

**INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO CIÊNCIA E TECNOLOGIA
FLUMINENSE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ENGENHARIA AMBIENTAL
MESTRADO EM ENGENHARIA AMBIENTAL
MODALIDADE PROFISSIONAL**

**TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS E AMBIENTAIS EM
CAMPOS DOS GOYTACAZES E SÃO JOÃO DA BARRA EM
FUNÇÃO DO COMPLEXO LOGÍSTICO E INDUSTRIAL DO
PORTO DO AÇU**

LUIS GUSTAVO DE SOUZA XAVIER

CAMPOS DOS GOYTACAZES/RJ

2013

LUIS GUSTAVO DE SOUZA XAVIER

**TRANSFORMAÇÕES TERRITORIAIS E AMBIENTAIS EM CAMPOS DOS
GOYTACAZES E SÃO JOÃO DA BARRA EM FUNÇÃO DO COMPLEXO
LOGÍSTICO E INDUSTRIAL DO PORTO DO AÇU**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Engenharia Ambiental do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia Fluminense, como requisito para obtenção do título em Mestre em Engenharia Ambiental, na área de concentração Sustentabilidade Regional, linha de pesquisa Desenvolvimento e Sustentabilidade.

Orientador: Professor D. Sc. Luiz de Pinedo Quinto Júnior. (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo – Universidade de São Paulo/USP)

CAMPOS DOS GOYTACAZES/RJ

2013

Dados de Catalogação na Publicação (CIP)

X3t Xavier, Luis Gustavo de Souza.
Transformações territoriais e ambientais em Campos dos Goytacazes e São João da Barra em função do complexo logístico e industrial do Porto do Açú/ Luis Gustavo de Souza Xavier. – Macaé, RJ, 2013.
99 f.: il.

Orientador: Luiz de Pinedo Quinto Júnior.

Dissertação (mestrado). – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia Fluminense, Programa de Pós-graduação em Engenharia Ambiental, Macaé, RJ, 2013.
Inclui bibliografia.

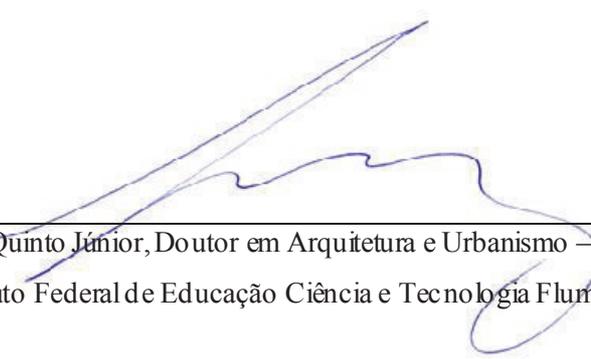
1. Portos - Aspectos ambientais - Norte Fluminense (RJ: Mesorregião). 2. Açú, Porto do (São João da Barra, RJ). 3. Impacto ambiental - Avaliação. 4. Planejamento urbano. I. Quinto Junior, Luiz de Pinedo, orient. II. Título.

CDD 363.72098153 20.ed.

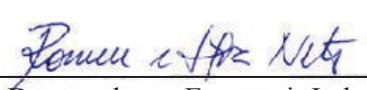
Dissertação intitulada Transformações territoriais e ambientais em Campos dos Goytacazes e São João da Barra em função do Complexo Logístico e Industrial do Porto do Açú, elaborada por Luis Gustavo de Souza Xavier e apresentada publicamente perante a Banca Examinadora, como requisito para obtenção do título de Mestre em Engenharia Ambiental pelo Programa de Pós-graduação em Engenharia Ambiental, na área de concentração Sustentabilidade Regional, linha de pesquisa Desenvolvimento e Sustentabilidade do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia Fluminense, Campos dos Goytacazes – RJ.

Aprovada em 19 de Agosto de 2013.

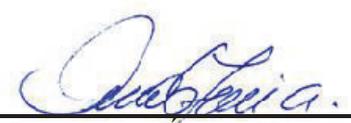
Banca Examinadora:



Luiz de Pinedo Quinto Júnior, Doutor em Arquitetura e Urbanismo – Universidade de São Paulo
– USP / Instituto Federal de Educação Ciência e Tecnologia Fluminense -IFF - Orientador.



Romeu e Silva Neto, Pós-Doutorado em Economia Industrial pelo Instituto de Economia da
Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ / Instituto Federal de Educação Ciência e
Tecnologia Fluminense - IFF.



Teresa de Jesus Peixoto Faria, Doutora em Études Urbaines - Ecole des Hautes Etudes en
Sciences Sociales - EHESS, França / Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy
Ribeiro – UENF.

Dedico este trabalho à minha esposa Janine Fonseca Matos Xavier, por ter me apoiado e incentivado com todo o seu amor e carinho neste longo projeto.

AGRADECIMENTOS

Agradeço,

Ao meu orientador Luiz de Pinedo, por ter me aceitado como orientando, me apoiado e confiado em mim para desenvolvimento deste mestrado.

À Empresa Municipal de Habitação Saneamento e Urbanização de Campos dos Goytacazes – EMHAB, na figura do seu então Presidente Ulysses Cardoso Rangel, por ter me autorizado e incentivado a fazer este mestrado.

Ao Corpo Docente do Programa de Pós-Graduação em Engenharia Ambiental do IFF pelo incentivo e apoio para o projeto, principalmente aos professores: Romeu e Silva Neto, José Augusto Ferreira da Silva, Vicente de Paulo Santos de Oliveira e Hélio Gomes Filho, que me ajudaram direta e indiretamente no desenvolvimento deste trabalho.

Ao Professor Gerardo Marcio Timoteo da UENF que participou da minha qualificação e me ajudou tanto com suas orientações.

A todos os amigos que fiz neste mestrado, em especial a Larissa Rangel e Laci Gonçalves, que sempre me ajudaram.

RESUMO

Este trabalho tem por objetivo estudar o desenvolvimento territorial e ambiental de Campos dos Goytacazes e São João da Barra em função da implantação do Complexo Logístico e Industrial do Porto do Açú (CLIPA). Para este objetivo foi desenvolvida uma pesquisa a respeito do desenvolvimento territorial das duas cidades com intuito de entender os ciclos econômicos que geraram a configuração espacial atual. Também foi abordada a proposta de revisão do Plano diretor de São João da Barra e sua interface com a atividade portuária e industrial que está se desenvolvendo no 5º distrito desta cidade. Complementando o trabalho foi elaborado uma pesquisa de campo e a dados do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) do CLIPA com intuito de apresentar um panorama das localidades rurais do entorno do empreendimento e as possíveis consequências ambientais causadas pela nova atividade. Como metodologia foi utilizada uma profunda revisão bibliográfica sobre os dois municípios e a Região Norte Fluminense, Comparação das legislações atuais e a minuta de lei encaminhada para revisão do Plano Diretor de São João da Barra, pesquisa de campo nas localidades do entorno do Complexo Portuário, entrevistas com a população das comunidades rurais na área de influência direta (AID), no entorno imediato da Zona Portuária do Porto do Açú (ZIPA), e análise crítica dos dados referentes a estas localidades encontrados no EIA. Em função dos dados levantados concluímos que as alterações já estão ocorrendo nas localidades mais próximas ao ZIPA, e os impactos ambientais que já ocorreram na área do Porto tende a se espalhar para as áreas destinadas a Zona Industrial.

Palavras-chave: Plano Diretor. Porto. Indústria. Açú. CLIPA. MIDAs.

ABSTRACT

This work aims to study the environmental and territorial development of Campos dos Goytacazes and São João da Barra in function of the Logistic and Industrial Complex deployment of Porto do Açú (CLIPS). Stop this goal was developed a survey regarding the territorial development of the two cities in order to understand the economic cycles that generated the current spatial configuration. Was also discussed the proposed revision of the plan Director de São João da Barra and its interface with the port and industrial activity that is developing in the 5th district of the city. Complementing the work was elaborated a field research and data on the environmental impact assessment (EIA) of the CLIPA in order to present a panorama of the surrounding rural locations of the enterprise and the possible environmental consequences caused by the activity. How methodology was used a thorough literature review on the two municipalities and the region Norte Fluminense, comparison of the current legislation and the draft law sent for review of the plan Director de São João da Barra, field research in areas surrounding the port complex, interviews with the population of rural communities in the area of direct influence (AID), in the immediate surroundings of the port zone of Porto do Açú (ZIP), and critical analysis of the data pertaining to these localities found in EIA. According to the data collected we concluded that changes are already occurring in the localities closest to the ZIP, and the environmental impacts that have already occurred in the area of the port tends to spread to the areas for Industrial Zone

Keywords: Urban Plan. Port. Industry. Açú. CLIPA. MIDAs.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Gráfico com o números de habitantes no Brasil desde 1870	19
Figura 2 - Quadro 1 Localização do Norte Fluminense	23
Figura 3 – Mapa de localização do CLIPA	24
Figura 4 – Mapa de localização das primeiras ocupações do Norte Fluminense	27
Figura 5 – Mapa de localização das principais Usinas e vazios urbanos em Campos dos Goytacazes	31
Figura 6 - Verticalização na Pelinca	32
Figura 7 - Enchente no Bairro de Ururáí.	32
Figura 8 - Porto do Açú.....	34
Figura 9 - Porto de Suape	34
Figura 10 - Porto de Itapoá.....	34
Figura 11 – Macrozoneamento de São João da Barra dezembro de 2008.....	37
Figura 12 – Limites e subespaço da área de influência direta	38
Figura 13 – Mapa de Macrozoneamento de São João da Barra - dezembro de 2008.....	49
Figura 14 – Mapa da Proposta de Macrozoneamento de São João da Barra.....	51
Figura 15 – Proposta de Macrozoneamento Municipal - 2012	52
Figura 16 – Mapa da estruturação urbana proposta.....	53
Figura 17 – Mapa de estruturação urbana proposta.....	54
Figura 18 – Quadro com zoneamento Municipal e proposta urbanística do bairro planejado .	55
Figura 19 - Quadro com Perspectivas do bairro planejado.	56
Figura 20 – Detalhe do Macrozoneamento.....	59
Figura 21 – Localização dos Núcleos de Pesquisa	67
Figura 22 - Caminhão Pipa abastecendo de água potável as localidades rurais.....	68
Figura 23 - Ponto de ônibus e sanitário público em Água Preta	68
Figura 24 - Igreja de Santo Antônio – Mato Escuro.....	69
Figura 25 - Rua Principal de Mato Escuro	69
Figura 26 - Estabelecimentos comercial em Mato Escuro	70
Figura 27 - Estabelecimentos comercial em Água Preta.....	70
Figura 28 – Localização da Praia do Açú.....	71
Figura 29 - Exemplo de construção antiga da Praia do Açú	72
Figura 30 – Rua Central da Praia do Açú, onde se concentra o comércio.	72
Figura 31 – Orla da Praia do Açú em dois pontos distintos	72

Figura 32 – localização da Praia de Grussaí.....	73
Figura 33 - Lagoa de Grussaí - ao fundo se pode ver a Lagoa de Equipari e RPPN.....	74
Figura 34 – Localização de Mato Escuro.....	75
Figura 35 - Agência dos Correios e lotérica em Mato Escuro.....	75
Figura 36 – Posto de Saúde em Mato Escuro.....	75
Figura 37 – Pousada em Mato Escuro.....	75
Figura 38 – Localização de Água Preta.....	76
Figura 40 - Residências em Água Preta.....	77
Figura 39 - Escola Municipal.....	77
Figura 41 – Posto de Combustível em Água Preta.....	77
Figura 42 – Localização de Papagaio.....	77
Figura 43 - Escola Municipal em Papagaio.....	78
Figura 44 - Comércio em Papagaio.....	78
Figura 45 – Localização de Campo da Praia.....	78
Figura 46 - Desapropriações e demolições em Campo da Praia.....	79
Figura 47 - Empresas instaladas na RJ -240 entre Campo da Praia e Amparo.....	79
Figura 48 – Localização de Amparo.....	80
Figura 49 – Localização de Pipeiras.....	81
Figura 50 - Associação de moradores de Pipeiras (1), Escola Municipal (2), Reservatório para abastecimento d'água (3), Núcleo Principal (4).	81
Figura 51 – Localização de Palacete.....	82
Figura 52 - Atual Posto de Saúde (1) e construção de um novo prédio ao lado (2), entre as localidades de Pipeiras e Palacete.	82
Figura 53 - Núcleo Urbano de Palacete (1), igreja e coreto (2), escola (3).....	83
Figura 54 – Localização da Vila da Terra.....	84
Figura 55 - Vila da Terra.....	84
Figura 56 – Localização de Degredo e Cajueiro.....	85
Figura 57 - Vendedor de estrada típico de Cajueiro (1), estabelecimento comercial em Cajueiro (2), Posto de Gasolina em Degredo (3) e Pousada em Degredo(4).	86
Figura 58 - Macrozoneamento Municipal proposto.....	87
Figura 59 - Zoneamento Municipal proposto.....	88
Figura 61 – Margens da Lagoa de Grussaí.....	90
Figura 60 - Atlas dos Municípios da Mata Atlântica – 2011-2012.....	90

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – População da Região Norte Fluminense.....	22
Tabela 2 – Análise regional de alternativas locacionais.....	35
Tabela 3 – Previsão do crescimento populacional.....	36
Tabela 4 – População nas Localidades de Influência Direta.....	66
Tabela 5 – Principais linhas da zona rural de São João da Barra.....	70
Tabela 6 – Anexo1 – Atlas dos Municípios da Mata Atlântica – 2011-2012	89

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

- AID - Área de Influência Direta
- ASPRIM - Associação dos Proprietários de Imóveis e Moradores do Açu
- CEDAE - Companhia Estadual de Águas e Esgoto
- CIAM - Congresso Internacional de Arquitetura Moderna
- CLIPA – Complexo Logístico Industrial do Porto do Açu
- CODIN - Companhia de Desenvolvimento Industrial do Rio de Janeiro
- DISJB - Distrito Industrial de São João da Barra
- DNOS - Departamento Nacional de Obras e Saneamento
- EBX – Grupo de empresas com as Iniciais do fundador da empresa Eike Batista se juntam ao X, significando a capacidade de multiplicar dinheiro e negócios.
- EHES - Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales
- EIA - Estudo de Impacto Ambiental
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
- INEPAC – Instituto Estadual do Patrimônio Cultural
- JLAA - Jaime Lemer Arquitetos Associados
- LLX – Empresa De Logística do Grupo EBX
- MIDAs - *Maritime Industrial Development Areas* – Porto conjugado com áreas industriais
- OGX – Empresa de Petróleo e Gás do Grupo EBX
- OSX - Empresa Offshore do Grupo EBX
- Pesagro - Empresa de Pesquisa Agropecuária do Estado do Rio de Janeiro
- PMCG – Prefeitura Municipal de Campos dos Goytacazes
- PMSJB – Prefeitura Municipal de São João da Barra
- RIMA - Relatório do Impacto Ambiental
- RPPN - Reserva Particular do Patrimônio Natural
- SEDISJB - Setor Especial do Distrito Industrial de São João da Barra
- SEPA - Setor Especial Porto do Açu
- TEU - Unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés
- TRE-RJ – Tribunal Regional Eleitoral do Estado do Rio de Janeiro
- UENF – Universidade Estadual do Norte Fluminense Darci Ribeiro
- UFRJ - Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
- ZIA - Zonas de Interesse Ambiental
- ZIPA – Zona Industrial do Porto do Açu

SUMÁRIO

LISTA DE FIGURAS	8
LISTA DE TABELAS	10
LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS.....	11
1 – A SUBORDINAÇÃO TERRITORIAL E AMBIENTAL DE CAMPOS DOS GOYTACAZES E SÃO JOÃO DA BARRA ÀS PRÁTICAS ECONÔMICAS E INDUSTRIAIS.....	15
1.1 - INTRODUÇÃO.....	17
1.2 - RISCO AMBIENTAL NA OCUPAÇÃO DESORDENADA	19
1.3 - CARACTERIZAÇÃO REGIONAL.....	21
1.4 - A FORMAÇÃO REGIONAL	24
1.5 - A ORIGEM DE CAMPOS DO GOYTACAZES E SÃO JOÃO DA BARRA	26
1.6 - O ESTADO DO RIO DE JANEIRO E AS POLÍTICAS REGIONAIS.....	30
1.7 - A ESTRUTURA FUNDIÁRIA REGIONAL.....	31
1.7.1 - CAMPOS DOS GOYTACAZES	31
1.7.2 - SÃO JOÃO DA BARRA	32
1.8 - O COMPLEXO LOGÍSTICO INDUSTRIAL DO PORTO DO AÇU.....	33
1.9 - O MACROZONEAMENTO VIGENTE.....	36
1.10 - CONCLUSÃO.....	38
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	40
2 – AVALIAÇÃO DO PLANO DIRETOR PROPOSTO PARA SÃO JOÃO DA BARRA EM FUNÇÃO DO COMPLEXO LOGÍSTICO INDUSTRIAL DO PORTO DO AÇU.....	42
2.1 - INTRODUÇÃO.....	44
2.2 - A EVOLUÇÃO DOS PLANOS DIRETORES E A CAPACIDADE DE ORDENAR O TERRITÓRIO 45	
2.3 - UM COMPARATIVO ENTRE O ATUAL MACROZONEAMENTO DE SÃO JOÃO DA BARRA E AS PROPOSTAS SUBSEQUENTES	48
2.3.1 - MACROZONEAMENTO ATUAL DE SÃO JOÃO DA BARRA 2008.....	49
2.3.2 - PROPOSTA DE REFORMULAÇÃO DO MACROZONEAMENTO DE SÃO JOÃO DA BARRA DE 2011	50
2.3.3 - PROPOSTA DE REFORMULAÇÃO DO MACROZONEAMENTO DE SÃO JOÃO DA BARRA - 2012	51
2.4 - A PROPOSTA DO NOVO PLANO DIRETOR DE SÃO JOÃO DA BARRA.....	52
2.5 – CONCLUSÃO	58
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	61
3 – OS NÚCLEOS URBANOS NO ENTORNO IMEDIATO DO COMPLEXO INDUSTRIAL DO PORTO DO AÇU: ALTERAÇÕES NA PAISAGEM.....	63
3.1 - INTRODUÇÃO.....	65
3.2 - AS LOCALIDADES NO ENTORNO IMEDIATO	66
3.2.1 - PRAIA DO AÇU	71
3.2.2 - GRUSSAÍ.....	73

3.2.3 - MATO ESCURO.....	75
3.2.4 - ÁGUA PRETA	76
3.2.5 - PAPAGAIO	77
3.2.6 - CAMPO DA PRAIA.....	78
3.2.7 - AMPARO.....	80
3.2.8 - PIPEIRAS	80
3.2.9 - PALACETE	82
3.2.10 - VILA DA TERRA.....	83
3.2.11 - DEGREDO E CAJUEIRO.....	85
3.3 - AS ZONAS DE INTERESSE AMBIENTAL EM SÃO JOÃO DA BARRA	86
3.4 - CONCLUSÃO.....	91
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	93
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS GERAL.....	94

APRESENTAÇÃO

O presente trabalho tem por objetivo estudar o processo de ocupação urbana e as possíveis degradações ambientais do entorno do Complexo Logístico Industrial do Porto do Açu – CLIPA, numa análise crítica dos Planos Diretores dos municípios de São João da Barra, sede do empreendimento, e Campos dos Goytacazes vizinho a este. A escolha desta região se dá devido a forte expectativa de desenvolvimento e crescimento econômico regional. Os objetivos específicos são: apresentar um panorama da ocupação territorial e seus reflexos ambientais, estudar o Plano Diretor e o Zoneamento de São João da Barra em face ao Complexo, apresentar um panorama dos núcleos urbanos do entorno imediato ao CLIPA, identificar os pontos frágeis do zoneamento no que diz respeito à questão ambiental na ocupação de áreas frágeis e de preservação. Este trabalho está dividido em três artigos segundo as normas do Programa de Pós-Graduação de Engenharia Ambiental. O primeiro artigo foi dado ênfase na revisão bibliográfica estudando a formação territorial e ambiental dos dois municípios e sua interface regional, introduzindo o tema do Complexo Portuário e as comunidades do seu entorno. O foco do segundo artigo é o Plano Diretor atual de São João da Barra e as revisões propostas de seu macrozoneamento e zoneamento. O terceiro tem como tema a pesquisa de campo dos núcleos urbanos do entorno imediato do CLIPA e um panorama ambiental da região onde este se instala. A metodologia utilizada foi a da pesquisa a testes sobre a região e o seu desenvolvimento econômico e territorial seguido de uma análise do Plano Diretor de São João da Barra com foco na questão ambiental e pesquisa de campo e entrevistas com as populações diretamente atingidas pela nova atividade que está se instalando na região do Açu em São João da Barra.

1 – A SUBORDINAÇÃO TERRITORIAL E AMBIENTAL DE CAMPOS DOS GOYTACAZES E SÃO JOÃO DA BARRA ÀS PRÁTICAS ECONÔMICAS E INDUSTRIAIS

RESUMO

Este artigo tem por finalidade apresentar um panorama da evolução econômica, territorial e ambiental dos Municípios de Campos dos Goytacazes e São João da Barra com intuito de trazer um panorama dos ciclos econômicos que configuraram o seu território e influenciaram nas questões ambientais locais. O objetivo geral é compreender os fatores que influenciaram na atual territorialidade regional e os impactos ambientais causados pelas atividades econômicas em Campos dos Goytacazes e São João da Barra. O objetivo específico é estudar as relações territoriais entre os dois municípios em face da instalação do Complexo Logístico e Industrial do Porto do Açúcar em São João da Barra e as consequências ambientais causadas por uma atividade deste porte. A metodologia usada foi de uma revisão bibliográfica sobre a formação regional, principalmente no que diz respeito aos dois municípios, também foi desenvolvida uma análise sobre o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) do Porto do Açúcar comparando com o Macrozoneamento atual de São João da Barra. Em face destes estudos conclui-se que as atividades econômicas de grande porte apresentam um papel fundamental na estruturação territorial, social e ambiental na região sobre sua influência direta, com impactos imediatos no seu entorno.

Palavras-chave: Porto. Indústria. Açúcar. CLIPA. MIDAs.

ABSTRACT

This article aims to present an overview of the economic, territorial and environmental evolution of the municipalities of Campos dos Goytacazes and São João da Barra in order to get an overview of the economic cycles that have configured their territory and influence in local environmental issues. The overall objective is to understand the factors that influenced on the current regional and territoriality the environmental impacts caused by economic activities in Campos dos Goytacazes and São João da Barra. The specific objective is to study the spatial relationships between the two municipalities in the face of Complex Logistical and Industrial installation of Porto do Açú in São João da Barra and the environmental consequences caused by an activity of this size. The methodology used was of a bibliographical revision about regional training, mainly with regard to two municipalities, was also developed an analysis of the environmental impact assessment (EIA) of Porto do Açú comparing with the Macro .

Keywords: port. Industry. Açú. CLIPA. MIDAs.

1.1 - INTRODUÇÃO

Com o desenvolvimento das sociedades modernas e capitalistas, os hábitos cotidianos foram transformados, alterando as relações pessoais e as percepções dos espaços. Essas relações configuram o território e, por consequência, o meio-ambiente às práticas econômicas, visando à sua ocupação para atender aos interesses do capital.

Uma das principais características das sociedades capitalistas atuais é a sua extrema urbanização. O seu modelo é a cidade e a metrópole, que atrai os seus cidadãos com promessas de muitas vantagens: emprego, lazer, cultura e oportunidades. No Brasil, o inchaço das cidades se deu a partir da década de 1950, impulsionado pela criação de latifúndios, expulsando os trabalhadores rurais do campo para as cidades. Nesse período, a principal atividade do Norte Fluminense era a monocultura de cana de açúcar, que precisava de grandes áreas agricultáveis. Tais motivos favoreceram o crescimento desordenado das cidades e o surgimento das ocupações irregulares, favelas e loteamentos clandestinos na periferia dos municípios.

A Constituição Federal de 1988 determina as diretrizes da política urbana e concede ao poder municipal mais autonomia no planejamento e gestão urbana. O Plano Diretor é o principal instrumento para a gestão da política urbana dos municípios. Em 2001, com a regulamentação do Estatuto das Cidades, muitos instrumentos para gestão territorial foram criados, abordando também a questão regional. O documento aponta diretrizes para empreendimentos de impacto regional e nacional. Entretanto esses instrumentos ainda não são uma realidade nas políticas municipais e regionais.

O Norte Fluminense atraiu os olhares dos investidores após a empresa EBX¹ propor a construção do Complexo Logístico e Industrial do Porto do Açú, tão logo estudos desenvolvidos pelo governo do Estado apontaram a sua viabilidade. Com o início das obras do porto e de infraestrutura em São João da Barra no final de 2007, criou-se uma grande expectativa de desenvolvimento regional. Entretanto as atividades locais são comprometidas, pois não está garantida a inclusão da população nativa no processo de desenvolvimento regional. Além disso, populações inteiras são expulsas em nome do progresso.

¹ Iniciais do fundador da empresa Eike Batista se juntam ao X, significando a capacidade de multiplicar dinheiro e negócios.

O empreendimento está no município de São João da Barra, na praia do Açú. A região é vizinha à baixada campista, interior de Campos dos Goytacazes. A localidade do Açú tem relação de dependência direta com Campos, mais do que com a sede de São João da Barra. Por esse motivo, é de suma importância observar as comunidades diretamente ligadas ao complexo, principalmente no caminho de ligação com o município campista.

O principal objetivo deste estudo é analisar o desenvolvimento econômico dos Municípios de Campos dos Goytacazes e São João da Barra, e sua influência territorial e ambiental na região, a fim de compreender os motivos que influenciaram na atual configuração territorial e ambiental regional, e as possíveis alterações em virtude do desenvolvimento das atividades oriundas do Complexo Logístico Industrial do Porto do Açú, no município de São João da Barra.

O objetivo específico é estudar as influências que as atividades portuárias e industriais exercerão no entorno da sua instalação, aja visto que o complexo está em uma região rural de baixa densidade com várias localidades agrícolas, principalmente na reconfiguração territorial e ambiental regional.

