



IIº SEMINÁRIO NACIONAL
ESPAÇOS COSTEIROS
03 a 06 de junho de 2013

Eixo Temático 3 – Indústria e Infraestrutura no litoral: contextos e conflitos

MODERNIZAÇÃO E USOS DO TERRITÓRIO: IMPACTOS NO COTIDIANO DOS PESCADORES ARTESANAIS DA ILHA DA MADEIRA (RJ)

Milaysa de Oliveira Cabral Paz
Bolsista de Iniciação científica FAPERJ/IC
milaysa@gmail.com

Raphaela Figueirôa de Barros
Bolsista de Iniciação científica PIBIC/UERJ.
rapha_fig@hotmail.com

Resumo

A pesca artesanal é um importante posto de trabalho e economia no Brasil. Essa prática é muito antiga; tem suas origens nas técnicas indígenas, portuguesas e espanholas tanto nos aspectos de navegação quanto na produção de suas embarcações e redes, entretanto, vive em situação de intensa precariedade e enfrenta enormes desafios. Atualmente, a Baía de Sepetiba (localizada na região sul do estado do Rio de Janeiro) é palco de processos de modernização, tais como a implantação da TKCSA – ThyssenKrupp Companhia Siderúrgica do Atlântico – e a construção do Porto Sudeste, na Ilha da Madeira.

Devido à construção e revitalização de portos, as áreas de atividade pesqueira estão sendo alteradas, restringindo cada vez mais a utilização do território da Baía de Sepetiba para essa atividade. Além disso, os impactos ambientais nessa baía possuem proporções devastadoras, alterando desde os tipos de peixes até as relações sociais que predominavam naquela baía. Partindo desse pressuposto, neste trabalho busca-se compreender a relação entre os processos de modernização vigentes em articulação com a atividade de pesca artesanal na Baía de Sepetiba.

Palavras Chaves: Modernização- Impactos - Pesca Artesanal – Baía de Sepetiba

INTRODUÇÃO

Quando se aborda questões de industrialização e de urbanização, a história social da metrópole do Rio de Janeiro se confunde com a História econômica do Brasil. No período 1930-1970 o território brasileiro passa por mutações econômica, social e político-estrutural, deixando de ser agro-exportador para ser urbano-industrial, por meio do tripé: capital público, capital privado nacional e trabalho, e posteriormente capital público, capital privado nacional e capital internacional.

Nesse contexto temos o rearranjo e reorganização do espaço geográfico, com mudanças de caráter físico e social. Na Baía de Sepetiba como um todo temos a presença de intensa modernização industrial e portuária, alterando tanto o ambiente terrestre e aquático, além das tradições e vidas presentes nesse recorte.

Em meio a todo esse jogo de interesses hegemônicos, os pescadores artesanais são intensamente atingidos, pois tem suas áreas de pesca reduzidas e seu ambiente de trabalho degradado. Neste trabalho, concordamos com ZBOROWSKI (2008) no aspecto de que quando identificamos os pescadores como sendo *atingidos* pelos empreendimentos, encaramo-los, não como sujeitos passivos de uma ação, mas sim como sujeitos ativos. Aqueles que ao identificar os agentes que se apropriam do espaço, restringem e prejudicam sua prática, traz a manifestação do conflito como sendo de fundamental importância para procurar manter seu ofício, sua vida e história.

Observamos um movimento de desterritorialização dos pescadores frente a territorialização promovida pelos agentes hegemônicos (HAESBAERT, 2011), que justificam o uso do território a fim de promover o progresso e com a promessa de geração de emprego e renda. Mas que progresso que estamos falando? Para quem é esse progresso? O que se sacrifica para alcançar esse progresso? São questões que, no decorrer do trabalho, buscamos aprofundar, trazendo os processos de modernização vigentes na Ilha da Madeira mais especificamente e como esses processos “interagem” com a atividade de pesca artesanal.

1 – PESCA ARTESANAL E CONTEXTO DE MODERNIZAÇÃO NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

*“Jogou sua rede, Oh pescador
Se encantou com a beleza
Deste lindo mar [...]
Minha jangada vai sair pro mar vou trabalhar,
meu bem querer” (Canto ao pescador – Jauperi e Pierre Onasis)*

1.1 – A pesca artesanal como tradição, legislação e economia

A pesca artesanal é um importante posto de trabalho e economia no Brasil. Tem origens espanholas, portuguesas, indígenas tanto nos aspectos de navegação e técnicas de pesca quanto na produção de apetrechos como a rede e o barco. Está inserida em uma cadeia produtiva (produção – circulação – consumo) que faz parte de um circuito maior, denominado circuito produtivo nacional, onde também fazem parte a pesca industrial e a aquicultura fazem.

