



**Universidade do Estado do Rio de Janeiro**

Centro de Educação e Humanidades

Faculdade de Formação de Professores

Nathalia dos Santos Lindolfo

**Modernização e produção social do espaço: ações, papéis e estrutura do  
“Superporto Sudeste” e conflitos territoriais na Ilha da Madeira (Itaguaí-  
RJ)**

São Gonçalo

2016

Nathalia dos Santos Lindolfo

**Modernização e produção social do espaço: ações, papéis e estrutura do “Superporto Sudeste” e conflitos territoriais na Ilha da Madeira (Itaguaí-RJ)**

Dissertação apresentada como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Geografia no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: Geografia e Relações de Poder.

Orientadora: Prof<sup>ª</sup>. Dra. Catia Antonia da Silva

Coorientador: Prof. Dr. Luis H. L. Ribeiro

São Gonçalo

2016

CATALOGAÇÃO NA FONTE  
UERJ/REDE SIRIUS/BIBLIOTECA CEH/D

L747 Lindolfo, Nathalia dos Santos.  
Modernização e produção social do espaço: ações, papéis e estrutura do  
“Superporto Sudeste” e conflitos territoriais na Ilha da Madeira (Itaguaí-RJ)  
/ Nathalia dos Santos Lindolfo. – 2016.  
89f.

Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dra. Catia Antonia da Silva.  
Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade do Estado  
do Rio de Janeiro, Faculdade de Formação de Professores.

1. Territorialidade humana – Teses. 2. Pescadores – Madeira, Ilha da  
(Itaguaí, RJ) – Teses. 3. Conflito social – Teses. I. Silva, Catia Antonia da. II.  
Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Faculdade de Formação de  
Professores. III. Título.

CDU 911.3

Autorizo, apenas para fins acadêmicos e científicos, a reprodução total ou parcial desta  
dissertação, desde que citada a fonte.

---

Assinatura

---

Data

Nathalia dos Santos Lindolfo

**Modernização e produção social do espaço: ações, papéis e estrutura do  
“SUPERPORTO SUDESTE” e conflitos territoriais na ilha da Madeira (Itaguaí-RJ)**

Dissertação apresentada como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Geografia no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: Geografia e Relações de Poder.

Aprovado em 21 de Outubro de 2016.

Banca Examinadora:

---

Prof<sup>ª</sup>. Dra. Catia Antonia da Silva (Orientadora)  
Faculdade de Formação de Professores – UERJ

---

Coorientador: Prof. Dr. Luis H. L. Ribeiro  
Faculdade de Formação de Professores – UERJ

---

Prof. Dr. Frédéric Monié  
Universidade Federal do Rio de Janeiro

---

Prof. Dr<sup>º</sup> Marcos César Araújo Carvalho.  
Faculdade de Formação de Professores - UERJ

São Gonçalo

2016

## DEDICATÓRIA

Dedico esse trabalho aos meus amados pais, Carla e Guilherme,  
E ao meu amado irmão João Vinícius.

## AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar a Deus, por estar comigo em todos os momentos, dando-me forças para superar as dificuldades e mostrando o caminho nos momentos de dúvidas.

Agradeço também à minha família, em especial aos meus pais, Guilherme e Carla, que investiram e acreditaram em mim, sempre possibilitando a escolha. Obrigada pela paciência nesses últimos anos. Ao meu amado irmão João Vinícius. E ao meu amigo Tharles, que sempre incentivou quando eu já não tinha forças, acreditando em mim e no meu trabalho.

Aos meus queridos orientadores, Prof<sup>a</sup>. Dra. Catia Antonia da Silva e Prof. Dr Luis H. L. Ribeiro, por todo o empenho e dedicação, fundamentais para a realização deste trabalho. Agradeço pelo constante incentivo e pela oportunidade crescimento profissional e pessoal.

Sou grata a toda equipe do NUTEMC (Núcleo de Pesquisa e extensão: Urbano, Território e Mudanças Contemporâneas), em especial ao Rodrigo Euzebio, pelo companheirismo, ensino, paciência e dedicação proporcionados para o meu crescimento acadêmico e profissional. Agradeço também a todos os alunos da turma de mestrado do ano de 2014, pela amizade, alegria e conhecimento compartilhado.

Por fim agradeço a todos do corpo docente do mestrado da UERJ, pela perceptível qualidade e dedicação dispensados aos estudantes.

## RESUMO

LINDOLFO, Nathalia dos Santos. *Modernização e produção social do espaço: ações, papéis e estrutura do “Superporto Sudeste” e conflitos territoriais na Ilha da Madeira (Itaguaí-RJ)*. 2016. 89 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Faculdade de Formação de Professores de São Gonçalo, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, São Gonçalo, 2016.

O espaço geográfico é um complexo de ações dos mais diversos atores, nesse sentido a presente Dissertação aborda a dinâmica de um conflito territorial estabelecido pelas diferentes formas de apropriação do território. O recorte espacial do conflito abarca o bairro da Ilha da Madeira e a Baía de Sepetiba, visto que ambos são disputados pelos pescadores artesanais e pelo Porto Sudeste. O conflito em voga emerge a partir da instalação do Porto Sudeste, pois o mesmo promove mudanças drásticas na territorialidade da região, afetando assim o modo de vida dos pescadores artesanais. O pacato bairro da Ilha da Madeira, município de Itaguaí/RJ, foi escolhido para sediar o estabelecimento, por ser uma área banhada pelas águas da Baía de Sepetiba, além de ser bem atendida por rodovias e ferrovias que cortam pontos de interesse para o empreendimento portuário. Diante dessa conjuntura, a pesquisa tem como objetivo analisar os efeitos da instalação do Porto Sudeste na vida dos pescadores artesanais, entre os anos de 2009 e 2015, período compreendido entre o início das obras do empreendimento e o início de sua operação. Deste modo, a pesquisa é fundamentada em uma extensa revisão bibliográfica, bem como em trabalhos de campo. Ademais, foram realizadas entrevistas buscando identificar os argumentos e estratégias apresentados na disputa pelo uso, apropriação e controle do território e dos recursos naturais. Dentre os grupos pesquisados destacam-se os pescadores artesanais e o Porto Sudeste, no entanto somente os primeiros aceitaram participar da entrevista. Os resultados das entrevistas atrelados à bibliografia possibilitou concluir que a Ilha da Madeira e a Baía de Sepetiba são território em litígio, disputado por lógicas distintas que se colidem cotidianamente, pois os empreendimentos globais atuam levemente sobre o território local, fazendo jus às necessidades externas e deixando de lado as relações de vida mantidas no lugar.

Palavras-Chave: Conflito Territorial. Porto Sudeste. Pescadores Artesanais. Ilha da Madeira (Itaguaí-RJ).

## ABSTRACT

LINDOLFO, Nathalia dos Santos. *Modernization and social production of space: actions, roles and structure of the "Sudeste Superporto" and territorial conflicts on Madeira Island (Itaguaí-RJ)*. 2016. 89f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Faculdade de Formação de Professores de São Gonçalo, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, São Gonçalo, 2016.

Geographic space is a complex of actions of the most diverse actors, in this sense this dissertation discusses the dynamics of a territorial conflict established by different forms of territorial appropriation. The spatial area of the conflict encompasses the district of Madeira Island and Sepetiba Bay, since both are disputed by artisanal fishermen and by the Sudeste Porto. The conflict in vogue emerges from the installation of the *Porto Sudeste*, for it is promoting severe changes in that region, affecting the life style of the artisanal fishermen. The quiet neighborhood of Madeira Island, Itaguaí / RJ, was chosen to host the establishment, as it is an area bathed by waters of Sepetiba Bay, as well as being well served by highways and railroads that cut points of interest for the port business. Before this situation, this research aims at analyzing the installation effects of *Porto Sudeste* installation in the life of the artisanal fishermen between the years of 2009 and 2015, a period between the initial operations of the project and the beginning of its operation. In this way, the research is based on an extensive bibliographical review, as well as on field works. In addition, interviews were conducted to identify the arguments and strategies available in the dispute over the use, appropriation and control of the territory and natural resources. Among the surveyed group, the artisanal fishermen and the *Porto Sudeste* are highlighted, however, only the first group accepted to participate of the interview. The results of the interviews linked to the bibliography made it possible to conclude that the Madeira Island and the Sepetiba Bay are disputed territories by different logics that collide daily, because the global undertakings act lightly on the local territory, living up to external needs and leaving aside the life relations held in place.

Keywords: Territorial Conflict. *Porto Sudeste*. Artisanal fishermen. Madeira Island (Itaguaí-RJ).



## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 –	Localização da Ilha da Madeira .....	18
Figura 2 –	Localização do Município de Itaguaí .....	19
Figura 3 –	Ilha da Madeira/RJ- Empreendimentos modernos e localidades de moradia dos pescadores .....	20
Figura 4 –	Mapa regional da Baía de Sepetiba e localização do Porto Sudeste ...	48
Figura 5 –	Mapa de localização do Porto Sudeste em âmbito regional .....	49
Figura 6 –	Território da Ilha da Madeira antes das obras do Porto Sudeste .....	50
Figura 7 –	Simulação das obras realizadas no bairro da Ilha da Madeira após as obras do Porto Sudeste .....	51
Figura 8 –	Área destinada à implantação da malha ferroviária que atende o Porto Sudeste .....	53
Figura 9 –	Área de desmonte do Morro do capitão .....	54
Figura 10 –	Visão geral do empreendimento, com destaque nos pátios de estocagem do minério .....	55
Figura 11 –	Túnel em processo de construção .....	56
Figura 12 –	Infraestrutura do terminal marítimo em processo de construção .....	57
Figura 13 –	Área dragada no canal de acesso ao terminal marítimo .....	58
Figura 14 –	Layout das instalações de 50 Mtpa .....	63
Figura 15 –	Layout das instalações de 100 Mtpa .....	63
Figura 16 –	Área Diretamente Afetada .....	65
Figura 17 –	Área de Influência Direta do Porto Sudeste .....	66
Figura 18 –	Imóvel adquirido e parcialmente demolido .....	66
Figura 19 –	Imóvel adquirido, aguardando demolição .....	67
Figura 20 –	Vista geral da Rua Pedro Rafael Quirino .....	68

Figura 21 – Escola Municipal General Hildebrando Bayard .....	68
Figura 22 – Posto de saúde da Ilha da Madeira .....	69
Figura 23 – Obra da linha férrea que traz o minério do Sistema Sudeste para o Porto Sudeste .....	70
Figura 24 – Obra de construção do viaduto de acesso ao Porto .....	71
Figura 25 – Viaduto e linha ferroviária construídos para atender o Porto Sudeste	71
Figura 26 – Mapa de identificação: áreas de pesca e empreendimentos modernos	74
Figura 27 – Pescador artesanal lançando as redes durante a pescaria – Baía de Sepetiba .....	75
Figura 28 – Cercada (ou curral), importante técnica pesqueira utilizada pelos pescadores artesanais – Baía de Sepetiba .....	76
Figura 29 – Redução da área de manguezal para construção da linha férrea que atende o Porto Sudeste .....	78
Figura 30 – Antiga área de manguezal da Ilha da Madeira .....	79
Figura 31 – Obra de construção da pera ferroviária, na antiga área ocupada pelo manguezal .....	80

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ADA	Área Diretamente Afetada
AID	Área de Influência Direta
AII	Área de Influência Indireta
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
APAIM	Associação dos Pescadores Artesanais da Ilha da Madeira
APLIM	Associação de Pescadores e Lavradores da Ilha da Madeira
APESCA	Associação de Pescadores Artesanais Galpão Dos Pescadores Waldemiro Joaquim Coelho
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BNDES- PIS-	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social- Programa de Sustentação do Investimento
CDRJ	Companhia Docas do Rio de Janeiro
CNI	Confederação Nacional da Indústria
CODEBA	Companhia das Docas do Estado da Bahia
DIT	Divisão Internacional do Trabalho
EBX	Grupo EBX, do empresário Eike Batista

EIA	Estudo de Impacto Ambiental
ERM	Environmental Resources Management
INEA	Instituto Estadual do Ambiente
LLX	Sudeste Operações Portuárias
MMA	Ministério do Meio Ambiente
MMX	Mineração e Metálicos
MPF	Ministério Público Federal
Mtpa	Mil toneladas por ano
NUCLEP	Nuclebrás Equipamentos Pesados
NUTEMC	Núcleo de Pesquisa e extensão: Urbano, Território e Mudanças Contemporâneas
PRRJ	Procuradoria da República no Rio de Janeiro
RIMA	Relatório de Impacto Ambiental
RJ	Rio de Janeiro
UERJ - FFP	Universidade do Estado do Rio de Janeiro - Faculdade de Formação de Professores
ZIP	Zona Industrial e Portuária

## SUMÁRIO

	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	13
1	<b>O CONFLITO TERRITORIAL E AS ESCALAS DE ATUAÇÃO DO CAPITAL</b> .....	18
1.1	<b>Conflito territorial</b> .....	21
1.1.1	<u>O histórico do processo de modernização do bairro da Ilha da Madeira (Itaguaí, RJ) e sua conjuntura atual</u> .....	25
1.1.2	<u>A importância dos terminais portuários para a logística nacional</u> .....	28
1.1.3	<u>Conflito no território usado: os reflexos da atuação dos atores hegemônicos e não hegemônicos no território</u> .....	30
1.2	<b>Escala: a relação local – global</b> .....	31
1.3	<b>O papel dos empreendimentos na lógica da globalização</b> .....	38
2	<b>OS IMPERATIVOS DA LÓGICA GLOBAL MATERIALIZADOS ATRAVÉS DO PORTO SUDESTE</b> .....	47
2.1	<b>O projeto de construção do Porto Sudeste</b> .....	47
2.1.1	<u>Ramal ferroviário e pêra ferroviária</u> .....	52
2.1.2	<u>Áreas de estocagem do minério</u> .....	55
2.1.3	<u>Túnel para acesso marítimo</u> .....	55
2.1.4	<u>Terminal marítimo</u> .....	56
2.2	<b>Impactos e processos de interação entre os atores: Questões acerca dos projetos</b> .....	59
2.3	<b>A nova configuração territorial da Ilha da Madeira</b> .....	61
3	<b>OS REFLEXOS DA LÓGICA GLOBAL NO ESPAÇO LOCAL: RUPTURAS DO COTIDIANO E DAS GEOGRAFIAS DAS EXISTÊNCIAS</b> .....	73
3.1	<b>Os pescadores artesanais do bairro Ilha da Madeira</b> .....	73

3.2	<b>O impacto do Porto Sudeste na vida dos pescadores artesanais da Ilha da Madeira .....</b>	<b>76</b>
	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>82</b>
	<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>85</b>

## INTRODUÇÃO

Casos de conflitos territoriais continuam tendo visibilidade no mundo contemporâneo, pois a disputa pelo uso e apropriação do território e de tudo que nele há faz parte da história do ser humano. Diante deste cenário, percebe-se que a Ilha da Madeira, um bairro do município de Itaguaí, porção oeste da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, se insere no campo dos conflitos por ser arena de um confronto entre uma comunidade pesqueira tradicional e um grande empreendimento ligado ao setor portuário.

O bairro que é banhado pela Baía de Sepetiba, vem sofrendo transformações decorrentes do processo de modernização desde 1960, mas a partir de 2007 essa dinâmica passa a ser intensificada devido à ampliação do Porto de Itaguaí, à construção do Porto Sudeste e do Estaleiro e Base Naval da Marinha.

Diante disso, as obras de infraestrutura para ampliação e construção dos terminais portuários, bem como a construção do Estaleiro e Base Naval da Marinha, surgem dentro da lógica do neodesenvolvimentismo. O novo modelo de desenvolvimento prevê uma série de projetos, visando assim, superar a crise econômica dos anos 1990 (SILVA, 2012). Nesse sentido, os empreendimentos logísticos que surgem na Ilha da Madeira se inserem em um contexto contemporâneo que visa promover parceria público-privada tendo como premissa reposicionar o Brasil no cenário mundial.

O Brasil, além de ser o quinto maior país em extensão territorial também possui um vasto litoral banhado pelo oceano atlântico, sendo assim, apresenta uma exponencial possibilidade de estabelecer atividades econômicas ao longo de sua margem costeira. Dentre as atividades desenvolvidas no litoral brasileiro, destacam-se a pesca artesanal e industrial e o estabelecimento de terminais portuários.

A pesca é uma atividade econômica de tradição no Brasil, e vem sendo praticada por gerações, e tão importante quanto essa prática têm-se os terminais portuários. Os portos assumem papel vital na economia brasileira desde o Brasil - colônia, porque as transações comerciais internacionais dessa época eram realizadas unicamente por esse ponto de acesso.

No tempo presente, observa-se que embora haja outros modais de transporte que permitam a circulação de mercadorias pelo mundo, o modal hidroviário continua sendo imprescindível para as relações comerciais, pois se comparado a outros modais seu custo é bem menor e sua capacidade de transportar carga é maior. Nesse sentido, a Ilha da Madeira passa a atrair investimentos ligados ao setor de logística portuária a partir de 2007, tendo

como proposta atender a demandas regionais e globais. Sendo assim, surge o Porto Sudeste, terminal portuário que visa exportar minério de ferro da região Sudeste do Brasil para países de qualquer lugar do mundo.

A lógica empresarial do Porto Sudeste estabelece uma nova dinâmica territorial na Ilha da Madeira, transmitindo os interesses produtivos globais em um local onde predomina as relações comunitárias. Perante esta conjuntura, emerge o conflito territorial entre pescadores artesanais e empreendimento portuário.

O conflito territorial instaurado na Ilha da Madeira é reflexo das diferentes formas de apropriação do território, a proposta de uso dos pescadores artesanais é antagônica ao projeto do Porto Sudeste. Por esse ângulo, a disputa de poder representada neste embate transmite o confronto entre interesses particulares e coletivos.

Diante do exposto, toma-se como enfoque o conflito territorial que envolve pescadores artesanais e moradores da Ilha da Madeira, contra o Porto Sudeste.

A fim de apreender a dinâmica deste enfrentamento, a dissertação teve como objetivo analisar a produção social do espaço a partir do processo de modernização iniciado durante os anos 2000. Nessa perspectiva, analisam-se as transformações do território da Ilha da Madeira entre os anos de 2007 e 2015, visando compreender como as ações, papéis e estrutura do Porto Sudeste interferiram no cotidiano da população local e principalmente na prática de pesca artesanal fazendo assim emergir um conflito territorial. Nesse âmbito, a pesquisa apresenta a trajetória de mobilização dos pescadores artesanais que tiveram sua condição de vida afetada pela instalação do novo empreendimento portuário, analisa as alianças, estratégias, práticas e discursos dos atores sociais envolvidos no conflito, bem como estabelece a escala de atuação do empreendimento portuário e dos pescadores artesanais.

A pesquisa em voga realizou um panorama das formas de dominação/construção da hegemonia dos agentes empresariais, bem como priorizou as narrativas e formas de luta dos pescadores frente às ações do empreendimento e às formas de apropriação do território.

Sendo assim, o tema da dissertação inscreve-se na problemática atual dos processos de modernização brasileira, vinculados aos grandes empreendimentos e seus impactos territoriais, bem como as formas de resistência nos lugares. O recorte do objeto tem como referência a espacialidade geográfica da Ilha da Madeira, tomada por nós como um território socialmente produzido, já com acúmulos históricos de processos de modernização (Porto de Itaguaí, empresa INGÁ – implementados a partir dos anos 1960). Além disso, destaca-se a proximidade com o Distrito industrial de Santa Cruz (divisa do município do Rio de Janeiro).



Este espaço constitui-se em fixos e fluxos que contribuem para a acumulação e centralização da nova fase do processo de atualização engendrado no Rio de Janeiro a partir dos anos 2000.

Aprofundar a análise sobre o Porto Sudeste é um desafio do fazer geográfico, que tem o papel de desvendar processos contemporâneos de estruturação produtiva e de inserção da economia fluminense e nacional no contexto da globalização. A dissertação, desse modo, se inscreve junto ao grupo de pesquisa do Núcleo de Pesquisa e Extensão Urbano, Território e Mudanças Contemporâneas da FFP-UERJ, sob coordenação da Prof<sup>a</sup> Catia Antonia da Silva. A finalidade é estudar, no período 2007-2015, o processo de construção e início de funcionamento do Porto Sudeste, buscando caracterizar o empreendimento, compreender seu papel no setor logístico e siderúrgico nacional e identificar seus impactos no espaço da Ilha da Madeira.

A relevância deste trabalho tem com premissa realizar uma leitura crítica do espaço socialmente produzido. Posto isto, perceber as discordâncias territoriais da era contemporânea é um exercício geográfico de grande valor. Portanto, a contenda territorial que envolve os pescadores artesanais da Ilha da Madeira e o Porto Sudeste torna-se importante por dois motivos.

O primeiro é o fato de entender e analisar as ações dos agentes envolvidos no embate, sabendo que esta leitura é essencial para o entendimento das relações de poder estabelecidas no território.

A sociedade ao longo de toda sua história vivenciou desentendimentos motivados pelas mais diversas causas, no entanto, na maioria das vezes o estopim do conflito foram questões vinculadas ao território. Nesse âmbito, observa-se que o conflito instalado na Ilha da Madeira encontra-se dentro dessa conjuntura histórica que permeia o processo de construção da sociedade contemporânea. Deste modo, o atrito estabelecido entre os pescadores e o Porto Sudeste revela estratégias que visam assegurar a execução e a manutenção de interesses coletivos e particulares. É exatamente nessa disputa entre o coletivo e o privado que eclodem os confrontos, pois os interesses se chocam gerando o litígio territorial.

O segundo ponto motivador da pesquisa é a necessidade de depreender os efeitos da instalação desses novos empreendimentos no cotidiano dos pescadores.

As obras de ampliação do Porto de Itaguaí, bem como a construção do Estaleiro e Base Naval da Marinha e do Porto Sudeste representam uma modernização perversa, que afeta negativamente a vida da comunidade tradicional que emprega sociabilidades diferentes das mantidas no modelo capitalista.

As constantes visitas de campo realizadas na área de estudo revelam o quanto as obras de instalação dos empreendimentos modificou o uso e ocupação do território, uma vez que as zonas de pesca e as áreas destinadas à moradia foram bruscamente reduzidas. Nesse sentido, pescadores artesanais e moradores reconhecem que o Porto Sudeste foi o empreendimento que mais ditou transformações no bairro da Ilha da Madeira, pois sua estrutura se sobrepôs às áreas utilizadas por pescadores gerando inúmeros impactos socioambientais.

Dessa maneira, percebe-se o quanto o processo de modernização define novos rumos logísticos e conseqüentemente altera a dinâmica territorial existente na Ilha da Madeira. Nesse ponto de vista, os impactos sentidos pelos pescadores artesanais e pela população local fizeram emergir um conflito territorial que resulta da disputa de interesses entre dois grupos distintos.

Buscando garantir uma interpretação dinâmica e totalizante da desavença relativa à área da Ilha da Madeira. A metodologia da pesquisa foi elaborada com base em significados, representações sociais, simbólicas, percepções, vivência, perspectiva. Assim, fatores sociais, políticos, econômicos, culturais e ambientais são estudados em um mesmo contexto.

A abordagem metodológica privilegia as narrativas coletivas que permeiam crenças, motivações e atitudes dos atores abordados. Posto isto, a pesquisa procura coletar dados ricos em descrições, acontecimentos, experiências e situações, pretendendo realizar a compreensão dos significados.

