

Análise geopolítica dos conflitos territoriais na área de influência do complexo portuário e industrial do Açú – São João da Barra, RJ

Frédéric Monié¹

Resumo

Ao longo do século xx, o planejamento territorial e os investimentos em estruturas produtivas e infraestruturas beneficiaram-se de um elevado grau de aceitação por parte da sociedade. Mas, desde os anos 1980, a natureza dos grandes projetos e/ou dos processos decisórios considerados tecnocráticos, tecnicistas e autoritários passou a sofrer uma contestação crescente. As intervenções sobre o território surgem assim como um campo de expressão de representações, discursos e interesses contraditórios que desembocam em conflitos opondo parte da sociedade local, autoridades de diversos níveis de governo, atores econômicos e operadores de infraestruturas técnicas, em particular de transporte. Rivalidades de poder, para o controle, a gestão e o uso desse território delineiam complexos jogos de atores e formas inovadoras de governança que questionam os métodos de intervenção sobre o território do Estado, dos atores econômicos e dos operadores de redes técnicas. A crise do territorial nacional como referência exclusiva da identidade da população, de organização do setor produtivo e a multiplicação dos conflitos territoriais explicam que o local seja cada vez mais um espaço de tensões geopolíticas. Litorais, cidades portuárias e projetos portuários como o Porto do Açú, constituem um palco privilegiado de análise dos conflitos territoriais. Consideramos que a geopolítica oferece instrumentos, conceitos e metodologia para analisar um espaço de rivalidades entre atores institucionais tradicionais, setoriais e sociais emergentes cujos interesses, escalas de ação e estratégias territoriais são frequentemente contraditórios.

Palavras-chave: Geopolítica; grandes empreendimentos; portos; conflitos territoriais locais

Abstract

In the twentieth century, territorial planning, investments in infrastructure and productive structures were benefit from society acceptance. However, since 1980, the nature of projects and/or decision making processes were considered technocratic, authoritarian and technician which increased society disbelief. Interventions on the territory emerge as a field of expressions and representations, also discussions and a conflict of interests, which lead to a dispute over the transport affair between local society, several government levels, economic actors and technical networks' operators on the territory. Power conflicts over territory's management, control and use outline a complex game of actors and forms of governance that enquiry the intervention methods of economic actors and infrastructures operators on the territory. The national territory crisis as unique reference of population's identity, organization of the production activities and the multiplication of territorial conflicts explain that the space is

1 Universidade Federal do Rio de Janeiro, Departamento de Geografia; Programa de Pós-graduação em Geografia

an increasing area of geopolitical tensions. Seacoasts, city ports and ports, as Porto do Açu, constitute a privileged stage of analysis of territorial conflicts. Geopolitics provides concepts and methodological tools to analyze a space for emerging dispute between traditional institutional actors, sectoral and social emerging agents whose interests, scales of action and territorial strategies are often contradictory.
Keywords: Geopolitics, big projects, ports, local territorial conflicts

INTRODUÇÃO

A construção de um mega complexo portuário e industrial no município fluminense de São João da Barra suscita expectativas entre as elites regionais e na sociedade do Norte Fluminense, mas gera também resistências por parte de segmentos da população ameaçados pelos impactos do projeto sobre o uso do solo, a qualidade de vida e o meio ambiente. As tensões locais provocadas pelo empreendimento participam de uma onda global de mobilização das populações locais afetadas por grandes investimentos em estruturas produtivas, redes técnicas e infraestruturas como barragens, minas, aeroportos, portos, complexos industriais etc.

Desde os anos 1970, a natureza dos grandes projetos, a reestruturação do uso dos territórios e processos decisórios considerados tecnocráticos, tecnicistas e autoritários alimenta, com efeito, debates e rivalidades entre parte da sociedade local, autoridades de diversos níveis político-administrativos, atores econômicos e operadores de infraestruturas, notadamente de transporte. Nas cidades marítimas expostas a expansão dos portos urbanos e nas fachadas litorâneas submetidas à construção de terminais de *commodities* ou de complexos portuários industriais, como é o caso no Norte Fluminense, a concorrência para o controle, a gestão e o uso do território surge então como um campo de expressão de representações, discursos e interesses contraditórios delineando complexos jogos de atores e formas inovadoras de governança questionando os métodos tradicionais de intervenção do Estado, das firmas e dos operadores de redes técnicas.

Na medida em que os atores envolvidos pretendem todos servir os interesses da sociedade (crescimento econômico, industrialização, mobilidade por um lado; preservação da qualidade de vida, do meio ambiente, das tradições locais por outro lado) e que as tensões ocorrem em áreas de múltiplas interfaces físicas e humanas, os conflitos adquirem uma feição particularmente complexa. O local firma-se assim como palco de mobilizações que, para além da síndrome *nimby*², nos estimulam a repensar as escalas e as novas dimensões (ambiental, social) do interesse geral num contexto de crise do território nacional como referência exclusiva da identidade da população e espaço de referência central do planejamento e da organização do setor produtivo.

A geopolítica oferece, por isso, conceitos e instrumentos metodológicos para analisar um espaço de rivalidades entre atores institucionais (diversos níveis administrativos da decisão política), setoriais (operadores do transporte e da atividade portuária, firmas industriais) e sociais (cidadãos, trabalhadores) cujos interesses, escalas e estratégias de ação são frequentemente contraditórios. As tensões territoriais provocadas pela construção do complexo portuário industrial do Açu, envolvendo agricultores, pescadores, moradores da área, ambientalistas e promotores estatais e privados do projeto constituem, nesse sentido, um campo de reflexão relevante para a análise geopolítica de conflitos locais.

Apresentamos, neste artigo, uma proposta, ainda preliminar, de caminho de investigação suscetível de apreender de forma dinâmica e evolutiva a natureza multidimensional e multiescalar dos conflitos assim como os objetivos dos diferentes atores através do estudo da implantação do Porto do Açu, em São João da Barra, estado do Rio de Janeiro. O artigo é organizado em três partes: a segunda consiste no estabelecimento de uma *tipologia dos conflitos territoriais* que ocorrem atualmente na área de influência imediata da zona industrial portuária do Açu. A terceira parte analisa as estratégias e a ação dos diferentes atores para impor seus interesses recorrendo para isso à noções como

² NIMBY (*Not In My Back Yard*) significa “não em meu quintal”. A expressão descreve movimentos de oposição a projetos considerados polêmicos ou suscetíveis de prejudicar a qualidade de vida da população (construção ou expansão de portos, aeroportos, ferrovias, barragens, aterros sanitários etc.). A síndrome *Nimby* designa mais especificamente a atitude de pessoas que pretendem tirar proveito dos benefícios de uma tecnologia (de transporte, por exemplo) sem arcar com os impactos negativos da instalação da mesma no seu ambiente cotidiano.

território de conflito e território de luta. Mas, antes de abordar nosso estudo de caso, apresentaremos algumas pistas de reflexão sobre a dinâmica de multiplicação e intensificação dos conflitos territoriais, com destaque para as cidades portuárias e áreas litorâneas.