São muitas as semelhanças entre a cadeia e circuito produtivos. Em ambas as abordagens, procura-se compreender a unidade através das diferentes etapas do processo de produtivo. Na perspectiva da cadeia produtiva, a dimensão que se observa é a competitividade incluindo a divisão técnica e social do trabalho. O espaço é considerado como “ambiente externo”, fatos que pode afetar positiva ou negativamente o processo produtivo (CASTILHO e FREDERICO, 2010).

A pesca já passou por diversas mudanças no aspecto da legislação. No século XIX, durante o império, a atividade da pesca foi um dos braços da Marinha Brasileira no processo de domínio, ocupação e proteção do litoral brasileiro, era considerado trabalho livre na realidade da sociedade escravocrata. (SILVA *et al.* *apud* RESENDE, 2010). Atualmente, a pesca é regida pela Lei de nº 11.959, de 29 de junho de 2009.

De acordo com a Lei, pesca é toda ação de extrair, colher, apanhar, apreender ou capturar recursos pesqueiros. A pesca classifica-se como atividade comercial, seguindo

dois tipos: I) artesanal: quando praticada diretamente por pescador profissional, de forma autônoma ou em regime de economia familiar, com meios de produção próprios ou mediante contrato de parceria, desembarcado, podendo utilizar embarcações de pequeno porte e extraindo no máximo 10 (dez) toneladas mensalmente; e II) industrial: quando praticada por pessoa física ou jurídica e envolve pescadores profissionais, empregados assalariados ou em regime de parceria por cotas-partes, utilizando embarcações de pequeno, médio ou grande porte, com finalidade comercial extraindo mensalmente mais de 10 (dez) toneladas.

Mesmo a pesca artesanal sendo formalmente reconhecida pelo Estado, ainda sofre com os limites da informalidade e formalidade, uma vez que os pescadores tem dificuldades de acesso a políticas públicas, como o defeso, financiamento do PRONAF, dificuldades quanto a infraestrutura de abastecimento e dificuldades na comercialização/distribuição do produto. A perecibilidade de seu produto e a dificuldade de organizar seu negócio tornam os pescadores frágeis negociantes, por isso, a atividade fica atrelada aos “atravessadores”, ou seja, comerciantes urbanos que adquirem o produto do pescador junto aos mercados atacados que se localizam em pontos estratégicos (áreas de embarque-desembarque. (SILVA *et al*, 2011).

Outros problemas sofridos pela atividade de pesca artesanal refere-se a restrição das áreas de pesca, partindo da implantação de grandes indústrias e complexos portuários, legitimadas pela Marinha do Brasil e a poluição continua nos rios, baías, mares, oceanos que diminuem a qualidade e quantidade de pescado.

Os pescadores se organizam em pequenos aglomerados (comunidades), localizados principalmente nas áreas costeiras, Essas comunidades utilizam, em sua maioria, pequenos barcos a motor movidos a diesel ou gasolina. Em sua maioria a atividade artesanal se concentra na pesca da sardinha e do camarão, pois possuem um bom valor de mercado e muitos consumidores.

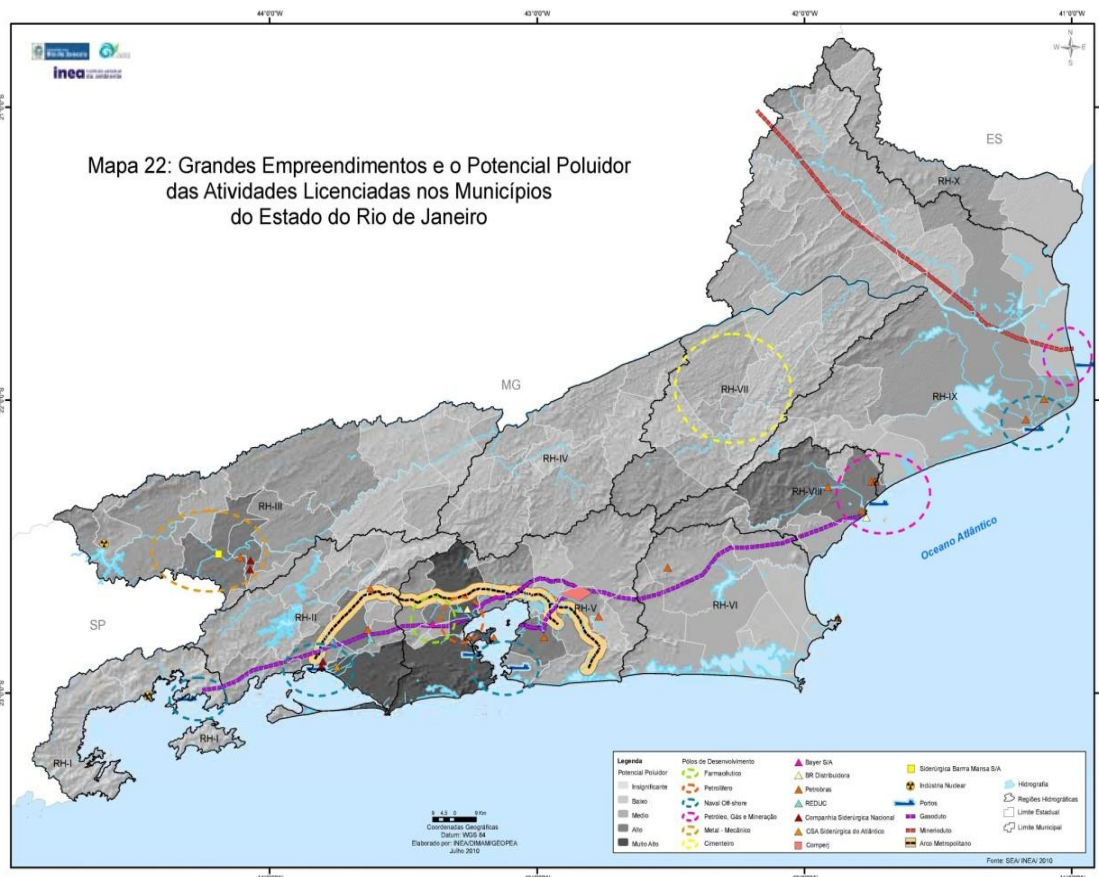
1.2 – Modernização no estado do Rio de Janeiro

