GRANDES PROJETOS DE DESENVOLVIMENTO NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO – O QUE HÁ DE "NOVO"?

LARGE DEVELOPMENT PROJECTS IN THE STATE OF RIO DE JANEIRO – WHAT'S "NEW" WITH IT?

GRANDES PROYECTOS DE DESARROLLO EN EL ESTADO DE RÍO DE JANEIRO: ¿QUÉ HAY DE 'NUEVO'?

Grupo de Trabalho de Assuntos Agrários da AGB, Seções Locais Rio de Janeiro e Niterói

Ana Maria Costa, Daniel Monteiro, Gabriel Grabois, Gustavo Vitti, Luiz Wanderley, Paulo Alentejano, Pedro Leão, Tássia Cordeiro, Thiago Silva, Vinícius da Silva

Resumo:
O presente texto busca analisar, a partir de resultados de pesquisa de campo, análises documentais e de reportagens de veículos de comunicação, a situação dos grandes projetos de desenvolvimento cuja instalação ocorreu na primeira década do século XXI no estado do Rio de Janeiro. A pesquisa, portanto, analisa as propostas de planejamento territorial para o Rio de Janeiro, promovida pelos principais agentes capitalistas modeladores do espaço e pelo Estado, para essa terceira década do século XXI. A investigação demostrou que a crise econômica do estado, a partir de 2015, com a queda do preço das commodities, afetou substancialmente os grandes projetos de desenvolvimentos e produziram mudanças de rumos, adaptações dos projetos e seus territórios. Concluímos que passada a fase mais aguda da crise, os projetos vêm se readequando e retomando sua incorporação territorial a partir de velhos e novos atores. Independente da nova dimensão de investimentos e das estruturas ou da mudança de tipologias das atividades econômicas, vemos que os grandes projetos seguem tendo um papel discursivo central no planejamento territorial do estado do Rio de Janeiro.
Palavras-chave: Grandes Projeto de Desenvolvimento, Rio de Janeiro, Planejamento Territorial.

Abstract:
This paper aims to analyze, based on field research results, documentary analyses, and reports from media outlets, the situation of large development projects large development projects that were initiated in the first decade of the 21st century in the state of Rio de Janeiro. The research, therefore, examines the proposals for territorial planning in Rio de Janeiro promoted by the main capitalist agents shaping the space and by the state for the third decade of the 21st century. The investigation revealed that the state's economic crisis, starting in 2015 with the fall in commodity prices, substantially affected the large development projects, leading to changes in direction and adaptations of the projects and their territories. We conclude that, after the most acute phase of the crisis, the large development projects are readjusting and resuming their territorial incorporation with the involvement of both old and new actors. Regardless of the new dimension of investments and changes in the structures or the shift in the typologies of economic activities, it is clear that large projects continue to play a central discursive role in the territorial planning of the state of Rio de Janeiro.

Keywords: Large development projects, Rio de Janeiro, Territorial Planning.

Résumé / Resumen:
Este texto tiene como objetivo analizar, basándose en los resultados de investigaciones de campo, análisis documentales y reportes de medios de comunicación, la situación de los grandes proyectos de desarrollo que se llevaron a cabo en la primera década del siglo XXI en el estado de Río de Janeiro. La investigación examina las propuestas de planificación territorial en Río de Janeiro promovidas por los principales agentes capitalistas que configuran el espacio y por el estado para la tercera década del siglo XXI. La investigación reveló que la crisis económica del estado, que comenzó en 2015 con la caída de los precios de las materias primas, afectó sustancialmente a los grandes proyectos de desarrollo, lo que llevó a cambios en la dirección y adaptaciones de los proyectos y sus territorios. Concluimos que, después de la fase más aguda de la crisis, los proyectos se están reajustando y retomando su incorporación territorial con la participación de actores tanto antiguos como nuevos. Independientemente de la nueva dimensión de las inversiones y los cambios en las estructuras o el cambio en las tipologías de las actividades económicas, está claro que los proyectos grandes siguen desempeñando un papel discursivo central en la planificación territorial del estado de Río de Janeiro.

Palabras-clave: Grandes Proyectos de Desarrollo, Río de Janeiro, Planificación Territorial.

[i]

Introdução

O presente texto visa entender a renovação, adequação ou não do projeto territorial concebido por grupos empresariais e pelo governo do estado do Rio do Janeiro para o espaço fluminense na última década (segunda década do século XXI). Assim como, entender a situação dos grandes projetos de desenvolvimento implementados no estado, após quase 15 anos do início da construção destes.

Os grandes projetos foram intervenções territorial centrais na política de desenvolvimento no Rio de Janeiro, no início do século XXI. Por isso, o Grupo de Trabalho de Assuntos Agrários da Associação dos Geógrafos Brasileiros das Seções Locais Rio e Niterói se debruçou sobre as transformações do espaço agrário fluminense provocadas por grandes obras de infraestrutura e industriais a mais de 10 anos, por demanda dos movimentos sociais e comunidades afetadas (GRUPO de TRABALHO de ASSUNTOS AGRÁRIOS da ASSOCIAÇÃO dos GEÓGRAFOS BRASILEIROS, SEÇÕES RIO e NITERÓI, 2012; 2015; SIQUEIRA et al., 2020; GT AGRÁRIA da AGB SEÇÕES RIO e NITERÓI, 2021).

O início dos anos 2000 é marcado pela elevação rápida do preço das *commodities* agrícolas e minerais no mercado global - o chamado boom das *commodities* (WANDERLEY, 2017) e a retomada dos investimentos públicos em grandes obras de infraestrutura públicas, estatais e privadas. Ambos os processos estão associados, uma vez que a elevação dos preços dos minérios e dos produtos agrícolas produziu um ambiente de negócios favoráveis para aportes

financeiros e implantações de grandes projetos de desenvolvimento, principalmente direcionados ao setor extrativo exportador.

A política governamental no período foi considerada neo-desenvolvimentista (SAMPAIO JR, 2012), para alguns autores, ou para outros neoextrativistas (GUDYNAS, 2015; MILANEZ; SANTOS, 2014), por se concentrar na extração e atendimentos do agro-minero-hidro-petro-negócio. Ações estatais como o Programas de Aceleração do Crescimento (PAC 1 e 2 – 2007 – 2014), os aportes financeiros do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e de fundos de pensões de empresas estatais foram mecanismos centrais que sustentaram o projeto de desenvolvimento brasileiro no período de 2003 a 2014 (ZIBECHI, 2012).

O Rio de Janeiro foi um desses espaços no território nacional escolhidos por sua posição estratégica para esses investimentos empresariais e públicos. Em 2006, a Petrobrás descobre grandes reservas de petróleo na camada Pré-Sal no litoral fluminense, indicando a expansão de novos investimentos no setor petroleiro, petroquímico e suas infraestruturas (PESSANHA, 2017).

A partir de 2007, se iniciou a instalação do Porto do Açu, polo portuário-industrial concebido pelo empresário Eike Batista e seu Grupo X em São João da Barra, no Norte Fluminense. O porto e seu distrito industrial visavam atender a extração de petróleo em alto mar, produzir aço (o que não aconteceu) e exportar minério de ferro provindo de Conceição do Mato Dentro-MG por mineroduto, no âmbito do projeto Minas-Rio (BARCELOS et al 2014; BARCELOS, 2018; COSTA, 2018).

No ano seguinte, começaram as obras do Arco Metropolitano. O projeto viário buscava aumentar a mobilidade logística no entorno da capital fluminense, abrindo uma nova zona de expansão

industrial e conectando os principais eixos de circulação, distritos industriais e empreendimentos situados na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (TINOCO, 2019). Também em 2008, começou a terraplanagem da área onde seria erguido o Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro – Comperj (rebatizado de Polo GasLub Itaboraí), estrutura industrial da Petrobras em Itaboraí, no leste metropolitano, destinada inicialmente a beneficiar petróleo e gás natural provenientes da extração em alto mar (BINSZTOK; BARBOSA, 2018).

Em 2010, o Porto Sudeste começa a ser construído para exportar minério de ferro por Itaguaí, no oeste da região metropolitana. As infraestruturas portuárias já existentes na baia de Sepetiba também passaram, no período, por processos de expansão e qualificação para atender as novas densidades de fluxos esperados pelos crescentes preços e ao aumento da extração mineral em Minas Gerais (OLIVEIRA, 2015). Estes foram alguns dos grandes projetos de desenvolvimento que se despontaram no estado na primeira década do século XXI.

O contexto da economia fluminense, até 2015, era de euforia por parte de governantes, empresários e a grande mídia, com os diferentes investimentos de infraestrutura e industriais, mas também com as muitas obras urbanas para atender os megaeventos da Copa do Mundo e das Olimpíadas. A elevada circulação e acumulação de capital no território se incrementava também pelos efeitos da elevação no preço do petróleo e consequentemente da arrecadação no estado e em diferentes municípios, sobretudo os que recebem royalties petrolíferos. Em consequência, foram impulsionados outros interesses, sobretudo a especulação fundiária

e imobiliária, abrindo espaço para projetos imobiliários de grande porte, como o empreendimento Aretê em Búzios.

Passados mais de quinze anos do início da implantação dos grandes projetos de desenvolvimento, o que permaneceu e mudou nas referidas intervenções territoriais? Como o contexto de crise econômica e política nacional, intensificados pelo golpe de 2016, reverberaram sobre tais projetos? Quais (re)estruturações dos planos e ambições dos agentes capitalistas situados no Rio de Janeiro para o território?

O presente texto encontra-se dividido em duas partes principais. A primeira versa sobre os principais interesses dos agentes capitalistas identificados a partir da análise de dois documentos: o Mapa de Desenvolvimento da Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (Firjan) e o Plano de Diretrizes e Iniciativas Prioritárias do Governo do Estado do Rio de Janeiro. A segunda parte atualiza as condições dos projetos que foram analisados pelo GT Agrária na última década: Complexo Industrial e Portuário do Açu, Barragem do Guapiaçu (compensação do Comperj), Complexo Imobiliário Aretê, Porto Norte Fluminense (anteriormente chamado de Terminal Portuário Canaã) e o Arco Metropolitano.

A pesquisa foi desenvolvida com trabalhos de campos nas áreas dos empreendimentos analisados ao longo da última década, realização de entrevistas com lideranças de movimentos sociais e comunidades locais, de revisão bibliográfica, análise de documentos públicos e privados e levantamento de reportagens da mídia nacional e regional. Os projetos listados não esgotam o total de empreendimentos no território fluminense, mas restringem às

situações onde o GT- Agrária da AGB foi demandado a atuar pelos atores locais de resistência.

Proposta empresarial para o território fluminense

O Mapa Firjan é uma importante referência para diagnosticarmos os projetos preferências da burguesia fluminense[ii]. A partir dele podemos constatar não só que projetos são prioritários, mas quais as demandas políticas, regulatórias e de investimento do Estado, em distintas esferas de poder. O documento é feito com a participação dos empresários, no sentido de criar metas e propostas para cada região estadual e de maneira geral para o estado. O documento é periodicamente atualizado para ter novas inserções.

O Mapa já teve duas versões: 2006-2015 e 2016-2025. Tal documento corporativo se tornou, nas últimas duas décadas, uma ferramenta política de planejamento territorial dos agentes capitalistas, industriais, agroindustriais e mercantis associados à instituição. Segundo a instituição, o objetivo é construir um "melhor ambiente de negócios" (FIRJAN, 2016). Entendendo por um melhor ambiente a realização de políticas de redução de tributos, capacitação e barateamento de mão de obra, qualificação da infraestrutura, simplificações e reduções de tempo dos mecanismos de controle públicos, políticas e investimentos públicos direcionados e aprimoramento da gestão privada dos negócios. Ou seja, no contexto da globalização competitiva se pretende criar mais vantagens competitivas (PORTER, 1990) e locacionais, sobretudo, pressionando o poder público por mais investimentos em infraestrutura, que permitam maximizar os lucros diminuindo o custo das distâncias, aumentando a produção e a capacidade de circulação para o capital; por mudanças na estrutura tributária, flexibilização ambiental e do

mercado de trabalho; e formas de ação e gestão do poder público e suas políticas.

No discurso empresarial, o estado do Rio de Janeiro tem uma elevada carga tributária e grande burocracia (FIRJAN, 2016). Os objetivos, então, são reduzir a carga tributária e a burocracia, unificando as tributações federais, modernizando o sistema burocrático, e incentivando as transações dentro do estado. Em grande parte, essas pautas têm sido centrais no Congresso Nacional, sendo que o governo Bolsonaro aprovou uma contrarreforma que flexibilizou a política previdenciária, em 2019, e apresentou uma proposta de contrarreforma tributária, em julho de 2020, indo na direção das demandas do empresariado, assim como outras medidas estão em curso, como a flexibilização do licenciamento ambiental.

