construção do Porto *offshore*, para abrigar sua unidade de negócios, a estatal optou pela centralidade das capitais do RJ e ES, áreas já providas de infraestrutura básica, diferentemente do Açú, como conclui Pessanha (2014), “A desistência da Petrobrás e o ambiente final do governo Fernando Henrique Cardoso levaram as construtoras interessadas em participar do consórcio –

Odebrecht, Queiroz Galvão, Global e Coimex – a desistirem do Projeto Básico do Porto do Açú” (PESSANHA, 2014, p. 166).

O grande projeto permanece paralisado e, após as mudanças de governo nos três níveis de poder, o governo estadual, sob o comando de Rosinha Garotinho, articula novas parcerias e tratativas com o setor privado, para readequar o perfil do terminal, incluindo terminais para exportação de minério. Com o desinteresse do grupo Vale pelo projeto do novo modelo portuário, o governo estadual repassa o projeto ao empresário Eike Batista, como destacado em entrevista do ex-governador Garotinho, membro do Conselho de Desenvolvimento Econômico e Social.

Isso tudo começou em 1999, quando fiz o estudo de batimetria e localizamos no Açú o local ideal para a construção desse porto, que na ocasião foi oferecido a Petrobras, que tinha como presidente Henri Philippe Reichstul, e três meses depois, disse que a companhia estava com o plano de investimento todo comprometido. Então o Dr. Eliezer Batista, pai do Eike Batista, que era membro do nosso conselho de desenvolvimento Econômico pediu o projeto, e hoje é esse sonho que está virando realidade (OLIVEIRA, 2012 *apud* PESSANHA, 2014, p. 168).

Dessa intensa articulação entre o governo do estado do Rio de Janeiro e o empresário da iniciativa privada, nasce o Porto do Açú, a ser implantado no 5º Distrito do município de SJB na região norte fluminense, oficializando-se o feito com o lançamento de sua pedra fundamental, em 27 de dezembro de 2006.

A *holding* EBX, do empresário Eike Batista, se expande à medida em que, no plano nacional, o governo, através de diversas concessões, pretende superar os gargalos de infraestrutura e os limites do crescimento econômico (OLIVEIRA, 2012). Neste cenário, o grupo chegou a reunir cerca de 14 empresas em diversos setores, como recursos naturais, infraestrutura, entretenimento, bens imobiliários e saúde. Entre os anos de 2001 e 2009, criou as principais empresas ligadas à viabilidade e operação de todo o Complexo do Porto do Açú: LLX (logística e terminais portuários), MMX (mineração), OGX (produção e exploração de petróleo e gás natural) e a OSX (estaleiros e serviços para a indústria *offshore*).

Em 2005, data da fundação da MMX, o governo estadual concedeu redução de Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) aos municípios do Norte Fluminense, o que impulsionou o principal projeto da empresa. O projeto Minas-Rio, segundo Costa (2016), consistia na construção de um mineroduto com 525 km de extensão,

que ligaria a mina de minério de ferro em Conceição do Mato Dentro (Minas Gerais) até sua unidade de filtragem, beneficiamento e exportação, no Porto do Açú, atravessando um total de 32 municípios nesse trajeto.

A empresa MMX, segundo Pessanha (2014), conduziu, no plano local, formas de acelerar e aprovar um novo Plano Diretor para promover a mudança no uso e ordenamento territorial, garantindo, assim, a delimitação das áreas que iriam compor a zona de expansão industrial no município. Como resultado desse esforço, é aprovada a Lei Municipal n° 50 de 2006, que instituiu o novo Plano Diretor, criando as condições gerais de produção com a alteração e flexibilização da legislação, retirando as áreas até então denominadas rurais e transformando-as em industriais (COSTA, 2016). Em outubro de 2007, foram iniciadas efetivamente as obras de construção do Porto do Açú.

Segundo Pessanha (2014), já tendo em vista a diversificação dos empreendimentos em direção à área de petróleo e gás, a MMX vendeu o projeto Minas-Rio, em 2007, com o objetivo de alocar recursos nos demais projetos e consolidar a EBX e o Complexo Logístico Industrial do Porto do Açú (CLIPA). Neste cenário, foi criada a empresa LLX, empresa de logística que conduziria o empreendimento, a qual teve suas obras efetivamente iniciadas em outubro, já contemplando a expansão do projeto de terminal monofuncional para o CLIPA.

A partir de então, além do terminal portuário, a proposta passou a integrar um distrito industrial em sua retroárea, dentro da concepção da quinta geração de portos, do tipo MIDAS. Iniciou, ainda, a construção do estaleiro e incluiu mais um terminal *onshore*, abrindo um imenso canal nas áreas contíguas ao mar. Dessa forma, localizaria, de um lado, estaleiro com píer para operar plataformas e navios a serem lançados ao mar; e, de outro, áreas com píeres para alugar para empresas de apoio à exploração de petróleo *offshore*.

Dada a necessidade de expansão, Moraes (2011) destaca que a perda da Fazenda Caruara para se tornar uma RPPN, exigência do processo de licenciamento do INEA, e os altos valores de venda já praticados com a expectativa de implantação do empreendimento, fizeram com que a LLX buscasse uma nova solução. Através da Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro (CODIN), em uma parceria público-privada pouco transparente, em que não ficaram claros os papéis e responsabilidades desenvolvidos por seus agentes, é viabilizada a implantação do Distrito Industrial de São João da Barra (DISJB), sob a égide do “interesse público”.

Com isso, tem-se o segundo grande lote de desapropriações impostas pelo governo do estado do Rio de Janeiro (ERJ), sob o comando do Governador Sérgio Cabral. No total, sete decretos (ver Apêndice A) foram assinados pelo executivo, expropriando, aproximadamente, mil famílias de pequenos agricultores e criando o Distrito Industrial. Tais decretos são objetos de disputa e questionamento judicial até hoje, diante da forma truculenta como foram direcionados e da prática imbricada nos termos do acordo entre a CODIN (governo estadual) e a LLX, para a instalação da Parceria Público Privada (PPP).

O DISJB foi instituído pelo Decreto Estadual nº 41.585/2008, com previsão de ser implantado em etapas ao longo de quatro anos e meio. Para dar continuidade, no plano local, foi desenvolvida a alteração da Lei nº 50/2006, editada em 31 de dezembro de 2008, inserindo a área de implantação do empreendimento integralmente em uma ZEI (Zona de Expansão Industrial), reestruturando e adequando, assim, o zoneamento e uso do solo estabelecidos na nova legislação, conforme declaração da Secretaria de Comunicação da Prefeitura:

O Diário Oficial do Governo do Estado publicou no último dia cinco, um **decreto criando o Distrito Industrial de São João da Barra** em uma área com 7.329 hectares, que irá abrigar lotes de terrenos na região do Açú, onde está sendo implantado o porto; lá, empresas poderão se instalar. "Com isso, **o município teve que definir um novo zoneamento, ampliando a área industrial; antes só existia na zona do porto do Açú**", disse. Após a audiência pública, o projeto segue para apreciação e votação". "São João da Barra vai passar a contar com mais três distritos – 2º, 3º e 4º. O anúncio foi feito nesta quinta-feira (11) pela assessora da secretaria municipal de Planejamento, Doralice Maria Gonçalves. Segundo ela, a nova divisão distrital ficou definida no Plano Diretor Municipal de 2006. Os três distritos que já existem, 1º, 5º e 6º, continuarão com suas confrontações antigas. Sexta-feira (12) uma audiência pública no auditório da Prefeitura, apresentará as alterações do mapa de macrozoneamento da cidade, às 19h. Desde a emancipação de São Francisco de Itabapoana, em 2006, o município ficou com uma lacuna distrital, já que 2º, 3º e 4º distritos pertenciam ao antigo sertão sanjoanense". "**A prefeita Carla Machado sabe da importância dessa nova divisão distrital, como forma de ordenamento espacial.** O município demarcou os novos distritos através de coordenadas geográficas de confrontações. Isso apresentaremos na audiência pública", explica Doralice. De acordo com ela, toda a sociedade civil foi convidada a participar da audiência pública, publicada na edição da última quarta-feira do Diário Oficial do município. Ela informou ainda que é prevista a saída de um ônibus do 5º distrito e outro do 6º, transportando moradores dos locais (MORAES, 2008, *online*⁸).

O município, que tem autonomia para legislar sobre seu território, principalmente no que tange à política de desenvolvimento e expansão urbana – garantida pelo Estatuto da

⁸ Disponível em: <<http://www.robertomoraes.com.br/2008/12/distrito-industrial-e-novo-zoneamento.html?m=0>>. Acesso em agosto de 2019.

Cidade – tem sua ação local justificada e pautada por uma “decisão vertical, que veio de cima para baixo”, coordenada pelo governo estadual, tendo como consequência a alteração da política de uso do solo existente, havendo, assim, a necessidade de que o poder local legitime os decretos de desapropriação e de criação do DISJB.

No contexto de mudanças recentes nas dinâmicas econômicas do estado do Rio de Janeiro, o agora denominado CLIPA se amplia e integra o novo DISJB, destinado ao aluguel de áreas para implantação de indústrias dos mais variados portes e campos de atuação. As obras do complexo foram iniciadas em 2008, e em paralelo, o Grupo EBX se consolidou ainda mais com a aquisição de blocos de petróleo pela OGX; a criação do estaleiro da OSX; e o lançamento imobiliário da REX, próximo ao empreendimento, inicialmente chamado de “Cidade X”.

A Cidade X teve seu projeto urbanístico assinado pelo arquiteto Jaime Lerner, com previsão de absorver o crescimento populacional gerado pelo megaempreendimento, e evitar o surgimento de aglomerações urbanas indesejadas, não só nas áreas contíguas ao Porto, mas, sobretudo, nas vias de acesso e escoamento de cargas. No entanto, alguns aspectos, como sua localização (entre Grussaí e Chapéu do Sol ou próximo ao DISJB?), porte (cidade, bairro ou condomínio?) e desenho, se mostraram duvidosos e divergentes ao longo dos anos (2009 a 2013), nas próprias comunicações oficiais do grupo EBX. Na figura 8, é possível identificar registros de informações de localização do empreendimento em diferentes momentos em que a Cidade X foi anunciada.

Figura 8 - Informações diversas sobre a localização da Cidade X



Fonte: Extraído do *Blog* de Roberto Moraes (2013), editado pela autora.

O CLIPA e a promessa da Cidade X alavancaram e aumentaram a especulação imobiliária, não só na área inicial, propriamente dita, – entre as Fazendas Palacete e Pontinhas, próximo ao Porto do Açú – como em seu entorno, promovendo uma elevação desmedida do preço dos imóveis e das terras. Nesse sentido, Moraes (2013) ressalta que o valor médio de terra pago como indenização aos pequenos produtores rurais desapropriados foi de, aproximadamente, R\$ 1,90 por m², e os valores pagos pelas empresas de apoio *offshore* pelo aluguel das mesmas áreas chega a R\$ 6,00 por m².

Compreende-se que o uso do solo e a apropriação do território se revelam como elementos importantes na estratégia de acumulação de capital inerente à viabilidade e operação do CLIPA e, dessa forma, é possível presumir o porquê das ações agressivas nos processos de desapropriação amplamente divulgadas e a pressão imposta nas alterações das legislações vigentes (COSTA, 2018).

No mesmo ano, o Decreto Municipal nº 004/2008, estabeleceu a desapropriação de 24 imóveis localizados na região do 5º Distrito, no Açú, para abertura e melhoramentos das vias ou logradouros públicos visando “a implementação do Complexo do Açú e a segurança do tráfego e dos moradores da região” (PMSJB, 2008, S/P). Essas obras de infraestrutura favoreceram mais uma vez a MMX e a LLX, na medida em que levaram investimento público nas proximidades do empreendimento, valorizando ainda mais o valor das terras na área.

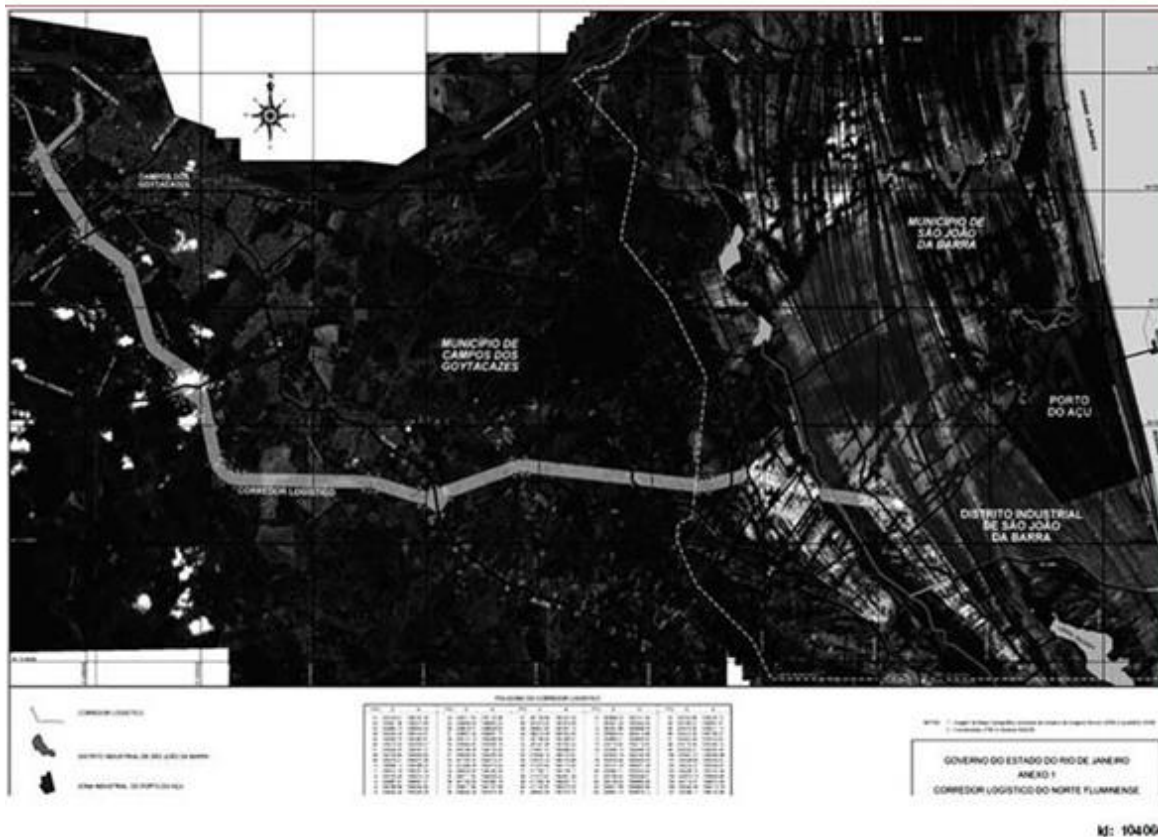
Paralelo a isso, tem-se, ainda, a concessão da rodovia federal BR 101, que, segundo Pessanha (2014), constituiu-se como parte das **condições gerais de produção**, articuladas entre o empreendedor e o governo em suas três escalas. O contrato foi assinado em fevereiro de 2008, estabelecendo a concessão por 25 anos de 320 km da BR-101 e, conseqüentemente, as obras de duplicação e melhoria de infraestrutura da mesma. Essa, talvez, seja a principal obra de infraestrutura estatal, em fase de conclusão atualmente, que de fato alavancou o empreendimento, contemplando os interesses da EBX, que pretendia conectá-la ao futuro Corredor Logístico do CLIPA, na altura do município de Campos, com ligação ferroviária, rodoviária, via de comunicação e dutos de utilidades.

O Corredor Logístico, considerado importante eixo para viabilizar a conexão viária do complexo portuário do Açú com outros modais, proposto pela LLX, teria 45 km de extensão e seria composto por linhas de transmissão, dutos de água, gás e telecomunicações, além de ferrovia e rodovia, constituindo a ligação até à BR 101, na cidade de Campos dos Goytacazes, com aproximadamente 400 metros de largura. O traçado previsto, inicia-se no entroncamento da BR-101 Norte (Rodovia Governador Mário Covas), na localidade de Ponta da Lama, Distrito de Dores de Macabu, no Município de Campos dos Goytacazes, finalizando na Rodovia Estadual RJ-240, na localidade de Água Preta, Distrito de Pipeiras, no Município de São João da Barra, e configura-se como interseção de passagem com as Rodovias Estaduais RJ-208, RJ-236, RJ-196 e RJ-216.

Apesar do corredor logístico até hoje não ter sua construção efetivamente iniciada, as áreas necessárias para sua implantação já se encontram definidas como de interesse público para fins de desapropriação desde 2010, de acordo com o Decreto Estadual nº 42.653, promulgado pelo então governo do estado Sérgio Cabral (ver Figura 9). O Decreto abrange a expropriação de assentamentos rurais em Campos e terras pertencentes a pequenos agricultores do 5º Distrito em SJB. Além disso, promulgou, também, o Decreto Estadual nº

42.675 em 2010, que instituiu parâmetros para implantação de corredores logísticos, caracterizando-os como “a via de conexão multimodal, (...) integrado aos processos de suprimento, (...), submetendo-se aos objetivos estratégicos maiores de desenvolvimento e de competitividade, tanto de regiões quanto de empresas e setores da economia” (RIO DE JANEIRO, 2010, p. 01).

Figura 9 - Anexo do Decreto de Desapropriação do Corredor Logístico do Porto do Açu



Fonte: Sistema de Atos Oficiais do Executivo do Estado do Rio de Janeiro.

Durante os primeiros anos após o início da construção do CLIPA, meados de 2010/2011, por meio da divulgação de memorandos de entendimento que sinalizavam o interesse de diversas empresas estrangeiras em se instalar na retroárea portuária, a EBX tentou fomentar e solidificar o empreendimento. No entanto, os anos seguintes foram marcados pela desistência sucessiva desses signatários, somadas às dificuldades na OSX, o atraso nas obras do porto e os diversos problemas ambientais, que gerou um clima de incerteza quanto ao futuro do empreendimento, o qual culminaria na queda do grupo em 2013

(LEO, 2014).

Três anos após a última revisão do Plano Diretor, no início de 2012, a prefeitura de São João da Barra anunciou a contratação do escritório do arquiteto Jaime Lerner como responsável pela proposta de reformulação do Plano e de uma nova Lei sobre Uso e Ocupação do Solo. Financiada pelo Grupo EBX, a proposta é apresentada em fevereiro de 2012, sob a justificativa de planejar o município diante das novas demandas geradas a partir dos investimentos privados que vêm acontecendo em SJB.