Como metodologia foi utilizada uma pesquisa em vários textos de referência regional que abordam a história da ocupação regional e os ciclos econômicos, principalmente no que diz respeito aos dois municípios e suas relações com o território que ocupam. Para compreender o tamanho do empreendimento e as atividades que serão desenvolvidas na região do porto e da indústria foi desenvolvida uma análise sobre o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) do Porto do Açú, com foco nas previsões de crescimento e as populações localizadas na área de influência direta (AID), comparando com a legislação atual de São João da Barra principalmente no Macrozoneamento.

1.2 - RISCO AMBIENTAL NA OCUPAÇÃO DESORDENADA

A população brasileira, a partir da metade do século XX, devido ao êxodo rural incentivado por políticas desenvolvimentistas, transformou os centros urbanos brasileiros. Atualmente, de acordo com o CENSO 2010 do IBGE, o Brasil possui cerca de 80% da população vivendo em áreas urbanas. Além do aumento da proporção da população vivendo nas cidades, o Brasil apresenta um acelerado crescimento populacional a partir da década de 1950, como se pode observar no gráfico a seguir.

Figura 1 – Gráfico com o números de habitantes no Brasil desde 1870



Fonte: IBGE

Acompanhando a marcha desenvolvimentista no Brasil, as sedes distritais do Norte Fluminense, a partir da década de 1950, aumentaram o processo de urbanização ultrapassando o limite das ferrovias e expandindo-se em todas as direções na forma de grandes loteamentos conhecidos como “Parques” ou “Jardins” que obedecem, em grande parte, as diretrizes propostas pelo Plano de Urbanização aprovado pela Prefeitura Municipal. (COSTA, 2005). Nessa época, a cidade de Campos dos Goytacazes apresentava um centro urbano, muitos

bairros estruturados e vazios urbanos, inclusive próximos à área central. Destacaram-se ainda as primeiras favelas.

No final dos anos 70, houve um rápido crescimento e a construção de muitos prédios na cidade, o que levou a administração municipal a editar uma série de leis rigorosas de controle urbanístico. Mas, por serem incompatíveis com leis federais, não apresentavam validade. (LOPES, 1988).

Com esse rápido desenvolvimento, proliferaram-se os aglomerados irregulares. Esses assentamentos informais ou favelas são tidos como problemas temporários que o poder público deve eliminar e coibir, ou que tendem a desaparecer com o desenvolvimento do local. Entretanto o que ocorre é a remoção para áreas distantes da área formal, ou a chamada expulsão branca (termo usado quando o valor da terra e dos serviços fica alto, inviabilizando a permanência de populações de baixa renda).

Esses fatores são importantes para que se perceba que a ocupação irregular abrange uma dimensão maior do que os planos urbanísticos e do controle do uso do solo, o que atinge a questão social, econômica, política e ambiental. Qualquer intervenção, caso seja pensada isolada e pontualmente em uma região, tende ao insucesso, pois os fatores ligados ao uso do solo urbano envolvem vários outros de interesses diversos. O poder público, gestor do uso e ocupação do solo urbano, tem o papel de planejar e organizar as áreas urbanas para atender a função social do solo. No quesito ambiental, a expansão desordenada ocupa áreas de reserva, margens de rios, córregos e lagoas, áreas suscetíveis à inundação. Outro fator é que, devido à ausência de infraestrutura, essas regiões são facilmente contaminadas pelo esgoto doméstico e resíduos sólidos.

De acordo com o CENSO 2010 do IBGE, 6% da população brasileira residem em favelas, invasões, grotas, baixadas, comunidades, vilas, rêsacas, mocambos ou palafitas, espalhados em 323 municípios. Tal fato se agrava na região Sudeste, que abriga aproximadamente 40% da população brasileira e metade dos lares em favelas de todo o país. As maiores incidências dessas habitações estão nos estados de São Paulo (23,2%) e Rio de Janeiro (19,1%).

Apesar dos planos e leis para regulamentar a questão da expansão urbana nos municípios locais, nunca houve uma preocupação com a fiscalização, muitas vezes em decorrência da complexidade das leis e da desqualificação dos agentes municipais. Outro ponto crucial é a desinformação da sociedade, visto que muitos desconhecem os códigos e leis municipais. Desse modo, apesar dos planos, os problemas não foram solucionados antes de atingir maiores proporções. De acordo com dados do IBGE, em 2000, a cidade de Campos

dos Goytacazes contava com 32 favelas, sendo que muitas estão em área de preservação, margens dos rios, lagoas, canais e córregos da cidade, regiões constantemente suscetíveis à inundação.

Os conflitos são oriundos de uma urbanização problemática, resultam de um desenvolvimento que tem multiplicado as desigualdades sociais e marginalizado constantemente a maioria da referida população. Os principais problemas urbanos, como ocupações irregulares, ocupação de áreas frágeis ambientalmente, favelas, cortiços, transporte público precário, problemas de infraestrutura, falta de saneamento, etc., são por muitas vezes citados como uma consequência natural do crescimento acelerado das cidades. Entretanto vale ressaltar que esse descompasso social não é fruto da aglomeração urbana, e sim da questão de subdesenvolvimento do país, isto é: as cidades refletem os graves desajustes históricos e estruturais da nossa sociedade.

Observa-se que, quando a infraestrutura chega após a ocupação populacional, o custo se torna muito maior, pois essa ação fica por conta do gestor público que, muitas vezes, toma somente medidas paliativas para sanar problemas pontuais e imediatos. A boa prática aponta que, quando a infraestrutura chega antes dos moradores, os custos para ordenamento são muito menores para a população, e os problemas urbanos reduzem.

A urbanização acompanhada do processo de metropolização gera aumento demográfico nas principais áreas metropolitanas do país. Isso significa que as cidades que são polos possuem um crescimento urbano superior às demais. Daí a formação de áreas metropolitanas. Nelas, um conjunto de municípios próximos e integrados socioeconomicamente a uma cidade central têm serviços de infraestrutura comuns, assim como as necessidades de seus estabelecimentos em função de um sistema de conexão existente entre as regiões que compõem a área. Com o crescimento acelerado das urbes, ocorrem processos de conurbação, em que duas ou mais cidades se fundem e, às vezes, nem se percebem os seus limites.

1.3 - CARACTERIZAÇÃO REGIONAL

A região Norte Fluminense possui uma característica de contrastes ambientais, sociais e econômicos. Historicamente podem-se destacar algumas fases importantes que refletiram em seu território: a primeira, ligada à indústria sucroalcooleira (final do século XIX

e século XX em vários ciclos); a segunda, ligada à indústria do petróleo (final do século XX até o presente); e, mais recente e ainda a ser desenvolvido, o Complexo Logístico e Industrial do Porto do Açú (CLIPA).

O município de Campos dos Goytacazes é o maior em território no estado do Rio de Janeiro, com 4.026,712 km², e o com a maior população do interior. O quadro 01 apresenta a relação dos municípios do Norte Fluminense e suas respectivas populações.

De acordo com o CENSO 2010, tabela 1, os dois municípios mais populosos do Norte Fluminense são Campos dos Goytacazes e Macaé. Campos está nessa posição por ter o maior território e por um longo tempo ter sido o maior núcleo urbano regional. Macaé, devido à instalação da Petrobrás no município no final da década de 1970.

Tabela 1 – População da Região Norte Fluminense

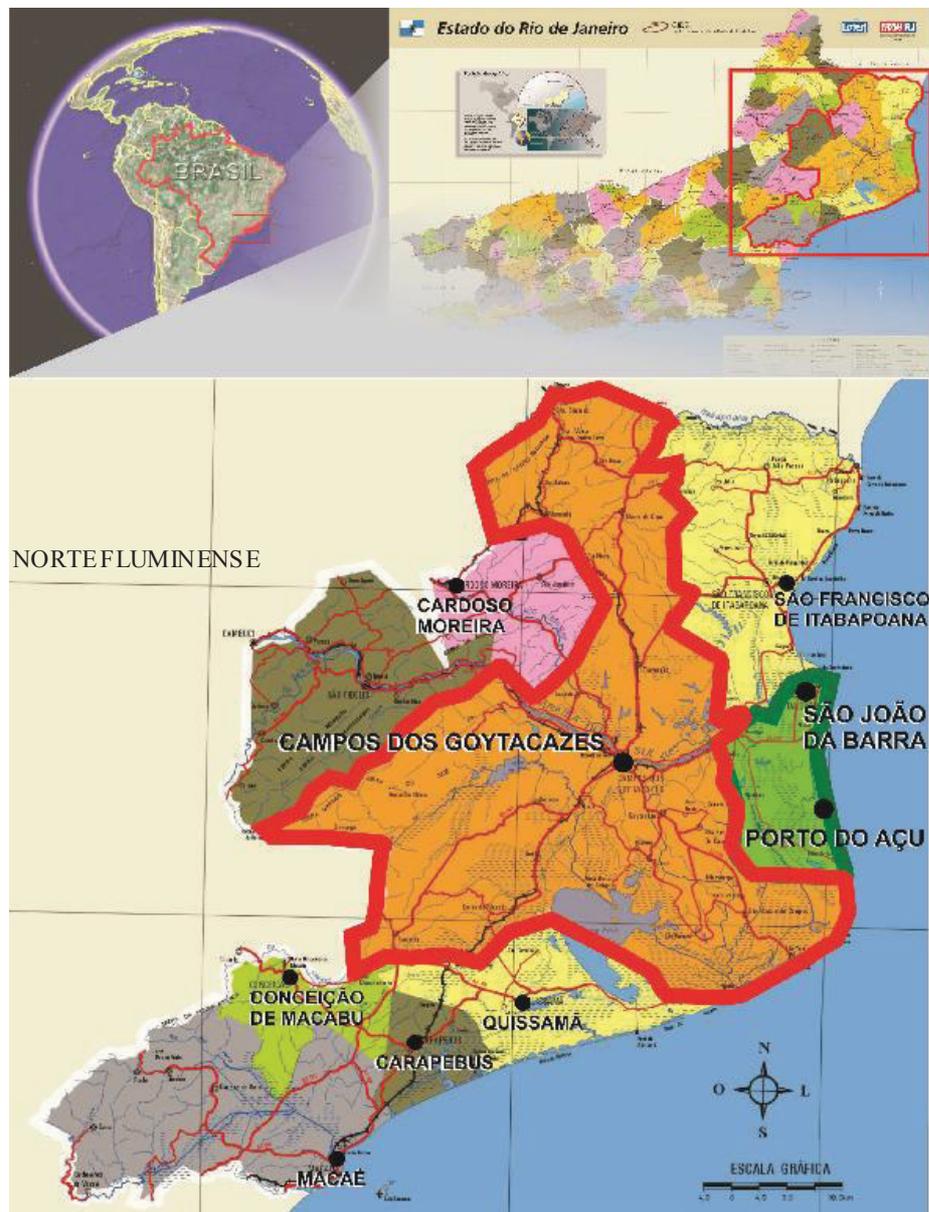
Cidade	N.º de habitantes
Campos dos Goytacazes	463.731
Carapebus	13.359
Cardoso Moreira	12.600
Conceição de Macabu	21.211
Macaé	206.728
Quissamã	20.242
São Fidelis	37.543
São Francisco de Itabapoana	41.354
São João da Barra	32.747
Total	849.515

Fonte: CENSO 2010 - IBGE

O Quadro 1 localiza a região Norte Fluminense e os municípios de São João da Barra e Campos dos Goytacazes. Pode se observar que o município de Campos é o maior em extensão territorial, além da proximidade com São João da Barra, onde está sendo instalado o Porto do Açú.

Vale ressaltar que embora seja vizinho a São João da Barra, o município de São Francisco de Itabapoana, num primeiro momento, não terá uma relação direta com o empreendimento, pois o Rio Paraíba do Sul divide esses dois municípios.

Figura 2 - Quadro 1 Localização do Norte Fluminense

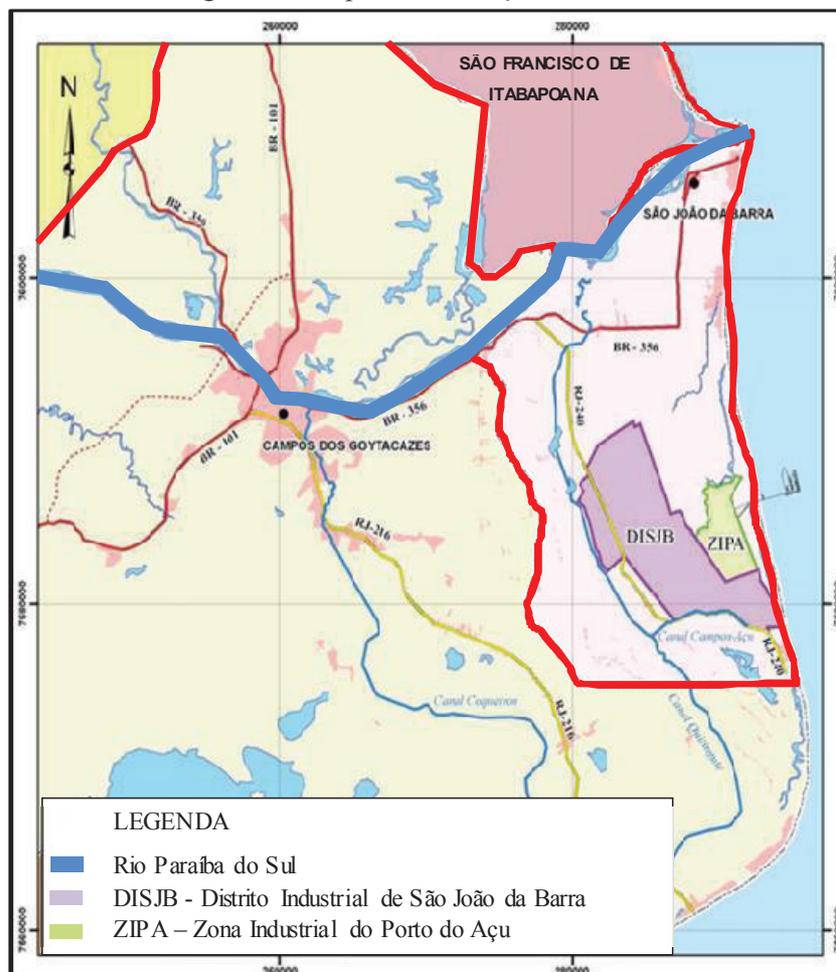


Fonte: Google Earth, Fundação CIDE e edição do autor.

Atualmente a transposição do rio se dá na cidade de Campos dos Goytacazes, que dista 50 km de ambas as cidades, num total de 100 km entre São João da Barra e São Francisco do Itabapoana. Tal situação poderá ser alterada se ocorrer uma ligação entre São João da Barra e São Francisco do Itabapoana por uma ponte mais próxima às suas sedes. A

figura 3 mostra a localização do Complexo Logístico Industrial do Porto do Açú e CLIPA, com as suas respectivas áreas da Zona Industrial do Porto do Açú e o Distrito industrial de São João da Barra.

Figura 3 – Mapa de localização do CLIPA



Fonte: EIA-RIMA – LLX maio/2011

1.4 - A FORMAÇÃO REGIONAL

Os municípios do Norte e Nordeste Fluminense se originam do desmembramento dos de Campos dos Goytacazes (fundado em 1677), São João da Barra (fundado em 1676), Macaé (fundado em 1846), São Fidélis (fundado em 1870) e Itaperuna (fundado em 1889), com sedes distritais que se destacaram desde o período colonial.

O Norte Fluminense fez parte de um programa de modernização com origem no império, quando a relação entre as vilas deveriam se intensificar numa rede de comunicação. Ainda hoje, pode-se observar a figura das localidades rurais, núcleos urbanos em zonas rurais, onde se notam características de formação da urbanização do período colonial. A subdivisão territorial e administrativa no Brasil colonial acompanhou o desenvolvimento político e econômico, com forte influência da igreja católica, nos primeiros núcleos urbanos. Em todo o Norte Fluminense, a presença da Igreja foi fundamental para sua formação.

As cidades brasileiras evoluíam basicamente na seguinte ordem: 1) os povoados, primeiro nível de agrupamento, erigiam uma capela dedicada a um santo padroeiro do local; 2) ao redor da capela eram construídas as habitações; 3) quando a capela passava a contar com um pároco local, ela era denominada capela curada ou paróquia; 4) com o crescimento do povoado, ele se tomava uma freguesia (atual distrito); 5) posteriormente, tornava-se vila (atual município). A vila é o centro político, só usado como sede de poder, e era composta pela igreja, cadeia, casa de câmara e um pelourinho, símbolo do poder público.

A vila de São Salvador que deu origem a Campos dos Goytacazes foi fundada em 1677 (LAMEGO, 1945: 99). A estrutura da segunda sede do poder ainda é notada na atual Praça de São Salvador, porém os prédios originais foram demolidos para construção de novos edifícios. O município de São João da Barra é elevado à condição de vila em 1676 e, até a presente data, existe o prédio da câmara e cadeia construído em 1794.

Segundo Quinto JR. toda a região Norte Fluminense se originou da ocupação para atividades agrícolas. Antes, pequenos núcleos descentralizados davam apoio às atividades do complexo agroexportador, o qual era baseado na produção agrícola de exportação para os países industriais. Isso caracterizou toda a ocupação do alto, médio e baixo vale do Paraíba. As cidades produtoras, não eram o foco das transformações da cidade capitalista no Brasil, e sim a circulação de mercadorias para os portos de exportação agrícola. Nesse período as transformações urbanas objetivavam evitar a interrupção do funcionamento dos portos brasileiros. As obras e intervenções urbanas tinham caráter de saúde pública, principalmente quando diversas epidemias tomaram conta das cidades litorâneas em meados do século XIX, causadas pela ausência de saneamento e pela proliferação de doenças nos portos por tripulações e viajantes contaminados.

1.5 - A ORIGEM DE CAMPOS DO GOYTACAZES E SÃO JOÃO DA BARRA

A região do atual Município de São João da Barra e Campos dos Goytacazes, bem como toda a baixada campista, era habitada pelos índios Goytacazes. Após a divisão do Brasil em capitanias, no século XVI, a planície Goitacá foi uma das primeiras terras fluminenses a receber colonizadores portugueses, a partir de 1536. Essas terras ficaram situadas na Capitania de São Tomé, ou Paraíba do Sul, doada a Pero Góis da Silveira.

A posse de terras, sendo elas produtivas ou não, já causara muitos conflitos e muita disputa de poder. No início da colonização, a propriedade de terras no Brasil ocorria por doação da Coroa, as chamadas sesmarias; ou, nos casos mais omissos, eram simplesmente ocupadas. Nas primeiras cidades, ou rocios, as terras eram municipais e continham um pequeno aglomerado de casas e uma pequena produção agrícola para atender à população local. Nessa época a terra não tinha valor comercial. Tal fato só foi alterado após publicação, em setembro de 1850, da Lei das Terras, que instituiu a propriedade fundiária urbana e rural no país.

A primeira das iniciativas de povoamento da capitania de São Tomé, no entanto, é atribuída a Pero de Góis, seu donatário, que apesar dos pouquíssimos recursos, conseguiu fundar, em 1538, uma pequena povoação às margens do rio Itabapoana. Denominou-a Vila da Rainha e implantou o primeiro engenho de açúcar da região, com mudas de cana trazidas da capitania de São Vicente. Porém essa iniciativa não prosperou devido à forte resistência dos índios Goytacazes.

Segundo Lamego (LAMEGO, 1945:95), a região só foi efetivamente colonizada após a passagem dos jesuítas, em 1619, conseguindo êxito com os indígenas. Em 1627, os Sete Capitães, senhores de engenho na Guanabara que lutaram contra os franceses, tamoios e tupinambás e foram nomeados capitães, obtêm sesmarias na capitania abandonada. Em 1632, chegam à região e implantam três currais: um em Campo Limpo, ao norte da Lagoa Feia, e dois em São Tomé, tendo assim o início da ocupação protourbana da baixada campista (Figura 4).

De acordo com o Projeto Inventário de Bens Culturais Imóveis (INEPAC 2004), o povoado de Atafona é anterior à chegada dos Sete Capitães. É uma das mais antigas povoações da planície campista, existente desde 1622, implantada à direita da foz do rio Paraíba do Sul. Após a ocupação desses capitães, a principal atividade econômica na baixada campista era a pecuária. Ela supria os senhores dos engenhos da Guanabara com gado bovino

para corte, transporte e moagem de cana. Juntamente com a pecuária, coexistiram pequenos produtores agrícolas para suprimento regional.

Impulsionado pelo colapso da produção açucareira das Antilhas, a cana de açúcar toma conta da região em meados do século XVIII. Esse fato altera substancialmente as

Figura 4 – Mapa de localização das primeiras ocupações do Norte Fluminense



Fonte: Fundação Cide e edição do autor

relações territoriais, econômicas e sociais, influenciando a ocupação territorial até os dias de hoje. Essa atividade configurou todo o território regional, submetendo as áreas urbanas aos latifúndios de cana de açúcar. Rapidamente a região começa a crescer e, por volta de 1800, passa a ter mais de 700 engenhos e engenhocas. Em 1830, surge o primeiro engenho a vapor na região. Nesse período, vai se formar o complexo agroexportador inserindo o Brasil numa nova divisão internacional do trabalho, com a concentração da produção de bens industriais na Inglaterra e na França e a produção de bens agrícolas nas antigas colônias.

No início, o escoamento da produção era um dos maiores entraves ao desenvolvimento da empresa açucareira no Norte Fluminense, por causa dos seus terrenos alagadiços, além das condições de insalubridade e os mais que eventuais ataques dos indígenas, piratas e aventureiros. Tudo isso dificultou em demasia o transporte do açúcar cultivado na região de Campos e Quissamã para o porto do Rio de Janeiro. Devido ao

progresso regional, foram executadas grandes obras de engenharia para transporte de mercadorias, como o Canal Campos-Macaé, em 1872, e a construção da Ferrovia Leopoldina, em 1875 (LAMEGO, 1945).

Nessa época, Campos dos Goytacazes era a quarta maior cidade do Brasil, com 83.316 pessoas, das quais 32.125 eram escravos. Campos só perdia para o Rio de Janeiro, com 275.000 habitantes; Salvador, com 130.000 habitantes; e Recife, com 116.700 habitantes, mostrando assim a dimensão da região no cenário nacional. A cidade passa a ser suporte das atividades produtivas e não só *locus* político, impulsionando o processo de modernização da planície açucareira. Durante o ciclo do açúcar, diversas intervenções de ordenamento territorial e embelezamento urbano foram feitas em toda a região, a começar pelo plano feito pelo engenheiro francês Amélio Pralon. O plano foi implementado a partir de 1840, e utilizava parte dos impostos que seriam enviados para a capital para as obras de embelezamento da cidade (INEPAC, 2004).

Porém o primeiro grande plano urbanístico para Campos foi feito por um campista, o engenheiro sanitário Saturnino de Brito, em 1902. Seu objetivo era resolver problemas sanitários, separando as águas dos rios e córregos dos esgotos, além de prever projetos para casas populares, os quais ocorreram em situações pontuais e isoladas. Foram projetados vários canais que visam estruturar a qualidade urbana e ambiental. O espaço urbano sofreu muitas intervenções. Com intuito de acompanhar o progresso e o povoamento crescente, Brito elaborou um projeto de saneamento visando toda a cidade, abordando o sistema de esgotos, as galerias pluviais e o problema dos detritos. Entretanto, por motivos políticos da época, tal projeto não foi em todo executado, apresentando apenas intervenções pontuais e ao redor do núcleo original da cidade, objetivando seu embelezamento atendendo aos interesses da burguesia em ascensão, como a pavimentação de ruas, demolições de casebres e alargamento de avenidas.

O projeto de Brito vigora até 1944, quando o governo municipal contrata o escritório Coimbra Bueno para desenvolvimento de um novo plano. O escritório, que nesse período contou com a participação do arquiteto e urbanista francês Alfredo Agache, apontou os principais problemas enfrentados pela ocupação e trazia propostas de reformulação, extensão e embelezamento, influenciando o crescimento futuro (LOPES, 1988). Nessa época, foi definido o alinhamento das ruas da cidade, desenhado em plantas na escala de 1:1000. Parte desse plano ainda está sendo implantado, porém com severas adaptações.

Os municípios do norte e noroeste Fluminense naquele período, devido à cultura da cana de açúcar e do café, apresentavam características típicas do complexo agroexportador.

Até os primeiros anos do século XX, a região era basicamente composta de minifúndios. Com o surgimento das grandes usinas, à medida que elas iam progredindo nos negócios, adquiriam mais terras no seu entorno, apesar de já possuírem vastas áreas agricultáveis, o que possibilitou o surgimento dos grandes latifúndios concentrados nas mãos das oligarquias locais.

Com intuito de reestruturar a drenagem da baixada campista, é criada a Comissão de Saneamento da Baixada Fluminense e, posteriormente, a consolidação desse processo no Departamento Nacional de Obras e Saneamento, o DNOS, que, entre as suas obras, reduziria os alagamentos na região, aumentando assim as áreas agricultáveis. *“O período que vai do 1º quartel de 1930 até meados da década de 70 caracteriza-se pela implantação dos grandes projetos de drenagem da baixada campista propiciando um salto qualitativo no processo de controle das águas em função da conjunção de fatores político-institucionais, econômicos e socioculturais.”*²

As principais obras de drenagem realizadas na baixada campista tinham a intenção de sanear a região e por consequência aumentar a área produtiva por meio do dessecamento de lagoas, brejos e áreas periodicamente inundadas. Esse processo perdurou até a década de 60. Tal fator reordenou a estrutura agrária, pois não havia impedimento técnico para dessecamentos com intuito de tornar as terras agricultáveis. Entretanto não houve o total dessecamento das lagoas devido a dois fatores: primeiro, por não interessar ao DNOS e ao setor agroindustrial e, segundo, devido às reações de pescadores contra as intervenções do DNOS (CARNEIRO, 2003:65).

O auge da produção se deu na segunda metade da década de 1970, impulsionado pelo Programa Brasileiro de Alcool (Proálcool)³. Entretanto, devido à estagnação econômica nacional da década de 1980 e aos altos índices inflacionários, os créditos privados foram inviabilizados, o que aumentou a dependência do setor das políticas públicas (SILVA E CARVALHO, 2004:35). A crise do sistema da monocultura da cana esgota com a tentativa de expansão das usinas de açúcar. Após se modernizarem aumentando a capacidade de produção, não houve o crescimento da produção de matéria prima, principalmente devido à ausência de processos modernos de irrigação. O endividamento e a concorrência com as usinas paulistas, que vão ganhar na produtividade em função do sistema hídrico e das grandes áreas de plantio,

² Dos Pântanos à Escassez: O Uso da Água e Conflito na Baixada dos Goytacazes. Paulo Roberto F. Carneiro 2003.