Para a compreensão da formação do território, é necessário ter o entendimento de que o projeto de modernização é criado de acordo com os interesses dos atores

hegemonicos. O poder de controle da técnica, no sistema econômico vigente, se encontra nas mãos daqueles que detêm a autoridade política e cultural para planejar e gerir os espaços (SOUZA JUNIOR, 2011).

Atualmente, o estado do Rio de Janeiro atrai olhares de todo o Brasil e do mundo. Mega eventos como a Copa do Mundo 2014 e as Olimpíadas em 2016, que possuem repercussão mundial serão sediados no Estado e grandes mudanças já estão sendo realizadas, alterando tanto o espaço como a vida dos sujeitos presente nele.

Além disso, tem-se a presença de fortíssimo processo de modernização industrial em todo o Estado. De norte a sul, temos a formação de vetores de modernização presentes e cada vez mais atuantes. No mapa abaixo, podemos observar que principalmente nas regiões litorâneas do estado, a presença de investimentos industriais é marcante.



fonte: O estado do ambiente: indicadores ambientais do Rio de Janeiro. INEA, 2011.

Podemos observar nesse mapa que temos três pontos importantes, que representam os processos de modernização vigentes: na região Norte, com a construção do Complexo Portuário super Porto do Açú, na região metropolitana com investimentos em indústrias e malha rodoviária (Arco Metropolitano) e na região sul do estado, com os intensos investimentos no setor portuário e de indústrias de base.

Neste trabalho, buscamos analisar como essa modernização industrial impacta a atividade de pesca artesanal na Baía de Sepetiba.

2 – ATUAÇÃO DOS AGENTES HEGEMONICOS NA BAIÁ DE SEPETIBA

2.1 – Nosso recorte espacial: Baía de Sepetiba – Ilha da Madeira

A Baía de Sepetiba é localizada no estado do Rio de Janeiro, na porção sul. A sua forma é alongada; limita-se a norte e leste pelo continente, ao sul pela restinga de Marambaia (40 km) e a oeste pela Baía de Ilha Grande e possui área de 447km².

Sua bacia de drenagem compreende os municípios de Itaguaí, Mangaratiba, Queimados, Japeri, Paracambi e as regiões oeste dos municípios do Rio de Janeiro e de Nova Iguaçu, que representam a porção oeste da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Este território abriga cerca de 1,2 milhões de habitantes, numa área de 2.065 km² (BARCELLOS, 1995).

A Baía de Sepetiba é palco de intensos processos de modernização, e a Ilha da Madeira, localizada nessa baía e no município de Itaguaí, vem sofrendo intensas modificações e impactos advindos dos investimentos no setor portuário. Tem-se a construção do Porto Sudeste (LLX) e a ampliação e modernização do Porto de Itaguaí. Essa mesma ilha abrigou a Companhia Mercantil e Industrial Ingá, que faliu em 1998 e foi responsável por grandes acidentes ambientais. O terreno da mesma foi leilado, e hoje é ocupado pela USIMINAS.