GRANDES EMPREENDIMENTOS E CONFLITOS TERRITORIAIS

Durante décadas, as políticas nacionais de planejamento territorial e os investimentos em estruturas produtivas e infraestruturas técnicas de grande porte foram implementados sem que as tensões inerentes tornassem-se muito visíveis nas sociedades. Durante os “Trinta Gloriosos” (países centrais) e na época dos “milagres econômicos” do *fordismo periférico* o ritmo acelerado do crescimento, o desenvolvimento industrial e o acesso ao consumo de segmentos crescentes da população garantiam um relativo consenso diante da construção de barragens, estradas, aeroportos, ferrovias, portos ou complexos industriais. Os empreendimentos eram então legitimados por uma ideologia positivista e uma retórica desenvolvimentista associando crescimento do Produto Interno Bruto (PIB), inovação técnica e progresso da humanidade (CAMARGO 2009; OFFNER, 1993). Em inúmeros países, regimes autoritários garantiram a “aceitação” dos empreendimentos, apresentados como estratégicos para a integração do mercado e do território nacional, reprimindo toda forma de contestação. Na época, os conflitos apresentavam um viés predominantemente classista, sendo em geral pautados em reivindicações relativamente objetivas: melhores salários e condições de trabalho, férias coletivas etc. No campo, a luta em prol da reforma agrária alcançava seu auge na América Latina.

A partir das décadas de 1970 e 1980, conflitos ambientais e territoriais foram se multiplicando e se intensificando num cenário marcado pela crescente crítica ao modelo de desenvolvimento vigente, pela reprovação da natureza das políticas estatais e pelo deslocamento parcial da identidade do cidadão da escala do Estado-nação para um nível mais local. Segundo Philippe Subra, há, desde então, cada vez menos greves e cada vez mais rivalidades cujo foco é o território. Em outras palavras, assistimos ao “deslocamento progressivo do conflito do campo social para o campo territorial” (SUBRA, 2007, p39) que explica que os estados, governos locais e atores econômicos enfrentam mais dificuldades para impor suas decisões, suas ações e seus discursos.

Os impactos ambientais dos grandes empreendimentos costumam suscitar as maiores tensões. O “verdejar do ser” (CASTELLS, 1999), contemporâneo de uma série de acidentes industriais culminando com o desastre de Chernobyl na URSS (1986), a difusão das teses dos ambientalistas e da “nova esquerda” sobre os estragos estruturais do “progresso” e a popularização de estudos apontando a gravidade das mudanças climáticas contribuem para alimentar conflitos ambientais. Os mesmos participam, ainda, de uma lógica de valorização da qualidade de vida, em particular entre as classes médias que já garantiram seu acesso ao conforto moderno e direcionam suas reivindicações para problemáticas mais subjetivas (SUBRA, 2007, p.35).

A contestação se volta também contra mecanismos decisórios tecnicistas, verticalizados e autoritários impostos à sociedade por atores políticos e econômicos exógenos (Estado central, grandes corporações). As autoridades locais, que adquiriram novas competências em virtude do processo quase universal de descentralização do poder político nos anos 1980 e 1990, desempenham, por sua parte, um papel ambíguo de mediação entre a necessidade afirmada de “desenvolver o território local” mediante investimentos produtivos ou infraestruturais e as reivindicações dos cidadãos. A ação da população local se inscreve numa dupla dinâmica de crítica ao funcionamento engessado da democracia representativa e ao fato que o território nacional e a comunidade nacional unificada não são mais os quadros exclusivos da construção da identidade (SUBRA, 2007). A consolidação de instâncias supranacionais (blocos regionais) e infranacionais faz emergir – ou ressurgir – sentimentos de pertencimento que, juntos a identidade nacional, formam um mosaico complexo. Diante desse cenário, a questão da decisão revela-se cada vez mais estratégica: quem deve decidir da relevância de uma intervenção de grande porte sobre o território? Quais critérios devem ser levados em consideração? A população deve ser convidada a opinar dentro de “soluções de governança” ou deve participar de forma ativa à produção do espaço?

Enfim, a concepção de empreendimentos de grande vulto que seguem a dupla racionalidade técnica e financeira do Estado, é também contestada no plano ideológico por grupos politizados e/ou

correntes acadêmicas que rejeitam um modelo de desenvolvimento considerado predador e os impactos sociais e ambientais que lhe são comumente associados.

Essas evoluções políticas, sociais e culturais explicam a crescente territorialização dos conflitos que adquire um relevo muito específico em litorais e cidades portuárias submetidos à pressões crescentes sobre seus meios.

O COMPLEXO PORTUÁRIO E INDUSTRIAL DO AÇU NO ATUAL CENÁRIO PORTUÁRIO MUNDIAL, NACIONAL E REGIONAL

Outrora, equipamentos modestos estrategicamente localizados em sítios protegidos da linha de costa e em estuários, os portos foram transformados em complexos portuários de grandes dimensões (BIRD, 1963; HOYLE, 1988). Se historicamente a qualidade do sítio natural era avaliada com base na segurança que oferecia para as operações, a localização dos portos passou a ser tributária do volume dos investimentos que os atores privados e públicos eram dispostos a alocar na artificialização dos espaços litorâneos (construção de diques, eclusas, aterros etc.) (BIRD, 1963; VIGARIÉ, 1979). Desde os anos 1970, o crescimento dos tráfegos, a evolução tecnológica do setor marítimo (navios gigantes, containerização) e a representação negativa da atividade portuária na população confirmaram o divórcio entre cidade e porto (HOYLE, 1989; MONIÉ, VASCONCELOS, 2012). Novos terminais foram instalados na periferia das metrópoles marítimas (Fos sur Mer, Suape, Itaguaí, Vila do Conde, etc.) ou em espaços estuarinos afastados dos centros urbanos (Antuérpia, Rotterdam) (MALÉZIEUX, 1971). Alguns dos projetos formulados na época suscitaram tantas oposições por parte da população local que tiveram que ser abandonados pelos seus promotores: complexo siderúrgico na zona portuário industrial de Maasvakte em Rotterdam (Países Baixos), terminais de Didden Bay (Grã-Bretanha) ou de Donges Est (França) (LAVAUD LETTILEUL, 2012).