O mercado de trabalho, segundo a Firjan (2016), e a legislação trabalhista complexa e ultrapassada, trazem muitos custos para o empresário e pouca flexibilidade às relações trabalhistas. Propõe-se assim o esvaziamento da ação coletiva, ao priorizar a livre negociação entre empregadores e empregados, e alterações na legislação trabalhista e de segurança do trabalho, que em parte foram conquistadas com as mudanças introduzidas pela Lei 13.467/2017 (KREIN, 2018) que promoveu a contrarreforma trabalhista. Dentre outros pontos demandados estão a mudança da política de cotas e o fim da disparidade entre os pisos salariais regionais e nacionais. Além disso, colocam o Serviço Social da Indústria (Sesi) e o Serviço Nacional da Indústria (Senai) como as instituições responsáveis pela formação profissional para a indústria. Essas instituições de caráter empresarial drenam recursos públicos e acabam pautando o direcionamento de formação profissional que deveriam ser

planejadas e executadas por universidades e escolas técnicas públicas.

Ao analisar o Mapa do Desenvolvimento 2006-2015, a Federação apontou que seu planejamento estratégico foi fundamental para a construção de um cenário positivo de negócios e planejamento, contribuindo para a saída do cenário de crise econômica do estado fluminense a partir de 2006. Devemos lembrar, contudo, que esse foi um período de grande investimento público no estado, com a execução de grandes obras urbanas ligadas aos megaeventos e no espaço rural associadas a grandes projetos. Segundo avaliação quali-quantitativa 74% das ações apontadas avançaram e/ou foram concluídas.

Algumas políticas e objetivos merecem ser destacadas:

1. *Interiorização e Arranjos Produtivos Locais* - a Firjan aponta que avançou significativamente no processo de desconcentração industrial e interiorização do desenvolvimento por meio da estratégia de realização do Encontro de Negócios, feiras e eventos setoriais (Brasil Offshore, em Macaé; Fevest, em Nova Friburgo; Semana de Negócios em Volta Redonda, *etc*), como espaço de articulação e consolidação de projetos do capital;
2. *Infraestrutura e Logística* - o Arco Metropolitano, cuja obra foi finalizada em 2014, é considerado a principal obra, que segundo o documento produziu ganhos econômicos e logísticos, além de viabilizar a criação de novas áreas industriais no entorno do Arco Metropolitano. Destacou-se a concessão ao setor privado da BR-393 e a sua adequação de capacidade e da BR-101 Norte e sua duplicação. Os projetos foram concebidos para eliminar gargalos do fluxo de mercadorias.

3. *Gestão Pública* - principal destaque foi criação do Instituto Estadual do Ambiente, em 2007, e a reestruturação do sistema de licenciamento ambiental, "coordenado pela Firjan", tornando-o "mais simplificado por conta da unificação de etapas e da diversificação dos tipos de licença";
4. *Ambientes Institucional e Regulatório* - Com a articulação e incidência política a Firjan garantiu uma diversidade de concessões de incentivos fiscais que resultou na redução da carga tributária e no "aumento da competitividade da indústria" (ex: Lei Cabral nº 5.636/2010 e Lei Pezão nº 6.979/2015).

Ao observarmos as principais "conquistas" da Firjan entendemos que o projeto hegemônico está intimamente associado aos processos de espoliações e captura do fundo público por meio de concessões políticas, tributárias e de investimentos do Estado. O principal projeto de infraestrutura, o Arco Metropolitano, por exemplo, é um projeto de investimento estritamente público, cujo objetivo foi expandir a área de ocupação industrial no entorno da metrópole fluminense e potencializar as vias de escoamento de mercadoria pelo porto de Itaguaí. Outro ponto que chama atenção é a ressalva sobre a formulação de um sistema de licenciamento mais simplificado que unificou etapas. Leia-se flexibilização dos procedimentos.

Na proposição do Mapa de Desenvolvimento 2016-2025, o Estado aparece como indutor fundamental da economia com investimentos diretos, ainda que os empresários defendem a participação da iniciativa privada, por meio das Parcerias Público Privadas (PPP), o Programa de Privatizações, para aquisição de ativos rentáveis, e da integração entre empresas, escolas e universidades para formação de mão de obra e promoção de inovação.

As propostas macroeconômicas e políticas são plenamente inseridas no marco das políticas ultra neoliberais, com a diminuição dos gastos públicos. No âmbito tributário, o foco está na redução dos encargos pagos pelas empresas e na ampliação dos subsídios recebidos por estas do Estado. No que diz respeito às políticas previdenciária e trabalhista defende a redução de direitos, a ampliação da flexibilidade (inclusive das cotas), da terceirização e o fortalecimento da negociação livre entre empregadores e trabalhadores (negociado sobre o legislado), como dito anteriormente, medidas já conquistadas. Com o objetivo explícito de "reduzir o custo do trabalho", propõe a extinção da regra de reajuste que garante ganhos reais ao salário mínimo, o fim do adicional de 10% sobre a multa do FGTS, pago pelas empresas ao governo no caso de demissão sem justa causa e reduzir o número de feriados estaduais do Rio de Janeiro. Propõem também mecanismo que impeça o aumento da disparidade do piso salarial do estado em relação aos outros e o mínimo nacional.

Abaixo destacamos as principais ações prevista pelo planejamento da Firjan que afetarão o espaço agrário fluminense e os povos do campo. Dentre as iniciativas envolvendo infraestrutura de mobilidade, destacam-se:

Tabela 1: Principais ações previstas no Mapa Firjan 2016-2025 com impactos sobre o espaço agrário fluminense

Tipo de Modal	Projeto	Região e Municípios
Portoviário	Dragagem do Canal de acesso e aprofundamento das bacias de evolução e fundeadouros do Complexo Portuário da Baía de Sepetiba.	Baía de Sepetiba - região Metropolitana e Costa Verde
Rodoviário	Construir acesso rodoviário prioritário ao Distrito Industrial de São João da Barra, onde se localiza o Porto do Açu.	São João da Barra e Campos dos Goytacazes

Rodoviário	Conclusão do Arco Metropolitano, com a duplicação do trecho entre Magé e Itaboraí e sua expansão até Maricá.	Região Metropolitana
Ferroviário	Construção da ferrovia EF-354, entre Uruaçu (GO) e São João da Barra (RJ), permitindo a integração com as malhas ferroviárias do Centro-Oeste e a ampliação da área de influência dos portos fluminenses, em especial o Porto do Açu, o que possibilitará futura integração com a EF-118 (em fase de planejamento).	Norte e Noroeste Fluminense
Ferroviário	Construir o Tramo Norte do Ferroanel de São Paulo, de modo a reduzir os custos logísticos do transporte de cargas para o Complexo Portuário da Baía de Sepetiba.	Região Metropolitana
Rodoviário	Construir nova pista de descida da Via Dutra na Serra das Araras, possibilitando o aumento da velocidade, com consequente redução dos custos de frete.	Região Metropolitana
Rodoviário	Concluir a duplicação da BR 101 Norte, nas regiões Leste e Norte do estado incluindo o contorno de Campos dos Goytacazes – de modo a aumentar a velocidade do transporte de cargas e reduzir o tempo de viagem, com ganhos logísticos para os transportadores e diminuição do preço do frete para os clientes.	Norte Fluminense
Rodoviário	Duplicar a BR 393, entre Sapucaia e Barra do Piraí, de modo a aumentar a velocidade do transporte de cargas de São Paulo e do sul do país para Minas Gerais e para a Bahia, o que trará benefícios às empresas fluminenses localizadas ao longo da rodovia	Sul Fluminense
Ferroviário	Construção da EF 118 (Rio-Vitória), de modo a integrar os complexos portuários do Rio de Janeiro e do Espírito Santo às malhas ferroviárias do Sul Fluminense (com acesso a São Paulo, Minas Gerais e à Região Centro-Oeste) e à Estrada de Ferro Vitória-Minas, com a construir de acesso ao Porto do Açu, em São João da Barra.	Múltiplas regiões
Ferrovia	Reativar o Arco Ferroviário Metropolitano em bitola mista, entre Itaboraí e Nova Iguaçu	Baixada Fluminense
Rodovia	Construir o Anel Rodoviário de Campos Elíseos, ligando o Polo Gás-Químico ao Arco Metropolitano, na BR 493	Baixada Fluminense
Rodoviário	Duplicar a BR 116 entre Volta Redonda e Taubaté, em São Paulo e Construir viadutos na BR 116 nos acessos urbanos localizados nos quilômetros 299, 296 e 310 e no acesso ao polo automobilístico de Porto Real e Construir o acesso rodoviário à Zona Especial de Negócios (ZEN) de Barra Mansa	Sul Fluminense
Rodoviário	Duplicar integralmente a rodovia BR 356, adequando-a ao crescimento do tráfego de cargas, em especial minérios com destino ao Porto do Açu	Norte Fluminense e Noroeste

Rodoviário	Duplicar as rodovias RJ 196 e RJ 216, especialmente nas ligações entre o Porto do Açu, em São João da Barra, e Farol – Barra do Furado, em Campos dos Goytacazes e Quissamã	Norte Fluminense
Rodoviário	Concluir a nova pista de subida da BR 040 na Serra de Petrópolis	Centro e Serrana
Rodoviário	Construir o Arco Rodoviário do Sul, ligando a BR 116, em Volta Redonda, ao Porto de Itaguaí;	Sul Fluminense
Rodoviário	Duplicar a BR 393, entre Vassouras e Volta Redonda;	Sul Fluminense
Rodoviário	Construir nova ligação entre as rodovias BR 393 e BR 116 (Barra do Piraí e Piraí);	Sul Fluminense
Rodoviário	Pavimentar integralmente a RJ 131, ligação entre a BR 040, em Hermogênio Silva (Três Rios), e a RJ 125, na divisa com Paty do Alferes;	Região Serrana
Porto Viária	Implantar o Tepor - Terminal Portuário de Macaé	Norte Fluminense

Fonte: Mapa Firjan, 2016.

No campo da energia foram destacados: "Expandir a rede de transporte e distribuição de gás natural para atender à demanda da indústria do estado", ao lado de outras específicas, como "Concluir a construção do Comperj, de modo a ampliar a capacidade de refino de petróleo no Brasil", "Definir calendário regular de leilões para exploração de petróleo, incluindo blocos exploratórios e reservas interligadas com áreas já leiloadas, passíveis de exploração unificada (Áreas Unitizáveis)" e "Permitir que diversas empresas atuem como operadoras nas áreas licitadas no modelo de partilha e revogar a participação mínima obrigatória do atual operador único nas áreas licitadas.", medida conquista ainda durante o governo Temer. Vê-se, portanto, que permanece a demanda para expansão do modelo extrativo de desenvolvimento (DA SILVA; MATOS, 2016), agora com a exigência de maior participação do capital privado.

O gás natural seria então a fonte de energia prioritária que conduziria ao novo crescimento industrial fluminense, situado nas

retroáreas dos portos. Para tanto, o Governo Estadual enviou o Decreto No 47.619/2021 que institui o programa Industrializa RJ, política voltada para o mercado de gás natural no Rio de Janeiro. Deste modo, as políticas se voltariam prioritariamente para alocação de indústrias e termelétricas no Porto do Açu, em Macaé, em Maricá - aproveitamento da Rota 3 do Gás Natural - e Porto de Itaguaí, com escoamento da produção de Gás Natural via porto.

Em quase todas as regiões a questão da água é colocada com central exigindo-se: "Agilizar o processo para emissão de outorga de autorização para captação direta de água pela indústria", "Autorizar, quando possível, a captação direta de água pela indústria (construção de poços artesianos, o uso de mananciais subterrâneos etc.)"; "Dar celeridade ao processo de permissão de reuso de água para fins industriais no processo interno e entre indústrias de cadeias complementares"; "construir reservatórios e cisternas para aumentar o volume de água reservada destinada ao uso industrial" e abastecimento geral; e buscar novos mananciais para o sistema de abastecimento de água (FIRJAN, 2016).

Por fim, duas propostas indicam pressões políticas para execução de projetos como a barragem do Guapiaçu, que visaria criar novas fontes de abastecimento de água para região metropolitana: "Reduzir a dependência do Sistema Guandu através da busca de novos mananciais"; e "Construção de reservatórios e cisternas para aumentar o volume de água reservada destinada ao uso industrial". Ainda que se demande "Reduzir as perdas no sistema de distribuição de água, intensificando o monitoramento e estabelecendo metas de redução"; e "Estruturar programas de incentivo à implantação e uso de estações de dessalinização", em especial na Baixada Fluminense. No Norte Fluminense, se propõe "Realizar o barramento do rio

Paraíba do Sul em Campos dos Goytacazes" (FIRJAN, 2016), que pode causar mais problemas ambientais ao manancial hídrico.