A primeira etapa da pesquisa fundamentou-se em uma extensa revisão bibliográfica, baseada em teses, dissertações, revistas e recortes de jornais. Em seguida, foi elaborado um roteiro de entrevista (anexo I), com a finalidade de coletar informações pertinentes ao estudo a partir da fala da comunidade local. O roteiro foi aplicado a um grupo de trinta pessoas composto de moradores e pescadores artesanais. Durante a execução do script de entrevista, foi possível analisar as narrativas de moradores e pescadores da Ilha da Madeira, pois além do preenchimento do guia os entrevistados narraram algumas experiências pessoais e coletivas.

Através da aplicação do roteiro de entrevista foi percebida a necessidade de criar grupos focais, porque o grupo entrevistado sempre explanava histórias pertinentes ao processo de modernização engendrado no bairro. Diante dessa sensível percepção foram realizadas cinco reuniões com o grupo focal composto por dez pessoas, sendo: moradores e moradoras, pescadores e pescadoras da Ilha da Madeira. A dinâmica do grupo focal era direcionada por perguntas chaves, neste caso os participantes realizam relatos a partir de temas pertinentes à investigação. Como forma de garantir o anonimato aos participantes não foi realizado

nenhuma filmagem ou fotografia dos mesmos, no entanto realizou-se a gravação e áudio das reuniões e a elaboração de uma pauta deste encontro.

A pesquisa também se fundamentou na observação, tendo como perspectiva analisar as relações de poder estabelecidas no conflito, no entanto vale ressaltar que a pretendida visita às instalações do Porto Sudeste não se concretizou devido à recusa da administração do Porto, que através de insistentes contatos por e-mails e telefone não liberou a entrada nas dependências do empreendimento. Em contrapartida, as visitas às associações de pescadores foram realizadas com sucesso. Sendo assim, a pesquisa totalizou o número de vinte e cinco visitas de campo à área de estudo, tendo como proposta realizar um diagnóstico do efeito do Porto Sudeste na vida dos moradores e dos pescadores artesanais.

Com vista à realização de uma análise totalizante, os roteiros de entrevistas foram interpretados juntamente com os dados obtidos nas reuniões do grupo focal, que tiveram como objetivo unir pessoas numa discussão acerca de questões fundamentais ao desenvolvimento desta pesquisa. Nesse caso, foi possível identificar os representantes dos pescadores artesanais e seus respectivos discursos.

Após a conclusão de todas essas etapas foi realizada a redação final da dissertação, que se encontra estruturada em três capítulos. O primeiro capítulo abarca as temáticas de conflito territorial, escala local - global, papéis dos empreendimentos na lógica da globalização, visando promover um paralelo entre as bibliografias exploradas durante a construção da dissertação e a realidade do estudo de caso.

O segundo capítulo privilegia o processo de construção do Porto Sudeste, envolvendo questões a respeito dos projetos de 50 e 100 mil toneladas por ano (Mtpa), tendo como proposta observar e analisar a nova configuração territorial do bairro a partir da instalação do terminal portuário. Já o terceiro capítulo, realiza uma análise de como as atividades do Porto Sudeste afetam a vida dos moradores e dos pescadores artesanais da Ilha da Madeira que praticam o extrativismo animal na Baía de Sepetiba. A realização dessa análise reflete a essência da pesquisa visando apresentar as consequências do processo de implantação e operação do Porto Sudeste, pois se entende que tal projeto promoveu impactos socioambientais no bairro da Ilha da Madeira bem como na sua porção costeira.

## 1 O CONFLITO TERRITORIAL E AS ESCALAS DE ATUAÇÃO DO CAPITAL

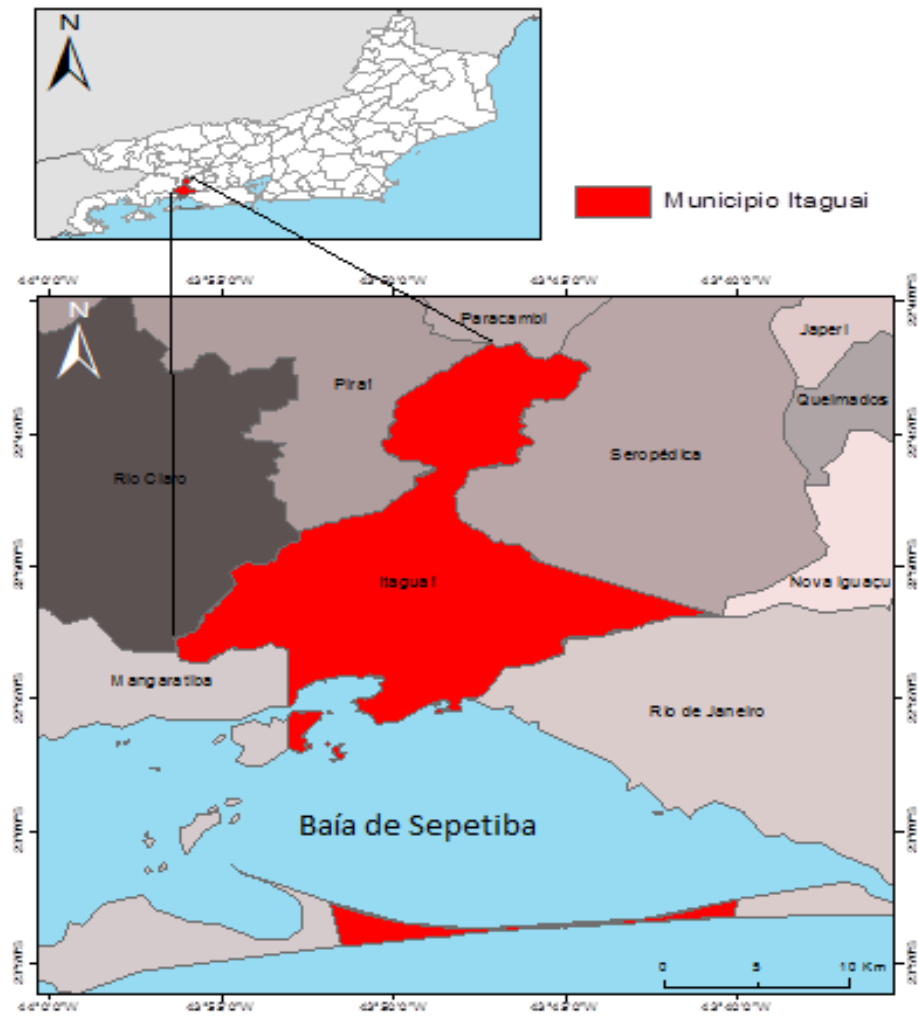
Desde os primórdios, a história da humanidade registra conflitos territoriais motivados pelas mais diversas inquietações. Por isso, os estudos pertinentes à temática se fazem relevantes até os dias atuais. Nesse sentido, o trabalho em questão tem como objetivo problematizar o embate territorial estabelecido no bairro da Ilha da Madeira (Figura 1), município de Itaguaí (Figura 2), estado do Rio de Janeiro.

Figura 1 - Localização da Ilha da Madeira



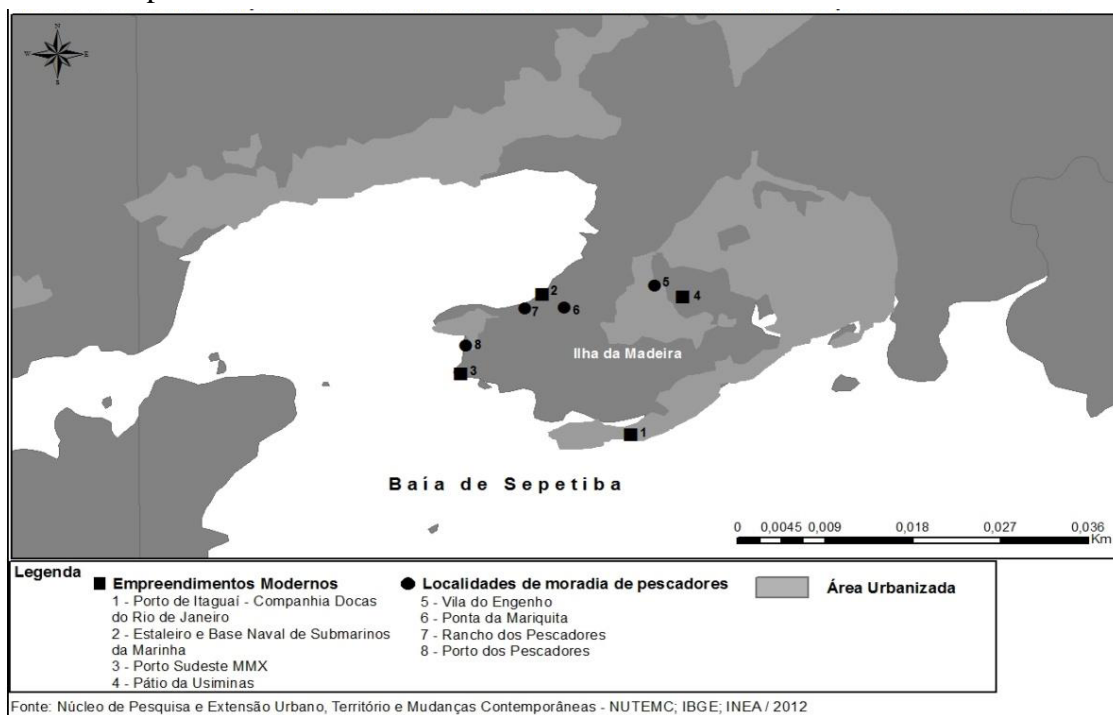
A Ilha da Madeira era um bairro residencial ocupado predominantemente por pescadores artesanais até a década de 1960, quando começou a receber os primeiros investimentos industriais. A partir de então, a dinâmica industrial ganhou força e no ano de 2007 novos empreendimentos começaram a ser licenciados no bairro. (Figura 3).

Figura 2 - Localização do Município de Itaguaí



Fonte: O autor, 2011.

Figura 3 - Ilha da Madeira/RJ- Empreendimentos modernos e localidades de moradia dos pescadores



A instalação de novos empreendimentos provocou drásticas transformações na sociabilidade da Ilha da Madeira, uma vez que as mudanças atingiram as esferas espaciais, ambiental e econômica causando assim uma série de incômodos à comunidade local. Os habitantes da região começaram a vivenciar uma nova dinâmica social a partir da chegada dos empreendimentos, caracterizando assim diferentes formas de apropriação do território, resultando na eclosão de um conflito territorial entre a população local e os empreendimentos.

Diante desse contexto, a dissertação em voga surge como esforço de compreensão do conflito estabelecido a partir de 2007. Sendo assim, far-se-á presente no estudo uma abordagem teórico-empírica entre conceitos e estudo de caso. Por esse ângulo, o texto encontra-se organizado em três tópicos: (i) Conflito territorial, (ii) Escala: A relação global – local e (iii) O papel dos empreendimentos na lógica da globalização.

O primeiro tópico tem como proposta fazer uma releitura dos conceitos de território e de conflito territorial com a finalidade de conceber as relações de poder que se processam no espaço, tendo como proposta observar as ações dos agentes sociais e as formas como se materializam no ambiente.

O segundo tópico recebe o título de Escala: A relação global – local, tendo como premissa tratar dos reflexos das ações globais sobre a escala local, entendendo que essa

dinâmica é estabelecida por meio das corporações multinacionais que atuam em múltiplas dimensões escalares, permeando a relação local – global.

Já o último tópico do capítulo abarca a discussão acerca da lógica da globalização, compreendendo como as demandas externas tendem a influenciar os locais onde se instalam os empreendimentos transnacionais.

### 1.1 Conflito territorial

Território, um dos conceitos centrais da geografia, pode ser trabalhado em diversas perspectivas. No entanto, o presente texto objetiva aplicar o conceito de território nas dimensões política, econômica e cultural, tendo como finalidade a realização de uma abordagem integrada do conflito territorial.

Dentro dessa perspectiva integradora, tomam-se como base as reflexões sobre *território usado*, pois o mesmo é reflexo de um sistema de “objetos e ações, sinônimo de um espaço habitado” (SANTOS, 1998, p.16).

Sistema de objetos é tudo “que existe na superfície da Terra, herança da história natural e da ação humana” (SANTOS, 2009, p. 72-73). Enquanto que sistemas de ações é a prática que corrobora para a produção de uma ordem (SANTOS, 2009). Nesse sentido, a Baía de Sepetiba, a associação de pescadores e o Porto Sudeste são objetos. Já, a disputa entre pescadores e empreendimento portuário representa o sistema de ações. Sendo assim, observa-se que uma determinada porção territorial apresenta diferentes formas de uso e ocupação, por isso é possível perceber como as manifestações particularizadas e coletivas compõem o cenário de contradições e conflitos (SANTOS, 2001).

O conflito existente na Ilha da Madeira é resultado das distintas formas de apropriação do território, pois as diferentes práticas produtivas estabelecidas pelos atores envolvidos no confronto tendem a limitar a prática do outro. Enquanto os pescadores artesanais percebem o território como *espaço vivido*, fundamento do trabalho, lugar de moradia, reflexo de sua cultura e identidade. O Porto Sudeste, dentro de uma lógica empresarial compreende esse mesmo território como possibilidade de expansão comercial. Nesse ponto de vista, ele impõe seus interesses, desorganiza e inviabiliza a territorialidade alheia, revelando assim a face perversa do capitalismo (SANTOS, 2006b).

A perversidade do capitalismo pode ser notada através de algumas ações, como exemplo o discurso empresarial, que se enquadra nessa perspectiva por ter a tendência de gerar expectativas positivas mesmo tendo conhecimento de que os impactos negativos serão preponderantes. Portanto, faz-se necessário uma avaliação concisa dos impactos positivos e negativos gerados pela instalação de um procedimento, seja ele de pequeno, médio ou grande porte, independente de atuar em escala local, regional ou global.

Nessa perspectiva, observa-se que muitos empreendimentos anunciados como propulsores de um desenvolvimento social, priorizam o crescimento econômico, garantindo assim o movimento cíclico do capitalismo e a manutenção do poderio empresarial.

A fim de se manter firme no mercado, uma empresa utiliza de vários artifícios, e o discurso se apresenta como uma excelente alternativa. O mesmo representa o cartão de visita das empresas, portanto desempenha uma função extremamente estratégica, pois destaca o que é interessante mascarando assim atos que possam prejudicar sua imagem e reputação. Então, percebe-se que embora o discurso empresarial contenha muitas falácias sua capacidade de promover a empresa é muito relevante, por isso ele é tão proclamado.

Ao analisar cuidadosamente um discurso é possível perceber que ele representa objetivos diversos e tendenciosos como o controle, a seleção e a organização estabelecida com o intuito de ratificar e justificar o exercício do poder, que se materializa através da dominação (FOUCAULT, 1996).

Por ser carregado de ideologia, o discurso torna-se o proeminente motivo da luta, afinal a luta representa a ação de uma comunidade, de um povo, de um grupo de pessoas em defesa dos seus ideais. Assim, compreende-se que “o discurso não é simplesmente aquilo que traduz as lutas ou os sistemas de dominação, mas aquilo por que, pelo que se luta” (FOUCAULT, 1996, p. 10).

Contrapondo-se à boa fama disseminada pelo discurso, notabiliza-se que a empresa assume uma postura dominante que prioriza a acumulação de capital, pois suas ações fragilizam o poder de seu oponente como alternativa para centralizar um novo poder. Diante desta conjuntura, observam-se cenários de disputa por hegemonia, onde atores do conflito se digladiam em busca de obter o controle do território.

As ações do capital hegemônico ditam a territorialidade a partir da articulação de quatro atributos - apropriação, promoção, dominação e exclusão - com vista a assegurar o sucesso da execução dos planos estratégicos direcionados pelos grandes empreendimentos. Diante dessa conduta, o capital produz territórios fragmentados e hierarquicamente estruturados, onde o poder privado, estatal ou misto dilui as relações cotidianas, colocando em



voga suas tendências e seus projetos (SOJA, 1993). Ressalta-se ainda, que os projetos elaborados pelo capital privado criam diversas vulnerabilidades sociais e ambientais, reestruturam o território, e transformam o espaço trazendo uma nova configuração a partir da lógica global de produção e acumulação do capital (SOJA, 1993).

As empresas de um modo geral atuam sobre o território de acordo com seus interesses, por conceberem o mesmo como conjunto de pontos essenciais ao exercício de sua atividade, retirando dele sempre o que há de mais valioso (SANTOS, 2006a).

A presença numa localidade de uma grande empresa global incide sobre a equação, a estrutura do consumo consumptivo e do consumo produtivo, o uso das infraestruturas materiais e sociais, a composição dos orçamentos públicos, a estrutura do gasto público e o comportamento das outras empresas, sem falar na própria imagem do lugar e no impacto sobre os comportamentos individuais e coletivos, isto é, sobre a ética (SANTOS, 2006a, p. 293).

A existência de uma empresa implica em como suas ações configuram-se sobre o território, portanto algumas empresas desempenharam um papel central na produção e no funcionamento do território e da economia (SANTOS, 2006a). Então, cada empreendimento estabelece estratégias embebidas em convicções particulares como forma de competir no mercado global, com vista a aumentar constantemente o lucro (SANTOS 2006a).

Todo contexto de competitividade comercial gira em torno da teoria da riqueza e da produção, onde o fundamento prático e econômico indica inovação, modernização. Nesse ponto de vista, o novo é concebido como algo que rompe barreiras e superam limites, assim sendo o novo pressupõe ressignificação do que já existe. Por conseguinte emergem ambiguidades, paradoxos, e desunidades, visto que o processo inovador propõe uma nova dinâmica espacial. Logo, “a única segurança que há na modernidade é a sua insegurança, e sua inclinação para o ‘caos totalizante’” (BAUDELAIRE, 1981 *apud* HARVEY, 2008, p. 22).

As mudanças orientadas pelo moderno tornam difícil a preservação do sentido de continuidade histórica, o que incide sobre um interminável sistema de rupturas e fragmentação internas e inerentes (HARVEY, 2008).

A inovação em sua essência possui dois aspectos sombrios disseminados de forma quase imperceptível, são eles dominação e opressão, esse par comumente empregado nas ações dos grandes empreendimentos industriais é pouco vislumbrado, porque o enfoque do discurso está no crescimento econômico proporcionado pelos grandes intentos e não nas consequências negativas advindas de um desenvolvimento desigual (SMITH, 1988; HARVEY, 2008).

A presença das empresas globais no território é um fator de desorganização, de desagregação, já que elas impõem cegamente uma multidão de nexos que são de interesse próprio, e quanto ao resto do ambiente, nexos que refletem as suas necessidades individualistas, particulares (SANTOS, 2007, p. 20).

Diante deste panorama, percebe-se que o discurso excludente da modernização é caracterizado por invisibilizar as necessidades coletivas em virtude dos interesses do grande capital. Nesse sentido, as formas de uso e ocupação do território são alteradas de acordo com as exigências dos projetos articulados pelo capital corporativo, que não atenta para as repercussões socioambientais locais (OLIVEIRA, 2013, p. 234).

Portanto, concebe-se que toda organização territorial é alterada pela lógica imposta pelas empresas que muitas vezes em consonância com o Estado operam sem nenhum altruísmo. Como resultado dessa ação voraz, muitos lugares do mundo sofrem com os efeitos negativos da globalização. Como exemplo desse processo avassalador, têm-se os pescadores artesanais da Ilha da Madeira, que atualmente veem-se impedidos de exercer sua prática em algumas áreas devido à instalação do terminal portuário. O território que antes era ocupado predominantemente por pescadores agora é um campo de relações distintas, onde interesses contraditórios são manifestos por interações sociais vinculados a escalas de origem local, nacional e global (OLIVEIRA, 2013).

A dinâmica do conflito coloca os envolvidos em constante embate, pois eles se opõem. Dentro dessa perspectiva, a ação de um grupo coloca-se como ameaça ao plano de ações de seu oponente, por realizar atividades que confrontam a existência do outro grupo. Portanto, as colisões entre os atores envolvidos no conflito são latentes, visto que a competição pela apropriação do território está cada vez mais acirrada.

A competitividade se funda na invenção de novas armas de luta, num exercício em que a única regra é a conquista da melhor posição. A competitividade é uma espécie de guerra em que tudo vale e, desse modo, sua prática provoca um afrouxamento dos valores morais e um convite ao exercício da violência (SANTOS, 2006b, p.57)

Nesse campo de competição desleal se instala a perversidade do sistema capitalista, afinal “para ocupar o território e dominá-lo, o governo e empresários utilizam todos os meios ao seu alcance para aniquilar os opositores” (BERNARDES, 2014, p. 41).

Diante deste panorama, é possível perceber a disputa como elemento inerente ao *território usado*, visto que este representa um campo de interação composto por atores, que atuam incisivamente na produção social do espaço independente de sua capacidade de

influencia. Portanto, as transformações no território revelam uma combinação de ações que permeiam o passado, o presente e o futuro (SANTOS, 2006a).

### 1.1.1 O histórico do processo de modernização do bairro da Ilha da Madeira (Itaguaí, RJ) e sua conjuntura atual

A Ilha da Madeira é um bairro do município de Itaguaí, banhado pela baía de Sepetiba, que desde a década de 1960 recebe empreendimentos industriais de diversos ramos, sobretudo os vinculados ao setor portuário (LOPES, 2004). O primeiro grande empreendimento industrial a se instalar no bairro foi a Companhia Mercantil e Industrial Ingá, no ano de 1964, seguida pela Nuclebras Equipamentos Pesados S.A (NUCLEP), instalada onze anos depois (LOPES, 2004). Além desses empreendimentos, o bairro também abriga o Porto de Itaguaí, antigo Porto de Sepetiba, desde 1982.

A história do bairro é permeada por uma série de A Baía de Sepetiba, importante corpo hídrico da região impactos socioambientais que afetam diretamente o cotidiano da população e dos pescadores artesanais, pois os empreendimentos antigos e modernos possuem um histórico de impactos socioambientais. Das realizações antigas, o que se destaca é a Companhia Ingá, uma indústria que produzia zinco metálico de alta pureza, que por consequência gerava grandes quantidades de resíduos ricos em metais pesados (BREDARIOL, 2002). Essa atividade industrial causou muitas modificações na dinâmica socioambiental local, sobretudo por ter provocado a contaminação do solo e a poluição hídrica da Baía de Sepetiba (BREDARIOL, 2002; LOPES, 2004). Sendo assim, a empresa que iniciou o processo de modernização no bairro também foi responsável pelos principais impactos negativos na localidade. Nesse sentido, a presença da Companhia tornou-se inoportuna para a comunidade local que sofria frequentemente com o lançamento de rejeitos nas águas da Baía de Sepetiba. Os efluentes remetidos a Baía eram resultado de um processo produtivo insustentável, que acumulava no pátio da empresa boa parte do resíduo nocivo.

Ao longo dos anos, o resíduo acumulado a céu aberto formou uma pilha de rejeitos de aproximadamente três milhões de toneladas (O ESTADO DE SÃO PAULO, 2004, p.1). Mas, essa não era a única falha estrutural da empresa, visto que a mesma armazenava em tanques as águas residuais da produção, algo próximo a 200 milhões de litros contaminados com

chumbo, cádmio, arsênio e zinco (BREDARIOL, 2002; O ESTADO DE SÃO PAULO, 2004).

