



V SEMINÁRIO DE JUSTIÇA AMBIENTAL, IGUALDADE RACIAL E EDUCAÇÃO

UNIGRANRIO – Duque de Caxias – 01 de dezembro de 2015

UERJ – São Gonçalo – 02 de dezembro de 2015

IFRJ – Maracanã – 02 de dezembro de 2015



O TERRITÓRIO DE ITAGUAÍ/RJ COMO “ZONA DE SACRIFÍCIO” OU “PARAÍSO DE POLUIÇÃO”

PLÁCIDO, Patrícia de Oliveira

Doutoranda em Meio Ambiente, PPGMA/UERJ.

Profpatricia.placido@gmail.com

NEFFA, Elza Maria Vieira de Castro

Professora Adjunta, PPGMA/UERJ.

Elzaneffa@gmail.com

GUIMARÃES, Mauro

Professor Adjunto PPGEDUC/Gepeads/UFRRJ

guimamauro@hotmail.com

RESUMO:

Este estudo, fruto de uma tese de doutorado em andamento no PPGMA/UERJ, traz à baila a questão da territorialização capitalista no município de Itaguaí, Rio de Janeiro/Brasil e a emergência dos conflitos socioambientais decorrentes deste processo que configurou este território como uma zona de sacrifício. O ideário da política desenvolvimentista tem fundamentado a implantação e a consolidação das indústrias neste território concebendo-o como prioridade para investimentos econômicos e como ‘zona de sacrifício’ ou ‘paraíso de poluição’ (ACSELRAD, 2004). A análise desta problemática baseia-se nos referenciais teórico-metodológicos de territorialidade (HARVEY, 2014; e SOUZA, 2013) de justiça ambiental (ALIER, 1999; ACSERAD, 2004).

Palavras-chave: Territorialização capitalista, Conflitos socioambientais, Zona de sacrifício.

ABSTRACT

This study, the result of a doctoral thesis in progress in PPGMA / UERJ, brings up the question of capitalist territorialization in the municipality of Itaguaí, Rio de Janeiro / Brazil and the emergence of social and environmental conflicts arising from this process have set this region as a zone sacrifice. The ideology of development policy has justified the deployment and consolidation of industries in this territory conceiving it as a priority for economic investment and as 'sacrifice zone' or 'paradise of pollution' (Acsehrad, 2004). The analysis of this problem is based on the theoretical and

methodological frameworks of territoriality (Harvey , 2014; and SOUZA, 2013) ; e environmental justice (ALIEZ , 2007; ACSERALD , 2004).

Keywords: Territorialization capitalist, social and environmental conflicts , sacrifice zone .

INICIANDO AS REFLEXÕES:

Itaguaí é um espaço em crescente expansão de atividades industriais devido à instalação de empreendimentos portuários e siderúrgicos. Essa expansão encontra-se intrinsecamente relacionada ao modelo desenvolvimentista implantado em diferentes fases das políticas brasileiras.

Os impactos desses empreendimentos no território são vistos e sentidos pela população local que convive com problemas relacionados ao planejamento urbano (explosão demográfica, favelização, especulação imobiliária, reorganização das diferentes classes sociais em novos arranjos territoriais e desterritorialização de grupos marginalizados), à precariedade dos serviços públicos (demanda por vagas na rede de ensino municipal e por atendimento no sistema público de saúde, dentre outros) e à degradação socioambiental (prostituição, drogas, violência, geração de resíduos sólidos, desabastecimento de água nas residências etc). A expansão industrial que gera esses impactos influencia, também, as definições e os rumos da política local e articula-se à lógica desenvolvimentista que se amplia a serviço da “reprodução sociometabólica do capital” (MESZÁROS, 2006, p. 81).

Por desconsiderarem os conflitos socioambientais emergentes do processo de apropriação e uso deste território para fins econômicos de determinados segmentos sociais em detrimento da coletividade, o ideário da política desenvolvimentista, concretizada na territorialização capitalista e na instalação dos grandes complexos industriais no território de Itaguaí/RJ, vem se expandindo na localidade e caracterizando este território como uma ‘zona de sacrifício’ (Acselrad, 2001), pois é considerado como prioridade apenas para investimentos de expansão industrial.

As lutas pela hegemonia e as situações de vulnerabilidade de grupos sociais desfavorecidos traduzem-se em conflitos socioambientais, que são expressão das disputas dos grupos sociais cujos interesses e necessidades são distintos no uso e na apropriação dos recursos naturais (ALIER, 2007). O território de Itaguaí/RJ tem sido palco de sobreposição de interesses de apropriação do grande capital em detrimento dos interesses e modos de vida da população local que, numa relação desigual, tenta sobreviver aos impactos e às transformações ocorridas neste território.