Desde então, a reorganização da produção industrial em redes de valor agregado multi sítios, a realocação de atividades de baixo e médio conteúdo tecnológico para países emergentes ou a nova corrida aos recursos naturais nos continentes americano e africano transformam o espaço econômico mundial num arquipélago de ilhas de competitividade cuja eficiência depende do desempenho das redes logísticas (VELTZ, 1997; MONIÉ, 2011). O crescimento do comércio internacional decorrente dessas transformações alimenta, por sua parte, o dinamismo do transporte marítimo que se firma como a espinha dorsal infraestrutural da globalização econômica graças a sua capacidade de movimentar de forma fluída, e em longa distância, volumes crescentes de bens por preços muito competitivos (MONIÉ, NICO VASCONCELOS, 2012). O aumento dos fluxos de mercadorias se traduziu pela ampliação dos complexos portuários existentes e pela construção de novos portos. Por sua parte, a aceleração do ritmo da urbanização e da industrialização dos litorais, com destaque para a Ásia oriental, do sudeste e o continente africano, levanta novos desafios e problemáticas em termos de gestão costeira.

Litorais e cidades portuárias constituem, em consequência, o palco de inúmeros conflitos ambientais e territoriais (CUNHA, 2006). Na Europa, estima-se que, diante da contestação das populações locais, são doravante necessários cerca de 10 anos entre a concepção de novos equipamentos portuários e sua construção efetiva (NOTTEBOM, 2007). No caso de megaempreendimentos o prazo pode ser ainda maior. As negociações para que as obras do *polder* de Maasvlakte 2 sejam inauguradas em Rotterdam se estenderam durante 20 anos (LAVAUD LETTILEUL, 2012; VANDERMEULEN, 1996).

No Brasil, onde as políticas macroeconômicas de cunho neoliberal (anos 1990) e neodesenvolvimentista (desde os anos 2000) incentivam as exportações, amparam as estratégias de internacionalização dos “campeões nacionais” e promovem a participação da indústria brasileira em redes manufactureiras transnacionais, cidades portuárias e espaços litorâneos são também submetidos ao imperativo de fluidez imposto por atores estatais e privados apostando na eficiência das portas de entrada marítimas do comércio exterior para inserir o país no espaço global de fluxos. Por essa razão, o sistema portuário foi reestruturado por duas leis de modernização que transformaram seu arcabouço institucional e favoreceram a concessão dos terminais à iniciativa privada, enquanto os maio-

res *gateways* marítimos (Santos, Paranaguá, Itajaí, Rio de Janeiro, Rio Grande, etc.) eram objetos de projetos de ampliação de sua capacidade operacional (MONIÉ, 2011). Os riscos de “apagão logístico” foram também invocados para legitimar a construção de terminais monofuncionais dedicados ao transbordo de produtos primários minerais e agrícolas num contexto de valorização das exportações de *commodities* pelos sucessivos governos federais.

Por seu lado, a combinação de dinâmicas globais – intensa circulação de capital industrial em busca de oportunidades nos países “emergentes” – e nacionais – demandas logísticas do modelo neodesenvolvimentista – fez surgir uma nova geração de portos-indústria que apresenta semelhanças e características diferentes em relação às ZIP dos anos 1960/80 nos planos locais, organizacionais e mercadológicos, conforme Tabela 1.

Tabela 1: Características comparadas das ZIPs tradicionais e dos novos porto-indústria brasileiros

	ZIPs tradicionais	Novas ZIPs
Atores	Estado: papel central	Estado e corporações internacionais
Localização	Periferia das cidades	Periferia das cidades e espaços muito distantes dos grandes centros urbanos
Indústrias	Indústrias de base	Indústrias de base, manufatureiras, cadeia óleo e gás etc
Mercado	Mercado doméstico para insumos industriais e bens de consumo	Mercados doméstico e global
Comércio exterior	Importação de insumos para as indústrias pesadas	Importação de insumos industriais; exportações de bens e commodities etc
Impactos	Muito pesados	Pesados apesar do quadro regulatório mais estrito

Fonte: elaboração própria

A fachada marítima fluminense constitui um palco privilegiado para a análise dessa dinâmica. O litoral do Estado do Rio de Janeiro é, com efeito, intensamente impactado pelo desenvolvimento da cadeia óleo e gás, que exige estaleiros e bases de apoio ao *off shore*. As demandas do complexo ferro-aço do sudeste brasileiro, cujas configurações espaciais e funcionais são alteradas pelos novos padrões de localização das firmas multinacionais e pelas lógicas de internacionalização de grupos nacionais (Vale, CSN, Usiminas, Gerdau, EBX), aumentam ainda mais o nível das pressões sobre a faixa costeira multiplicando os focos de tensão com comunidades humanas e conflitos ambientais (SILVA, 2012; GUSMÃO, 2012). A Tabela 2 detalha o contexto econômico brasileiro e as demandas para o sistema portuário do litoral fluminense.

Tabela 2: Contexto econômico e principais pressões logísticas e industriais sobre o litoral e o sistema portuário

Setores econômicos	Demandas e pressões sobre o litoral e o sistema portuário
Óleo e Gás	Navios; plataformas; terminais de abastecimento; unidades de refino; etc
Indústria Naval	Unidades de construção naval e de reparo
Complexo	Terminais portuários; unidades
Mercado de consumo nacional	Terminais portuários; distritos logísticos; novos parques

Fonte: elaboração própria

No início dos anos 2000, a Baía de Sepetiba recebeu, assim, uma primeira onda de investimentos produtivos e infraestruturais que transformou a economia, a sociedade e o espaço locais. A reestruturação da região prossegue e se aprofunda atualmente com a construção de novos portos, de um estaleiro, de rodovias, zonas de atividade logística e unidades industriais. O Norte Fluminense constitui outro palco de investimentos entre os quais se destacam o Complexo Logístico e Industrial do Açú e o Complexo Logístico e Naval Farol-Barra do Furado. Construído no município de Quissamã, o porto indústria do Furado centrará suas operações na atividade naval – construção e reparo – e de apoio à cadeia óleo e gás.

A Zona Industrial Portuária – ZIP – do Porto do Açú, que está sendo instalada no município de São João da Barra, apresenta uma feição mais complexa. O empreendimento se insere num programa de investimentos de grande magnitude – o sistema empreendedor Projeto Minas-Rio – que inclui as áreas de mineração na Serra do Sapó e da Ferrugem (Minas Gerais), unidades de condicionamento do minério de ferro para seu transporte, um mineroduto de 525 quilômetros de extensão, o porto indústria do Açú além de infraestruturas e redes técnicas de apoio a produção e a circulação (BARCELOS, 2014).

Apresentado como um dos maiores projetos industrial-portuários do mundo, o complexo do Açú deve funcionar a serviço da estratégia de internacionalização e diversificação dos negócios do grupo EBX num período marcado pelo crescimento acelerado dos “países emergentes” (meados dos anos 2000) que parece favorável aos megaempreendimentos. A configuração inicial do projeto confirma a natureza da futura ZIP: presença de atores econômicos nacionais e estrangeiros atuando em setores diversos com estratégias mercadológicas diferenciadas e multiescalares; localização distante dos centros metropolitanos. A Tabela 3 detalha a configuração empresarial inicial do Complexo Industrial do Açú.