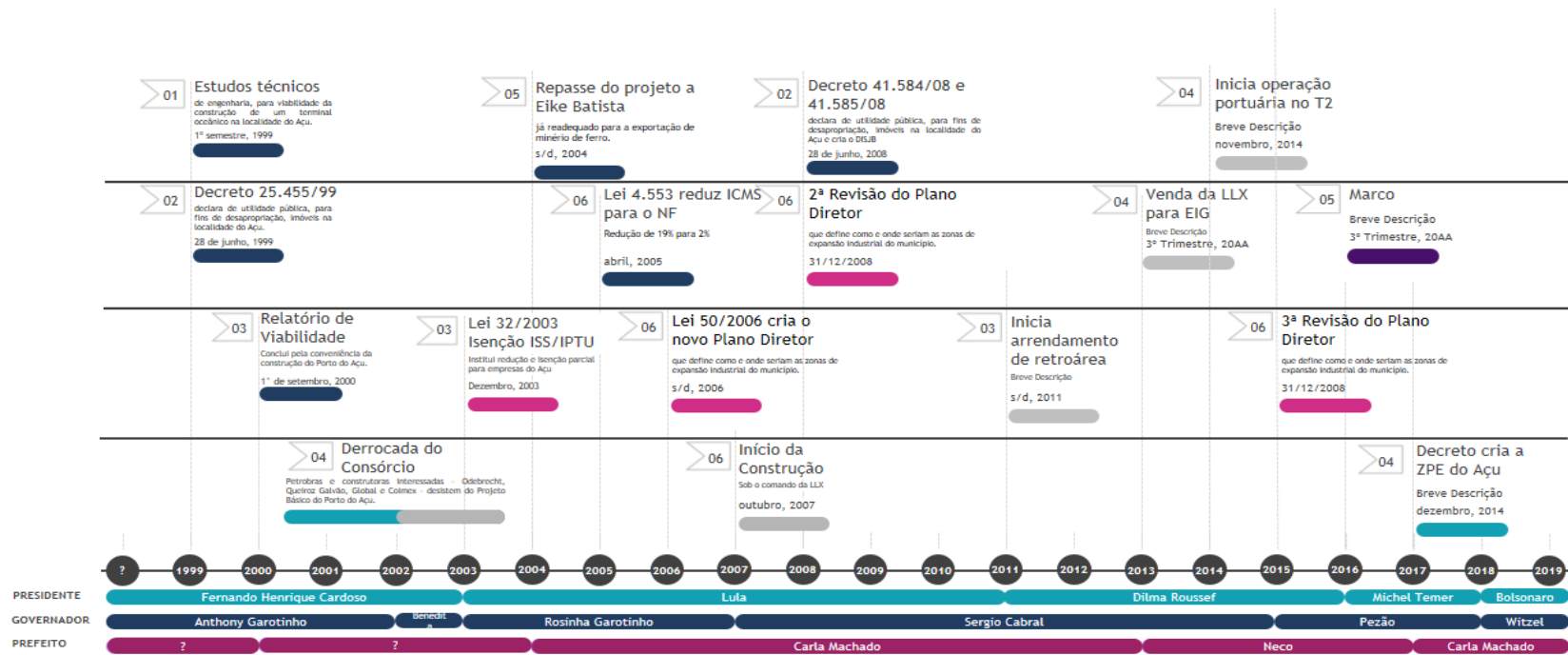
A nova proposta de macrozoneamento apresentada no Plano Diretor consolida e legitima a apropriação de aproximadamente um terço do território do município pelo empreendimento Porto do Açú.

Com a queda de Eike Batista e do conglomerado EBX, o CLIPA teve seu horizonte de crescimento exponencial diminuído, e a LLX foi vendida no segundo semestre de 2013 para o grupo americano EIG *Global Energy Partners*, que mudou o nome da empresa para Prumo Logística Global. Após essa mudança estrutural, o Porto do Açú iniciou suas operações em 2014, sob nova direção, tendo dois terminais inaugurados, com o primeiro embarque de minério e a primeira operação comercial. Sob nova direção, o empreendimento se voltou praticamente, em sua totalidade, para o setor de petróleo e gás.

Nesse pano de fundo, o Plano Diretor, que começou a ser discutido em 2012, só foi aprovado no ano de 2015, trâmite sobre o qual houveram muitas divergências, dentre os materiais divulgados e versões publicadas, entre a Câmara Municipal e o Executivo. Na análise de todo esse processo, não há como separar o envolvimento do público com o privado na estruturação das condições necessárias à reprodução dos meios de produção do empreendimento.

Na tentativa de sintetizar e visualizar rapidamente as informações citadas nesta seção e auxiliar a identificação das ações dos agentes envolvidos, que serão trabalhados na seção seguinte, a linha do tempo da Figura 10 traz a sistematização destes dados, seguindo uma estrutura cronológica e organização gráfica referencial dos principais acontecimentos ocorridos.

Figura 10 - Linha do Tempo



Fonte: Autoria própria (2019).

CAPÍTULO 3 - AÇÃO DOS AGENTES E A TRANSFORMAÇÃO DO ESPAÇO EM SÃO JOÃO DA BARRA/RJ

Este capítulo trata dos impactos do Porto do Açú sobre o território herdado – utilizando-se das teorias de Ribeiro (2005) e Santos (1994; 1996) – dos conflitos de interesses e da legislação urbana, como cristalizadora da relação de forças e dos interesses predominantes, por meio da identificação e materialização das ações dos agentes produtores desse espaço. Aborda-se, ainda, um breve panorama dos instrumentos da política urbana brasileira, focado naqueles de âmbito municipal, e realiza-se uma análise dos mapas de zoneamento do município, nos diversos momentos de revisão, na tentativa de identificar as mudanças, interesses, conflitos e disputas que estão presentes nos processos de elaboração e manejo dos mesmos. Na última seção, são abordadas algumas tendências e impactos referentes à malha urbana do município.

3.1. QUEM SÃO OS AGENTES?

A cidade, independentemente de sua dimensão territorial, ao abrigar o movimento de produção e reprodução de agentes sociais no espaço, apresenta-se como campo de disputas e lutas sociais, direcionado por demandas políticas e econômicas. A produção do espaço é “[...] consequência da ação de agentes sociais concretos, históricos, dotados de interesses, estratégias e práticas espaciais próprias, portadores de contradições e geradores de conflitos entre eles mesmos e com os outros segmentos da sociedade” (CORRÊA, 2012, p. 43).

A organização do território, a partir das práticas de seus agentes, torna-se mais ou menos evidente não só pela quantidade ou tipologia de agentes envolvidos, mas também em suas escalas de atuação. Neste sentido, tratando-se da implantação de um grande projeto de investimento como o Porto do Açú, as formas de ação dos agentes regionais e/ou globais deverão deixar marcas no espaço local.

Através das contribuições e perspectivas de Castells (1983), Corrêa (1989), Gottdienner (1997), Lefebvre (1969), Carlos (1992), Villaça (2001) e Santos (1996), fundamenta-se a discussão acerca da caracterização dos agentes sociais e de suas ações estratégicas na produção do espaço urbano do município de São João da Barra. Vale salientar

a prévia identificação do principal agente, o “Porto do Açú”, e um direcionamento proposital da análise a partir deste.

Entender a lógica da produção do espaço requer identificar os agentes sociais e analisar suas ações, interesses, articulações complexas e relações constituídas na cidade capitalista. A partir das classificações propostas por Corrêa (1995) e Piquet e Ribeiro (2001) – mas não se limitando a elas –, pretende-se analisar a modelagem e as dinâmicas interativas dos sujeitos, que estão definidos como: 1) os proprietários dos meios de produção; 2) os proprietários fundiários; 3) os promotores imobiliários; 4) o Estado; e 5) os grupos sociais excluídos.

No entanto, não se pretende ater, literalmente, a esta segmentação, embora preservando seus critérios de recorte, visando a adaptação do uso desta categoria de análise ao examinar a diversas possibilidades de ação (estratégias e práticas) dos diferentes agentes sociais, no que diz respeito ao objeto desta Dissertação. Ao considerar as ações postas no espaço, com interesses contraditórios ou convergentes, justapostos ou sobrepostos, complementares ou antagônicos, acredita-se ser possível ir além e identificar possíveis atores invisíveis, plurifuncionais, externos e aqueles não capitalistas, por exemplo (VASCONCELOS, 2011).

Adaptando ao contexto do município de São João da Barra, alguns dos agentes identificados – que serão analisados a partir das suas formas de apropriação do espaço, materializadas nos interesses favorecidos ou prejudicados, presentes nas mudanças da legislação, e expressos nos mapas – são: 1) um segmento da população sanjoanense e suas atividades, do 5º Distrito; 2) o Porto do Açú; 3) os agentes imobiliários, por meio dos vetores de expansão, identificados no PD; e, por fim, 4) o Poder Público, no âmbito local, estadual e federal. Assim sendo, a identificação dos agentes acima será segmentada, para fins do objetivo desta Dissertação. O Porto do Açú e os agentes imobiliários representam os proprietários dos meios de produção e do capital. A população aparece como pequenos proprietários fundiários, mas também como grupos sociais excluídos. E o Estado será representado pelo Poder Público dos três níveis, com ênfase na Administração Municipal.

Pretende-se, a seguir, analisar algumas das ações destes últimos, através das benesses, parcerias, execução de legislações e intervenções no espaço, a fim de caracterizá-las.

Todas as parcelas da população acabam – de uma maneira ou de outra, desigual e

diferentemente – apropriando-se de uma parcela desse espaço socialmente produzido. Isso ocorre na proporção em que todos os indivíduos, de um modo ou de outro, habitam esse espaço, nele se movimentam, utilizam-se dos equipamentos coletivos sociais, consomem um espaço de lazer etc. O processo de apropriação do espaço será, portanto, estabelecido pelo lugar que o indivíduo ocupa na classe social e, conseqüentemente, pelo lugar que esta ocupa na sociedade (CARLOS & ROSSINI, 1982, p. 17-19).

3.1.1 O Estado

Dentre os agentes sociais enumerados acima, o Estado tem papel central e complexo, uma vez que representa o controle traduzido em uma estrutura jurídica, política e administrativa, na regulação das ações dos demais agentes sociais. Corrêa (1995, p. 26) afirma que “sua ação é marcada pelos conflitos de interesses dos diferentes membros da sociedade de classes, bem como das alianças entre eles” e muitas vezes as classes dominantes comandam as ações do Estado – políticas públicas, legislação urbanística, etc. - sobre o espaço.

De todos os agentes a serem analisados, o Estado nos parece ter uma atuação múltipla e complexa no espaço. Seu escopo de atividade abrange variados aspectos institucionais, espaciais e temporais que devem ser distinguidos e evidenciados. Em primeiro lugar, é necessário distinguir as esferas de ação estatais: judiciário, legislativo e executivo; em segundo lugar, as diversas instâncias em que esses poderes estão organizados: municipal, estadual e federal; e, por fim, seus mandatos e períodos de atuação, com frentes ideológicas distintas.

Segundo Ferreira (2006), a partir da atuação do Estado, como condutor do processo de análise de (re)produção do espaço urbano,

É a realidade empírica que vai possibilitar uma maior ou menor apreensão da (re)produção do espaço urbano, pois com ela a quantidade e a qualidade (ações, estratégias, interesses, conflitos, etc.) de agentes sociais muda. Entretanto, o Estado pode ser o fio condutor da análise, uma vez que suas ações, estratégias, etc. se fazem mais presentes quantitativa e qualitativamente, tanto no tempo, quanto no espaço, e induzem a ação e/ou o surgimento de outros agentes sociais (FERREIRA, 2006, p. 34).

Dessa forma, esta análise considera as diversas periodizações do plano político como forma de melhor perceber e avançar, no sentido de que os agentes sociais materializam conteúdos e movimentos distintos, provenientes não só de fatores políticos, mas

principalmente econômicos, sociais, culturais e ambientais, conforme exposto na linha do tempo (Figura 10) do capítulo anterior.

Nesse contexto, observa-se que no caso do Porto do Açú, a viabilização do empreendimento perpassa variados segmentos estatais, dependendo diretamente da articulação interna e externa deste agente para viabilizar processos-chave, como o de licenciamento. No que tange à esfera municipal, desde o início de implantação do projeto do CLIPA – apesar de um mesmo grupo político estar à frente do governo – diferentes ações e estratégias foram utilizadas, demonstrando os movimentos em torno dos pactos políticos existentes e a representação dos diversos interesses dos agentes sociais.

Em entrevista realizada em uma emissora local, em 2017, a prefeita Carla Machado quando indagada por um telespectador se havia se arrependido de ter participado das tratativas com o governo do estado para implantação do Porto do Açú (durante dois mandatos 2005-2008 e 2009-2012), revela que: “O único envolvimento que eu tive, porque o município não dá licença ambiental, foi a transformação das terras que antes eram rurais em áreas industriais, o que agrega também valor à terra”⁹. Segundo Piquet e Ribeiro (2001), o poder público coloca seu poder de coação, junto aos legisladores municipais, à disposição da empresa para possibilitar-lhe sua atuação.

Percebe-se que uma das estratégias claras - mais presentes quantitativamente - adotadas pelos gestores municipais, é a flexibilização e a revisão das legislações. No governo sucessor (mandato entre 2013-2016), o prefeito José Amaro Martins de Souza, conhecido como Neco – vice-prefeito, eleito com apoio da prefeita - continuou seguindo a mesma linha política que até então vinha sendo utilizada no município (CHAFFIN, 2013). As legislações, ao que parece, principalmente as relacionadas ao ordenamento territorial, foram sendo alteradas e revisadas tendo o Porto do Açú como norteador de suas propostas desde 2008, com a aprovação da Lei nº 115/2008, uma vez que atendiam às pretensões de ocupação do solo do projeto do Complexo Portuário.

Paralelo a isso, é possível identificar ações distintas, provavelmente pela necessidade de apoio político local, de neutralizar reações de interesses prejudicados com as mudanças na legislação. Ao mesmo tempo em que o empreendimento é defendido pela gestão municipal

⁹ Disponível em <<http://g1.globo.com/tj/norte-fluminense/rjintertv-1edicao/videos/t/edicoes/v/prefeita-de-sao-joao-da-barra-carla-machado-participa-do-e-agora-prefeito/5649155/>>. Acesso em agosto de 2019.

como indutor do desenvolvimento e potencial gerador de empregos na região, fala-se em mitigar os passivos ligados ao conflito agrário estabelecido, seja pelas desapropriações ou pelo processo de salinização de águas e terras e a destruição da Praia do Açú, previsto nos Estudos de Impacto Ambiental que foram utilizados pelo Grupo EBX para obter as licenças ambientais necessárias para implantação do porto.

Na mesma entrevista, a prefeita acrescenta que, entre as compensações recebidas pela instalação do Porto do Açú em seu mandato, obteve “mais de R\$ 130 milhões em compensação ambiental e social, construção de estradas, rede de abastecimento de água, a Vila da Terra, terminal pesqueiro, ajuda para compra de equipamentos para agricultura, viaturas de polícia, doadas para a Polícia Militar e Polícia Civil, dentre muitas outras situações”¹⁰.

Fica evidente, nos fatos citados acima, o aspecto contraditório e conflituoso dessa forma de integração política em escalas supralocais, tendo o Poder Local como agente indutor, mas, também, induzido. A extensão da perda de autonomia do Poder Local é um elemento crucial, pois a maioria das iniciativas acabam sendo definidas pela PRUMO e controladas por ela, como se possuísse enclaves territoriais privados, como a Vila da Terra, onde os produtores e moradores são tutelados pela empresa. Como afirma Vainer (2010), “O prefeito não existe. Não existe mais o poder local. O poder local é o grande projeto: ele redefiniu a totalidade daquele espaço e criou, na verdade, uma nova instância de poder” (VAINER, 2010, p. 114).

Conforme a linha do tempo apresentada (Figura 10), o marco inicial identificado na gênese desse grande projeto de investimento deu-se pelo poder público a nível estadual. Pessanha (2014) entende que o governo do estado do Rio de Janeiro seria o maior beneficiário com a instalação do CLIPA, principalmente no que tange aos desdobramentos do empreendimento no processo de desenvolvimento regional. Nesse sentido, o governo estadual, por meio de seu aparelho estatal, atua para definir estratégias e consolidar ações. Note-se que o governador, à época, era oriundo do Norte Fluminense, onde tinha e mantém sua principal base político-eleitoral.

Além dos diversos decretos realizados pelo executivo estadual, a CODIN conduziu a

¹⁰ Disponível em <<http://g1.globo.com/rj/norte-fluminense/rjintertv-1edicao/videos/t/edicoes/v/prefeita-de-sao-joao-da-barra-carla-machado-participa-do-e-agora-prefeito/5649155/>>. Acesso em setembro de 2019.

execução truculenta das desapropriações no 5º Distrito, processo este que Costa (2018) considera como célere, diante da eficácia do Poder Judiciário na operacionalização da Lei: em menos de dois anos, a companhia estatal e a LLX foram autorizadas a executar 302 propriedades. Além disso, segundo a autora, o processo se deu cheio de deslizes, com erros na forma de notificação, subavaliação nas vistorias e assédio moral na utilização de força da polícia. A CODIN ainda desenvolveu um programa de reassentamento rural, onde algumas das famílias foram conduzidas para a Vila da Terra, área esta que se encontra em litígio.

O processo de licenciamento do CLIPA constitui-se outro componente fundamental de análise acerca da atuação do Estado na criação das condições gerais de produção do empreendimento. Segundo Pedlowski & Py (2017), o processo tinha o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais (IBAMA) como órgão responsável, inicialmente, mas ao longo de seu trâmite foi deslocado para a esfera estadual, ficando a cargo do Instituto Estadual do Ambiente (INEA). Além disso, permitiu-se a fragmentação do processo de licenciamento ambiental, admitindo que diferentes projetos fossem avaliados de forma individual para obter maior celeridade na emissão das licenças previstas pela legislação, o que leva à desarticulação da análise das diversas implicações ambientais do projeto como um todo.

A partir dessa concessão, o poder público ignora prováveis impactos cumulativos e sinérgicos dos diferentes projetos envolvidos no CLIPA. De acordo com as ações movidas pelo Ministério Público Federal e Ministério Público Eleitoral, as licenças do INEA foram concedidas de forma apressada, com lacunas no EIA/RIMA¹¹ e sem identificação do responsável pela mitigação de eventuais danos. Quanto as da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), questiona-se a autorização da exploração do porto por tempo indeterminado, sob à égide de que este seria de pequeno porte (PEDLOWSKI & PY, 2017; COSTA, 2018; NEEPES, ENSP, FIOCRUZ, 2013).

No aspecto financeiro, o poder público atua diretamente no fomento do empreendimento, através da concessão de financiamento de seus fundos públicos. O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) concedeu, em 2012, empréstimo no valor de R\$ 518 milhões à LLX para a realização de obras de aterro, dragagem

¹¹ Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental.

e construção de quebra mar.

Entende-se, portanto, o Estado aqui representado em suas escalas local, estadual e nacional, como principal indutor das condições gerais de produção para viabilização do Porto do Açú, atuando com agilidade na transformação da estrutura legal. Seja por meio do manejo e revisão das legislações vigentes, de Decretos do Executivo, ou de seu comprometimento em direcionar o gasto público em obras de infraestrutura, que, alinhados, constituem-se capazes de reduzir os custos e maximizar o lucro dos investimentos privados. Ou seja, o poder público corrobora não só com a expropriação de terras, mas também com a reconcentração da mesma.

A seguir, aponta-se as ações que envolvem diretamente a população, particularmente a do 5º Distrito, onde o Projeto foi implantado.