³ O Proálcool foi um programa de estímulo do Governo Federal a produção do álcool, como alternativa ao consumo dos derivados do petróleo, para minimizar os efeitos das crises mundiais do petróleo em 1973 e 1979. Fonte: SILVA, Roberto Cezar Rosendo Saraiva da Silva; Carvalho, Ailton Mota de em Economia e Desenvolvimento no Norte Fluminense – 2004.

causam a falência das principais das usinas da região. A isso se juntam a extinção dos subsídios do governo federal, por meio do Fundo de Comercialização de Açúcar e Alcool, e o fim do Proálcool e do Instituto do Açúcar e Alcool. Esses programas de subsídios foram extintos devido à grande crise econômica que atingiu todo o Brasil⁴.

Esse embate só começa a ser superado economicamente pela região com a instalação da Petrobrás na bacia de Campos, sendo o primeiro município do interior brasileiro a contar com um Centro de Estudo em Defesa do Petróleo. A descoberta de petróleo na bacia campista e a produção comercial *offshore* iniciaram-se em 1977, no Campo de Enchova, sendo atualmente a região de maior produção de petróleo do Brasil. Um dos benefícios econômicos diretos da produção de petróleo na bacia de Campos são os royalties pagos pela sua exploração aos municípios do entorno da bacia de exploração.

1.6 - O ESTADO DO RIO DE JANEIRO E AS POLÍTICAS REGIONAIS

Mesmo com uma pequena extensão territorial, o Estado do Rio de Janeiro ainda carrega as impressões de um modelo político-administrativo que foi gerido por dois governos⁵. Mesmo a fusão dos antigos estados da Guanabara e Rio de Janeiro não foi capaz de unir as classes dominantes e governantes de então, que promoviam ações de favorecimento a setores específicos. Entretanto, somente a partir das eleições livres para governador em 1982, essa distinção começou a ser superada. Só então, o governo passa a atender as demandas de alguns setores que almejavam investimentos para a recuperação econômica do interior, para que assim fossem dados os primeiros passos para a reversão do processo de centralização de investimentos no núcleo metropolitano fluminense.

⁴ A década de 80 é considerada a década perdida da economia brasileira, devido às reduções dos níveis de crescimento do PIB, na década de 70 foi de 7%, já na década de 80 foi de somente 2%. Além disso, tivemos um aumento do déficit público devido ao crescimento da dívida externa ocasionada pela elevação das taxas internacionais de juros. Ainda podemos citar a hiperinflação que abateu o Brasil em 89, impedindo a economia de crescer. Fonte: Sanderson C. Oliveira 26/02/2005 em: <http://www.midiaindependente.org/pt/red/2005/02/308819.shtml>. Acessado em 22/09/2012.

⁵ Após a transferência da capital para Brasília o atual estado do Rio de Janeiro foi dividido em dois estados: Guanabara e Rio de Janeiro. O estado da Guanabara foi criado em 1960, e sua composição geográfica abrangia o território da antiga capital nacional. O objetivo era minimizar os prejuízos causados pela transferência da capital do país para Brasília. O governo federal promoveu fusão do estado da Guanabara com o estado do Rio de Janeiro em 1975. Fonte: www.alej.rj.gov.br/center_arq_aleg_invent_link2.htm acessado em 22/09/2012.

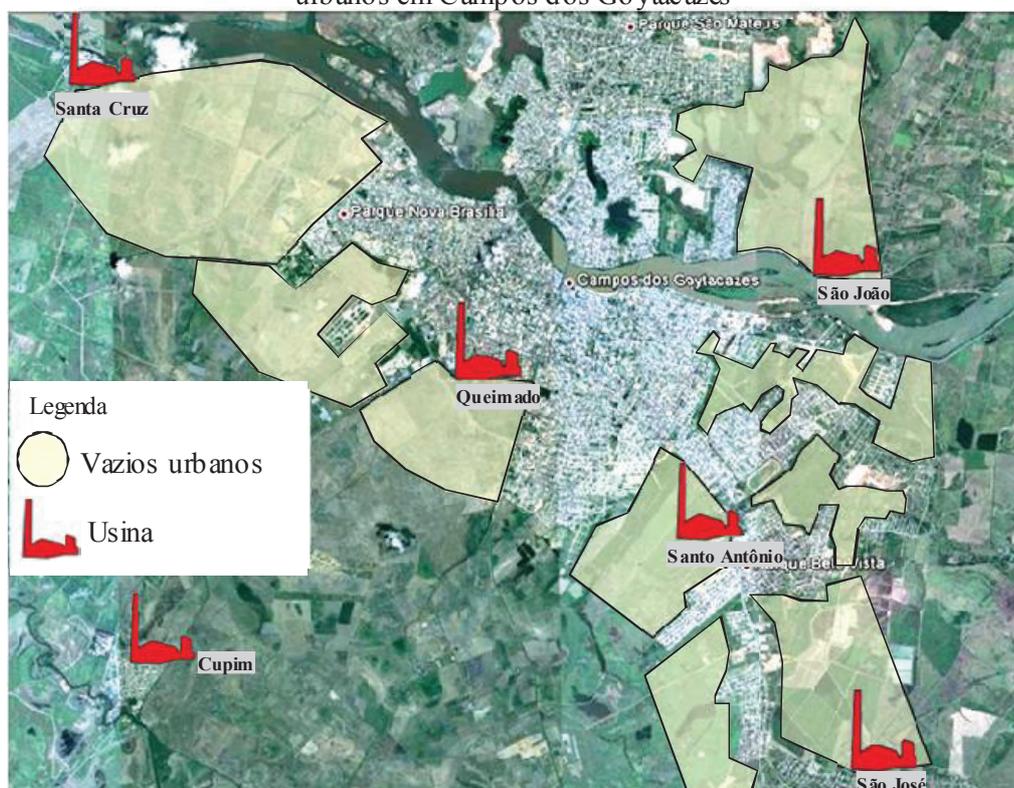
Outro fator que incentivou os governantes a pensar em todo o território estadual foi a profunda crise econômica que abateu o Brasil durante os anos 80, a qual diminuiu sua participação na formação do Produto Nacional Bruto. Isso fez com que o Estado do Rio de Janeiro passasse por transformações relevantes nas políticas de gestão do território, levando os seus governantes a perceber o estado em sua totalidade, com políticas para o núcleo metropolitano e também para o interior, descentralizando os recursos na região da capital (OLIVEIRA, 2003:26).

1.7 - A ESTRUTURA FUNDIÁRIA REGIONAL

1.7.1 - CAMPOS DOS GOYTACAZES

Devido ao seu vasto território e a concentração das usinas no espaço campista, o município de Campos se desenvolve mais do que os outros. Em Campos, a estrutura fundiária

Figura 5 – Mapa de localização das principais Usinas e vazios urbanos em Campos dos Goytacazes



Forte- Google Earth e Levantamento do autor

não se difere do resto do país, a qual visa a atender aos interesses econômicos. No último ciclo da cana, o território fica subordinado às indústrias sucroalcooleiras, principalmente pelas

situadas próximas à área urbana, sendo as principais: Usina do Queimado, Usina Santo Antônio, Usina São João, Usina Santa Cruz e Usina São José. Como se pode observar na figura 5, a expansão urbana era limitada à presença da estrutura fundiária dessas usinas.

Nas últimas décadas, a submissão da terra urbana ao capital imobiliário força as populações de baixa renda a ocupar regiões que deixavam de ser as agrícolas da cidade. Essas áreas são, geralmente, sem infraestrutura e, muitas vezes, de origem em loteamentos irregulares. Isso causa problemas sérios na urbanização e alto custo ao poder público, ora para desapropriar terras centrais para expansão da malha viária, ora para levar infraestrutura para periferia. Em sua expansão urbana, a cidade de Campos cerrou uma disputa com os territórios ocupados pelos canaviais, o que se refletiu no alto valor dos loteamentos. Esse fato explica a rápida verticalização da cidade, com a construção de edifícios para as classes média e alta nas áreas centrais, principalmente na região da Pelinca e Parque Tamandaré, e a favelização de áreas periféricas abandonadas, principalmente após a falência das usinas na década de 1980, figuras 6 e 7.

Figura 6 - Verticalização na Pelinca.



Fonte: www.robertomorais.com.br

Figura 7 - Enchente no Bairro de Ururái.



Fonte: <http://terramagazine.terra.com.br>

1.7.2 - SÃO JOÃO DA BARRA

Desde sua formação, São João da Barra se caracteriza como um município rural. Pela grande área de litoral, durante muitos anos, tinha a função de porto para escoamento da produção de toda a região. Com o passar do tempo, com a redução das funções portuárias, a cidade adquire função de veraneio da região Norte Fluminense. O 5.º distrito de São João da Barra, onde está sendo implantado o CLIPA, é formado por terras arenosas de restinga onde

habitam os Muxuangos⁶, antigos homens livres do período colonial (LAMEGO 1934:85). A antiga área servia para a retirada da madeira para os fornos das usinas e é considerada de baixa produção pelo ponto de vista agrícola.

Atualmente as desapropriações de toda a região do 5.º distrito têm causado conflitos entre os pequenos proprietários e os órgãos responsáveis por elas. Cerca de 50% de todo distrito, onde moram aproximadamente sete mil famílias, está passando por desapropriação. A intenção é implantar um corredor logístico para facilitar o escoamento de produtos do Porto do Açúcar para Campos. Mas essa ação tem sido alvo de diversas manifestações envolvendo os produtores rurais da região que temem perder as terras. As desapropriações, que estão sob a responsabilidade da Companhia de Desenvolvimento Industrial do Rio de Janeiro, a CODIN, não atingem apenas os pequenos produtores que dependem da terra para sobreviver. Atingem também antigos moradores que tinham a terra onde moravam como seu único bem, muitas vezes sem documentação de propriedade, dificultando as indenizações.

1.8 - O COMPLEXO LOGÍSTICO INDUSTRIAL DO PORTO DO AÇÚCAR

Em São João da Barra, para atender à instalação do CLIPA, está ocorrendo uma alteração do uso do solo, que deixa de ser rural e passa a ser urbano-industrial. O complexo se caracteriza por um novo tipo de porto, o MIDA (*Maritime Industrial Development Areas*), isto é uma estrutura que conjuga porto e indústria. Sua retroárea é destinada para atividades industriais, além de servir para contêineres, facilitando logisticamente o escoamento dos insumos e da produção. Ela conta, ainda, com um moderno píer de atracação para navios de quinta geração, capazes de transportar até 13 mil TEU (unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés), os quais necessitam de uma profundidade (calado) maior que 15m para sua atracação. A construção dos navios supercontêineres mostra que, na primeira década do século XXI, ocorreu uma alteração na quantidade e no tipo de navios especializados no transporte dos cofres de carga. No século XXI, a necessidade de grandes terminais de contêineres provoca uma nova reformulação no funcionamento dos portos.

⁶ De acordo com Alberto Lamego Filho, o "muxuango" vive disperso, tanto nos areais que cobrem o trecho costeiro situado aquém e além da foz do Paraíba do Sul quanto na zona ondulada do município de São João da Barra, que lhe fica ao norte. Em geral o "muxuango" é um sitiante que não entra na massa do proletariado agrícola. A explicação do fato decorre da facilidade que o "muxuango" dispõe para entrar na posse de um sítio, em vista do baixo custo das terras que são frequentemente pobres sob o ponto de vista agrícola. Fonte: Pereira, José Veríssimo da Costa. Tipos e Aspectos do Brasil, Revista Brasileira de Geografia, ano 9, nº 4.

A alteração dos padrões portuários, o que requer uma enorme área no seu entorno, inviabiliza a adaptação dos principais portos do Brasil por estarem inseridos em malhas urbanas consolidadas. Quando se analisam os portos brasileiros, observa-se que o de Suape⁷ foi a alternativa encontrada para superar os problemas do Porto do Recife. O Porto de Suape, por muitos anos, foi visto como um “elefante branco”, pois durante anos funcionou somente como porto convencional (sem indústria). Agora ele está inserido no contexto internacional no que diz respeito ao novo conceito de porto e região industrial anexada MIDA.

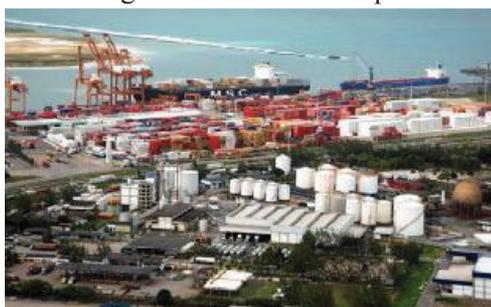
Após a instalação do Porto do Açu, o Brasil contará com três portos para navios de última geração: Porto do Açu – RJ, Porto de Suape – RE e Porto de Itapoá⁸ – SC.

Figura 8 - Porto do Açu



Fonte: <http://www.llx.com>

Figura 9 - Porto de Suape



Fonte: <http://www.caisdoporto.com>

Figura 10 - Porto de Itapoá



Fonte: www.portoitapoa.com.br

⁷ O Porto de Suape é um porto brasileiro localizado no estado de Pernambuco, entre os municípios de Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho, na Região Metropolitana do Recife. Seu projeto foi baseado na integração porto-indústria tipo MIDAs. Fonte: www.suape.pe.gov.br/institucional

⁸ O mais novo empreendimento do setor portuário do Sul do Brasil, o Porto Itapoá é um terminal privativo de uso misto para a movimentação de contêineres. A empresa tem como missão fornecer soluções logísticas com agilidade e eficiência. Com localização geográfica estratégica, condições naturais de profundidade e águas calmas da Baía da Babitonga o terminal é adequado para receber navios de grande porte, de até 9 mil TEUs. Fonte: www.portoitapoa.com.br

A tabela 2 apresenta a viabilidade regional do complexo. Nesta se observa que o Porto do Açú apresenta todos os itens favoráveis para sua implantação. A principal opção da região de São João da Barra se dá principalmente pela existência de grandes glebas desocupadas ou com baixa ocupação, pois as estruturas portuárias do tipo MIDA demandam retroáreas extensas para contêineres e indústria, inviabilizando a sua construção em quase todo o litoral Fluminense. O porto se dá no processo de retomada da atividade econômica nacional e objetiva atender à demanda regional e nacional, tentando impedir os problemas que apareceriam em função dos gargalos históricos da infraestrutura logística e portuária do Brasil.

Tabela 2 – Análise regional de alternativas locais

Alternativa	Fora da Região Metropolitana	Área de Retroporto (instalação Industrial)	Disponibilidade de Água	Suprimento de Energia	Bacia Aérea ⁹ Viável
Porto de Angra	sim	não	não	sim	não
Porto de Sepetiba	não	não	sim	sim	não
Porto do Rio de Janeiro	não	não	não	sim	não
Porto do Açú	sim	sim	sim	sim	sim

Fonte - RIMA LLX maio 2011

Ao se observar o EIA-RIMA do distrito industrial de São João da Barra, de maio de 2011, nota-se um crescimento vertiginoso nesse município (tabela 3), passando de 32 mil habitantes para 410 mil em 15 anos. É sabido que um empreendimento do porte do porto do Açú atrairá muitas pessoas, porém vale ressaltar que o município é carente de infraestrutura e serviços.

9 Por analogia ao conceito de bacia hidrográfica, cunhou-se em português a expressão "bacia aérea" para designar área em que o relevo, as correntes eólicas e o fenômeno de dispersão dos poluentes do ar determinam a extensão dos impactos diretos e indiretos das atividades humanas na qualidade do ar. O conceito corresponde, em inglês a "pollution zone", definido como os "limites geográficos e seu território contínuo ou adjacente, das áreas afetadas (direta ou indiretamente) por um fluxo de ar poluído e nas quais tanto as fontes quanto os efeitos da poluição do ar se concentram" (Weisburd, 1962). Fonte: <http://www.redeambiente.org.br/dicionario>

A tendência natural é que os trabalhadores se instalem em cidades que já possuem uma rede de apoio e serviços mais bem estruturada, da qual eles possam desfrutar. Não é por acaso que grandes empresas estão se instalando em Campos dos Goytacazes e que a construção civil está a pleno vapor. Devido a esses fatos, questiona-se o crescimento vertiginoso de São João da Barra, apontando a alternativa de Campos dos Goytacazes, devido à proximidade, ser o grande polo absorvedor desse incremento populacional.

Tabela 3 – Previsão do crescimento populacional

Indicadores	Campos dos Goytacazes	São João da Barra
População	2010	464 mil habitantes
	2025	834 mil habitantes
	Crescimento 2012-2025	3,9% a.a.
PIB	Total em 2025	US\$ 27,8 bilhões
	Crescimento 2012-2025	5,2% a.a.
	Per capita 2025	US\$ 33,4 mil/hab./ano

Fonte: IBGE / RIMA LLX maio 2011

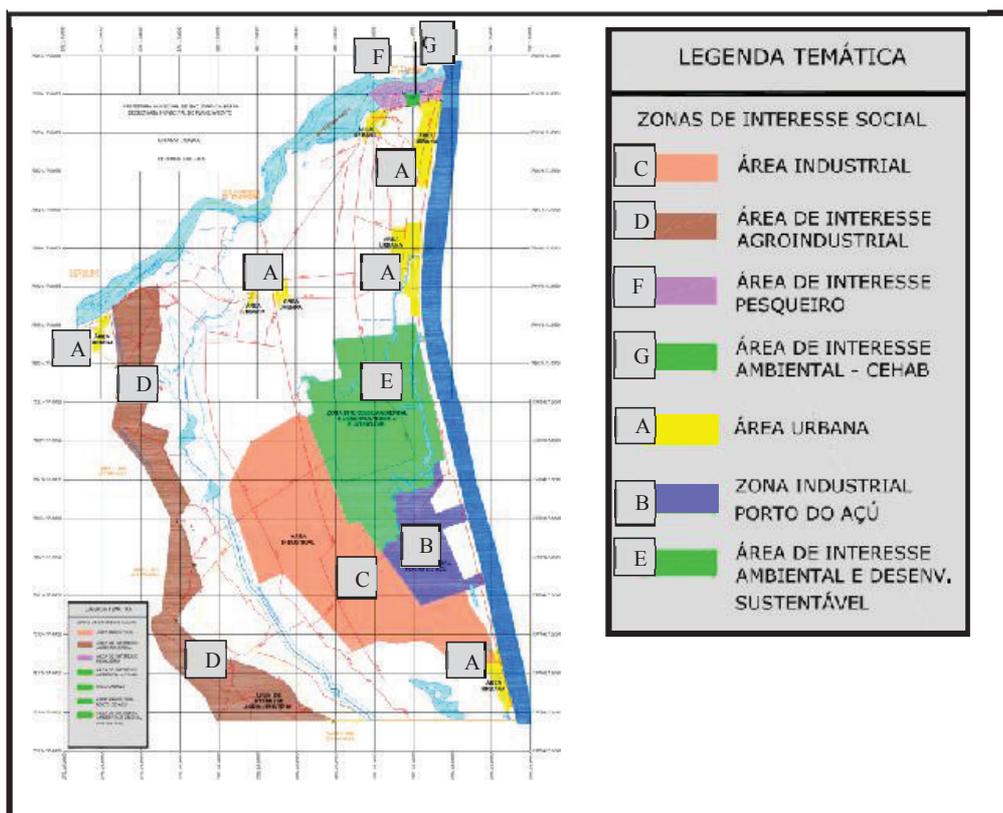
1.9 - O MACROZONEAMENTO VIGENTE

O figura 11 apresenta o macrozoneamento municipal de São João da Barra e foi desenvolvido para atender às demandas do complexo. Ou seja, o zoneamento foi elaborado em função do empreendimento visando a atender às suas condições. Como se pode observar boa parte de todo o território está reservado para o setor industrial ligado e porto (B e C). Isso obrigará as comunidades e pequenos proprietários que ocupam aquela região a ser removidos para outras áreas. Observa-se também que, ao sul, as áreas parecem interrompidas bruscamente, o que se dá devido ao limite entre os municípios de Campos dos Goytacazes e São João da Barra não apresentar barreira física nesse ponto, causando sérios problemas de administração pública nas comunidades que habitam a área.

Atualmente o município está desenvolvendo um novo plano diretor que está na fase de aprovação pela câmara municipal.

De acordo com o RIMA da LLX, de maio de 2011, e com o plano diretor do município de São João da Barra, a propriedade tradicionalmente denominada “Fazenda Saco Dantas” está sendo transformada em uma área urbana e industrial. No censo de 2000, essa região possuía 5.777 pessoas, dentre as quais, 4.664 residentes em áreas rurais, o que equivale a 80% da população.

Figura 11 – Macrozoneamento de São João da Barra dezembro de 2008

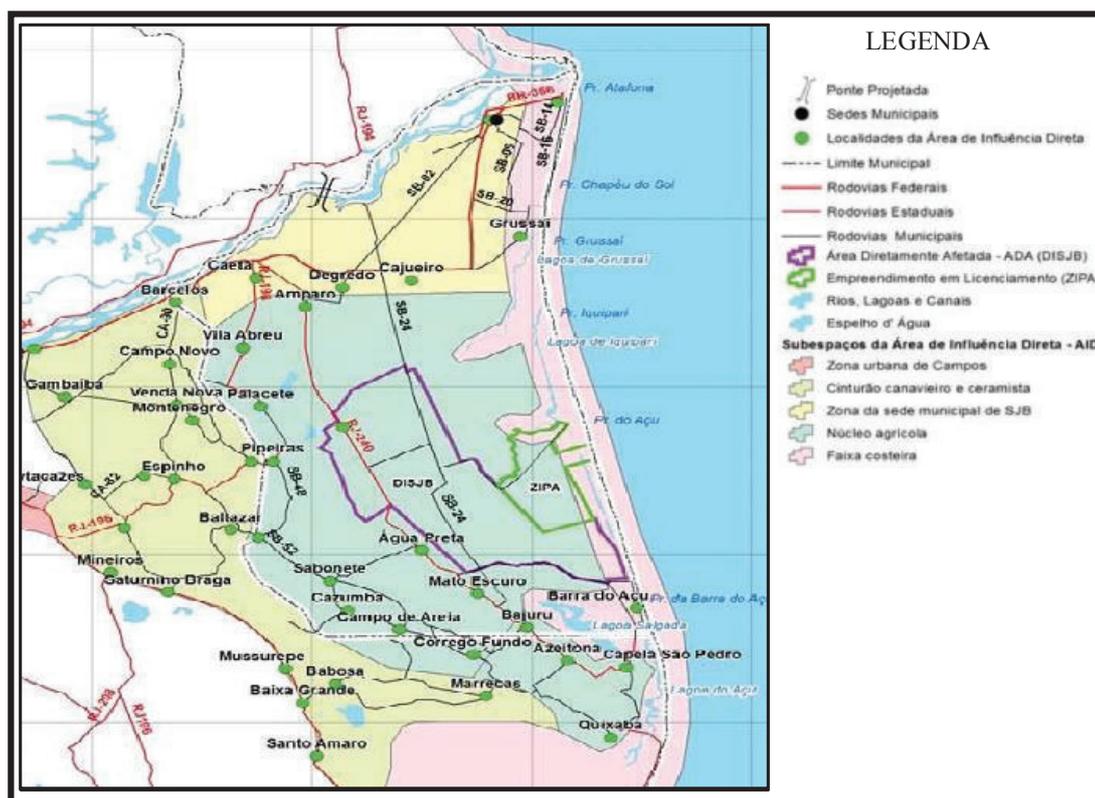


Fonte: PMSJB

Atualmente as mudanças estão no nível das desapropriações e remoção das famílias. Porém, em algumas localidades os padrões de ocupação já estão sendo alterados, principalmente em Mato Escuro, entretanto outras localidades também merecem ser observadas assim como: Água Preta, Amparo, Bajuru, Barra do Jacaré, Campo da Praia, Campo de Areia, Cazumbá, Palacete, Pipeiras, Sabonete, Vila Abreu, Azeitona, Capela São Bento, Córrego Fundo e Quixaba, como se observa na figura 12. Essas comunidades margeiam a zona determinada como Distrito Industrial de São João da Barra (DISJB) e, por consequência direta, serão as primeiras comunidades afetadas com a implantação do CLIPA.

Entretanto, de acordo com o mesmo mapa, pode-se notar que o raio de influência apontado no RIMA é muito maior.

Figura 12 – Limites e subespaço da área de influência direta



FONTE RIMA – LLX - MAIO DE 2011

1.10 - CONCLUSÃO

As regiões no entorno imediato já estão se transformando em dinâmica territorial e ambiental, com uma rápida valorização das terras e dos imóveis, não por sua qualidade, e sim pelo seu suposto potencial. Se não houver um controle e ordenamento da ocupação, áreas frágeis e de preservação podem ser ocupadas indiscriminadamente. Os primeiros efeitos já podem ser percebidos nas cidades de São João da Barra e Campos dos Goytacazes, com o aumento do preço da terra, especulação imobiliária e aumento do setor da construção no município campista. Nele, hotéis e edifícios residenciais e comerciais, principalmente na região da Pelinca e entorno, vêm sendo erguidos.

Ao se analisar as dinâmicas da AID (Área de Influência Direta) são identificados cinco subespaços semelhantes no que diz respeito aos recursos naturais e atividades humanas, como aponta o mapa anterior. Pelos motivos previamente analisados, observa-se que as transformações que irão ocorrer podem trazer desenvolvimento regional, entretanto também podem causar danos ambientais graves se não houver um sério planejamento e fiscalização das áreas de influência direta. A ocupação da região do Açú, só com as atividades diretamente ligadas ao CLIPA, coloca uma enorme pressão na ocupação de antigas áreas rurais que passam a serem áreas urbanas-industriais diretamente ou indiretamente ligadas aos impactos.

A observação dos principais vetores da expansão urbana regional é de suma importância para o entendimento das relações regionais e da futura configuração urbana local com suas conurbações entre Campos dos Goytacazes e São João da Barra. Devido ao forte impacto do empreendimento, partes dos municípios tendem a se fundir, havendo assim áreas urbanas, espaços públicos e infraestrutura comuns, causando conflitos na administração pública.