O rejeito tóxico proveniente do processo produtivo de zinco gerou inúmeros impactos negativos, pois os efluentes líquidos represados nos tanques escoavam para a Baía de forma rotineira e acidental (BREDARIOL, 2002).

Os efeitos ruinosos dessa produção ao ambiente e a sociedade foram percebidos diante da mortandade de diversas espécies marinhas, o que prejudicou diretamente a pesca artesanal (LOPES, 2004).

Além da empresa mencionada anteriormente, ainda localiza-se no bairro a NUCLEP que traz uma inovação tecnológica, que tem como propósito projetar, desenvolver, fabricar e comercializar equipamentos prioritariamente destinados para as usinas nucleares de Angra. Os equipamentos produzidos pela empresa destinam-se para a área de *off-shore*<sup>1</sup>, bem como para a construção dos submarinos desenvolvidos pela Marinha do Brasil (NUCLEP, 2015).

Surgindo com a proposta inicial de atender a demanda do complexo industrial de Santa Cruz, o Porto de Itaguaí (CDRJ, S/D). No entanto, seu objetivo principal é tornar-se um polo de exportação de minério de ferro, tendo como finalidade assumir o papel de “nó” na economia brasileira, por ser o principal porto concentrador de cargas do Mercosul (CDRJ, 2011). Vale ressaltar que o porto é administrado pela Companhia Docas do Rio de Janeiro desde 1975 até os dias atuais.

Diante do exposto, percebe-se que desde a década de 1960, a Ilha da Madeira e a Baía de Sepetiba registram eventos catastróficos resultantes das atividades industriais ali desenvolvidas. Nessa perspectiva, os prejuízos são contabilizados nas esferas social e ambiental.

A partir do ano de 2007, a Ilha da Madeira passa a receber uma série de novos empreendimentos. Entre os quais se destaca o Porto Sudeste, empresa do ramo logístico que atua como ponto de intercessão nas relações comerciais internacionais do setor mineral.

Além do Porto Sudeste, existem outros projetos logísticos instalados na Ilha da Madeira os quais se encontram em fase de construção e operação. Nesse contexto, seus impactos no ambiente e na sociedade são percebidos com muita intensidade pelos pescadores artesanais e pelas comunidades do entorno. Portanto, as populações afetadas questionam a

---

<sup>1</sup> São instalações localizadas no continente, isto é, dentro dos portos públicos ou dos terminais privados, porém a operação se destina ao atendimento de apoio a plataformas petrolíferas ou outras instalações localizadas no mar territorial ou na zona econômica exclusiva. ANTAQ: Sistema Ouvidor/ANTAQ - Encerramento de Demanda - 15815 / 2015 [*mensagem pessoal*]. Mensagem recebida por nathalialindolfo@gmail.com em 24 de jun. 2015

existência desses empreendimentos localizados no bairro, visto que os mesmos comprometem a reprodução ambiental e social por meio de processos especulativo e instrumental que primam pelo crescimento econômico (OLIVEIRA, 2013).

Como aponta David Harvey (2008), muitos projetos empresariais de sucesso camuflam a realidade social e reproduzem um espaço dúbio, cheio de contradições onde a riqueza e a pobreza encontra-se lado o lado.

Em resumo, o capitalismo é um sistema social que internaliza regras que garantem que ele permaneça uma força permanentemente revolucionária e disruptiva em sua própria história mundial. Se, portanto, “a única coisa segura sobre a modernidade é a insegurança”, não é difícil ver de onde vem essa insegurança (HARVEY, 2008, p. 103).

Os empreendimentos capitalistas possuem uma força avassaladora, eles agem como um rolo compressor deixando destroços por onde passam. É difícil crer que há limites para o capital, afinal o capitalismo se reinventa a todo tempo. As crises do sistema capitalista surgem como molas propulsoras de um novo ciclo, por isso o capital continua direcionando as formas de organização territorial. Como menciona Soja (1993), o capital estabelece as regras do jogo, definindo os personagens principais e os coadjuvantes. Afinal, o capitalismo é um modo de produção econômico, político e cultural da modernidade, por isso ele rompe com tendências, promovendo uma reestruturação da vida social, econômica e política (SOJA, 2008).

As formas pelas quais o capital se materializa no território são diversas, entretanto, busca-se no presente momento compreender a influencia de um terminal portuário na dinâmica social da Ilha da Madeira, bem como as forças de resistência que emergem diante desse processo de modernização.

Nesse sentido, o conflito territorial tem sido analisado a partir das ações direcionadas pelos atores sociais, tendo como objetivo determinar o percurso das atitudes e descobrir se as mesmas são individualistas ou coletivas, se cooperam para o bem comum ou para finalidades particulares. Para garantir uma leitura totalizante deste processo toma-se como base as ações sobre o território, pois compreende-se que “todas as práticas sociais desenvolvidas nos territórios e todos os usos e sentidos atribuídos ao meio, interagem e conectam-se materialmente e socialmente seja através das águas, do solo ou da atmosfera” (ACSERLRAD, 2004, p. 8). A conexão entre esses elementos reflete a prática dos atores sociais, e por consequência, a intencionalidade de suas ações. No entanto, vale ressaltar que as ações podem reproduzir consequências positivas ou negativas no cotidiano de um grupo distinto daquele que atua sobre a área.

Nos conflitos territoriais os atos são bem articulados, pois direcionam uma estratégia que visa assegurar o sucesso de projetos em curso, nesse cenário torna-se nítido o debate pelo controle e uso do território. A partir disso, concebe-se que o embate territorial é um fenômeno próprio do local, visto que o mesmo é apropriado por atores hegemônicos distintos (ACSERLRAD, 2004). Como exemplo, toma-se o embate entre pescadores artesanais e o Porto Sudeste. O confronto estabelecido na Ilha da Madeira eclode quando as ações do Porto Sudeste interferem nas práticas sociais dos pescadores artesanais.

O território pesqueiro até então ocupado por uma população tradicional, agora se vê “invadido” por novas formas produtivas. Esse fato culmina no embate de interesses dos grupos que atuam no mesmo território, visto que as transformações acarretadas pela instalação do Porto Sudeste acarreta um novo ordenamento da área. Além do mais, a lógica modernizante imposta pelo Porto limita e restringe as atividades desenvolvidas pelos pescadores, e modifica as áreas destinadas ao uso residencial o que comprova que grupos distintos se apropriam do meio material de acordo com suas ideologias (ACSERLRAD, 2004).

### 1.1.2 A importância dos terminais portuários para a logística nacional

A partir dos anos 2000 inicia-se no Brasil uma série de investimentos sobretudo no setor logístico, o que acarreta mudanças no setor portuário brasileiro, a atividade portuária brasileira teve significativo crescimento, nesse cenário a metrópole do Rio de Janeiro ganhou um novo estímulo de modernização que por consequência desencadeou transformações no setor portuário (SILVA, 2010; MONIÉ, 2011).

O processo modernizador em curso impôs intervenções significativas sobre o território, sobretudo quando se pensa na infraestrutura das cidades portuárias, visto que o espaço litorâneo sofre enorme pressão oriunda dessa nova proposta de reestruturação produtiva. Como aponta Monié (2011):

“O crescimento do comércio internacional, as pressões dos produtores e negociantes de *commodities* e o imperativo de fluidez imposto pelos atores da logística implicam investimentos na expansão, modernização e reestruturação dos portos, hoje legitimada pela retórica do neodesenvolvimentismo”.

Assim, o Governo Federal brasileiro estabelece o Programa de Investimento em Logística (PIL), que visa modernizar a infraestrutura de transportes do país com o objetivo de alavancar o crescimento econômico. Portanto, serão investidos cerca de R\$ 69,2 bilhões entre os anos de 2015-2018 e R\$ 129,2 bilhões a partir de 2019 (ASCOM, 2015). Desse total de investimentos R\$37,4 bilhões serão destinados aos portos (ASCOM, 2015).

De acordo com o PIL os investimentos portuários serão distribuídos da seguinte forma: (i) R\$ 11,9 bilhões para 50 novos arrendamentos<sup>2</sup>, (ii) R\$ 14,7 bilhões para 63 novas autorizações para Terminais de Uso Privado<sup>3</sup> – TUPs e (iii) R\$ 10,8 bilhões renovações antecipadas de arrendamentos (ASCON, 2015).

Os vultosos investimentos em portos refletem a estratégia que visa notabilizar os portos brasileiros na dinâmica internacional, sendo então uma ótima opção para escoar a produção nacional.

A problemática do PIL é sua atuação no território, pois território não é um laboratório onde experiências podem ser conduzidas livremente, sem temer seus reflexos. O território é uma base material que agrupa distintas formas de produção social, portanto, deve-se ponderar sobre quais são os efeitos desses investimentos a curto e longo prazo.

Geralmente, durante o processo modernizador prevalece um espectro de divisão no qual se tem duas perspectivas. A primeira é composta por todo o conjunto de fixos e fluxos que já se encontram no território. A segunda é constituída de um novo nexos onde prepondera a ressignificação ou a construção de fixos e fluxos. Diante disso, o território já “organizado” sofre drásticas mudanças no âmbito estrutural, político, econômico, ambiental e cultural. Essa conjuntura, que tende a privilegiar as atividades comerciais que atuam em escala internacional colocam em xeque as atividades produtivas locais. Com isso, torna-se comum a existência de conflitos em cidades que abriam portos.

O conflito territorial ascende entorno da disputa acerca do compartilhamento, do acesso, da gestão, do controle de recursos e dos espaços por atores que possuem argumentos contraditórios (LEITE, 2014).

---

<sup>2</sup> É uma forma de privatização da atividade portuária. A Lei 8630 define o que a autoridade vai poder explorar.

<sup>3</sup> É a instalação construída ou a ser implantada por instituições privadas ou públicas, não integrante do patrimônio do Porto Público, para a movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ao transporte aquaviário ou provenientes dele, sempre observando que somente será admitida a implantação de terminal dentro da área do porto organizado quando o interessado possuir domínio útil do terreno.

### 1.1.3 Conflito no território usado: os reflexos da atuação dos atores hegemônicos e não hegemônicos no território

A conjuntura apresentada nos tópicos anteriores corrobora com a compreensão de que o *território usado* é o *locus* do conflito, visto que ele contém as práticas antagônicas dos atores sociais que nele se inserem. Portanto, é possível vislumbrar no território traços do passado, do presente e indícios do que se pretende para o futuro (RIBEIRO, 2005).

Isto posto, o território passa a ser entendido como um espaço múltiplo capaz de compreender registros de tensões advindas das diferentes formas de apropriação do espaço. Portanto, o território cristaliza o dinamismo das contradições, das manifestações e das lutas (RIBEIRO, 2005). Isso ocorre por conta da elaboração e efetivação de lógicas produtivas que se contradizem, dado que uma limita a área de atuação da outra a fim de obter o controle do território.

Nesse sentido, emerge um embate que rompe com a dinâmica social existente cedendo lugar a uma nova territorialidade. Logo, se presume que as relações entre as esferas de poder são tênues a ponto de constituir um risco às formas de reprodução social que se confluam com o objetivo do agente dominante. As ações são percebidas claramente por meio do processo de modernização, posto que as transformações no território não asseguram um consenso entre as práticas sociais estabelecidas. Portanto, não há uma luta que proponha equivalência de forças entre os envolvidos, por isso os atores hegemônicos tendem a exercer seu poder com veemência a fim de garantir o sucesso de seu projeto.

Diante desse contexto, emerge a resistência, uma forma de exteriorizar a insatisfação ante as ações hegemônicas, uma vez que tais intervenções causam impactos socioambientais que muitas vezes são irreversíveis. Desta forma, é possível inferir que um coletivo de pessoas pode reprovar as ações determinadas por empreendimentos hegemônicos. Sendo assim, concebe-se que a essência da resistência é a identidade coletiva que surge em meio ao conflito, pois as estratégias e os posicionamentos de um grupo são definidos através de diálogos que envolvam os interesses comuns dos membros. Então, a resistência expressa à reprovação de uma comunidade a respeito do modelo territorial imposto por agentes dominantes.

Essas novas formas de organização política implicam novas táticas e estratégias levando a uma ampliação das pautas reivindicatória na luta por direitos que vão dos direitos sociais básicos como saúde, educação, terra, crédito, bem como pelo



reconhecimento de direitos culturais, como o direito às formas diferenciais de apropriação e uso da terra e dos recursos naturais, formas diferentes de cultos e valorização e reconhecimento dos conhecimentos acumulados por tais populações etc (ARAUJO & HAESBAERT, 2007, p.113).

Nesse sentido, a identidade revela a consciência de pertencimento de um grupo, que quando ameaçado efetiva a *identidade territorial*, fazendo emergir uma disputa territorial (ARAUJO & HAESBAERT, 2007).

Como exemplo de ativação de uma *identidade territorial* tem-se grupos de pescadores e pescadoras, agricultores e agricultoras, indígenas e seringueiros, que se reconhecem a partir dos vínculos afetivos, da história de ocupação e apropriação do espaço, da memória coletiva, do uso social e dos artifícios de defesa (LITTLE, 2001).

Em síntese, podemos conceber que o conflito territorial é infelizmente uma dinâmica que faz parte da realidade de muitas comunidades, pois as formas de apropriação do território são múltiplas e as lógicas dos atores que o domina são as mais variadas. Nessa disputa de poder, identidades são ameaçadas, culturas são remodeladas, práticas econômicas são cerceadas e histórias são drasticamente alteradas. Portanto, analisar um conflito requer a capacidade de lidar com destroços, materiais, emocionais, culturais ou econômicos.

Destarte, pensar as práticas hegemônicas e a reprodução do espaço é um desafio que se coloca sobre o fazer geográfico, pois teorizar sobre as formas de resistência é extremamente fundamental. Além disto, a riqueza da pesquisa está posta na compreensão das ações direcionadas pelos agentes, que operam no território segundo as estratégias que lhe convém.

Dessa maneira, estudar como as comunidades tradicionais são afetadas pelo modelo desenvolvimentista em curso se coloca como uma investigação bem estimulante, já que a problemática atual procura dar visibilidade aos invisibilizados, que buscam explanar suas aflições e angústias diante da forma de apropriação ditada pelo capitalismo.

## 1.2 Escala: a relação local - global

Refletir acerca do conceito de escala não é nada fácil, afinal esse tema tão caro à geografia possui duas concepções que, embora sejam distintas, apresentam-se extremamente inseridas e articuladas no fazer geográfico. “A escala cartográfica e a escala geográfica atuam

em parceria, e a primeira atende inteiramente às necessidades empíricas da segunda” (CASTRO, 2011, p. 114).

Dentro dessa proposta, a pesquisa objetiva problematizar o conceito de escala dentro de uma perspectiva de aproximação do real. Portanto, a abordagem privilegiará uma análise da relação local – global com vista a observar aspectos diferentes de um mesmo fenômeno.

Segundo Castro (2011, p. 125), “a escala é a medida que confere uma interpretação contextualizada de um fenômeno, então, apropriar-se desse conceito é fundamental para promoção de uma análise rica em detalhes”.

Com o objetivo de clarificar a discussão acerca da abordagem de escala, segue uma singela explicação do que se entende a respeito da escala cartográfica e da geográfica.

A fim de tornar o debate consistente e coerente, destaca-se que a primeira concepção se apoia na ciência matemática, buscando estabelecer uma relação entre a dimensão real de uma determinada superfície e sua representação em um plano reduzido. “A escala é frequentemente utilizada para designar uma relação de proporção entre objetos ou superfícies e sua representação em mapas, maquetes, desenhos, e indica o conjunto infinito de possibilidades de representação do real” (CASTRO, 2011, p. 114).

Nessa mesma linha de pensamento tem-se a definição de Souza (2013, p. 179):

A escala cartográfica consiste, simplesmente, na relação matemática que existe entre as dimensões de um objeto qualquer no mundo real e as dimensões do desenho que representa esse mesmo objeto, como se visto do alto, em um mapa (ou carta, ou planta). A escala cartográfica pode ser apresentada sob a forma de uma escala numérica, em que a proporção é expressa como uma fração, sendo que o denominador representa a distância no terreno, e o numerador, o seu equivalente no mapa. Por exemplo, 1:1.000.000 significa que um centímetro equivale a um milhão de centímetros no terreno. Porém, ela pode também ser apresentada sob a forma de uma escala gráfica, em que a proporcionalidade é expressa com a ajuda de uma barra numerada.

Ainda nessa visão tem-se a contribuição de Racine (*et al.*, 1983, p. 124), “a escala cartográfica exprime a representação do espaço como forma geométrica”.

Todas as concepções apresentadas anteriormente servem para ratificar o que está sendo teorizado sobre escala cartográfica, de modo simples e prático temos essa primeira abordagem como uma representação do real, em uma base plana redimensionada de acordo com os atributos determinados pelo pesquisador que a elabora.

Seguindo a mesma lógica de abordagem estabelecida para a escala cartográfica, agora serão apresentadas as concepções para escala geográfica. Portanto, tem-se a definição de Castro (2011, p. 114), “onde a escala é concebida a partir de uma hierarquia de níveis de

análise do espaço social, que pode ser idealizado como um encaixe de estruturas”. Já Souza (2013) compreende a escala geográfica em três vertentes, sendo estas: (i) *escala do fenômeno*; (ii) *escala de análise* e (iii) *escala de ação*. Ressalta-se ainda que estas três variações de escala geográfica podem ou não se mesclar.

A *escala de fenômenos* pode ser percebida como uma das características de um suposto objeto real e sua abrangência no mundo (SOUZA, 2013). Nesta escala, estão inseridos fenômenos naturais como rios e fenômenos sociais como movimentos sociais.

O autor ainda propõe uma relação entre a *escala do fenômeno e a escala de análise*, onde o objeto de conhecimento é construído a partir do objeto real, com a finalidade de descobrir aspectos relevantes para uma investigação (SOUZA, 2013).

Por fim, mas não menos importante, tem-se a *escala de ação*, essa tem um aspecto político, carregado de estratégia. Essa escala opera com base em episódios sociais, priorizando uma análise do papel dos atores sociais (SOUZA, 2013).

Ainda nessa linha de pensamento, tem-se a proposta de Racine (*et al.*, 1983) onde a escala geográfica seria nada mais, nada menos, que a expressão da relação que as sociedades mantêm com a *forma geométrica*.

Após o esclarecimento do que vem a ser a escala geográfica, sintetiza-se que no campo de análise dos dilemas sociais é essencial compreender como se reproduz as ações dos atores hegemônicos e não hegemônicos, pois isso trás vitalidade ao debate.

Nesse sentido, o aporte teórico fornecido pela revisão bibliográfica permite compreender alguns fenômenos territoriais. Como exemplo, tem-se a articulação das escalas na busca pelo entendimento de um conflito territorial entre pescadores artesanais e empreendimentos portuários. Afinal é preciso saber a extensão territorial que esse conflito permeia, bem como a escala de atuação dos atores sociais envolvidos, pois eles podem ter performances em escala local – global ou atuar apenas em uma dessas dimensões.

Com vista a tratar do diálogo sobre local - global, será traçado um panorama das duas esferas de atuação do capital com vista a promover o sucesso da proposta em curso.

A pergunta que se faz é: O que se compreende como escala local? Muitos pesquisadores debruçam-se sobre essa temática, buscando compreender essa rica esfera de reprodução social que se mantêm como foco de diversos estudos por ser um espaço muito rico em contradições e dilemas. Entretanto, destaca-se que a esfera global também tem as mesmas características, mas o diferencial entre essas escalas é o nível de detalhe que um pesquisador pode ter ao analisar um fato. Ademais, também é relevante pensar na dimensão territorial que as escalas propostas abarcam.

A escala local é uma fração do espaço que absorve intensas relações sociais, nela percebem-se as identidades, as particularidades, as ações do Estado e as formas de dominação do capital (SOUZA, 2013). Logo, “ela pode ser compreendida como orgânica, pois é a base das relações cotidianas” (SANTOS, 2009, p. 339).

Em ordem de grandeza, “o local seria uma terceira totalidade, antecedida apenas pelo território e pelo mundo, que ocupariam respectivamente o segundo e o primeiro lugar nessa escala” (SANTOS, 2009, p. 270). Então “o local é a base material onde os fenômenos ganham concretude, contiguidade, nele as relações sociais são mais sensíveis” (SANTOS, 2009, p. 270).

Na tentativa de captar detalhes a respeito de um acontecimento local utiliza-se a abordagem de uma escala grande, pois através desta ótica consegue-se observar uma série de atributos que uma escala pequena não permite constatar.

A escala grande permite uma observação precisa, pois oferece menos redução do espaço real. Nessa proporção alcançam-se elementos factuais, dados específicos e singulares (RACINE, *et al.*, 1983).

A heterogeneidade dos fenômenos, a valorização do espaço vivido e o cotidiano são abarcados por essa dimensão. Logo, pode-se inferir que a escala local representa o espaço banal, por abrigar trabalho, técnica, capital, contradição e luta por apropriação (RIBEIRO, 2005).

Santos (2001 p. 339) define o espaço banal como o foco das relações, “cara a cara, nele está contido homens, empresas, instituições, formas sociais, jurídicas e geográficas”. Portanto, o espaço banal seria o cotidiano imediato, localmente vivido, traçado da união de todos esses dados (SANTOS, 2009).

O cotidiano, a base da vida comum, é um ambiente propício a situações de cooperação e conflito, nessa escala é possível reconhecer manifestações não compreendidas no âmbito da pequena escala (SANTOS, 2009).

A escala pequena apresenta menos detalhes, diante do redimensionamento do real. Nesse sentido, ela apresentaria informações estruturantes, agregadas, sendo direcionada à homogeneização, valorizando a organização e o produtivismo (RACINE, *et al.*, 1983).

A coerência da utilização da escala geografia local nos estudos territoriais se faz pela riqueza de detalhes que se obtém através dessa perspectiva. Nessa dimensão, é possível analisar os fatos com preciosidade. Mas, como há uma dialética entre local e global, agora se tem como esforço compreender a influência global nas práticas locais.

De acordo com Souza (2013, p. 213), a escala global é muito utilizada para interpretar fenômenos de ordem econômica no âmbito do sistema mundial capitalista, mas também é possível aproveitar essa dimensão para estudar as ações de entidades que atuam no estrato global.

Pensar como as empresas transnacionais desempenham suas ações sobre o território coloca-se como uma proposta instigante, que conduz a uma pesquisa complexa que parte da ordem hegemônica e se impõe ao cotidiano.

A teoria da *ordem próxima* e da *ordem distante* contribui com a reflexão a respeito das influências hegemônicas no cotidiano (LEFEBVRE, 1969). Por esse ângulo, o lugar caracteriza-se por ser uma esfera vulnerável dentro da perspectiva hierárquica global, visto que o capital transnacional tenta diluir o poder local.

A política empresarial é pautada no individualismo, na mais-valia e na competitividade, o que coloca em risco o sentido de coletividade (SANTOS, 2006). Coletividade esta que deveria compreender múltiplos sentidos, incluindo interesses internos e externos.