Na Baixada Fluminense, há expectativa de novas indústrias e centros de distribuição atraídos pelas áreas industriais disponíveis no entorno do Arco Metropolitano, em especial nas cadeias produtivas petroquímica e gás-química, de alimentos e bebidas, transporte e logística, de vestuário e acessórios e construção civil. Para Região Metropolitana e Baixada Fluminense há uma das preocupações em "ordenar o crescimento residencial vizinho aos distritos industriais, preservando suas áreas destinadas à instalação de distritos e condomínios industriais" (FIRJAN, 2016).

No Norte Fluminense, os projetos propostos estão voltados para a potencialização do Porto do Açu e da produção de petróleo e gás regional. Dentre as propostas estão expandir e qualificar as malhas rodoviárias que dão acesso ao porto, visando aumentar a conectividade com o restante do país. O mesmo objetivo de maior conectividade para o porto se observa na proposta de construção de uma malha ferroviária em direção ao Espírito Santo e ao Centro Oeste brasileiro (FIRJAN, 2016).

No Noroeste Fluminense, a política proposta, de gestão e de infraestrutura, está voltada ao aumento da atividade industrial na região, em especial nas cadeias da agroindústria (com destaque para o setor de papel e celulose), de pedras ornamentais e no polo cimenteiro. Dentre elas, além das infraestruturas já listadas para o Norte Fluminense, estão "Implantar, na região, posto do Instituto Estadual do Ambiente do Rio de Janeiro (INEA) de forma a dinamizar o processo de concessão e renovação de licenças ambientais; implementar políticas de reflorestamento para a recuperação da cobertura verde, preservação de recursos hídricos e

exploração da silvicultura econômica, inclusive na geração de energia" (FIRJAN, 2016).

Na região Sul, na qual se destacam as cadeias automotiva, siderúrgica, naval e de alimentos e bebidas, propõe-se a implantação do Parque Tecnológico Multissetorial na Região do Médio Paraíba do Sul – PqTec-Rio Sul, em Barra Mansa. A mesma demanda por qualificação da infraestrutura é prevista para as regiões Centro-sul e Serrana para atender, respectivamente, as cadeias de alimentos e bebidas, artigos de plástico, produtos de metal, vestuário e acessórios e indústria ferroviária e vestuário e acessórios, alimentos e bebidas, têxtil, construção, mobiliário e produtos diversos (FIRJAN, 2016).

Proposta do governo do estado - gestão Witzel/Castro

Em 2018, ganhou as eleições para o Governo do Estado do Rio de Janeiro o improvável candidato Wilson Witzel, surfando a onda do bolsonarismo. O ex-magistrado tentava pela primeira vez um cargo político pelo Partido Social Cristão (PSC). Em 2021, após escândalos de corrupção e com o rompimento político com a base parlamentar bolsonarista na Assembleia Legislativa, o governador foi destituído do cargo. Assumiu, desde então, o vice-governador Claudio Castro também do PSC.

Apesar da novidade eleitoral, a proposta territorial não se alterou muito, contudo, o estado se encontrava em profunda crise financeira, iniciada em 2015, e havia assinado um acordo com o governo federal que congelava a necessidade de pagamento das dívidas, mas promovia forte política de austeridade, inclusive o corte de novos investimentos e desmonte dos órgãos públicos. No âmbito federal, também ocorreu uma transformação política pós-golpe de 2016, com a criação do Teto de Gastos (Emenda Constitucional

95/2016), inibindo, portanto, a participação do Estado em ações para saída da crise econômica. Deste modo, o plano do governo se resumiu a políticas de flexibilização de procedimentos e incentivo a financiamentos privados.

Dentro do Plano de Diretrizes e Iniciativas Prioritárias do Governo do Estado do Rio de Janeiro (2019/2022) distintas ações foram realizadas no sentido do avanço de obras de infraestrutura como implantar o Tepor - Terminal Portuário de Macaé para movimentação de líquidos, petróleo, base de apoio offshore e área logística e industrial onshore, já havendo licença ambiental emitida; realização do projeto executivo para construção da nova Estação de Tratamento de Água do Guandu, Projetos Executivos da nova estação de água concluídos (Adutora de Água, Troncos de Distribuição e Reservatório Marapicu) e estudos técnicos para o aperfeiçoamento da malha férrea do estado, com empréstimos do Banco Mundial (GOVERNO ESTADO RIO DE JANEIRO, 2019).

No âmbito da agricultura e da questão fundiária, os programas e projetos previstos visavam construir novas diretrizes da política em conjunto com diversos atores da agricultura fluminense; dinamizar o Fundo de Terras em benefício das comunidades mais necessitadas por meio da criação de novos critérios de arrecadação; planejar e promover evento público piloto da Feira Estadual da Agricultura Familiar e Reforma Agrária, para fomentar a agricultura familiar e reforma agrária, incluindo educação e conscientização socioambiental; criar o Plano Estadual de Regularização Fundiária (PERF), possibilitando maior acesso às titulações de concessão de uso para fins de moradia de comunidades contempladas no Programa Justiça Itinerante; incentivar a produção e inovação agropecuária, por meio da Assistência Técnica e Extensão

Rural (ATER) nos Assentamentos, apoiando a autogestão das associações, inserção em políticas públicas e elaboração de projetos; e consolidar os assentamentos rurais e urbanos por meio de ações de fomento de obras de infraestrutura, fornecimento de equipamentos e insumos e projetos para geração de trabalho e renda (GOVERNO ESTADO RIO DE JANEIRO, 2019).

Por fim, a Secretaria de Meio Ambiente, no sentido da flexibilização da legislação ambiental, simplificou o procedimento de licenciamento ambiental de menor complexidade, diminuindo o tempo de emissão e estabeleceu o marco regulatório para reuso de água em atividades produtivas, criando segurança jurídica para usuários, investidores e operadores públicos e privados e arranjos produtivos. E o Inea elaborou norma para ampliação do prazo de validade das licenças ambientais (GOVERNO ESTADO RIO DE JANEIRO, 2019).

A presente pesquisa se concentrou em produzir um levantamento das principais políticas de planejamento territorial propostas pelo novo governo para o campo fluminense. Não forma feitas pesquisas mais aprofundadas a implementação das políticas governamental, uma vez que a ideia do texto é concentrar nos grandes projetos de desenvolvimento.

Mudanças e permanências dos grandes projetos de desenvolvimento no Rio de Janeiro

Nesta parte do texto, vamos apresentar e descrever as condições atuais dos projetos de desenvolvimentos analisados pelo GT Agrária nos últimos anos. Os dados foram obtidos a partir de revisão bibliográfica e informações divulgadas pela mídia, além de informações primárias levantadas junto aos movimentos sociais e os

parceiros locais com os quais mantemos contato desde o início do trabalho do GT no acompanhamento dos GPDs. Os projetos destacados serão o Complexo Logístico-Industrial do Porto do Açu; Porto Norte Fluminense; Complexo Turístico Imobiliário Aretê; Complexo Petroquímico do Rio do Janeiro (Comperj) e a compensação ambiental de construção da barragem do vale do Guapiaçu; Arco Metropolitano, Porto Sudeste e Porto de Itaguaí; e Silvicultura em escala industrial no Rio de Janeiro.

Complexo logístico-industrial do Porto do Açu

No ano de 2007, iniciou-se a construção do Porto do Açu, no município de São João da Barra. Este empreendimento a priori foi voltado para atender o setor de petróleo e gás, além do setor da mineração. Trata-se de uma das maiores infraestruturas portuárias do setor privado que existe no Brasil. Sua idealização foi liderada pelo empresário Eike Batista e seu grupo EBX. As empresas desse grupo atuaram no empreendimento nas áreas de logística (LLX), de mineração (MMX), de petróleo e gás (OGX), de energia (MPX), de fornecimento de equipamentos e serviços para a indústria offshore (OSX), além de empresas de outros ramos (setor imobiliário, hoteleiro, gastronômico, da saúde) que atuaram indiretamente (PESSANHA, 2017).

Destaca-se que, a partir de 2013, as ações das empresas do Eike Batista sofreram forte queda nas bolsas de valores. Inicialmente, a especulação criada pelo empresário atraiu rapidamente grandes investimentos no mercado financeiro, mas quando as operações idealizadas não estavam dando os resultados esperados, o Grupo EBX teve que vender vários ativos de suas empresas, chegando a perder o comando de algumas.

Vale ressaltar que o complexo do Porto do Açu foi pensado com diferentes frentes de investimento. Como sistema logístico do projeto de mineração Minas-Rio, ligado à exportação de minério de ferro, integra a mina, à usina de beneficiamento, ao mineroduto e, por fim, ao terminal do Porto do Açu. O complexo minero-exportador foi vendido para a mineradora Anglo American em 2007. Outras atividades também surgiram pontualmente como estaleiro do grupo X e uma série de empresas para atender a extração de petróleo offshore.

A dimensão e magnitude do empreendimento desencadearam diversos conflitos ambientais e sociais na região. Os conflitos pela terra ganharam mais destaques, principalmente os que envolvem a desapropriação de lotes rurais. A situação do 5º distrito de São João da Barra, que teve mais de 7 mil hectares desapropriados, envolveu denúncias de problemas nas notificações dos agricultores e, principalmente, na negociação dos preços ofertados para as indenizações. Destaca-se também o uso de violência no momento em que eram realizadas as desapropriações. Além de relatos de intimidações por parte da segurança privada contratada pelas empresas do empreendimento e da Polícia Militar. Resumidamente, os problemas envolviam a forma de notificar as famílias, a ocorrência de diversos erros de vistoria, os reduzidos valores indenizatórios previstos e o assédio moral.

Há também o caso das fazendas Caruara e Saco d'Antas que foram compradas: a primeira para Implantação de Reserva Particular do Patrimônio Natural – RPPN; e a segunda para retroárea do Porto do Açu, (instalação da unidade de filtragem e estoque de minério – Projeto Minas Rio e projeto de termelétrica MPX). Os conflitos envolvendo os pescadores artesanais também

ocorreram em grande intensidade e em diversas frentes. Primeiro, por causa das dragagens feitas para a implementação do cais, segundo o depósito onde era descartado o material dragado e em terceiro, as restrições às embarcações de pequenos portes. Além, da proibição de acesso às lagoas da região, importantes para o berçário de espécies fundamentais no circuito de reprodução da pesca. Esses processos impactaram diretamente a vida dos pescadores e das comunidades pesqueiras que ali viviam, suas relações sociais, assim como suas relações com o ambiente (QUINTELA, 2014).

Outros problemas ambientais apareceram, não em função do aumento populacional, pois este comparado a outros municípios do estado do Rio de Janeiro, não teve muita relevância, pois São João da Barra ocupou o 32º lugar dos 92 existentes, passando de 32.747 habitantes em 2010 (censo de 2010) para 36.731 habitantes (estimativa do IBGE 2021), mas do estudo do Laboratório de Ciências Ambientais/Uenf, em 2012 que comprovou um grave e acelerado processo de salinização em decorrência das obras de construção do estaleiro da OSX, abertura do canal de acesso e formação de aterro hidráulico sobre o piso da restinga com material salinizado, que demonstrou uma salinização das águas subterrâneas e superficiais para consumo humano e para irrigação – do Canal Quitingute à Lagoa de Iquipari – na ordem de 5 a 7 vezes superior à do rio Paraíba do Sul; e na comunidade de Água Preta, a salinidade encontrada em água de pasto é semelhante À água do mar, 820 vezes maior que a água doce.(COSTA, et al., 2014).

Vale a pena destacar que durante o período de implantação do porto e diversas ações de resistências foram realizadas como: a produção do "Relatório dos Impactos Socioambientais do Complexo Industrial Portuário do Açu" (GTA/AGB, 2011); Audiencias Públicas

na Comissão de Direitos Humanos da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro - ALERJ (2011, 2013 e 2017); Audiência Pública na Comissão Especial do Porto do Acu - Alerj (2011); ação Civil Pública pelo Ministério Público Federal - MPF no Rio de Janeiro (2011); inquéritos Civis Públicos pelo MPF em Campos dos Goytacazes-RJ (2011); Estudos prospectivos do GATE Ambiental – Ministério Público Estadual-RJ (2011); audiência Pública Popular, organizada pela Asprim (2011); representação junto ao Ministério Público Estadual do Idoso, visando impedir as violações acometidas contra os camponeses e camponesas daquelas comunidades, seja no momento das expropriações ou nas visitas realizadas pelos técnicos da Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro (Codin), da LLX e da Prefeitura de São João da Barra (2011); e representação junto ao Ministério Público Estadual da Criança e do Adolescente, como medida preventiva, prevista pela Lei no 8.069/90 (2012), dentre outras" (COSTA; BARCELOS, 2021, p. 217).