São João da Barra, onde os impactos serão imediatos e intensos, deveria atrair a população mais qualificada e com maior poder aquisitivo com intuito de maximizar a circulação local de renda desde o início do processo para usufruir dos benefícios do complexo. O EIA aponta que as principais localidades no município capazes de atrair tal população são as comunidades litorâneas de Atafona, Grussaí e Barra do Açú. Entretanto, elas não apresentam condições imediatas de infraestrutura urbana (rede de esgoto, rede de água, pavimentação das vias, etc.) e serviços (escolas, comércio, bancos e saúde) capazes de atrair moradores. A zona central não está diretamente conectada com o porto e também não apresenta estrutura adequada para absorver esse afluxo populacional. O EIA apresenta que as comunidades diretamente ligadas são de base agrícola e tendem a desempenhar um papel sinérgico num programa de fortalecimento da agricultura familiar, portanto permanecendo como bairros rurais.

Devido a esses fatores, Campos dos Goytacazes apresenta a melhor infraestrutura urbana, comercial e de serviços que tendem a atrair a fixação dos profissionais ligados ao complexo. Numa análise preliminar, verifica-se que estes tendem a ocupar os eixos de conexão entre a cidade de Campos dos Goytacazes e o CLIPA, áreas que sempre apresentaram intensa conexão, mesmo antes do empreendimento. Sendo assim observa-se que é de suma importância um planejamento regional com diretrizes bem definidas no que diz respeito à ocupação do solo e as políticas ambientais, evitando assim danos para as gerações futuras.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CARNEIRO, Paulo Roberto Faria. **Água e Conflito na Baixada dos Goytacazes**. Disponível em: http://abep.nepo.unicamp.br/site_eventos_abep/pdf/abep2004_825.pdf

COSTA, Aline Nogueira; ALVES, Maria da Glória. **Monitoramento da expansão urbana do município de Campos dos Goytacazes – RJ**, utilizando Geoprocessamento. Anais XII Simpósio Brasileiro de Sensoriamento Remoto,. INPE: Goiânia, abril, 2005, p. 3731-3738. Disponível em: <http://marte.dpi.inpe.br/coltid.inpe.br/sbsr/2004/11.20.17.48/doc/3731.pdf>. Acessado em: 15/10/2012

IBGE. **Resultados do censo 2010**. Brasília, 2010. Disponível em <www.ibge.gov.br>. Acesso em: 09 de junho de 2011.

INEPAC, **Projeto e Inventários de Bens Culturais Imóveis - Desenvolvimento Territorial de Caminhos Singulares do Estado do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro:, 2004. Disponível em:[http://201.2.114.147/bds/BDS.nsf/FB66CDBD09F54D038325735C004D4EA4/\\$File/NT00036126.pdf](http://201.2.114.147/bds/BDS.nsf/FB66CDBD09F54D038325735C004D4EA4/$File/NT00036126.pdf). Acessado em 10/01/2013.

LAMEGO, Alberto. **Na planície do solar da senzala**. Rio de Janeiro: Livraria Católica, 1934.

LAMEGO, Alberto. **O Homem e o Brejo**. Rio de Janeiro: Serviços Gráficos do IBGE, 1945.

LLX – Infraestrutura de Distrito Industrial de São João da Barra. **EIA – Estudo de impacto ambiental – Distrito Industrial de São João da Barra**. Rio de Janeiro: Ecologus – Ecologus Engenharia Consultiva Ltda., 2011.

LLX – Infraestrutura de Distrito Industrial de São João da Barra. **RIMA – Relatório de impacto ambiental do Distrito Industrial de São João da Barra**. Rio de Janeiro: Ecologus – Ecologus Engenharia Consultiva Ltda., 2011.

LOPES, A. C. **Evolução Urbanística de Campos. Aspectos de legislação**. Julho, 1988.

OLIVEIRA, Sanderson. **A crise financeira dos anos 80.** Em <http://www.midia independente.org/pt/red/2005/02/308819.shtml> - postado em 26/02/2005 - acessado em 22/09/2012.

PEREIRA, José Veríssimo da Costa. **Tipos e Aspectos do Brasil;** Revista Brasileira de Geografia, ano 9, nº 4

QUINTO Jr., Luiz de Pinedo; IWAKAMI, Luiza Naomi. Projeto Porto do Açú: **Nova frente urbana de um porto privado.** XIII ENANPUR – Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-graduação em planejamento urbano regional. Florianópolis-SC, 2009.

QUINTO Jr., Luiz de Pinedo; **Nova legislação urbana e os velhos fantasmas.** Revista Estudos Avançados - vol.17 - nº. 47 São Paulo Jan./Abr. 2003

SILVA, Roberto Cezar Rosendo Saraiva da; Carvalho, Ailton Mota de. **Formação da Região Norte Fluminense,** em Economia e Desenvolvimento no Norte Fluminense. Campos dos Goytacazes, WTC Editora, 2004.

www.googleearth.com

www.lx.com

www.portoitapoa.com.br

www.redeambiente.org.br/dicionario

www.suape.pe.gov.br

2 – AVALIAÇÃO DO PLANO DIRETOR PROPOSTO PARA SÃO JOÃO DA BARRA EM FUNÇÃO DO COMPLEXO LOGÍSTICO INDUSTRIAL DO PORTO DO AÇU

RESUMO

O presente trabalho tem por objetivo analisar a proposta de revisão do Plano Diretor de São João da Barra – RJ, num comparativo com o Plano Diretor atual, com ênfase nas alterações urbanas e ambientais causadas pela implantação do Complexo Logístico Industrial do Porto do Açú. Com objetivo de apresentar os pontos de fragilidade territorial e ambiental foi desenvolvida uma pesquisa sobre a legislação urbana vigente, e as propostas de alterações subsequentes, abordando a questão da instalação do complexo industrial e portuário em uma região rural. De forma específica este estudo aponta um panorama atual do município de São João da Barra e sua possível configuração urbana com base nos vetores de crescimento reais e os sugeridos no Plano Diretor e no Estudo de Impacto Ambiental (EIA). Como metodologia foi utilizada uma análise crítica da legislação vigente com foco no zoneamento atual e as revisões propostas, identificando os pontos frágeis no campo, através de pesquisa de observação in loco, entrevistas e questionários nas populações mais atingidas pela atividade portuária localizadas na AID (Área de Influência Direta). Com base nos dados levantados foi desenvolvido o cenário futuro mediante no que diz respeito às questões territoriais e ambientais do entorno imediato do empreendimento.

Palavras-chave: Plano Diretor Participativo. Estrutura Urbana. Porto do Açú,

ABSTRACT

The present study aims to examine the proposed revision of the plan Director de São João da Barra-RJ, a comparison with the current master plan, with emphasis on urban and environmental changes caused by implantation of Industrial Logistics Complex of Porto do Açú. In order to present the points of territorial and environmental fragility has been developed a research on current urban legislation, and proposals for subsequent amendments, addressing the issue of installation of industrial and port complex in a rural region. Specifically this study aims to present an overview of the municipality of São João da Barra and its possible urban setting based on real growth vectors and the suggested in the master plan and environmental impact assessment (EIA). What methodology was used a critical analysis of current legislation with a focus on current zoning and the proposed revisions, identifying weak points in the field, through on-the-spot observation research, interviews and questionnaires in populations most affected by port activities located in AID (Direct area of influence). Based on data collected by future scenario was developed with regard to territorial and environmental issues of the immediate surroundings of the enterprise.

Keywords: participative Urban plain, Urban Structure. Porto do Açú.

2.1 - INTRODUÇÃO

O termo desenvolvimento sustentável assumiu nas últimas décadas um ponto de suma importância e que deve ser observado por todos os setores da economia, entretanto quando se fala de crescimento econômico este fator parece ficar em segundo plano, como se fosse impossível se desenvolver sem prejuízos ambientais. A sustentabilidade vai além da pura questão ambiental, deve atingir a sustentabilidade econômica, ambiental, territorial e principalmente social.

Ao se observar o Complexo Logístico Industrial do Porto do Açu (CLIPA) localizado no município de São João da Barra – RJ, tema balizador deste trabalho, se questiona o desenvolvimento imposto a uma região rural com uma população com fortes ligações com a terra e agricultura. A nova atividade que se instala no quinto distrito de São João da Barra possui a capacidade de alterar as relações territoriais e econômicas do seu entorno num raio de ação muitas vezes incalculável.

Este trabalho tem por finalidade analisar o Plano Diretor de São João da Barra com foco nas questões inerentes às transformações territoriais e ambientais decorrentes da alteração do uso do solo que deixa de ser rural e passa a ser portuário e industrial, alterando toda a configuração espacial estabelecida.

A justificativa deste tema se dá pela influência que a atividade vai exercer em toda a região e pelo fato que o planejamento urbano local é uma ferramenta essencial para garantir a função social da terra e também viabilizar a desenvolvimento regional.

Para atingir este objetivo o presente trabalho irá interpretar a legislação urbanística atual e as propostas de revisão com intuito de apontar as influências que as novas atividades econômicas tiveram na sua formulação.

No ponto de vista metodológico foi realizada uma pesquisa embasada em uma análise crítica a respeito das questões territoriais, urbanas e ambientais da área de influência do CLIPA, abordando a temática da Lei de Uso do Solo municipal e sua relação com as localidades rurais do entorno imediato da zona industrial.

2.2 - A EVOLUÇÃO DOS PLANOS DIRETORES E A CAPACIDADE DE ORDENAR O TERRITÓRIO

Os primeiros modelos de planejamento urbano surgem na Alemanha já unificada, que, após a guerra franco-prussiana¹⁰ de 1870, ao receber um grande montante de recursos provenientes das indenizações pagas pela França derrotada, acelera o processo de industrialização do país. Isso trouxe, como consequência, um enorme crescimento urbano e favoreceu, dessa forma, o aparecimento de medidas controladoras e disciplinadoras dessa expansão das cidades. Desta forma, o Estado Alemão cria o primeiro Sistema Nacional de Previdência Social e de Políticas Urbanas, voltado para a produção de habitação de interesse social (QUINTO JR., 2006, p. 2 e 3).

O primeiro grande evento de divulgação urbanística foi realizado em 1903, em Dresden, na Alemanha, intitulado “Primeira Exposição Alemã de Cidades”, onde foram apresentados 214 planos desenvolvidos pelas municipalidades alemãs. Tal modelo chamou a atenção dos administradores públicos de outros países que visitaram o evento ao perceber uma nova metodologia para planejar as cidades (SIMÕES JUNIOR, 2002).

Durante o século XX, algumas cidades seguem o modelo Alemão para atender à necessidade de organizar os espaços urbanos que crescem e precisam se adaptar à era industrial, atendendo às necessidades do capitalismo. O principal instrumento utilizado para se planejar as cidades é o zoneamento¹¹, cuja principal característica é a separação dos usos dos territórios. Esse fato tomou mais força a partir dos CIAM¹² (Congresso Internacional de Arquitetura Moderna), no qual se discutiram os caminhos do planejamento urbano moderno, indicando as diretrizes para ele.

10 A guerra franco-prussiana foi um conflito armado envolvendo a França contra um conjunto de estados germânicos liderados pela Prússia, que se desenrolou entre 1870 e 1871. Em sua origem estava a política desenvolvida pelo chanceler prussiano Otto Von Bismarck com a intenção de unificar a Alemanha. Em oposição, o imperador francês Napoleão III tinha como objetivo reconquistar o prestígio perdido interna e externamente, depois de inúmeros reveses político-diplomáticos. O poderio militar prussiano também constituía uma ameaça à supremacia francesa no continente europeu. (<http://www.infoescola.com/historia/guerra-franco-prussiana>)

11 O zoneamento é aplicado em duas escalas: macrozoneamento e zoneamento. No macrozoneamento, há a delimitação da Zona Urbana, Zona de Expansão Urbana e Zona Rural. Já no Zoneamento propriamente dito, há delimitações de zonas tanto na Zona Urbana quanto na Zona de Expansão Urbana do município. A Zona Rural não é delimitada pelo município, já que este possui pouca competência regulatória nesta zona (BRAGA, 2001, p. 6).

12 Os Congressos Internacionais da Arquitetura Moderna ou CIAM, fundado em 1928 na Suíça, foi o princípio do diálogo acadêmico internacional sobre a arquitetura da época. Entre os seus idealizadores podemos citar: Hélène de Mandrot, Le Corbusier e Siegfried Giedion.(Khan, 2008, p.34)

Dentre os urbanistas seguidores do modelo Alemão, ressaltam-se Victor da Silva Freire, Francisco Saturnino Rodrigues de Brito e Francisco Prestes Maia, entre os quais a presença do ideário germânico é claramente expressa em planos e análises elaboradas, em especial naqueles intitulados respectivamente “Os melhoramentos de São Paulo”, de 1911, “A planta de Santos”, de 1916 e “Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo”, de 1930, (SIMÕES JUNIOR, 2002).

Além do modelo Alemão, existia também o modelo higienista (SOUZA, 2008, p. 250-254 e CARVALHO, 2009, p. 31) que foi bem representado por Pereira Passos, com a Reforma Passos em 1902 e 1906. Nos moldes de Haussmann¹³ em Paris, o principal objetivo era remodelar a cidade do Rio de Janeiro, buscando modernizar a Capital da República. O plano propôs obras para substituir vielas, promovendo mais fluidez ao tráfego e melhores condições estéticas e higiênicas para as construções. Grandes e importantes avenidas foram construídas, tais como as avenidas Rio Branco, Beira-Mar, Francisco Bicalho e Rodrigues Alves (LEME, 1999, p. 358-360).

Outra contribuição importante do Estado Alemão foi a criação do Zoneamento Moderno. Em 1891, foi redigida na Alemanha a primeira norma para a implantação do zoneamento, visando o controle urbano (BORGES, 2007).

Braga (1995) discute por que os planos diretores não deram certo. Em sua pesquisa sobre Plano Diretor, aponta que cerca de 60% dos Planos Diretores de São Paulo foram elaborados devido à obrigação imposta pela legislação, e que 32% dos municípios, apesar de possuírem o Plano Diretor, abandonaram-no totalmente. Segundo o autor, os agentes públicos encaram o plano como uma exigência burocrática ou como um instrumento útil para facilitar a obtenção de financiamentos públicos (BRAGA, 1995, p. 2 e 3). O principal objetivo do Zoneamento Urbano dentro do contexto de Planejamento Tecnocrático é impor a ordem evitando a mistura de usos. A separação de usos e funções estava diretamente associada ao caráter social excludente do modelo, isto é, a cidade também separada por classes sociais na medida em que se determinam quais os padrões de parcelamento e porcentagem de ocupação do solo.

¹³ Georges-Eugène Haussmann foi prefeito de Paris, tinha título de Barão e foi o grande remodelador desta cidade de 1851 a 1870. Haussmann planejou uma nova cidade, modificando parques parisienses e criando outros, construindo vários edifícios públicos, como a L'Opéra. Melhorou também o sistema de distribuição de água, esgoto, iluminação pública e transporte coletivo (Benévolo, 2007, p.589 e 593).

O Brasil sofreu acelerado processo de urbanização no século XX, quando a taxa de natalidade era alta e a de mortalidade estava diminuindo. As principais causas desse processo foram as obras de saneamento e as de embelezamento das cidades (SANTOS, 2009, p. 33). Segundo o IBGE, esse processo se intensificou em meados do século, quando as migrações para as áreas urbanas ganharam velocidade. Em 1960, pouco menos da metade da população brasileira, 49%, situava-se nas áreas urbanas; em 1970 esse percentual já chegava a 58%.

A urbanização ocorre, na maioria das cidades brasileiras, por meio do parcelamento do solo na forma de loteamentos. Entretanto existem dois tipos de cidades: a cidade legal e a cidade ilegal. (Gomes, 2010, p.15). A primeira surge do fruto da ação do loteador que projeta o parcelamento do solo, atendendo às legislações municipais vigentes. O segundo modelo de cidade surge de algumas maneiras: 1) ação não planejada e espontânea da própria população que ocupa áreas abandonadas, áreas públicas e ou áreas de preservação ambiental constituindo as chamadas favelas; 2) loteamentos que não seguiram os padrões estabelecidos pelos órgãos municipais competentes e que, por sua vez, não apresentam documentações e infraestrutura exigidas pela municipalidade, sendo então bairros informais. As duas cidades possuem características bem diferentes, revelando espaços de desigualdade, em que uns possuem acesso às benesses da urbanização e renda elevada, enquanto pessoas de baixa renda e desprovidas de melhores condições de vida se aglomeram em áreas destituídas de infraestrutura.

A partir da Constituição de 1988 e do Estatuto das Cidades (lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001), os Planos Diretores passam a ser obrigatórios para as cidades com mais de 20 mil habitantes e devem ser participativos, com ação conjunta de técnicos e da população envolvida na questão.

Os códigos de obras no Brasil consideram que a cidade não tem divisões entre os incluídos e os excluídos socialmente, de modo que nossa legislação edilícia por si só normatizaria todos os preços de custo. O acesso à habitação como direito e garantia fundamental, conforme expresso na Constituição de 1988 coloca um fato novo na nossa cultura urbanística, a de que temos de oferecer uma habitação digna para todos os moradores das cidades. Ao longo do século XX, as cidades brasileiras não incorporaram os instrumentos urbanísticos para regulação dos conflitos sociais urbanos, simplesmente desenvolveram mecanismos de preservação e regulações internas voltadas para o mercado imobiliário. A cidade é concebida como uma grande reserva de valor, ficando as terras voltadas para os empreendimentos imobiliários, e não para uma política de regulação social. Ao estabelecer o padrão urbanístico dentro das normas técnicas de habitabilidade e padrões de higiene para a

classe média, não era admitida a existência de uma parcela da população que residia em cortiços e habitações precárias, mas era permitido que este tipo de habitação ficasse à margem da legislação edilícia (QUINTO JR., 2003).

2.3 - UM COMPARATIVO ENTRE O ATUAL MACROZONEAMENTO DE SÃO JOÃO DA BARRA E AS PROPOSTAS SUBSEQUENTES

O município de São João da Barra, assim como os outros do norte fluminense, passou por alguns processos de desenvolvimento urbano. Entretanto as perspectivas de crescimento regional aumentaram a partir da implantação do CLIPA (Complexo Logístico Industrial do Açu). Essa estrutura, que conjuga Porto e Indústria, que será instalada no 5.º distrito de São João da Barra irá afetar toda a região.

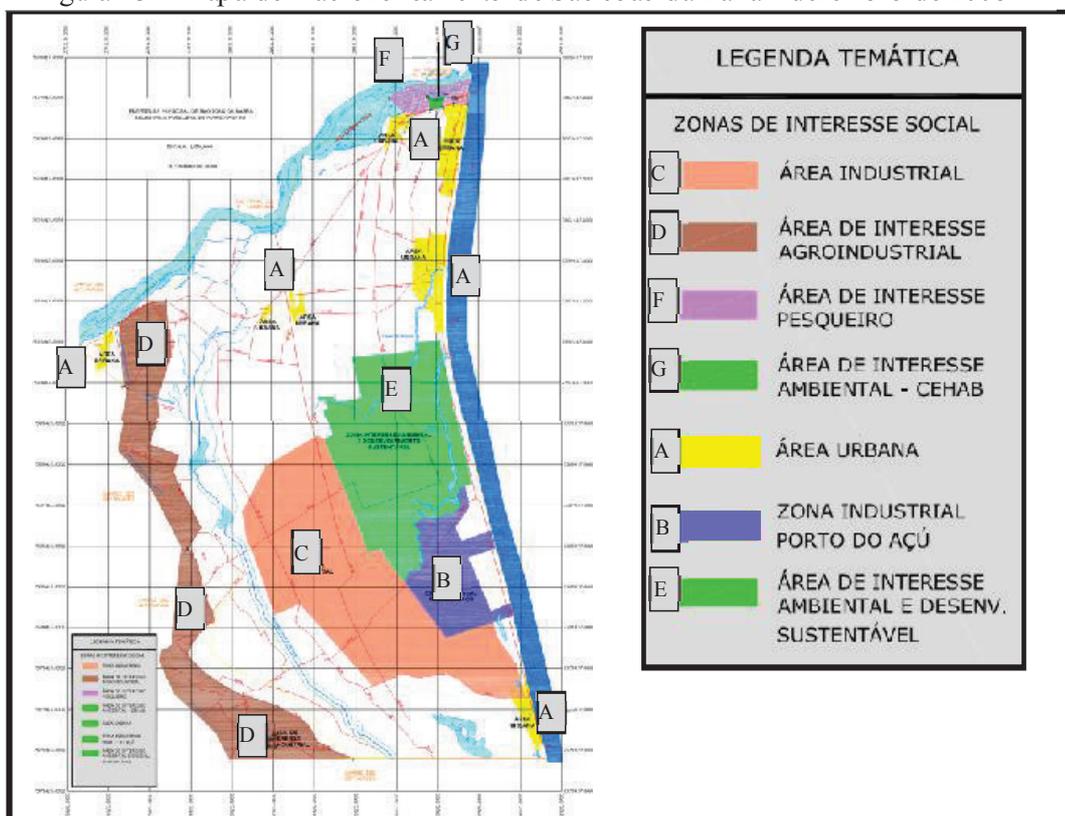
Mesmo antes da vinda do CLIPA para São João da Barra, o município precisou rever sua legislação urbana para atender à demanda do empreendimento. O espaço onde está instalado o Porto era uma região rural com pequenos e médios produtores. Em 31 de Dezembro de 2008, o atual Plano Diretor entrou em vigor e passou a definir as áreas destinadas ao Porto e sua área industrial. Nesse mesmo ano, a CODIN (Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro) declara de utilidade pública para fins industriais, as áreas do CLIPA, situadas no 5.º distrito de São João no Decreto Estadual 41.584/08.

Este fato trouxe a esperança de desenvolvimento regional, entretanto não deixou, e ainda não deixa, claro qual será a política para os núcleos urbanos instalados nas áreas do CLIPA e principalmente nas áreas de sua influência direta. Para entender melhor como está se desenvolvendo o planejamento urbano de São João da Barra, será feito um comparativo entre o atual Macrozoneamento de 2008 e as propostas de sua alteração, feitas em 2011 e 2012.

2.3.1 - MACROZONEAMENTO ATUAL DE SÃO JOÃO DA BARRA 2008

O mapa a seguir foi estabelecido no Plano Diretor de São João da Barra em 2008, estando em vigor até a presente data. A atual legislação do município já foi desenvolvida atendendo a atividade econômica do Porto e de sua área industrial, onde se podem observar as zonas destinadas para tais atividades bem definidas.

Figura 13 – Mapa de Macrozoneamento de São João da Barra - dezembro de 2008



Fonte: PMSJB

No macrozoneamento de 2008, observa-se que são apontadas apenas as áreas urbanas que existiam (A) e não são apresentadas as áreas de expansão urbana. Este mapa tem como principal objetivo delimitar as áreas destinadas ao porto do Açú (B) e sua área industrial (C).

Pode se constatar a presença da área de interesse agroindustrial (D) situada entre o limite oeste de São João da Barra com Campos dos Goytacazes. Nele também está registrada

a área de interesse ambiental e desenvolvimento sustentável (E), atualmente Reserva Particular do Patrimônio Natural (RPPN). Ao norte está situada a área de interesse pesqueiro (F) e uma pequena área de interesse ambiental (F). Embora não estejam apresentadas na legenda, entende-se que as demais áreas não marcadas, em branco, sejam áreas rurais.

O código tributário de São João da Barra permite o parcelamento urbano de áreas rurais, desde que possuam o mínimo de infraestrutura necessária, para o município basta ter acesso pavimentado e infraestrutura de energia elétrica.

2.3.2 - PROPOSTA DE REFORMULAÇÃO DO MACROZONEAMENTO DE SÃO JOÃO DA BARRA DE 2011

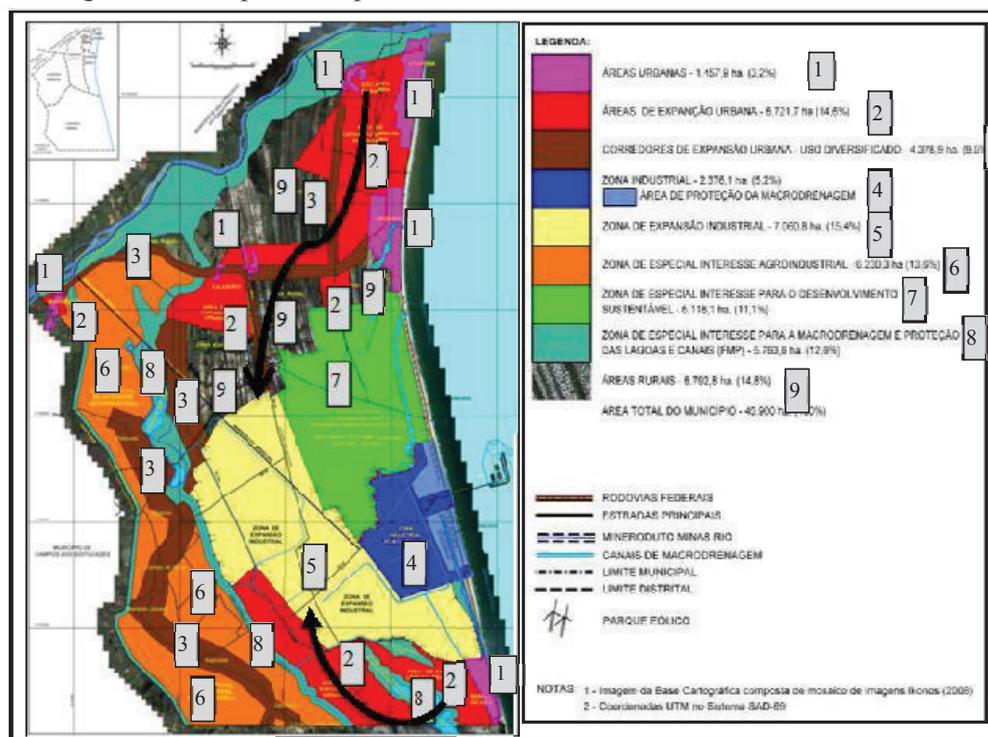
Com a evolução das obras de instalação do Porto do Açú, iniciadas em outubro de 2007, o município de São João da Barra começa a reformular seu Plano Diretor, em 2011 é apresentada a proposta do novo Macrozoneamento, desenvolvida pelo escritório do Arquiteto e Urbanista Jaime Lemer¹⁴. A seguir serão apontadas as principais alterações em relação às propostas anteriores.