Articular lógicas exógenas e endógenas é uma tarefa desafiadora, mas possível. As políticas exógenas são direcionadas por uma *ordem distante*, “regida por grandes e poderosas instituições, que influenciam as práticas sociais, culturais, ambientais e econômicas” (LEFEBVRE, 1969, p. 52; SANTOS, 2006). A *ordem distante* é legitimada em um nível “superior”, onde as determinações que organizam o território vêm de fora, são externas à comunidade local e à coletividade (LEFEBVRE, 1969). É sobre esses fundamentos que os aparelhos hegemônicos materializam suas ações.

Assim, a concretude das ações hegemônicas no território local promove inúmeros conflitos, pois incide sobre a realidade prático-sensível de uma *ordem próxima* (LEFEBVRE, 1969; SANTOS, 2006,).

A *ordem próxima* é pensada como a dimensão do cotidiano, foco de projeções horizontais.

A horizontalidade se materializa no território através da solidariedade orgânica, da vivência comum dos agentes que exercem ações sobre o espaço de todos (SANTOS, 2006). “As horizontalidades são, sobretudo, a fábrica da produção propriamente dita e o *locus* de uma cooperação mais limitada” (SANTOS, 2009, p. 284).

Essa definição corrobora com a concepção de que a horizontalidade e o cotidiano são equivalentes ao imediatismo, ou seja, encontram-se na instância da *ordem próxima*, são traços

de um território mediado por relações sociais que têm significado, indicam identidade e pertencimento.

Entretanto, destaca-se que o espaço solidário contido na horizontalidade é afetado pela verticalidade. “As verticalidades são vetores de uma racionalidade superior e do discurso pragmático dos setores hegemônicos, criando um cotidiano obediente e disciplinado” (SANTOS, 2009, p. 287).

No âmago dessa questão se estabelece o poder que grandes empreendimentos transnacionais têm exercido sobre o local, uma vez que o território é o seu objeto de ação.

Essa ordem desordeira é global, inerente ao próprio processo produtivo da globalização atual, ela não tem limites; mas não tem limites porque também não tem finalidades e, desse modo, nenhuma regulação é possível, porque não deseja. Esse novo poder das grandes empresas, cegamente exercido, é, por natureza, desagregador, excludente, fragmentador, sequestrando autonomia ao resto dos atores. (SANTOS, 2009 p. 86).

A estrutura criada pelo capital global funda nexos ambíguos, já que a dialética estabelecida não converge com a lógica local. Isso desencadeia um conflito, porque a comunidade do lugar percebe que não tem poder de decisão sobre os processos modernizadores em curso (SANTOS, 2009). Esse processo deixa nítido que as empresas regulam a vida social, e nesse sentido emergem tensões em busca da detenção do poder.

Esse cenário revela a perversidade sistêmica apontada por Milton Santos (2006b), onde o processo de globalização atua em conformidade com a competitividade de mercado resultando em ações cruéis.

Em um primeiro momento as ações das empresas são anunciadas como algo positivo, benéfico para uma comunidade que carece de emprego e infraestrutura, mas posteriormente esse belo discurso de desenvolvimento econômico é sucumbido pelo padrão capitalista de reprodução social. O padrão capitalista de reprodução social adere problemáticas importantes que permeiam os fatores sociais, econômicos, culturais e de justiça ambiental.

A justiça ambiental se insere na discussão da dinâmica global, pelo fato de ser um campo que surge com o propósito de visibilizar os impactos socioambientais promovidos por atores hegemônicos.

“O movimento de justiça social foi criado no Estado Unidos nos anos 1980, sua proposta consiste em articular lutas de caráter social, territorial, ambiental e de direitos civis” (ACSELRAD *et. al*, 2009 p. 17).

O movimento sugere que os prejuízos oriundos do processo de acumulação de capital não são igualmente distribuídos, isso reflete principalmente sobre a vida de uma população socialmente excluída.

“Nenhum grupo de pessoas, incluindo-se aí grupos étnicos, raciais ou de classes, deva suportar uma parcela desproporcional das consequências ambientais negativas resultantes da operação de empreendimentos industriais, comerciais e municipais [...]” (ACSELRAD *et. al.*, 2009, p.16).

Esse panorama revela como a verticalidade se impõe sobre as dinâmicas horizontais, criando “zonas de sacrifício, expressão designada para localidades em que se observa uma sobreposição de empreendimentos e instalações responsáveis por danos e riscos ambientais” (ACSELRAD, 2010 p. 112).

Então, uma zona de sacrifício é uma porção territorial que abarca uma população “fragilizada” e um vetor capitalista. O vetor capitalista, nesse caso, é responsável por promover uma série de impactos ambientais e sociais que afetam negativamente a reprodução social da população local. “Os rejeitos ficam por aqui, assim como a perda de diversidade biológica e, no caso brasileiro, perda também de diversidade cultural” (PORTO-GONÇALVES, 2006, p. 377). Comunidades indígenas, quilombolas, pescadores artesanais e outros povos tradicionais têm sido atingidos pelos empreendimentos globais. “Há, assim, uma nova geografia mundial dos proveitos e dos rejeitos que se constrói por meio da assimilação do ambiental ao ideário neoliberal e ao primado do mercado” (PORTO-GONÇALVES, 2006, p. 375).

As populações desses lugares tendem a receber menos investimentos públicos ligados a educação, saúde, saneamento básico, mas em contrapartida são acometidas por investimentos logísticos, direcionados ao atendimento dos grandes empreendimentos.

Com a modernização contemporânea, todos os lugares se mundializam. Mas há lugares globais simples e lugares globais complexos. Nos primeiros, apenas alguns vetores da modernidade atual se instalam. Nos lugares complexos, que geralmente coincidem com as metrópoles, há profusão de vetores: desde os que indiretamente representam as lógicas hegemônicas, até os que a elas se opõem. São vetores de todas as ordens, buscando finalidades diversas, às vezes externas, mas entrelaçadas pelo espaço comum (SANTOS, 1996, p. 258).

Nesse sentido percebe-se como a *ordem distante*, a ordem global, projeta sua racionalidade na esfera local. Essa imposição transforma as práticas sociais, influencia no uso e apropriação do território, desterritorializa e reterritorializa uma população.

Conclui-se, então, que os atores hegemônicos atuam em escala global e que suas ações influem na dinâmica do lugar, imprimindo nexos contraditórios no território socialmente produzido, refletindo a perversidade do sistema capitalista.

### **1.3 O papel dos empreendimentos na lógica da globalização**

Globalização é um tema muito precioso dentro da geografia e sempre desperta muito interesse por ser uma questão complexa, rica em atributos. Nesse sentido, o presente texto tem como proposta contextualizar o conceito de globalização com o que se entende da atuação dos empreendimentos em escala global.

A globalização é um fenômeno que instiga muitas discussões, dentre as quais estão presentes: a imprecisão de seu marco inicial e os questionamentos a respeito dos seus benefícios e malefícios. Diante dos diversos questionamentos, tem-se a partir da visão de alguns autores a ideia de que a globalização data da segunda metade do século XX, sendo antecedida pelos processos de internacionalização e transnacionalização.

A internacionalização econômica e cultural pode ser considerada como o embrião do processo de globalização, seu marco inicial surge com as grandes navegações transoceânicas do século XV, registrando a aproximação entre as sociedades (CANCLINI, 1999). Nesse contexto, emerge o processo de colonização caracterizado pelo poderio que as potências europeias, sobretudo Portugal e Espanha, tinham de comandar/dominar territórios além-mar (CANCLINI, 1999).

A relação entre os povos desse período histórico era marcada entre outras coisas pela troca de produtos, mas ressalta-se que a troca de produtos era pouco intensa, visto que os bens produzidos em um país eram primordialmente comercializados ali mesmo, pois havia certa burocracia para a comercialização de produtos importados (CANCLINI, 1999). No entanto, tais relações comerciais já apontavam a intenção de criar uma integração mundial, estimulada pela tímida troca de produtos e cultura.

O período identificado como transnacionalização seria a segunda etapa de um projeto de integração mundial. Seu início se deu na primeira metade do século XX, caracterizado por surgir após a internacionalização econômica e cultural (CANCLINI, 1999). Entre as principais características desse período notabiliza-se o processo de transnacionalização das empresas, no qual a sede da empresa localiza-se em seu país de origem, mas a mesma



estabelece filial em outros países com a finalidade de alcançar novo mercado consumidor, bem como de ter acesso a recursos naturais e aumentar sua margem de lucro. Além disso, surge a proposta de homogeneização da visão de mundo, na qual grandes empresas de comunicação manipulariam as informações segundo seus interesses.

Após os processos de internacionalização e transnacionalização emerge a globalização. A globalização é um fenômeno fundamentado no crescimento e na aceleração de redes econômicas e culturais que atuam em escala mundial, logo se caracteriza pela intensa dependência e dominação existente entre os países (CANCLINI, 1999). Esse estágio de articulação mundial promove transformações que envolvem as esferas econômicas, política, jurídica, institucional, social, cultural, ambiental, geográfica, demográfica, militar e geopolítica (GONÇALVES, 2002). Todavia, a integração proposta não é de acesso a todos, embora haja um estímulo à homogeneização ainda há barreiras que impendem tal expansão. Dentro desta conjuntura, emergem os conflitos territoriais e religiosos, o agravamento de problemas ambientais, a pulverização do tráfico de drogas, entre outras coisas (CANCLINI, 1999).

A intensa articulação entre as sociedades ocorre graças aos avanços tecnológicos, que facilitam os fluxos de comunicação e de informação, que funcionam como base para as transações que ocorrem em âmbito global. Dentro deste contexto, a globalização se apresenta como um novo regime de produção do espaço e do tempo (CANCLINI, 1999). Portanto, é possível compreender que a globalização é o último estágio do processo de internacionalização engendrado pelo capital (SANTOS, 2006b).

O mundo global se submete às ordens do império do capital, os imperativos do dinheiro ditam a organização das empresas no mundo e por consequência mudam as relações de vida da sociedade. Nesse sentido, a globalização se apresenta sob duas faces – como fábula e como perversidade (SANTOS, 2006).

Segundo Santos (2006b), a globalização como é apregoada representa uma fábula, pois a bandeira de unificação não inclui todos da mesma forma. A égide da globalização pode sugerir o envolvimento de todos dentro de um mesmo contexto, mas jamais permitirá que todos assumam o protagonismo dentro do cenário de influências. Isso é bem explicitado pela DIT (Divisão Internacional do Trabalho), através dela percebe-se a posição de cada país na organização mundial do trabalho. Nesse segmento, compreende-se que não há possibilidade de homogeneizar o mundo, as diferenças entre as nações destroem qualquer tentativa de uniformização. Ademais, já está posto que a beleza encontra-se na convivência do diverso, a diversidade é um dos lemas proclamados pela globalização. Afinal: - O que são as empresas

transnacionais? - se não um belo exemplo da introdução do novo nas mais diversas culturas. Nem tudo o que se aponta como novo é bem-visto, é bem compreendido e aceito, entretanto observa-se que a globalização materializa-se por meio da propagação e personificação da difusão de produtos, bens, serviços e capital, levando o “novo” aos locais mais extraordinários. Mas, o que se coloca como reflexão é: Será que a população do planeta possui acesso aos mesmos bens e serviços? Certamente a resposta é não, exatamente e obviamente não. Essa pergunta não tem como proposta revelar algo obscurecido, mas sim trazer para o debate a desigualdade socioeconômica disseminada pela globalização. Quando tal concepção é alcançada, a face impiedosa da mundialização se releva demonstrando o que de fato existe por detrás de toda falácia.

A globalização como perversidade produz bolsões de miséria, eleva as taxas de desemprego e mortalidade infantil (SANTOS, 2006b). A rapidez com que a crueldade se reproduz clarifica os valores ressaltados pelo capital, valores estes que banalizam o coletivo na busca por interesses de empreendimentos transnacionais que não vislumbram as necessidades dos lugares. O cenário da mundialização alastra as contradições do capitalismo por todo o mundo, evidenciando a ditadura do pecúlio através do escamoteamento do desenvolvimento desigual que se materializa na produção social do espaço.

O espaço é construído pela sociedade que nele vive, atua e trabalha (SMITH, 1988). Nesse sentido, o espaço torna-se a dimensão da atividade humana. As grandes empresas transnacionais exemplificam bem a dinâmica de transformação do lugar, visto que estas estabelecem uma cadeia produtiva e comercial que envolve as esferas locais e globais. A dinâmica local-global insere no cotidiano local uma série de atividades que tem finalidade de atender as necessidades globais, nesse contexto, percebe-se que o mercado internacional muitas vezes impõe desequilíbrios na sociedade por desempenharem atividades que fogem à lógica da comunidade local. Como exemplo dessa lógica, pode-se citar o Porto Sudeste, uma empresa transnacional que tem sede na Ilha da Madeira – Itaguaí / Rio de Janeiro, mas atua no cenário global como exportadora de minério de ferro.

Segundo Santos (2006b), o mundo capitalista é governado por empresas globais que desempenham suas ações sem preocupações éticas e altruístas, pois essa é a essência para sua sobrevivência no mercado competitivo e desleal no qual se encontra. O mais preocupante nessa luta travada pelas empresas é o papel que o Estado assume, visto que o mesmo deve lutar pelo coletivo, pelo povo através de políticas que cuidem do conjunto de realidades e relações da sociedade (SANTOS, 2006b, p. 67).

Quando o Estado renuncia seu poder, cedendo lugar aos grandes empreendimentos estes aproveitam a oportunidade para estabelecer sua autoridade. Na rotina de ações das empresas está presente o discurso de desenvolvimento econômico, bem como a propagação de novas oportunidades de trabalho. Tais evidências realçam as qualidades das empresas, reservando as informações que podem comprometer a reputação das mesmas.

No mundo globalizado, o sentido dos lugares cruza com o sentido de empresas mundiais, essa conexão é bastante complexa e na maioria das vezes conturbada, pois o espaço é construído a partir dos nexos estabelecidos no território. Partindo dessa ótica, observa-se que o capital internacional por vezes fossiliza as formas de viver das sociedades locais a fim de transmitir a competitividade imposta pelas relações comerciais globais. O ponto crucial dessa mudança é a passividade assumida pelo Estado, que embora seja soberano recebe forte influencia das racionalidades externas.

As racionalidades externas surgem das múltiplas demandas que uma empresa transnacional detém, visto que tais necessidades representam ônus e bônus. O ônus surge dos gastos que se tem com a produção, que envolve o custo da energia, da matéria prima, dos fornecedores, da mão de obra, do transporte, além dos impactos socioambientais, em fim o custo da produção como um todo. Já o bônus, emerge do lucro que se adquire com a venda dos produtos. Nesse nexos, percebe-se como o mundo capitalista é mediado, transformado e articulado pela tirania do dinheiro.

A tirania do dinheiro é uma experiência que se manifesta de forma visível e invisível, porque assumem diferentes papéis na relação que a permeiam. Exemplo: O Porto Sudeste recebe um demanda de exportação de minério de ferro que é solicitado pela China, e para atender esse requerimento extrai o recurso natural de lugares invisibilizados pelos solicitantes. Nesse contexto, percebe-se que ao responder uma requisição de um mercado longínquo, por vezes abstrato, coloca-se em questão as racionalidades internas, estabelecidas pela população que vive no entorno imediato do local de extração do minério

O que se coloca em questionamento não é o atendimento ao pedido externo, mas sim o impacto que esse pedido pode provocar na sociedade que o atende sobre pressão. Pressão essa, causada pela força com que as indústrias se subordinam a área de ação as lógicas distantes, externas e muitas vezes abstratas.

A rapidez com que as relações comerciais são mantidas se dá pelo avanço da tecnologia, que possibilita a conexão de vários pontos do globo. Essa articulação a nível global é a essência da globalização, visto que possibilita a integração econômica, social, cultural e política do mundo (ARRIGHI, 2007). Uma das formas de materialização da

globalização são as relações comerciais, porque estas aumentam o vínculo entre os países gerando uma relação de interdependência entre as sociedades (SANTOS 2006b).

“Paralelamente, o território se apresenta como uma arena de movimentos cada vez mais numerosos, fundados sobre uma lei do valor que tanto deve ao caráter da produção presente em cada lugar com as possibilidades e realidades da circulação” (SANTOS, 2006, p. 99).

“Tais condições materiais terminam por se impor sobre o resto da vida social, numa situação na qual o valor de cada pedaço de chão lhe é atribuído pelo seu uso” (SANTOS, 2006b, p. 98.).

A perspicácia do capital está na capacidade que uma empresa tem de determinar a direção da vida socioeconômica e política do local onde se insere, visto que suas exigências são atendidas diante da possibilidade da geração de alguns benefícios econômicos e sociais. A ditadura das empresas se dá pela necessidade de adaptar a realidade local aos interesses globais.

A relação de interdependência da cadeia produtiva mundial reverbera sobre os meios de transporte utilizados nas relações comerciais. Nesse sentido, os lugares sofrem adequação para atender às necessidades globais.

No Brasil, existem diversos modais de transporte, no entanto, dentro de uma perspectiva histórica observa-se que as primeiras transações comerciais foram realizadas através do modal portuário. O litoral brasileiro que possui cerca de 8mil km, assume importância desde o período colonial, visto que o modal aquaviário foi a porta de entrada dos colonizadores. Além disso, o sistema portuário brasileiro permitiu a entrada de imigrantes de várias partes do mundo, sobretudo europeus, e também estabeleceu o comércio de escravos e de produtos agrícolas.

Diante deste contexto, observa-se que os terminais portuários são os primeiros elos de conexão do Brasil com o mercado internacional no período conhecido como internacionalização.

As evoluções dos meios de transportes podem provocar a sensação de diminuição das distâncias, mas, isso não é verdade (HARVEY, 2008). Contudo, é valioso saber que as mudanças implementadas após a evolução dos meios de transporte alteram o modo de vida da sociedade como um todo (HARVEY, 2008). Sendo assim, os investimentos realizados no setor portuário tinham como objetivo melhorar o processo de escoação a produção agrícola e mineral que conseqüentemente resultaria no crescimento econômico (SANTOS, 2006a).

O sistema capitalista propõe uma relação direta entre a produção e o consumo, por isso não se pode deixar de lado os transportes de massa. Nesse caso, que se concebe que a globalização impõe novas demandas sobre os portos, porque estes são pontos estratégicos para os projetos desenvolvimentistas em curso (MONIÉ E VIDAL, 2006).

Atualmente a atividade portuária perdeu espaço para outros modais de transporte, no entanto continua sendo primordial por sua capacidade de realizar o transporte de grandes distâncias, bem como por transportar grandes volumes de carga a um custo de frete relativamente baixo.

Segundo Monié e Vidal (2006), o transporte marítimo é crucial para a manutenção das relações comerciais em âmbito global, essa preferência se dá, sobretudo, quando se refere a transações transoceânicas. O transporte marítimo aumentou sua potencialidade nos últimos 20 anos, devido uma série de investimentos que assegurou a redução do tempo de permanência dos navios no cais, bem como aumentou a capacidade de transporte de cargas (MONIÉ E VIDAL, 2006). Além dessas características, o transporte marítimo tem apresentado segurança, rapidez e baixo custo. Todas essas propriedades favorecem o setor aquaviário, potencializam as trocas comerciais e fazem desse modal um elo forte para a rede logística mundial.

Para Monié e Vidal (2006), a reestruturação portuária no Brasil demonstra novas formas de regulação, descentralização e modernização de infraestrutura e dos equipamentos, tais atributos colaboram com o aumento da eficiência e para a redução do custo do serviço. No entanto, dados da Confederação Nacional da Indústria (CNI) apontam que as modificações das instalações e das operações portuárias tiveram como marco inicial a Lei de Portos de 1993, que preconizava o regime de gestão da mão de obra e a participação do setor privado na exploração de terminais portuários, foi o ponto crucial para o avanço do setor portuário. Graças a tais intervenções o sistema portuário brasileiro teve a qualidade do serviço prestado aumentada, mas infelizmente ainda ficou aquém dos padrões internacionais.

Nesse contexto, surge o Porto Sudeste, um empreendimento privativo operado pela Global Terminais, empresa formada pela parceria entre a Impala<sup>4</sup>, a Mubadala Developmet

---

<sup>4</sup> A Impala, divisão da holandesa Trafigura é uma das maiores tradings de commodities do mundo, sua atuação destaca-se especialidade no trabalho com petróleo, minerais e metais. A empresa fundada no ano de 1993 tem sua sede em Amsterdã, mas possui filial em países da América do Norte, da América latina, da África, da Ásia, da Europa e da Oceania.

Company<sup>5</sup> e a MMX (MMX, 2014). Sua proposta é atuar no setor mineral, permitindo que o minério de ferro originário da região sudeste do Brasil seja escoado através de seu terminal portuário.

O Porto Sudeste é um empreendimento portuário financiado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). O BNDES é um banco que realiza financiamentos para projetos de diversos ramos da economia brasileira.

Para isso, apoia empreendedores de todos os portes, inclusive pessoas físicas, na realização de seus planos de modernização, de expansão e na concretização de novos negócios, tendo sempre em vista o potencial de geração de empregos, renda e de inclusão social para o País (BNDES, 2016).

Dentre os objetivos do BNDES encontra-se o incentivo à inovação, bem como a realização de ações que estimulem o desenvolvimento regional e socioambiental (BNDES, 2016).

No campo da logística e de transportes, o BNDES financia projetos que almejam a implantação, expansão, modernização e recuperação da infraestrutura no segmento hidroviário, bem como a aquisição de equipamentos e sistemas operacionais de movimentação de carga e passageiros (BNDES, 2016). É exatamente dentro deste contexto que a LLX obteve o financiamento de R\$ 1,2 bilhão para a construção do Porto Sudeste.

O valor do financiamento foi alcançado diante de duas negociações. A primeira liberou o valor de R\$ 407,7 milhões pelo Programa de Sustentação do Investimento (BNDES-PSI). Já a segunda parcela do financiamento no valor de R\$ 805,1 milhões foi obtida através do Project Finance (CAMPOS, 2010).

O Programa de Sustentação do Investimento do BNDES destina-se a aquisição de maquinário e equipamentos novos de fabricação nacional. Já o programa Project Finance destina-se a uma engenharia financeira suportada contratualmente pelo fluxo de caixa de um projeto, servindo como garantia os ativos e recebíveis desse mesmo projeto (BNDES, 2016).

O financiamento disponibilizado pelo BNDES teve como proposta investir na compra de equipamentos nacionais para a implantação do Porto Sudeste, estabelecido às margens da Baía de Sepetiba, no município de Itaguaí (RJ) (BNDES, 2010).

---

<sup>5</sup> A Mubadala Development Company fundada em 2002 pelo governo de Abu Dhabi, é uma empresa de investimento e desenvolvimento, que atua em diversos setores trabalhando em parceria com organizações de classe mundial para estabelecer e gerenciar joint ventures.

Para o BNDES (2010), os aspectos positivos do novo terminal portuário é o aumento da drenagem de minério de ferro produzido em Minas Gerais para o mercado internacional, melhor utilização da malha ferroviária, geração de emprego direto, indireto e crescimento econômico da região. Ressalta-se ainda que o porto tem como principal objetivo escoar a produção de minério de ferro da MMX, no entanto, não descarta a possibilidade de atender a demanda de empresas localizadas no Quadrilátero Ferrífero de Minas Gerais (BNDES, 2010).