3.1.2 Os grupos sociais atingidos

De modo geral, o discurso do progresso pautado no desenvolvimento local, crescimento econômico e o advento de novos investimentos para o município, divulgados seletivamente pela mídia, trouxeram novas e diferentes dinâmicas de ação para a população do município e entorno. A expectativa da redenção do pequeno município levou até mesmo alguns sanjoanenses a ingressar em cursos de mandarim (nas escolas municipais), devido aos esperados investimentos chineses. Toda essa expectativa resultou, de certa forma, em uma invisibilidade dos impactos reais causados à região e aos atingidos (MAIA, 2017).

A região que concentra o maior número de comunidades impactadas pelo empreendimento é o 5º Distrito, território objeto de desapropriação estatal. Comunidades compostas por pequenas e médias propriedades, baseadas na atividade agropecuária familiar, tiveram cerca de 70 milhões de metros quadrados, totalizando 1.403 lotes, desapropriados. Conforme explicitado em um dos relatórios de impactos, as consequências que surgem são rupturas nas relações de vizinhança e comunitárias preexistentes e a desestruturação das relações simbólicas da população com o local, além da interrupção da estrutura agrária local e das práticas de subsistência e produção (COSTA, 2018). Ocorre, portanto, uma ruptura nos processos de reprodução social desses grupos vinculados à produção no campo.

Foram expropriados diversos agricultores, dos quais muitos ainda não tiveram seus

processos de desapropriação finalizados, e não receberam qualquer indenização, situação agravada pela situação financeira crítica em que o estado do Rio de Janeiro perdeu a capacidade de arcar com os custos das desapropriações que determinou por meio dos Decretos nº 42.675 e nº 42.676, promulgados em 28 de outubro de 2010.

Além das mudanças no modo de vida, as desapropriações têm impacto direto sobre a estrutura produtiva rural do município. A agricultura teve redução de sua área total colhida no município, passando de 4.239 hectares, em 2006, para 1.471 hectares, em 2015. Já a atividade pecuária perdeu sua diversificação, seguindo a tendência de especialização e do processo de concentração de terras (VASCONCELOS, 2018). Outro grupo impactado foi o dos pescadores artesanais. Cerca de 58% do perímetro costeiro do município passou a ser controlado pelo Porto do Açú, provocando alterações nas rotas e na distribuição das áreas de pesca (AGB, 2011; COSTA, 2018).

Este grupo social teve seu direito de propriedade violado através de despejos violentos sem indenização e avisos prévios, e, portanto, sem direito a uma justa negociação com critérios transparentes e coletivamente acordados entre as partes. Além de desapropriados, algumas famílias removidas foram reassentadas ilegalmente na “Vila da Terra”, em local com situação fundiária legalmente indefinida e sem receber as devidas indenizações (AGB, 2011; COSTA, 2018).

No que tange aos passivos ambientais apontados pela população, já foram contabilizados o assoreamento de lagos e rios; a erosão costeira crescente, devido à construção dos espigões de pedra no canal, que fez como que o mar avançasse; a elevação do nível de salinidade em pontos de água doce na lagoa de Iquiparí e do canal de Quitungute, e das terras contíguas, que podem levar à desertificação da região (AGB, 2011; COSTA, 2018).

Como movimento de resistência, os agricultores constituíram a Associação dos Proprietários Rurais e de Imóveis do Município de São João da Barra (ASPRIM), fundada para fomentar as reivindicações e fortalecer a luta dos moradores do 5º Distrito. Segundo Pedlowski e Py (2017), uma das estratégias utilizadas pelo movimento foi a “combinação de ações diretas, como o fechamento de estradas e o bloqueio de acesso a propriedades alvo das desapropriações, com articulações com sindicatos e universidades, levando a uma rápida ampliação do nível de organização política das famílias atingidas” (PEDLOWSKI & PY,

2017, *online*).

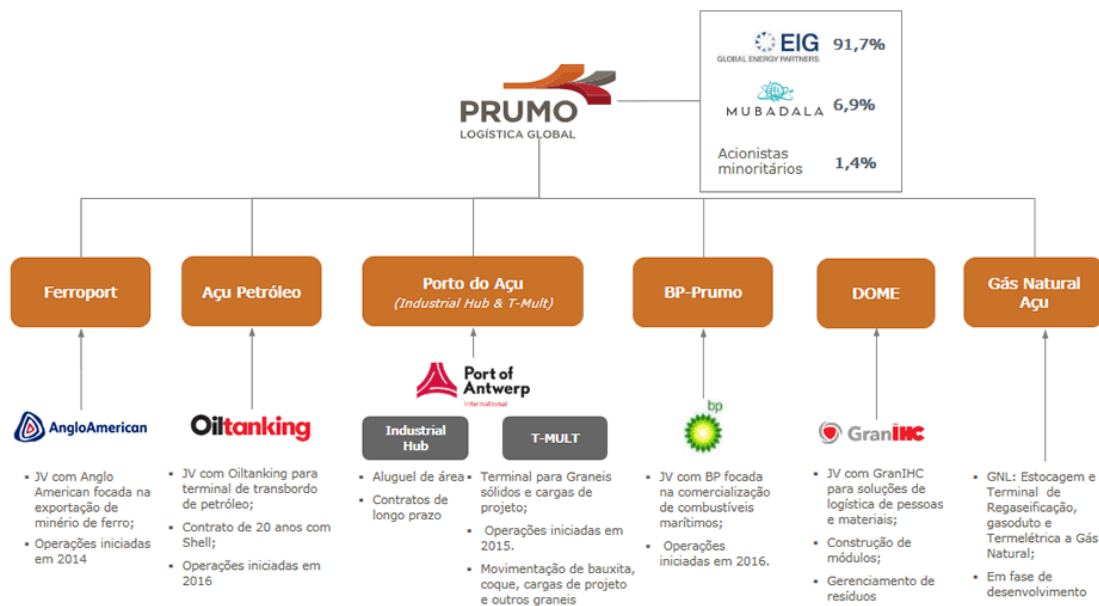
Com isso, a ASPRIM conseguiu promover algumas medidas legais, nas quais a entidade denuncia a conivência do Estado com as arbitrariedades cometidas pelo empreendedor, resultando nas Ações Cíveis Públicas, movidas pelo Ministério Público, que conseguiram, por exemplo, a supressão da localidade de Água Preta do Decreto estadual de desapropriação.

Dessa forma, identifica-se que grande parte do ônus da construção e implantação do empreendimento fica com este grupo, que tem seu território e reprodução sociais comprometidas. No entanto, além de “atingidos”, constituem-se “resistentes”, na medida em que se constituem como agentes ativos na disputa pelo uso do território.

3.1.3 O Empreendimento – O Porto

Com a queda do Grupo EBX em 2013, o Porto do Açú, ainda em construção, teve seu controle acionário transferido para a *holding* Prumo Logística Global S.A., que, por sua vez, é controlada pelo fundo financeiro americano *EIG Global Partners* (Figura 11), tendo, ainda, como acionistas, o Fundo Mubadala, dos Emirados Árabes Unidos, e outros acionistas minoritários. Trata-se de um fundo sediado em Washington DC, nos Estados Unidos da América (EUA), que, desde que se tornou seu novo controlador, modificou não apenas o controle acionário do empreendimento, mas também sua natureza, pois redesenhou o Complexo Industrial e Portuário do Açú (CIPA), direcionando-o à área de petróleo e gás, principalmente. Atualmente, a Porto do Açú Operações, empresa do Grupo Prumo, em parceria com o Porto de Antuérpia Internacional, é responsável pela gestão do Complexo do Porto do Açú (PRUMO LOGÍSTICA, 2019; PESSANHA, 2017).

Figura 11 - Estrutura Administrativa da Prumo e do Porto do Açú



Fonte: Extraído de Prumo Logística (2019).

Segundo Pessanha (2017), o Porto do Açú está cada vez mais ligado ao setor de apoio, desenvolvimento e atividades industriais e de serviços vinculados à área de petróleo e gás, e também na geração de energia a partir do Gás Natural Açú (GNA), embora ainda atue na exportação de minério de ferro com a FerroPort, que opera apenas com 30% de sua capacidade, e tenha poucas atividades de exportação e importação de cargas gerais.

Apesar das alterações estruturais e administrativas, a conformação espacial do complexo permanece a mesma, ainda em consonância com o projeto idealizado pelo grupo de Eike Batista. Os dois terminais existentes atualmente abrigam empresas estrangeiras como Oiltanking, Brasil Port (Edson Chouest), Flexibras Technip, NOV, Intermoor e BP, ligados ao setor offshore, e a FerroPort, no setor de minério. O DISJB permanece subutilizado; dos 70 km² desapropriados para tal, nem 4 km² atualmente são ocupados, e não tem nenhuma perspectiva, mesmo com a criação da Zona de Processamento de Exportação (ZPE), que prevê que a mesma possua apenas 2 km² de extensão territorial (PESSANHA, 2017).

Neste sentido, Pedlowski & Py (2017) destacam, a partir da conceituação de Harvey (2004), o empreendimento como agente promotor de uma “acumulação por espoliação”, na medida em que houve um processo de desapossamento dos moradores do 5º Distrito e tomada

das terras por uma grande corporação privada. Por meio das parcerias com o poder público, o empreendimento conseguiu se consolidar, impondo novas configurações territoriais. As corporações financeiras atuam por detrás na injeção de capital e também no processo de apropriação, controle e gestão do território em que estão instalados, voltados para a circulação global de *commodities* agrícolas e minerais.

A lógica de atuação do Porto do Açú responde ao contexto externo e à dinâmica capitalista atual, expondo a fragilidade econômica em que incorre o município de São João da Barra, ao depender de qualquer renda proveniente dele. Dessa forma, revela-se uma espécie de enclave, com quase nenhuma relação com as comunidades locais e regionais com as quais mantém relações distantes e apenas de interesses pontuais, negando os impactos socioambientais, controlado por um fundo de investimentos multinacional, que, seguindo sua “natureza rentista”, arrecada centenas de milhões de dólares anuais com os contratos de alugueis das áreas de sua retroárea a empresas, como garantia de ocupação futura.

Além disso, observa-se grande autonomia no gerenciamento do uso do solo pelo empreendimento, em detrimento do poder local, principalmente no que tange ao ordenamento territorial e à permissão para construção de novos empreendimentos dentro do “território do Porto”. Nas apresentações institucionais da empresa, fala-se em construção de novas estruturas de apoio, como *shopping* e hotel, heliporto, e em uma reestruturação de seu “plano diretor interno”, sobrepondo qualquer possível parâmetro de controle estatal.

Tem atuado na mobilização de agentes regionais e nacionais para concluir obras de infraestrutura necessárias à execução de suas atividades. Recentemente, no Seminário de Desenvolvimento Regional, realizado em Campos em maio de 2019 (SEDERENNF, 2019), foi dado grande destaque à temática da mobilidade, trazendo agentes de diferentes instâncias do governo para pautar as ações nessa área. Foram discutidos pontos ligados à viabilidade de infraestrutura regional, que, segundo Caio Cunha – gerente de relações institucionais, imprensa e responsabilidade social corporativa do Porto do Açú – forma o principal gargalo para o avanço econômico da região: a duplicação da BR-101 e da BR-356; a criação da RJ-244 (corredor logístico) em São João da Barra; o avanço da Estrada de Ferro 118; e a finalização da Ponte da Integração, entre São João da Barra e São Francisco de Itabapoana.

Essas ações do agente portuário caracterizam o sequestro do território pelos interesses empresariais restritos aos agentes econômicos envolvidos no Porto do Açú. Todas as ações e

políticas previstas ignoram as demandas, necessidades e interesses públicos, compreendendo-se como tal os interesses das sociedades locais e regionais impactadas do ponto de vista dos trabalhadores, moradores e pequenos produtores locais/regionais. Ao mesmo tempo, espoliam, promovem o desposseio, controlam e excluem trabalhadores dos seus meios de produção, como as áreas de pesca e as terras apossadas.

3.2 A LEGISLAÇÃO URBANA E AS TRANSFORMAÇÕES SOCIOESPACIAIS: UMA ANÁLISE DA LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO E DAS TENDÊNCIAS ESPACIAIS

A cidade, portanto, além de ser uma forma desenvolvida da cooperação entre unidades de produção, é o resultado, no espaço, dos processos de produção, de circulação e de consumo. A criação desse espaço é fruto de contradições e tensões, pois nele estão envolvidos os interesses do capital em seus diversos segmentos, da força de trabalho e do Estado (PIQUET & RIBEIRO, 2001). Portanto, emerge como *locus* da consolidação do modo de produção capitalista e, conseqüentemente, como palco das disputas e conflitos entre os grupos sociais.

Segundo Carlos (1992), o caráter heterogêneo presente nesse espaço citadino é engendrado pelo conjunto de diferentes usos do solo urbano, e, portanto, muitas vezes expresso de forma desigual e contraditória. Corrêa (1995) acrescenta que o espaço urbano é ao mesmo tempo fragmentado por esse conjunto de usos da terra, e articulado, na medida em que as áreas estabelecem as mais diversas relações entre elas. Esse movimento – fragmentação e articulação – é representado, por exemplo, pelos processos de espoliação e expropriação da terra e pelos fluxos do capital na cidade (circulação de mercadorias, deslocamentos do consumo, trabalho e investimentos de capital), aspectos pelos quais o contexto de implantação de um empreendimento como o Porto do Açú torna-se relevante, podendo gerar uma nova centralidade no espaço ou não, como um enclave.

Retomando brevemente a trajetória da implementação dos instrumentos de regulamentação urbana, no contexto pós Reforma dos anos 1980, idealizadas no plano nacional, mas realizadas no âmbito municipal, Maricato (2015) sintetiza os marcos institucionais conquistados pelo movimento de Reforma Urbana no país:

- a) um conjunto de leis que, a partir da Constituição Federal de 1988, aporta

instrumentos jurídicos voltados para a justiça urbana, sendo o Estatuto da Cidade a mais importante delas; b) um conjunto de entidades, como o Ministério das Cidades (2003) e as secretarias nacionais de habitação, mobilidade urbana e saneamento ambiental, que retomavam a política urbana agora de forma democrática; c) consolidação de espaços dirigidos à participação direta das lideranças sindicais, profissionais, acadêmicas e populares como as Conferências Nacionais das Cidades (2003, 2005, 2007) e Conselho Nacional das Cidades (2004)” (MARICATO, 2015, p. 30).

O Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001) regulamenta os Artigos 182 e 183 da Constituição, definindo diretrizes gerais para a promoção da política urbana nas três esferas de governo. Tem por objetivo a gestão democrática da cidade e o desenvolvimento pleno das funções sociais da propriedade urbana, pautadas no interesse social e na regulação em prol do bem coletivo e bem-estar dos cidadãos. Rolnik (2001), no mesmo ano de promulgação do Estatuto, já destacava o papel decisivo dos municípios na execução dessas políticas para concretização da Reforma Urbana propriamente dita.

O Estatuto abre uma nova possibilidade de prática, apresentando uma nova concepção de planejamento urbano, mas depende fundamentalmente do uso que dele fizerem as cidades. Boa parte dos instrumentos, sobretudo os urbanísticos, depende dos Planos Diretores; outros de legislação municipal específica que aplique o dispositivo na cidade (ROLNIK, 2001, p. 09).

Nesse sentido, o Plano Diretor configura-se como um instrumento destinado a assegurar que a propriedade urbana e a cidade atendam à sua função social, reconhecendo assim o papel ativo dos municípios no controle do desenvolvimento urbano. Dispositivos como as políticas territoriais fiscais, de regulação urbanística e de ordenamento do uso do solo, deveriam atuar como mediadores dos interesses sociais, econômicos e culturais dos agentes, regulando a ação do mercado de valorização da terra à luz dos princípios da inclusão social.

Apesar dos diversos problemas e deficiências na implementação do Plano Diretor, enquanto instrumento de política urbana nos municípios, Villaça (1995) destaca que a Lei de Zoneamento (ou Uso e Ocupação do Solo) tem sido a modalidade de planejamento urbano mais difundida no Brasil, configurando-se como um dos poucos instrumentos reais de atuação sobre a organização territorial.

A Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS), ou de zoneamento urbano, é o principal instrumento que regula a produção privada do solo urbano, baseado em diversos parâmetros

urbanísticos para o controle da ocupação para determinadas porções do território. Existe, no plano local, certa confusão na definição e utilização desses instrumentos, o que, conseqüentemente, tem grande impacto em sua aplicação e manejo. Além disso, Maricato (2010) destaca que os objetivos dos instrumentos da política urbana têm limites e fragilidades, impostos pela própria sociedade e pelo modo de produção capitalista. A conquista de sua implementação e aplicação legal não é suficiente para lidar com questões históricas brasileiras, como a desigualdade social, em uma sociedade conservadora e excludente, onde a questão central sempre perpassa o acesso à terra (agora) urbana.

A responsabilidade pela execução do planejamento, conferida ao Estado, que deveria ser pautada no desenvolvimento socioeconômico dos municípios, adquiriu outros traços no caso brasileiro. Segundo Maricato (1997), a prioridade deste se concentrou nas obras viárias vinculadas ao capital imobiliário, o que, de certa forma, o posicionou como agente do capital, escondendo a direção tomada pelas obras e pelos investimentos, que obedecem a uma lógica pouco clara e transparente, controlada mais pelas elites econômicas que, em certa medida, confundiam-se com o Estado brasileiro.

Dentro da lógica capitalista de produção do espaço, conclui-se que o mapa de zoneamento possa nos fornecer um retrato dos interesses econômicos que pautaram as alterações da legislação em prol da instalação do empreendimento. Nesse sentido, pretende-se analisar os mapas de uso e ocupação do solo criados e modificados no período de viabilização, implantação e consolidação do Porto do Açú. Entendendo que há uma produção imobiliária sendo promovida na cidade, ela é recepcionada por uma legislação que a permite ocorrer naquele local, com determinada finalidade e forma, e segundo Carlos (2007), a morfologia urbana pode revelar continuidades e descontinuidades do processo de apropriação do espaço.

A que custos se promove o “desenvolvimento”, fomentado por um **grande projeto de investimento** como o Porto do Açú? Essa questão vem sendo debatida pela academia e variados canais de comunicação, desde os primeiros indícios de sua instalação na região. Nesse sentido, o relatório dos impactos gerados pelo empreendimento, elaborado pela Associação dos Geógrafos Brasileiros (AGB), em 2011, expõe diversos efeitos detectados a partir de uma análise crítica do EIA/RIMA, desenvolvido pela empreendedora LLX, à frente do projeto, à época apresentado como cumprimento de exigência do processo de

licenciamento ambiental.

Esses impactos refletem a apropriação desse espaço nas mais variadas dimensões: como no espaço marítimo e hidrográfico (retirada de material para execução de aterros, despejo de efluentes e contaminação de corpos hídricos, mudanças na dinâmica pesqueira, alto volume de captação de água do Rio Paraíba do Sul); na região costeira (destruição de ambientes de dunas e cordões arenosos, risco de aumento da erosão, supressão de vegetação de restinga e da fauna); da atmosfera (alteração da qualidade do ar pela emissão de gases tóxicos e metais pesados); e, principalmente, do modo de vida e da dinâmica socioeconômica da região (deslocamento de famílias, desestruturação da economia agrícola, inviabilização da pesca nas condições até então realizadas) (AGB, 2011). Os conflitos entre pequenos proprietários e a CODIN revelam que a ocupação da terra pelo setor portuário, por meio da desapropriação das famílias do 5º Distrito, talvez seja o traço mais evidente dessa apropriação do solo em prol dos interesses privados, que, como ressalta a AGB (2011), demonstra a sustentação indevida e privilegiada dos interesses econômicos, em detrimento das dimensões sociais e ambientais.