2.2 – Modernização portuária na Baía de Sepetiba e na Ilha da Madeira

A região da Baía de Sepetiba possui grande potencial para a exploração do turismo, com sua natureza exuberante, belas praias, ilhas e cachoeiras. Entretanto a relevância dada pelas políticas públicas não incentivam a atividade do turismo naquela região e nem a atividade pesqueira, pela grande diversidade de pescado já existente nessa baía. Mas os aspectos naturais foram levados em consideração, durante o projeto de implantação do porto de Sepetiba. A baía é protegida pelo cordão arenoso da restinga da Marambaia, que funciona como uma barreira contra ondas proporcionando águas calmas e condições favoráveis ao aporte de navios de grande dimensão. Além desses fatores, a posição estratégica no território brasileiro, uma vez que se localiza no mais importante entorno geoeconômico do Brasil - região sudeste – é estratégica, pois, num raio de pouco mais de 500 km, estão situadas empresas industriais e comerciais de grande relevância na economia brasileira.

Atualmente, a Baía de Sepetiba, abriga em seu entorno vários empreendimentos industriais e portuários. Os principais são o Porto Sudeste (LLX), Porto de Itaguaí (DOCAS), CSA, USIMINAS, Nuclep, Gerdau, Estaleiro da Marinha, Petrobras e o Distrito Industrial de Santa Cruz.

A Ilha da Madeira sofre muitos impactos advindos dos investimentos no setor portuário. Tem-se a construção do Porto Sudeste (LLX) e a ampliação e modernização do Porto de Itaguaí. Essa mesma ilha abrigou a Companhia Mercantil e Industrial Ingá, que faliu em 1998 e foi responsável por grandes acidentes ambientais (esse tema será abordado no decorrer do presente trabalho). O terreno da mesma foi leiloadado, e hoje é ocupado pela USIMINAS.

Na ilha da Madeira encontramos alguns empreendimentos. São eles: o Porto de Itaguaí, a USIMINAS, o Estaleiro da Marinha e o Porto Sudeste. Abaixo mostraremos um pouco sobre cada um deles.

O projeto para a construção do Porto de Itaguaí (antes chamado de Porto de Sepetiba) começou ainda no estado da Guanabara, em 1973, com estudos sobre a viabilização de implantação do porto. Com a fusão dos estados da Guanabara e Rio de

Janeiro, essa obra ficou sobre responsabilidade da Companhia Docas do Estado do Rio de Janeiro – CDRJ. As obras foram iniciadas em 1976 e foi inaugurado dia 7 de maio de 1972. A ideia era de se associar ao porto de Sepetiba um processo polarizado de industrialização, presente desde a primeira concepção dos anos 1970. Em 1996 passou por uma ampliação a fim de criar uma forma mais econômica de exportar minério vindo do Quadrilátero Ferrífero (Minas Gerais) e atualmente, passa por processos de ampliação e modernização de sua estrutura.

A propriedade adquirida pela USIMINAS em Itaguaí abriga um depósito de rejeitos sobre o efluente do dique principal contaminado com alta concentração de zinco, manganês, cádmio e chumbo, remanescentes da atividade da falida Companhia Mercantil e Industrial Ingá. Essa companhia faliu em 1998, o terreno foi leiloado e hoje é ocupado pela USIMINAS. Essa indústria foi instalada ali devido a proximidade com o Porto de Itaguaí, a estrutura de circulação (rodovias e ferrovias) já estabelecidas, facilidade de escoamento tanto pela baía (possibilidade de circulação de grandes navios) quanto pelo continente entre outros fatores facilitadores.

A implantação do Estaleiro e base naval da Marinha tem como objetivo a construção, operação e manutenção de submarinos convencionais e de propulsão nuclear da Marinha do Brasil. As instalações são próprias para a construção de dois submarinos convencionais ou um convencional e um nuclear, além da atracação de pelo menos 10 (dez) submarinos convencionais. O local de instalação serão duas partes da Ilha da Madeira: a primeira na praia do Inglês, vizinha ao Porto de Itaguaí e outra, a partir da praia do Inglês, uma formação territorial peninsular sobre a água, onde serão instalados o estaleiro e base naval propriamente dito.

O Superporto Sudeste é um empreendimento da LLX Sudeste Operações Portuárias Ltda do Grupo EBX, cujo processo de aquisição do controle foi concluído em 20 de maio de 2011. É um terminal portuário privativo de uso misto dedicado exclusivamente à movimentação de minério de ferro. Com investimento de R\$2,4 bilhões, o Superporto ocupará uma área total de 80 hectares. Para fazer a ligação entre a estrutura *offshore* e os pátios de estocagem, o Superporto Sudeste está construindo com um túnel de 1,8 km de extensão. O túnel será aberto para passagem de esteiras

Eixo Temático 3 – Indústria e Infraestrutura no litoral: contextos e conflitos

transportadoras de minério de ferro na região da Ilha da Madeira, permitindo que o minério despejado em dois pátios de armazenagem chegue até o píer do Porto Sudeste.