A instalação do porto na Ilha da Madeira faz parte de uma ação estratégica, que visa atender o sistema sudeste da empresa MMX compreendido pelas unidades Serra Azul e Bom Sucesso, ambas fixadas em Minas Gerais. Diante deste novo aspecto, o terminal portuário que a princípio tinha capacidade de movimentar 50 milhões de toneladas de ferro por ano, teve sua capacidade aumentada para 100 milhões, a fim de atender a demanda de empresas do grupo EBX e de empresas parceiras, que visam atender o mercado transoceânico (LAZCANO, 2009).

A infraestrutura do terminal portuário conta com dois pátios de estocagem de minério de ferros com capacidade de armazenar 2,5 milhões de toneladas de minério, dois viradores de vagões responsáveis para descarregar por hora aproximadamente 8,8 mil toneladas de minério vindo de Minas Gerais, um túnel que permitirá a ligação entre os dois pátios de estocagem à estrutura marítima do porto que conta com duas pontes, uma plataforma entre as pontes e um píer com dois berços que permitirá a atracação simultânea de navios do tipo capesize, de grande calado (MMX, 2014). Além disso, o minério de ferro será transportado através do túnel por um sistema de correias transportadoras que também utilizará quatro empilhadeiras recuperadoras de minério de ferro, dois carregadores de navios que correrão sobre os trilhos do píer que podem operar simultaneamente a fim de abastecer cada berço, ademais foi construída uma subestação energética e sete subestações secundárias (MMX, 2014). A logística do porto ainda compreende obras de acesso rodoferroviário com a finalidade de facilitar o transporte das cargas (MMX, 2014).

A implantação do terminal portuário na Ilha da Madeira foi propagada pela empresa como um investimento que colaboraria para o desenvolvimento econômico da região, mas tal discurso é contraditório, visto que o desenvolvimento econômico trabalha com a ideia de aumento do produto nacional bruto atrelado à melhoria na qualidade de vida da população. Nesse sentido, percebe-se que o discurso não é um sistema fechado ou rígido, mas aberto, capaz de ser posto à prova mediante as interações, o que coloca em contestação a ação do empreendedor que jamais terá um ato desinteressado, ainda que tenha que omitir seu verdadeiro objetivo (BOURDIEU, 1996; FAIRCLOUGH, 2010).

Os objetivos das empresas giram em torno da teoria da riqueza e da produção, onde o fundamento prático e econômico indica inovação, modernização. Nesse sentido, o novo é concebido como algo que rompe barreiras e supera limites, conseqüentemente a novidade pressupõe ressignificação do que já existe. Por conseguinte emergem ambigüidades, paradoxos e desunidades, visto que o processo inovador propõe uma nova dinâmica espacial. Logo, “a única segurança que há na modernidade é a sua insegurança, e sua inclinação para caos totalizante” (BAUDELAIRE, 1981 *apud* HARVEY, 2008, p. 22).

Nessa conjuntura, é possível compreender que as ações locais das empresas transnacionais são orientadas pelas ordens globais que surge de uma demanda de vários lugares do mundo. Portanto, nota-se que o território é reflexo de uma produção do espaço marcada por fluxos duais, pois ele exprime a ação dos megaempreendimentos, bem como as resistências dos lugares que se colocam em uma posição contra hegemônica.

A forma com que as resistências se posicionam na luta pelo território é capaz de alterar todo um plano hegemônico, uma vez que um grupo bem organizado traça estratégias capazes de paralisar a expansão de empreendimentos indesejados.



## **2 OS IMPERATIVOS DA LÓGICA GLOBAL, MATERIALIZADOS ATRAVÉS DO PORTO SUDESTE**

Como exposto no capítulo anterior os imperativos da globalização interferem de diversas formas no modo de vida local, desta forma observa-se que as demandas externas ganham vida nos lugares mais diversos, sejam eles próximos ou distantes.

As transformações impostas pelo capital emanam projetos que atuam na esfera local, nacional e mundial tendo como prioridade atender aos interesses e objetivos muitas vezes distantes. Nesse sentido, o presente capítulo busca apresentar o processo de construção do Porto Sudeste, bem como as questões acerca do projeto, apontando assim as transformações na Ilha da Madeira e na Baía de Sepetiba.

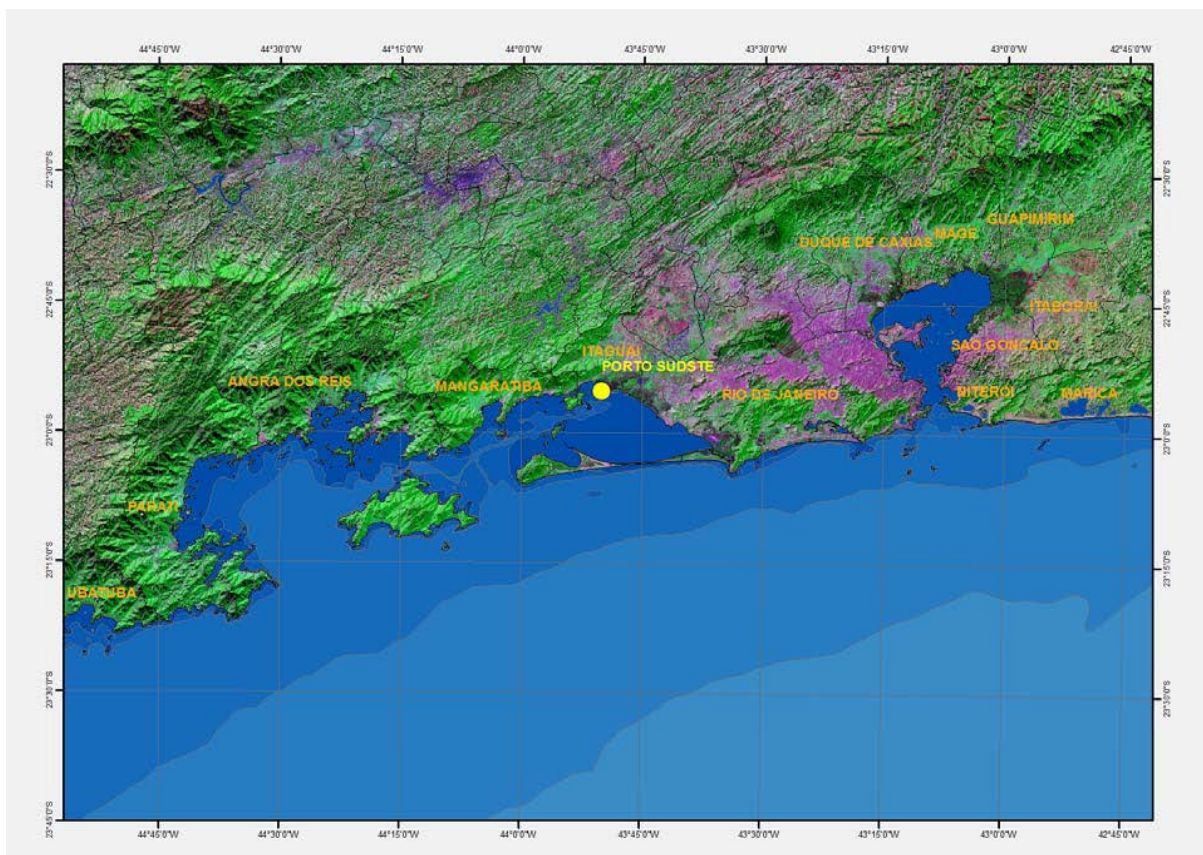
### **2.1 O projeto de construção do Porto Sudeste**

Atualmente, o setor portuário é responsável por 95% das exportações de produtos brasileiros, assim o projeto de implantação do Porto Sudeste surge como uma alternativa de potencializar a atuação do modal nas transações comerciais mundiais (AMATO, 2012; EIA-LLX, 2008).

Partindo dessa conjuntura, o bairro da Ilha da Madeira, pertencente ao município de Itaguaí, Estado do Rio de Janeiro, foi apontado como lugar propício para implantação de um terminal portuário (Figura 4) da LLX/MMX. Segundo a empresa, as características hidrográficas, bem como a infraestrutura ferroviária e rodoviária, foram aspectos que fizeram desta localidade um ponto estratégico para o desenvolvimento do projeto.

Ressalta-se, no entanto, que o projeto - Porto Sudeste - estava sob o comando da LLX Sudeste Operações Portuárias, uma empresa do grupo EBX que foi fundada em março de 2007, mas em 2011 seu controle passou para a MMX Mineração e Metálicos S.A. outra empresa do grupo (EIA, 2011).

Figura 4 - Mapa regional da Baía de Sepetiba e localização do Porto Sudeste



Fonte: EIA-LLX, 2008.

A vocação da Ilha da Madeira para acolher o terminal portuário com capacidade de transportar 50.000.00 toneladas de minério de ferro por ano é inspirada na Lei de Zoneamento do município de Itaguaí nº 2608/2007. A lei determina que esta área é uma Zona Industrial e Portuária (ZIP), ou seja, local destinado a receber empreendimentos deste segmento.

Quando projetado, o terminal portuário do grupo EBX pretendia atender às empresas do sudeste brasileiro, principalmente suas unidades de produção mineral localizadas em Minas Gerais (Figura 5) (LAZCANO, 2009).

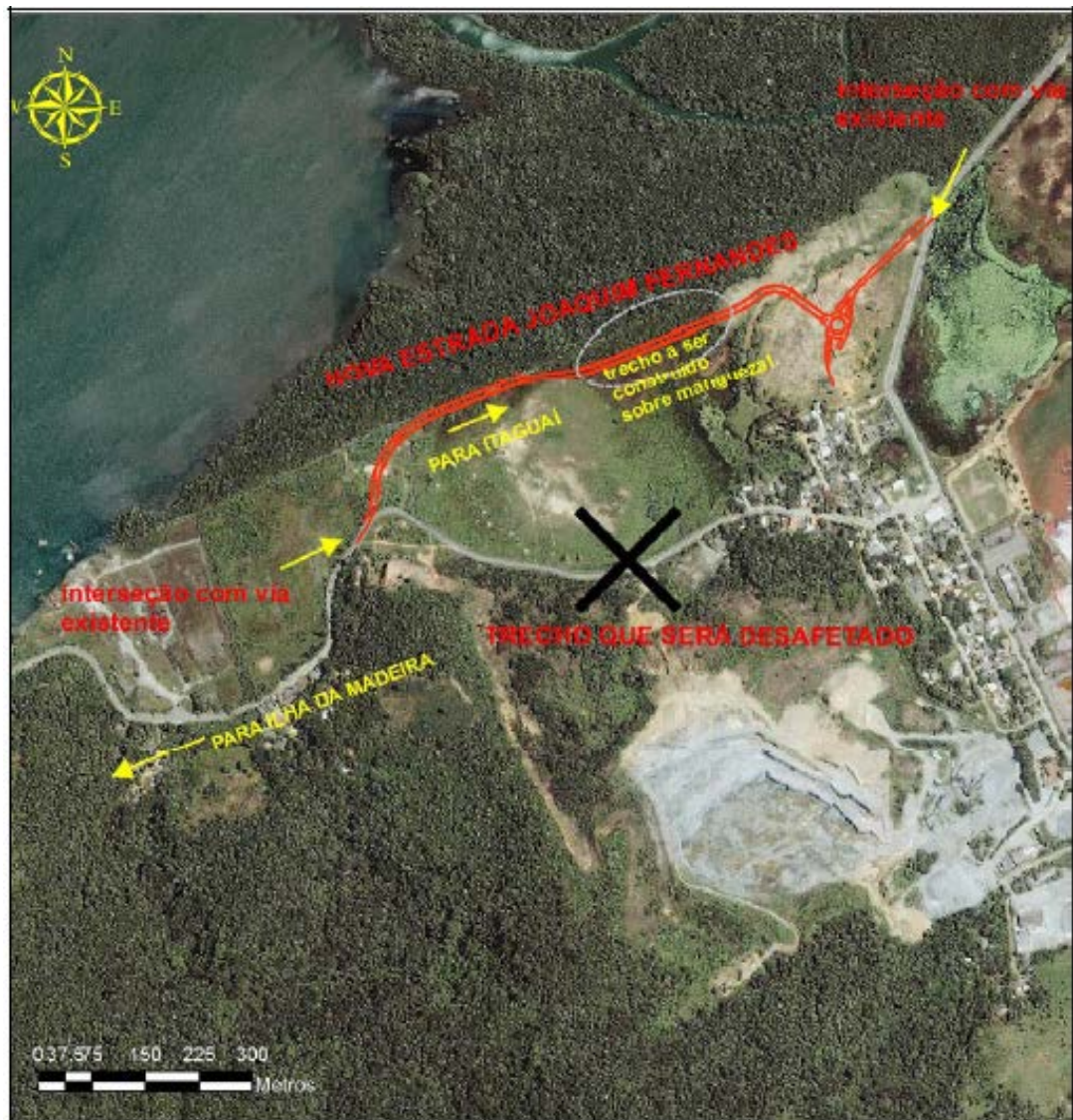


Figura 6 - Território da Ilha da Madeira antes das obras do Porto Sudeste



Fonte: EIA-LLX, 2008.

Figura 7 - Simulação das obras realizadas no bairro da Ilha da Madeira após as obras do Porto Sudeste



Fonte: EIA-LLX, 2008.

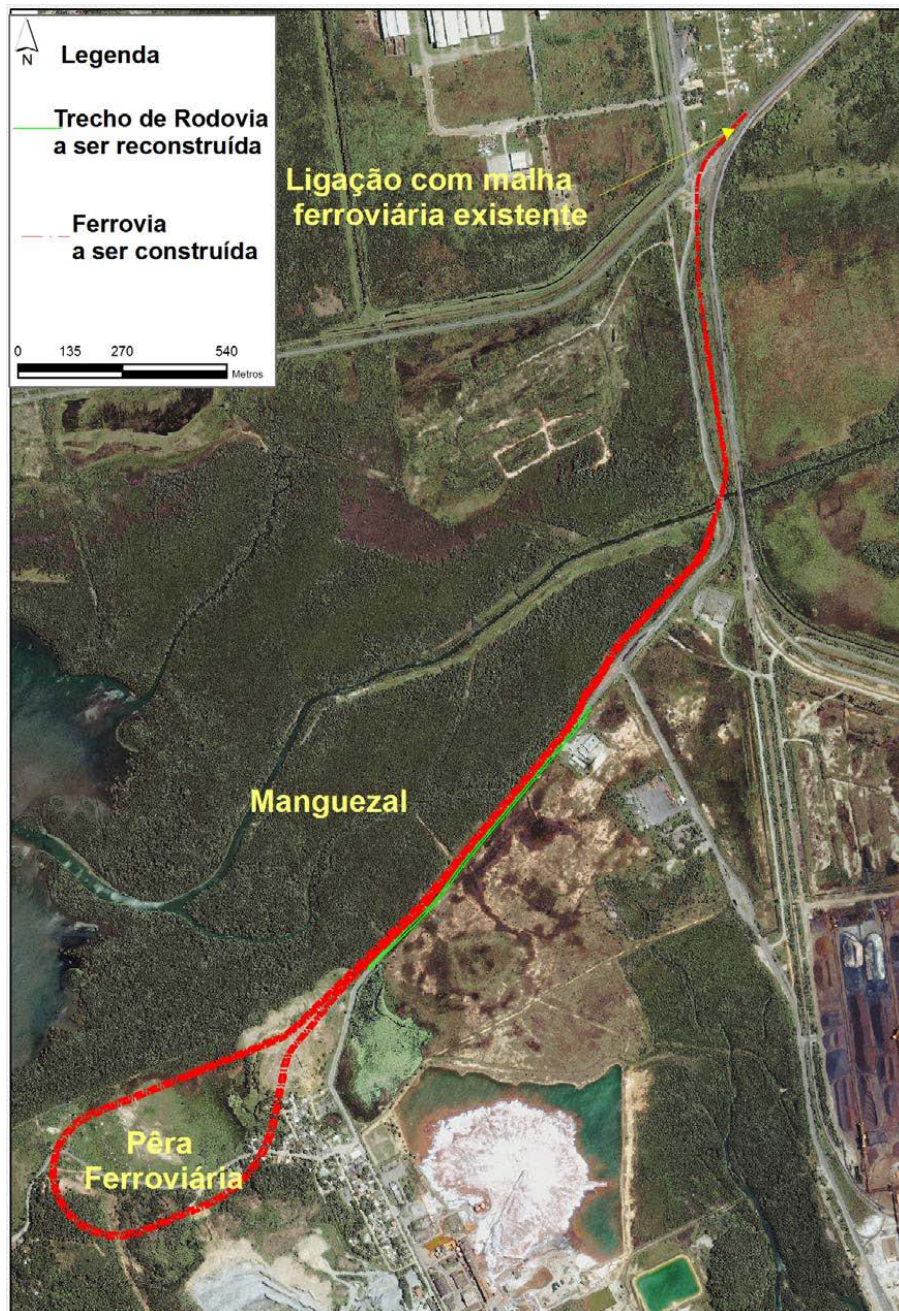
As obras do porto previam a construção de um ramal ferroviário contendo uma pês ferroviária, duas áreas para estocagem do minério, um túnel para acesso marítimo e um terminal marítimo.

### 2.1.1 Ramal ferroviário e pêra ferroviária

O ramal ferroviário e a pêra ferroviária são obras que permitem o acesso do minério aos pátios do Porto Sudeste, portanto, as obras realizadas funcionaram como ponto de conexão entre a malha ferroviária já existente e o terminal.

As obras que envolvem o ramal, a pêra, o pátio de manobras e a linha de acesso ao pátio Brisamar, local onde existe uma linha ferroviária da MRS, se estende por aproximadamente 4.700 m de comprimento, conforme exposto na figura 8 (EIA-LLX, 2008).

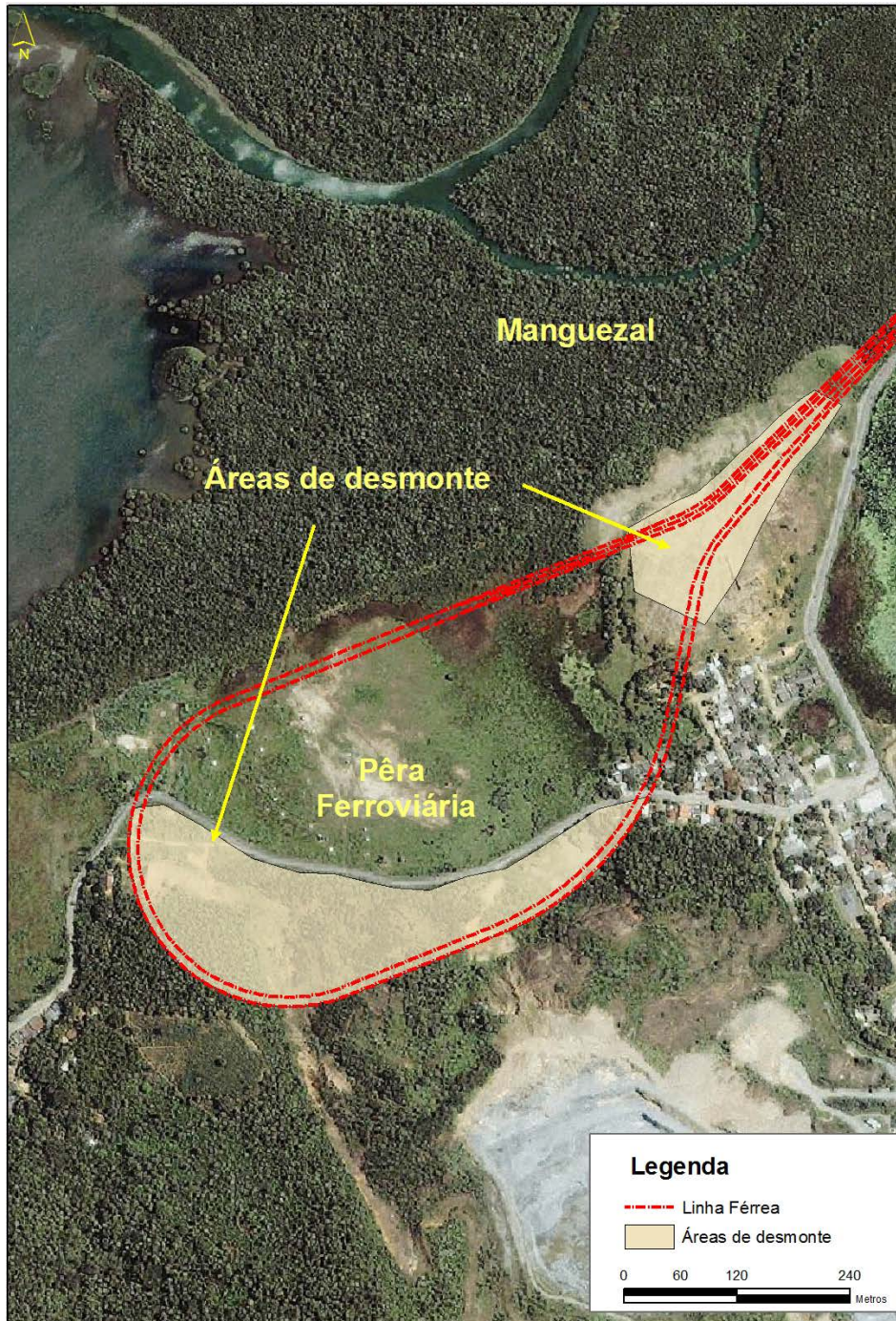
Figura 8 - Área destinada à implantação da malha ferroviária que atende o Porto Sudeste



Fonte: EIA-LLX, 2008.

A pêra ferroviária não poderia deixar de ser construída, pois nela os trens realizam manobras e descarregam os vagões abastecidos com minério. No entanto, sua efetivação contou com o desmonte de parte do Morro do Capitão e com a alteração do traçado da Estrada Joaquim Fernandes, conforme pode ser observado na figura 9 (EIA-LLX, 2008).