Tabela 3: Configuração empresarial inicial do Complexo Industrial do Açú. Setores econômicos e empresas

Setores	Empresas
Terminal portuário	LLX (BR)
Complexo siderúrgico	Anglo American (GB); Ternium (ITA–ARG); Wisco (CH); Tata (IND)
Usina termoeletrica	MPX Açú I; MPX Açú II (BR)
Indústrias cimenteiras	Votorantim (BR); Camargo Correia (BR)
Polo metal-mecânico	Wärtsilä Brasil (FIN);
Unidades petroquímicas	LLX
Montadora de automóveis	Ampla (CH)
Pátios de armazenagem	–
Cluster de rochas ornamentais	–
Apoio à atividade offshore	Technip Brasil (FR); National Oilwell Varco (USA); InterMoor (USA); GE (USA); Vallourec (FR); BP Marine (GB)
Construção naval	OSX-Hyundai (COR); Edison Chouest (USA); Alupar (BR); Estaleiro Ilha SA (BR)

Fonte: elaboração própria

Em 2011, a arquitetura de negócios elaborada pela EBX e a Anglo American sofreu uma reestruturação institucional e funcional em função das dificuldades financeiras do grupo de Eike Batista. Fundos de investimentos, bancos e firmas estrangeiras adquiriram parte ou totalidade do controle acionário das firmas do empresário brasileiro (BARCELOS, 2014, p.25–27). Entre os atores que participam mais ativamente desse processo cabe mencionar a norte-americana *EIG Holding* (energia, redes técnicas), a argentina Ternium (siderurgia) e a transnacional Prumo Logística Global (logística), que congrega acionistas diversos (EIG, Mubadala, Eike Batista etc).

Se, por um lado, o redimensionamento do projeto, cuja configuração atual é ilustrada pela Figura 1, preserva as características operacionais do porto, a zona industrial perde, por sua parte, sua feição multifuncional centrando suas atividades no processamento e na exportação de minério de ferro e, sobretudo, no apoio logístico as plataformas *off shore* das Bacias de Campos e Santos. Em consequên-

cia disso, a ZIP participará provavelmente de um espaço de fluxos de menor complexidade: exportação de *commodities* via serviços de *tramping* unidirecionais e logística de curto alcance destinada as unidades de extração de óleo.

Figura 1



UMA PROPOSTA DE ANÁLISE GEOPOLÍTICA DOS CONFLITOS TERRITORIAIS LOCAIS NO ENTORNO DO COMPLEXO PORTUÁRIO INDUSTRIAL DO AÇU

Sendo os litorais e as cidades portuárias áreas de múltiplas interfaces entre ecossistemas, funções e usos, esses espaços apresentam características frequentemente antagônicas e são, portanto, marcados por um elevado nível de conflitualidade (CUNHA, 2006). O estudo da conflitualidade supõe “a análise das dinâmicas sociais, espaciais e temporais das oposições onde o espaço é objeto, suporte, desafio ou impactado” por um empreendimento devendo, em consequência, considerar “os atores, os tipos de manifestação, a duração, a intensidade, a ressonância midiática, a frequência espacial” desses conflitos (CADORET, 2012, s/p).

Mas, segundo Philippe Subra, o debate sobre intervenções de grande porte sobre o território não deve ser monopolizado por “especialistas” – engenheiros, urbanistas, economistas ou ecólogos; nem pode limitar-se aos costumeiros diagnósticos e relatórios de impactos, pois para além de suas dimensões técnicas é um problema político de

“poderes, de relações de força, de rivalidades entre responsáveis e forças políticas, de enfrentamentos entre projetos concorrentes, entre grupos de pressão, onde se expressam os interesses divergentes de atores múltiplos; enfim, um problema de cidadãos, um objeto de debates nas mídias como na praça pública” (SUBRA, 2008, p.222).

A multiplicidade e a complexidade dos posicionamentos, as manobras, transparentes ou subterfâneas, podem ser analisadas em termos de rivalidades de poder entre os atores envolvidos que em função de seus objetivos desenvolvem estratégias diferenciadas. Apesar de ser tradicionalmente associada ao estudo das tensões internacionais e nacionais, a análise geopolítica fornece, portanto, cha-

ves conceituais e metodológicas para a compreensão dos conflitos em áreas impactadas por projetos infraestruturais.

Os diferentes tipos de conflitos

Um primeiro passo metodológico consiste em estabelecer uma tipologia dos conflitos. Quando o objeto da contestação diz respeito aos impactos do empreendimento sobre a paisagem, a biodiversidade, uma zona úmida, um ambiente sonoro etc. estamos diante de um conflito ambiental. Por sua parte, as tensões em torno do compartilhamento, do acesso, da gestão, do controle de recursos e dos espaços caracterizam os conflitos territoriais. Esses conflitos de uso dizem, direto ou indiretamente, respeito a um território existente ou revelam formas de apropriação do espaço remetendo a emergência ou a reativação de territorialidades (CADORET, 2012).

Nos litorais e nas cidades portuárias, o encontro entre um projeto infraestrutural e um território de referência (de pesca, por exemplo) suscita inevitáveis tensões relativas ao uso do solo. Rivalidades de poder acontecem entre atores que buscam apropriar-se ou controlar um território cuja natureza e cuja superfície variam muito. Convém, no entanto, ressaltar que essa apropriação não reveste um controle político mais diz comumente respeito à imposição de usos a atores cujos interesses são concorrentes e/ou contraditórios (SUBRA, 2008).

Os *conflitos de uso* se inserem em contextos extremamente diversos: os efeitos da expansão de um porto urbano diferem dos efeitos da instalação de um terminal portuário numa área do litoral afastada de importantes e densas aglomerações humanas, caso do Porto do Açu. Em todos os casos, as tensões mais comuns dizem respeito ao uso econômico de determinado espaço. Os pescadores costumam figurar entre os grupos mais afetados, pois seus territórios de pesca tradicionais são ameaçados pelo aumento do tráfego portuário, a expansão ou a construção de portos. A diminuição das áreas de pesca e as limitações impostas ao uso dos canais de acesso náutico, compartilhados com o transporte marítimo de mercadorias, geram embates crônicos (SILVA, 2014).

Agricultores se deparam também com a construção de complexos portuários e/ou de infraestruturas terrestres de acesso aos mesmos. O complexo industrial portuário do Açu, que ocupa uma área de mais de 90 quilômetros quadrados e que necessitou a desapropriação de cerca de 1.400 lotes de terrenos, é ilustrativo das tensões que surgem entre promotores estatais e privados do empreendimento e camponeses (LE MOS, RODRIGUES, 2011).

Neste contexto, para compensar o passivo ambiental gerado pela construção do porto-indústria, as autoridades criaram três unidades de conservação cuja superfície global soma cerca de 17.000 hectares hoje ocupados por comunidades de agricultores e pequenos núcleos de povoamento (BARCELOS, 2014, p. 46).