(Re)estruturação territorial do Porto do Açu

Em abril de 2013, com a decaída das empresas do Eike Batista, se deu início o repasse do controle acionário das empresas do Grupo EBX, a LLX (empresa que comandava a área de logística, responsável pelo Complexo Logístico-Industrial do Porto do Açu), transformou-se, em uma holding, que atualmente é denominada Prumo Logística, tendo o fundo EIG dos Estados Unidos, como maior acionista, logo o maior controlador do complexo. Além desse fundo, há também o Mubadala Investment Company, um fundo soberano dos Emirados Árabes. É importante ressaltar que a empresa Prumo tem intensas relações com o governo do estado, em especial com o ex-secretário de Desenvolvimento Econômico do estado do Rio de Janeiro, Leonardo Soares, que considera o empreendimento

prioritário para o desenvolvimento regional. Deste modo, o governo busca facilitar os trâmites relacionados aos licenciamentos e as articulações para financiamento de fundos públicos e privados dos empreendimentos prioritários.

Alguns projetos novos que dialogam com o complexo estão sendo desenhados e implementados. O megaprojeto de geração de energia solar (potência de 1,1 MW), juntamente com a empresa norueguesa Equinor, que está prestes a entrar em funcionamento no complexo do Porto do Açu. Os primeiros painéis serão instalados em uma área adjacente ao Porto do Açu. Este considerado um porto de quinta geração[iii], em função da instalação em área mais afastada do circuito urbano e com projetos articulados com empreendimentos e zonas industriais junto das áreas logístico-portuárias[iv].

O parque de estocagem de petróleo com capacidade para 5,7 milhões de barris, com ligações dutoviárias com o sistema de oleoduto do Sudeste, com a previsão inicial das obras em 2021 e início de operação em 2023. O orçamento estimado é de R$ 2,5 bilhões e com capacidade de expansão para até 11 milhões de barris de petróleo, além de possibilidades de ampliação, caso haja demanda. O projeto tem a participação da empresa alemã Oiltanking junto a Prumo[v].

Além da construção de um polo de fertilizante, para inserir o Porto do Açu na dinâmica de expansão do agronegócio no país. A intenção é receber uma fábrica de fertilizante, em apoio o governo estadual prevê incentivos fiscais. Destaca-se que no porto já acontece a importação de fertilizantes desde 2020. O projeto também conta com um acordo para a instalação de uma planta de hidrogênio (que serve como insumo para os fertilizantes). As indústrias da siderurgia, fertilizantes e equipamentos para projetos de energias renováveis devem ser as principais da administração para o ano de

2023. A ideia é "colocar o Rio no mapa de fertilizantes", destaca José Firmo, CEO do Porto do Açu (FERREIRA, 2021). Recentemente, a GNA assinou memorandos de entendimento com as concessionárias NTS - Nova Transportadora do Sudeste (empresa de transporte de gás natural vendida pela Petrobrás e comprada pelo fundo de investimento canadense Brookfield) e TAG para conexão do porto à rede de gasodutos. O gás, principal matéria-prima dos fertilizantes nitrogenados, poderia atrair indústrias de fertilizantes olhando não apenas o mercado doméstico, que hoje depende de quase 90% de importação, como também o mercado internacional.[vi]

A Gás Natural do Açu e a NTS A construção de um gasoduto com 101,2 km de extensão, ligando o Açu à Cabiúnas (Distrito de Macaé, onde se localiza um terminal da Transpetro e o Polo Industrial Cabiúnas) para atender as demandas da segunda Usina Termelétrica da Gás Natural Açu (joint venture formada pela Prumo Logística, BP, Siemens e SPIC Brasil[1]). O projeto foi apresentado no dia 23 de março de 2021. O gasoduto atravessará parte do território do município de Campos dos Goytacazes, entre os distritos de Dores de Macabu e a localidade de São Sebastião. Por trás, está a intenção da Gás Natural Açu em construir duas usinas termelétricas movidas a gás natural, com capacidade de gerar 3.000 MW de energia, além de projetos para a implementação de um terminal de regaseificação de GNL (gás natural liquefato) com capacidade de 21 milhões de m^3 por dia[vii].

O porto, que foi pensando para atender abrigar um complexo de transformação mineral e estrutura de suporte para a exploração de petróleo em alto mar, se concentrou predominantemente do setor

[1] Todas empresas controladas por capitais estrangeiros.

petrolífero. A principal renda do porto provém do abastecimento de petroleiros para exportação. Em suma, os conflitos e os danos ambientais foram inúmeros e os conflitos persistem até a atualidade. O porto ainda não chegou nem perto da proposta territorial que vislumbrava. A crise econômica nacional e a derrocada do Grupo X tiveram participação definitiva nos lentos resultados alcançados pelo porto.

Porto Norte Fluminense

O Porto Norte Fluminense é um projeto localizado, especificamente, na localidade de Barrinha, no município de São Francisco do Itabapoana, entre as praias de Manguinhos e de Buena. O local escolhido estrategicamente no Norte Fluminense é voltado para as atividades logísticas que envolvem a exploração do petróleo e gás nas bacias de Campos, Espírito Santo e Santos, além de concentrar no complexo um suporte para indústria naval de pequeno e médio porte.

Em audiência pública em 2012, a comunidade de Barrinha não teve oportunidade de falar, sendo silenciada pelos organizadores – empresários e poder público. O representante do empreendimento afirma que "não há população impactada e que Barrinha está fora da área do projeto; são "pouquinhas pessoas" atendendo aos critérios de baixa densidade populacional para mitigação dos impactos."[viii].

O RIMA indica que a escolha do local ocorreu devido às vantagens fiscais, com baixa incidência de impostos, com abundância de água potável e de energia (no caso a eólica) e a proximidade de centros urbanos com força de trabalho qualificada, no caso Campos dos Goytacazes.

O complexo contará com vias de circulação interna, armazéns e pátios de depósito, guindastes e gruas para carga e descarga, um

parque de tancagem, um estaleiro para reparos da construção naval, um heliporto, terminal de passageiros, posto de abastecimento de veículos um condomínio industrial e um centro comercial.

Os impactos gerados através da implementação do empreendimento, no que diz respeito à fase inicial de obras, desencadeará um aumento de fluxo migratório na região, o que poderá acarretar uma especulação fundiária e imobiliária em cima do valor das terras e dos aluguéis locais, aumento descontrolado da malha urbana em São Francisco do Itabapoana e uma pressão na oferta de serviços públicos básicos e necessários, como educação, cultura, saúde, água e esgoto. No que tange aos aspectos naturais, prevê-se a supressão da vegetação local, assim como o afugentamento da fauna e a geração de resíduos e a modificação da morfologia local. Destaca-se também o aumento da emissão de gases na atmosfera, a provável indução de processos erosivos, geração de ruídos, geração de efluentes líquidos e sólidos, alteração das águas subterrâneas, alteração da paisagem, modificação da turbidez do mar, interferência no desenvolvimento agrícola e na atividade pesqueira local.

A experiência vivenciada pelas famílias camponesas do Açu em função do conflito e impactos na desapropriação de suas terras e dos impactos no meio ambiente, em suas terras, plantações e suas vidas, vem contribuindo para um despertar da Comunidade Quilombola de Barrinha, dificultando que todo o processo de convencimento realizado por representantes do empreendimento a prefeitura de São Francisco do Itabapoana encontre ressonância junto aos moradores.

A preocupação é que na fase de operação do empreendimento os impactos sejam irreversíveis, dentre eles: a utilização dos recursos hídricos e a alteração na qualidade das águas subterrâneas, a

contaminação do solo, a emissão de gases para a atmosfera, geração de ruídos, geração de resíduos sólidos, impactos na fauna e na flora local, pressão nos serviços públicos e na infraestrutura do município e da localidade, alteração da qualidade da água do mar, na atividade pesqueira e na agricultura local.

E o que mais tem provocado preocupação da Comissão Pastoral da Terra e de um pequeno grupo de apoiadores às famílias, é que o EIA/Rima ignorou a presença da Comunidade Quilombola de Barrinha, sua condição especial de pertencimento àquele território, seus modos de vida e cultura, como suas atividades de subsistência, como a agricultura familiar e principalmente a pesca artesanal.[ix]

Complexo turístico-imobiliário Aretê Búzios

Caracterizado como "o maior empreendimento imobiliário do Brasil", o Aretê abrange atualmente uma área total de 3,16 km² na Praia da Rasa, em Armação dos Búzios, e envolve o investimento de aproximadamente R$ 2 bilhões. O empreendimento, que advém da parceria entre o Grupo Modiano, o fundo de investimentos Opportunity, a Construtora Klabin Segall e a empresa BR Marina, teve sua inauguração no ano de 1988, ainda sob o nome de Marina Porto Búzios.

A irrupção do conflito entre o Quilombo de Baía Formosa (QBF) e o Aretê ocorre em 2018, quando a comunidade se organizava para denunciar o projeto ao Conselho Municipal de Meio Ambiente (CMMA) e ao MPF. A denúncia dos quilombolas remete às obras de expansão do complexo Aretê, que previa a ampliação da marina, já existente, até a área ocupada pelo campo de golfe e aeroporto, também já pertencentes ao complexo.

Com efeito, a escala da preterida expansão é assustadora: o complexo passaria de uma área total de 3.160.000m² de área para

um total de 6.052.669m², ou seja, quase dobrando em área. A marina, objeto principal da expansão, sairia dos 836.774m² para nada menos que 2.000.000m². Todavia, a obra não é só assustadora em sua escala, mas também em seus impactos sobre o QBF. A expansão da marina envolve a conexão entre o canal e o oceano, e o avanço do canal sobre o Brejo da Malhada, provocando a salinização deste. A área de brejo, não obstante, é ligada ao lençol freático que a comunidade utiliza para abastecimento hídrico e para alimentar a prática da agricultura de subsistência. O temor inicial da comunidade, portanto, estava na ameaça às condições de abastecimento de água.

Ainda, assinale-se que a obra produziria danos socioambientais não só à comunidade quilombola, mas também a outros núcleos populacionais no entorno, tais como o bairro de Cem Braças e a todo o conjunto de organismos bióticos localizados no Brejo da Malhada. Daí decorre o apelo da indignação quilombola no debate público local, ganhando notoriedade e apoio de jornalistas locais, pesquisadores e organizações não governamentais ao colocar-se como contraponto e resistência a um projeto ilegal em múltiplas dimensões.

O projeto acumula, durante o processo de licenciamento ambiental, uma série de irregularidades. O primeiro Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental (EIA/Rima), que data de 2009, fora questionado no mesmo ano em Inquérito Civil (IC) pelo MPF, cujo conteúdo relatava "omissões e deficiências" relativas à equivocada não identificação de Área de Preservação Permanente (APP) e a insuficiência do levantamento biótico. Ainda, no referido EIA não há qualquer menção a impactos sobre as comunidades do entorno, o que incorre na violação do direito à informação e

participação das populações atingidas nos processos decisórios relativos ao projeto.

Em 2012, mesmo diante das provas de ilegalidade presentes no IC, o Inea reiterou as conclusões do EIA/Rima, afirmando não ter identificado APPs, e emitiu Licença Prévia para a implantação do empreendimento. Contudo, apesar da Licença Prévia, se solicitou ao projeto a elaboração de um novo EIA/Rima, concluído em 2017. Com base neste novo EIA/Rima o Inea concedeu, no mesmo ano, a Licença de Instalação para que as obras fossem iniciadas.

Portanto, é já com as obras em curso, em 2018, que os quilombolas emergem como atores na esfera pública e deflagram o conflito com o megaempreendimento. Em razão da denúncia "surpresa" quilombola em audiência pública, o MPF promove junto a representantes do empreendimento uma nova audiência com base no art. 6. § 1. da Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) voltada para consulta à comunidade. É então que os quilombolas tornam pública sua indignação acerca do risco de contaminação do solo e das águas e do impacto socioeconômico trazido pelo megaempreendimento aos horizontes de vida e trabalho dos jovens quilombolas.

Com isso, a Associação foi bem-sucedida ao pleitear que o MPF, antes mesmo da audiência, embargasse as obras. Sob a justificativa de que os estudos até então publicados eram inconclusivos no esclarecimento da incidência dos impactos sobre o território quilombola, a liberação das obras foi condicionada pelo MPF à realização de um novo EIA/Rima por parte do empreendimento. Todavia, com a conclusão do misterioso novo EIA/Rima (que não foi publicado) em 2019, tal ferramenta legal provou-se apenas um paliativo de efeito analgésico que, ao protelar

por mais um ano a continuidade do empreendimento, serviu para dar um "ar de legalidade" a um processo normativo de exceção.

Em meio a este processo, o QBF foi também atravessado, ao longo do ano de 2019, por um processo de negociação pela esperada retomada de seu território ancestral, que envolveu diretamente o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra), o MPF e os irmãos Cunha Bueno (proprietários da Fazenda Porto Velho - FPV), mas também o Aretê, interessado em adquirir a FPV para expansão do empreendimento. A aproximação do GTAgrária foi desde o princípio motivada pelo interesse de auxiliar a luta e a negociação da comunidade pela retomada territorial.