Diante deste cenário, e a partir de uma análise minuciosa desses impactos e da atuação **dos gestores do solo**, Cezario (2013) conclui em sua pesquisa que:

Mediante os dados coletados e sua correspondente análise é possível afirmar que a cidade de São João da Barra tem sido planejada nos moldes do plano tecnocrático, estando, contudo, inserida no planejamento que exige das cidades flexibilidade e competitividade. O município se enquadra na definição de “cidade empresa e da exceção legal”, ou seja, ele é **colocado “à venda” para o mercado** (grandes empresas) e é **planejado espacialmente atendendo às suas necessidades, mesmo que para isso seja preciso alterar a legislação para a sua reprodução** (simples ou ampliada). São João da Barra é, pois, uma empresa governada por “homens cordiais” (CEZARIO, 2014, p. 106, com grifos nossos).

Dessa forma, tem-se como hipótese inicial, até aqui, que os impactos do empreendimento foram ratificados e corroborados pelo Poder público, através das alterações das Leis do Plano Diretor e de Uso e Ocupação do Solo, ao que parece, atendendo aos interesses do mercado. Pretende-se analisar a seguir os conflitos de interesse e as formas de apropriação e acesso ao solo pelos diferentes atores, traduzidas (ou não) no Mapa de Zoneamento atual do município. Ainda, busca-se analisar como a definição de zonas específicas funcionais deseja reforçar determinada tendência ou modificar seu uso, e que aspectos sociais, econômicos e políticos são levantados e considerados neste diagnóstico, e

responder a questão: Quem ganha e quem perde com o Zoneamento Urbano?

3.2.1 O mapa do Macrozoneamento do Plano Diretor de 2006

O mapa de macrozoneamento, parte integrante do Anexo I do Plano Diretor de 2006 (Figura 12), é o primeiro marco legal no plano local, que materializa a possibilidade de implantação do Porto do Açú. Elaborado por técnicos da extinta Fundação Estadual Norte Fluminense (FENORTE), entre os anos de 2004 e 2006, e financiado com recursos do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), a proposta do plano foi aprovada com alterações na Câmara de Vereadores, dando origem a Lei nº 50/2006.

Trata-se do primeiro mapa que dispõe sobre o zoneamento do município, e, portanto, não se pode levantar especificamente as disputas e interesses postos, exceto pelos novos usos dados a determinadas áreas. De forma geral, nota-se que as zonas definidas não possuem um contorno bem definido, ou então estão apenas pontuadas no mapa, o que não deixa claro onde começa e termina a delimitação dessas zonas propostas.

No que tange ao macrozoneamento, o Plano Diretor de 2006 aborda apenas no Artigo 35, inciso XVI, de forma superficial, as diretrizes para divisão funcional do território do município:

Art. 35 - São diretrizes gerais para o desenvolvimento econômico do Município:
(...)

XVI - Para efeito de aplicação desta lei fica o território municipal dividido nas macrozonas a seguir especificadas e indicadas no Anexo I desta lei:

Área Urbana;

Área de Expansão Urbana;

Área Rural;

Zona de Especial Interesse Ambiental

Zona de Especial Interesse Industrial e Expansão Industrial

Zona de Especial Interesse Agroindustrial

Zona de Especial Interesse da Atividade Pesqueira

(PMSJB, 2006, p. 14).

Segundo Cezario (2013, p. 79), parte da equipe responsável pela elaboração deste plano diretor declarou em entrevistas que na época o Porto do Açú “era apenas uma proposta que estava em negociação”, e que apesar da preocupação com esse possível cenário, não

foram consideradas hipóteses a partir dessa conjuntura. À essa altura, o projeto repassado a Eike Batista em 2004, já tinha estudos para sua implantação e terras já haviam sido adquiridas pelo Grupo X.

No entanto, o Mapa de Macrozoneamento (Figura 12), já apresenta neste plano uma **Zona Industrial**, no mesmo local onde hoje se encontra parte do terminal portuário do Açú, hoje denominada Setor Especial Porto do Açú (SEPA), que engloba os espaços destinados ao terminal *offshore* e parte do canal *onshore*. E uma **Zona de Expansão Industrial**, na segunda área adquirida pelo Grupo X na época, que atualmente abriga a Reserva Particular de Patrimônio Natural (RPPN) Caruara. Ambas as áreas, identificadas com hachuras na cor amarela no mapa, são as únicas zonas de todo o ordenamento territorial que possuem contornos e delimitações bem definidos.

Aqui, a única área descrita como **Zona Rural** em todo o mapa, está localizada exatamente na área que hoje representa a marca da expropriação dos trabalhadores rurais sanjoanenses, o Distrito Industrial de São João da Barra (DISJB), que seria instituído por decreto estadual dois anos depois da aprovação deste Plano.

As **Zonas Urbanas**, identificadas e delimitadas por hachura vermelha, e as **Zonas de Expansão Urbana**, apontadas indiscriminadamente por círculos, compreendem três setores distintos: o primeiro, no Distrito de Barcelos; o segundo, englobando quatro distritos à época (Sede, Atafona, Grussaí e Cajueiro); e o terceiro, a região do Açú no Distrito de Pipeiras. Neste último, vale ressaltar que neste plano havia previsão de uma área de expansão urbana contígua a localidade do Açú. No entanto, atualmente, essa área passou a integrar o complexo do Porto do Açú, denominada Área de Especial Interesse Portuário (AEIP) – abrigando parte do terminal *onshore*, onde estão instaladas a maiorias das empresas do empreendimento.

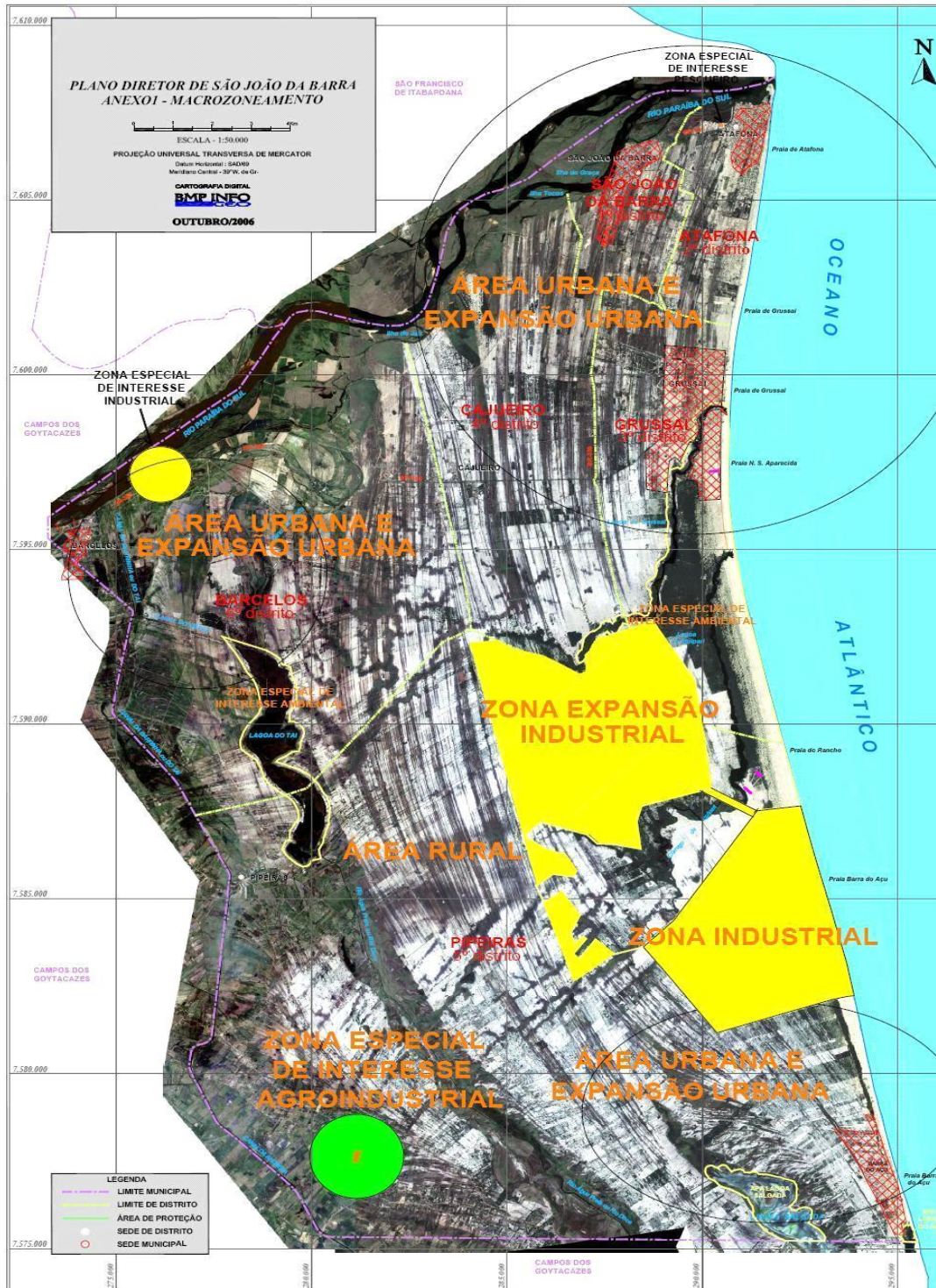
Dessa forma, fica evidente uma especial atenção do poder público na formulação e delimitação das áreas de **Interesse Industrial** e **Expansão Industrial**. É possível notar que, mesmo diante de incertezas e especulações quanto a sua viabilização, estas áreas faziam parte do que seria o embrião do empreendimento, ainda com proporções bem menores das que viria a ter.

Ao mesmo tempo, as demais **Zonas** não têm um contorno definido, confundem-se com sua divisão, impossibilitando a identificação de sua extensão e aplicação do instrumento normativo. Há uma omissão no fornecimento de informações e descrições dos aspectos

enumerados para tais categorizações funcionais, e, conseqüentemente, na destinação e tratamento das zonas citadas.

É possível inferir que essa indefinição, principalmente nas áreas contíguas as **Zonas Industriais**, deixa margem para futuras aquisições de terras pelo Porto do Açú e futuras intervenções no espaço, como o Corredor Logístico e outros.

Figura 12 - Mapa de Macrozoneamento - Plano Diretor 2006



Fonte: PMSJB (2006).

3.2.2 Os mapas de Divisão Distrital e Macrozoneamento - Lei 115/2008

A Lei nº 115/2008 trouxe alterações no Ordenamento Distrital e no Macrozoneamento do Município, alterando a Lei nº 50 de 2006, que instituiu o Plano Diretor citado no item anterior. Em seu Anexo I, esta nova legislação traz a descrição da divisão dos Distritos Municipais, agora subdivididos em: I – 1º Distrito: São João da Barra (Sede); II – 2º Distrito: Atafona; III – 3º Distrito: Grussaí; IV – 4º Distrito: Cajueiro; V – 5º Distrito: Pipeiras; VI – 6º Distrito: Barcelos, conforme a Figura 13.

A formação distrital anterior, datada de 1997, subdividia o município em apenas três distritos: São João da Barra, Barcelos e Pipeiras. Isto se deu em consequência da emancipação de outros três distritos (Barra Seca, Itabapoana, Maniva), que, em 1995, foram desmembrados de São João da Barra para formar um novo município (São Francisco de Itabapoana). Em ambos os cenários, a área que recebe as intervenções do Projeto do Complexo Portuário do Açú, no distrito de Pipeiras – na porção sul do município, mantém a mesma organização distrital.

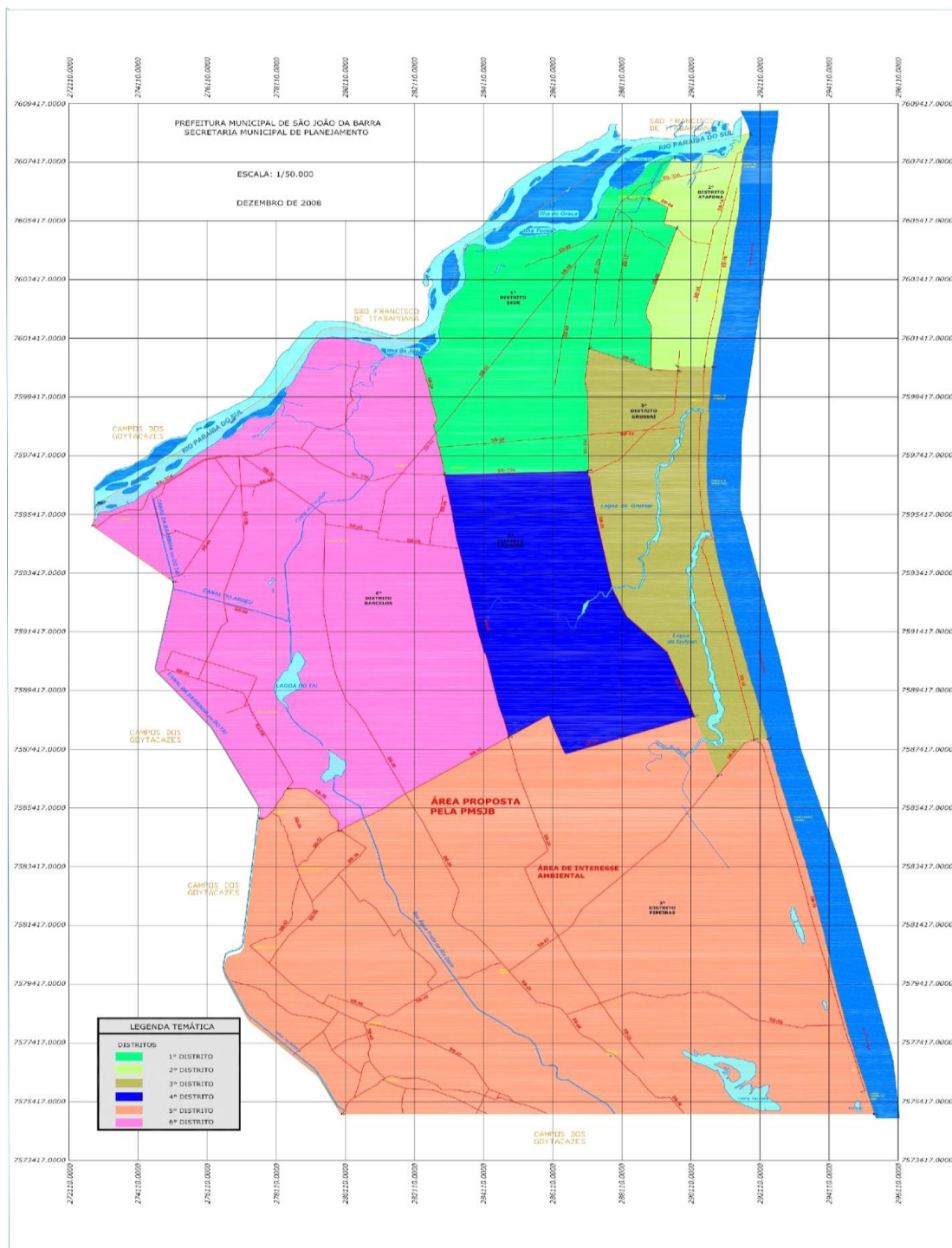
No que tange ao Macrozoneamento, detalhado no Anexo II da mesma lei, foi alterada a redação do inciso XVI, do Artigo 35, da Lei Municipal nº 50/2006, passando a dividir-se nas seguintes macrozonas: Área Urbana; Área de Expansão Urbana; Área Rural; Área Industrial; Área de Interesse Agroindustrial; Área de Interesse Pesqueiro; e Área de Interesse Ambiental, conforme mapa da Figura 14.

A aprovação da lei na Câmara, ocorreu “na calada da noite, no dia 31 de dezembro de 2008, quando as atenções estavam voltadas para a comemoração do Ano Bom” (COSTA, 2018, p. 68). A celeridade na promulgação deu-se após a publicação dos Decretos Estaduais, em junho do mesmo ano, que criavam o DISJB e tornavam suas futuras áreas de interesse público para fins de desapropriação. No entanto, segundo a Constituição Federal de 1988, compete aos municípios promover o adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano. Tais áreas, até então, eram delimitadas como rurais pela lei vigente (Lei nº 50/2006).

Essa iniciativa do poder público municipal foi essencial para viabilizar e expandir as áreas do Complexo do Açú, dando a legitimidade necessária para execução dos decretos de

desapropriação realizados pelo governo estadual, para que assim fosse consolidada a apropriação da área pela iniciativa privada.

Figura 13 - Mapa de Divisão Distrital de 2008



Fonte: Prefeitura de São Joao da Barra (2008).

Com a revisão do mapa de Macrozoneamento (Figura 14), três novos elementos vinculados ao CLIPA se destacam. Dois deles oriundos dos decretos estaduais: a **Zona de Expansão Industrial** em amarelo, que como citado anteriormente, dá lugar ao DISJB, e outra parte futuramente virá a complementar a área de operações do Porto, tornando-se uma Área de Especial Interesse Portuário; e o segundo, o traçado do Mineroduto Minas-Rio. O terceiro é a mudança da área anteriormente definida como industrial, que agora se torna a **Zona Especial de Interesse para o Desenvolvimento Sustentável**, destacada na cor verde, em consonância com exigência do processo de licenciamento do empreendimento no INEA, que cria em 2012 a RPPN Caruara.

A essa altura, a área destinada a atividade do Complexo do Porto do Açú passa a ocupar 31,7% da área total do território sanjoanense (no macrozoneamento anterior este percentual girava em torno de pouco menos que 15%), abrangendo três zonas diferentes: a **Zona de Expansão Industrial** (que hoje compreende o DISJB), a **Zona Especial de Interesse para o Desenvolvimento Sustentável** (área da atual RPPN Caruara) e a **Zona Industrial** (área do Terminal 1). Aqui ainda não há sinalização da implantação do Terminal 2 *onshore* e da construção de seu canal, tendo sua área delimitada, ainda como parte do DISJB (parte em amarelo voltada para o litoral).

O perímetro do Complexo é circundando na parte sul por **Área Urbana** e **Área de Expansão Urbana**, ao que parece, respeitando as características locais existentes dos pequenos núcleos urbanos de Mato Escuro e Água Preta, e da área de Barra do Açú.