A figura 14 observa-se que são apontadas as áreas urbanas existentes (1) e suas respectivas áreas de expansão urbana (2). Surge neste mapa uma nova tipologia de expansão urbana, os corredores de expansão urbana diversificados (3). Os limites do porto do Açú (4) e sua área industrial (5) são mantidos. A área de interesse agroindustrial (6) é expandida e está fundida com o corredor de expansão urbana diversificado. A atual Reserva Particular do Patrimônio Natural (RPPN) é apontada como área de interesse ambiental e desenvolvimento sustentável (7). As áreas apresentadas no mapa 11 como de interesse pesqueiro (F) e a pequena área de interesse ambiental (G) são retiradas. As áreas rurais (9), embora reduzidas, são delimitadas. Neste mapa pode-se observar a intenção de conectar os núcleos urbanos do

¹⁴ Jaime Lemer (Curitiba, 17 de dezembro de 1937) é um político, arquiteto e urbanista brasileiro, tendo sido prefeito de Curitiba por três vezes (1971-75, 1979-84 e 1989-92) e governador do Paraná por duas (1995-1999 e 1999-2003). Foi eleito presidente da União Internacional de Arquitetos (UIA) em julho de 2002. Atualmente Lemer é urbanista e consultor das Nações Unidas para assuntos de urbanismo

norte (sede) e do sul com o CLIPA, sendo mais evidente na região norte. Tal fato ocorre devido à atual comunicação dos núcleos com a região do CLIPA, motivo que será apresentado mais adiante.

Figura 14 – Mapa da Proposta de Macrozoneamento de São João da Barra



Fonte: www.sjb.rj.gov.br - em 11/12/2011

2.3.3 - PROPOSTA DE REFORMULAÇÃO DO MACROZONEAMENTO DE SÃO JOÃO DA BARRA - 2012

A proposta feita em 2011 não é aprovada e em 2012 a reformulação do Plano Diretor continua em desenvolvimento pelo escritório do Jaime Leme, em Abril do mesmo ano é apresentada a nova proposta de macrozoneamento, ao longo do ano de 2012 são desenvolvidas as audiências públicas para possível validação da proposta, as últimas audiências ocorrem em março de 2013, quando é encaminhada à câmara municipal a minuta de lei para a devida aprovação. Até a presente data ainda não foi aprovado o novo Plano Diretor de São João da Barra.

Na última versão do macrozoneamento proposto, Abril de 2012, as áreas urbanas e de expansão são apontadas na macrozona de uso misto (I). Elas são de uso residencial, comercial e serviços e compreendem as regiões da parte norte da sede do município e uma pequena faixa de expansão na Praia do Açú. A macrozona de uso misto é composta pelas praias de Atafona, Chapéu de Sol e Grussaí, a praia do Açú, além da área de expansão urbana em direção ao distrito industrial e ao porto.

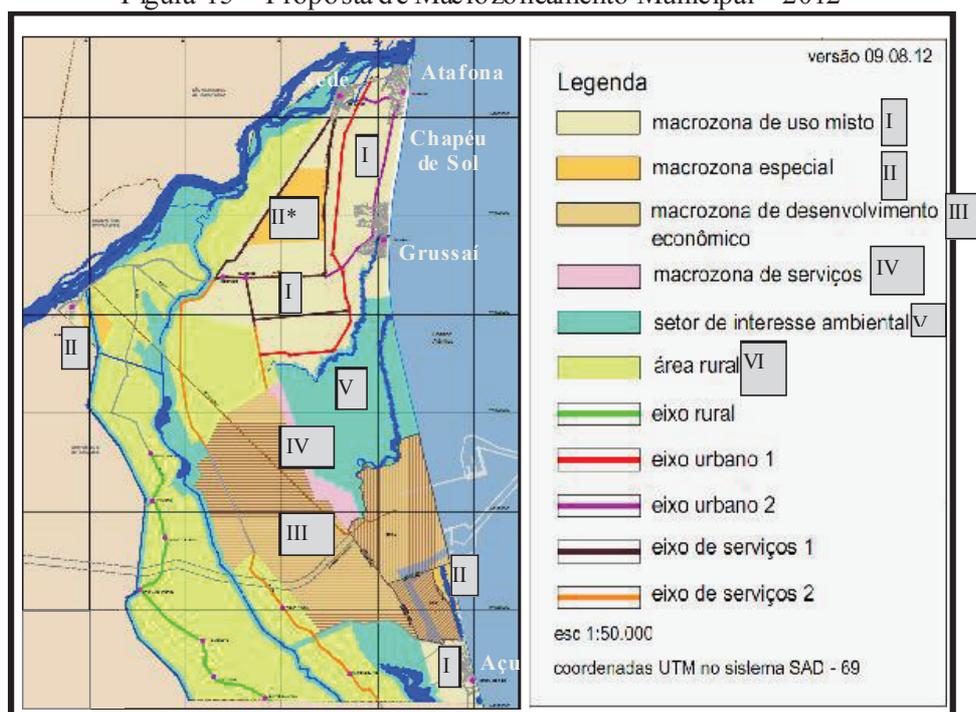
Neste mapa (figura15) surge o setor da macrozona especial (II), área onde posteriormente será destinado o uso. Entretanto, o setor especial próximo à sede (II*) está reservado ao uso de um possívelaeroporito.

A área de expansão industrial e do porto é apresentada como macrozona de desenvolvimento econômico (III). A área destinada à macrozona de serviços (IV) está entre a RPPN antiga Fazenda Caruara (V) e a área prevista para a zona industrial (III), dando apoio às atividades industriais e conectando o porto com a expansão urbana da sede.

A zona rural (VI) está em basicamente toda a parte oeste do município, onde faz divisa com o município de Campos dos Goytacazes, parte em que, nos mapas anteriores, estava o setor agroindustrial.

Esta proposta indica os eixos de conexão que variam entre: eixo rural, urbano e de serviços, cuja intenção é integrar e desenvolver todo o território de São João da Barra, segundo Jaime Lerner em audiência pública de março de 2013.

Figura 15 – Proposta de Macrozoneamento Municipal - 2012

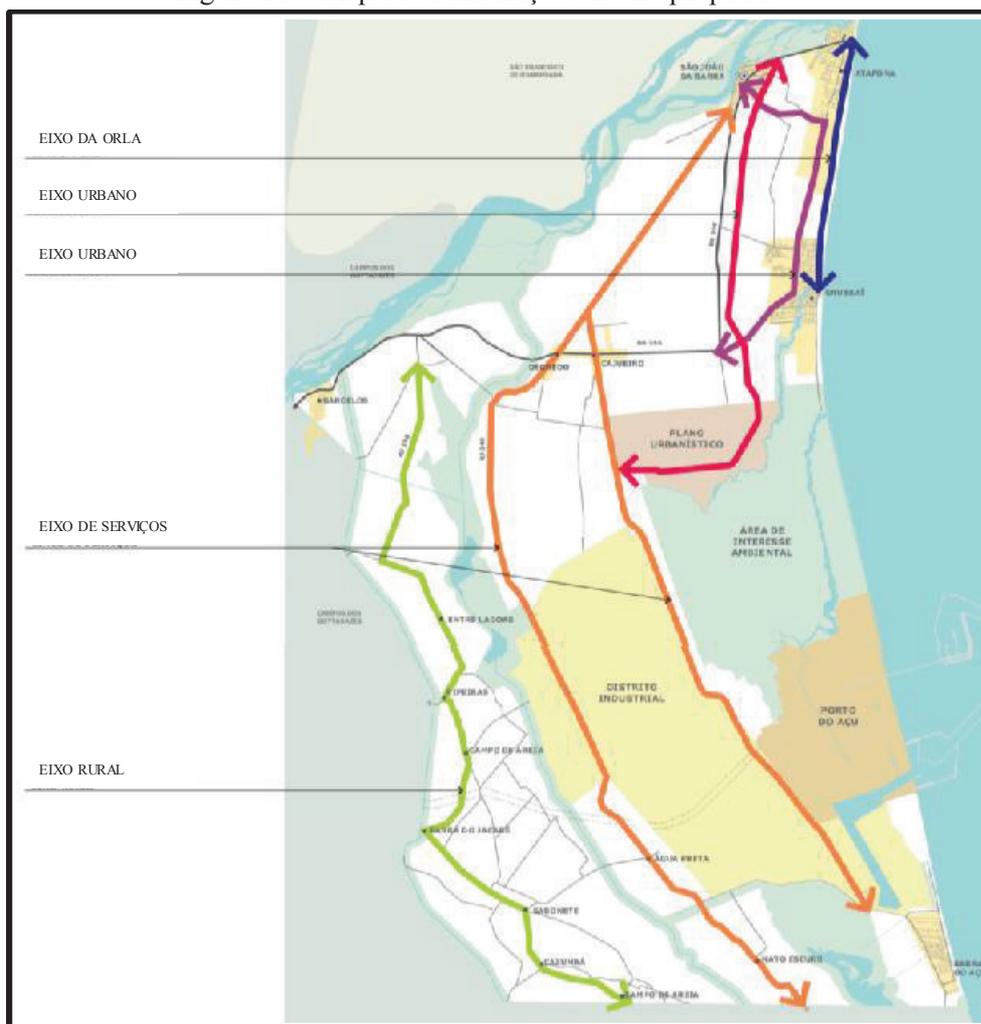


Fonte: plano de estruturação urbana – Abril de 2012 – JLAA (Jaime Lerner Arquitetos Associados)

2.4 - A PROPOSTA DO NOVO PLANO DIRETOR DE SÃO JOÃO DA BARRA

Com a implantação do Complexo Logístico Industrial do Porto da Açú (CLIPA) o município de São João da Barra está reconfigurando todo o seu território num novo Plano Diretor, que está na fase de aprovação pela câmara municipal. Seu macrozoneamento foi exposto no capítulo anterior. O desenvolvimento da minuta de lei proposta ficou a cargo do escritório do Arquiteto e Urbanista Jaime Lerner. O profissional foi solicitado pela administração municipal para desenvolver o atual Plano Diretor por estar projetando um bairro planejado próximo à região do Porto chamado “Cidade X” para o empresário Eike Batista, que também está custeando o Plano Diretor.

Figura 16 – Mapa da estruturação urbana proposta

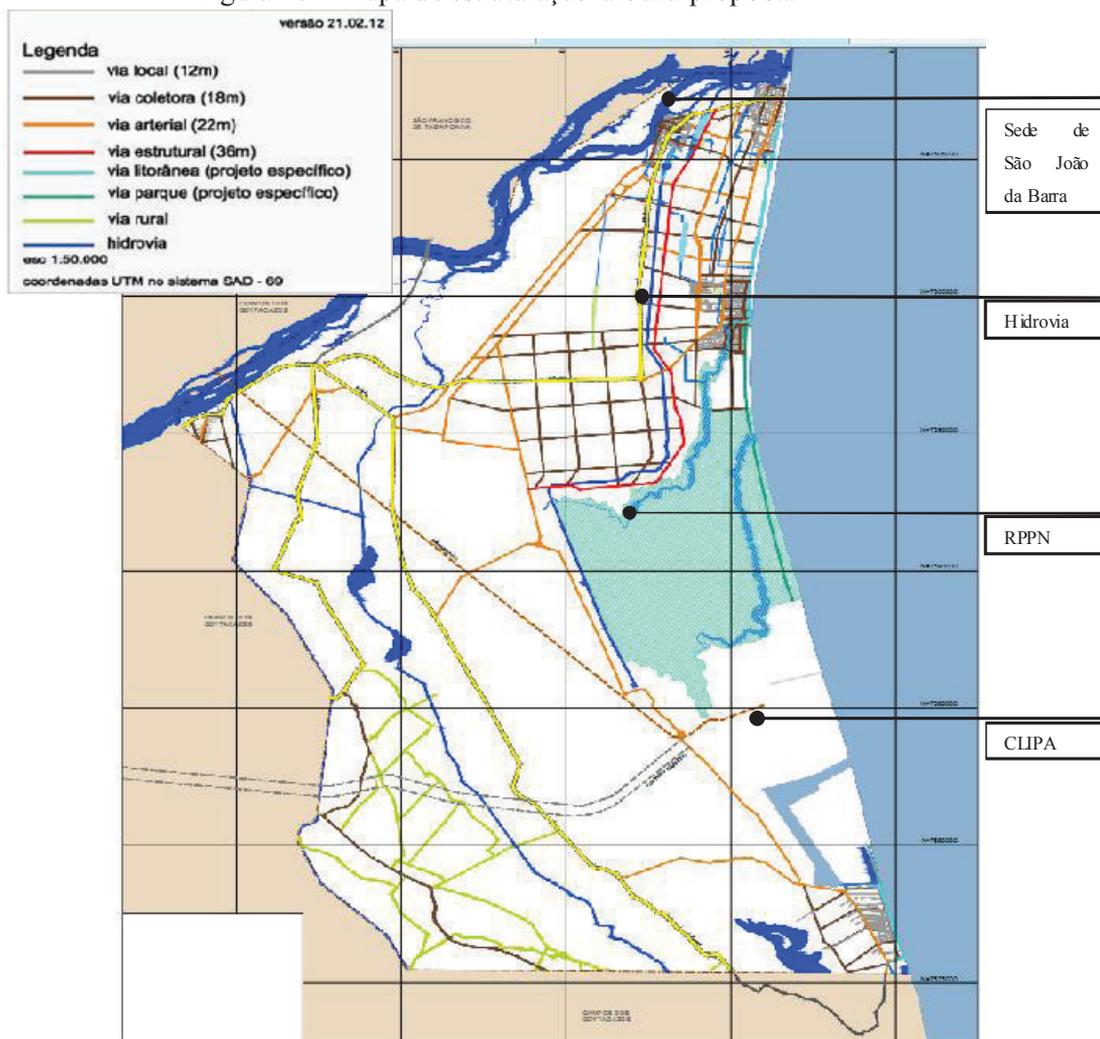


Fonte: Plano de Estruturação Urbana – Abril de 2012 - JLAA

A nova proposta do Plano Diretor tem como balizador do projeto os eixos de conexão (figura 16), vias que, de acordo com a proposta, irão orientar o crescimento do território. Para tal, foi desenvolvida uma hierarquia: eixos estruturantes (urbanos e de serviços), eixo da orla e eixo rural. O eixo da orla, entretanto, não está apontado no mapa de macrozoneamento; somente aparece no mapa do sistema viário, onde é indicado que deverá ter um projeto específico.

No sistema viário proposto, ficam claros os eixos e suas conexões. Neste ponto foi evidente a intenção de interligar todo o município com uma rede de comunicação entre a atual sede e as demais localidades. Vale ressaltar a hidrovia que conecta a sede ao porto (Figura 17). A proposta apresenta a importância de se pensar na drenagem juntamente com o urbanismo, para o qual foram elaboradas soluções de drenagem e bacias de acumulação.

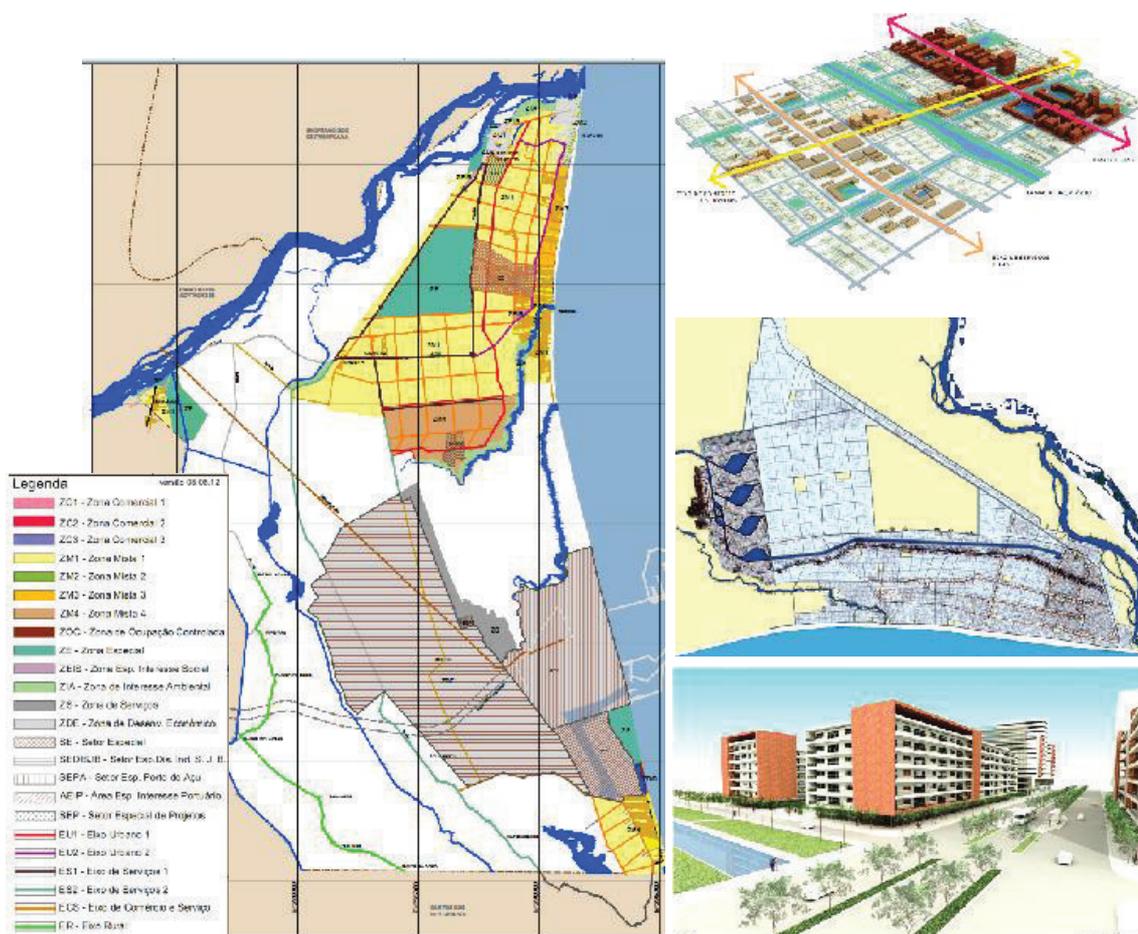
Figura 17 – Mapa de estruturação urbana proposta



Fonte: Plano de Estruturação Urbana – Abril de 2012 - JLAA

No zoneamento proposto, onde são apontados os devidos usos de cada zona, o estudo apresenta simulações numa maquete eletrônica volumétrica, na qual é possível observar a configuração urbana de acordo com os parâmetros propostos. Nessas simulações estão claras as intenções dos eixos e da hidrografia proposta.

Figura 18 – Quadro com zoneamento Municipal e proposta urbanística do bairro planejado



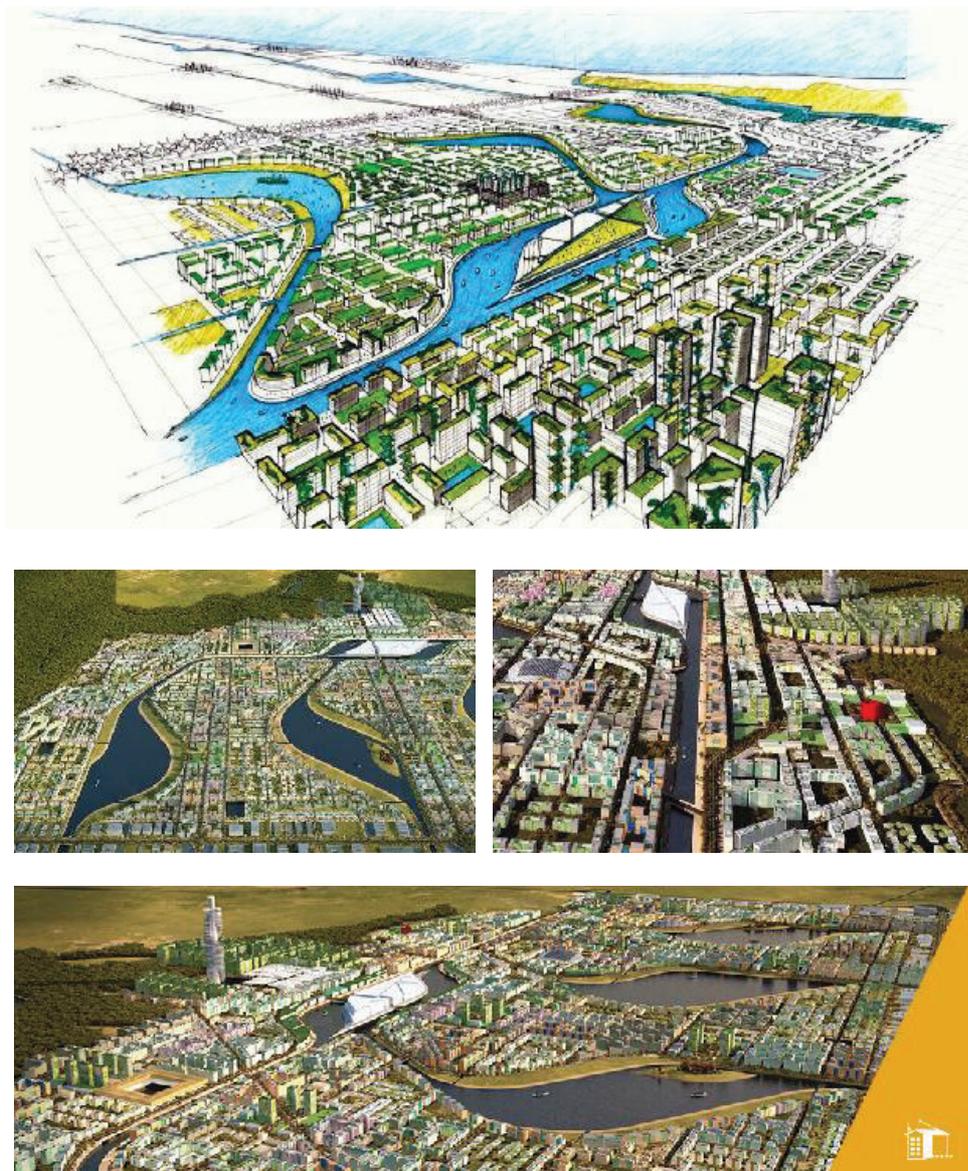
Fonte: plano de estruturação urbana – Abril de 2012 - JLAA

O estudo que deu base para a proposta do Plano Diretor apresenta sugestões de projetos arquitetônicos e urbanísticos para setores específicos que são exemplos de soluções pontuais, usando o termo criado pelo Arquiteto Jaime Lerner, de acupuntura urbana.

Como exemplo do projeto, citamos a expansão urbana da cidade de São João da Barra na figura do bairro planejado, chamado inicialmente de “Cidade X”, localizado a menos de 10 quilômetros do CLIPA. Segundo o site da REX (empresa de desenvolvimento

imobiliário do Grupo EBX), o bairro projetado por Jaime Lerner, um dos arquitetos e urbanistas mais premiados no Brasil e no mundo, é um bairro completo e moderno, contendo toda a infraestrutura com o que há de mais avançado em arquitetura urbanística dentro de um projeto integrado, acompanhando o crescimento populacional da cidade. As imagens a seguir apresentam perspectivas do bairro planejado.

Figura 19 - Quadro com Perspectivas do bairro planejado.



Fonte: plano de estruturação urbana – Abril de 2012 – JLAA / <http://www.rex.institucional.ws>

Entretanto vale ressaltar que neste momento as obras do CLIPA estão passando por problemas de gestão e de captação de investidores.

Um dos pontos piores da atual crise foi a suspensão temporária do contrato de prestação de serviços da empresa Acciona Infraestruturas em Maio de 2013. A empresa era responsável pelas obras de infraestrutura prestadas à OSX Construções Navais S/A (empresa do grupo EBX). Outras empresas também estariam passando por problemas no Porto.

De acordo com a Associação de Hotéis, Pousadas, Bares e Restaurantes de São João da Barra, as hospedagens tiveram redução de 5%. Quando se fala em alimentação, o movimento nos estabelecimentos caiu mais de 70%. Segundo o Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil, nos últimos três meses, pelo menos 1.700 pessoas que atuavam nas obras do CLIPA foram demitidas.

O setor imobiliário também foi atingido. Das 120 casas alugadas por uma imobiliária para funcionários que atuavam no porto, 20 já foram entregues. Além disso, afetou também outros empreendimentos que estavam previstos, como novas pousadas e loteamentos, avaliados em R\$ 10 milhões, e que agora não têm mais prazo para sair do papel (<http://portalozknews.com.br>).

Segundo a Revista Exame, a empresa que está construindo o Porto do Açu (LLX), no Rio de Janeiro, respondeu a pedido de comentário sobre notícia na imprensa afirmando que a companhia negocia prazo maior para a dívida junto ao banco. O jornal Estado de S. Paulo publicou que além da dívida da LLX, a empresa de construção naval da EBX, a OSX, também está negociando com o BNDES rolagem de empréstimo-ponte de cerca de 400 milhões de reais que teria de ser pago em agosto de 2013.

Devido à redução do ritmo do empreendimento a ASPRIM (Associação dos Proprietários de Imóveis e Moradores do Açu) já está reivindicando algumas áreas desapropriadas pela CODIM para retomar ao uso agrícola. A crise ocorrida na OGX e OSX provocou uma diminuição dos projetos originais do setor industrial da Holding da EBX e criou a expectativa de recuperação de áreas desapropriadas. A crise mundial que desacelerou os investimentos no setor siderúrgico e de mineração fez a WHUAN (2ª maior siderúrgica da China) desistisse do investimento no CLIPA e a OSX “Estaleiro do Grupo EBX” com a pouca produção de petróleo no poço “Tubarão Azul” provocou uma queda abrupta das cotações das ações na Bovespa, que caiu para 5% do valor inicial das ações.

Esses acontecimentos abalaram o andamento das obras e refletiram na economia local que já apresentava reflexos positivos da implantação do CLIPA. No entanto, a sua instalação é uma situação consolidada. Os investimentos feitos pelos empreendedores foram

altíssimos, o que induz à crença de que o empreendimento irá adiante, mas não com a mesma velocidade de implantação. Assim, não respeitará os prazos previstos nos estudos.

2.5 – CONCLUSÃO

Embora o Porto não esteja plenamente instalado, observa-se que, desde o advento das suas primeiras conjeturas, criou-se uma mudança nos padrões locais, principalmente ao se transformar todo um distrito rural em área urbana industrial, por meio da alteração do zoneamento municipal. Os habitantes não participaram dessas decisões e vêm sendo obrigados a aceitar que suas terras sejam desapropriadas, ficando à mercê das transações especulativas.