Nesses parágrafos antecedentes, procuramos localizar e caracterizar os empreendimentos industriais e portuários naquela região. Podemos perceber que o processo de modernização é intenso e crescente, e nos parágrafos seguintes, mostraremos como esses processos de modernização se interagem com o ambiente e com a atividade de pesca artesanal naquela região.

3 – MODERNIZAÇÃO E CONFLITO: A OPOSIÇÃO ENTRE O MODERNO, O “TRADICIONAL” E O AMBIENTAL

3.1 – Impactos ambientais e pesca artesanal

Desde o início do processo de implantação de indústrias no entorno da Baía de Sepetiba, com o Distrito Industrial de Santa Cruz - DISC, em 1975, são recorrentes processos de alterações de grandes proporções no espaço, tanto nos seus aspectos organizacionais como de degradação ambiental, e atualmente, esses processos se agravam com a modernização e instalação de novas indústrias e complexos portuários. Nesse contexto, os pescadores artesanais são claramente afetados, uma vez que a territorialidade dos pescadores está tanto em terra quanto em água.

Na ilha da Madeira, a mola propulsora para a aceleração do processo de modernização, foi a implantação do DISC e o porto de Sepetiba, hoje, Porto de Itaguaí, pois proporcionou condições físicas que atendessem a demanda de circulação de bens e pessoas, além de atender demandas de áreas mais afastadas, servindo para a exportação de minério de Minas Gerais, por exemplo.

- Baía de Sepetiba como “Zona de Sacrifício”

O termo “*zonas de sacrifício*” refere-se a localidades que são vítimas de práticas de desenvolvimento predatório e onde os impactos ambientais são devastadores. Essas práticas atingem populações de baixa renda e que nem sempre conseguem ter voz nos

meios de comunicação e esferas de decisão. Nesses locais, a desregulamentação ambiental favorece os interesses econômicos predatórios.

Nessas áreas, tem-se o atrativo referente ao valor da terra mais baixo, e incentivo por parte do Estado, o que favorece a implantação de atividades que possuem alto grau de impacto ambiental e social. O interesse de agentes hegemônicos predomina nessa configuração: agentes políticos e econômicos interessados em atrair investimentos de todo tipo a qualquer custo, geram conflitos de caráter tanto social quanto ambiental. Essa situação aparece quando se percebe a precariedade dos sistemas de saúde, educação e qualidade de vida, que geralmente, são precários e tendentes a piorar, uma vez que todo esse processo não para.

- *O caso Ingá Mercantil*

A Companhia Ingá Mercantil começou suas atividades no município de Nova Iguaçu, na Região Metropolitana do Rio de Janeiro – RMRJ em 1949. Em 1962, foi concluída a sua instalação em Itaguaí, na Ilha da Madeira. Essa companhia, desde sua implantação passou por vários problemas referentes a impactos ambientais, culminando em vários embates com os moradores da região. O maior conflito ocorrido envolvendo a Ingá, ocorreu em 1966, com o vazamento, em direção aos manguezais da Ilha, de materiais com elevadíssimo teor de produtos químicos pesados.

Em 1998, a Ingá faliu, mas deixou de herança uma pilha de materiais químicos pesados, composta por zinco (Zn), cádmio (Cd), manganês (Mn), ferro (Fe), níquel (Ni) e outros materiais altamente perigosos à saúde humana e nocivos à natureza (FERREIRA, 2010). O terreno que pertencia à Ingá foi leiloado e atualmente abriga a USIMINAS. Em 2002, 2003 e 2006 também ocorreu vazamentos de materiais pesados da pilha química deixada pela Ingá.

Tanto durante quanto depois do período de funcionamento da Ingá, os problemas ambientais foram constantes e devastadores, tanto no aspecto material – pelas toneladas de rejeitos tóxicos acumuladas no seu terreno e no fundo da baía – quanto ao aspecto simbólico, ou seja, na percepção de um risco iminente à saúde e à sobrevivência dos

Eixo Temático 3 – Indústria e Infraestrutura no litoral: contextos e conflitos

moradores e, principalmente, sujeitos que tem sua vida diretamente ligada a baía: nesse nosso caso, os pescadores artesanais.