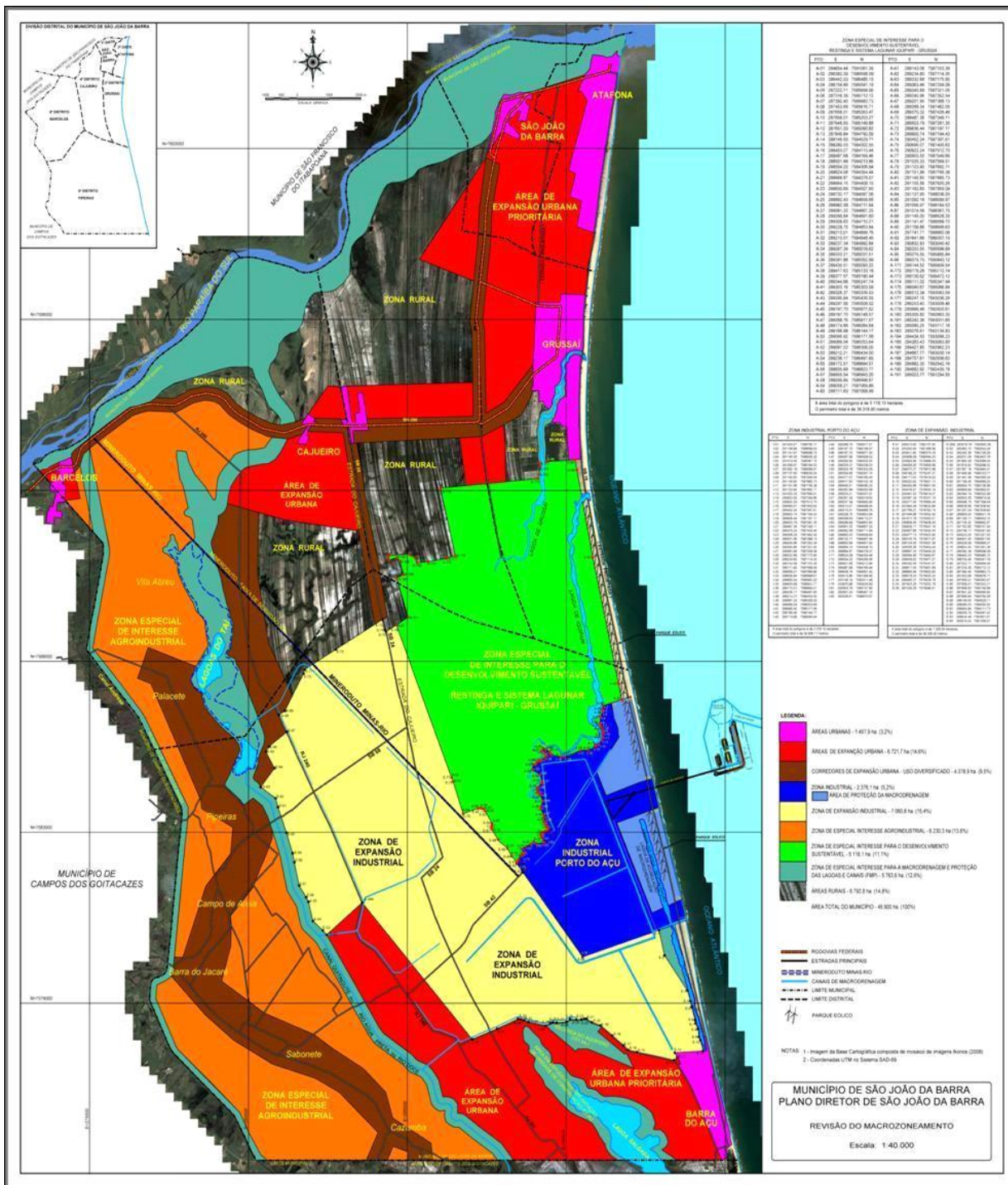
Na parte Oeste do município, separada pelo Canal Quitingute e o Rio Água Preta, constituiu-se um corredor denominado **Zona de Especial Interesse para a Macrodrenagem e Proteção de Lagoas e Canais**, e outro, de **Expansão Urbana**, reforçando a tendência de ocupação da área à beira das rodovias estaduais e estradas municipais, delimitando uma faixa composta pelas localidades de Palacete, Pipeiras, Enjeitado, Barra do Jacaré, Sabonete e Campo de Areia. Esta última zona é abraçada por uma **Zona Especial de Interesse AgroIndustrial**, onde não fica clara sua real função no sistema funcional, diante da malha urbana apresentada.

Aos espaços “restantes”, ao fundo do mapa, são dispostas as Zonas Rurais, que agora perfazem cerca de 14,8% da extensão territorial do município (para efeito de comparação, no macrozoneamento anterior não é possível levantar este percentual devido à ausência de um

contorno definido para as zonas rurais). Neste retrato, prevalecem a marcante delimitação dos espaços industriais, em detrimento das zonas rurais tradicionais em segundo plano, e a definição de eixos de expansão a partir da malha viária existente.

Nesta perspectiva, este mapa já anuncia o caráter de enclave territorial do empreendimento, à medida em que se posiciona como uma barreira para a porção sul do território. Além disso, limita também a área deixada à expansão urbana típica, ou seja, seguindo o espraiamento natural das pequenas aglomerações do tecido urbano, podendo forçar uma futura tendência a verticalização, decorrente de uma provável supervalorização da terra urbana pela falta de alternativa de expansão, limitada pela área destinada à expansão do Empreendimento.

Figura 14 - Mapa de Macrozoneamento de 2008



Fonte: Prefeitura de São João da Barra (2008).

3.2.3 O Plano Diretor de 2015: consolidação da apropriação

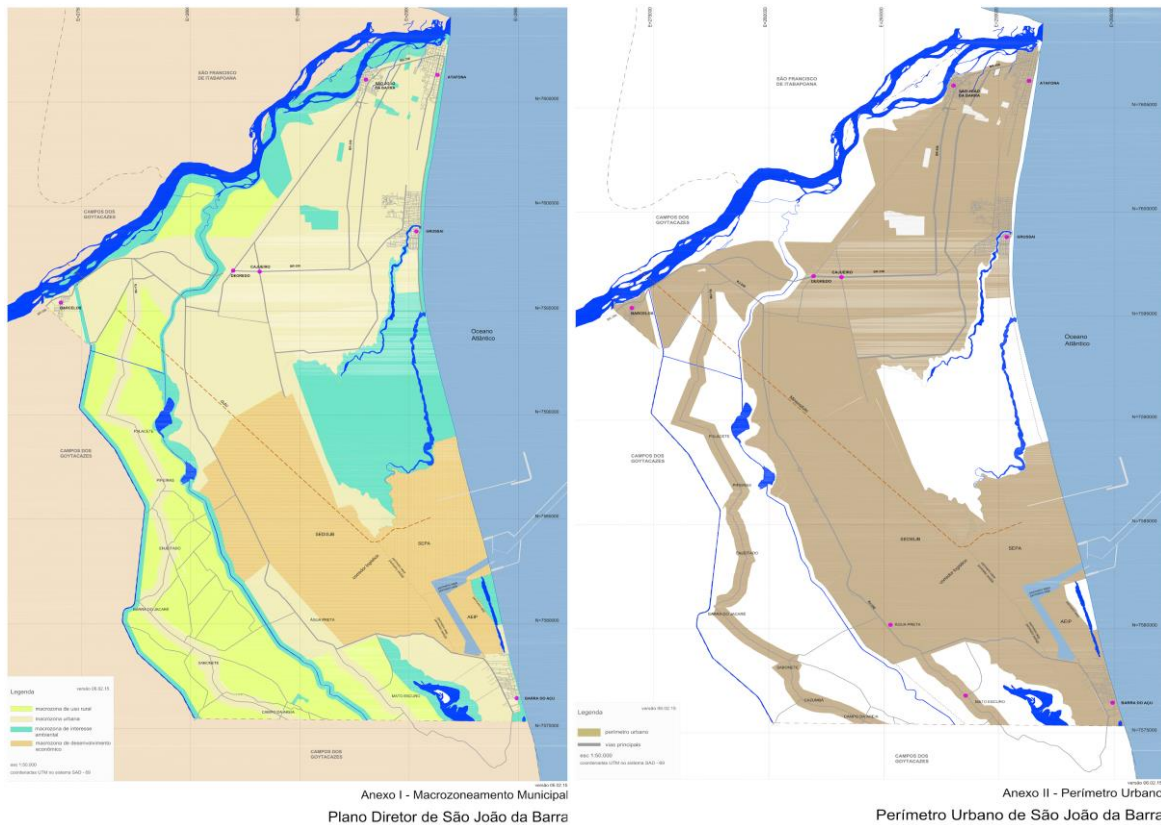
O novo Plano, desenvolvido inicialmente pelo escritório de Jaime Lerner, que teve sua primeira apresentação em 2012, traz, de forma evidente, os interesses contemplados que explicam as razões do financiamento da proposta: a garantia das áreas de interesse industrial e do Distrito Industrial de SJB (denominada também de **Zona de Desenvolvimento Econômico**), e a demarcação da área destinada ao empreendimento imobiliário da REX (bairro planejado, que antes chegou a ser denominado de Cidade X), localizado na Fazenda Pontinhas e indicado no PD 2015 como **Zona Mista de Ocupação** (MORAES, 2013).

O empreendimento imobiliário que visava atender a demanda por moradia do Porto do Açú, dadas suas características e diferenciais, pautou-se em atingir altos padrões e mirar nos trabalhadores de maior renda. Os rumores de sua construção aumentaram consideravelmente a especulação por terras no município, alavancando a venda de glebas nas áreas próximas não só a região portuária, mas também da provável Cidade X.

O plano foi aprovado apenas em 2015, após um embate entre Poder Executivo e a Câmara, que foi pressionada, por vias judiciais, a votar os projetos de lei em tempo recorde. Segundo Moraes (2015), o presidente da casa, à época, informou que uma assistência técnica foi contratada para avaliação da proposta, e os auxiliou na elaboração das emendas após conhecer algumas propostas das audiências e que o legislativo teve cerca de 30 dias para analisar e votar, enquanto o Executivo ficou 812 dias fazendo mudanças no projeto. Tudo indica que o Executivo estava totalmente à serviço da empresa, e como resultado final temos um Plano criado às feições dos interesses da mesma, completando o processo de subordinação do ordenamento territorial ao seu projeto empresarial.

Dessa forma, foram aprovados, de uma única vez, o Plano Diretor, a Lei de Perímetro Urbano e a Lei de Uso e Ocupação do Solo, que, juntas, consagram a apropriação do empreendimento sobre as terras que foram desapropriadas e legitimam o controle da Prumo sobre o distrito industrial “estadual”. Entre as novidades do novo Plano Diretor, a principal delas é a efetiva transformação das áreas rurais, dando lugar ao novo perímetro urbano, como disposto na lateral esquerda da Figura 15, em bege.

Figura 15 - Mapas do Plano Diretor



Fonte: Prefeitura de São João da Barra (2015).

O plano carece de propostas de integração entre campo e cidade, não detalhando como as atividades de agricultura inerentes a essas áreas sobreviverão em face da perda significativa de espaço, ocasionadas pelas desapropriações e a mudança do perímetro urbano. Essa indefinição e a ausência de políticas para o campo dá a impressão de que essas áreas ficam como reserva para futuros usos de interesse do empreendimento.

O Mapa de Macrozoneamento (Figura 16), proposto na revisão do Plano Diretor de SJB, mostra que as áreas destinadas à atividade agrícola são um pouco maiores no entorno de Mato Escuro e Água Preta, e na margem da BR-356, na direção Campos-SJB, até o Rio Paraíba do Sul. Ainda assim, ele aponta para uma mudança total da realidade de SJB, dando garantias ao empreendimento do Complexo Logístico Industrial do Porto do Açú. A área rural está demarcada na cor abacate.

No que tange especificamente ao Zoneamento Municipal, com a definição das Zonas,

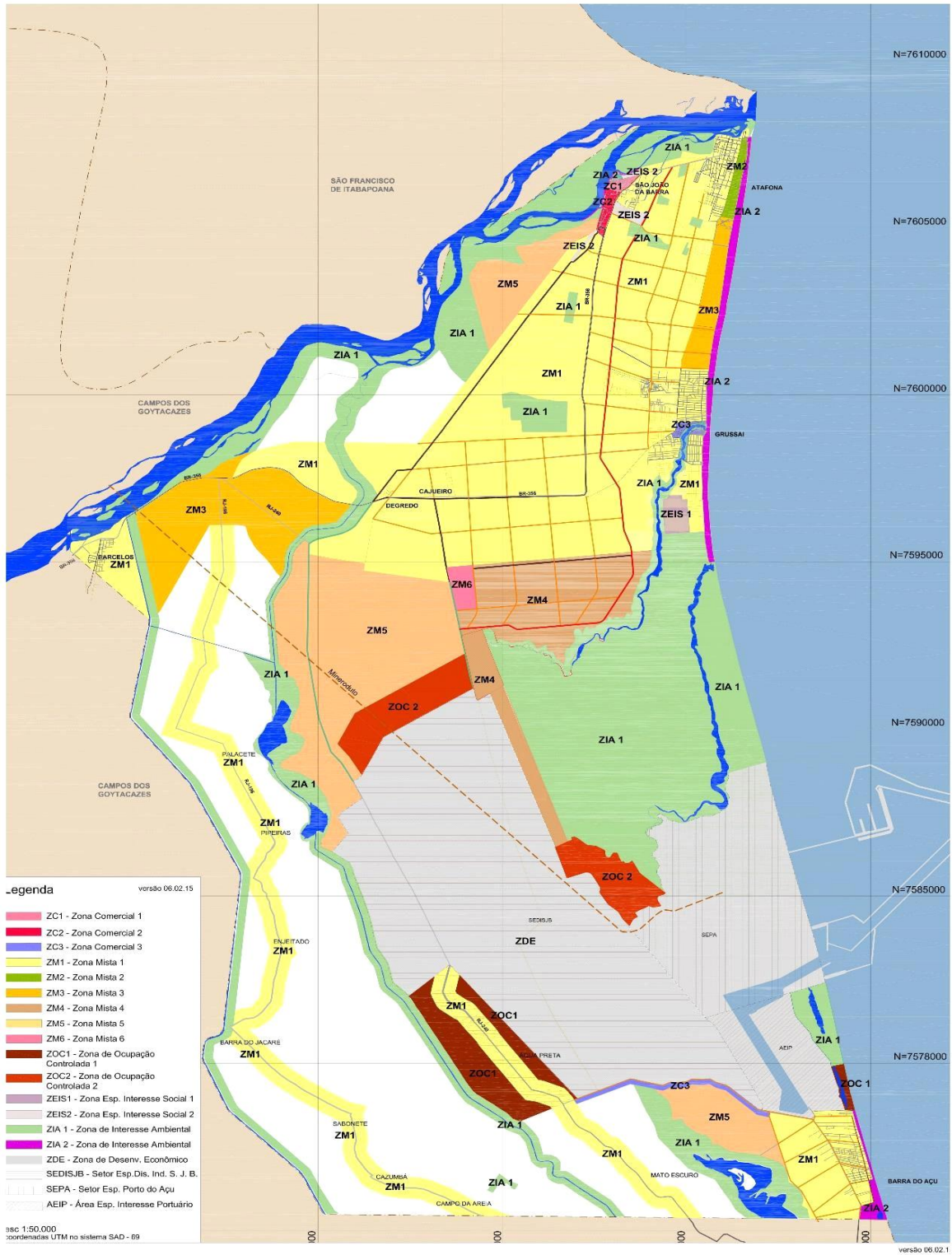
Setores e Eixos, percebe-se que os elementos balizados ou induzidos atendem ao que é interessante para o empreendedor. As zonas comerciais, de serviços, de uso misto, de interesse ambiental, de desenvolvimento econômico e de ocupação, são orientadas e justapostas, ao que parece, à demanda e as garantias desejadas pelo Porto do Açú.

As zonas do Complexo Portuário são definitivamente consolidadas na Zona de Desenvolvimento Econômico (ZED): o Setor Especial Porto do Açú (SEPA); o Setor do Distrito Industrial de SJB (SEDISJB); e a Área Especial de Interesse Portuário (AEIP). Os três têm, na LUOS, tratamento diferenciado quanto aos parâmetros urbanísticos de ocupação do solo e não há restrição de usos na área, tendo permissão para construção de todo tipo de empreendimento (empresas de serviços, hotéis, restaurantes etc.). Novamente, o empreendimento goza de “soberania”, às feições de um enclave, em todos os sentidos, uma vez que objetiva total autonomia e independência dos equipamentos, serviços, bens, normas e meios disponíveis na área urbana do município.

Alguns dos parâmetros impostos definidos pela LUOS para ZED, que é uma zona de grande impacto no território, têm uma disparidade considerável com as demais zonas de baixo impacto. Segundo o texto da referida lei:

- A taxa de ocupação do lote pode chegar a 80% (oitenta por cento) para o SEDISJB e 100% (cem por cento) para a AEIP e para o SEPA;
- Não é obrigatória a observância de qualquer afastamento, seja frontal, lateral ou de fundos, na AEIP e no SEPA;
- A impermeabilização do solo natural dos terrenos do SEDISJB fica limitada a 70% (setenta por cento) da área do terreno, não havendo restrição para a AEIP e para o SEPA, porém a taxa de impermeabilização do lote poderá ultrapassar o percentual previsto no caput, desde que “seja aprovada pelos órgãos competentes”; e
- O coeficiente de aproveitamento dos lotes para o SEDISJB, AEIP e SEPA é de 3,5 (três e meio), não havendo qualquer outro dispositivo que restrinja gabaritos.

Figura 16 - Mapa de Zoneamento de 2015



Fonte: Prefeitura de São João da Barra (2015).

Outro ponto relevante é que o **território do Porto do Açú** está rodeado por áreas de preservação ambiental (ZIA 1), pequeno corredor voltado a uma **zona de comércio** externa (ZC3) e **zonas de ocupação controlada** (ZOC 1 e ZOC 2). Esconde-se aí uma das principais diferenças do mapa de zoneamento anterior. Fica claro, aqui, que se procurou limitar o uso do solo nas mediações do empreendimento, evitando, assim, ocupações irregulares nas proximidades do seu investimento. Ou, pode-se inferir, que o empreendimento deseja se resguardar de qualquer ocupação indesejada, do seu ponto de vista, como, por exemplo, simplesmente uma ocupação do solo que o “confunda” com a cidade, ou que lembre qualquer coisa que se refira ao município em que está inserido. Ou, ainda, que preserve sua condição de “ilha empresarial”, destacada do entorno. Observando-se as diretrizes que orientam a concepção do futuro Corredor Logístico, percebe-se que este completa a concepção de “território autônomo”, encravado no município de SJB, onde “tudo pode”, quando se compara com as diretrizes legais válidas para o restante do município. Na prática, o **território do Porto** é que constringe o crescimento da cidade, e não o contrário.

A ZOC 1 abrange e limita a expansão da localidade de Água Preta, que, nessa perspectiva, poderá receber futuramente o corredor logístico, principal acesso ao empreendimento e provavelmente por conta disso, “suas características específicas demandam políticas de intervenção diferenciada por ser composta em quase toda sua totalidade de áreas públicas”, como ressalta trecho do Art. 44 da LUOS. Outro ponto em que é empregada a ZOC 1, refere-se a uma pequena porção litorânea contígua ao Porto, onde já existia alguma ocupação urbana, limitando significativamente qualquer adensamento na região litorânea próximo ao empreendimento. A ZOC 2, segundo a mesma lei, é “composta por grandes áreas desocupadas, e, ainda, desprovidas de infraestrutura urbana” e pela proximidade com o empreendimento, está atrelado a alguns objetivos destacáveis: introduzir novas dinâmicas urbanas compatíveis e fomentar a implantação de atividades comerciais, não poluidoras.