A nova minuta de Lei do Plano Diretor de São João da Barra aponta vários aspectos a respeito do DISJB. A seguir, estão os que apresentam maior relevância.

No Capítulo IV da Política da Mobilidade Urbana, Artigo VII Transporte Coletivo, o parágrafo 2 aponta:

§2º Fica o Poder Executivo autorizado a vender ou permutar as vias inseridas dentro dos polígonos do Setor Especial do Distrito Industrial de São João da Barra (SEDISJB) e do Setor Especial Porto do Açú (SEPA), desde que previamente desafetadas e não mais atendam ao planejamento viário municipal e ao interesse público, em razão da implantação do Distrito Industrial de São João da Barra (DISJB) e do denominado Complexo Logístico, Industrial e Portuário do Açú (CLIPA), editando os atos que se fizerem necessários.

Isto é, o poder público pode privatizar uma estrada municipal, se ele entender que não é mais de interesse público e não compromete a mobilidade urbana.

No Título IV, Capítulo I, são apontadas as Macrozonas e as que se referem ao Porto e ao Distrito Industrial:

- j) Setor Especial do Distrito Industrial de São João da Barra, compreendendo os usos industrial, comercial e de serviços, inclusive offshore e portuários;*
- k) Setor Especial do Porto do Açú, compreendendo os usos industrial, comercial e serviços, inclusive offshore e portuários;*

l) *Setor Especial de Interesse Portuário, também denominado Área Especial de Interesse Portuário, compreendendo os usos industrial, comercial e serviços, inclusive offshore e portuários.*

Esses setores estão bem definidos no mapa de Macrozoneamento (figura 20):

Figura 20 – Detalhe do Macrozoneamento



Fonte: plano de estruturação urbana – Abril de 2012 - JLAA

Em seu CAPÍTULO II do Título IV - DA POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO DA INDÚSTRIA, são apontadas as diretrizes para desenvolvimento da indústria comércio e serviços tais como:

- promoção do zoneamento das atividades industriais;
- a priorização e o incentivo do licenciamento de atividades industriais, principalmente no DISJB;
- atração de grandes empreendimentos industriais;
- fomento do micro, pequeno e médio empreendedor local integrando-o às novas atividades industriais.

Ao se observar a proposta do novo Plano Diretor, percebe-se que os interesses ligados à instalação do CLIPA estão integrados na minuta da lei. Fato este que se nota nas demarcações das áreas do empreendimento e do bairro chamado de “cidade X”.

Um ponto de suma importância, que infelizmente não é abordado nem pela nova proposta do Plano Diretor de São João da Barra e nem pelo atual Plano diretor de Campos dos Goytacazes, é a integração regional. Os municípios são vizinhos e tendem a conurbar em

muitas áreas, principalmente às ligadas ao CLIPA, em especial na região da baixada Campista e na parte sul de São João da Barra, onde historicamente as comunidades sanjoanenses têm uma relação mais próxima com Campos do que com a própria sede. Caberiam então estudos aprofundados dos principais pontos de conflito observando soluções para minimizar transtornos futuros na administração municipal.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BENÉVOLO, Leonardo. **A História da Cidade**. [Tradução Silvia Mazza] – São Paulo: Perspectiva, 2007.

BORGES, Marília Vicente (2007). **O Zoneamento Na Cidade do Rio de Janeiro**: gênese, evolução e aplicação. [Rio de Janeiro] 2007. Dissertação de Mestrado - Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional.

BRAGA, R. (orgs.) **Perspectivas de Gestão Ambiental em Cidades Médias**. Rio Claro: LPM-UNESP, 2001.

CARVALHO, S. N. de (2009). **Condicionantes e possibilidades políticas do Planejamento Urbano**. In: VITTE, C. de C. S. e KEINERT, T. M. M (2009). **Qualidade de vida, planejamento e gestão urbana: discussões teórico-metodológicas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.

Estatuto da Cidade: Guia para implementação pelos municípios e cidadãos. Câmara dos Deputados, Brasília, 2001.

GOMES, Maria Laura Monnerat. **Núcleo Urbano de Rio das Ostras: elementos definidores da ocupação e os impactos ambientais** [Campos dos Goytacazes] 2010. Dissertação de Mestrado – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia Fluminense. Programa de Pós-Graduação em Engenharia Ambiental.

IBGE. Resultados do censo 2010. Brasília, 2010. Disponível em <www.ibge.gov.br>. Acesso em: 09 de junho de 2011.

SIMÕES JUNIOR, José Geraldo, "**A urbanística germânica e sua influência na construção dos paradigmas do urbanismo no Brasil**", Artigo elaborado a partir da comunicação originalmente apresentada no VII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, realizado em Salvador, em 2002.

KHAN, Hasan-Uddin. **Estilo Internacional: Arquitetura Modernista de 1925 a 1965**. Lisboa: Tashen, 2008.

LEME, M. C. da S. (coordenadora) (1999). **Urbanismo no Brasil – 1895-1965**. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999.

LLX – Infraestrutura de Distrito Industrial de São João da Barra. **EIA – Estudo de impacto ambiental – Distrito Industrial de São João da Barra**. Rio de Janeiro: Ecologus – Ecologus Engenharia Consultiva Ltda., 2011.

LLX – Infraestrutura de Distrito Industrial de São João da Barra. **RIMA – Relatório de impacto ambiental do Distrito Industrial de São João da Barra**. Rio de Janeiro: Ecologus – Ecologus Engenharia Consultiva Ltda., 2011.

Plano de Estruturação Urbana – Abril de 2012 – Jaime Lerner Arquitetos Associados

QUINTO JR, Luis de Pinedo. **A Contribuição da cultura técnica do Planejamento Urbano no Brasil numa perspectiva comparada com a gênese da gestão urbana na Europa**. Artigo apresentado no Seminário de Planejamento Urbano no Brasil e na Europa – um diálogo ainda possível? Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 23 a 25 de outubro de 2006.

QUINTO Jr., Luiz de Pinedo; **Nova legislação urbana e os velhos fantasmas**. Revista Estudos Avançados - vol.17 - n°. 47 São Paulo Jan./Abr. 2003

SANTOS, M. (2008). **Manual de Geografia Urbana**. 3ªed. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008(2009). **A Urbanização Brasileira**. 5ªed., 2ª reimpressão – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009.

SOUZA, T. C. de (2008). **O exercício da participação social na construção de políticas públicas a partir do diagnóstico da cobertura vegetal no município de Rio das Ostras [Macaé]** 2008. Dissertação de Mestrado – Centro Federal de Educação Tecnológica de Campos, Programa de Pós- Graduação em Engenharia Ambiental
www.infoescola.com/historia/guerra-franco-prussiana

www.portalzknews.com.br

www.rex.institucional.ws

3 – OS NÚCLEOS URBANOS NO ENTORNO IMEDIATO DO COMPLEXO INDUSTRIAL DO PORTO DO AÇU: ALTERAÇÕES NA PAISAGEM.

RESUMO

Este estudo tem por finalidade apresentar um panorama dos núcleos urbanos do entorno do Complexo Logístico Industrial do Porto do Açú em função das questões territoriais e ambientais. O objetivo geral é analisar a relação sócio-espacial das populações vizinhas ao CLIPA com o território que ocupam haja vista que tanto as localidades quanto o Complexo ocupam uma região que durante anos era rural. A metodologia desta pesquisa foi de utilizar os levantamentos de dados no EIA – Estudo de Impacto Ambiental do Distrito Industrial, e de pesquisa de campo com várias visitas às localidades rurais mais próximas ao empreendimento para identificar suas características e sua relevância local, entrevistas com moradores e representantes de associações, participação em audiências públicas sobre o novo Plano Diretor de São João da Barra. Como produto desta artigo temos a caracterização dos núcleos urbanos do entorno do CLIPA, também são apontadas as áreas de maior fragilidade ambiental, os danos ambientais já causados pela instalação do CLIPA e o reflexo nas localidades vizinhas ao Porto.

Palavras-chave: Porto do Açú. CLIPA. Zoneamento. Núcleos Urbanos em São João da Barra.

ABSTRACT

This study is intended to present a panorama of the townships surrounding the Port of Açú Industrial Complex on the basis of territorial and environmental issues. The overall objective is to analyze the relationship of the neighboring populations to complex with the territory they occupy since both localities as the complex occupy a region that for years was rural. The methodology used was survey data on EIA-environmental impact assessment of Industrial District, field research with several visits to rural locations closer to the enterprise to identify their characteristics and their local relevance, interviews with residents and representatives of associations, participation in public hearings on the new Urban Plan of São João da Barra. As a product we have the characterization of urban centres surrounding the CLIPA, also larger areas environmental fragility are pointed, the environmental damage already caused by the installation of the complex, and the reflection in the neighboring towns to the port.

Keywords: Porto do Açú. CLIPA. Zoning. Urban áreas of São João da Barra

3.1 - INTRODUÇÃO

O município de São João da Barra está passando por um processo de fortes transformações em seu território, O Complexo Logístico industrial do Porto do Açú (CLIPA) que tem previsão de início de operação para 2013 está exercendo um papel de reestruturação do município. Com esta nova atividade se instalando em uma região anteriormente rural e de baixa densidade, as localidades que se encontram na Área de Influência Direta (AID), já estão sobre os reflexos das alterações econômicas, territoriais e ambientais que passará toda a região.

Não é uma preocupação recente o impacto causado pela construção de grandes empreendimentos. Contudo não se podem negar os benefícios que a implantação de um complexo industrial e portuário traz, principalmente na geração de empregos e impostos. Entretanto uma atividade portuária e industrial de grande porte altera sobremaneira o espaço de sua implantação, modifica as relações entre as cidades, muitas vezes, com um raio de influência imensurável. Por consequência, essas mudanças não ficarão apenas na região próxima à sua implantação. As relações das cidades diretamente envolvidas tendem a se alterar, reconfigurando toda a região do entorno, subordinando todo o território às questões econômicas, deixando em segundo plano a função social da terra.

O principal objetivo deste estudo é analisar as localidades rurais no entorno imediato do CLIPA em São João da Barra, apresentando os padrões atuais de cada lugar, além de apontar quais são as alterações que a nova atividade já está representando a essas populações. Também é abordada a interface ambiental no que diz respeito aos impactos causados pelo complexo Porto-Industrial

O objetivo específico é compreender como é a relação da população do entorno do complexo e como o CLIPA vai interferir nas suas relações com a terra e quais serão as alterações ambientais causadas por esta nova atividade.

Como metodologia foi utilizada uma pesquisa de campo com várias visitas às localidades rurais mais próximas ao empreendimento para identificar suas características e sua relevância local, entrevistas com moradores e representantes de associações, participação em audiências públicas sobre o novo Plano Diretor de São João da Barra, e levantamento de dados no EIA – Estudo de Impacto Ambiental do Distrito Industrial além de outras fontes de dados a respeito das condições ambientais da região sobre influência do complexo.

Como produto temos a caracterização dos núcleos urbanos do entorno do CLIPA, também são pontadas as áreas de maior fragilidade ambiental, os danos ambientais já causados pela instalação do complexo, e o reflexo nas localidades vizinhas ao Porto.

3.2 - AS LOCALIDADES NO ENTORNO IMEDIATO

Segundo o Censo do IBGE 2010 mais de sete mil pessoas residem na área rural de São João da Barra, sendo o entorno do complexo composto por pequenos povoados de atividades agrícolas e instância de veraneio. A tabela a seguir aponta as localidades na área de influência direta do empreendimento e suas populações.

Tabela 4 – População nas Localidades de Influência Direta

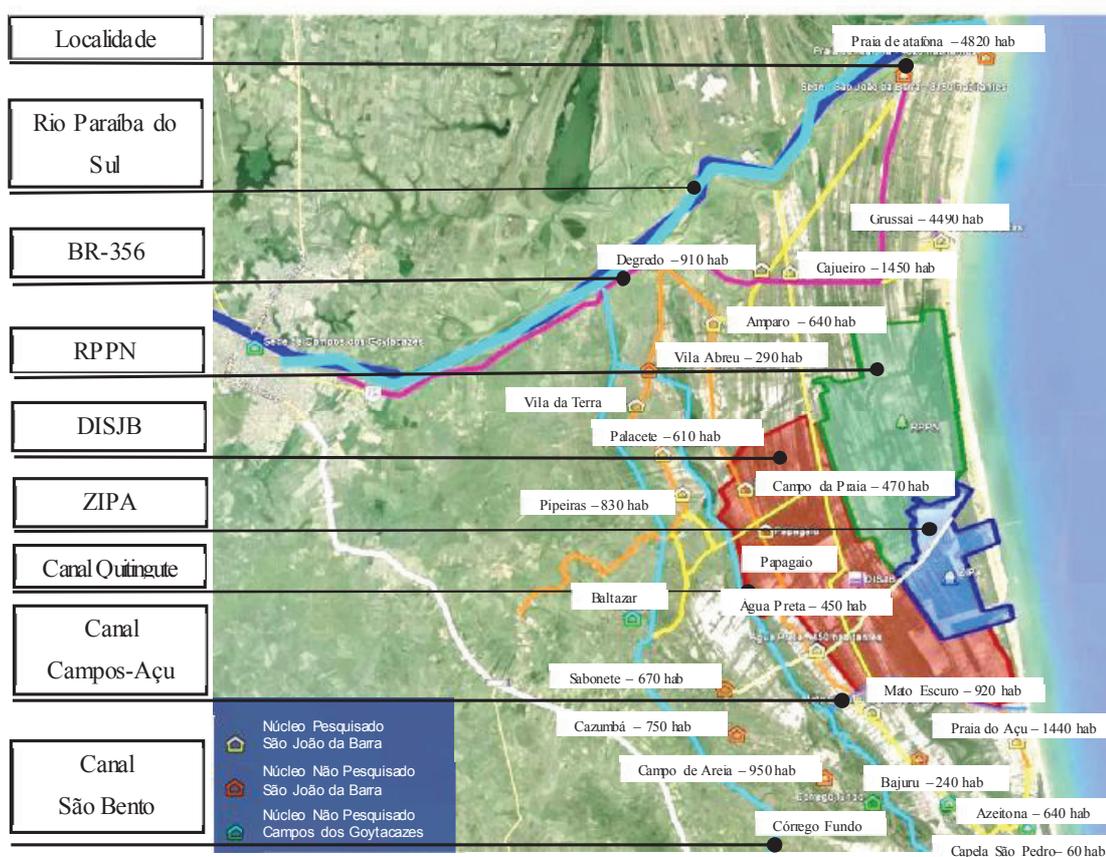
Núcleos Urbanos pesquisados no entorno do CLIPA	Habitantes
Água Preta	450
Amparo	640
Cajueiro	1450
Campo da Praia	470
São João da Barra Degredo	910
Grussaí	4490
Mato Escuro	920
Palacete	610
Pipeiras	830
Praia do Açú	1440
Total	12210

Fonte: EIA-DISJB 2011/ CENSO 2010 – IBGE/ TRE

Como se pode observar, as localidades possuem poucos habitantes e distribuídos em várias localidades, segundo o IBGE a densidade do município é de 71,96 hab./km², entretanto quando se considera somente a área rural esta densidade cai para 27 hab./km², isto é menos da metade da densidade municipal. As localidades são isoladas e os acessos não são muito fáceis, além das principais estradas servirem apenas para comunicação entre a zona rural de São João

da Barra e Baixada Campista, não servindo de comunicação entre as cidades, o que poderia dinamizar a região. Algumas destas localidades já apresentaram uma população maior, porém devido à estagnação econômica regional e a falta de perspectivas de emprego causaram a evasão populacional o mapa a seguir aponta a localização dos núcleos pesquisados e suas populações.

Figura 21 – Localização dos Núcleos de Pesquisa



Segundo o EIA do CLIPA várias localidades serão afetadas diretamente com a implantação do complexo, entretanto como limitador de espaço físico serão estudadas as localidades mais próximas ao Distrito Industrial de São João da Barra (DISJB), que são as seguintes: Praia do Açú (ou Barra do Açú), Grussaí, Mato Escuro, Água Preta, Papagaio, Campo da Praia, Amparo, Pipeiras, Palacete, Vila da Terra, Degredo e Cajueiro. Vale ressaltar que outros núcleos também sofreram impacto, entretanto não farão parte deste

estudo, entre eles estão: Capela de São Pedro, Azeitona, Bajuru, Sabonete, Cazumbá, Baltazar, Córrego Fundo, Quixaba e Vila Abreu.

Na figura 21 pode se notar que as localidades de Papagaio e Campo da Praia estão dentro do DISJB, o que nos leva a deduzir que serão rapidamente afetadas pelas atividades industriais, e já estão sofrendo os processos de desapropriação. As localidades de Mato Escuro e Água Preta, embora não estejam dentro do distrito industrial, devido à proximidade do mesmo tendem a ser bastante impactadas. Para se entender melhor como se dá a ocupação atual serão caracterizados os núcleos pesquisados.

As praias do Açú e Grussaí são as maiores localidades no entorno do CLIPA, sendo Grussaí a maior. Segundo o RIMA – DISJB e o Censo Agropecuário (2006), o 5º Distrito de São João da Barra, local onde está sendo instalado o CLIPA, é composto por 80% de propriedades de porte médio e pequenas destinadas ao cultivo diversificado de abacaxi, quiabo, maxixe e aipim. As grandes propriedades são destinadas basicamente à pecuária. As atividades extrativistas de Aroeira, Taboa e a pesca em lagoas também apresentam um papel importante na economia local.

Figura 22 - Caminhão Pipa abastecendo de água potável as localidades rurais.



Fonte: Ecologus, 2008/ EIA-DISJB 2011.

Figura 23 - Ponto de ônibus e sanitário público em Água Preta



Fonte: L.G.S.XAVIER - 2013

No ano de 2012 a prefeitura e a CEDAE (Companhia Estadual de Águas e Esgoto) implantaram a rede de distribuição de água potável nas localidades de Mato Escuro e Água Preta, num total de 22.332 metros de extensão com um reservatório elevado com capacidade para 100 mil litros, poço com 227 metros de profundidade e produtividade de 60 mil litros/hora, além de uma casa química e administração. Segundo moradores entrevistados a água anteriormente usada era de poço e não possuía uma boa qualidade. Apesar do abastecimento de água em algumas localidades muitas ainda não possuem tal serviço, se servindo de água de poço. O esgotamento sanitário é feito por meio de descarga em fossas

rudimentares, isto é lançado diretamente no solo, ou em efluentes e lagoas. A coleta de resíduos sólidos apresenta uma maior regularidade, mas assim como os serviços de correios, saúde, telefonia pública e iluminação são precários e só existem em algumas localidades. O sinal de celular também não é bom e em algumas regiões não funciona. O transporte público não é regular e algumas vias não são pavimentadas, outras apresentam pavimentação sem conservação, entretanto desde o início das obras do CLIPA as administrações públicas começaram a fazer obras de recuperação e pavimentação das vias.

Figura 24 - Igreja de Santo Antônio –
Mato Escuro



Fonte: L.G.S.XAVIER - 2013

Figura 25 - Rua Principal de Mato
Escuro



Fonte: L.G.S.XAVIER - 2013

Em algumas comunidades onde se concentram as moradias, a administração pública pavimenta a estrada com paralelepípedo ou asfalto passando a via a ser a rua principal onde geralmente se encontra a igreja, o coreto, o ponto de ônibus e sanitários públicos.

As moradias apresentam em sua maioria um padrão modesto, com construções antigas e algumas em condições ruins. Algumas localidades apresentam um comércio mais diversificado e alguns serviços públicos atendendo a população local, as localidades do entorno, assim como as localidades de Mato Escuro e Sabonete. O transporte coletivo em toda a região agrícola de São João da Barra está sob concessão da empresa Campostur, de Campos dos Goytacazes. Os itinerários são feitos interligando Campos dos Goytacazes ao 5º e 6º distrito de São João da Barra. Segundo os moradores, o maior problema é que só existe um horário de ônibus por dia pela manhã que vai para a sede de São João da Barra, o mesmo sai e retorna pela manhã. Este fato é de suma importância para se entender a forte ligação de dependência da população com a sede de Campos dos Goytacazes, na medida em que se torna mais fácil a comunicação com Campos do que com o próprio município.

Figura 26 - Estabelecimentos comercial em Mato Escuro



Figura 27 - Estabelecimentos comercial em Água Preta



Fonte: L.G.S.XAVIER - 2013

Devido ao fato das principais linhas se comunicarem com a baixada campista, ao longo da RJ 216 (Campos Farol), estas regiões apresentam uma simbiose, em que as localidades da baixada são abastecidas pelos produtos da zona agrícola de São João da Barra que por sua vez usufruem do comércio e serviços da baixada campista. O quadro a seguir apresenta as principais linhas que atendem a zona rural de São João da Barra.

Tabela 5 – Principais linhas da zona rural de São João da Barra

Origem	Destino
Campos - CG	Água Preta - SJB
Campos - CG	Praia do Açú - SJB
Campos - CG	Cazumbá - SJB
Cazumbá - SJB	Praia do Açú - SJB
Cazumbá - SJB	Marrecas - CG
Marrecas - CG	Praia do Açú - SJB
Campos - CG	Água Preta - SJB
Água Preta - SJB	Pipeiras - SJB
Água Preta - SJB	Barcelos - SJB
Água Preta - SJB	Martins Lage - CG
Campos - CG	Pipeiras - SJB
Pipeiras - SJB	Barcelos - SJB
Pipeiras - SJB	Campo Novo - CG
Pipeiras - SJB	Martins Lage - CG
Campos - CG	Praia do Açú - SJB
Praia do Açú - SJB	Goytacazes - CG
Praia do Açú - SJB	Saturnino Braga - CG
Praia do Açú - SJB	Baixa Grande - CG
Praia do Açú - SJB	Marrecas - CG
Praia do Açú - SJB	Goytacazes - CG
Praia do Açú - SJB	Saturnino Braga - CG
Praia do Açú - SJB	Baixa Grande - CG
Praia do Açú - SJB	Marrecas - CG

CG – Localidade em Campos dos Goytacazes

SJB – Localidade em São João da Barra

Fonte: Campostur 2010 / EIA-DISJB 2011

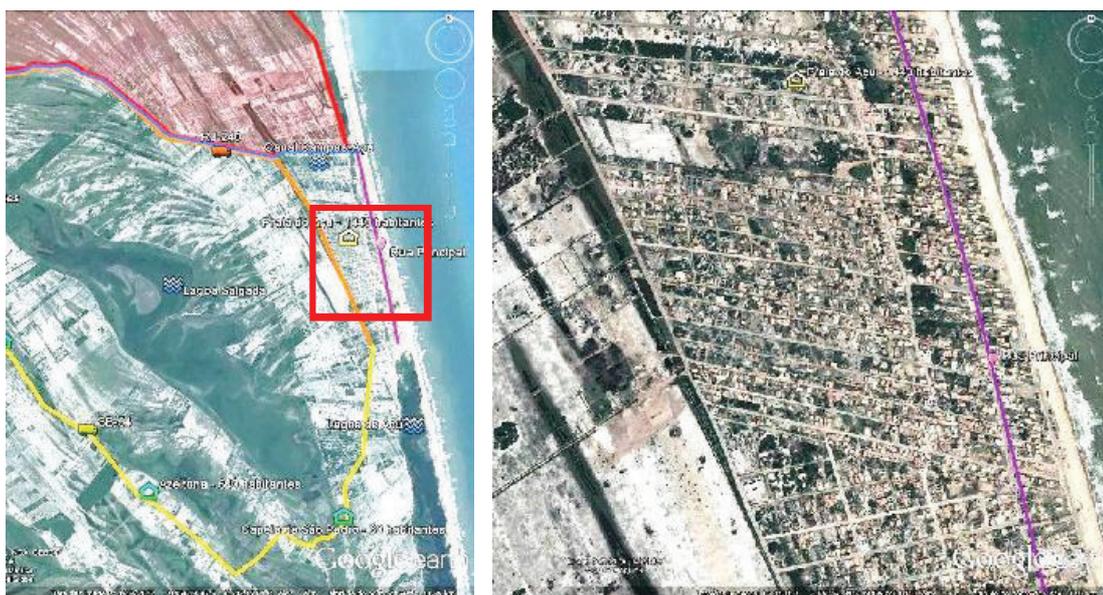
Ao se observar a origem e os destinos das principais linhas, fica ainda mais clara a ligação entre as localidades da zona rural de São João da Barra com Campos dos Goytacazes e sua baixada, as linhas disponíveis sempre estão interligando uma localidade Campista com uma Sanjoanense.

A seguir serão apresentadas as localidades pesquisadas para melhor compreender suas relações territoriais.

3.2.1 - PRAIA DO AÇU

Praia do Açú ou Barra do Açú (figura 22) é a localidade mais próxima da região do porto, segundo o CENSO 2010 possui 1440 habitantes, a população aumenta nos finais de semana durante todo o ano. Nos meses de verão, conforme característica regional, a praia atinge a sua maior lotação.

Figura 28 – Localização da Praia do Açú



Fonte: Google Earth/ IBGE e edição do autor

A região é afastada dos centros urbanos, tanto de Campos dos Goytacazes quanto de São João da Barra, e possui séria deficiência de infraestrutura. A maior parte das ruas não possui pavimentação, a energia elétrica é instável, a região não possui rede suficiente de água e nem possui rede de esgoto.

Figura 29 - Exemplo de construção antiga da Praia do Açú



Fonte: L.G.S.XAVIER 2013

Figura 30 – Rua Central da Praia do Açú, onde se concentra o comércio.



Fonte: L.G.S.XAVIER 2013

A praia do Açú está a aproximadamente 50 km do centro de Campos dos Goytacazes, pela estrada de Degredo. O transporte na área é feito pela empresa Campostur, que liga o distrito de São João da Barra ao Centro de Campos dos Goytacazes, e também por transporte alternativo, que ligam o distrito à Capela de São Pedro, a aproximadamente 1 km da localidade, de onde partem ônibus para Campos dos Goytacazes. A comunicação com a sede de São João da Barra é precária e a comunidade possui uma ligação maior com Campos dos Goytacazes e a baixada Campista do que com a própria sede do município.