O reordenamento do território municipal redefine então o uso do solo num sentido mais restritivo além de diminuir de forma drástica a superfície cultivável no município. Assim “com forte restrição de uso do solo para várias comunidades, as medidas compensatórias parecem muito mais impactar suas condições e modos de vida, do que potencializar e otimizar suas práticas e conhecimentos” (BARCELOS, 2014).

O uso do território agrícola é também afetado por impactos ambientais que prejudicam a atividade dos camponeses. O processo de salinização das águas subterrâneas e superficiais sob o efeito da abertura dos canais de acesso náutico ao superporto, da construção de um estaleiro e de um aterro hidráulico constitui um problema maior para agricultura local que sofrerá também das poluições geradas pelo tráfego de caminhões e pelas atividades do complexo (BARCELOS, 2014).

Os conflitos de uso opõem ainda atores econômicos, poder estatal e, por outro lado, moradores locais e/ou populações residindo de forma intermitente (2ª residência) no litoral. O conflito de proximidade coloca em oposição um uso pautado no imperativo desenvolvimentista e práticas espaciais valorizando um uso respeitoso da qualidade de vida dos habitantes.

O uso econômico ou infraestrutural do território pode ainda entrar em conflito com usos recreativos de “bens ambientais” (mar, praia, manguezal etc.). Essas rivalidades se inscrevem numa problemática mais subjetiva de rejeição de projetos portuários e industriais em nome do respeito a determinados estilos de vida. O acesso plural ao território é reivindicado para atividades como

pesca, caça, esportes, etc. consideradas secundárias aos olhos dos atores econômicos. As negociações versam em geral sobre a oferta de espaços alternativos e de compensações. Mas quando práticas espaciais enraizadas localmente estão em jogo, a defesa da identidade e do estilo de vida dificulta a busca por soluções (CADORET; BEURET, 2014).

Conflitos territoriais são também eventualmente motivados por concepções divergentes do desenvolvimento. Aos atores que legitimam os empreendimentos pela necessidade de “crescer e se desenvolver” mediante investimentos de grande porte, se opõem segmentos da população recusando que a natureza, a qualidade de vida ou formas tradicionais de territorialização de comunidades específicas sejam ameaçadas pelo imperativo desenvolvimentista e “modernizador”. Por isso, cada vez mais, grupos pregando o “decréscimento”, crescimento zero etc. costumam se agregar aos movimentos locais.

O território de conflito é então a tradução espacial do conflito, fenômeno sociopolítico polissêmico. A instalação do Porto do Açú não gera efeitos geograficamente homogêneos para a sua área de influência, conforme resumido na Tabela 4. O palco do conflito é singular. Essa singularidade confere especificidades às rivalidades, pois o conflito não decorre somente de um projeto, ele é o produto do encontro entre uma intervenção sobre o espaço e as características desse último (SUBRA, 2008).

Tabela 4: Principais conflitos na área de influência do Porto do Açú

Atividades impactadas	Principais impactos
Pesca	Diminuição dos territórios de pesca; reestruturação dos espaços de vida dos pescadores
Agricultura	Diminuição da superfície cultivável; reestruturação dos espaços e modos de vida dos agricultores
Residência	Remoção de residências
Turismo	Restrição ao uso de trechos do litoral
Lazer	Restrição ao uso de trechos do litoral

Fonte: Elaboração própria

Em busca dos atores dos conflitos territoriais

A questão do conflito territorial deve também ser apreendida a partir das representações, dos objetivos, das lógicas, das estratégias e das modalidades de ação dos atores, que determinam a natureza e a intensidade do engajamento nos conflitos territoriais. Surgem assim, segundo Subra, os territórios de atores (SUBRA, 2008, p.240).

A cultura, a visão e a prática local do espaço determinam em parte a especificidade de cada um desses territórios. Nessa perspectiva, o território tal qual apreendido por Raffestin, oferece chaves de análise e possibilidades de aplicação do conceito à temática em tela, resumidas na Tabela 5. A ideia de um sistema de intenções em atividades (RAFFESTIN, 1993) permite relacionar a diversidade dos usos e delimitar as estratégias de atores cujo jogo pode ser hierarquizado entre atores institucionais tradicionais (níveis administrativos da decisão política), atores setoriais (operadores do transporte e da atividade portuária) e atores sociais (mobilizações de cidadãos e/ou trabalhadores).

É importante ressaltar que os grupos de atores envolvidos não são monolíticos. O Estado pode, por exemplo, ser atravessado por rivalidades internas opondo grupos mais favoráveis a lógicas “desenvolvimentistas”, ou, ao contrário, mais voltadas para a defesa do meio ambiente ou a preservação de atividades pré-existentes. A existência dessas lógicas contraditórias pode atribuir mais complexidade ao conflito, em particular no momento do licenciamento ambiental das obras. No caso do complexo do Açú, esse procedimento foi alvo de críticas por parte dos movimentos populares e do Ministério Público que denunciaram em particular o caráter fragmentado do licenciamento e irregularidades diversas ao longo do processo (BARCELOS, 2014).

Tabela 5: Os atores, sua esfera pertencimento e seu papel nos conflitos territoriais

Esfera de pertencimento dos atores	Papel/função	Atores
Esfera da decisão	Promoção dos projetos/ Financiamento dos projetos/ Execução	Governo Federal;
		Poder local/regional (municípios de SJ da Barra; Campos etc; estado do Rio de Janeiro; CODIN etc);
		Grupos privados (empresas de transporte, grupos industriais, tradings, operadores portuários etc).
Esfera da legitimação	Produção de um discurso legitimador	Governo Federal;
		Poder local;
		Grupos privados;
		Parte da comunidade científica;
		Mídia hegemônica;
	Comunicação	Agências e serviços especializados do Estado e das empresas;
Mídia (destaque para a imprensa local).		
Esfera da contestação	Oposição	Grupos de moradores das áreas impactadas;
		Profissões afetadas (pescadores, agricultores, profissionais do turismo, etc);
		Ambientalistas;
		Usuários episódicos do território etc;
		Parte da comunidade científica;
		Segmentos do poder judiciário, etc.

Fonte: Elaboração própria

O contexto territorial deve também ser levado em consideração. Variáveis sociológicas, econômicas, culturais, históricas, sociopolíticas costumam conferir sua especificidade ao conflito local. Entre elas, podemos mencionar:

- a formação histórica do território local ou regional: conflitos anteriores predispõem às vezes a população a se mobilizar com mais facilidade e talvez sucesso etc;
- a estrutura do tecido produtivo: em regiões de antiga tradição industrial e/ou de industrialização pesada, os projetos impactantes são mais aceitos pela sociedade, em particular pela classe operária;
- as características sociológicas da população (renda média, nível educacional, categorias pro-

fissionais mais representadas, segundas residências, etc) influenciam também as formas e o grau de mobilização;

- os desafios territoriais locais: crise ou expansão econômica; reconversão industrial; emergência de novas atividades; urbanização; crescimento do turismo, etc sugerem graus de aceitação maiores ou menores;
- a existência de um quadro socioinstitucional tradicionalmente marcado por rivalidade entre atores locais pode estimular o surgimento de novos conflitos (SUBRA, 2008, p.238).