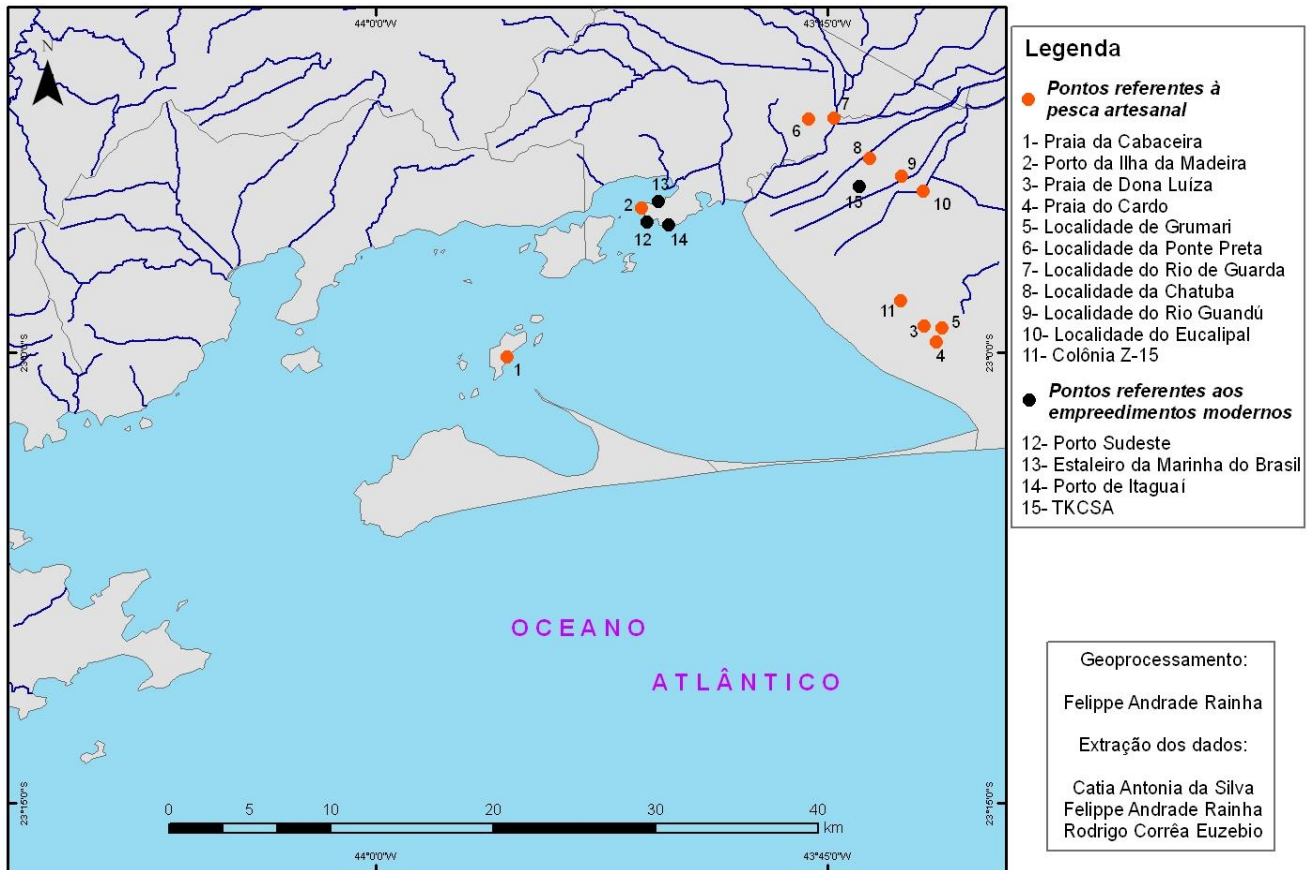
A atividade de pesca artesanal é intensamente afetada por esses empreendimentos, tanto acerca dos impactos ambientais, quanto no aspecto do uso legal do território, uma vez que a cada novo empreendimento partes do território aquático passam a serem proibidas para se exercer a atividade de pesca artesanal.

Pela baía de Sepetiba ter característica estuarina, a tendência era de que o pescado seria diversificado, entretanto, com a degradação ambiental, a qualidade e a quantidade do pescado passa por uma profunda queda.

Muitos são os impactos apontados pelos próprios pescadores, que vão desde a questão ambiental até a circulação de grandes embarcações. Nessa questão, tem-se o perigo de atropelamento nas embarcações dos pescadores, podendo ocasionar danos ao barco e a integridade física do pescador.

No mapa abaixo, podemos ver a proximidade entre algumas indústrias e pontos de pesca artesanal na Baía de Sepetiba, com foco maior na Ilha da madeira (onde observamos três pontos, nesse caso, o estaleiro da Marinha, o Porto Sudeste e o Porto de Itaguaí).