No decorrer da assessoria à comunidade, ficou claro que ambos os conflitos se sobrepõem, estando relacionados à negociação da comunidade pela retomada territorial e à luta por seus direitos territoriais a um só tempo.

O primeiro acordo proposto pelos fazendeiros retrata com precisão esta sobreposição, à medida que condiciona a cessão da terra à concordância prévia da comunidade diante de qualquer projeto que venha a ser desenvolvido futuramente no imóvel da atual Fazenda Porto Velho. Há, dessa forma, uma precarização do processo de territorialização, mostrando que, mesmo com a posse de suas terras, a comunidade estaria suscetível a ataques com a possível expansão do condomínio. Ademais, esta deixava claras as intencionalidades do projeto, que vê a comunidade como um eventual ameaça aos seus objetivos e, por isso mesmo, condiciona a desejada retomada dos quilombolas a seu território ancestral a "não contestação" ao projeto de expansão.

Evidentemente, a comunidade foi orientada a rejeitar o acordo proposto pelos fazendeiros nesses termos. Dessa forma, as

negociações tiveram continuidade até culminarem na reunião, já em 2020, que selou o acordo de cessão de 80 hectares - área muito inferior à inicialmente pleiteada pela comunidade, de 287 hectares, e diminuta em relação à área da fazenda, de 784 hectares, ou seja, inferior a 10%.

Não obstante, uma das reuniões anteriores, ocorrida em outubro de 2019, entre o MPF, os irmãos Cunha Bueno, o Aretê e a associação quilombola foi reveladora em muitos sentidos. A reunião tinha como objetivo a resolução do conflito via acordo em que uma das áreas em litígio do núcleo das famílias expulsas seria doada ao QBF. Em contrapartida, a comunidade retiraria o pedido de demarcação da área total do território quilombola junto ao Incra, tornando o restante da área comercializável novamente para os Cunha Bueno. Porém, durante a reunião não houve entendimento entre as partes devido à intervenção do Aretê. Apesar de esse acordo estar relacionado diretamente aos Cunha Bueno e ao QBF, as advogadas do Aretê intervieram condicionando a doação à liberação da continuidade das obras, ainda que o procurador não tenha tido tempo hábil para ler o parecer, que retornou de Brasília considerando o projeto hábil. O posicionamento também levou a uma pressão para que naquele momento o procurador, sem analisar qualquer dos documentos, aprovasse a continuidade do projeto. O impasse evidencia que a terra seria doada apenas se a continuidade do projeto fosse aprovada. À época, entretanto, o procurador não cedeu, mantendo as obras do Aretê sob embargo e as terras da fazenda inaptas à venda.

Imbróglio territorial dos quilombolas com o Aretê Búzios

No presente momento, a comunidade está aguardando a conclusão do processo de desmembramento das terras da Fazenda

Porto Velho para emissão de certidão da terra e posterior certificação do Incra. O embargo das obras do Aretê pelo MPF, por sua vez, foi liberado assim que o processo saiu do MPF para o Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro - MPRJ. Segundo a Associação quilombola, o processo saiu da jurisdição do MPF por efeito de que os estudos encomendados pelo órgão teriam comprovado que a expansão do condomínio não traria impactos à comunidade. Ainda não conseguimos informações mais detalhadas sobre tais estudos.

Assim, as obras do Aretê tiveram continuidade e estão em curso, aparentemente em sua fase final no tocante à expansão da marina. Concomitantemente, os empresários aguardam o desfecho do acordo de cessão das terras da Fazenda Porto Velho ao QBF para efetivar a compra de grande parte da fazenda, que também seria objeto da expansão posteriormente.

A partir daí, o planejamento seria especificamente dar sequência às obras de expansão da marina, do aeroporto e do campo de golfe, sendo que estes dois últimos seriam as instalações imediatamente vizinhas do território quilombola, cujos impactos sobre a comunidade tradicional são evidentes. Por essa razão, a Associação afirma ainda não ter sentido os danos socioambientais advindos da expansão do complexo, mas já se preocupam com a instalação dessas instalações na vizinhança do quilombo.

Ademais, já é possível encontrar anúncios e reportagens retratando o Aretê como o mais novo "destino de qualidade de vida e bem-estar em Búzios" em grandes veículos de mídia, tais como o Globo e o Valor. Além disso, podemos encontrar facilmente anúncios de venda de lotes, aluguel de imóveis e reserva de quartos de hotel do Aretê nas mais diversas plataformas imobiliárias e de hotelaria. [x]

Sublinhe-se que esta mesma grande mídia retrata o acordo de cessão, conquistado pelos quilombolas, como um "acordo modelo", a despeito das ameaças, chantagens e violações cometidas pelos Cunha Bueno e pelo Aretê no decorrer das negociações em toda sua assimetria de poder. Após o acordo assinado, mesmo sem recursos econômicos, alguns moradores começam a ocupar o terreno negociado e a comunidade começa a planejar o território retomado.

Complexo Petroquímico do Rio do Janeiro (Comperj) e barragem do Guapiaçu

O Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro foi projetado para ser o maior empreendimento latino-americano, com um investimento total previsto de R$ 14,6 bilhões para: a construção de uma refinaria de petróleo, uma unidade de processamento de gás natural e unidades de primeira e segunda geração de produtos petroquímicos. As obras começaram em 2008 e a previsão da Petrobras, empresa responsável pelo empreendimento, era inaugurar todo o complexo em 2014.

A localização do Comperj foi alvo de intensas disputas entre grupos políticos fluminenses até que fosse definida sua instalação no município de Itaboraí, no Leste Metropolitano do Rio de Janeiro, que possuía na época 218 mil habitantes, ao passo que a projeção inicial era que o Comperj gerasse 212 mil empregos diretos e indiretos.

No entanto, houve vários atrasos no cronograma das obras e com crise na Petrobras, resultante da série de denúncias de corrupção, a baixa no preço do petróleo e a crise econômica do estado, a mudança do projeto político-econômico com o golpe na presidenta Dilma, o projeto acabou sendo redimensionado, após a operação lava-a-jato, em 2014. O que era para ser um complexo petroquímico ficou reduzido a uma refinaria e uma unidade de processamento de gás

natural, embora o total investido tenha ultrapassado o previsto inicialmente. A geração de empregos prevista se transformou em desemprego e milhares de trabalhadores que migraram para Itaboraí e municípios do entorno, atraídos pelo Comperj sequer tinham dinheiro para retornar para seus locais de origem. A especulação do solo e das mercadorias locais, encareceu as condições de vida e agravou as condições sociais da população.

Como compensação ambiental pelos danos causados pela instalação do Comperj foi projetada para o rio Guapiaçu uma barragem destinada ao abastecimento de água para o Leste Metropolitano. Situada no município de Cachoeiras de Macacu, vizinho à Itaboraí, a barragem se justificaria pelo enorme crescimento populacional esperado para o Leste Metropolitano em função da instalação do Comperj, pela grande quantidade de trabalhadores atraídos, assim como pela dinamização de toda a economia da região.

A área projetada para a construção da barragem foi considerada como um vazio demográfico, conforme consta do EIA-Rima do Comperj. Entretanto, há neste trecho do vale do Guapiaçu um grande contingente de agricultores, oriundos de projetos de colonização dos anos 1960 e de ações de política fundiária dos anos 2000. Organizados pelo Movimento de Atingidos por Barragens (MAB), esses agricultores resistiram e conseguiram impedir a construção da barragem, mas o governo estadual não desistiu da mesma (COSTA, WANDERLEY, ALENTEJANO, 2021).

Com o redimensionamento do projeto do Comperj, a partir de 2014, entretanto, a justificativa para a construção da barragem mudou. Do crescimento populacional associado ao Comperj passou a ser a "crise hídrica", isto é, a falta de água para o abastecimento do

Leste Metropolitano. O governo estadual, diante da crise de abastecimento de água que afetou as metrópoles do Sudeste no ano de 2014, passou a defender como essencial para assegurar água para a população da região a construção da barragem no Guapiaçu (BARCELOS et al, 2014). Mas, com as sucessivas crises dos governos estaduais liderados por Cabral, Pezão e Witzel, a barragem foi sendo adiada. Ainda que o tema do fornecimento de água e a ameaça da crise hídrica ainda seja um elemento discursivo recorrente dentro das propostas de políticas públicas e privadas, como vimos anteriormente.

Readequação do Comperj e ameaça de barragens sobre o vale do Guapiaçu

Em 2018, a empresa estava em busca por parcerias para a conclusão das obras paralisadas, prevendo a retomada da construção da UPGN (Usina de Processamento de Gás Natural), parte integrante do projeto Rota 3/Dutos Norte, em parceria com a chinesa Shandong Kerui Petroleum e a nacional Método Potencial, pela Sociedade de Propósito Específico (SPE), criada para finalizar as obras (BRASIL, 2018). Nesse contexto, foi publicada uma carta de intenções e depois assinado um acordo entre a Petrobras e a estatal chinesa National Petroleum Corporation (CNPC) para a definição dos ativos integrantes de parceira estratégica para a conclusão das obras do Comperj e a participação em quatro campos da Bacia de Campos (ABDALA, 2018). No entanto, o acordo previa um estudo de viabilidade técnica e uma avaliação econômica (GÓES, 2018).

Em 2019, noticia-se que as obras de conclusão da montagem da Torre do Flare (tocha), que compõe o sistema de segurança a queima do gás residual, empregavam cerca de 5 mil trabalhadores (CORRÊA, 2019a). Um estudo de viabilidade sobre os ativos de

processamento de gás e escoamento de líquidos foi previsto em parceria assinada com a norueguesa Equinor ASA, para projetos de geração de gás natural (CORRÊA, 2019b). Em relação à parceria com a estatal chinesa, o estudo de viabilidade econômica concluiu que a construção da refinaria não seria atrativa economicamente, encerrando-se assim a parceria estratégica. A empresa informa que abandonou o projeto de refinaria no Comperj, devido ao resultado do estudo de viabilidade econômica. Com isso, a Petrobras solicitou um levantamento de alternativas para o empreendimento, tais como a integração com a Reduc (com unidades hibernadas para a produção de lubrificantes básicos e combustíveis enviados por dutos), a construção de uma termelétrica e a implantação do Projeto Integrado Rota 3 (Gasoduto Rota 3 + UPGN) (ABDALA, 2019).

Além disso, foi assinado um TAC (Termo de Ajustamento de Conduta) entre a empresa, o estado do RJ e o MPRJ para a reparação de prejuízos ambientais, sociais e econômicos causados pelos atrasos nas obras do Comperj na região de Itaboraí, São Gonçalo e Cachoeiras de Macacu, prevendo-se um investimento de R$ 814,5 milhões em saneamento básico, ações ambientais e reflorestamento (LISBOA, 2019). Em 2020, a construção do gasoduto Rota 3 e da UPNG é paralisada parcialmente, atendendo a um ofício da Prefeitura Municipal de Itaboraí, refletindo na reavaliação do cronograma de obras.

Inicia-se, no mesmo ano, o estudo para a construção de uma planta de processamento de lubrificantes interligada à Reduc e se prevê a conclusão do Projeto Integrado Rota 3, ainda em 2021. O Comperj deixa oficialmente de existir, transformando-se no pólo GasLub Itaboraí, que compreenderá uma Planta de Processamento de Lubrificantes interligada à Reduc, a construção de uma térmica

com a produção de energia (gás do pré-sal processado no GasLub), o Projeto Integrado Rota 3 (UPGN + Gasoduto), previsto para 2021 (POLO…, s.d.). Como resultado do segundo TAC, a empresa pagou uma indenização de R$ 50 milhões a seis municípios impactados pelo Comperj para obras de desenvolvimento urbano e projetos ambientais (R$ 24 milhões divididos entre Duque de Caxias, Cachoeiras de Macacu, Magé, Guapimirim, Itaboraí e Maricá, integralmente para planos de saneamento básico) e para ações em benefício de agricultores de Cachoeiras de Macacu para a recuperação ambiental da bacia Guapi-Macacu (ROSA, 2020). Também está prevista a restauração de 1.100 ha como forma de compensação, incluindo 2,5 milhões de árvores plantadas em florestas degradadas (16 municípios da Bacia Hidrográfica da Baía de Guanabara), resultado de compensação ambiental de R$ 79 milhões, obrigatoriamente depositados no Fundo da Mata Atlântica, assim como um investimento de R$ 40 milhões para o reflorestamento de 59 ha na APA de Guapimirim (PIQUET, 2020; GÓES, 2020).