Figura 9 - Área de desmorte do Morro do capitão



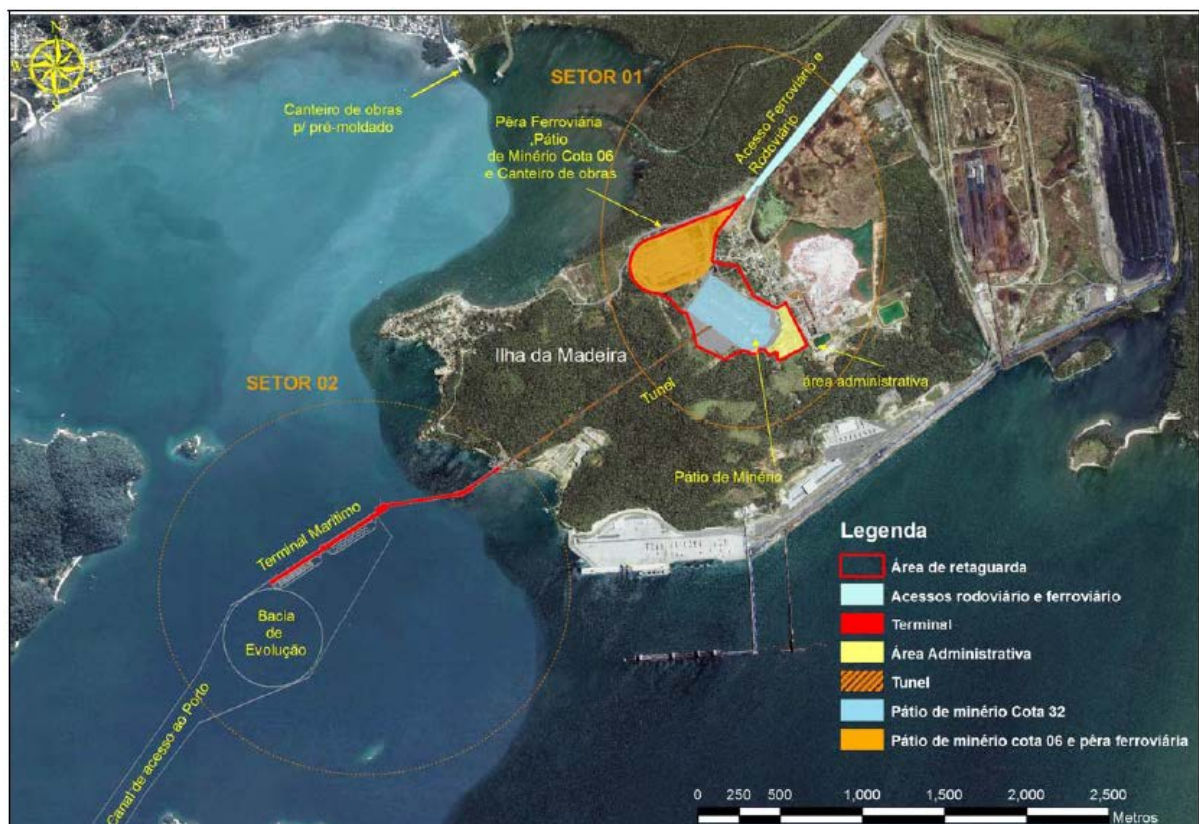
Fonte: EIA-LLX, 2008.



### 2.1.2 Áreas de estocagem do minério

As obras do porto destinaram duas áreas para estocagem do minério, o pátio 6 e o pátio 32. Aquele fica localizado no interior da pèra ferroviária, enquanto que este permanece na área da antiga Pedreira Sepetiba, conforme destacado nas cores azul e laranja da imagem 10.

Figura 10 - Visão geral do empreendimento, com destaque nos pátios de estocagem do minério



Fonte: EIA-LLX, 2008.

### 2.1.3 Túnel para acesso marítimo

O túnel (Figura 11) foi construído para permitir a locomoção dos vagões que ligam os pátios de estocagem de minério ao terminal portuário, essa ligação é possível graças às esteiras que percorrem toda essa área que mede aproximadamente 1.500 m de comprimento, 12 m de largura e 8 m de altura (EIA-LLX, 2008). Segundo a empresa, a proposta do túnel

também visou a diminuição da dispersão de minério no ar, tendo em vista a redução do impacto na vida da comunidade local.

Figura 11 - Túnel em processo de construção

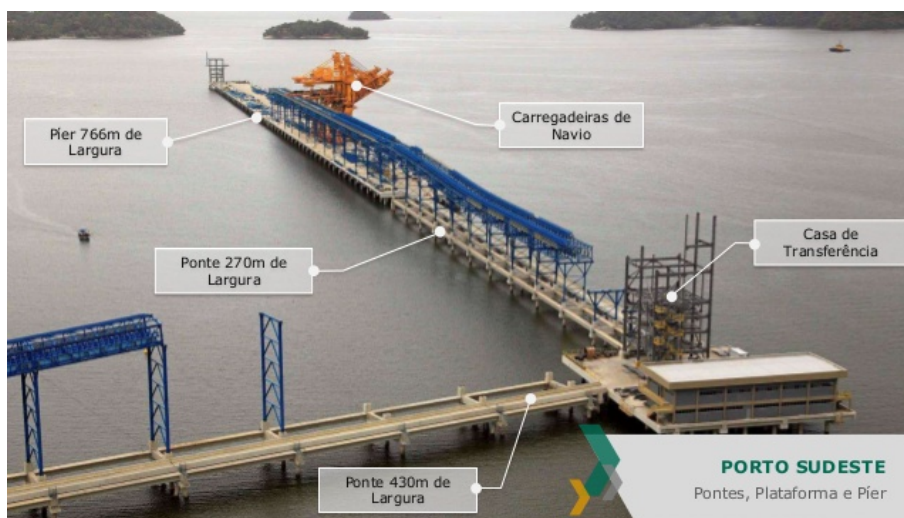


Fonte: MMX, 2014.

#### 2.1.4 Terminal marítimo

O terminal foi elaborado para carregar e descarregar navios, portanto sua estrutura conta com a presença de ponte de acesso, plataforma de transição e píer de atracação, além das estruturas administrativas para realização de atividades portuárias, conforme a imagem 9.

Figura 12 - Infraestrutura do terminal marítimo em processo de construção



Fonte: MMX, 2014.

As obras do terminal marítimo também envolveram o processo de dragagem (figura 13) e derrocagem<sup>6</sup> no canal de acesso ao píer, permitindo assim a atracação simultânea de navios do tipo capesize, de grande calado (MMX, 2014).

<sup>6</sup> Processo de remoção das rochas enterradas no fundo do canal.

Figura 13 - Área dragada no canal de acesso ao terminal marítimo



Fonte: EIA-LLX, 2008.

Como visto no decorrer do capítulo, as obras do Porto Sudeste foram promotoras de grandes alterações no espaço da Ilha da Madeira e da Baía de Sepetiba. A proposta inicial que tinha 60 hectares como área ocupada foi ampliada para 100 hectares, diante da solicitação de uma licença. A empresa utilizou de uma estratégia perspicaz para estabelecer o empreendimento, pois o fracionamento do pedido de licença fez com que a empresa ganhasse a permissão prévia de todas as suas solicitações. Traçando um panorama a respeito das solicitações, observa-se que a primeira autorização aprovada pelo Instituto Estadual do Ambiente<sup>7</sup> foi a licença prévia nº IN000057, emitida em abril de 2009, no mesmo ano foi liberada a Licença Instalação nº IN000491 emitida em julho (LOPES, 2013).

O projeto iniciado pela LLX em 2009 tinha a proposta de movimentar 50 Milhões de toneladas por ano (Mtpa). Mas, quando a MMX assume o ativo em 2011, decide entrar com pedido de ampliação do porto. Nesse sentido, o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e o

<sup>7</sup> INEA- Instituto Estadual do Ambiente- foi criado em 2007 com a responsabilidade de executar políticas estaduais do meio ambiente, de recursos hídricos e de recursos florestais. O INEA é um órgão recente resultado da fusão entre Feema (Fundação Estadual de Engenharia de Meio Ambiente), SERLA (Superintendência Estadual de Rios e Lagoas) e IEF (Instituto Estadual de Florestas). Fonte: INEA. O que é o INEA. Disponível em:

<[http://www.inea.rj.gov.br/Portal/MegaDropDown/Institucional/O\\_que\\_e\\_o\\_Inea/index.htm&lang=>](http://www.inea.rj.gov.br/Portal/MegaDropDown/Institucional/O_que_e_o_Inea/index.htm&lang=>). Acesso em 20 mar. 2016.

Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) elaborado pela empresa Ecology and Environment do Brasil em 2008, perde validade diante da proposta de expansão. Deste modo, a MMX solicita à empresa de consultoria ambiental ERM (Environmental Resources Management) novo Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e novo Relatório de Impacto Ambiental (RIMA).

No ano de 2015, as obras foram concluídas, hoje o porto está em fase de operação, e sua capacidade de 50 milhões de toneladas de minério pode ser expandida para 100 milhões. Além disso, ressalta-se que após uma série de problemas financeiros o grupo EBX vendeu ações do Porto Sudeste, passando a deter apenas 35% do terminal que agora tem 65% das ações administradas pelo consórcio formado pelo fundo árabe Mubadala e a trading holandesa Trafigura (NOGUEIRA, 2014; DURÃO, 2014; MMX, 2014).

## **2.2 Impactos e processos de interação entre os atores: Questões acerca dos projetos**

As etapas de implantação do Porto Sudeste impulsionou a realização de uma série de audiências públicas, atendendo assim a determinação do INEA, que exige dos empreendimentos de grande porte a elaboração de estudos de impacto ambiental (EIA) e de relatórios de impactos ambientais (RIMA) além das audiências. Essas exigências do INEA visam controlar as etapas de construção e ativação de projetos estabelecidos no Estado do Rio de Janeiro. Portanto, os documentos exigidos pelo órgão ambiental devem fornecer dados a respeito do planejamento das etapas de construção e ativação de uma empresa. Desta forma, o EIA/RIMA prevê a magnitude dos impactos de um projeto e suas alternativas para solucionar os possíveis problemas decorrentes da instalação do empreendimento (INEA, 2016). Em vista disso, o EIA é preparado por uma equipe multidisciplinar habilitada que se responsabiliza pelos dados técnicos apresentados no estudo (INEA, 2016). Já o RIMA, é uma síntese de linguagem clara e objetiva dos dados técnicos apresentados no EIA, essas características são essenciais para atender a proposta do relatório que visa fornecer informações diretas às comunidades afetadas pelos empreendimentos (INEA, 2016). As audiências públicas são ações realizadas pela empresa proponente do empreendimento, e tem como objetivo promover encontros entre representantes da empresa, da comunidade e do governo. As reuniões têm como perspectiva suceder um debate a cerca do EIA/RIMA a fim de tornar públicas as ações da empresa. Nesse sentido, a empresa busca perfazer um diálogo com a comunidade para

conseguir estabelecer um consenso entre as partes e assim dar prosseguimento ao projeto proposto.

Nesse contexto, a pesquisa em questão apresenta uma síntese do que foi abordado em duas audiências públicas do Porto Sudeste. As duas audiências foram realizadas em maio de 2012, sendo a de Itaguaí efetuada no dia 28, enquanto a de Muriqui ficou para o dia 29.

As reuniões realizadas em Itaguaí e Muriqui objetivavam tratar das obras de ampliação do Porto Sudeste, por isso foi realizada a apresentação do EIA/RIMA do projeto que aumentaria a capacidade do Porto para 100 Mtpa por ano, ao invés de 50 Mtpa como na proposta.

A audiência é um momento precioso para a sociedade, visto que possibilita a participação ativa da população nas reuniões, o que resguarda o exercício da cidadania. Sendo assim, a população pode questionar as proposições do projeto, colocando em voga elementos de seu interesse.

Os pescadores e moradores da Ilha da Madeira expuseram sua insatisfação frente às obras de ampliação do porto, pois compreendem que as obras continuaram afetando os moradores da Ilha, sobretudo os localizados na Vila do Engenho visto que a mesma é próxima da área de instalação da empresa. Os moradores esboçam um descontentamento por saberem que muitas famílias já fora realocadas com a finalidade de ceder espaço para a implantação do terminal portuário, e por isso questionam as autoridades do porto em relação às negociações com os moradores que permanecem na Vila do Engenho, porque segundo os moradores não havia nenhuma negociação em trânsito, contrariando assim o que foi afirmado pelo representante da MMX.

Como tentativa de solucionar essa problemática o Ministério Público Federal (MPF) foi acionado por pescadores e moradores da Ilha da Madeira. Essa parceria resulta do entendimento que o MPF tem, posto que ele reconhece a necessidade de atuar junto à população local a fim de assegurar os direitos destes, visto que o progresso das obras do Porto Sudeste tem ameaçado a reprodução social local. Então, em dezembro de 2015 o MPF entrou na justiça solicitando a suspensão da licença de Operação do Porto Sudeste até que houvesse a realocação das famílias que ocupam a Vila do Engenho (PRRJ, 2015).

Outro tema colocado em pauta pela sociedade foi a contratação de trabalhadores de outras regiões, uma vez que a empresa informa ter preferência por empregar a população local. Além disso, os pescadores e moradores mencionam a preocupação com a contaminação do solo, das águas da baía, fora a supressão realizada na área de mangue, um ambiente favorável ao desenvolvimento das espécies marinhas.

As zonas de exclusão de pesca também são colocadas em debate, mas os representantes da MMX afirmam que a área não será expandida, e mesmo que isso ocorra, a empresa se coloca à disposição para realizar medidas compensatórias, visando manter a atividade pesqueira.

Nesse ínterim, a empresa assegurou ter realizado uma ação reparadora de uma área de 10 hectares, em favor da área de supressão do manguezal. Em vista disso, observamos que a empresa reconhece que sua atuação sobre o território provoca muitos transtornos à sociedade e ao ambiente. No entanto, a mesma cria uma conjuntura que favorece sua permanência na Ilha, assumindo uma posição logística que afirma a necessidade de escoar a produção de minério de ferro de Minas Gerais para outros países.

### **2.3 A nova configuração territorial da Ilha da Madeira**

O pacato bairro da Ilha da Madeira, banhado pela Baía de Sepetiba sempre atraiu turistas de diversas áreas diante da exuberância de suas praias (LOPES, 2004). No entanto, a partir da década de 1960 o bairro passa a despertar interesse no âmbito industrial, registrando assim uma série de processos modernizantes.

O marco inicial do processo de modernização da região tem início com o estabelecimento da Companhia Ingá Mercantil, que se instalou em uma área próxima ao Saco do Engenho (LOPES, 2004; PINTO, 2005). Durante o período de operação, a indústria gerou uma série de transformações no bairro, dentre elas pode-se mencionar o desalojamento da comunidade pesqueira localizada no Engenho, bem como uma sequência de impactos socioambientais decorrentes da liberação de efluentes líquidos nas águas na Baía de Sepetiba (LOPES, 2004).

A Baía de Sepetiba é composta por águas salinas e salobras que representam um criadouro natural de peixes, crustáceos e moluscos (LOPES, 2004; PINTO, 2005). Não obstante, nas últimas décadas tem sido afetada negativamente pelo processo de industrialização do seu entorno.

A partir dos anos 2000, o bairro da Ilha da Madeira voltou a ser o destino de vultosos investimentos industriais (Figura 11), e nesse novo cenário de modernização inicia-se a obra de ampliação do Porto de Itaguaí, a construção do Estaleiro e Base Naval da Marinha, bem como a construção do Porto Sudeste (EUZEBIO E PAZ, 2014).

Dentre os novos empreendimentos instalados no bairro, o presente estudo ressalta o Porto Sudeste, pois nas reuniões com o grupo focal este empreendimento foi apontado como o principal agente promotor de transformações no território.

O Porto Sudeste é um empreendimento que surgiu sob o comando da LLX Sudeste Operações Portuárias no ano de 2008, porém em 2011 teve sua gestão transferida para MMX Mineração S.A., outra empresa do grupo EBX (RIMA, 2011).

O terminal portuário foi estabelecido em Itaguaí pela relação de proximidade estabelecida com o Porto do Açú, além disso, ela se encontra nas imediações das Baías de Sepetiba e de Angra dos Reis algo favorável ao desenvolvimento de um terminal portuário (RIMA, 2011). Ademais, ele encontra-se em uma zona de usos industrial e portuário, possibilita o acesso rodoviário e ferroviário, bem como permite o acesso ao canal do Porto de Itaguaí. Além disto, o terreno comprado pela empresa se adequava às necessidades do projeto (RIMA, 2011).

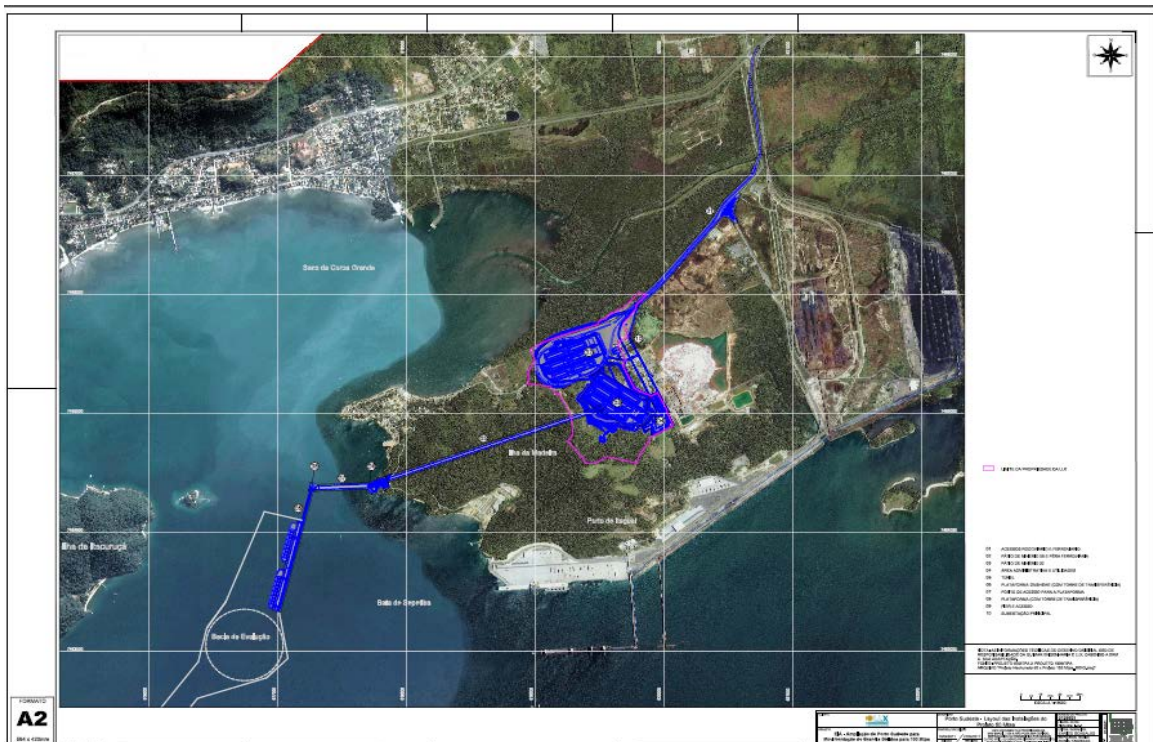
A proposta inicial de construção do terminal portuário estava fundamentada na exportação de minério de ferro do Sistema Sudeste da MMX e de outros produtores do Quadrilátero Ferrífero de Minas Gerais (BRANCO, 2009). A princípio, o terminal movimentaria 50 Mtpa, todavia em 2011 a MMX decide solicitar permissão para ampliar a capacidade de movimentação do empreendimento para 100 Mtpa de minério (RIMA, 2011). A mudança no projeto amplia em 40 hectares a área do empreendimento, nesse sentido observe as figuras 12 e 13, porquanto a partir destas é possível estabelecer uma ideia da dimensão dos projetos.

Nos Estudos de Impacto Ambiental e nos Relatórios de Impacto Ambiental são estabelecidas as etapas de construção do empreendimento, bem como os possíveis impactos deflagrados por eles. Por isso, o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) é um conjunto de relatórios técnicos destinado a instituir o processo de licenciamento de um empreendimento (INEA, 2016). Já o Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) é uma versão conclusiva do que foi estabelecido no EIA. No RIMA deve constar os impactos positivos e negativos do empreendimento de forma clara e objetiva, pois estas informações são de domínio público sendo de interesse da população afetada pelas transformações oriundas do projeto em curso (INEA, 2016).

No caso do Porto Sudeste, a consultoria ERM Brasil foi responsável pela elaboração do EIA-RIMA do projeto.



Figura 14 - Layout das instalações de 50 Mtpa



Fonte: EIA, 2011.

Figura 15 - Layout das instalações de 100 Mtpa



Fonte: EIA, 2011.

As obras do terminal portuário impulsionaram uma série de transformações na Ilha da Madeira. Dentre as mudanças no território, observa-se que o grupo focal aponta a mudança

nas vias do bairro, a implantação de peras ferroviárias, a redução da área de manguezal, dragagem, a construção de viadutos, do píer e do túnel.

Nesse contexto, o EIA-RIMA estabelece a Área Diretamente Afetada (ADA), a Área de Influência Direta (AID) e a Área de Influência Afetada (ADA). De acordo com o Estudo de Impacto Ambiental (2011, I - p 1), as áreas são compreendidas da seguinte forma:

**Área Diretamente Afetada (ADA):** inserida na AID, corresponde às áreas que serão efetivamente ocupadas pelo empreendimento, incluindo-se aquelas destinadas à instalação da infraestrutura necessária à sua implantação e operação.

**Área de Influência Direta (AID):** área de entorno imediato da ADA, que recebe os impactos significativos do empreendimento, sejam diretos (decorrentes dos aspectos ambientais gerados na ADA) e/ou impactos indiretos (decorrentes de outros impactos). É nesta área que deverão concentrar-se as ações de gestão voltadas à mitigação e/ou compensação de impactos negativos e à potencialização dos benefícios advindos do empreendimento.

**Área de Influência Indireta (AII):** área que envolve a AID e onde ocorrem os impactos pouco significativos.

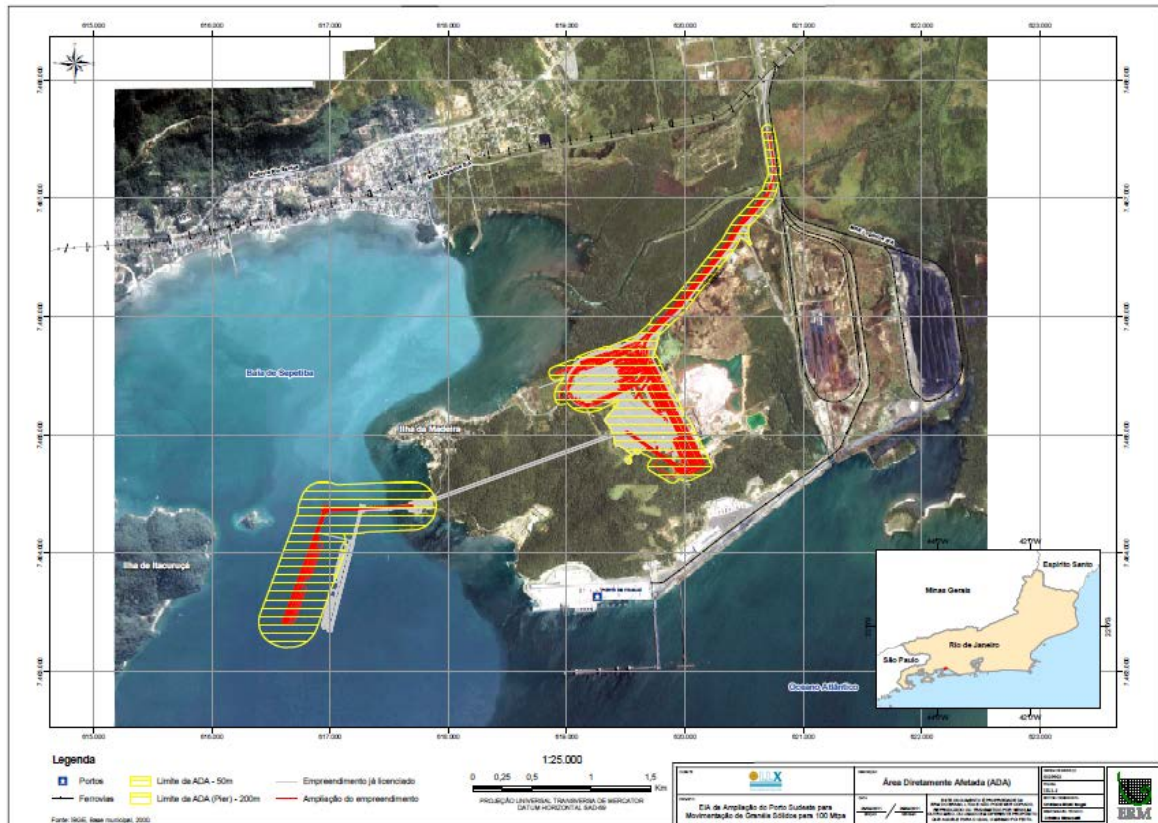
A Área Diretamente Afetada (figura 16) abarca um perímetro de 50 m ao redor da retaguarda do terminal, 200m ao redor do píer e da ponte de interligação, mais a Ponta da Mariquita. Portanto, observa-se que a Vila do Engenho, uma localidade com fim habitacional foi drasticamente afetada pelas atividades desenvolvidas no porto Sudeste. Segundo relatos do grupo focal foram desativados uma escola municipal, uma cabine da Polícia Militar, uma área de lazer da comunidade, além disso, os moradores apontam a retirada do ponto de ônibus, bem como a modificação nas vias e a extinção de ruas.