Pontos referentes às localidades de pesca e grandes empreendimentos - Baía de Sepetiba

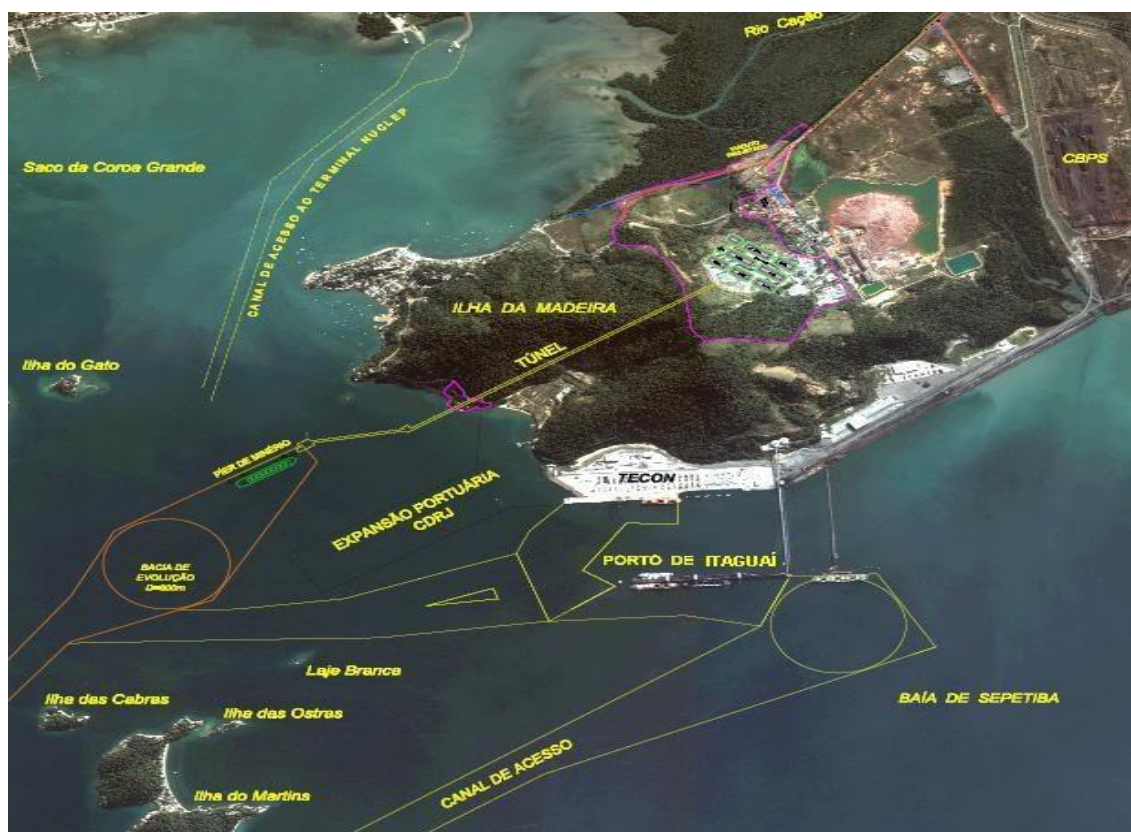


Fonte: Grupo de Pesquisa Urbano, Território e Mudanças Contemporâneas / Laboratório de Estudos Metropolitanos - 2012.

Outro problema enfrentado pelos pescadores artesanais diz respeito às áreas de contenção da pesca. Essas áreas são caracterizadas por serem de uso restrito de determinado agente social, ou seja, o pescador tem sua área de trabalho reduzida em virtude da apropriação da mesma pelo empreendimento. Em entrevista com pescadores, foi apontado o Porto Sudeste, empreendimento da LLX, como o atual agente que se apropria do espaço terrestre e aquático, restringindo o acesso a ambos os ambientes, devido sua construção. Essas áreas de contenção são legitimadas pela Marinha do Brasil a cada novo empreendimento.

Eixo Temático 3 – Indústria e Infraestrutura no litoral: contextos e conflitos

Abaixo, vemos uma imagem de satélite com a demarcação das áreas de circulação de navios de grande porte na Ilha da Madeira. Essas áreas são restritas a atividade pesqueira. Nesse caso, abrange o Porto Sudeste e o Porto de Itaguai.



Fonte: <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=792754>>

Nesse contexto, as condições de exercício do ofício do pescador artesanal são extremamente limitadas, uma vez que, de um lado encontramos áreas de exclusão de pesca e de outro, eles se deparam com a questão da degradação ambiental gerada pelo despejo de materiais sólidos na Baía de Sepetiba.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A cada impacto que conseguimos identificar, é evidente as relações de poder presentes. De um lado, grupos hegemônicos re-organizando o espaço e apropriando-se do mesmo, desconsiderando a história, a vida cotidiana da população já existente



**IIº SEMINÁRIO NACIONAL
ESPAÇOS COSTEIROS**
03 a 06 de junho de 2013

Eixo Temático 3 – Indústria e Infraestrutura no litoral: contextos e conflitos

naquela região. Esse modelo vigente de modernização exclui pessoas, desvaloriza a história dos lugares acabando com diversas formas de trabalho presentes naquele recorte espacial.

A pesca artesanal faz parte de um contexto de práticas identitárias culturais, pois a arte do pescar artesanalmente é passada de geração a geração pela oralidade, tendo base comunitária nas relações de sociabilidade, entretanto, o modelo de modernização vigente tem como característica a destruição de toda essa tradição.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

BARCELLOS, Christovam. Geodinâmica de Cádmió e Zinco na Baía de Sepetiba/Christovam Barcellos. Niterói: [s.n.], 1995.