Figura 31 – Orla da Praia do Açú em dois pontos distintos



Fonte: L.G.S.XAVIER 2013

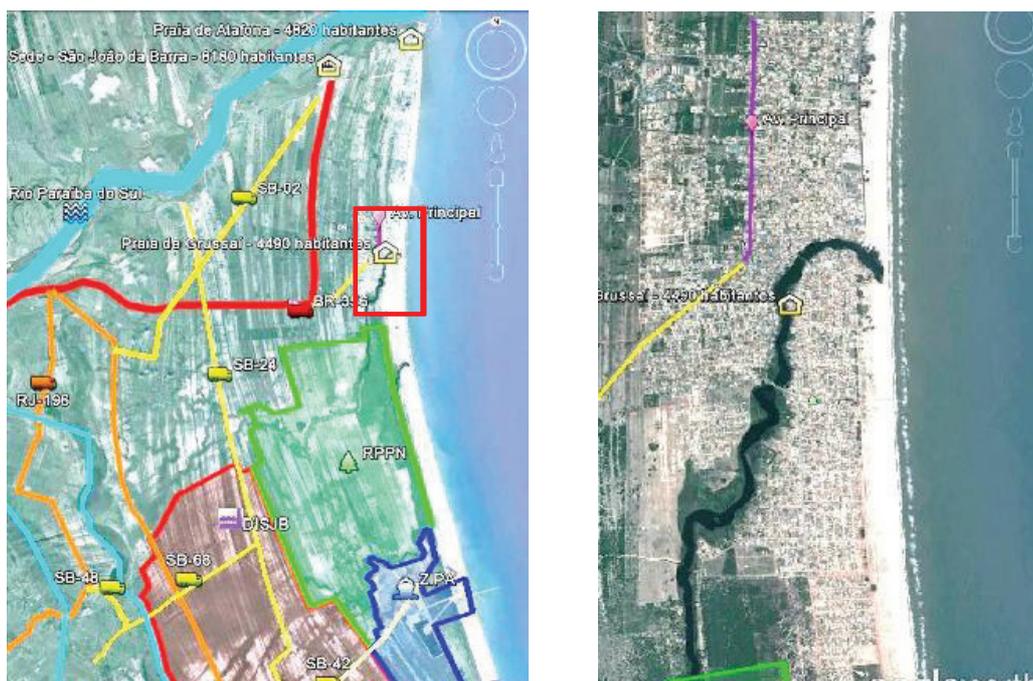
As construções são simples e na sua maioria antigas, nem em sua orla podemos observar construções mais novas e com melhor padrão construtivo. O comércio e os principais serviços estão localizados na “rua principal” a primeira paralela à orla.

Desde a implantação do porto do minério (primeira obra do CLIPA) o comércio se aqueceu devido à chegada de trabalhadores, entretanto a falta de infraestrutura local fez com que esta população migrasse para os centros urbanos próximos, Campos dos Goytacazes e São João da Barra. Esta migração se intensificou após a pavimentação das estradas que ligam os centros urbanos dos dois municípios ao Porto, tornando este acesso mais fácil do que com a Praia do Açú.

3.2.2 - GRUSSAÍ

Durante os meses de verão, Grussaí é ocupada por milhares de turistas, provenientes principalmente de Campos dos Goytacazes, do qual é a praia mais próxima, distando 35 km. Grussaí é um dos locais onde a Prefeitura Municipal de São João da Barra promove shows e eventos desportivos durante o verão atraindo milhares de pessoas.

Figura 32 – localização da Praia de Grussaí



Fonte: Google Earth/ IBGE e edição do autor

A densidade de construção é nitidamente maior que a Praia do Açú com podemos observar ao comparar a figura 22 com a figura 26. Embora seja mais densa e melhor estruturada Grussaí também se caracteriza como uma região de veraneio e de segunda moradia dos Campistas, a sua população aumenta nos finais de semana, característica das praias da região, tendo o seu maior afluxo nos meses de verão. A localidade possui uma infraestrutura melhor que a Praia do Açú e um padrão mais elevado de construções, principalmente na região a norte da lagoa de Grussaí, entretanto não possui infraestrutura adequada para o período de verão, onde é comum a falta de água.

Figura 33 - Lagoa de Grussaí - ao fundo se pode ver a Lagoa de Equipari e RPPN



Fonte: robertomoraes.com.br/2013/04/lagoas-de-grussai-e-iquipari-em-sjb.html

3.2.3 - MATO ESCURO

Localizada na estrada SB-54, que é um prolongamento da RJ-240, Mato Escuro é o local onde se apresenta uma maior oferta de comércio e serviços da região, desempenhando assim uma centralidade no 5º distrito. Entre os serviços estão: posto médico, correios, escola municipal, igrejas, restaurante, padarias e lojas.

Figura 34 – Localização de Mato Escuro



Fonte: Google Earth e edição do autor

A principal atividade é agrícola, devido à implantação do Porto e às desapropriações, as famílias estão preocupadas com a perda da fonte de renda, pois a maioria dos moradores não possui escolaridade e nem sabem outra profissão.

A região possui água encanada (instalada em 2012), porém não possui rede de esgoto, a população usa água de poço para as atividades rurais de irrigação, que segundo

Figura 35 - Agência dos Correios e lotérica em Mato Escuro



Fonte: L.G.S.XAVIER - 2013

Figura 36 – Posto de Saúde em Mato Escuro



Fonte: L.G.S.XAVIER - 2013

Figura 37 – Pousada em Mato Escuro



Fonte: L.G.S.XAVIER - 2013

moradores é de má qualidade, e o esgoto é lançado em fossas rudimentares, sumidouros. Com as obras do CLIPA novos comércios foram abertos e novas construções surgiram, dando um dinamismo à região.

3.2.4 - ÁGUA PRETA

Água Preta está localizada basicamente ao longo da RJ240, com algumas casas em ruas perpendiculares a mesma, as moradias são de baixo padrão e geralmente com um pavimento.

Figura 38 – Localização de Água Preta



Fonte: Google Earth e edição do autor

A principal atividade é a agricultura, a produção não é feita junto ao núcleo urbano necessitando os moradores de se deslocarem para as áreas de plantio. Em Água Preta existe uma escola de educação infantil até o 4.º ano fundamental, entretanto não existe posto de saúde nem mais nenhum serviço. Existe abastecimento de água, porém sem rede de esgoto. A localidade não possui um centro nem um ponto com uma maior concentração de residências, estando basicamente distribuídas ao longo da estrada, e por ser próxima à Mato Escuro depende dos serviços da mesma.

Figura 39 - Escola Municipal



Fonte: L.G.S.XAVIER - 2013

Figura 41 – Posto de Combustível em Água Preta



Fonte: L.G.S.XAVIER - 2013

Figura 40 - Residências em Água Preta

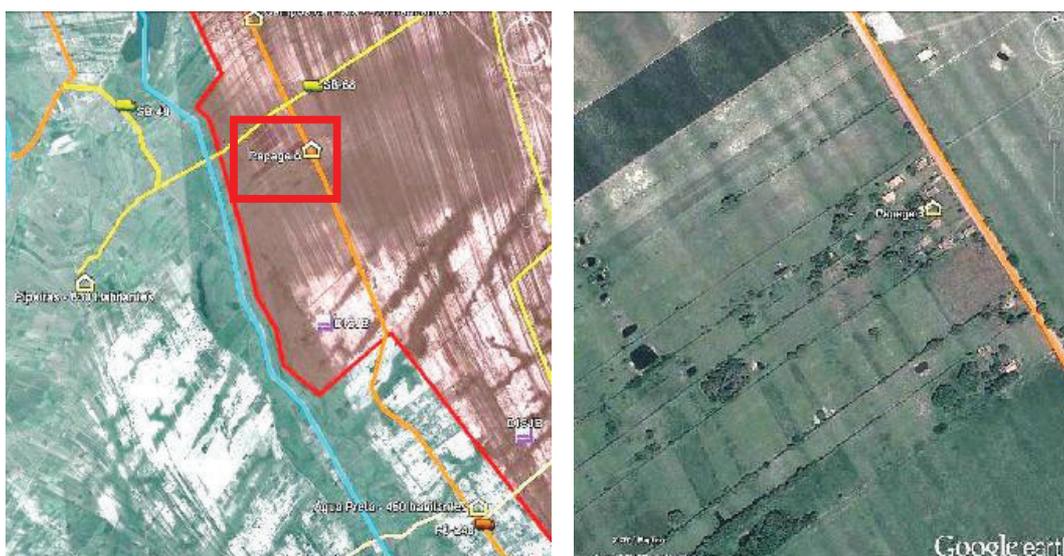


Fonte: L.G.S.XAVIER - 2013

3.2.5 - PAPAGAIO

A localidade de Papagaio é um prolongamento de Água Preta, não apresentando nenhum limite evidente de onde termina uma comunidade e inicia a outra, estas denominações surgem, na maioria das vezes, devido o nome das fazendas que deram origem às mesmas.

Figura 42 – Localização de Papagaio



Fonte: Google Earth e edição do autor

Papagaio apresenta as mesmas características de Água Preta, com ocupação ao longo da RJ240, com atividade predominante agrícola, recentemente recebeu abastecimento de água e não possui rede de esgoto. Parte da localidade está na área desapropriada pela CODIN, causando insatisfação dos moradores do local em perder sua única fonte de renda.

Figura 43 - Escola Municipal em Papagaio



Fonte: L.G.S.XAVIER - 2013

Figura 44 - Comércio em Papagaio

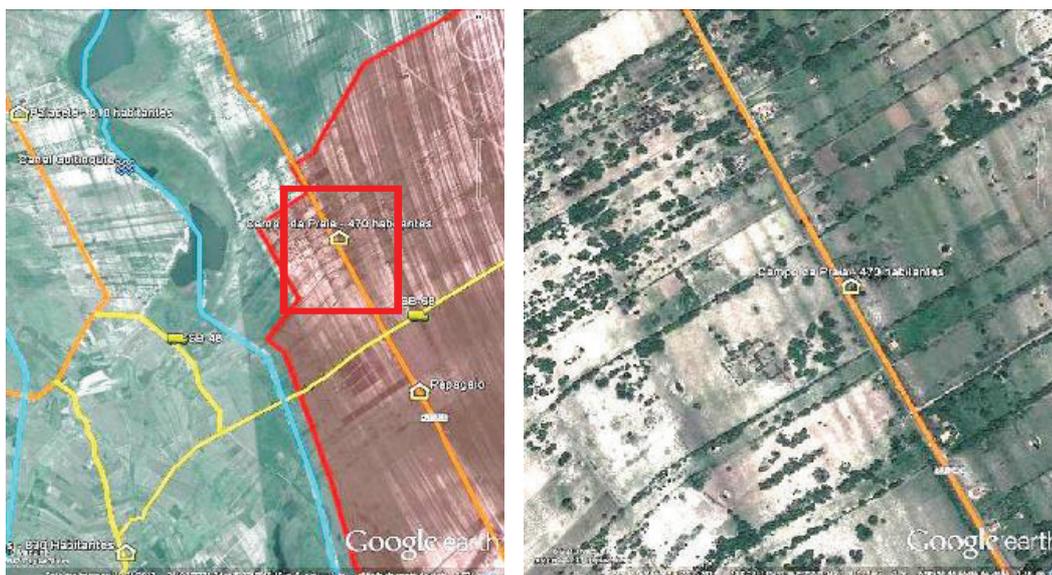


Fonte: L.G.S.XAVIER - 2013

3.2.6 - CAMPO DA PRAIA

A população de Campo da Praia está apreensiva, pois o lugar está dentro da área destinada ao Distrito Industrial de São João da Barra, sujeito a desapropriação, e como a principal ocupação de seus moradores é agrícola, os mesmos entrevistados estão apreensivos por perderem suas propriedades.

Figura 45 – Localização de Campo da Praia



Fonte: Google Earth e edição do autor

A média de escolaridade é baixa, muitos não possuem o ensino fundamental completo, o que dificulta a procura de trabalho em outra área ou mesmo nas atividades do Porto. Assim como os demais pontos vistos Campo da Praia tem problemas de saneamento e não possui serviços públicos.

Figura 46 - Desapropriações e demolições em Campo da Praia



Fonte: Fonte: L.G.S.XAVIER - 2013

Em visita ao local podemos observar várias casas demolidas e restos de entulho, além das placas indicando que a área pertence ao Complexo Industrial do Superporto do Açúcar (figura 46). Também é possível observar a instalação de empresas prestadoras de serviço às obras do Porto como se apresentam na figura 47.

Figura 47 - Empresas instaladas na RJ-240 entre Campo da Praia e Amparo



Fonte: Fonte: L.G.S.XAVIER - 2013

3.2.7 - AMPARO

Como se pode observar no mapa, Amparo está situada na RJ-240 próximo a BR-356, estas duas estradas são o principal acesso às obras do Porto, depois da pavimentação da RJ-240 aumentou substancialmente o transporte de caminhões alterando a vida da localidade. A população por falta de informação teme as desapropriações, outros veem com bons olhos as obras do porto, pois tendem a gerar empregos, o local já recebeu vários operários para a obra do Porto.

Figura 48 – Localização de Amparo

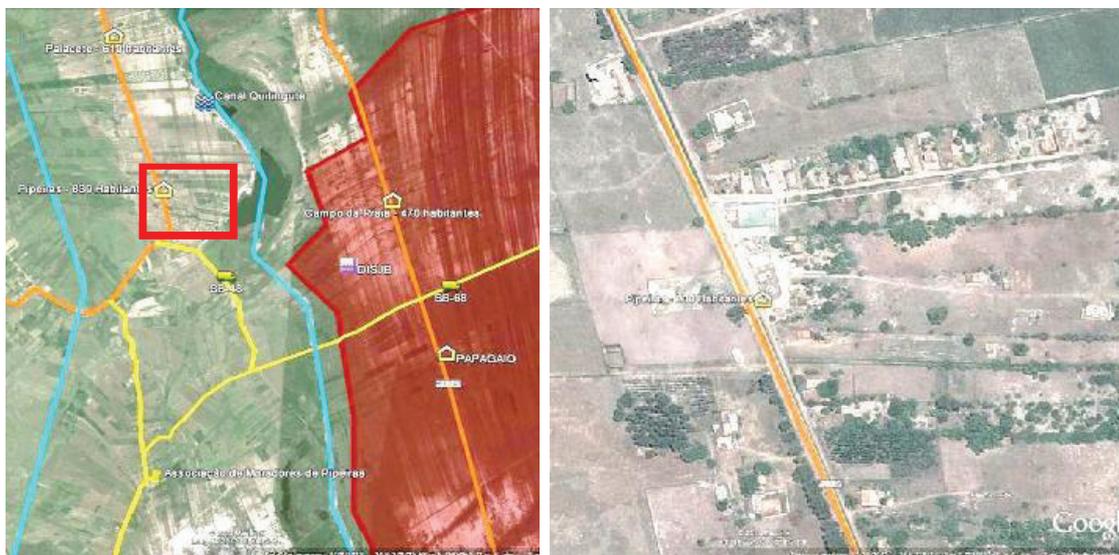


Fonte: Google Earth e edição do autor

3.2.8 - PIPEIRAS

A população de Pipeiras possuiu uma dependência maior de Campos dos Goytacazes, embora esteja em território Sanjoanense, isto ocorre devido à proximidade com o mesmo e a dificuldade do transporte coletivo com a sede de São João da Barra. A localidade é tranquila e possui vários núcleos ao longo da estrada possui escola municipal, igrejas e uma associação de moradores que não fica no núcleo principal.

Figura 49 – Localização de Pipeiras



Fonte: Google Earth e edição do autor

Assim como as demais localidades pesquisadas, a localidade está recebendo rede de água potável, porém não possui rede de esgoto. A agricultura tem como elemento principal o abacaxi que é vendido para fábricas de suco, alguns pequenos produtores cultivam outros produtos que são vendidos na feira da roça em Campos.

Figura 50 - Associação de moradores de Pipeiras (1), Escola Municipal (2), Reservatório para abastecimento d'água (3), Núcleo Principal (4).



Fonte: L.G.S.XAVIER - 2013

3.2.9 - PALACETE

Palacete esteve durante muitos anos vinculado à produção canavieira da usina de Barcelos, após o fechamento da usina esta situação se alterou, os moradores passaram a trabalhar em pequenas lavouras e os mais jovens trabalham na obra do porto ou no depósito do Supermercado Super Bom que funciona na localidade vizinha, Campo Novo em Campos dos Goytacazes.

Figura 51 – Localização de Palacete



Fonte: Google Earth e edição do autor

A localidade não possui um comércio diversificado, existe uma escola e um posto de saúde que também atende a Pipeiras.

Figura 52 - Atual Posto de Saúde (1) e construção de um novo prédio ao lado (2), entre as localidades de Pipeiras e Palacete.



Fonte: L.G.S.XAVIER - 2013

Figura 53 - Núcleo Urbano de Palacete (1), igreja e coreto (2), escola (3)

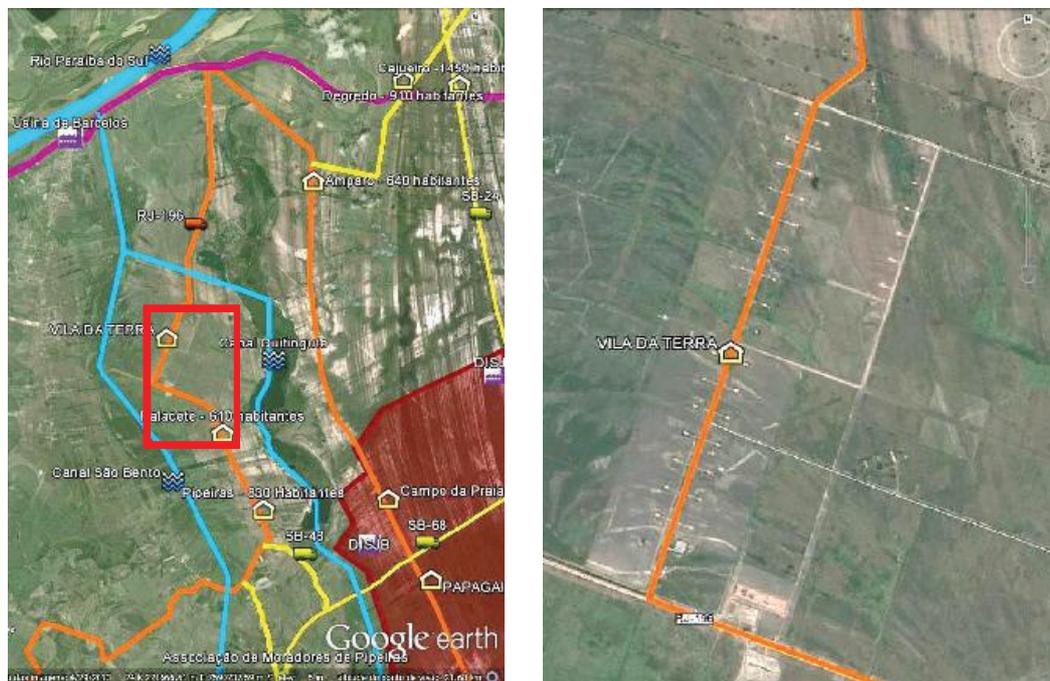


Fonte: L.G.S.XAVIER - 2013

3.2.10 - VILA DA TERRA

Segundo o Site da LLX, cerca de 90 famílias desapropriadas para criação do Distrito Industrial de São João da Barra estão sendo atendidas pelo programa Vila da Terra, desenvolvido pela LLX, em parceria com a CODIN e a Prefeitura Municipal de São João da Barra. A Vila da Terra segue os padrões do Banco Mundial, referência nacional e internacional em reassentamento, que prevê toda infraestrutura necessária ao seu pleno funcionamento, contando com rede de água e esgoto, energia elétrica, iluminação pública e pavimentação das vias principais, além de equipamentos públicos como quadra poliesportiva e centro comunitário. Em glebas que variam de 2 a 10 hectares, as casas apresentam 3 tipologias diferentes, com dois, três ou quatro quartos, e áreas de 68 a 109 metros quadrados. Todas as propriedades estarão preparadas para cultivo, com o solo tratado e adubado.

Figura 54 – Localização da Vila da Terra



Fonte: Google Earth e edição do autor

No local também foi criada uma horta ecossustentável piloto, em parceria com a Empresa de Pesquisa Agropecuária do Estado do Rio de Janeiro (Pesagro) e Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ).

Figura 55 - Vila da Terra



Fonte: Fonte: L.G.S.XAVIER - 2013

3.2.11 - DEGREDO E CAJUEIRO

Devido à proximidade das duas localidades estas serão apresentadas juntas. Ambas estão situadas na BR-356 que liga as sedes de Campos dos Goytacazes e São João da Barra, sendo também a via que conecta Campos dos Goytacazes às praias de São João da Barra.

Figura 56 – Localização de Degredo e Cajueiro



Fonte: Google Earth e edição do autor

Degredo é uma pequena localidade dividida pela BR-356, segundo entrevista com moradores foram apontadas algumas melhoras com a instalação do Porto, as vias foram pavimentadas, o comércio apresentou uma melhora, entretanto o trânsito aumentou principalmente nas vias que ligam ao Porto.

Cajueiro também é dividido pela BR-356, com uma população aproximada de 1400 habitantes apresenta uma rede de comércios e serviços mais estruturada, tornando assim uma referência regional. Em Cajueiro está a Estrada do Cajueiro, ou Galinheiro (SB-24), principal acesso entre a sede de São João da Barra e o Porto, fato este que levou a comunidade a se desenvolver aumentando a opção de comércio e serviços, além do aumento do valor dos imóveis. O ensino fundamental das duas comunidades são parte realizado em Cajueiro, parte em Degredo e o ensino médio em Barcelos. Em Cajueiro existe uma unidade médica para atendimento básico, que também atende a Degredo, sendo os casos mais graves encaminhados para Campos dos Goytacazes. As comunidades possuem abastecimento de água e energia elétrica, que segundo a população é de boa qualidade.

Figura 57 - Vendedor de estrada típico de Cajueiro (1), estabelecimento comercial em Cajueiro (2), Posto de Gasolina em Degredo (3) e Pousada em Degredo(4).



Fonte: Fonte: L.G.S.XAVIER - 2013

3.3 - AS ZONAS DE INTERESSE AMBIENTAL EM SÃO JOÃO DA BARRA

Além de compreender como se dá a ocupação no entorno do CLIPA é de suma importância observar o que está previsto na proposta do Plano Diretor de São João da Barra que diz respeito à parte ambiental.

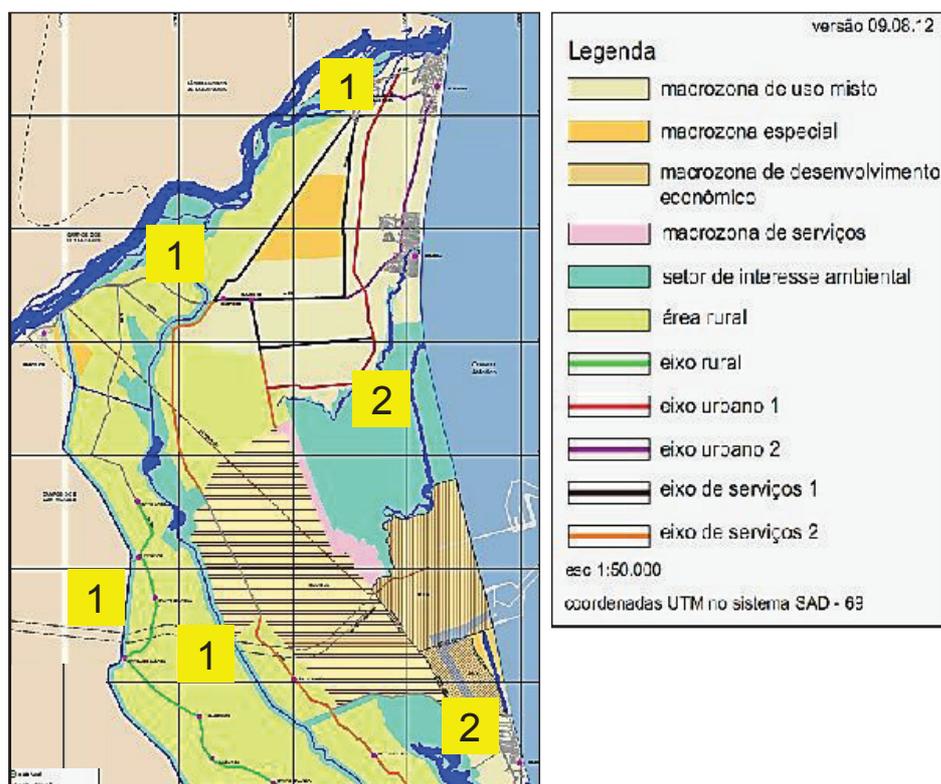
Na minuta de lei são apontados os Setores de Interesse Ambiental no mapa 22 (Macrozoneamento) e as Zonas de Interesse Ambiental no mapa 23 (Zoneamento), na minuta de lei fica definido:

“§8º É definido o Setor de Interesse Ambiental, situado em área urbana e área rural, diretriz para as políticas de preservação ambiental no território do Município, com vistas à criação de corredores ecológicos e de conjuntos de especial interesse ambiental.

§9º Os parâmetros Setor de Interesse Ambiental prevalecem sobre os parâmetros dos eixos e das macrozonas, sejam da área urbana ou da área rural.”

Em outros pontos são definidas as políticas de preservação ambiental assim como: Transferência do Direito de Construir¹⁵, Operação Urbana Consorciada¹⁶, Instituição de unidades de conservação ambiental. Para desenvolvimento destas políticas o município prevê em seu Plano Diretor a utilização também dos recursos oriundos da Outorga Onerosa do Direito de Construir¹⁷.