Observando a figura 16 é possível perceber: em cinza, a área do empreendimento licenciado para a movimentação de 50 Mtpa; em vermelho, a área de ampliação do projeto e na cor amarela a representação das áreas diretamente afetadas pelo estabelecimento do terminal portuário.

A forma como a modernização se impõe no território tenciona conflitos, porque o moderno está estritamente ligado à produção de um novo espaço ditado pelo imperativo do capitalismo. Nesse sentido, a modernização assume o papel de promotora de inovações, remetendo seus interesses às intencionalidades dos empreendimentos globais. No entanto, o coletivo local afetado pelas ações de ordem global são invisibilizados em prol de um progresso aparentemente vital para a sociedade (SILVA e RAINHA, 2014). Logo, percebe-se que a inovação se contrapõe às lógicas locais, e por isso modifica o espaço trazendo muitas vezes nexos incabíveis para o cotidiano da população do lugar. (SILVA e RAINHA, 2014).

Por esse ângulo, observa-se o quanto as obras de instalação e a própria operação do Porto Sudeste instaura na Ilha da Madeira dilemas que se colocam diariamente no cotidiano das pessoas.

Figura 16 - Área Diretamente Afetada

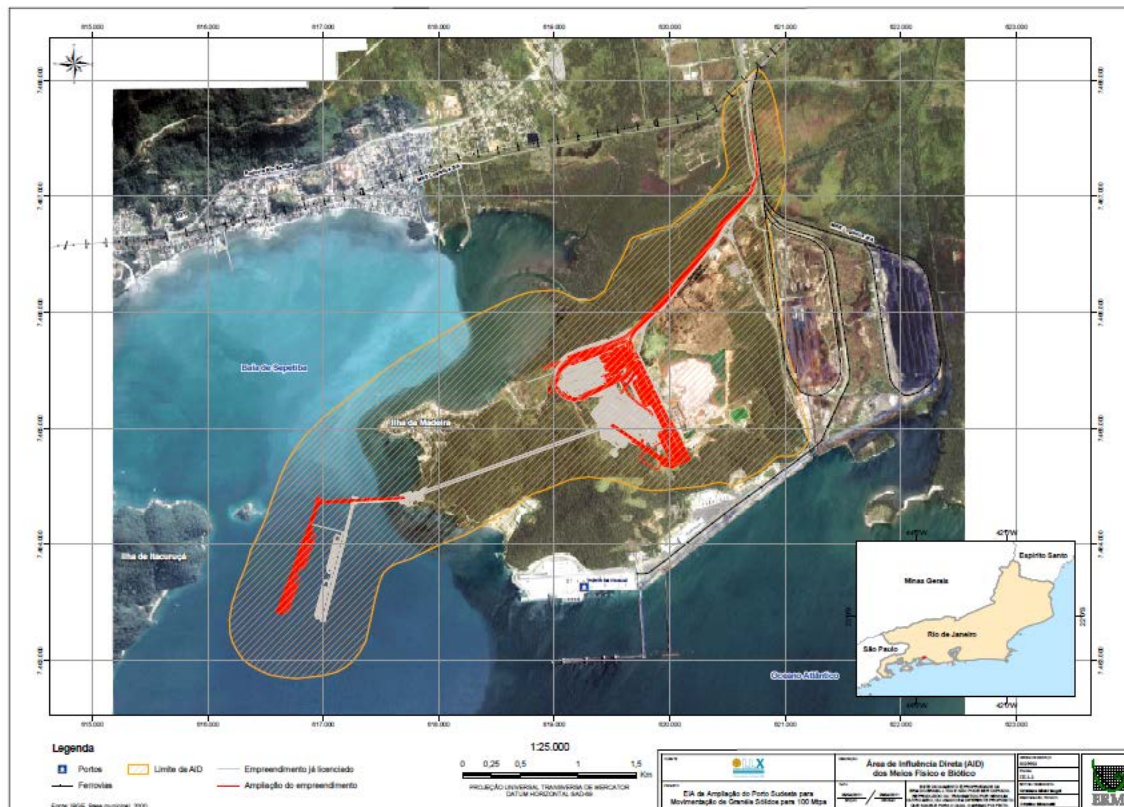


Fonte: EIA, 2011.

As áreas afetadas pelas obras e pela introdução do empreendimento instituíram uma nova configuração territorial ao bairro da Ilha da Madeira. A Área de Influência Direta do Porto Sudeste (Figura 17) representa um perímetro de 400 m de distância ao redor das instalações marítimas, bem como a área que abarca a desembocadura do rio Cação, a faixa de manguezal e 200 m de distância ao redor da ferrovia que atende o Porto Sudeste.

Na Figura 17 é possível visualizar em amarelo toda a Área considerada de Influência Direta do Porto.

Figura 17 - Área de Influência Direta do Porto Sudeste



Fonte: EIA, 2011

Os impactos engendrados pela construção e operação do Porto refletem o quanto os empreendimentos globais banalizam o cotidiano da coletividade, agredindo a identidade da população local em prol de demandas externas que extrapola o sentido da vida local. Uma das áreas mais afetadas pela implantação do Porto foi a Vila do Engenho. Ela foi formada a partir da remoção de moradores do Saco do Engenho na década de 1960, quando a Cia. Ingá se instalou no bairro (LEITE, 2004). O povoado que até o momento era uma área residencial começou a ser loteada pela LLX após a empresa ter comprado o terreno da Pedreira de Setetiba em 2007 (BRANCO, 2009). Observa-se a seguir uma sequência de imagens disponíveis no EIA 2011, que comprovam as alterações no bairro.

Figura 18 - Imóvel adquirido e parcialmente demolido



Fonte: ERM BRASIL, 2011.

Figura 19 - Imóvel adquirido, aguardando demolição



Fonte: ERM BRASIL, 2011.

Figura 20 - Vista geral da Rua Pedro Rafael Quirino



Fonte: ERM BRASIL, 2011.

Figura 21 Escola Municipal General Hildebrando Bayard



Fonte: ERM BRASIL, 2011.

Figura 22 - Posto de saúde da Ilha da Madeira



Fonte: ERM BRASIL, 2011.

Tanto a escola municipal quanto o posto de saúde foram desapropriadas pela prefeitura de Itaguaí, a fim de ceder os terrenos para a MMX, visto que a empresa havia solicitado a expansão do seu terreno para ampliar a capacidade de movimentação do terminal portuário (AZEVEDO, 2011). Tais desativações refletem de forma negativa na vida da população local, por causa do posto de saúde e da escola que eram bens públicos e serviam à sociedade. Além disto, percebe-se que a prefeitura foi cooptada pela empresa, pois cedeu terrenos de bens públicos aos interesses do capital portuário. O Posto de saúde era o único do bairro, já a escola, embora não fosse a única do bairro, era a única que atendia às crianças do primeiro segmento do ensino fundamental.

As transformações no território tecem uma postura empresarial que é norteadas por demanda externa. O Porto Sudeste surge como um ponto estratégico para o setor mineral, sobretudo para a MMX, dado que esta tem como objetivo escoar a produção das minas de Serra Azul e Bonsucesso, ambas localizadas no Sistema Sudeste da empresa.

A questão que se coloca em pauta na discussão: como a racionalidade externa interfere nos locais de ação das empresas? As instalações do Porto Sudeste modificaram drasticamente o bairro da Ilha da Madeira e causaram impactos negativos no modo de vida da população, pois os nexos da modernização e da globalização utilizam da lógica capitalista para alterar o sentido da vida dos sujeitos do lugar (EUZEBIO E PAZ, 2014). A Ilha da Madeira ficou

transtornada pelas mudanças implementadas pelo terminal portuário, ruídos de obras, explosões, poeira, trânsito de veículos pesado passando a fazer parte do cotidiano da população (Figuras, 23, 24 e 25).

Figura 23 - Obra da linha férrea que traz o minério do Sistema Sudeste para o Porto Sudeste



Fonte: Imagem do acervo de pesquisa. Em: 20/10/ 2014.



Figura 24 - Obra de construção do viaduto de acesso ao Porto



Fonte: Imagem do acervo de pesquisa. Em: 20/10/2014.

Figura 25 - Viaduto e linha ferroviária construídos para atender o Porto Sudeste



Fonte: Imagem do acervo de pesquisa. Em: 16/05/ 2015.

As imagens acima revelam o quanto a modernização se materializou na Ilha da Madeira, mais uma vez percebe-se que os padrões globais, ditados por empreendimentos

transnacionais e demandas mundiais, alteram o modo de vida, reduzindo e limitando as ações coletivas (BERNARDES, 2014).

O moderno tem criado contradições, conflitos e tensões em torno de suas aspirações que facilmente diluem e fragmentam o modo de vida coletivo. Nessa acepção, os lugares tornam-se esquizofrênicos, porquanto acolhem vetores globais e locais que permanentemente se colidem (SANTOS, 2006a).

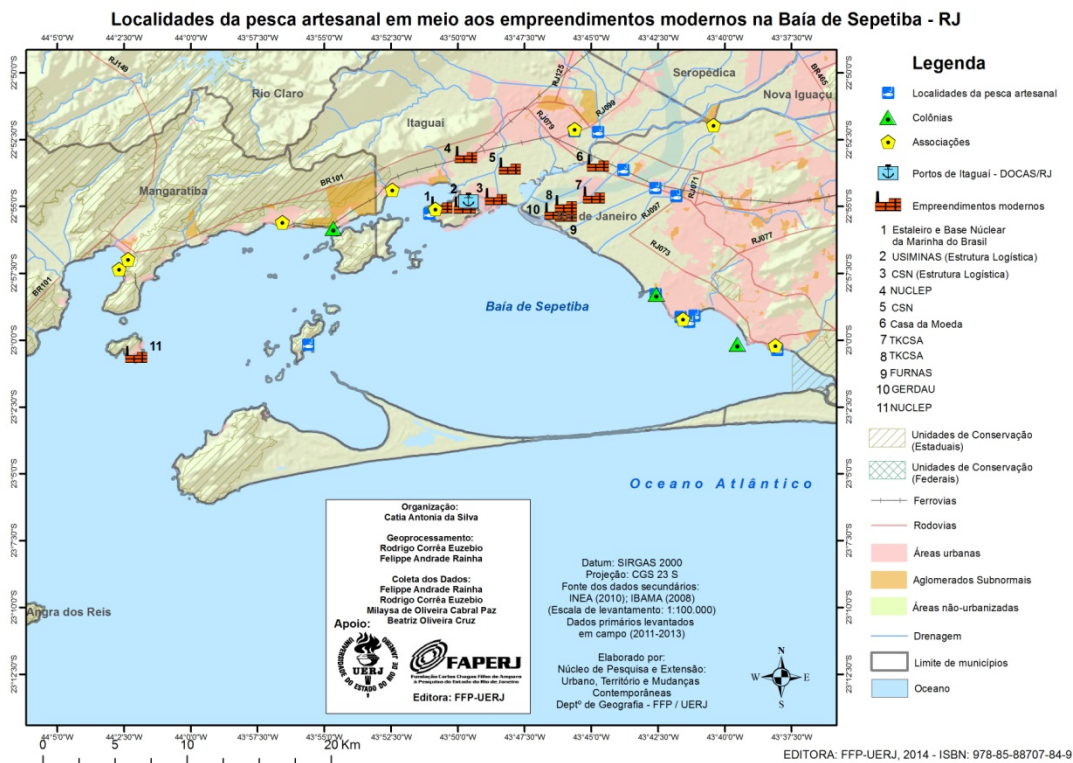
### **3 OS REFLEXOS DA LÓGICA GLOBAL NO ESPAÇO LOCAL: RUPTURAS DO COTIDIANO E DAS GEOGRAFIAS DAS EXISTÊNCIAS**

Ao longo do texto foi possível perceber que o sistema capitalista materializa-se no território por meio de diversas formas, o que garante o sucesso da globalização, no entanto os impactos nas histórias dos lugares são enormes. Trata-se do espaço vivido, das relações de trabalho, de sociabilidades e da vida coletiva. Portanto, o presente capítulo busca ressaltar os reflexos do global na esfera local, tendo em vista abordar os impactos do Porto Sudeste no cotidiano dos pescadores artesanais da Ilha da Madeira.

#### **3.1 Os pescadores artesanais do bairro Ilha da Madeira**

A proximidade existente entre a Baía de Sepetiba e a Ilha da Madeira favorece dentre outras atividades a pesca artesanal, prática desenvolvida na região há cerca de 2.500 anos (LOPES, 2013). No entanto, os últimos anos o que vem ganhado visibilidade é a ocupação de múltiplos empreendimentos no entorno da Baía (Figura 26).

Figura 26 - Mapa de identificação: áreas de pesca e empreendimentos modernos



Segundo Lopes (2013), a pesca artesanal era uma prática exercida pelas tribos Tupis-Guaranis há centenas de anos, por isso tal atividade é praticada na região, seu exercício envolve gerações e gerações, pois os conhecimentos são passados como herança de pai para filho.

Para o Ministério da Pesca e Aquicultura (2011) pescador artesanal é:

O profissional que, devidamente licenciado pelo Ministério da Pesca e Aquicultura, exerce a pesca com fins comerciais, de forma autônoma ou em regime de economia familiar, com meios de produção próprios ou mediante contrato de parcerias, desembarcada ou com embarcações de pequeno porte.

Atualmente, estima-se que a comunidade pesqueira da Baía de Sepetiba tenha cerca de 8.000 mil pescadores (ZBOROWSKI, 2008; LOPES, 2013). Para se organizarem coletivamente, os pescadores se unem às colônias Z-14 de Pedra de Guaratiba ou Z-16 de Itacuruçá, ou ainda às associações locais. No caso da Ilha da Madeira, os pescadores artesanais organizam-se em equipes da região, sendo estas: APLIM – Associação de Pescadores e Lavradores da Ilha da Madeira; APAIM - Associação dos Pescadores Artesanais da Ilha da Madeira e APESCA - Associação de Pescadores Artesanais Galpão Dos Pescadores Waldemiro Joaquim Coelho.

A prática da pesca artesanal na Ilha da Madeira caracteriza-se como uma atividade de subsistência, limitada ao comércio do excedente produtivo em escala local e regional. Além disso, a pesca é executada pelos pescadores com muito preciosismo, pois eles reconhecem a importância da natureza para o desenvolvimento da atividade (ZBOROWSKI, 2008; SILVA, 2014). Nesse contexto, a pescaria na Baía tem dois objetivos primordiais, a obtenção de alimento e a aquisição de pescado para comercialização.

Quase sempre, pescador artesanal extrai em pequena escala os “frutos do mar”, compreendido por nós como sujeito social, porque é capaz de realizar sua ação e compreender o sentido de estar no mundo, frente às possibilidades e ao conjunto de problemas experimentados no seu cotidiano. Eles veem a necessidade de proteger a natureza como condição de manutenção de homens e mulheres na atividade, e de manter seus saberes e técnicas constituídas como heranças culturais que nela muito bem estiveram e com ela muito bem souberam lidar na sua produção de história e de cultura da pesca. (SILVA, 2014).

Assim sendo, notabiliza-se que o exercício da pesca (Figura 27) contém significados para além do capital, em razão da sua prática ser capaz de colaborar com a manutenção da diversidade biológica (DIEGUES, 1996).

Figura 27 - Pescador artesanal lançando as redes durante a pescaria – Baía de Sepetiba



Fonte: NUTEMC, 2014.

Os pescadores artesanais fazem uso de diversas técnicas na pescaria, além de lançar a rede como observado na Figura 27, o pescador também pode estabelecer uma cercada ou curral (Figura 28) a fim de capturar peixes.

Figura 28- Cercada (ou curral), importante técnica pesqueira utilizada pelos pescadores artesanais – Baía de Sepetiba



Fonte: NUTEMC, 2014.

Dentre as espécies marinhas encontradas na região e comercializadas pelos pescadores artesanais, encontram-se: o robalo, a sardinha, o bagre, o camarão, a corvina, a pescadinha, a tainha, a anchova entre outros.

A pesca na Ilha da Madeira caracteriza-se pelo cooperativismo, já que os pescadores trabalham em cooperação uns como os outros. Tal atividade é permeada pelo “trabalho compartilhado, orientado pela confiança, a norma das relações tecidas pelo grau de confiabilidade construída nas reações de oralidade e da amizade e não da burocracia legal ou documental, comum ao trabalho assalariado” (SILVA, 2014).

Diante disto, percebe-se que as relações mantidas na comunidade pesqueira rompem com os padrões atuais de trabalho, seus traços são fundamentados no espaço vivido, em nexos ditados pelo cotidiano.

Entretanto, observa-se que a pesca tem sido ameaçada nos últimos anos diante da implantação de empreendimentos modernos no entorno da Baía de Sepetiba.

### **3.2 O impacto do Porto Sudeste na vida dos pescadores artesanais da Ilha da Madeira**

As obras de instalação do terminal portuário promoveram muitas alterações na dinâmica habitacional e ambiental da Ilha da Madeira, contudo também afetou a dinâmica produtiva da pesca na Baía de Sepetiba.

A Baía de Sepetiba que já foi a segunda maior produtora de pescado do Brasil, atualmente apresenta significativa diminuição nas toneladas de pescado, o que influencia

diretamente a vida dos pescadores (THUSWOHIL, 2009). Relatos de pescadores afirmam que a pesca artesanal está em decadência, pois além do estabelecimento de empreendimentos modernos no entorno da Baía de Sepetiba, a manutenção de um barco é muito elevada. Diante desta realidade, muitos pescadores têm optado por trabalhar como puxadores de rede para empresas de pesca industrial, além disso, o processo de dragagem e a construção do Porto Sudeste criam zonas de exclusão de pesca<sup>8</sup>, diminuindo consideravelmente a área disponível para o exercício da atividade (VIÉGAS, 2007; THUSWOHIL, 2009).

Nas reuniões do grupo local, os pescadores apontaram que temem a extinção da pesca artesanal na região. Segundo os pescadores, a pesca artesanal tem sido sufocada pela atuação das indústrias, sobretudo, pela construção e operação do Porto Sudeste.

Para os pescadores, o Porto Sudeste limita seu modo de vida, porque sua instalação no bairro tem provocado vários impactos negativos ao lugar, como: transformações na paisagem, na dinâmica ambiental e social que são observadas pelos pescadores continuamente.

De acordo com Euzebio e Paz (2014), os impactos gerados pelo Porto Sudeste podem ser percebidos por afetar o ecossistema local, por interferir na identidade da população, bem como por atingir a prática produtiva do espaço.

Primeiramente, observa-se que a instalação do Porto Sudeste promoveu a degradação do manguezal (Figura 28).

---

<sup>8</sup> Segundo Zborowski (2008), as áreas de exclusão de pesca podem ser temporárias, caracterizadas por ser uma medida de segurança em função das atividades de dragagem, e permanente diante da construção da ponte de acesso ao porto.

Figura 29 - Redução da área de manguezal para construção da linha férrea que atende o Porto Sudeste



Fonte: Imagem do acervo de pesquisa. Em: 20/10/2014.

O manguezal é um ecossistema litorâneo, que ocupa a faixa de transição entre o ambiente terrestre e marinho, dentre particularidades destaca-se “uma série de fisionomias vegetais resistentes ao fluxo das marés” (MMA, 2015).

Os manguezais são pontos estratégicos para a reprodução da vida marinha, pois eles acolhem representantes de toda a cadeia alimentar (MMA, 2015). Portanto, o manguezal é uma área que possui muita riqueza biológica, onde encontram-se múltiplas espécies de peixes, crustáceos e moluscos. A manutenção do manguezal é essencial para a reprodução das espécies marinhas, principalmente para comunidades ribeirinhas e pesqueiras.

O Ministério do Meio Ambiente (MMA) adverte que a conservação dos manguezais tem grande “importância social por serem considerados berçários para os recursos pesqueiros, sustentando direta ou indiretamente mais de 1 milhão de pessoas” (MMA, 2015).

As populações que vivem próximas ao mangue e dele extraem recursos naturais, conferem ao mesmo uma representatividade singular, pois compreendem que sua importância permeia a esfera cultural e econômica. Nesse sentido, os pescadores da Ilha da Madeira reconhecem que a degradação do manguezal altera o ecossistema local, prejudicando toda a reprodução das espécies aquáticas, a cadeia alimentar e a economia da região.



De acordo com a lei nº 12.651/12, que rege o Código Florestal brasileiro, o manguezal é considerado uma área de Preservação Permanente, devido sua fragilidade e importância. O mangue pode receber obras de baixo impacto desde que sejam licenciadas pelos órgãos competentes. No entanto, mesmo as obras do Porto Sudeste sendo consideradas de médio impacto foram liberadas, uma vez que a Prefeitura de Itaguaí decretou que o empreendimento é de Utilidade Pública (LOPES, 2013).

No caso específico da Ilha da Madeira, nota-se que a degradação do manguezal (Figura 29) se deu pela construção da pântano ferroviária, que liga o Sistema Sudeste da MMX ao porto. Nesse contexto, a linha ferroviária da MRS logística, adentrou a área coberta pela vegetação de manguezal conforme pode ser observado pela figura 30.

Figura 30 - Antiga área de manguezal da Ilha da Madeira



Fonte: LOPES, 2013.

Figura 31 - Obra de construção da pera ferroviária, na antiga área ocupada pelo manguezal.



Fonte: Imagem do acervo de pesquisa. Em: 20/10/2014.

Outro impacto negativo percebido pelo grupo focal foram as dragagens realizadas para aumentar a profundidade do canal e favorecer o tráfego de navios. Dragagem é “o serviço de desassoreamento, alargamento, desobstrução, remoção, derrocamento ou escavação de material do fundo de rios, lagoas, mares, baías e canais de acesso a portos” (MESQUITA, 2015).

O RIMA (2008) do Porto Sudeste aponta como consequência da dragagem a geração de resíduos, a remoção de sedimentos, a suspensão de sedimentos, alteração no tráfego de embarcações como também no comportamento de mamíferos marinhos e aumento da capacidade portuária. Tais efeitos alteraram a dinâmica dos pescadores, visto que houve a remobilização de metais pesados encontrados no fundo da Baía e, conseqüentemente, promoveu a perda da qualidade d'água e a mortandade de peixes. Além do que, as explosões realizadas durante as obras do porto provocaram a morte de algumas espécies marinhas, como o boto cinza, pois o estrondo emitido pelas dinamites provocou a explosão dos tímpanos dos botos.