A combinação desses fatores e variáveis insere a reação dos atores aos grandes empreendimentos em contextos territoriais heterogêneos. Apesar de algumas dinâmicas observáveis em escala global, entre a aceitação acrítica e a rejeição completa, as mobilizações da sociedade variam então consideravelmente.

Os atores e suas estratégias de ação

No bojo de cada realidade territorial, o conflito deve ser apreendido a partir das estratégias de mobilização dos diferentes atores cujos objetivos, modalidades de ação e representações determinam a natureza e a intensidade do engajamento nos territórios de luta (SUBRA, 2007). A problemática da produção de sentidos e da comunicação é, por exemplo, estratégica em embates marcados pelo domínio de representações favoráveis aos projetos vinculadas pelas autoridades e a mídia (SUBRA, 2008). Nesse cenário, os oponentes aos projetos recorrem a métodos tradicionais de contestação (manifestações de rua, bloqueios de estradas, ocupações de sítios) ou formas mais modernas de mobilização (judicialização do conflito; uso das redes sociais; ampliação da escala da contestação; elaboração de contra propostas, etc) (SUBRA, 2008). É importante convencer a população e os promotores dos projetos contestados que a luta não é um movimento “egoísta” (efeito *nimby*) e que o território defendido tem um valor emblemático. Por isso, a noção de “interesse geral”, também usada pelos promotores dos empreendimentos, é mobilizada para afirmar que os interesses defendidos não constituem o privilégio de uma pequena minoria. Nos seus estudos sobre conflitos em cidades portuárias e nos litorais Beuret e Cadoret (2014) destacam, por isso, a centralidade do processo de construção de uma legitimidade pelos atores dentro de contextos territoriais específicos (ver Tabela 6).

Tabela 6: Construção de uma legitimidade de ação pelos atores se opondo a intervenções de grande porte sobre o território

Território		Legitimidade dos oponentes	Dimensão da luta
Território com espaço da vida cotidiana	Pertencimento	Pertencimento, proximidade do engajamento (legitimidade doméstica)	Dimensão social
	Suporte de vida	Representação dos habitantes (a maioria) (legitimidade cívica)	Dimensão social
Território suporte de bens raros em escala global e/ou de efeitos externos supra-territoriais		Representação da natureza; interesse geral e gerações futuras (legitimidade cívica)	Dimensão ambiental
Território provedor de recursos		Anterioridade da atividade produtiva (legitimidade econômica)	Dimensão econômica

Fonte: Beuret e Cadoret, 2014

Os conflitos de uso costumam envolver atores cujo enraizamento e sentimento de pertencimento ao território legitima uma representação opondo “usurpadores” externos (corporação industrial, operador de infraestrutura de transporte, etc.) e verdadeiros habitantes que vivem, trabalham e/ou se distraem no lugar. Segundo Beuret e Cadoret (2014), proximidade, familiaridade e relação íntima ao lugar geram um sentimento de legitimidade doméstica que mobiliza a população

em particular quando, como no caso de São João da Barra “os negócios deixam de ser de uma pessoa e passam a grupos de investidores, sem rosto, sem cara e com muitos e conhecidos interesses” (BARCELOS, 2014, p.28). Depositários da “opinião da maioria silenciosa”, esses oponentes não combatem necessariamente a natureza do projeto. É assim comum reivindicar novos arranjos menos impactantes para o território local: realocação do equipamento, normas de segurança, inserção menos agressiva no ambiente, etc.

Os ambientalistas desenvolvem frequentemente estratégias diferentes. Para eles, o território não é necessariamente um espaço de vida e sim o suporte de bens raros (espécies vegetais ou animais ameaçados). Ou seja, estamos diante de conflitos que ocorrem em escalas espaciais e temporais (o futuro do planeta pode eventualmente ser evocado) diferentes dos conflitos anteriores em nome da defesa do interesse geral (BEURET, CADORET, 2014). Os modos de ação oscilam entre a oposição completa ao empreendimento e a reivindicação de medidas compensatórias e de mitigação dos impactos ambientais. Entre os impactos da construção do porto indústria do Açúcar que mais mobilizam ambientalistas locais e externos figuram o processo de salinização das águas subterrâneas e superficiais decorrente da obra e a destruição de considerável área de restinga. Além de ser muito ativo no universo das redes sociais e da blogosfera, esse grupo costuma ter um acesso maior às mídias tradicionais do que os movimentos populares.

No intuito de alcançar seus objetivos, os diferentes grupos definem estratégias genéricas e específicas. Para obter legitimidade na luta, a estratégia de base comum a todos consiste em elaborar e difundir argumentos sólidos e considerados racionais. A difusão da causa requer a intervenção de especialistas externos oferecendo argumentos científicos aos atores locais e, paralelamente, uma mobilização de massa através de manifestações de rua, abaixo assinados, intervenções na mídia, etc. (BEURET, CADORET, 2014).

A rede de apoio deve ser ampla e eficiente para atribuir visibilidade a luta e alcançar as instâncias decisórias. No Norte Fluminense, as sinergias estabelecidas entre movimentos populares por um lado, universitários locais, pesquisadores, jornalistas independentes, por outro lado, foram determinantes para dar visibilidade à ação resistente em São João da Barra (AGB, 2011; BARCELOS, 2014). As estratégias dos atores são também específicas: recurso jurídico para retardar ou bloquear uma obra; recurso a uma autoridade supra-territorial (Ministério, Agência internacional, etc), etc. O Ministério Público federal teve, por exemplo, uma atuação relevante na fiscalização do Licenciamento Ambiental ou da política de remoções.

As formas de mobilização são, em consequência, variadas: lutas de influência e operações de *lobbying* restritas a um universo de atores próximos das instâncias de decisão que usam redes de contatos, as mídias, o meio acadêmico etc; enfrentamentos abertos mobilizando amplos setores da sociedade etc.

Seu sucesso depende também da reação dos atores que promovem empreendimentos. Autoridades Portuárias e instituições estatais desenvolvem planos de ação visando a viabilizar seus projetos. As ações são, em primeiro lugar, preventivas. A avaliação do “risco projeto” considera o potencial de mobilização da sociedade local. O mapeamento dos grupos permite negociar individualmente com eles e evitar a formação de alianças táticas de oponentes (BEURET, CADORET, 2014). As empresas de consultoria desempenham nesse sentido uma função essencial a serviço das corporações e das autoridades estatais.

Em situações de conflito, a ação dos atores portuários e industriais tem evoluído. As estratégias de diálogo são doravante mais comuns através da participação em comissões temáticas (sobre riscos, poluição, zoneamento etc.) e em debates públicos (BEURET, CADORET, 2014). No entanto, a cultura do confronto continua vigorando na maioria dos casos pois o interesse dos atores econômicos seria “naturalmente” superior e mais racional ao da sociedade civil encorajada a reagir de maneira moderada.