Figura 58 - Macrozoneamento Municipal proposto



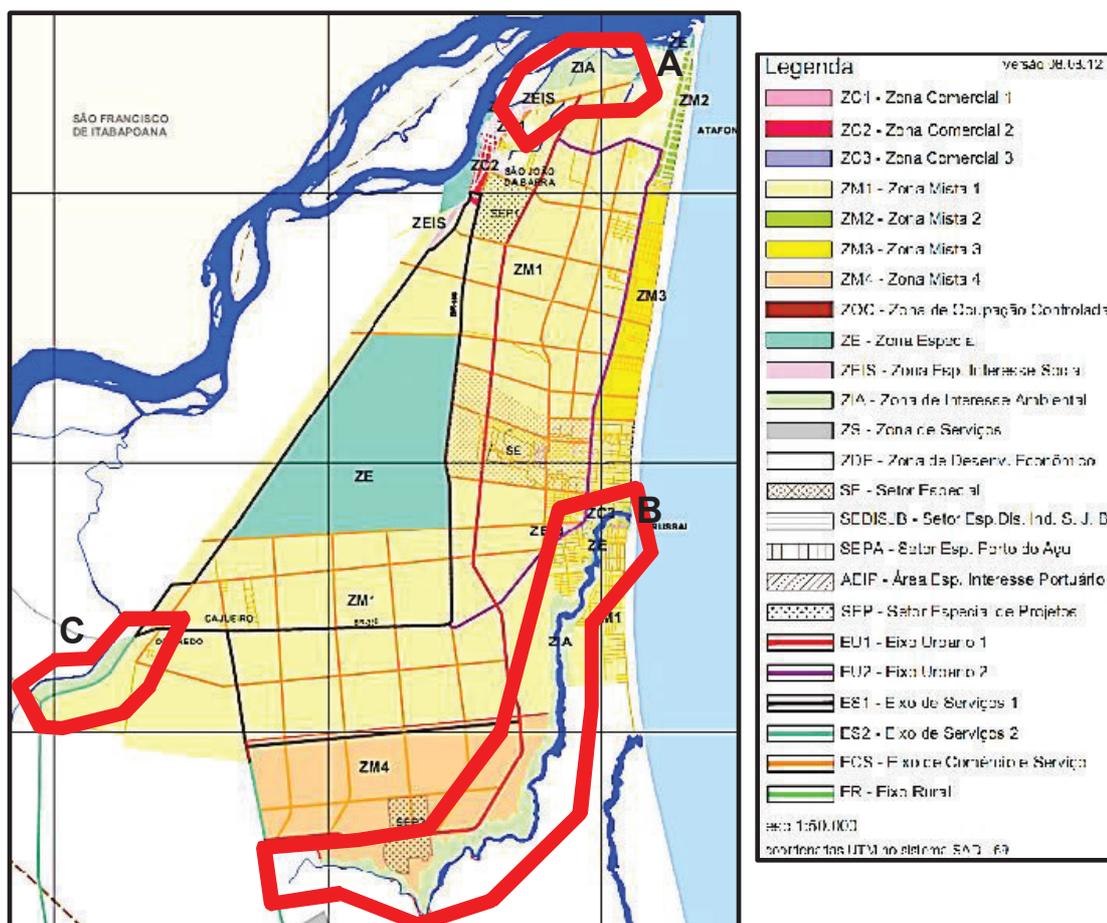
Fonte: plano de estruturação urbana – Abril de 2012 - JLAA

- 15 Transferência do Direito de Construir: Lei municipal, que poderá autorizar o proprietário de imóvel urbano, privado ou público, a exercer em outro local, ou alienar, mediante escritura pública, o direito de construir previsto no Plano Diretor ou em legislação urbanística dele decorrente, quando o referido imóvel for considerado de interesse: ambiental, social, cultural, histórico e/ou paisagístico.
- 16 Operação Urbana Consorciada: conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental.
- 17 Outorga Onerosa do Direito de Construir : consiste na possibilidade de o município estabelecer determinado coeficiente de aproveitamento dos terrenos a partir do qual o direito de construir excedente deve ser adquirido do poder público. O mesmo deverá ocorrer quando o uso for alterado e resultar na valorização do imóvel;

O município está localizado em uma planície em uma região que não possui morros e encostas, então as áreas frágeis e com risco ambientais de ocupação são as áreas com cotas baixas, margens de corpos d'água e vegetação de restinga da Mata Atlântica. Segundo o Atlas dos Remanescentes Florestais da Mata Atlântica - 2013 do INPE (Instituto Nacional de Pesquisa Espacial) ocorreu em São João da Barra o maior desmatamento na vegetação de restinga no período de 2011 e 2012, num total de 937 hectares (9370000 m²), para implantação do CLIPA. No Macrozoneamento são apontadas áreas de interesse ambiental, as margens dos corpos d'água (1), o Parque Estadual da Lagoa do Açú, em Campos dos Goytacazes e São João da Barra (2), com total de 8.252 ha. e a Reserva Particular do Patrimônio Natural – RPPN (3) Fazenda Caruara, em São João da Barra, com 3.844 ha.

Em seu zoneamento, as zonas de interesse ambiental (ZIA) são apresentadas em três pontos: à margem direita da foz do Rio Paraíba do Sul (A), ao longo da Lagoa de Grussaí (B) e na margem direita do Canal do braço do canal de Quitingute(C).

Figura 59 - Zoneamento Municipal proposto



Fonte: plano de estruturação urbana – Abril de 2012 - JLAA

Embora no Macrozoneamento são apresentadas áreas muito maiores, no zoneamento poucas áreas são mapeadas como de interesse ambiental.

Nem toda a orla do Rio Paraíba foi mapeada e nem as orlas marítimas foram relatadas para preservação das vegetações de restinga. Segundo o Atlas dos Remanescentes Florestais da Mata Atlântica – 2011 / 2012 (Fundação SOS Mata Atlântica e Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais 2013) o município possui 14 % do seu território com vegetação de restinga conforme demonstrado na tabela 6.

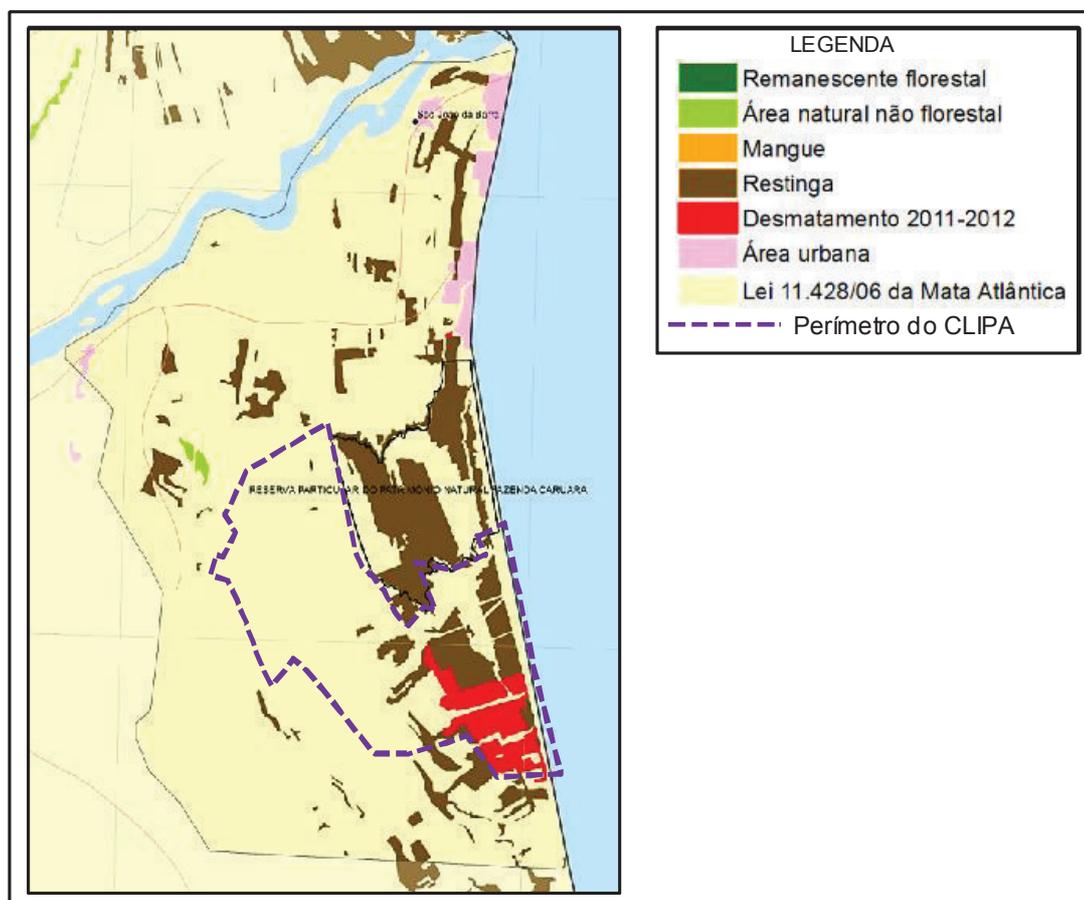
Tabela 6 – Anexo 1 – Atlas dos Municípios da Mata Atlântica – 2011-2012

Cidade	Área do Município (ha)	Mata (ha)	Mangue (ha)	Restinga (ha)	Natural não florestal (ha)	Total Natural (ha)	%	Dec. Mata (ha)	Dec. Restinga (ha)	Dec. Mangue (ha)	Total Dec. (ha)
Campos dos Goytacazes	403.075	25.366	-	729	1.433	27.528	7	-	-	-	-
Quissamã	71.699	953	-	12.775	133	13.861	19	-	-	-	-
São Francisco de Itabapoana	111.334	2.282	33	3.016	1.046	6.376	6	-	-	-	-
São João da Barra	46.033	-	-	6.142	76	6.218	14	-	937	-	937

Fonte: Atlas dos Remanescentes Florestais da Mata Atlântica - Fundação SOS Mata Atlântica e Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais 2013

Um fato importante a se observar no mapa da figura 60, que a principal área restante da vegetação de restinga em São João da Barra, com exceção da área que está na RPPN, está na região do CLIPA na qual houve a maior perda, entre 2011 e 2012, 937 ha de restinga foram desmatadas para as obras do Porto. O restante da restinga está na área de expansão industrial, que com o desenvolvimento do projeto tende a desaparecer. Fato este que explica a ausência destas áreas nas Zonas de Interesse Ambiental. As áreas de restinga contante no Atlas não são apontadas em nenhum mapa da proposta, fato este para não inviabilizar a implantação do Porto.

Figura 60 - Atlas dos Municípios da Mata Atlântica – 2011-2012



Fonte: Atlas dos Remanescentes Florestais da Mata Atlântica – 2013 e edição do autor

Ao observarmos uma das áreas registradas como Zona de Interesse Ambiental, o entorno da Lagoa de Grussaí, percebe-se que as margens da Lagoa foram ocupadas, e com a implantação do Porto e o aumento da densidade populacional e se não houver um controle rígido desta ocupação e políticas urbanas claras este quadro tende a piorar.

Figura 61 – Margens da Lagoa de Grussaí



Fonte: Google Earth e edição do autor.

3.4 - CONCLUSÃO

Em função dos dados apresentados neste trabalho são apontadas as seguintes considerações:

É um fato que a atividade portuária já está provocando uma forte influência na dinâmica da estrutura dos núcleos urbanos do entorno do CLIPA, entretanto ao se conjugar o Porto com a Indústria este impacto será muito maior, se tomarmos como parâmetro as transformações que ocorreram em vários portos brasileiros no decorrer do séc. XX, o exemplo significativo foi o crescimento urbano na Baixada Santista em SP nos municípios de Cubatão e São Vicente. As comunidades pesquisadas já estão sobre os reflexos das atividades portuárias, com alterações positivas e negativas. Como positivas podemos apontar o aquecimento do comércio em algumas localidades, principalmente em Mato Escuro, expectativa de crescimento e melhoria regional, possibilidade de oportunidade de emprego. Agora citando os negativos se observa a instabilidade sobre a propriedade da terra, principalmente nas localidades na área destinada ao distrito industrial, desmotivação da produção agrícola com a expectativa de trabalho em outras áreas relacionadas ao porto.

Pode se observar que desde o anúncio das atividades Portuárias as populações mais próximas ao empreendimento criaram uma expectativa de desenvolvimento regional. Entretanto devido a transformação da Fazenda Caruara em RPPN e a desapropriação da CODIN nas áreas transformadas em área industrial da noite para o dia pelo poder municipal com intuito de viabilizar o empreendimento, causando assim uma instabilidade regional. O fato da população não ter acesso as informações sobre quais áreas seriam desapropriadas pela CODIN, causou um tremendo transtorno nas populações em áreas próximas ao empreendimento. O que num primeiro ponto era motivo de esperança de melhoria nos padrões econômicos locais, agora se transformara em motivo de preocupação, pois além de não se beneficiar do desenvolvimento econômico regional os proprietários passaram a temer ver suas propriedades desapropriadas, perdendo também a sua única fonte de renda, a atividade agrícola. Muitas famílias já foram desapropriadas, algumas indenizadas e outras remanejadas para a Vila da Terra, entretanto ainda paira a apreensão em muitas localidades se as desapropriações irão continuar ou se devido à crise enfrentada no Porto algumas áreas seriam devolvidas aos antigos proprietários.

No que diz respeito às questões ambientais podemos observar que ao comparar o Atlas do remanescente da Mata Atlântica e o Zoneamento Proposto a única área que será preservada é a Fazenda Caruara, pois foi transformada em RPPN. O remanescente está espalhado por todo o território Sanjoanense, e com o desenvolvimento das atividades Portuária e Industriais as regiões próximas ao Completo tendem a se adensar recebendo populações migratórias em busca de oportunidades. Fato este que deve ser motivo de observação dos órgãos competentes dos poderes públicos, coibindo a ocupação urbana desordenada, a ocupação de áreas de preservação ambiental e áreas impróprias pra moradia.

Com intuito de finalizar este estudo aponto que a expectativa de desenvolvimento regional, mesmo com a crise que passa o Porto, ainda é muito grande, grandes investimentos estão sendo feitos em toda a região, o mercado da construção civil está a pleno vapor em Campos dos Goytacazes, apostando que esta cidade será o grande polo de serviços que atenderá a toda a região. Além disso, grandes investimentos foram feitos nas obras do Porto que de acordo com o site da LLX inicia as atividades ainda este ano. Porém cabe ressaltar que a região já passou por vários ciclos econômicos, que não trouxeram melhoria na qualidade de vida da sua população e nem desenvolvimento regional, porém se não forem tomadas medidas de controle da ocupação do solo com políticas de urbanização e controle ambiental os danos causados pelos reflexos das atividades Portuárias e Industriais serão maiores que seus benefícios e novamente o desenvolvimento poderá provocar grandes desequilíbrios a estrutura urbano-rural que sempre caracterizou a paisagem do entorno.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Atlas dos Remanescentes Florestais da Mata Atlântica - Fundação SOS Mata Atlântica e Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais 2013. Disponível em: http://www.sosma.org.br/link/atlas2011-12/atlas_2011-012_relatorio_tecnico_2013final.pdf. Acessado em 11/07/2013

Estatuto da Cidade: Guia para implementação pelos municípios e cidadãos. Câmara dos Deputados, Brasília, 2001.

IBGE. Resultados do censo 2010. Brasília, 2010. Disponível em <www.ibge.gov.br>. Acesso em: 09 de junho de 2011.

LLX – Infraestrutura de Distrito Industrial de São João da Barra. **EIA – Estudo de impacto ambiental – Distrito Industrial de São João da Barra**. Rio de Janeiro: Ecologus – Ecologus Engenharia Consultiva Ltda., 2011.

LLX – Infraestrutura de Distrito Industrial de São João da Barra. **RIMA – Relatório de impacto ambiental do Distrito Industrial de São João da Barra**. Rio de Janeiro: Ecologus – Ecologus Engenharia Consultiva Ltda., 2011.

Plano de Estruturação Urbana – Abril de 2012 – Jaime Lerner Arquitetos Associados

www.googleEarth.com e edição do autor.

www.llx.com

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS GERAL

Atlas dos Remanescentes Florestais da Mata Atlântica - Fundação SOS Mata Atlântica e Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais 2013. Disponível em: http://www.sosma.org.br/link/atlas2011-12/atlas_2011-012_relatorio_tecnico_2013final.pdf. Acessado em 11/07/2013

Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro em www.alerj.rj.gov.br/center_arq_aleg_invent_link2.htm - acessado em 22/09/2012

ANP – **Agência Nacional de Petróleo**. Disponível em: <http://www.anp.gov.br>. Acessado em dezembro de 2011

AZEVEDO, H. J. **Uma análise da cadeia produtiva da cana-de-açúcar na Região Norte Fluminense**. In PESSANHA, R. M. e NETO, R. S. Economia e desenvolvimento no Norte Fluminense: da cana-de-açúcar aos royalties do petróleo. Campos dos Goytacazes: WTC Editora, 2004.

AZEVEDO NETTO, José Martiniano de. **Manual de saneamento de cidades e edificações**. São Paulo: Pini, 1991.

BENÉVOLO, Leonardo. **A História da Cidade**. [Tradução Silvia Mazza] – São Paulo: Perspectiva, 2007.

BORGES, Marília Vicente (2007). **O Zoneamento Na Cidade do Rio de Janeiro**: gênese, evolução e aplicação. [Rio de Janeiro] 2007. Dissertação de Mestrado - Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional.

BRAGA, R. (orgs.) **Perspectivas de Gestão Ambiental em Cidades Médias**. Rio Claro: LPM-UNESP, 2001.

CARNEIRO, Paulo Roberto Faria. **Água e Conflito na Baixada dos Goytacazes**. Disponível em: http://abep.nepo.unicamp.br/site_eventos_abep/pdf/abep2004_825.pdf

CARNEIRO, A. P.; MACIEL, F. M.; RODRIGUES, W. O. **Desenvolvimento Urbano e Efetividade dos Instrumentos Urbanísticos na Concepção do Direito à Cidade: Reflexões Jurídicas acerca do Plano Diretor do Município de Campos dos Goytacazes**. 1988-2005. Campos dos Goytacazes: Fenorte, 2006.

CARNEIRO, Paulo Roberto Faria. **Dos Pântanos à Escassez: O Uso da Água e Conflito na Baixada dos Goytacazes**. Rio de Janeiro: Annablume, 2003.

CARNEIRO, Paulo Roberto Faria. **Água e Conflito na Baixada dos Goytacazes**. Disponível em: http://abep.nepo.unicamp.br/site_eventos_abep/pdf/abep2004_825.pdf

CARVALHO, Ailton Mota de; TOTTI, Maria Eugênia Ferreira. **Hierarquia Urbana e Qualidade de Vida no Norte-Noroeste Fluminense**. In: PESSANHA, Roberto Moraes & SILVA NETO, Romeu e Economia e Desenvolvimento no Norte Fluminense – da cana-de-açúcar aos royalties de petróleo. Campo dos Goytacazes: WTC editora, 2004.

CARVALHO, S. N. de (2009). **Condicionantes e possibilidades políticas do Planejamento Urbano**. In: VITTE, C. de C. S. e KEINERT, T. M. M (2009). Qualidade de vida, planejamento e gestão urbana: discussões teórico-metodológicas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.

CASTELLANO, Elisabete Gabriela; CHAUDHRI, Fazal Hussain. **Desenvolvimento sustentado: problemas e estratégias**. São Carlos: EESC-USP, 2000.

CHOAY, Françoise. **O urbanismo: utopias e realidades, uma antologia**. São Paulo: Perspectiva, 2007.

CIDE (2000). **Fundação Centro de Informações e Dados do Rio de Janeiro**. www.cide-rj.gov.br

COSTA, Aline Nogueira; ALVES, Maria da Glória. **Monitoramento da expansão urbana do município de Campos dos Goytacazes – RJ**, utilizando Geoprocessamento. Anais XII Simpósio Brasileiro de Sensoriamento Remoto,. INPE: Goiânia, abril, 2005, p. 3731-3738.

Disponível em: <http://marte.dpi.inpe.br/coltid.inpe.br/sbsr/2004/11.20.17.48/doc/3731.pdf>.
Acessado em: 15/10/2012

COUTINHO, Roger Rangel. **Avaliação das transformações socioambientais Oriundas da implantação do Complexo portuário Industrial do Açú. 2009.** 170 f. Dissertação de Mestrado em Engenharia Ambiental-Programa de pós-graduação em Engenharia Ambiental, Instituto Federal Fluminense, Campos dos Goytacazes, 2009.

Estatuto da Cidade: Guia para implementação pelos municípios e cidadãos. Câmara dos Deputados, Brasília, 2001.

FARIA, T. P. “**Gênese da rede urbana do Norte e Noroeste Fluminense**”. In: CARVALHO, A. M. de. et.al. Projeto de Pesquisa integrado: Estrutura, Dinâmica Espacial e Qualidade de vida da rede urbana das Regiões Norte e Noroeste Fluminense. Campos dos Goytacazes: Relatório de Pesquisa/Faperj, 2002.

FERRARI, Célson. **Curso de planejamento municipal integrado: urbanismo.** São Paulo: Pioneira, 1984.

GOMES, Maria Laura Monnerat. **Núcleo Urbano de Rio das Ostras: elementos definidores da ocupação e os impactos ambientais** [Campos dos Goytacazes] 2010. Dissertação de Mestrado – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia Fluminense. Programa de Pós-Graduação em Engenharia Ambiental

IBGE. **Resultados do censo 2010.** Brasília, 2010. Disponível em <www.ibge.gov.br>. Acesso em: 09 de junho de 2011.

INEPAC, **Projeto e Inventários de Bens Culturais Imóveis - Desenvolvimento Territorial de Caminhos Singulares do Estado do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro; 2004. Disponível em:[http://201.2.114.147/bds/BDS.nsf/FB66CDBD09F54D038325735C004D4EA4/\\$File/NT00036126.pdf](http://201.2.114.147/bds/BDS.nsf/FB66CDBD09F54D038325735C004D4EA4/$File/NT00036126.pdf). Acessado em 10/01/2013.

KHAN, Hasan-Uddin. **Estilo Internacional: Arquitetura Modernista de 1925 a 1965.** Lisboa: Tashen, 2008.

LAMEGO, Alberto. **Na planície do solar da senzala**. Rio de Janeiro: Livraria Católica, 1934.

LAMEGO, Alberto. **O Homem e o Brejo**. Rio de Janeiro: Serviços Gráficos do IBGE, 1945.

LEME, M. C. da S. (coordenadora) (1999). **Urbanismo no Brasil – 1895-1965**. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999.

LOPES, A. C. **Evolução Urbanística de Campos. Aspectos de legislação**. Julho, 1988.

LLX – Infraestrutura de Distrito Industrial de São João da Barra. **EIA – Estudo de impacto ambiental – Distrito Industrial de São João da Barra**. Rio de Janeiro: Ecologus – Ecologus Engenharia Consultiva Ltda., 2011.

LLX – Infraestrutura de Distrito Industrial de São João da Barra. **RIMA – Relatório de impacto ambiental do Distrito Industrial de São João da Barra**. Rio de Janeiro: Ecologus – Ecologus Engenharia Consultiva Ltda., 2011.

NUNES, Livia Soares; GIVISIEZ, Gustavo Henrique Naves. **As Áreas de Especial Interesse Social no município de Campos dos Goytacazes: uma análise quantitativa**. Trabalho apresentado no XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais, Caxambu- MG – 2008.

OLIVEIRA, Floriano Godinho de. **Reestruturação produtiva e regionalização da economia no território fluminense**. Tese de Doutorado em Geografia, USP – Universidade de São Paulo. São Paulo, 2003.

PESSANHA, R. M. Favelas/Comunidades de Baixa Renda no município de Campos dos Goytacazes. Observatório Socioeconômico da Região Norte Fluminense. Boletim nº 5. CEFET. Campos dos Goytacazes, 2001.

QUINTO Jr., Luiz de Pinedo; **Nova legislação urbana e os velhos fantasmas**. Revista Estudos Avançados - vol.17 - nº. 47 São Paulo Jan./Abr. 2003

QUINTO JR, Luis de Pinedo. **A Contribuição da cultura técnica do Planejamento Urbano no Brasil numa perspectiva comparada com a gênese da gestão urbana na Europa**. Artigo apresentado no Seminário de Planejamento Urbano no Brasil e na Europa –

um diálogo ainda possível? Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 23 a 25 de outubro de 2006.

QUINTO Jr., Luiz de Pinedo; IWAKAMI, Luiza Naomi. Projeto Porto do Açú: **Nova frente urbana de um porto privado**. XIII ENANPUR – Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-graduação em planejamento urbano regional. Florianópolis-SC, 2009.

SANTOS, M. (2008). **Manual de Geografia Urbana**. 3ªed. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008(2009). *A Urbanização Brasileira*. 5ªed., 2ª reimpressão – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009.

RIBEIRO, Ranulfo Vidigal. **Desafios ao desenvolvimento regional do Norte Fluminense**. 2010. 71 f. Dissertação de Mestrado em Políticas Públicas, Estratégias e Desenvolvimento - Instituto de Economia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010.

MORAES, Roberto. Blog do Roberto Moraes - <http://robertomoraes.blogspot.com.br/2012/06/r-150-milhoes-anuais-de-aluguel-para-4.html> postado em 04/06/2012 - acessado em 23/09/2012

OLIVEIRA, Sanderson. **A crise financeira dos anos 80**. Em <http://www.midia independente.org/pt/red/2005/02/308819.shtml> - postado em 26/02/2005 - acessado em 22/09/2012.

PEREIRA, José Veríssimo da Costa. **Tipos e Aspectos do Brasil**; Revista Brasileira de Geografia, ano 9, nº 4

Plano de Estruturação Urbana – Abril de 2012 – Jaime Lerner Arquitetos Associados

SACHS, Ignacy, WILHEIM, Jorge, PINHEIRO, Paulo Sérgio (Orgs). **Brasil: um século de transformações**. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.

SILVA, Osório Peixoto. **Os momentos decisivos da história dos Campos dos Goitacazes**. Rio de Janeiro, Serviço de Comunicação Social da Petrobrás, 1984.

SILVA, Roberto Cezar Rosendo Saraiva da; Carvalho, Ailton Mota de. **Formação da Região Norte Fluminense**, em Economia e Desenvolvimento no Norte Fluminense. Campos dos Goytacazes, WTC Editora, 2004.

SIMÕES JUNIOR, José Geraldo, "**A urbanística germânica e sua influência na construção dos paradigmas do urbanismo no Brasil**", Artigo elaborado a partir da comunicação originalmente apresentada no VII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, realizado em Salvador, em 2002.

SOUZA, T. C. de (2008). **O exercício da participação social na construção de políticas públicas a partir do diagnóstico da cobertura vegetal no município de Rio das Ostras [Macaé]** 2008. Dissertação de Mestrado – Centro Federal de Educação Tecnológica de Campos, Programa de Pós- Graduação em Engenharia Ambiental.

www.googleearth.com

www.infoescola.com/historia/guerra-franco-prussiana

www.lx.com

www.portoitapoa.com.br

www.portalozknews.com.br

www.redeambiente.org.br/dicionario

www.rex.institucional.ws

www.suape.pe.gov.br