CASTILLO, Ricardo. Frederico, Samuel. Espaço Geográfico, produção e movimento: uma reflexão sobre o conceito de circuito espacial produtivo. In: Sociedade e Natureza, Uberlândia, 22 (3): 461-474. Dez, 2010.

HAESBAERT, Rogério. O mito da desterritorialização: do fim dos territórios à multiterritorialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011, 6ª Ed., 395p.

LEAL NETO, Alexandre de Carvalho. A Expansão do Terminal de Contêineres de Sepetiba: Uma Aplicação da Dinâmica de Sistemas e Considerações Ambientais COOPE/UFRJ [Rio de Janeiro] 2000

RODRIGUES, Rejane Cristina de Araújo. Modernização portuária e rede logística – o porto de Sepetiba/Itaguaí como vetor de desenvolvimento no território fluminense/Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, Programa de Pós Graduação em Geografia, 2007.

ROZENTINO, Gelson. A cidade pacificada: modernização, controle e hegemonia. In: Território e ação social: sentidos da apropriação urbana. Catia Antonia da Silva (org). Lamparina. – Rio de Janeiro, 2011. p. 67-86.

Santos, Milton et. al. O papel ativo da Geografia: Manifesto. XII Encontro Nacional de Geógrafos, Florianópolis, Julho de 2000. 18p.

SILVA, Catia A. da. Modernização industrial, urbanização: novas tendências da metrópole do Rio de Janeiro. Anais do XVI Encontro Nacional de Geógrafos – Crise, práxis e autonomia: espaços de resistência e de esperanças – espaço de socialização de coletivos. Porto Alegre, 2010. 13p .



**IIº SEMINÁRIO NACIONAL
ESPAÇOS COSTEIROS**

03 a 06 de junho de 2013

Eixo Temático 3 – Indústria e Infraestrutura no litoral: contextos e conflitos

SILVA, Catia.A. da; SOUZA JUNIOR, L. de; EUZÉBIO, Rodrigo Corrêa; PAZ, Milaysa.O.C; Industrialização e Pesca artesanal na baía de Guanabara – MetrÓpole do Rio de Janeiro: limites e conflitos nos usos do território. In: Anais do XII Simpósio Nacional de Geografia Urbana. Belo Horizonte, 2011, 16p.

SOUZA JUNIOR, Luís. TerritÓrio, Modernização e Outros saberes: da modernização na Baía de Guanabara e São Gonçalo ao território da pesca em Itaoca/ Luís de Souza Junior. - São Gonçalo: 2011. (TCC, monografia). Universidade do Estado do Rio de Janeiro.

ZZBOROWKI, Marina Barbosa. Conflitos ambientais na Baía de Sepetiba: o caso dos pescadores atingidos pelo processo de implantação do complexo industrial da Companhia Siderúrgica do Atlântico (ThyssenKrupp CSA) / Marina Barbosa Zborowski. Rio de Janeiro, 2008.

FONTES

HAZTEC, Soluções integradas em sustentabilidade. Relatório de impacto ambiental para as obras de implantação do terminal portuário, retroárea e píer no Porto de Itaguaí/RJ – Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais – USIMINAS. Dezembro, 2010.

LLX Sudeste Operações Portuárias Ltda. Relatório de Aperfeiçoamento Técnico dos Parâmetros Operacionais para Ampliação do Porto Sudeste para Movimentação de Granéis Sólidos para 100 Mtpa.

MRS, estudos ambientais Ltda. Relatório de Impacto ambiental – RIMA. Para o estudo de impacto ambiental do Estaleiro e Base Naval para a construção de submarinos convencionais e de propulsão nuclear em Itaguaí – Rio de Janeiro – de responsabilidade da Marinha do Brasil. Alexandre Nunes da Rosa, MRS estudos ambientais Ltda. Agosto, 2009.

Rio de Janeiro (Estado). Secretaria Estadual do Ambiente.

O estado do ambiente: indicadores ambientais do Rio de Janeiro / Organizadoras: Julia Bastos e Patricia Napoleao. – Rio de Janeiro: SEA; INEA, 2011.

Sites:

<<http://www.mmx.com.br/pt/nossos-negocios/Paginas/Superporto-Sudeste.aspx>> acesso em 15 de fevereiro de 2013.

<<http://oglobo.globo.com/blogs/vidor/posts/2012/05/12/visita-ao-porto-sudeste444667.asp>> acesso em 15 de fevereiro de 2013.

<<http://www.mmx.com.br/superportosudeste/pt/Paginas/default.aspx>> acesso em 16 de fevereiro de 2013.