Ambas as ZOCs têm potencial construtivo baixo, de apenas 20% da área do terreno, tornando essas áreas pouco atraentes para novas construções. Nota-se, ainda, que a localização dessas zonas formam um “cinturão”, por estarem posicionadas ao redor das áreas do Porto do Açú. Pelos parâmetros urbanísticos impostos pela LUOS, mesmo que se estimule atividades comerciais, como estipulado em sua diretriz, esses empreendimentos serão de

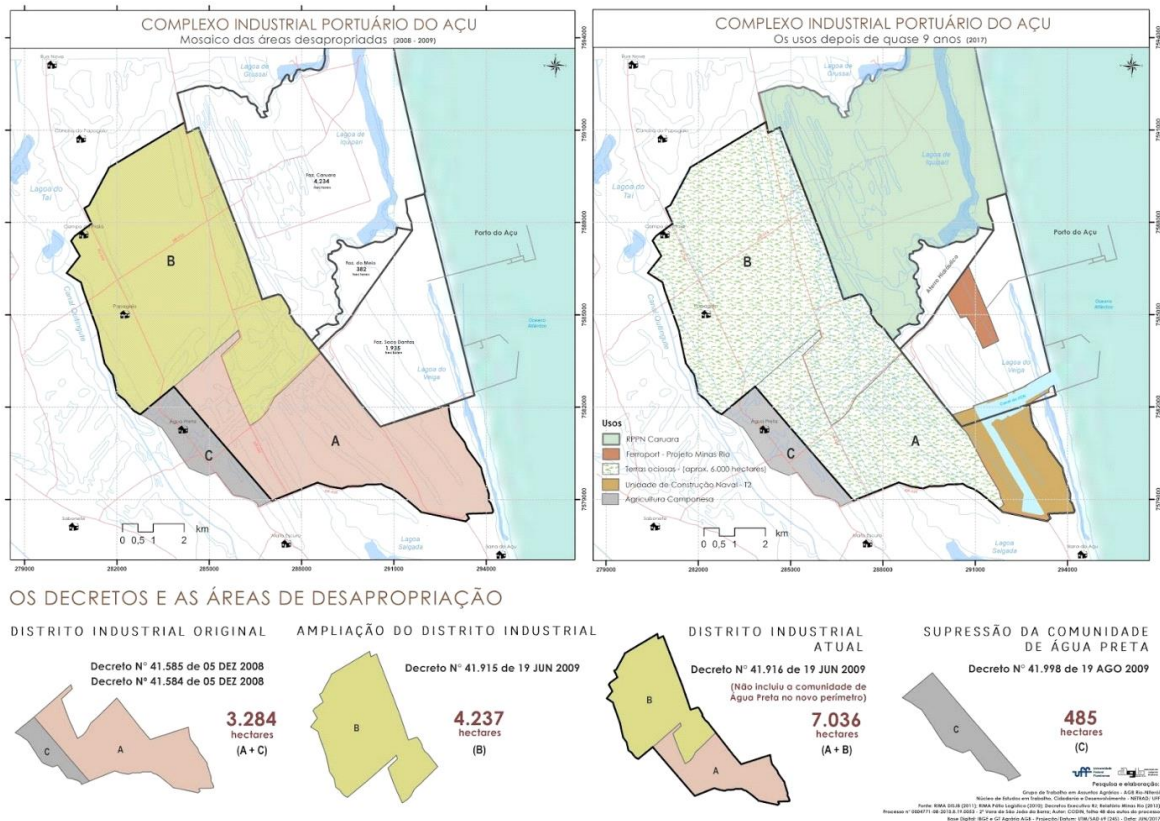
pequeno porte e atividades restritas, contrapondo-se a elevada permissividade nas zonas do complexo portuário.

A garantia da construção planejada de um “bairro” ou “cidade”, mesmo após a queda do Grupo X, permanece no mapa nas áreas de **Zona Mista 4 e 6**. Tal área é delimitada no mapa como **Zona Mista 6 (ZM 6)**, próxima à SB-24, com parâmetros consideravelmente elevados, se comparados às demais zonas, permitindo a construção de até cinco vezes a área do terreno. Consolida-se, desta forma, importante vetor de interesse do capital imobiliário, incorporador e construtor, tornando-se áreas com elevado potencial construtivo e, portanto, sujeitas à elevada valorização e especulação imobiliária. É definida no texto no Art. 26 da LUOS como “uma zona de transformação acelerada composta por grandes áreas desocupadas e por áreas que englobarão atividades e usos com características especiais, que passarão a exercer impactos econômicos e funcionais no Município de São João da Barra, e, ainda, é desprovida de infraestrutura urbana” (LUOS).

No mais, percebe-se que apesar do enclave territorial imposto, existe na proposta uma tentativa de conferir alguma centralidade à sede, no que tange, sobretudo, à estruturação viária das estradas municipais. Na Figura 15, no mapa ao lado direito, é possível visualizar estes eixos viários tentando integrar as localidades da porção sul do município, “contornando” o empreendimento identificado na cor laranja.

Apesar do corredor logístico não ser mencionado neste PD e no mapa de macrozoneamento da Figura 15, percebe-se um tratamento diferenciado dado à área que constitui sua interseção e, conseqüente, porta de entrada com o DISJB, que abriga a localidade de Água Preta, destacada como ZOC 1 (Zona de Ocupação Controlada 1). Esta área foi suprimida dos decretos de desapropriação que compunham o distrito industrial em 2009, como demonstra a Figura 17.

Figura 17 - Mapa dos Decretos de Desapropriação no 5º Distrito



Fonte: AGB (2017).

3.2.4 Tendências socioespaciais

Atualmente, com a consolidação da ocupação de cerca de 28% de seu território pelas instalações do Porto do Açú, as mudanças apresentadas na legislação urbana e no ordenamento territorial do município apresentadas nas seções anteriores, e a partir da análise morfológica dos mapas de evolução da mancha urbana, é possível inferir e tecer algumas considerações sobre as tendências socioespaciais que poderão se consolidar no território.

Ao analisar a expansão da malha urbana no município, na Figura 18, é possível verificar que houve um espraiamento natural dos pontos de ocupação urbana distritais originais durante o espaço temporal analisado (16 anos). No entanto, a ocupação na região do Complexo Portuário (em cinza) salta aos olhos, quando comparada com o mapa de 2003. É possível identificar que, além das alterações das características morfológicas da paisagem, como a inclusão dos terminais *onshore* e *offshore*, que causaram impactos ambientais

seríssimos às localidades contíguas, existe um adensamento relevante, ao considerarmos o uso anterior, predominantemente rural.

Esse adensamento urbano é caracterizado por construções de tipologia industrial e localizam-se na AEIP – Área de Especial Interesse Portuário e na SEPA –, Setor Especial do Porto do Açú, próximas aos terminais. Já no DISJB – Distrito Industrial, (teoricamente) propriedade da CODIN – Companhia de Desenvolvimento do Estado do Rio de Janeiro –, não foi detectado qualquer mancha de ocupação. A área que abrange o Distrito Industrial, atualmente, tem sido o principal ponto territorial de disputas e conflito. Apesar de se configurar como um empreendimento estatal, sua viabilidade perpassou estratégias e parcerias com o setor privado através do pagamento de propinas, como foi amplamente divulgado pela mídia após a prisão do governador Sergio Cabral e do empresário Eike Batista.

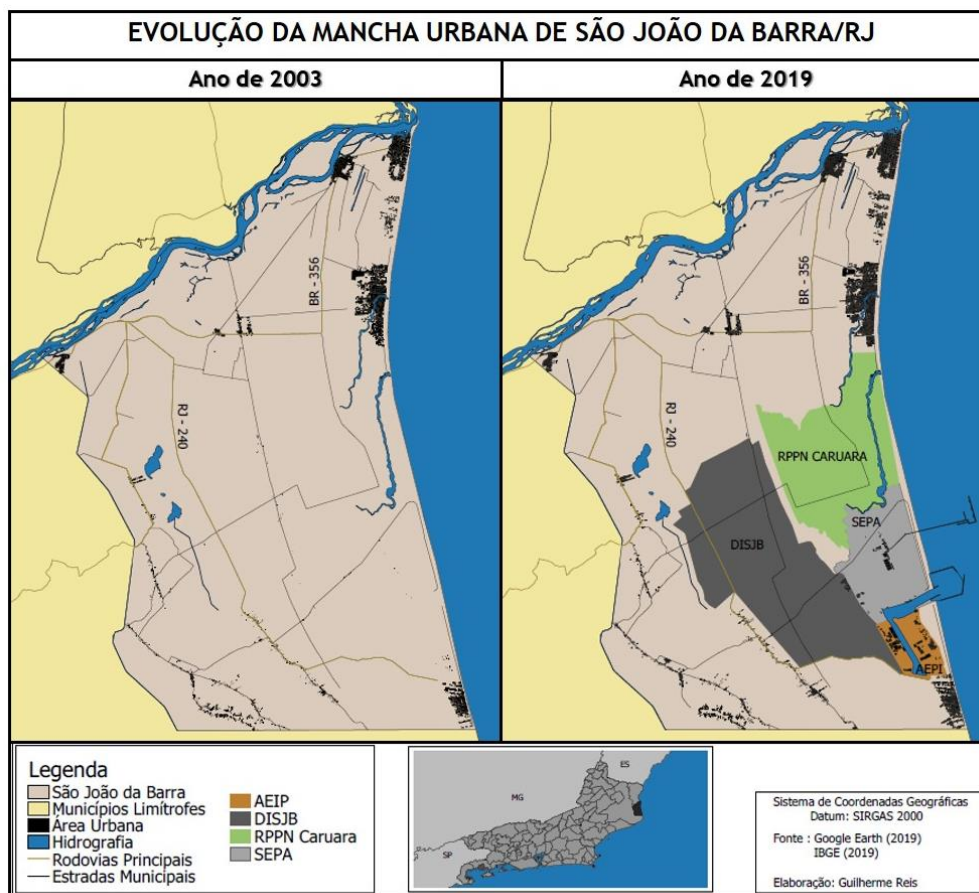
Atualmente, nesta área, existem apenas placas de propaganda do DISJB e da Prumo Logística Global; não há sinal de instalação de quaisquer indústrias, razão pela qual se justificou a expropriação de famílias de pequenos trabalhadores rurais.

A localidade do Açú teve um crescimento significativo da malha urbana, limitada fisicamente, de um lado, pelas áreas do Porto, e, dos demais, político-administrativamente, pela fronteira com o município de Campos e por três lagoas: a do Salgado, a do Açú e a Lagoa do Veiga. A essa localidade resta uma pequena faixa para expansão em território sanjoanense. Seguindo o caminho de outras localidades, Água Preta, Campo de Areia e Mato Escuro tendem a se afastar do território sanjoanense, apontando seu crescimento na direção de Campos. É possível inferir que essas áreas tenham maior relação de interação sociocultural com a Baixada Campista do que com a sede do município de SJB, e com este enclave “no meio do caminho”, o distanciamento físico territorial aumenta.

A possível ligação viária do litoral fica prejudicada com a instalação do píer de quase 6,5 km que adentra o oceano. A Praia do Açú é isolada e tem seu acesso controlado em alguns pontos pelo Porto. Recentemente, durante a Feira Brasil *Offshore*, a prefeita Carla Machado assinou um “protocolo de intenções” entre o Porto do Açú Operações e o Município, para cessão de uma área na região litorânea de Saco D’Antas, conhecida como Canto das Pedras, que é de propriedade da empresa, visando facilitar o acesso e aproveitamento da praia pela população do 5º Distrito (SÃO JOÃO DA BARRA, 2019). Percebe-se aqui que se inverteu

o processo, agora é o município que solicita autorização do Porto para fazer uso de um recurso natural do território.

Figura 18 - Mapa dos Decretos de Desapropriação no 5º Distrito



Fonte: Autoria Própria (2019).

O aumento do adensamento na região de Degredo e Cajueiro demonstra a tendência do papel central que pode ter a região na distribuição dos fluxos viários do município, principalmente com a conclusão da ponte da Integração, ligando ao município de São Francisco de Itabapoana (SFI). Além disso, a SB-02, também conhecida como Estrada do Pedregal, constitui a menor distância do Porto à sede do município, onde hoje se encontram os principais pontos de serviços e apoio básico administrativo e financeiro, como cartórios e bancos, o que, pelo menos inicialmente, pode constituir um vetor de expansão intraurbana.

De forma geral, e em uma perspectiva de análise também interurbana, pode-se antever dois vetores futuros de expansão de SJB, em consequência da ruptura da continuidade

territorial do município. O primeiro, em direção a SFI, devido as ligações viárias – intensificada pela possível finalização da ponte de integração – com a Rodovia do Sol, e, ainda, com a BR-101, e pela possibilidade de interação produtiva entre os dois municípios; e outro, em direção à Campos, nas áreas contíguas à Baixada Campista.

3.2.5 Tendências Regionais

Grandes projetos de investimento, como o Porto, por suas dimensões e natureza, tendem a moldar, à sua “imagem e semelhança”, não só os territórios que ocupam, mas também suas adjacências, apresentando novas configurações espaciais, que em geral diferenciam-se das formas de uso e ocupação da terra postas até então, mesmo não sendo resultante das interações entre Porto e cidade, mas enquanto consequência das apropriações, expropriações, fragmentações e descontinuidades provocadas pelo mesmo, como parece ser o caso do Açú. Além disso, há de se considerar, para esta análise, que nos últimos anos o processo de descentralização das atividades industriais no estado do Rio de Janeiro se intensificou, trazendo novas centralidades e gerando novas concentrações urbanas a espaços anteriormente isolados deste sistema.

Os empreendimentos, nessa escala territorial, frequentemente implantam-se a partir da lógica empresarial de beneficiar-se das vantagens locacionais que as cidades, articuladas regionalmente, oferecem (e não apenas de vantagens restritas à escala intraurbana). A partir do momento que esses empreendimentos se territorializam, há o fortalecimento ou criação de novos eixos de articulações sociais, econômicas e espaciais entre as cidades e de novas centralidades regionais, tornando a rede urbana, na qual estão inseridas, mais dinâmica e de maior importância.

Considerando os processos de reestruturação do espaço urbano dos municípios fluminenses, e a conseqüente dinâmica histórica e socioeconômica díspar, torna-se relevante analisar a atuação dos agentes regionais neste cenário. Assim, a nova dinâmica de reestruturação espacial presente em São Joao da Barra não pode ser compreendida separadamente dos centros urbanos vizinhos, como Campos e Macaé, e dos estados vizinhos, visto que fazem parte de uma rede maior da economia regional.

As mudanças nas dinâmicas demográficas, de mobilidade espacial, premidas pelo

novo mercado de trabalho, e pelas atividades demandadas por essa movimentação, de fornecimento de serviços e bens, atendidos pelas empresas e produtores regionais, são exemplo de impactos não derivados de interações Porto-Cidade, mas, efetivamente, da existência de um investimento econômico de grande porte no espaço regional. Os fluxos de pessoas e mercadorias são intensificados e as demandas de infraestrutura urbana e social mobilizam as administrações locais.

A implantação do Porto do Açú traz consigo uma série de demandas de infraestrutura pautadas na visão multimodal e, com isso, almeja a integração dos fluxos de mercadorias ligadas às atividades do Complexo Portuário, através do redesenho da malha de transportes ferroviários, rodoviários, aquaviário, aeroviário e dutoviário. Com o Decreto nº 42.653 de 2010, o governo do estado instituiu parâmetros para implantação de corredores logísticos, “integrando aos processos de suprimento, produção, distribuição e consumo das cadeias de negócios, submetendo-se aos objetivos estratégicos maiores de desenvolvimento e de competitividade, tanto de regiões quanto de empresas e setores da economia” (RIO DE JANEIRO, 2010, p. 01).

A proposta do Corredor Logístico, que nasceu a partir do complexo portuário do Açú, ainda não saiu do papel. No projeto proposto pela LLX, o corredor teria 45 km de extensão e seria composto por linhas de transmissão, dutos de água, gás e telecomunicações, além de ferrovia e rodovia, constituindo a ligação do porto até à BR 101, na cidade de Campos dos Goytacazes, com aproximadamente 400 metros de largura. O traçado previsto inicia-se no entroncamento da BR-101 Norte (Rodovia Governador Mario Covas), na localidade de Ponta da Lama, Distrito de Dores de Macabu, no Município de Campos dos Goytacazes, finalizando na Rodovia Estadual RJ-240, na localidade de Água Preta, Distrito de Pipeiras, no Município de São João da Barra, e configura-se como interseção de passagem com as Rodovias Estaduais RJ-208, RJ-236, RJ-196 e RJ-216. Seria um corredor privado, para uso exclusivo das atividades do complexo portuário, prevendo-se, inclusive, que seria “murado”, em toda a sua extensão. Se assim o for, é mais um fator de consolidação do enclave que se desenha.

As áreas necessárias para sua implantação já se encontram definidas como de interesse público para fins de desapropriação desde 2010, de acordo com o Decreto Estadual nº 42.653/2010, promulgado pelo então governador do estado, Sergio Cabral. O Decreto

abrange a expropriação de assentamentos rurais em Campos e terras pertencentes a pequenos agricultores do 5º Distrito em São Joao da Barra. No entanto, a definição pela execução dessa obra de infraestrutura é perpassada pelos interesses de diferentes atores, escalas de poder de atuação estatal e interligações com outros projetos viários regionais, o que o deixa diante de um futuro incerto. Este impasse representa um ponto que pode acirrar ainda mais os conflitos fundiários na região, uma vez que, diante das tensões e interesses dos atores envolvidos, esta proposta vem sendo discutida, modificada e, sobretudo, disputada, e continua até o momento sem qualquer previsão de construção.

Em contrapartida, outro importante projeto de infraestrutura viária vem sendo pleiteado pela Porto do Açú, a Estrada de Ferro 118, ferrovia que ligaria Vitoria (ES) ao Rio (RJ), semelhante à que já existiu, articulando os portos do litoral para o escoamento, principalmente de graneis agrícolas e de minério, visando um menor custo de transporte. Dessa forma, forças políticas dos estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo, e entidades comerciais e industriais, vêm se articulando para viabilizar a construção da ferrovia, incluindo a Estrada de Ferro 118 no Programa de Parcerias de Investimentos da Presidência da República (PPI) e sua previsão no Plano Nacional de Logística (PNL) para o ano de 2035, segundo relatório executivo de junho de 2018, expedido pela estatal Empresa de Planejamento e Logística AS. No entanto, à medida em que avançam as iniciativas para implantação da Estrada de Ferro 118, a proposta do Corredor Logístico, integrado com o modal, fica paralisada, pois trata-se de novo trajeto abrangendo apenas a estrutura de um modal.

Figura 19 - Vetores de expansão interurbana, a partir de SJB



Fonte: Autoria Própria (2019).