Em 2021, encontram-se notícias sobre o lançamento de uma plataforma de oferta de água, redução de secas e prevenção de inundações para garantir a disponibilidade de água no estado (Prosegh) com a transposição de água da Bacia do rio Paraíba do Sul para o rio Guandu, a partir de verbas do TAC (ALTINO, 2021). Também se relata a ampliação da dependência do petróleo no estado, visto os royalties chegarem a 25% da receita (CAPETTI; ALMEIDA, 2021). Publica-se a intenção de privatizar os gasodutos marítimos que ligam a Bacia de Campos à terra, por contratos de compartilhamento de infraestruturas petroleiras de escoamento e processamento de gás natural, prevendo a interligação física e o

compartilhamento das capacidades de escoamento nas Rotas 1, 2 e 3, dando origem ao Sistema Integrado de Escoamento de Gás natural (SIG) (ORDOÑEZ, 2021). Também há o comunicado da Petrobras sobre a previsão do início das operações do GasLub para o final de 2024, estando a parte marítima 100% concluída e a terrestre entre 80 e 85%. Além disso, está em fase inicial de estudos a construção de uma termelétrica no local para utilizar o gás natural transportado (LUNA; NUNES, 2021).

A principal pressão pela construção da barragem no Guapiaçu vem hoje do processo de privatização da Companhia de Águas e Esgotos do Rio de Janeiro (Cedae). Oferecida pelo governo Pezão como moeda de troca pela entrada do estado do Rio de Janeiro no regime de recuperação fiscal no ano de 2018, a privatização da Cedae, foi substituída pela venda da concessão de serviço de fornecimento de água e esgoto, concluída em 2021, sendo arrematada no valor total de R$ 22,7 bilhões por três lotes. A Aegea, cujos acionistas são a Equipav, o fundo soberano de Cingapura (GIC) e a Itaúsa, foi a grande vencedora, arrematando dois lotes. O grupo Iguá, de diferentes gestoras de investimentos como o IG4 Capital e o fundo canadense CPP investimento, ganhou o bloco 2. Com as novas concessionárias pode haver o aumento da pressão da nova concessionária por fontes de água, de onde retirará os lucros que o grande capital privado busca obter com a apropriação privada dos bens naturais.

Parecer do Conselho de Supervisão de Regime de Recuperação Fiscal, ligado à Secretaria Especial de Fazenda do Ministério da Economia, datado de 15 de dezembro de 2020, referente ao andamento do processo de privatização da Cedae, faz referência explícita à previsão de construção da barragem do

Guapiaçu para ampliar o fornecimento de água para o sistema Imunana-Laranjal. Porém, menciona também o impedimento temporário desta obra, em função do TAC assinado em 9 de agosto de 2019 entre a Petrobras e o Inea, resultante da Ação Civil Pública - ACP que questionava o licenciamento ambiental do Comperj. Neste TAC, Petrobras e Inea se comprometeram a não implementar a barragem do Guapiaçu, sem que antes seja elaborado o Plano de Segurança Hídrica do Estado do Rio de Janeiro, tornando nula a previsão da construção da barragem constante do EIA-Rima do Comperj. No TAC também consta a obrigação da Petrobras repassar R$ 2.500.000,00 ao Inea para elaboração do referido Plano, que, até o presente momento, o mesmo não foi elaborado.

Arco Metropolitano, Porto Sudeste e Porto de Itaguaí

O Arco Metropolitano do Rio de Janeiro é um conjunto de rodovias que passa por oito municípios da RMRJ: Itaguaí, Seropédica, Japeri, Nova Iguaçu, Duque de Caxias, Magé, Guapimirim e Itaboraí. Mobilizada no conjunto de obras do Projeto de Aceleração do Crescimento (PAC), em 2007, até hoje o Arco está inacabado, faltando o trecho da Magé-Manilha, ainda não duplicado, e a conexão com a zona portuária em Maricá. O projeto foi concebido com objetivos de interligar as diversas rodovias da metrópole fluminense; desafogar o trânsito na capital e nas cidades da Baixada e na Ponte Rio-Niterói; conectar o Comperj aos portos em Itaguaí e como eixo de ampliação do padrão de acumulação urbano-industrial em áreas consideradas pouco desenvolvidas.

Somente o trecho entre Caxias e Itaguaí foi inaugurado, somando 71 quilômetros e foi exatamente esse trecho o que mais impactos causou nas áreas rurais da Baixada Fluminense, por cortar

ou passar próximo a assentamentos rurais e antigas áreas de colonização. Uma das áreas mais impactadas foi o assentamento Terra Prometida que não só foi cortado pelo Arco, como passou a sofrer alagamentos. O trecho Magé-Manilha teve as obras abandonadas. A demanda por retomar as obras da outra metade da rodovia pela Firjan e o Governo Federal do Governo Bolsonaro, concedeu a rodovia à iniciativa privada conjunto com a rodovia Rio-Teresópolis, em 2022[xi].

A Firjan mobilizou o projeto Arco Seguro para zerar o roubo de cargas na rodovia até o final do presente ano. Essa iniciativa vem num contexto de uma agenda mais ampla da Firjan que é o Programa de retomada do crescimento do Estado do Rio de Janeiro, que advoga em favor da ampliação da gestão de infraestrutura pública por entes privados, através de concessões e privatizações.

O Porto Sudeste é um porto privado localizado na Ilha da Madeira, em Itaguaí, projetado com foco no carregamento de granéis sólidos, principalmente de minério de ferro. A estrutura do porto conta com dois carregadores de navio capazes de movimentar doze mil toneladas de minério de ferro por hora; ramal ferroviário de 2,3 quilômetros; dois pátios de estocagem com capacidade de até 2,5 milhões de toneladas de granel sólido. O terminal opera desde 2015 e por ano movimenta aproximadamente 50 milhões de toneladas de minério de ferro advindo do quadrilátero ferrífero de Minas Gerais.

O projeto original do Porto Sudeste teve como operadora a empresa de logística do grupo EBX do empresário Eike Batista, a LLX, a mesma responsável originalmente pelo porto do Açu. Uma etapa de expansão para circulação de 100 milhões de toneladas de minério foi iniciada em 2011 e ficou a cargo da MMX Sudeste Mineração, subsidiária da megaempresa de mineração do mesmo

grupo empresarial. Por questões de endividamento e necessidade de mais recursos para término das obras, a MMX vendeu boa parte de suas ações, juntamente com a crise de todas as empresas do grupo.

Assim, o grosso das ações da Porto Sudeste S.A ficaram a cargo da trading holandesa Trafigura Beheer e do fundo soberano de Abu Dhabi, Mubadala. A operação, em 2014, girou em torno de 400 milhões de dólares, e teve como contrapartida a assunção da dívida da MMX e subsidiárias, que girava em torno de R$ 1,3 bilhão. Nesse mesmo ano, a subsidiária ingressou com pedido de recuperação judicial, e no presente ano de 2021 teve sua falência decretada. Observe-se também que, apesar de vendas de ações e investimentos de todos os tipos, a Porto Sudeste S.A deve hoje R$ 2,6 bilhões ao BNDES e o Bradesco[xii].

A notícia mais recente em relação ao Porto Sudeste é de uma multa de R$ 3 milhões aplicada pela prefeitura de Itaguaí em 20 de abril de 2021 por descumprimento de normas ambientais. Entre as infrações, foram constatadas "vazamento de água contaminada, derramamento de minério no mar, contaminação do lençol freático, contaminação de recursos hídricos e pesqueiros, emissão de compostos tóxicos, além de acessos obstruídos aos extintores de incêndio" (UOL, 2021)[xiii].

Alguns dias antes da ação em relação ao Porto Sudeste, a prefeitura de Itaguaí também multou e interditou o Porto de Itaguaí, outro terminal de escoamento de minérios na Baía de Sepetiba. Apesar de ser público, o Porto de Itaguaí é cedido em regime de parceria público-privada à Sepetiba Tecon e CSN. Assim como o Porto Sudeste, também tem centralidade no escoamento de granéis da mineração ferrosa e é um dos maiores portos do país.

Essa interdição se deu em função de ao menos oito crimes ambientais cometidos pela Sepetiba Tecon e CSN, e nas reportagens consultadas são elencadas cinco: descarte de materiais de forma irregular; lançamento de minério de ferro sem tratamento na Baía de Sepetiba; acondicionamento de produtos químicos de forma inadequada; dispersão de partículas de minério de ferro e carvão no ar; presença de resíduo de minério aquoso no solo. Embora o fechamento tenha sido por tempo indeterminado, houve liberação das atividades portuárias no local no dia seguinte, fruto de um acordo entre o Inea e a prefeitura de Itaguaí. De toda maneira, as multas foram mantidas (aprox. R$ 5,4 milhões de reais).

Em relação aos recentes crimes ambientais, a única manifestação de movimento social/organização de sociedade civil foi a do Movimento Baía Viva[xiv], organização que em 2018 propôs uma moratória dos novos licenciamentos ambientais nas baías de Guanabara e Sepetiba. O grupo também denunciou em seu Instagram dois descartes de minério de ferro do Porto Sudeste. O movimento vem denunciando um processo de "Sacrifício Ambiental" da região da Baía de Sepetiba, fazendo representações junto ao MPF. Não só as empresas associadas aos portos vêm sendo alvo de denúncias como também fábricas do complexo industrial que envolve, entre outras, a TKCSA (atualmente Ternium) e o caso da chuva de prata em Santa Cruz. Sobre a situação mais geral do sacrifício ambiental da Baía de Sepetiba, os últimos conflitos de fato são os citados sobre os portos de Itaguaí e Sudeste (IKEDA JR, 2018).

Em relação a investimentos empresariais, há um plano para tornar o Porto de Itaguaí um hub de escoamento do gás natural. A ideia é ampliar a área do porto para que este ganhe destaque no "Novo Mercado do Gás". Assim, uma área de 1,1 milhão de metros

quadrados seria destinada a um novo Terminal de Granéis Líquidos que começaria a operar em 2024. A Companhia Docas do Rio de Janeiro fez um acordo com uma empresa privada para atrair terminais de exportação de gás e estruturas industriais que permitam que o porto de Itaguaí se capacite para fazer parte do transporte de gás advindo da Bacia de Santos. Além da seção de gás natural, há investimentos previstos para aumento de terminais de granéis agrícolas, em especial, fertilizantes. A mobilização empresarial vem na esteira da ideia do "Porto Indústria", almejam atrair plantas industriais para uma área de expansão portuária de mais de 7 milhões de metros quadrados.

Silvicultura em escala industrial no Rio de Janeiro

Nas últimas duas décadas, o estado do Rio de Janeiro vem sendo palco da tentativa de expansão do plantio comercial de eucalipto, incentivado em parte pelas empresas do setor de papel e celulose, siderúrgicas e outras demandantes regionais de madeira. O discurso pró empresarial das últimas gestões estaduais, associado aos interesses de instituições como a Firjan, possibilitou por um tempo, um forte alinhamento ao contexto de expansão geográfica do agronegócio da madeira, incorporando o setor a uma agenda política de "desenvolvimento", considerado até então como estratégico para o governo do estado do Rio de Janeiro. Apesar da aliança entre Estado, agronegócio e grandes grupos empresariais que visavam promover a silvicultura comercial no Rio de Janeiro, houve ao longo desses anos últimos anos, avanços e recuos, promovidos ora por questões políticas, ora por questões econômicas.

As principais medidas realizadas nos últimos anos com o intuito de fomentar a silvicultura industrial são os avanços nos

marcos regulatórios, que tiveram como objetivo promover o espaço agrário fluminense, como um ambiente com "vocação natural" para a implantação e desenvolvimento em larga escala do cultivo comercial de eucalipto. Seus agentes (Estado - agronegócio - grupos empresariais) encontraram dificuldades políticas e econômicas que inviabilizaram ao longo do espaço e do tempo a realização plena dos objetivos do setor empresarial.

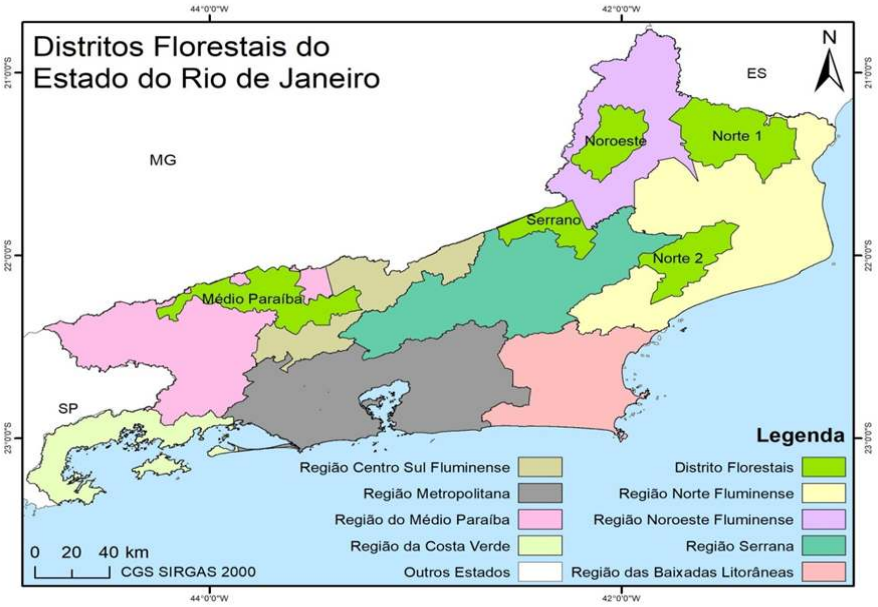
No entanto, é importante destacar a conquista do agronegócio em relação à criação dos Distritos Florestais (Mapa 1) pelo Decreto nº 45.597/2016, que define as áreas destinadas à prática da silvicultura no estado, ou seja, áreas onde será incentivada (tanto financeiramente, quanto legalmente) a prática da silvicultura comercial em larga escala. Tais distritos florestais têm como referência o estudo-base para o Zoneamento Econômico e Ecológico do Estado do Rio de Janeiro (ZEE-RJ) e os levantamentos realizados pelo estudo – Plano Básico para o Desenvolvimento da Silvicultura Sustentável (2011). Essa ação pode facilitar a expansão da monocultura do eucalipto no território fluminense.