Em países e regiões de baixa “densidade institucional” e/ou onde as formas de intervenção do Estado são mais autoritárias, os conflitos podem adquirir uma feição de confronto entre os grupos de atores (perseguição de líderes comunitários; recurso a mídia para desmoralizar a ação “arcaica e radical” dos oponentes). A instalação de estruturas portuárias e industriais no litoral fluminense foi, por exemplo, acompanhada de inúmeras violações de direitos humanos que atingiram em particular comunidades de pescadores e pequenos agricultores (SILVA, 2012), ilustrada pelas ações de resistência e as formas de mobilização dos atores locais elencadas na Tabela 7.

Tabela 7: Ação resistente: exemplos de formas de mobilização dos atores locais

	Atores	Objetivos	Formas de ação e/ou mobilização
Ação administrativa	Movimentos populares organizados; ONGs; Acadêmicos; Cidadãos;	Suspensão e/ou cancelamento de obras; Medidas compensatórias etc.	Participação nas audiências públicas;
Ação jurídica	Ministérios Públicos (Federal, Estadual) OAB	Inquéritos; Ações civis; investigações etc.	Controle da legalidade do licenciamento; Emissão de liminares etc.
	Associações; ONGs	Representações juntas ao judiciário	Representações por atos de responsabilidade, etc. Investigações
Ação direta	Movimentos populares organizados; Moradores; Acadêmicos etc.	Publicização da luta; Produção de informação e conhecimento sobre as obras e seus impactos	Manifestações de rua; bloqueios de estradas; assembleias; manifestos; Seminários

Fonte: Elaboração própria

OS CONFLITOS TERRITORIAIS E SUAS MÚLTIPLAS ESCALAS

Philippe Subra destaca que os atores rivais não agem isoladamente, participando de um sistema de atores que preexiste ao conflito e que, em função dele, evolui numa direção ou na outra. Esse sistema corresponde ao “conjunto formado pelos atores envolvidos num projeto (e intervindo no conflito) e as relações que mantém entre eles” (SUBRA, 2007). Nas cidades portuárias onde coexistem atores cujas escalas de ação e cujos níveis de territorialização são extremamente diversos esse sistema apresenta um elevado grau de complexidade.

Metodologicamente, a questão da escala impõe, então, sua relevância numa área de múltiplas interfaces. Segundo Lacoste, o raciocínio em níveis de análise permite identificar elementos próprios a cada escala contribuindo para a compreensão do fenômeno na sua totalidade (LACOSTE, 1976).

Diferentes escalas de observação/concepção apontam, assim, para mudanças de conteúdo e de sentido do próprio fenômeno (CASTRO, 2005). As interações entre as diversas ordens de grandeza complementam a análise espacial do objeto de pesquisa (LACOSTE, 1976). Portanto, o espaço geográfico deve ser apreendido através das “muitas e diferentes partes do seu todo”, ou seja, segundo uma lógica *multiescalar* (CASTRO, 2005). As escalas dos conflitos territoriais variam em função da natureza e da magnitude do projeto contestado; das características gerais do espaço (valor paisagístico, densidade de ocupação); da identidade local (tradição de conflitos sociais; tradições políticas, etc.); da conjuntura econômica (crise ou momento de prosperidade econômica) e das estratégias desenvolvidas pelos atores em presença (um conflito *nimby* tem uma dimensão micro-local; enquanto um conflito ambiental pode ter uma dimensão local e global) (SUBRA, 2007; SUBRA, 2008, COX, 1998).

A questão das escalas é também fundamental na medida em que a ideia de interesse geral é mobilizada tanto pelos promotores dos grandes projetos quanto pelos atores que se opõem a sua ação. O argumento do “egoísmo territorial” (conflito de tipo *nimby*) é comumente avançado para legitimar os investimentos realizados em prol do “interesse geral”. Tradicionalmente associado à escala nacional, o interesse geral é, no entanto, cada vez mais reivindicado pelos atores locais, além de ganhar novas dimensões mais subjetivas (social, cultural, ambiental). Estas contrastam com sua dimensão, quase exclusivamente, objetiva tal qual era tipificado na segunda metade do século XX (SUBRA, 2007). O redimensionamento e o deslocamento espacial da noção de interesse geral rumo às esferas locais constitui, portanto, outra variável maior, justificando o recurso a uma análise geopolítica multiescalar dos conflitos territoriais.

CONCLUSÕES

As cidades portuárias e os litorais se deparam como demandas contraditórias da sociedade (mais consumo e mais qualidade de vida) e os imperativos dos atores econômicos locais e dos operadores do transporte terrestre e marítimo. Algumas metrópoles inovam promovendo políticas articulando de forma complexa e evolutiva parâmetros econômicos, sociais, culturais, políticos e ambientais que permitem amenizar os conflitos gerados pelos empreendimentos de grande porte. Alguns portos (Rotterdam, Los Angeles-Long Beach, Seattle) se singularizam por ter adotado métodos de gestão integrada dos seus dispositivos logísticos. Paralelamente, a adoção de normas mais rígidas para a operação do transporte marítimo e dos terminais portuários diminui alguns dos impactos negativos da atividade sobre o meio-ambiente e a qualidade de vida.

Mas, esses avanços, ainda tímidos em escala global, não compensam os efeitos de-estruturadores de empreendimentos portuários que se multiplicam, em particular em países emergentes onde prevalecem políticas de inserção competitiva nos fluxos da globalização. Se durante décadas esses impactos foram aceitos ou ignorados, as transformações recentes da sociedade posiciona a ação homogeneizadora dos atores hegemônicas diante de fenômenos locais de oposição às intervenções sobre “seu território”. Esses conflitos ambientais e territoriais evidenciam, em primeiro lugar, que as problemáticas da territorialidade, do lugar e da identidade constituem elementos chave na expressão de um direito a construir o espaço em contextos marcados pela grande complexidade dos interesses em jogo (GUSMÃO, 2012; FREITAS; OLIVEIRA, 2012). Por isso, a desestruturação da economia local, a destruição da paisagem, a precarização da qualidade de vida, os impactos ambientais e a verticalidade do planejamento territorial alimentam lutas que, sem ser sistematicamente consensuais, encontram um eco crescente na sociedade local (MALAGODI, 2012).

Os conflitos são particularmente relevantes nos litorais e no entorno de portos marítimos, onde a multiplicidade das interfaces e a diversidade de atores geram disputas de uso dos territórios terrestre e marinho. As mobilizações dizem também respeito à preservação da qualidade de vida da população. Os conflitos de proximidade são mais comuns em áreas densamente povoadas. Enfim, os impactos ambientais provocados constituem um motivo suplementar de mobilização por parte de sociedades que conferem uma atenção crescente a problemática.