No Seminário de Desenvolvimento Regional, realizado em Campos em maio de 2019, foi dado grande destaque à temática da mobilidade – do ponto de vista empresarial, da circulação de bens e serviços ao Porto - trazendo atores de diferentes instâncias de governo para pautar as ações nessa área. Foram discutidos pontos ligados à viabilidade de infraestrutura regional, que segundo os envolvidos, forma o principal gargalo para o avanço

econômico da região: 1) a duplicação da BR-101 e da BR-356; 2) a criação da RJ-244 (corredor logístico) em São João da Barra; 3) o avanço da Estrada de Ferro 118; e 4) a finalização da Ponte da Integração, entre São João da Barra e São Francisco de Itabapoana.

Para Campos e São João da Barra, a ponte da integração tem grande valor, por contribuir para dinamizar os fluxos entre os três municípios, e por interligar com o principal ponto aeroviário, o Aeroporto Bartolomeu Lisandro.

Nesse contexto, o CIDENNF - Consórcio Intermunicipal de Desenvolvimento do Norte e Noroeste Fluminense -, apresenta-se como relevante narrativa pautada sob a estratégia de estimular a integração entre os municípios do norte e noroeste, de modo a identificar as demandas prioritárias em comum para viabilizar recursos e enfrentamento de históricos problemas sociais, econômicos e ambientais, mas também expõe o conflito de interesses dos municípios da região.

Nesta ocasião, importantes atores do cenário econômico presentes levantaram, em suas exposições, a expectativa de investimentos para região nos próximos anos. O Secretário de Desenvolvimento Estadual afirmou que existe a previsão de 19 bilhões de reais em investimentos para a região. No entanto, esses investimentos destinam-se, quase totalmente, ao Porto de Macaé e ao Porto do Açú, espacializados nos municípios de Macaé e São João da Barra, que não fazem parte do consórcio em questão.

Recentemente, na Feira Brasil *Offshore*, ocorrida em junho de 2019 em Macaé, a Prefeitura esteve divulgando as potencialidades do município em seu *stand*, sob o *slogan* “São Joao da Barra: um porto de oportunidades”. Neste evento, firmou parcerias com a empresa Porto do Açú e divulgou uma série de obras de infraestrutura nas estradas municipais, divulgando o espaço do DISJB e viabilizando a infra necessária para instalação de empresas em diversos setores do município.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Porto do Açú, independentemente de suas proporções idealizadas e definidas, configura-se como um enclave no território do município de São João da Barra, criando novas centralidades políticas, sociais, administrativas e econômicas no espaço, engendradas por um conjunto de agentes de interesses conflitantes em constante disputa.

Fica evidente, diante do exposto aqui, as articulações políticas e econômicas para materializá-lo, sobretudo pelas ações pautadas pelo governo estadual, e pela Prefeitura de São João da Barra no manejo da legislação, em consonância com as necessidades do empreendimento, mostrando-se como agente fundamental no desenho do território, atendendo às necessidades e demandas do mercado. Contudo, hoje, o poder público municipal se apresenta como coadjuvante nas decisões que compõem o empreendimento, tendo seu poder local limitado frente às ações da Prumo e aliados das outras instâncias governamentais. Há uma grande perda, ou renúncia, do Poder Local sobre o ordenamento territorial.

Restam ao município os impactos das mudanças drásticas de suas características tradicionais, imposição de novos usos do solo e limitações de usos existentes, tendo quase um terço de seu território para uso exclusivo e desmedido de uma única empresa, que aluga e arrenda a mesma, administrado por um fundo internacional que segue a lógica do mercado e do capital financeiro. Este tipo de empreendimento conforma um complexo que rompe as relações com o município, funcionando como “uma cidade dentro da cidade”, internalizando nele o máximo de funções necessárias à vida urbana, podendo ensejar a concretude disso, como já ocorreu em outras regiões do país.

Os interesses privilegiados que têm o poder econômico e o setor imobiliário da região, pautam e direcionam as estratégias presentes no processo de apropriação do espaço no município, em detrimento da maioria da população e da cidade. Além da mera flexibilização dos parâmetros urbanísticos, e de transferida a prerrogativa do direito de desapropriação de uma área à iniciativa privada, a separação de usos promove as garantias de grande reserva fundiária e as condições de produção e logística necessárias ao empreendimento.

Percebe-se, ainda, que além de se apropriar de 28% do território, o desenho desta ocupação configura um importante enclave territorial no município, pois ocorre em sua parte

central (5º Distrito), dividindo-o transversalmente e longitudinalmente, uma vez que, limitado à leste pelo litoral, resta à oeste uma pequena faixa de terra vertical, que com a criação do corredor logístico, se apresentará como uma barreira física ainda maior para as localidades da porção sul do município. Nota-se, ainda, uma disputa entre os agentes na localização do traçado deste eixo viário, que dependendo de sua configuração, pode potencializar ainda mais a desintegração territorial do municipal. Identifica-se aqui, portanto, que há um processo de divisão do município em duas áreas distintas, impulsionado por dois possíveis vetores de expansão urbana em sentidos contrários, um em direção à São Francisco de Itabapoana e outro rumo à Baixada Campista.

Entende-se que são necessárias ações planejadas e direcionadas às localidades das porções oeste e sul do município, principalmente em Barra do Açú, não apenas com projetos pontuais, de intervenção ou **acupuntura urbana**, como proposto na gênese do PD, mas nas questões locais, centrais e urgentes, e para além disto, um plano em âmbito regional que considere estrategicamente uma integração com a Baixada Campista e os outros projetos de investimento na integração regional.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO DOS GEÓGRAFOS BRASILEIROS, AGF. **Relatório dos Impactos Socioambientais do Complexo Industrial-Portuário do Açú**. Rio de Janeiro: AGB, 2011.

BORTOLETO, E. M. **A implantação de grandes hidrelétricas: desenvolvimento, discursos e impactos**. Disponível em: < <http://periodicos.ufes.br/geografares/article/view/1140/853> > Acesso em 09 out 2018.

BOURDIEU, P. O poder simbólico. Tradução de Fernando Tomaz. Rio de Janeiro: **Bertrand Brasil**, 1998.

BOURDIEU, Pierre. Sobre o Estado: Cursos no Collège de France (1989-92). São Paulo: **Companhia das Letras**, 2014.

BRASIL. **Decreto-Lei no 8.930**, de 25 de fevereiro de 1993.

BRASIL. Regiões de Influência das Cidades (REGIC) – 2007. **Dados estatísticos**. Rio de Janeiro, 2008.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A cidade. São Paulo: **Contexto**, 1992.

CASTELLS, M. A questão urbana. Rio de Janeiro: **Paz e terra**, 1993.

CEZARIO, Raquel Chaffin. **Planejamento estratégico em São João da Barra (RJ): O desenvolvimento urbano sob a ótica do Plano Diretor de 2006**. Dissertação apresentada a Universidade Estadual do Norte Fluminense - Campos dos Goytacazes, 2014.

COCCO, Giuseppe; SILVA, Gerardo (1999); Cidades e portos: os espaços da globalização, Rio de Janeiro, **DP&A**.

CORRÊA, Roberto Lobato. O espaço urbano. São Paulo: **Ática**, 1995. 3ª. Edição. 94p.

CORRÊA, Roberto Lobato. Sobre Agentes Sociais, Escala e Produção do Espaço: um texto para discussão. In: CARLOS, A. F.; SPOSITO, M. E. B. (org). **A produção do espaço urbano: Agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2012.

CORRÊA, Roberto Lobato Construindo o conceito de cidade média. In: SPOSITO, Maria Encarnação B. (Org.). **Cidades Médias: Espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007, p. 23-33.

CRUZ, José Luis Vianna da. Modernização produtiva, crescimento econômico e pobreza no Norte Fluminense (1970-2000). *Economia e Desenvolvimento no Norte Fluminense: da cana de açúcar aos royalties do petróleo*. Campos dos Goytacazes: **WTC Editora**, 2004. 364 p.

CRUZ, José Luis Vianna. Espaço Social, Ambiente Construído e Reprodução Social. Campos dos Goytacazes: UCAM, Mestrado em Planejamento Regional e Gestão da Cidade, 2007, 36p. **Mimeo**.

ENDLICH, A. M. (2006) **Pensando os Papéis e Significados das Pequenas Cidades do Noroeste do Paraná**. 2006. 507 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente.

ENDLICH, A. M. Novos referenciais de desenvolvimento e planejamento territorial: possibilidades para as pequenas cidades? *Redes* (Santa Cruz do Sul), v. 12, p. 1-35, 2008.
ESTATUTO DA CIDADE (lei nº 10.257, de 10/07/2001) – Regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, que estabelecem diretrizes gerais da política urbana e dão outras providências.

FERREIRA, J.S.W.; MOTISUKE, D. "A efetividade da implementação das zonas especiais de interesse social no quadro habitacional brasileiro" In: BUENO, L.; Cymbalista, R. **Planos diretores municipais: novos conceitos**. São Paulo: Annablume, 2007.

GALVÃO, Orlando. Externalidades e Desenvolvimento urbano: reflexões a partir do Estatuto da Cidade. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos**, V.7, n. 2. 2005.

GONÇALVES, F. E. (2005) **Cidades Pequenas, Grandes Problemas**: Perfil Urbano do Agreste Potiguar. 173f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Rio Grande Norte, Natal.

GOTTDIENER, Mark. A produção social do espaço urbano. São Paulo: **Edusp**, 1993.

HARVEY, David. *Condição pós-moderna*. Tradução de Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. 10 ed. São Paulo: **Loyola**, 2001. 349p.

HARVEY, David. *A Justiça Social e a Cidade*. (prefácio e tradução de Armando Corrêa da Silva). São Paulo: **Hucitec**, 1980.

IBGE. Sinopses por setores. **Censo Demográfico 2010**. Disponível em: < <https://censo2010.ibge.gov.br/sinopseporsetores/?nivel=st> > Acesso em 12 out 2018.

LAMEGO, Alberto Ribeiro. *O homem e a restinga*. Rio de Janeiro: **Lidador**, 1974. 227p.

LEFEBVRE, Henri. *O Direito À Cidade*. Tradução de Rubens Frias. Primeira Edição, **Editores Moraes**, São Paulo. 1999. 146p. Tradução de Rubens Eduardo Frias.

LEFEBVRE, Henry. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

LEFEBVRE, Henri. Prefácio: a produção do espaço. **Estud. av.** São Paulo, v. 27, n. 79, p. 123-132, 2013. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-

40142013000300009&lng=en&nrm=iso>. Acesso em 15 de agosto de 2019.

LIMA, Maria Helena P. A delimitação legal dos espaços urbanos. In: **Brasil: uma visão geográfica e ambiental no início do século XXI**. IBGE: Rio de Janeiro, 2016. 435p.

MARICATO, Ermínia. Para entender a crise urbana. São Paulo: **Expressão Popular**, 2015.

MARICATO, E. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias: planejamento urbano no Brasil. In: ARANTES, O; VAINER, C; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. 3 ed. Petrópolis: Vozes, 202, p. 121-188

MARICATO, E. Globalização e política urbana na periferia do capitalismo. **Vera Cidade**, v. 8, p. 89-105, 2009

MARICATO, E. O impasse da política urbana no Brasil. 3. ed. Petrópolis: **Vozes**, 2014. 214 p.

MONIÉ, Frédéric e VIDAL, Soraia Maria do S. C. (2006); “Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva”, **Revista de Administração Pública**; Rio de Janeiro, volume 40, n° 6, 975-995.

MONIÉ, Frédéric; VASCONCELOS, Flavia Nico (2012); “Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação”, **Confins – Revista Franco-brasileira de Geografia**; n° 15, 1-19.

MONIÉ, Frédéric. (2016) Análise geopolítica dos conflitos territoriais na área de influência do complexo portuário e industrial do Açú – São João da Barra, RJ. **Cadernos do Desenvolvimento Fluminense** N° 9, Rio de Janeiro, pp. 69–83, jan/jun 2016

OSCAR, João. Apontamentos para história de São João da Barra. Teresópolis: **Mini Gráfica**, 1977. 249p.

PEDLOWSKI, Marcos Antonio; PY, Fábio. Porto do Açú: acumulação por espoliação à brasileira do petismo. In: **Blog do Pedlowisk**. Postado em: 08.05.2017. Disponível em: <http://uninomade.net/tenda/o-complexo-industrial-portuario-do-acu-como-marco-da-acumulacao-por-espoliacao/>>. Acessado em: setembro de 2019.

PESSANHA, Roberto Moraes; SILVA NETO, Romeu; GOMES FILHO, Hélio; QUINTO JUNIOR, Luiz de Pinedo ; OLIVEIRA, F. J. G. . A Gênese do Complexo Logístico Industrial Porto do Açú: oportunidades e desafios para o desenvolvimento da Região Norte Fluminense. **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional**, v. 10, p. 153-181, 2014.

PIQUET, Roselia. Cidade-Empresa: presença na paisagem urbana brasileira. Rio de Janeiro: **Zahar**, 1998

PIQUET, Roselia. Reestruturação do espaço regional e urbano no Brasil: o papel do Estado e dos grandes investimentos. Rio de Janeiro: **UFRJ / IPPUR**, 1993.

PIQUET, Rosélia; RIBEIRO, Ana Clara Torres. O desenvolvimento urbano em questão. 2. ed. Rio de Janeiro: **IPPUR/UFRJ**, 2001.

QUINTO JR, Luiz de Pinedo; FARIA, Teresa de Jesus Peixoto; CARVALHO, Lívia Silva de. Implantação de um Complexo Industrial Portuário: o Caso do Porto do Açú. **ENANPUR – ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PLANEJAMENTO URBANO REGIONAL**, 14, 23-27 mai. 2011, Rio de Janeiro.

RIMA. Relatório de Impacto Ambiental – Infraestruturas do Distrito Industrial de São João da Barra. s. l.: **LLX, Ecologus, Agrar**, maio 2011.

RIOS, Ricardo Bahia. **Os portos de Salvador e Aratu: organização e dinâmica atual nos contextos urbano e metropolitano** / Ricardo Bahia Rios. _ Salvador, 2009. 155f

ROLNIK, Raquel. A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo. **Nobel**: São Paulo, 1997.

ROLNIK, Raquel. É possível política urbana contra a exclusão? Serviço Social e Sociedade, São Paulo - **Editora Cortez**, v. 72, p. 53-61, 2002.

ROLNIK, Raquel. (2001). Estatuto da Cidade – instrumento para as cidades que sonham crescer em justiça e beleza. In: N. Saule Jr., & R. Rolnik (Eds.), **Estatuto da Cidade: novos horizontes para a reforma urbana** (Caderno Pólis, n. 4, p. 5-9). São Paulo: Pólis. Disponível em: <<http://www.polis.org.br/uploads/833/833.pdf>>.

ROLNIK, Raquel. Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças. São Paulo: **Boitempo**, 2015.

ROSSINI, Rosa Ester. A produção do novo espaço rural: pressupostos gerais para compreensão dos conflitos sociais no campo. **CAMPO-TERRITÓRIO: revista de geografia agrária**, São Paulo, v. 4, n. 8, p. 5-28, ago. 2009.

SANTORO, p. f – “**Planejar a expansão urbana – dilemas e perspectivas**” – Tese de Doutorado apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo 2012.

SANTOS, Milton. O Espaço do Cidadão. 7 ed., São Paulo: **USP**, 2014.

SANTOS, Milton. **Espaço Dividido**. Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1979.

SANTOS, Milton. Sociedade e espaço: a formação social como teoria e como método. In: **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo: AGB, 1977, p. 81- 99.

São João da Barra - Prefeitura de Mapa de Macrozoneamento. In: **Plano Diretor do Município de São João da Barra** – Disponível em: http://www.sjb.rj.gov.br/downloads/plano_diretor/07-2015/ANEXO%20I%20-%20MAPA%20DE%20MACROZONEAMENTO.pdf.

SÃO JOÃO DA BARRA (RJ). **Prefeitura**. 2014. Disponível em: <http://www.sjb.rj.gov.br/historico>. Acesso em: jul. 2019

SAULE, N., Jr. (1997). *Novas Perspectivas do Direito Urbanístico Brasileiro. Ordenamento Constitucional da Política Urbana. Aplicação e eficácia do Plano Diretor*. Porto Alegre: **Fabris**.

SAULE JÚNIOR, Nelson; ROLNIK, Raquel. *Estatuto da Cidade: novos horizontes para a reforma urbana*. São Paulo, Pólis, 2001. xxp. (**Cadernos Pólis**, 4). Disponível em < <http://www.polis.org.br/uploads/833/833.pdf>>.

SAULE, N., Jr. (2001). *Estatuto da Cidade – instrumento de reforma urbana*. In N. Saule Jr., & R. Rolnik (Eds.), **Estatuto da Cidade: novos horizontes para a reforma urbana** (Caderno Pólis, n. 4, p. 10-36). São Paulo: Pólis. Disponível em < http://www.polis.org.br/obras/arquivo_92.pdf>.

SEDERENNF - **SEMINARIO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL DO NORTE E NOROESTE FLUMINENSE**. 1, 2019. Campos dos Goytacazes.

SINGER, P. *Economia política da urbanização*. 10. Ed., São Paulo: **Brasiliense**, 1985.

SOARES, Beatriz Ribeiro, & MELO, N. A. de. (2009, p. 36) *apud* MAIA, Doralice Sátiro. *Cidades médias e pequenas do Nordeste: Conferência de Abertura*. In: LOPEZ, D. M. F.; HENRIQUE, W. (Org.). **Cidades médias e pequenas: teorias, conceitos e estudos de caso**. Salvador: SEI, 2010, p.15-41.

SOUZA, Marcelo Lopes. *Abc do desenvolvimento urbano*. Rio de Janeiro: **Bertrand**, 2003.

SPOSITO, Maria Encarnação B. et al (Orgs.). *Cidades Médias: espaços em transição*. São Paulo: **Expressão Popular**, 2007, p. 23-33.

SPOSITO, Maria Encarnação B. *As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos*. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). **Urbanização e cidades: perspectivas geográficas**. Presidente Prudente: [s.n.], 2001a. p.609-643.

SPOSITO, Maria Encarnação B. *Para pensar as pequenas e médias cidades brasileiras*. Belém: **FASE/ICSA-UFPA**, 2009.

SPOSITO, Maria Encarnação B. *Novas Redes Urbanas: cidades médias e pequenas no processo de globalização*. **Geografia**. Rio Claro, v. 35, n. 1, p. 51-62, jan./abr. 2010.

SPOSITO, Maria Encarnação B. **O Chão em Pedações: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo**. 508 f. Tese (Livre Docência) – Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente. (2004)

SPOSITO, Maria Encarnação B. WHITACKER, A.M. A Questão Cidade-Campo: Perspectiva a Partir da Cidade. In: In: SPÓSITO, M. E.; WHITACKER, A.M. (Org) Cidade e Campo. Relações e contradições entre urbano e rural. São Paulo: **Expressão Popular**, 2006. 247p.

SPOSITO, Maria Encarnação B; ELIAS, Denise; SOARES, Beatriz Ribeiro; MAIA, Doralice Sátiro; GOMES, Edvânia Torres Aguiar. O estudo das cidades médias brasileiras: uma proposta metodológica. In: BELTRÃO SPOSITO, Maria Encarnação (Org). **Cidades Médias: espaços em transição**. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 35-67.