De acordo com a Secretaria de Estado do Ambiente (SEA), a implantação dos distritos florestais tem como objetivo desenvolver a atividade da silvicultura econômica integrando fomento florestal e recuperação de áreas degradadas e/ou abandonadas, a fim de incorporá-las ao processo produtivo com plantios florestais e, com isso, atrair investimentos privados para o estado, agregando produtores rurais, fornecedores e empresas beneficiadoras de produtos de base florestal.

A relação entre os distritos florestais e o desenvolvimento de plantações homogêneas de árvores é explícita no decreto, tendo em vista que o mesmo destaca que as áreas escolhidas para a

implantação do projeto somam 631 mil hectares, sendo 334 mil (53%) com potencial para desenvolver "florestas plantadas", área suficiente para suprir a demanda atual de insumos madeireiros do estado do Rio de Janeiro, da ordem de 120 mil hectares, e ainda gerar excedentes para empresas demandantes de madeira de outros estados, transformando o estado do Rio de Janeiro a médio prazo em autossuficiente na produção de insumos madeireiros e, a longo prazo, gerador de excedente para exportação.

Mapa 1. Áreas prioritárias para a criação dos distritos florestais



Fonte: SEA (2016)

Cabe destacar que a maioria dos municípios pertencentes aos distritos florestais estão localizados nas regiões Norte e Noroeste Fluminense, áreas que já tiveram de forma embrionária a atuação de uma grande empresa de papel e celulose e, no seu passado, já sofreram com o desenvolvimento de atividades monoculturas em seu

espaço agrário. No presente, são espaços indicados pela FIRJAN (Mapa do Desenvolvimento do Estado do Rio de Janeiro 2016-2025) para desenvolver a silvicultura como vetor de desenvolvimento regional (DA SILVA, 2017).

Quanto à espacialização da silvicultura no estado do Rio de Janeiro, segue abaixo os dados regionais:

Tabela 2: Silvicultura no estado Rio de Janeiro

Região	**Área total (ha)**
Médio Paraíba	10.894
Serrana	5.260
Baixadas Litorâneas	2.400
Centro Sul	2.610
Noroeste	1.299
Região Metropolitana	1.602
Norte	1.400
Costa Verde	206
Total	25.671

Fonte: FIRJAN (2016), EMATER-RIO (2018); Pesquisa de Campo (2019)

Reativação das Mobilizações Empresariais da Silvicultura no Estado do Rio de Janeiro

No ano de 2021, o principal destaque da silvicultura no estado do Rio de Janeiro foi a realização de encontros que ocasionaram a reativação do Fórum Florestal Fluminense (FFF). Trata-se de um dos fóruns regionais do Diálogo Florestal, iniciativa nacional que reúne empresas do setor de base florestal, representantes de órgãos públicos, pesquisadores de instituições privadas e públicas, além de Organizações Não Governamentais.

O Fórum Florestal Fluminense foi criado em 2008 e tem sido um fórum para a troca de informações, mobilização política, produção de estudos técnicos e de dados sobre a silvicultura no território fluminense. O fórum no estado do Rio de Janeiro reúne diversos representantes da iniciativa privada (Firjan), do setor público (Embrapa, Secretaria de Estado do Ambiente e Sustentabilidade e universidades) da sociedade civil (Associação Profissional dos Engenheiros Florestais do Estado do Rio de Janeiro).

Esses agentes atuam em conjunto e de forma coordenada em favor da implantação da silvicultura em larga escala e com fins industriais. Nas reuniões online para reativar o fórum, mais de 60 pessoas de diferentes entidades participaram, mostrando assim a relevância e capilaridade desse grupo no debate em favor da silvicultura industrial.

Com a retomada do fórum, a ideia inicial dos seus membros é conseguir incluir politicamente a silvicultura industrial na agenda econômica do estado, como parte de uma estratégia mais ampla de recuperação econômica do Rio Janeiro. De acordo com Jorge Makhlouta Alonso, da Associação Profissional dos Engenheiros Florestais do Estado do Rio de Janeiro (APEFERJ) e do Fórum Florestal Fluminense, em live realizada pelo Diálogo Florestal, existe um interesse real do governo do estado, em especial, da Secretaria de Estado do Ambiente e Sustentabilidade (SEAS) em propor a silvicultura como atividade para promover o desenvolvimento do espaço rural fluminense.

Para isso, o Fórum Florestal Fluminense entende que precisa estar organizado para estimular o debate público e narrativas que pressionem o Estado, para que ele proponha e estimulações ações que utilizem investimentos públicos para fomentar mecanismos que

facilitem a implantação da silvicultura industrial. Dentre as demandas identificadas pelo Fórum Florestal Fluminense, destacam-se: a atualização da legislação vigente; incentivos de diferentes ordens para as empresas de base florestal para que elas possam se instalar em território fluminense.

Conclusão:

Apesar da crise que se abateu sobre o país e, em especial, sobre o estado do Rio de Janeiro na última década, diminuindo significativamente os investimentos em obras de infraestrutura e projetos industriais, o rastro de destruição e violência deixado pelos GPDs continua presente. Sejam nas ruínas das casas destruídas no Porto do Açu, nos alagamentos no assentamento Terra Prometida por conta do Arco Metropolitano, na ameaça da barragem que segue pairando sobre os agricultores do vale do Guapiaçu, no impasse da cessão de parte das terras reivindicadas pelos quilombolas da Baía Formosa ou nas violações sobre a população e o ambiente na baia de Sepetiba.

Se a monocultura do eucalipto não avançou como se anunciava, os interesses rentistas estão cada vez mais presentes. No Porto Açu, na forma dos fundos de investimentos estadunidense AEG e chinês SPIC Brasil. Em Búzios, com o Fundo Opportunity e o BTG Pactual. Na Águas do Rio, do grupo AEGEA, com o fundo de Cingapura GIC e a Itaúsa. Na Iguá, com o IG4 Capital e o fundo canadense CPP. E no Porto Sudeste com o fundo de Abu Dhabi Mubadala.

Evidencia-se aqui como o capitalismo contemporâneo é dominado pela finança e baseia-se na lógica rentista. Porém, como nos lembra Paulani (2016), apesar de aparentar independência dos processos produtivos, continua sendo deles que o capital se alimenta, daí a

importância de resgatar a teoria da renda de Marx, pois esta demonstra que

> o fundamento de vários dos fenômenos que têm caracterizado a etapa atual do capitalismo está no mesmo lugar onde sempre esteve: o velho e conhecido trabalho não pago, por mais que o conhecimento de fato tenha crescido de importância no processo produtivo, por mais que as marcas e patentes venham pontificando ante os ativos convencionais, por mais que a finança pareça dispensar a produção efetiva (PAULANI, 2016, p. 534).

E de compreender a partir de Bartra (2015) que o modelo de desenvolvimento extrativista baseado no saque dos recursos naturais é a forma rentista, especulativa, parasitária e predadora do capitalismo de escassez que realiza um triplo movimento: saque dos despojados dos bens, saberes e condições de vida produtiva, social e espiritual; exploração dos trabalhadores; rentismo a partir da apropriação dos bens naturais privatizados.

> ...si la acumulación primitiva analizada por Marx es premisa histórica de la acumulación ampliada propiamente capitalista, el saqueo permanente es premisa estructural de la acumulación ampliada rentista... (BARTRA, 2015, p. 120)

O rentismo se sobrepõe cada vez mais ao investimento produtivo, seja as rendas diretamente financeiras ou as derivadas da privatização de bens naturais e sociais.

> El capitalismo de los tiempos de la gran crisis es de nuevo un capitalismo ferozmente territorial, porque en tiempos de escasez la privatización de los recursos naturales promete enormes rentas; pero es también un capitalismo radicalmente desterritorializado pues cuando caen las utilidades de la inversión productiva no hay mejor negocio

> que la especulación financiera. (BARTRA, 2015, p. 121).

O capital dos tempos da grande crise é financeiro-rentista e segue buscando mecanismos de subordinar à sua lógica coisas que não são mercadorias: as pessoas, a natureza e o dinheiro. Esse capitalismo rentista é suicida, porém segue seu curso sem freios. Diante da brutalidade da lógica capitalista rentista e das profundas desigualdades que produz, a violência torna-se parte consubstancial do sistema. Assim como as formas primitivas de apropriação da riqueza se entrelaçam com a formas modernas de acumulação, a vida institucional regulada pelo direito se articula com as práticas extralegais.

> así como en el tercer milenio tenemos a un capitalismo desmecatado que recurre por sistema a la economía violenta de la "acumulación por desposesión", tenemos también a un orden burgués atrabancado y autoritario que tanto en el plano global como en el nacional, recurre sistemáticamente a la violencia política primaria permanente, quebrantando una y otra vez el Estado de derecho. (BARTRA, 2015: pág. 128)

No estado do Rio de Janeiro observamos essa forma violente de apropriação territorial para o extrativismo. As pesquisas de campo e em materiais secundários demostraram que a crise econômica do estado, a partir de 2015, com a queda do preço das commodities, afetou substancialmente os grandes projetos de desenvolvimentos e produziram mudanças de rumos, adaptações e até mesmo obsolescências de alguns projetos e seus territórios. No entanto, não acabou o sofrimento das comunidades expulsas, ameaçadas e contaminadas por diferentes projetos.

Passada a fase mais aguda da crise econômica e política, os projetos vêm se readequando e retomando sua incorporação

territorial a partir de velhos e novos atores, mas com um caráter ainda mais extrativo exportador e menos industrial. Independente da nova dimensão de investimentos e das estruturas ou da mudança de tipologias das atividades econômicas, vemos que os grandes projetos seguem tendo um papel discursivo central no planejamento territorial do estado do Rio de Janeiro e uma ameaça permanente às comunidades locais.

Referências

ABDALA, V. Petrobras e estatal chinesa fazem parceria para investir no Comperj. *Agência Brasil*, Brasília, DF, 04 jun. 2018. Disponível em: https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2018-07/petrobras-e-estatal-chinesa-fazem-parceria-para-investir-no-comperj. Acesso em: 05 abr. 2021.

ABDALA, V. Petrobras e chinesa desistem de projeto conjunto para concluir o Comperj. *Agência Brasil*, Brasília, DF, 19 dez. 2019. Disponível em: https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2019-12/petrobras-e-chinesa-desistem-de-projeto-conjunto-para-concluir-comperj. Acesso em: 05 abr. 2021.

ALTINO, L. Governo do Rio lança plataforma sobre oferta de água, redução do risco de secas e prevenção contra inundações. *Extra*, Rio de Janeiro, 25 fev. 2021. Disponível em: https://extra.globo.com/noticias/rio/governo-do-rio-lanca-plataforma-sobre-oferta-de-agua-reducao-do-risco-de-secas-prevencao-contra-inundacoes-24897861.html. Acesso em: 22 abr. 2021.

BARCELOS, E. A. S. ; WANDERLEY, L. J. M. ; LEAO, O. M. R. ; ALENTEJANO, P. ; COSTA, P. D. . Barragem do Guapiaçu: uma necessidade diante da "crise hídrica" ou mais um negócio suspeito?. Terra Livre , v. 2, p. 183-204, 2014.

BARTRA, A. Con los pies sobre la tierra: despojo y resistencia en los territorios. Ciudad de México. UAM/Ithaca, 2015.

BINSZTOK, J; BARBOSA, J (org.). Modernização fracassada: Dossiê Comperj. Rio de Janeiro: Consequência, 2018.

BRASIL, C. I. Com volta de obra, cidade do Comperj espera a criação de 5 mil vagas. *Agência Brasil*, Brasília, DF, 24 abr. 2018. Disponível em: https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2018-04/com-volta-de-obra-cidade-do-comperj-espera-criacao-de-5-mil-vagas. Acesso em: 05 abr. 2021.