Com o processo de desterritorialização da população local para instalação e ampliação de empreendimentos industriais, as dinâmicas econômicas e culturais da maioria da população

tradicional foram desestabilizadas, pois os moradores/pescadores “perderam” seu espaço de relação social caracterizado pela pesca e pelo turismo de veraneio, e ainda, foram retirados de seu *habitat* natural tendo que reconstruir sua identidade em outra localidade (BAUMAN, 2005). Todo este jogo assimétrico de poder é respaldado pelas políticas públicas elaboradas pelo Estado, mediante promulgação de legislações que favorecem a lógica urbano-industrial desenvolvimentista. Os impactos causados pelas atividades industriais e portuárias são sentidos pela população local, sobretudo pelos pescadores, e impulsionam processos de produção do conhecimento sobre as relações de poder assimétricas provocadoras de conflitos socioambientais e em políticas públicas destabilizadoras dos segmentos sociais em situação de desigualdade de poder e em contextos de injustiça social.

O ESTADO DESENVOLVIMENTISTA E TERRITORIALIZAÇÃO CAPITALISTA EM ITAGUAÍ/RJ

Neste estudo, reflete-se o território no seu campo político, isto é, “quem domina ou influencia e como influencia este espaço?” (SOUZA 2013, p. 89). Por este motivo, se faz importante a conceituação do Estado na sua forma de organização política, tendo em vista que, neste contexto geopolítico, compreendemos a política como o modo de organizar os interesses do território (CASTRO, 2005). No caso específico das ações políticas e econômicas que se materializam no município de Itaguaí/RJ, em seu processo de expansão industrial, utilizamos das teses defendidas pelo geógrafo David Harvey (2005), que faz a análise dos processos de acumulação do capital compreendendo uma dupla dimensão: *lógica capitalista de poder e lógica territorial de poder*.

As políticas públicas que apoiaram a lógica desenvolvimentista através dos programas governamentais, legislações e decretos que viabilizaram a instalação dos megaempreendimentos na localidade estão ancoradas no Estado desenvolvimentista brasileiro, compreendido como um processo desenvolvimentista instaurado no país a partir da década de 1970 passou por vários momentos e inflexões, que nos serve de apoio para esta reflexão. Não nos cabe aqui uma reconstrução acabada de sua história em curso. Pretendemos chamar atenção para algumas características que propiciaram o cenário político e econômico do território estudado.

Países como o Brasil, na busca do crescimento econômico trazido por uma industrialização tardia, atravessaram diversas crises (FIORI, 1997) marcadas por ciclos desenvolvimentistas que se vincularam ao exterior numa relação de dependência e dominação.

Esse longo percurso foi marcado pela transição de uma ideologia nacional-desenvolvimentista agroexportadora para uma economia industrial e uma política de investimentos externos.

O crescimento se transforma em princípio, em fetiche e em categoria central dos discursos econômicos modernos, passando a ser uma norma irresistível nas sociedades capitalistas. A economia mundial deve crescer, eis o credo repetido inúmeras vezes. Mais ainda: o crescimento transforma-se em fator integrante dos “valores ocidentais” (ALTVATER, 2010). O crescimento é o *topo* sem um discurso de dominação que, no entanto, também convence os dominados. O início do Estado desenvolvimentista se consolida com a criação nos anos 70 do I Plano Nacional de Desenvolvimento (PND). Todavia, a ideologia desenvolvimentista permanece de diferentes formas, ressignificada, e o “crescimento” e/ou “desenvolvimento” econômico continua sendo um projeto de nação, em seus diferentes governos, desde então.

Paulo Arantes (2007) afirma que qualquer que seja a sua denominação: estado desenvolvimentista, estado de sítio, estado de exceção, estado de emergência ou urgência, plenos poderes etc... os diversos ciclos transitórios políticos e econômicos ocorridos no país nas últimas décadas possuem, em seu cerne, a lógica desenvolvimentista econômica como ideologia dominante.

Em Itaguaí/RJ, esta política desenvolvimentista ganha forma na década de 1970, quando foram criados os arcabouços legais, institucionais e técnicos dedicados ao planejamento da Região Metropolitana do Rio de Janeiro nos quais o município se insere. Por meio de processos decisórios centralizados, esse modelo desenvolvimentista fundamentado no I e no II Plano Nacional de Desenvolvimento (I e II PND), resultou na criação do Porto de Itaguaí (inaugurado em 1982) e da rodovia RJ-109 (cujo traçado coincide com o Arco Metropolitano).

Nesta mesma época, foram criados os Distritos Industriais presentes na área de influência do Porto de Itaguaí (Santa Cruz, Nova Iguaçu e Queimados), a construção da BR 101, a usina nuclear de Angra dos Reis, dentre outros.

Segundo Gusmão (2010), esses projetos caracterizam políticas do tipo “em se plantando tudo dá”, que partem do pressuposto que, se for dada uma contribuição inicial do Estado (no caso, projetos de infraestrutura e isenções fiscais), e desde que ele não imponha restrições ou condicionamentos muito pesados, o processo de industrialização da região seria implantado.

A década de 1980 foi considerada como uma década “vazia” sob o ponto de vista da gestão pública da área de influência do Porto de Itaguaí, pois a região esteve sob influência de uma política de desmonte praticada no país em todas as suas esferas (OLIVEIRA, 2008).