A transformação territorial motivada pela instalação do Porto Sudeste atingiu muito mais que a área de manguezal. Além de ter comprometido uma área de estuário, o Porto Sudeste criou Zonas de Exclusão de Pesca, limitando a atuação do pescador nas águas da Baía de Sepetiba.

Na Ilha da Madeira, as Zonas de Exclusão de Pesca reduziram o espaço utilizado pelo pescador, dado que o avanço do terminal portuário privatiza o espaço aquático e restringe as áreas destinadas à pesca (LOPES, 2013; VIÉGAS, 2007). Diante deste contexto, observa-se que o setor portuário tem ampliado sua atuação na Baía de Sepetiba e por este motivo limita a ação de outras atividades desenvolvidas na região.

Zborowski (2008) explica que as zonas de exclusão podem ser classificadas como temporárias durante um período de dragagem, por exemplo, ou ainda como permanentes quando originada pela construção de uma barreira física duradoura.

No caso da Ilha da Madeira, tem-se uma zona de exclusão perene, diante da “construção da ponte de acesso e das áreas de fundeio de navios” (EUZEBIO e PAZ, 2014). Áreas de fundeio são destinadas à circulação e à ancoragem de navios, torna-se eminente o risco de remobilização dos metais pesados depositados no fundo da Baía, bem como a ocorrência de acidentes envolvendo os pescadores artesanais (EUZEBIO e PAZ, 2014).

Quanto à ameaça identitária, reconhece-se que as desapropriações e as obras de acesso ao porto foram capazes de “expulsar” boa parte dos moradores da Ilha, e muitos desses moradores partilhavam da prática da pesca e por isso compunham a resistência contra o empreendimento (EUZEBIO e PAZ, 2014; LOPES, 2013).

No intuito de apresentarem-se como resistência ao processo modernizador em curso, os pescadores mobilizaram-se para impedir a construção do Porto Sudeste, que infelizmente já está concluído. Nessa conjuntura, foram elaboradas ações contra as empresas pedindo a imediata suspensão das licenças de instalação (THUSWOHIL, 2009). Algumas obras ficaram embargadas durante um período, mas logo foram retomadas, dando continuidade às obras que foram concluídas em 2015, permitindo assim que o porto esteja em operação. Outra forma de resistir às imposições do grande capital são os protestos realizados por famílias de pescadores, onde o objetivo era paralisar as obras.

A empresa tentou minimizar os danos causados aos pescadores elaborando projetos de apoio à pesca, entretanto os pescadores não compreendem essa ação como uma atitude de colaboração, mas sim como uma medida de compensação, sendo que não garante a permanência da pesca artesanal (LOPES, 2014; THUSWOHIL, 2009). Como alternativa de sobrevivência, alguns pescadores vêm atuando no setor turístico, pois assim conseguem exercer uma atividade remunerada que proporcione sustento para suas famílias.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os projetos desenvolvidos no Brasil e no mundo tendem a assegurar o pleno desenvolvimento do sistema capitalista, consolidando assim a globalização. Globalização esta que apregoa o fim da desigualdade social e a diminuição dos impactos ambientais. Todavia, o que se observa é o acirramento da disputa entre povos, diminuindo assim as possibilidades de um mundo igualitário. Nesse sentido, a percepção dos conflitos fica cada vez mais notória, porque a globalização traz a existência valores que rejeitam as culturas tradicionais e excluem os povos antigos.

Dessa forma, a pesquisa em questão traz uma reflexão muito pertinente ao campo geográfico, uma vez que as relações de poder contidas no território aguçam os geógrafos. Além disso, os conflitos territoriais são fenômenos que fazem parte do processo de construção da sociedade. Nessa perspectiva, observa-se que existem diversos autores que debatem o tema no âmbito da geografia e das ciências sociais, em razão de compreender que os conflitos merecem ser analisados sob uma ótica crítica pontuada pela neutralidade. Portanto, cabe ao pesquisador um esforço de analisar cuidadosamente os discursos, as ações e as práticas, pois tais atributos desenham o perfil dos atores sociais que atuam no território.

A partir da realização da pesquisa foi possível compreender que o conflito territorial é uma relação permeada pela coexistência de processos contraditórios, dado que grupos distintos que atuam sobre um mesmo território lutam em prol de assegurar o uso, ocupação e apropriação do espaço de acordo com seus interesses. Por conseguinte, o embate aflora pelo fato de um grupo ameaçar a reprodução social da outra equipe. Diante da sensibilidade da questão, observa-se que os conflitos territoriais podem eclodir na esfera local, regional, nacional e mundial, pois a forma pela qual as sociedades se apropriam do território é inerente a sua história e cultura.

Analisando o caso específico da Ilha da Madeira, o conflito entre pescadores artesanais e o Porto Sudeste se deu a partir da divergência de interesses, uso e apropriação do território comum aos dois.

A Ilha da Madeira é um bairro reconhecido pela tradição da pesca, além de ser ponto de saída para Ilhas e casa de veraneio, por isso suas relações são atravessadas por laços afetivos de parceria e pertencimento, características ímpares do cotidiano do lugar. Já a relação do Porto Sudeste com o bairro expõe o contrário daquilo que é vislumbrado no contexto da comunidade local. O Porto mantém uma relação que privilegia os objetivos

produtivos, sendo assim, percebe-se a ausência de vínculos afetuosos retratando o distanciamento das relações, o que explica a primazia da conexão global em detrimento do lugar.

A forma como os pescadores se organizam no território implica na apropriação do Porto Sudeste, mas esse processo é dicotômico, visto que qualquer ação por parte de um dos grupos vai incidir sobre a maneira de atuação do outro. Nessa perspectiva, observa-se que a Ilha da Madeira tornou-se um território em litígio que abriga pessoas que se distinguem claramente, evidenciando assim uma configuração de tensão.

O Porto Sudeste ganha destaque no setor logístico nacional por ser um elo entre as mineradoras de Minas Gerais e as empresas globais que necessitam de minério de ferro. Desta maneira, a lógica do empreendimento transcende os padrões locais, estabelecendo assim uma nova configuração territorial no bairro.

Ao observar as ações do Porto Sudeste sobre o território, percebeu-se que as obras de instalação do terminal engendraram muitas transformações no bairro, sobretudo do ponto de vista estrutural, visto que a infraestrutura da região não atendia aos pré-requisitos do Porto. Além de tudo, a instalação do terminal portuário reduziu as áreas destinadas à pesca, bem como à área de mangue, o que afetou negativamente a prática pesqueira. Como resultado dessas transformações, os pescadores artesanais se opõem à atividade portuária.

Sabe-se que o empreendimento portuário realizou ações compensatórias tendo em vista amenizar os impactos socioambientais provocados pela instalação e operação do terminal portuário, entretanto o que se questiona é a importância de tal empreendimento no cenário nacional. Como medida compensatória, o empreendimento realizou a construção de uma escola e de um posto de saúde, já que a prefeitura de Itaguaí cedeu à MMX os terrenos onde se localizavam a Escola Municipal General Hildebrando Bayard e o Posto de Saúde da Ilha da Madeira. Além disso, a empresa reformou a sede da AMPLIM e da APESCA, duas associações de pescadores da Ilha da Madeira. Contudo, os pescadores se veem reprimidos, pois sua prática econômica está perdendo para empreendimentos que atuam em escala global.

Diante dessa conjuntura, os pescadores artesanais e os moradores da Ilha se organizam enquanto coletivo em busca de assegurarem seus direitos. Desta forma, o grupo reivindica junto ao Ministério Público Federal o direito a um ambiente saudável, livre de explosões e poluição, onde se mantém o direito de ir e vir tanto nas águas da Baía de Sepetiba quanto nas estradas que cortam o bairro, e o direito às condições ideais para o exercício da pesca artesanal.

Ressalta-se que a pesca artesanal não faz uso de técnicas modernas e de embarcações de grande porte, sendo assim o pescador não tem condições de pescar muito distante da costa devido ao risco que se impõe sobre a vida deste.

Além dos problemas já pontuados, outra inquietação dos pescadores é a poluição hídrica que provoca a mortandade de peixes e por consequência diminui a oferta de pescado. Diante disso, verifica-se que os atores hegemônicos impõem suas necessidades sobre os lugares que muitas vezes se inserem na dinâmica da globalização por ser um ponto estratégico para o desenvolvimento de empreendimentos que atuam em escala global. No entanto, o que se questiona são impactos negativos dessa lógica global sobre as comunidades locais, porque na maioria das vezes as comunidades são desestabilizadas pelas práticas globais. Práticas estas que invisibilizam a sociedade local, como os pescadores e moradores da Ilha da Madeira a fim de atender demandas externas. Percebe-se nesse contexto, a supremacia do dinheiro que dita as ordens e ignora a identidade de populações tradicionais que pertencem ao território.

Diante dessa lógica, considera-se a importância de estudar caso invisibilizados pelo poder público e pelos grandes agentes hegemônicos, afinal a geografia se propõe a investigar a reprodução social e as relações de poder mantidas no território, entendendo que o espaço é rico em fenômenos que instigam análises particulares e peculiares.

Conclui-se, portanto, que o conflito territorial na Ilha da Madeira é resultado da materialização das ações globais sobre o território, por isso atenta-se a concessão de direitos ao empreendimento portuário mesmo sabendo que sua dinâmica industrial afeta negativamente a comunidade local. Isto posto, observa-se a perversidade da globalização, que domina diversos lugares a fim de manter o sucesso do capitalismo que dia após dia acirra os conflitos a fim de se manter fortalecido.

## REFERÊNCIAS

ACSELRAD, Henri. As práticas espaciais e o campo dos conflitos ambientais. In: ACSELRAD, H. (Org). *Conflitos Ambientais no Brasil*. Rio de Janeiro: Relume Dumará: Fundação Heinrich Böll, 2004. p. 13-35.

\_\_\_\_\_.; Ambientalização das lutas sociais - o caso do movimento por justiça ambiental . *Estudos Avançados*, [S.l.], v. 24, n. 68, p. 103-119, jan. 2010. ISSN 1806-9592. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/eav/article/view/10469>>. Acesso em: 4 Jul. 2011.

\_\_\_\_\_.; Mello C.C.A.; Bezerra G.N. *Movimentos por justiça versus senso comum ambiental: a degradação ambiental não é "democrática"*. In: Acselrad H, Mello CCA, Bezerra GN, organizadores. *O Que é Justiça Ambiental?* Rio de Janeiro: Garamond; 2009. p. 11-46.

ARAÚJO, F.G.B de; HAESBAERT, R. (Orgs). *Identidades e territórios: questões e olhares contemporâneos*. Rio de Janeiro: Acess, 2007, 136 p.

ARRIGHI, Giovanni. Globalização e desenvolvimento desigual. *Revista de Estudos e Pesquisas sobre as Américas*, Vol. 1, Nº 1, Ago-Dez (2007) 2007.

Ascom- Assessoria de Comunicação. *Programa de investimento em logística:Portos*. Brasília. 2015. Disponível em: <<http://www.planejamento.gov.br/assuntos/programa-de-investimento-em-logistica-pil/portos>>. Acesso em: 19 jun. 2015.

BERNARDES, J.B. Modernização e território no Vale do Araguaia. In: SILVA, C. A. (org.). *O pensamento vivo e humanismo concreto em Ana Clara Torres Ribeiro*. 1ª ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014.

BOURDIEU, Pierre. *Razões práticas: sobre a teoria da ação*. Tradução de Mariza Corrêa. 9. ed. Campinas, SP: Papirus, 1996.

BREDARIOL, Celso Simões. O Aprendizado da negociação em conflitos ambientais. In: A Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Ambiente e Sociedade (ANPPAS), *II Encontro*, 2004, Indaiatuba-SP. *Anais*. São Paulo: ANPPAS, 2004, p. 1-19. Disponível em: <[http://www.anppas.org.br/encontro\\_anual/encontro2/GT/GT17/gt17\\_celso\\_bredariol.pdf](http://www.anppas.org.br/encontro_anual/encontro2/GT/GT17/gt17_celso_bredariol.pdf)>. Acesso em: 29 mar. 2010.

BRITO, D.M.C. et. al. Conflitos socioambientais no século XXI. *PRACS: Revista de Humanidades do Curso de Ciências Sociais da UNIFAP*, Macapá, n. 4, p. 51-58, dez. 2011. Disponível em: < <https://periodicos.unifap.br/index.php/pracs/article/viewArticle/371>>. Acesso em: 29 mar. 2015.

CANCLINI, N. G. *La globalización imaginada*. Buenos Aires: Paidós, 1999.

CASTRO, Iná Elias de. O problema da escala. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. *Geografia: Conceitos e Temas*. 14ª Ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011. p. 117-140.

DCRJ - Docas do Rio– Autoridade Portuária. Companhia Docas do Rio de Janeiro CDRJ © 2011. Porto de Itaguaí. Disponível em: < <http://www.portosrio.gov.br/itaguaí/>>. Acesso em: 29 de maio de 2015.

\_\_\_\_\_. PORTO DE ITAGUAÍ. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/Portos/2012/Itaguaí.pdf>>. Acesso em: 29 de maio de 2015.

DIEGUES, Antonio Carlos. *O mito moderno da natureza intocada*. São Paulo: HUCITEC, 1996.169 p.

EUZÉBIO, R. C.; PAZ; M. O. C. Modernização na Ilha da Madeira: efeitos da ação estratégica na vida dos pescadores artesanais. In: SILVA. C. A. (org.). *Pesca artesanal e produção do espaço: desafios para a reflexão geográfica*. Rio de Janeiro: Consequência. 2014. p. 153-171.

FOUCAULT, M. *A Ordem do Discurso*. São Paulo: Loyola, 1996.

GONÇALVES, Reinaldo. *Globalização econômica*. Rio de Janeiro, 2002.

HAESBAERT, Rogério. O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multi-territorialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HARVEY, D. 2008. *A condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*, 6ª ed. Trad. Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. São Paulo: Loyola.

INEA. INSTITUTO ESTADUAL DO AMBIENTE. Superintendência Regional *Baía de Sepetiba*. Disponível em: <<http://www.inea.rj.gov.br/Portal/MegaDropDown/Regionais/BaiadeSepetiba/index.htm&lang=>>. Acesso em: 29 de maio de 2015.

LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. Tradução de Rubens Eduardo Frias. 5ª ed. São Paulo: Centauro, 2011.

LITTLE, P. Os conflitos socioambientais: um campo de estudo e ação política. In Bursztin, M. (org.) *A difícil sustentabilidade-política energética e conflitos ambientais*. Rio de Janeiro: Editora Garamond, 2001. Disponível em: <[http://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=z4HCHSB0tpEC&oi=fnd&pg=PA107&dq=Paul+LITTLE++conflito&ots=h2AD74qKPt&sig=io90RJHF\\_PFDBRg1RbiG5C364-k#v=onepage&q&f=false](http://books.google.com.br/books?hl=pt-BR&lr=&id=z4HCHSB0tpEC&oi=fnd&pg=PA107&dq=Paul+LITTLE++conflito&ots=h2AD74qKPt&sig=io90RJHF_PFDBRg1RbiG5C364-k#v=onepage&q&f=false)> Acesso em: 15 Out. 2013.

LOPES, V.F.M. *Era uma vez uma ilha de pescadores artesanais: impactos socioambientais dos grandes complexos industriais, conflitos e resistências (Ilha da Madeira/Itaguaí/RJ)*. 2013, 199 f. Tese (doutorado), Rio de Janeiro, UERJ, 2013.

LOPES, José Sergio Leite (coord.). *A ambientalização dos conflitos sociais: Participação e controle público da poluição industrial*. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2004.



MEDEIROS, Rosa Maria Vieira. Território, Espaço e Identidade. In: SPOSITO, e. s.; SAQUET, M. S. *TERRITÓRIOS E TERRITORIALIDADES: TEORIAS, PROCESSOS E CONFLITOS*, São Paulo: Expedição Popular, 2009.

MONIÉ, Frédéric. Globalização, modernização do sistema portuário e relações cidade/porto no Brasil. In: SILVEIRA, Márcio Rogério (org.): *Geografia dos transportes, circulação e logística no Brasil*, 2011. São Paulo: Outras Expressões, Col. “geografia em movimento”, 2011, p. 299-330.

MONIÉ, Frédéric; VIDAL, Soraia M.S.C. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. *Revista de Administração Pública*, Rio de Janeiro, vol.40, nº6, p. 975-995, ago. 2006.

NUCLEP- Nuclébras Equipamentos Pesados S.A. *A empresa*. Disponível em: <<http://www.nuclep.gov.br/>>. Acesso em: 29 mar. 2015.

O ESTADO DE SÃO PAULO (2004), *3 milhões de toneladas de perigo*, Disponível em: <[http://eventos.gvces.com.br/index.php?r=noticias/view&id=10712&0%5Bidioma\\_id%5D=&0%5Bidnoticia%5D=&0%5Bidusuario%5D=&0%5Btitulo%5D=&0%5Btexto%5D=&0%5Bdatacad%5D=&0%5Bdatapub%5D=&0%5Bpublicado%5D=1&0%5Bfonte%5D=&0%5Bautor%5D=&0%5Bidfonte%5D=&0%5Bidtipo%5D=&0%5Bidioma%5D=&0%5Burl\\_referencia%5D=&0%5Bdestaque%5D=](http://eventos.gvces.com.br/index.php?r=noticias/view&id=10712&0%5Bidioma_id%5D=&0%5Bidnoticia%5D=&0%5Bidusuario%5D=&0%5Btitulo%5D=&0%5Btexto%5D=&0%5Bdatacad%5D=&0%5Bdatapub%5D=&0%5Bpublicado%5D=1&0%5Bfonte%5D=&0%5Bautor%5D=&0%5Bidfonte%5D=&0%5Bidtipo%5D=&0%5Bidioma%5D=&0%5Burl_referencia%5D=&0%5Bdestaque%5D=)>. Acesso em: 31 out. 2010.

OLIVEIRA, F.J.G. *O crescimento econômico do Rio de Janeiro (2006-2016) posto a perder*: a ausência de políticas territoriais e de ordenamento do território comprometendo a possibilidade de desenvolvimento. In: WERNER, C. M. L.; OLIVEIRA, F.J.G.; RIBEIRO, P.T.; (Orgs.). *Políticas Públicas: interações e urbanidades*. Rio de Janeiro, Letra Capital. 2013. p. 233-253.

PEDREGAL NOGUÉS, Antonio M. (2008) “Poder político local y urbanismo. La mediación del espacio turístico en la reducción de significados”. *Gazeta de Antropología*. Nº 24/2. Artículo 26. Disponível em: <<http://www.gazeta-antropologia.es/?p=2107>> Acesso em: 31 maio 2015.

PINTO, Luciana Madeira de Oliveira. *IMPLICAÇÕES DA CONTAMINAÇÃO POR METAIS PESADOS NO MEIO AMBIENTE DA BAÍA DE SEPETIBA E ENTORNO: O CASO DA CIA MERCANTIL INGÁ*. 2005. 132 f. Dissertação (Mestrado em Sistemas de Gestão)- Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2005. Disponível em: <[http://www.btd.ndc.uff.br/tde\\_arquivos/14/TDE-2006-10-09T111841Z-469/Publico/Dissertacao%20LucianaMadeira.pdf](http://www.btd.ndc.uff.br/tde_arquivos/14/TDE-2006-10-09T111841Z-469/Publico/Dissertacao%20LucianaMadeira.pdf)>. Acesso em: 28 Jan. 2013.

PORTO-GONÇALVES, Carlos Walter. *A Globalização da Natureza e a natureza da globalização*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.

RANCINE, J.B., RAFFESTIN, C., RUFFY, V. Escala e ação, contribuição para uma interpretação do mecanismo de escala na prática da Geografia. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro, 45 (1): 123-135, jan./mar. 1983.

RIBEIRO, Ana Clara Torres. Território usado e humanismo concreto: o mercado socialmente necessário. In: *Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina*, 2005. São Paulo. p. 12458- 1240. Disponível em: <<http://www.observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal10/Geografiasocioeconomica/Ordenamientoterritorial/41.pdf>>. Acesso em: 29 mar. 2015.

SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. 4ª ed. São Paulo: Edusp, 2009.

\_\_\_\_\_. *O retorno do território*. In: SANTOS, M et al. (Orgs.): *Território: Globalização e fragmentação*. São Paulo: Hucitec/Anpur, 1998. p. 15 – 20.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. 9ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2006a.

\_\_\_\_\_. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. 13ª ed. Rio de Janeiro: Record, 2006b.

SANTOS, M. O dinheiro e o território. In: SANTOS, M; BECKER, Berta K. *Território, territórios: ensaios sobre o ordenamento territorial*. Rio de Janeiro: Lamparina, 2007.

SANTOS, M. et al. 2000. O papel ativo da Geografia : um manifesto. Florianópolis : *XII Encontro Nacional de Geógrafos*.

SILVA, C. A. Da crise ao neodesenvolvimentismo brasileiro: Contribuições para o debate contemporâneo. *Terra Livre*. , v.2, p.95 - , 2012.

SILVA, Cátia Antonia da. Território usado, conflitos e experiências do trabalho: temas e problemas dos pescadores artesanais na Baía de Guanabara (RJ). In: SILVA, Cátia Antonia da; OLIVEIRA, Anita Loureiro de; RIBEIRO, Ana Clara Torres (organizadoras). *Metrópoles: entre o global e as experiências cotidianas*. Rio de Janeiro: EDUERJ, 2012. p. 261-279.

SILVA, Cátia Antonia da; RAINHA. F.A. A produção social do espaço e do tempo da modernização: desafios analíticos para a compreensão do município de Campo dos Goytacazes. In: BERNARDES, J.B.; SILVA, C. A. (org.). *Modernização e território: entre o passado e o presente do Norte Fluminense*. 1ª ed. Rio de Janeiro: Lamparina 2014. p. 43-55.

SOJA, E. *Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica*. Tradução Vera Ribeiro. Rio de Janeiro: Zahar. 1993.

SOUZA, Marcelo Lopes de. Escala geográfica, “construção social da escala” e “política de escalas”. In: SOUZA Marcelo Lopes de. *Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial*. 1 ed. – Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013. p. 179-216.

SMITH, Neil. *Desenvolvimento Desigual*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988.

THUSWOHL, Mauricio. Morte anunciada de uma triste baía. *Revista do Brasil*, Ed.34, 05 abr. 009. Disponível em:< <http://www.redebrasilatual.com.br/revistas/34/morte-anunciada-de-uma-triste-baia>>. Acesso em: 12 dez. 2011.

VIÉGAS, Rodrigo Nuñez. Desigualdade ambiental e “zonas de sacrifício”, 2006. Disponível em: <<http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/ea000392.pdf>>. Acesso em 30 mar. 2011.

ZBOROWSKI, Marina Barbosa; LOUREIRO, Carlos Frederico Bernardo. Conflitos Ambientais na Baía de Sepetiba: o caso dos pescadores artesanais frente ao processo de implantação do complexo siderúrgico da Companhia Siderúrgica do Atlântico-ThyssenKrupp CSA. In: *IV Encontro Nacional da Anppas*. 2008. Brasília. Disponível em: <<http://www.anppas.org.br/encontro4/cd/ARQUIVOS/GT6-69-637-20080510235918.pdf>> Acesso em: 28 Jan. 2013.