CAPETTI, P; ALMEIDA, C. Rio vai ampliar dependência do petróleo, e royalties chegarão a 25% da receita. *O Globo*, Rio de Janeiro, 25 jan. 2021 [atualização]. Disponível em: https://oglobo.globo.com/economia/rio-vai-ampliar-dependencia-do-petroleo-royalties-chegarao-25-da-receita-1-24676521. Acesso em: 22 abr. 2022

CORRÊA, D. Obra em polo petroquímico do Rio pode empregar mais 7 mil. *Agência Brasil*, Brasília, DF, 30 ago. 2019. Disponível em: https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2019-08/obra-em-polo-petroquimico-no-rio-pode-empregar-mais-de-7-mil. Acesso em: 05 abr. 2021a.

CORRÊA, D. Petrobrás assina parceria para projetos de geração de gás. *Agência Brasil*, Brasília, DF, 09 out. 2019. Disponível em: https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2019-10/petrobras-assina-parceria-para-projetos-de-geracao-de-gas-natural. Acesso em: 05 abr. 2021b.

CORREA, G; WANDERLEY, L; ALENTEJANO, P; ROCHA-LEÃO, P; SILVA, V. Os conflitos por terra e território do quilombo de Baía Formosa: contribuições da geografia na luta contra o complexo turístico-imobiliário Aretê em Armação dos Búzios-RJ. **Terra Livre**, v. 1, n. 54, p. 22-68, jan.-jun./2020.

COSTA, A; BARCELOS, E; MILANEZ, B; ALENTEJANO, P; MORAES, R. *O Projeto Minas Rio e seus impactos socioambientais:* olhares desde a perspectiva dos atingidos. Relatório Preliminar. Rio de Janeiro/Minas Gerais, 2014. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/0B1TWm6pWIzfRaHpZemhoNXNIM0E/edit>. Acesso em: 10 out. 2014.

COSTA, P. D. ; WANDERLEY, L. J. M. ; ALENTEJANO, P. . A falácia da escassez: a crise hídrica e a barragem do rio Guapiaçu. In: Ana Costa et al (Org.). Geografia dos grandes projetos de

desenvolvimento: reflexões a parti dos conflitos no estado do Rio de Janeiro. 1ed.Rio de Janeiro: Consequência, 2021, v. 1, p. 231-282.

DA SILVA, T. Produção do espaço e cultivo comercial de eucalipto no estado do Rio de Janeiro. Tese de Doutorado em Geografia, Universidade Federal Fluminense, 2017.

IKEDA JUNIOR, R. Zona de sacrifício ambiental: O caso da Baía de Sepetiba – RJ. RPPR – Rio de Janeiro – vol. 5, nº 3, setembro a dezembro de 2018, p. 359-380.

FERREIRA, Leonardo. De olho na expansão do agronegócio, Rio quer ter polo de fertilizantes no Porto do Açu em São João da Barra. Portal OZK.com. 18 mar. 2021. Disponível em: https://www.portalozk.com/vaf/noticias/economia/de-olho-na-expansao-do-agronegocio-rio-quer-ter-polo-de-fertilizantes-no-porto-do-acu-em-sao-joao-da-barra/20451/Acessado em: 20 jun. 2022

FIRJAN, Mapa Firjan – 2016-2025 - Mapa de Desenvolvimento Estado do Rio de Janeiro, 2015.

GÓES, A. Com investimento de R$40 milhões, 59 hectares da APA de Guapimirim serão reflorestados. O Globo, 12 jun. 2020. Disponível em: https://blogs.oglobo.globo.com/ancelmo/post/com-investimento-de-r-40-milhoes-59-hectares-da-apa-de-guapimirim-serao-reflorestados.html . Acesso em: 22 abr. 2021.

GÓES, A. Mais um passo para a retomada do Comperj. O Globo, 16 out. 2018. Disponível em: https://blogs.oglobo.globo.com/ancelmo/post/com-investimento-de-r-40-milhoes-59-hectares-da-apa-de-guapimirim-serao-reflorestados.html . Acesso em: 22 abr. 2021.

GOVERNO DO RIO DE JANEIRO, Plano de Diretrizes e Iniciativas Prioritárias do Governo do Estado do Rio De Janeiro (2019/2022), 2020.

GRUPO deTRABALHO de ASSUNTOS AGRÁRIOS da ASSOCIAÇÃO dos GEÓGRAFOS BRASILEIROS, SEÇÕES RIO e NITERÓI. Os grandes projetos de desenvolvimento e seus impactos sobre o espaço agrário fluminense. II Caderno de Textos do GT, [S.l.:s.n.],2012.

_____. Os "grandes projetos de desenvolvimento" e seus impactos sobre o espaço agrário do Rio de Janeiro. In MITIDIERO Jr., M. A.,

GARCIA, M. F. & VIANA, P. C. G. (Orgs.) A questão agrária no século XXI: escalas, dinâmicas e conflitos territoriais. São Paulo: Outras expressões, 2015. (pp. 430)

LISBOA, V. TAC prevê que Petrobrás invista R$ 815 milhões na região do Comperj. *Agência Brasil*, Brasília, DF, 09 ago. 2019. Disponível em: https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2019-08/tac-preve-que-petrobras-invista-r-815-milhoes-na-regiao-do-comperj. Acesso em: 05 abr. 2021.

LUNA, D; NUNES, F. GasLub entrará em operação entre 4º tri de 2021 e 1º tri de 2022, diz Petrobrás. Terra, 25 fev. 2021. Disponível em: https://www.terra.com.br/economia/gaslub-entrara-em-operacao-entre-4-tri-de-2021-e-1-tri-de-2022-diz-petrobras,fdd8c1ab6597e014f148ee2d545e8e4fcuf3ffp6.html. Acesso em: 05 abr. 2021.

ORDOÑEZ, R. Petrobrás dá passo rumo à privatização de gasodutos marítimos que ligam campos do pré-sal à terra. *O Globo*, Rio de Janeiro, 27 fev. 2021 [atualização]. Disponível em: https://oglobo.globo.com/economia/petrobras-da-passo-rumo-privatizacao-de-gasodutos-maritimos-que-ligam-campos-do-pre-sal-terra-24668946. Acesso em: 22 abr. 2021.

OLIVEIRA, L. A emersão da região logístico-industrial do Extremo Oeste Metropolitano fluminense: reflexões sobre o processo contemporâneo de reestruturação territorial-produtiva. Espaço e Economia [Online], 7, 2015.

_____. *Geografia dos grandes projetos de desenvolvimento: uma reflexão a partir do estado do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Consequência, 2021.

PAULANI, L. M. Acumulação e Rentismo: resgatando a teoria da renda de Marx para pensar o capitalismo contemporâneo. Revista de Economia Política, vol. 36, nº 3 (144), pp. 514-535, julho-setembro/2016.

PESSANHA, R. M. A relação transescalar e multidimensional "Petróleo-porto" como produtora de novas territorialidades. Tese do Programa de Pós Graduação em Políticas Públicas e Formação Humana-UERJ. 2017

PIQUET, R. A hora da restauração: Rio deve capitanear as ações para recuperarmos áreas florestadas. *O Globo*, Rio de Janeiro, 15 jun. 2020. Disponível em:https://oglobo.globo.com/opiniao/a-hora-da-restauracao-24477328. Acesso em: 22 abr. 2.

POLO GasLub Itaboraí: Informações Gerais. Petrobrás, s.d. Disponível em: https://petrobras.com.br/pt/nossas-atividades/principais-operacoes/refinarias/polo-gaslub-itaborai.htm. Acesso em: 05 abr. 2021.021.

PORTER, M.E. *The competitive advantage of nations* New York: The Free Press, 1990.

QUINTELA, S. Desenvolvimento e Escalas de Conflito Ambiental: o caso do Complexo Logístico-Industrial do Porto do Açu em São João da Barra (RJ) Cadernos do Desenvolvimento Fluminense, Rio de Janeiro, n. 4, mai. 2014 https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/cdf/article/view/11538/9083

ROCHA-LEÃO, P; SILVA, V. CORREA, G. Entre o latifúndio e os grandes projetos de desenvolvimento nas Baixadas Litorâneas do Rio de Janeiro: escalas da violência e da resistência na luta por território do Quilombo da Baía Formosa. In: GTAgrária. *Geografia dos grandes projetos de desenvolvimento: uma reflexão a partir do estado do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Consequência, 2021.

ROSA, B. Comperj: Petrobrás paga indenização de R$ 50 milhões a cidades. *O Globo*, Rio de Janeiro, 19 ago. 20. Disponível em: https://oglobo.globo.com/economia/comperj-petrobras-paga-indenizacao-de-50-milhoes-cidades-24258242. Acesso em: 22 abr. 2021.

SAMPAIO JR., P. A. Desenvolvimentismo e neodesenvolvimentismo: tragédia e farsa. Serviço Social & Sociedade, v.112, p.672-688. 2012.

SILVA, R; MATOS, M. V. Petróleo e desenvolvimento regional: o Rio de Janeiro no pós-boom das commodities. Revista de Desenvolvimento Econômico – RDE - Ano XVIII – V. 2 - N. 34 - Agosto de 2016 - Salvador, BA – p. 704 – 722.

TINOCO, V. O Arco Metropolitano do Rio de Janeiro: modernização, acumulação e novo desenvolvimentismo. Espaço e Economia, 14, 2019.

WANDERLEY, L. Do Boom ao Pós-Boom das commodities: o comportamento do setor mineral no Brasil. Versos - Textos para Discussão PoEMAS , v. 1, p. 1-7, 2017.

---

[i] Financiado pelos projetos FAPERJ 211.129/2019 e 211.394/2019

[ii] Utilizamos a expressão burguesia fluminense para indicar os setores capitalistas atuantes no estado do Rio de Janeiro, o que não quer dizer que sejam capitais locais, muito pelo contrário, grande parte destes capitais são originários de outras unidades da federação e também do exterior.

[iii] Cf. em https://www.robertomoraes.com.br/search?q=portos+de+quinta+gera%C3%A7%C3%A3o. Acessado em 22/02//23.

[iv] Disponível em https://portodoacu.com.br/porto-do-acu-e-equinor-assinam-memorando-de-entendimentos-para-avaliacao-de-projetos-de-energia-solar/

[v] Disponível em https://www.praiafaroldesaothome.com.br/2021/04/parque-de-estocagem-de-petroleo-no.html, acessado em 05/10/2023.

[vi] Cf.https://globalfert.com.br/noticias/negocios/porto-do-acu-quer-atrair-industrias-de-fertilizantes-siderurgia-e-transicao-energetica/. Acessado em 23/02/23

[vii] Disponível em https://economia.uol.com.br/noticias/reuters/2022/12/13/nts-e-gna-estudam-gasoduto-para-conectar-malha-de-dutos-ao-porto-do-acu.htm, acessado em 05/10/2023.

[viii] Disponível em: https://blogdopedlowski.com/2013/12/12/cpt-repudia-tratamento-dado-a-comunidade-da-barrinha-em-audiencia-sobre-porto-em-sao-francisco-do-itabapoana/

[ix] Dados sobre o conflito disponíveis em https://blogdopedlowski.com/tag/quilombo-da-barrinha/

[x] Disponível em: https://g1.globo.com/rj/regiao-dos-lagos/especial-publicitario/arete/noticia/2021/02/02/conheca-o-arete-seu-destino-de-qualidade-de-vida-e-bem-estar-em-buzios.ghtml
https://valor.globo.com/patrocinado/arete-buzios/noticia/2020/10/06/novo-bairro-planejado-renova-a-paisagem-de-buzios.ghtml

[xi] Disponível em: https://www.gov.br/pt-br/noticias/transito-e-transportes/2022/05/ecorodovias-vence-leilao-e-vai-investir-r-11-3-bilhoes-na-rio-valadares-pelos-proximos-30-anos

[xii] https://www.brltrust.com.br/wp-content/uploads/2018/05/PSR_FIP_FR_16042021.pdf

[xiii] https://www.terra.com.br/economia/prefeitura-de-itaguai-multa-porto-sudeste-que-nega-ter-problemas-ambientais,e2900e5165202687e6b764bf4ec34480vvsetwd2.html

[xiv] https://baiaviva.org.br/

Submetido em: 18 de outubro de 2023
Devolvido para revisão em: 11 de junho de 2024
Aprovado em: 13 de junho de 2024
DOI: https://doi.org/10.62516/terra_livre.2023.3225

COMO CITAR
GT DE ASSUNTOS AGRÁRIOS. Grandes projetos de desenvolvimento no estado do Rio de Janeiro: o que há de "novo"?. **Terra Livre**, São Paulo, ano 38, v.2, n. 61, jul.-dez. 2023, p. 776-832. Disponível em: https://publicacoes.agb.org.br/terralivre/article/view/3225. Acesso em: dd/mm/aaaa.