Nesse contexto, consideramos que a geopolítica fornece chaves metodológicas pertinente para a análise de rivalidades entre atores cujos interesses e escalas de ação são frequentemente opostos. A noção de território de conflito proposta por Subra valoriza as especificidades do lugar como primeira forma de apreensão das oposições para o uso e o controle do mesmo. A intensidade da mobilização e das rivalidades, assim como o resultado das mesmas, são diretamente relacionados às especificidades do território. O recurso à escala revela-se também imprescindível, pois nesse jogo cada ator ou grupo de atores “se esforçará para estender o conflito até a escala mais conveniente para obter satisfação, encontrando em outros lugares aliados que não existem no seu lugar – políticos, moradores e instituições de cidades vizinhas, etc. ou, ao contrario, tentará conter o conflito em nível local, pois este último revela-se mais favorável” (SUBRA, 2008, p.240). Conforme o ilustra o caso do Porto do Açu, considerar o território, sua história, suas dinâmicas, sua inserção num jogo complexo de escalas, sua complexidade, suas fragilidades e suas forças é um exercício imprescindível na análise desses conflitos locais.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGB. *Relatório dos impactos socioambientais do complexo portuário do Açu*. Associação dos Geógrafos Brasileiros. Relatório Técnico, Rio de Janeiro, 2011.

BARCELOS, E (coord). *O projeto Minas Rio e seus impactos socioambientais. Olhares desde a perspectiva dos atingidos*. Relatório Técnico.

Minas Gerais/Rio de Janeiro, 2014.

BEURET, J-E; CADORET, A (2014). *De l'analyse des conflits à l'étude des systèmes conflictuels: l'exemple des conflits environnementaux et territoriaux dans les trois plus grands ports maritimes français*. Géographie, économie, société. (Vol. 16), 2014/2.

- BIRD, J.H. *The major seaports of the United Kingdom*. Londres: Hutchison, 1963.
- CASTELLS, M. *A sociedade em rede*. São Paulo: Paz e Terra, 1999.
- CADORET, A (2012). *Conflitos territoriais*. In Gérardot, M; Prevelakis, G (dir.). *Dictionnaire de géographie des conflits*. Atlande, Neuilly.
- CAMARGO, L.H.R. *Ordenamento territorial e complexidade: Por uma reestruturação do espaço social*. In: ALAMENIDA, F.G. & SOARES, L.A. (ORG). *Ordenamento territorial: coletânea de textos com diferentes abordagens no contexto brasileiro*. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil. 2009.
- CASTRO, I. *Geografia e Política: território, escalas de ação e instituições*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.
- CUNHA, I. *Fronteiras da gestão: os conflitos ambientais das atividades portuárias*. Revista de Administração Pública. Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro Vol. 40 (6): pp 1019–1040 nov/dez 2006.
- COX K.R. *Spaces of Dependence, Spaces of Engagement and the Politics of Scale, or: Looking for Local Politics*. Political Geography, Vol. 17, nº1, 1998, p.1–23.
- FREITAS, B.V. de; OLIVEIRA, E.L. de. *Impactos socioeconômicos da construção do complexo portuário-industrial do Açú sobre a população e o território de São João da Barra*. Revista de geografia PPGEO UFJF. V.2, nº1, pg. 1–10, 2012.
- HOYLE, B. *Development Dynamics at the Port-City Interface*. In: Hoyle B.; Pinder D. A.; Husain M.S. (Ed.). *Revitalising the Waterfront*. London: Belhaven Press, 1988, pp 3–19.
- GUSMÃO, P. “*Elementos para a construção de uma agenda para a gestão ambiental da área de influência do porto de Itaguaí – RJ*”, *Confins* [Online], 15 | 2012, posto online no dia 23 Junho 2012. URL: <http://confins.revues.org/7747>; DOI: [10.4000/confins.7747](https://doi.org/10.4000/confins.7747)
- LACOSTE, Y. *A geografia – isso serve, em primeiro lugar, para fazer a guerra*. Campinas: Papirus, 1976.
- LAVAUD-LETILLEUL, V «*L'aménagement portuaire en débat. Points de vue d'acteurs sur les grands projets d'équipement portuaire du littoral français*», *Noréis*, 225|2012, p. 11–28.
- LEMOS, L.; RODRIGUES, R. *Complexo portuário e modernização do território: atores sociais em conflito*. In AGB: Relatório dos impactos socioambientais do complexo portuário do Açú. AGB, set 2011.
- MALAGODI, M.S. *Geografias do dissenso: sobre conflitos, justiça ambiental e cartografia social no Brasil*. Espaço e Economia, 2012.
- MALEZIEUX, J. *Signification géographique d'un projet d'investissement industriel: un centre sidérurgique dans le Maasvlakte de Rotterdam*. *Annales de Géographie*, vol. 80, nº 440, 1971, p. 428–439.
- MONIÉ, F. *Globalização, modernização do sistema portuário e relações cidade/porto no Brasil*. In: Silveira, M.R. (org.). *Geografia dos transportes, circulação e logística no Brasil*. São Paulo: Outras Expressões, 2011.
- MONIÉ, F; NICO VASCONCELOS, F. *Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação*. *Confins*, n. 15, 2012. URL: <http://confins.revues.org/7685>
- NOTTEBOM, T. *Spatial dynamics in the container load centers of the Le Havre-Hamburg range*. *Zeitschrift für Wirtschaftsgeografie*, vol. 52, p. 108–123.
- OFFNER, J-M. *Les «effets structurants » du transport: mythe politique, mystification scientifique*. *Espace géographique*, Ano 1993, Vol. 22, Nº 22–3, pp 233–242.
- RAFFESTIN, C. *Por uma geografia do poder*. São Paulo: Ática, 1993.
- SILVA, C.A. *Território Usado, conflitos e experiências do trabalho: temas e problemas dos pescadores artesanais na Baía de Guanabara (RJ)*. In: Silva C.A; Oliveira Loureiro, A de; Torres Ribeiro A.C. (org.). *Metrópoles: entre o global e as experiências cotidianas*. Rio de Janeiro: EDUERJ, 2012, v. 1, p. 261–280.
- SILVA, C.A. *Pesca artesanal e produção do espaço. Desafios para a reflexão geográfica*. Rio de Janeiro: Consequência/FAPERJ/CNPQ, 2014.
- SUBRA, P. *Géopolitique de l'Aménagement du territoire*. Paris: Armand Colin. 2007
- SUBRA, P. *L'aménagement une question géopolitique!* *Hérodote*, 2008/3, nº 130, pp 222–250.
- VANDERMEULEN J.H. *Environmental trends of ports and harbours: Implications for planning and management*. *Maritime Policy and Management*, Florence, USA, Vol. 23, n. 1, 1996, pp 55–66.
- VELTZ, P. *Mundialización, ciudades y territorios : la economía de archipiélago*. Barcelona: Ariel, 1999
- VIGARIÉ, A. *Ports de commerce et vie littorale*. Paris: Hachette, 1979.