VAINER, C. B. Classes sociais e poder político no planejamento. In: **Estado e lutas sociais: intervenções e disputas no território**. AMBIENS sociedade cooperativa (org.). Curitiba, Paraná: Kairós, 2010, p.107-120.

VAINER, C. B.; ARAÚJO, F. G.B. de. **Grandes Projetos Hidrelétricos e Desenvolvimento Regional**. Rio de Janeiro, **CEDI**, 1992.

VAINER, C. "Pátria, empresa e mercadoria: a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano". In: ARANTES, O.; MARICATO, E.; VAINER, C. **A Cidade do Pensamento Único**. Desmanchando Consensos. Petrópolis: Vozes, 2000.

VEIGA, J. E. **Cidades imaginárias: o Brasil é menos urbano do que se calcula**. Campinas: **Autores Associados**, 2002.

VETTER, David Michael; MASSENA, Rosa Maria Ramalho. Quem se Apropria dos Benefícios Líquidos dos Investimentos do Estado em Infra-estrutura? – Uma Teoria da Causação Circular. Solo urbano – Tópicos sobre o uso da terra. L. A. Machado da Silva (ORG). Rio de Janeiro: **Jorge Zahar**, 1981, pp. 51-77.

VILLAÇA, F. **São Paulo: segregação urbana e desigualdade**. Estudos avançados, São Paulo, v. 25, n. 71, apr. 2011. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142011000100004>. Acesso em: 22 de maio de 2019.

VILLAÇA, Flávio. Dilemas do Plano Diretor. **Revista Perspectiva**, abril/junho de 1995, v. 9, n. 2, pp. 237-247.

VILLAÇA, F. **As ilusões do Plano Diretor**. São Paulo, 2005. Disponível em: <http://www.flaviovillaca.arq.br/pdf/ilusao_pd.pdf>. Acesso em: 25 de maio de 2019.

VILLAÇA, F. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In:

DEAK, C. e SCHIFFER, S. R. (Orgs.). **O processo de urbanização do Brasil**. São Paulo: Edusp, 2004.

VILLAÇA, F. Espaço Intra-urbano no Brasil. São Paulo: **Studio Nobel**, 2001.

WANDERLEY, M. N. B. Urbanização e ruralidade: relações entre a pequena cidade e o mundo rural. Estudo preliminar sobre os pequenos municípios em Pernambuco. In: LOPES, E. S. A.; MOTA, D. M.; SILVA, T. E. (Org.). **Desenvolvimento rural e transformações na agricultura**. Aracaju: EMBRAPA/UFS, 2002. p. 19-57.

WANDERLEY, M. N. B. Urbanização e ruralidade: relações entre a pequena cidade e o mundo rural; estudo preliminar sobre os pequenos municípios em Pernambuco. Relatório de Pesquisa. Recife, 2001. Disponível em: <<http://www.fundaj.gov.br/observanordeste/obed001f.html>>. Acesso em: 01 de maio de 2019.

WANDERLEY, M. N. B. A emergência de uma nova ruralidade nas sociedades modernas avançadas. O rural como espaço singular e ator coletivo. **Estudos Sociedade e Agricultura**, Rio de Janeiro, v. 15, p. 87-145, out. 2000.

DOCUMENTOS PÚBLICOS E JORNAIS CONSULTADOS

BLOG DO ROBERTO MORAES. **Audiência Pública no Açú para revisão do Plano Diretor de SJB-II**. Disponível em: <<https://www.robertomoraes.com.br/2013/03/audiencia-publica-para-revisao-do-plano.html>> Acesso em: 05 abr 2019.

BLOG DO ROBERTO MORAES. **Câmara de SJB aprova novo Plano Diretor, Macrozoneamento, Lei de Perímetro Urbano e Lei de Uso e Parcelamento do Solo**. Disponível em: <<https://www.robertomoraes.com.br/2015/04/camara-de-sjb-aprova-novo-plano-diretor.html>> Acesso em: 05 abr 2019

BLOG DO ROBERTO MORAES. **Localização da Cidade X em SJB**. Disponível em: <<http://www.robertomoraes.com.br/2011/01/localizacao-da-cidade-x-em-sjb.html>> Acesso em: 07 abr 2019.

BLOG DO ROBERTO MORAES. **Não há justificativas técnicas e nem econômicas para manter o DISJB no Açú com 70 km²**. Disponível em: <<http://www.robertomoraes.com.br/search?q=portos+e+%C3%A1reas>>. Acesso em: 25 abr 2019

BLOG DO ROBERTO MORAES. **Os desapropriados do Açú continuam sofrendo, enquanto a relação público-privada precisa ser melhor esclarecida**. Disponível em: <

<https://www.robertomoraes.com.br/2014/08/os-desapropriados-do-acu-continuam.html>>
Acesso em: 25 abr 2019.

BLOG DO ROBERTO MORAES. **Valor da terra no Açú: m² de aluguel valendo o triplo do valor de compra/indenização.** Disponível em: <<http://www.robertomoraes.com.br/2013/04/valor-da-terra-no-acu-m-de-aluguel.html>>
Acesso em: 20 jun 2019.

FOLHA DE SÃO PAULO. **Antigo projeto de Eike, Porto do Açú recebe zona de incentivo à exportação.** Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/mercado/2017/12/1946340-governo-cria-zona-de-incentivos-fiscais-a-exportacao-no-porto-do-acu-no-rio.shtml>> Acesso em: 20 jun 2019.

GLOBONEWS. **O Porto do Açú e as ligações entre Eike Batista e Sergio Cabral.** Disponível em: <<https://globosatplay.globo.com/globonews/v/5647901/>> Acesso em: 09 mai 2019.

O GLOBO. **Porto do Açú: um empreendimento cercado de impasses.** Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/porto-do-acu-um-megaempreendimento-cercado-de-impasses-20197027>> Acesso em: 12 jun 2019.

IHU. UNISINOS. **Porto de Açú e os equívocos da desapropriação de terras.** Disponível em: <<http://www.ihu.unisinos.br/entrevistas/508033-a-unica-presenca-do-poder->>. Acesso em 20 abr. 2019.

PREFEITURA DE SÃO JOÃO DA BARRA. **Protocolo de intenções para cessão de área no Açú.** Disponível em: <<https://www.sjb.rj.gov.br/noticia-7661/protocolo-de-intencoes-para-cessao-de-area-no-acu>> Acesso em: 01 jul 2019.

VEJA. **Porto do Açú era a contrapartida de Cabral para Eike Batista.** Disponível em: <<https://veja.abril.com.br/blog/radar/porto-do-acu-era-a-contrapartida-de-cabral-para-eike-batista/>>. Acesso em: 12 jun 2019.

APÊNDICE

APÊNDICE A – QUADRO DE LEIS QUE VIABILIZARAM A IMPLANTAÇÃO DO PORTO DO AÇÚ

	Tipo	Número	Descrição	Data
ATOS MUNICIPAIS	Lei	032/2003	REDUÇÃO PARCIAL DE ISS E IPTU	12/2003
	Lei	50/2006	PLANO DIRETOR	26/12/2006
	Lei	105/2008	TRATAMENTO FISCAL IMÓVEIS E SERVIÇ. VINC. À CONSTRUÇÃO DA Z. IND. DO PORTO DO AÇÚ	19/11/2008
	DECRETO	004/2008	ESTABELECE DESAPROPRIAÇÃO DE VINTE E QUATRO IMÓVEIS NA REGIÃO DO QUINTO DISTRITO PARA ABERTURA E MELHORAMENTO DE VIAS OU LOGRADOUROS PÚBLICOS	
	Lei	115/2008	ORDENAMENTO DISTRITAL E ZONEAMENTO	31/12/2008
	Lei	357/2015	REVISÃO DO PLANO DIRETOR	25/05/2015
	Lei	358/2015	PERÍMETRO URBANO	25/05/2015
	Lei	359/2015	USO E OCUPAÇÃO DO SOLO + PARCELAMENTO DO SOLO	26/05/2015
	Lei	361/2015	ALTERA O ANEXO II DA LEI 358/2015	07/06/2015
	Lei	362/2015	ALTERA O ANEXO I DA LEI 357/2015	07/06/2015
	Lei	366/2015	APROVA OS ANEXOS DA LEI 359/2015	15/07/2015
ATOS ESTADUAIS	DECRETO	25.455/1 999	DECLARA DE UTILIDADE PÚBLICA, PARA FINS DE DESAPROPRIAÇÃO, OS IMÓVEIS QUE MENCIONA, SITUADOS NO MUNICÍPIO DE SÃO JOÃO DA BARRA, NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO.	28/07/1999

DECRETO	27.015/2 000	DECLARA DE UTILIDADE PÚBLICA, PARA FINS DE DESAPROPRIAÇÃO PARCELA DOS IMÓVEIS QUE MENCIONA, SITUADOS NO MUNICÍPIO DE SÃO JOÃO DA BARRA, NECESSÁRIOS À ABERTURA DE RODOVIA ESTADUAL, NA FORMA ABAIXO.	23/08/2000
DECRETO	39.874/2 006	ABRE CRÉDITO SUPLEMENTAR À COMPANHIA ESTADUAL DE HABITAÇÃO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO- CEHAB-RJ, À CONTA DA UNIDADE ORÇAMENTÁRIA AÇÕES DE EXECUÇÃO DESCENTRALIZADA DO FUNDO ESTADUAL DE COMBATE À POBREZA E ÀS DESIGUALDADES SOCIAIS- AEDFECF, NO VALOR DE R\$ 155.500,00, PARA REFORÇO DE DOTACAO CONSIGNADA AO ORÇAMENTO EM VIGOR E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.	05/09/2006
DECRETO	40.456/2 006	CONCEDE TRATAMENTO TRIBUTÁRIO ESPECIAL AO EMPREENDIMENTO QUE ESPECIFICA, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.	22/12/2006
DECRETO	41.075/2 007	DECLARA AS OBRAS E ATIVIDADES DE INFRA-ESTRUTURA NECESSÁRIAS À IMPLANTAÇÃO DO PORTO DO AÇÚ, NOS MUNICÍPIOS DE SÃO JOÃO DA BARRA, CAMPOS DOS GOYTACAZES, COMO DE UTILIDADE PÚBLICA, PARA FINS DE INTERVENÇÃO EM ÁREAS DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE, E VEGETAÇÃO PRIMÁRIA OU SECUNDÁRIA EM ESTÁGIO DE REGENERAÇÃO AVANÇADO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.	13/12/2007
DECRETO	41.117/2 008	DECLARA DE UTILIDADE PÚBLICA, PARA FINS DE INSTITUIÇÃO DE SERVIDÃO ADMINISTRATIVA, EM FAVOR DA EMPRESA	10/01/2008

			MMX MINAS-RIO MINERAÇÃO S/A, OS...	
DECRETO	41.118/2 008	DECLARA DE UTILIDADE PÚBLICA, PARA FINS DE INSTITUIÇÃO DE SERVIDÃO ADMINISTRATIVA, EM DECLARA DE UTILIDADE PÚBLICA, PARA FINS DE INSTITUIÇÃO DE SERVIDÃO ADMINISTRATIVA, EM FAVOR DA EMPRESA MMX MINAS-RIO MINERAÇÃO S/A, OS...		10/01/2008
DECRETO	41.119/2 008	DECLARA DE UTILIDADE PÚBLICA, PARA FINS DE INSTITUIÇÃO DE SERVIDÃO DO MEMORIAL DESCRITIVO QUE CONSTITUI PARTE INTEGRANTE DO PRESENTE.ADMINISTRATIVA, EM FAVOR DA EMPRESA MMX MINAS-RIO MINERAÇÃO S/A, OS IMÓVEIS QUE MENCIONA, SITUADOS NO MUNICÍPIO DE SÃO JOÃO DA BARRA/RJ, COM LIMITES E CONFRONTAÇÕES CONSTANTES		10/01/2008
DECRETO	41.120/2 008	DECLARA DE UTILIDADE PÚBLICA, PARA FINS DE INSTITUIÇÃO DE SERVIDÃO ADMINISTRATIVA, EM FAVOR DA EMPRESA MMX MINAS-RIO MINERAÇÃO S/A, OS...		10/01/2008
DECRETO	41.121/2 008	DECLARA DE UTILIDADE PÚBLICA, PARA FINS DE INSTITUIÇÃO DE SERVIDÃO ADMINISTRATIVA, EM FAVOR DA EMPRESA MMX MINAS-RIO MINERAÇÃO S/A, OS...		10/01/2008
DECRETO	41.354/2 008	DECLARA DE UTILIDADE PÚBLICA, PARA FINS DE INSITUIÇÃO DE SERVIDÃO ADMINISTRATIVA, EM FAVOR DA EMPRESA MMX MINAS-RIO MINERAÇÃO S/A. OS IMÓVEIS QUE MENCIONA, SITUADOS NO MUNICÍPIO DE SÃO JOÃO DA BARRA/RJ, COM LIMITES E		13/06/2008

			CONFRONTAÇÕES CONSTANTES DO MEMORIAL DESCRITIVO QUE CONSTITUI PARTE INTEGRANTE DO PRESENTE.	
DECRETO	41.389/2 008		ATIVS. DE INFR. DE INT. PUB. P/ IMP. TERMOELETRICA	09/07/2008
DECRETO	41.584/2 008		DECLARA DE UTILIDADE PÚBLICA, PARA FINS DE DESAPROPRIAÇÃO, EM FAVOR DA COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO - CODIN A ÁREA QUE MENCIONA, SITUADA NO MUNICÍPIO DE SÃO JOÃO DA BARRA, PARA O FIM DE IMPLANTAR NO LOCAL UM DISTRITO INDUSTRIAL.	05/12/2008
DECRETO	41.585/2 008		DISPÕE SOBRE A CRIAÇÃO DO DISTRITO INDUSTRIAL DE SÃO JOÃO DA BARRA, NO MUNICÍPIO DE SÃO JOÃO DA BARRA, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.	05/12/2008
DECRETO	41.915/2 009		DECLARA DE UTILIDADE PÚBLICA, PARA FINS DE DESAPROPRIAÇÃO, EM FAVOR DA COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO - CODIN, A ÁREA QUE MENCIONA, SITUADA NO MUNICÍPIO DE SÃO JOÃO DA BARRA, PARA O FIM DE IMPLANTAR NO LOCAL UM DISTRITO INDUSTRIAL.	19/06/2009
DECRETO	41.916/2 009		DÁ NOVA REDAÇÃO AOS ARTS. 2º E 4º DO DECRETO Nº 41.585, DE 05 DE DEZEMBRO DE 2008, QUE DISPÕE SOBRE AS ÁREAS QUE FORMAM O DISTRITO INDUSTRIAL DE SÃO JOÃO DA BARRA E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.	19/06/2009
DECRETO	41.998/2		ALTERA O DECRETO Nº 41.584, DE 05 DE	19/08/2009

	009	DEZEMBRO DE 2008, PARA O FIM DE EXCLUIR ÁREAS QUE INICIALMENTE INTEGRARIAM O DISTRITO INDUSTRIAL DE SÃO JOÃO DA BARRA E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.	
DECRETO	42.422/2 010	DELEGA À COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO - CODIN A COMPETÊNCIA QUE ESPECIFICA E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.	26/04/2010
DECRETO	42.610/2 010	DECLARA DE UTILIDADE PÚBLICA, PARA FINS DE DESAPROPRIAÇÃO, O IMÓVEL QUE MENCIONA, SITUADO NO MUNICÍPIO DE SÃO JOÃO DA BARRA, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.	31/08/2010
DECRETO	42.653/2 010	DEFINE PARÂMETROS PARA A IMPLANTAÇÃO DE CORREDORES LOGÍSTICOS NO ESTADO DO RIO DE J...	13/10/2010
DECRETO	42.675/2 010	DECLARA DE UTILIDADE PÚBLICA, PARA FINS DE DESAPROPRIAÇÃO, OS IMÓVEIS LOCALIZADOS EM ÁREA SITUADA NO MUNICÍPIO DE SÃO JOÃO DA BARRA VISANDO A IMPLANTAÇÃO DE OBRAS DE RETARGUARDA DE INFRAESTRUTURA DO DISTRITO INDUSTRIAL DE SÃO JOÃO DA BARRA	28/10/2010
DECRETO	42.676/2 010	DECLARA DE UTILIDADE PÚBLICA, PARA FINS DE DESAPROPRIAÇÃO, OS IMÓVEIS LOCALIZADOS EM ÁREA SITUADA NO MUNICÍPIO DE SÃO JOÃO DA BARRA VISANDO A IMPLANTAÇÃO DE OBRAS DE RETARGUARDA DE INFRAESTRUTURA DO DISTRITO INDUSTRIAL DE SÃO JOÃO DA BARRA	28/10/2010
DECRETO	42.834/2 011	DECLARA COMO DE UTILIDADE PÚBLICA AS	03/02/2011

			OBRAS NECESSÁRIAS PARA IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE MACRO DRENAGEM DA BAIXADA CAMPISTA, INSTALAÇÃO DO DISTRITO INDUSTRIAL DE SÃO JOÃO DA BARRA E INSTALAÇÃO DA UNIDADE DE CONSTRUÇÃO NAVAL DO AÇÚ, PARA FINS DE INTERVENÇÃO EM ÁREAS DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE-APP, BEM COMO SUPRESSÃO DE VEGETAÇÃO DE RESTINGA E VEGETAÇÃO SECUNDÁRIA EM ESTÁGIOS AVANÇADO OU MÉDIO DE REGENERAÇÃO, PERTENCENTES AO BIOMA MATA ATLÂNTICA, E INTERVENÇÃO EM CORPOS HÍDRICOS (RIOS, CANAIS E LAGOAS), E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS	
DECRETO	43.587/2 012		DECLARA AS OBRAS DE INFRAESTRUTURA NECESSÁRIAS PARA A IMPLANTAÇÃO DA LINHA DE TRANSMISSÃO ENERGIA DE 345 KV, NOS MUNICÍPIOS DE CAMPOS DOS GOYTACAZES E SÃO JOÃO DA BARRA, NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, COMO DE UTILIDADE PÚBLICA, PARA FINS DE INTERVENÇÃO EM ÁREAS DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE, VEGETAÇÃO PRIMÁRIA OU SECUNDÁRIA EM ESTÁGIO DE REGENERAÇÃO AVANÇADO, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.	14/05/2012
DECRETO	45.503/2 015		ALTERA O DECRETO Nº 45.352, DE 28 DE AGOSTO DE 2015, QUE FIXA OS ÍNDICES DEFINITIVOS RELATIVOS À PARTICIPAÇÃO DOS MUNICÍPIOS NO PRODUTO DA ARRECADAÇÃO DO ICMS, PARA O EXERCÍCIO DE 2016.	16/12/2015
DECRETO	45.678/2		INCLUI NA MALHA RODOVIÁRIA ESTADUAL O	02/06/2016

		016	SEGMENTO COM A NOMENCLATURA DE RJ-244, ALTERANDO A RELAÇÃO	
--	--	-----	---	--