Na década de 1990 foram criados diversos arcabouços legais referentes ao *Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro* que dava continuidade à concepção desenvolvimentista

iniciada na década de 1970, estabelecendo tendências para o Porto de Itaguaí, considerando-se “ser fundamental que se estabeleçam condições de transformá-lo no primeiro *hubport* do Hemisfério Sul” (GUSMÃO, 2010). Outra referência foi a criação da *Lei de Modernização dos Portos* (1993) que deu lugar à ampliação-modernização do Porto de Itaguaí como parte da preparação para a sua posterior concessão à iniciativa privada. Contudo, tanto a lei quanto as intervenções no porto estavam alinhadas com o processo de inserção da economia brasileira nos fluxos de bens e serviços da economia mundial reorganizada (GUSMÃO, 2010). Citemos, ainda, o Macroplano de Gestão e Saneamento Ambiental da Bacia da Baía de Sepetiba (1998) que indicava a necessidade de “promover a revisão de limites e usos previstos nas Zonas de Uso Predominantemente Industrial (ZUPI’s) e Zonas de Uso Exclusivamente Industrial (ZEI’s) previstas no zoneamento industrial metropolitano de 1982, face ao desenvolvimento urbano de 2014, os conflitos de uso existentes e os impactos esperados para região (GUSMÃO, 2010).

Na década de 2000, as iniciativas marcantes para o espaço estudado são as ações vinculadas ao Plano de Aceleração do Crescimento (PAC) que possui projetos alinhados a intervenções datadas na década de 1970. Mesmo sem ser concebida como uma “política pública”, em 2006, a Federação das Indústrias e do Comércio do Estado do Rio de Janeiro (Firjan) lançou o *Mapa de Desenvolvimento do Estado do Rio de Janeiro*, que recomendava ações práticas e previa a melhoria da acessibilidade aos portos e da infraestrutura rodoferroviária, como formas de superar barreiras à produtividade das atividades industriais do estado desenvolvimentista. Em contrapartida, assim como as demais políticas públicas citadas, eram tímidas as referências a questões vinculadas ao desenvolvimento local, ao ordenamento territorial e à gestão ambiental.

Também foi criado o *Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Itaguaí* (PDZ), em 2007, pela Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), autoridade portuária vinculada ao Ministério dos Transportes. Este instrumento remete-se aos instrumentos legais elaborados na década de 1990, como a *Zona de Logística Industrial* (ZLI) e o *Centro Industrial Portuário de Sepetiba* (CIPS) que corresponde a um plano que visa à integração de instalações portuárias com complexos industriais adjacentes; e a *Zona de Processamento de Exportação*, criada no Brasil pelo Decreto-Lei nº 2.452, de 29 de julho de 1988, que institui o regime aduaneiro especial das Zonas de Processamento de Exportação, sendo revogado em 2007 pela Lei nº 11.508. Atualmente, no Brasil há 24 Zonas de Processamento de Exportações – ZPEs em distintas fases pré-operacionais, dentre estas, insere-se uma no município de Itaguaí, criada pelo Decreto nº 1.278, de 11/10/1994. Este PDZ projeta novas ações para 2015 e conclui que o Porto de Itaguaí é o único da Região Sudeste com profundidade adequada, amplas áreas de armazenagem com vocação natural para transbordo e concentração de cargas, adequado às atuais e futuras necessidades da frota de navios porta-

contêineres (CDRJ, p.59). O PDZ reproduz os objetivos projetados por outras políticas traçadas desde 1970 e se alinha com as propostas do PAC na bacia da Baía de Sepetiba, não adicionando qualquer constrangimento associado a uma agenda de desenvolvimento local ou microrregional (GUSMÃO, 2010).

Citemos ainda os programas de financiamento vinculados ao *Fundo de Desenvolvimento Econômico e Social do Estado do Rio de Janeiro* (Fundes) no que diz respeito a área de influência do Porto de Itaguaí: (i) *Pró Sepetiba*, de fomento à atividade econômica na região do Porto de Itaguaí, que pode apoiar a realocização, expansão ou implantação de novos empreendimentos em sua área de influência, desde que se relacionem com as atividades portuárias; (ii) *Rio Portos*, de fomento ao comércio internacional de movimentação de cargas pelos portos e aeroportos do Estado do Rio de Janeiro; (iii) *Reporto-Rio*, que envolve a concessão de incentivo fiscal vinculado ao desenvolvimento, recuperação, expansão e modernização da atividade portuária no Estado do Rio de Janeiro; (iv) *Incentivos Fiscais na Área de Influência do Porto de Itaguaí*, concedidos a projetos de implantação ou expansão de empresas localizadas nos municípios de Itaguaí, Japeri, Paracambi, Queimados, Seropédica, além dos Distritos Industriais de Campo Grande e Santa Cruz; (v) *Porto Seco – Estações Aduaneiras de Interior (EADI's)*, que envolve a concessão de incentivos a indústrias que se instalem nos portos secos do estado do Rio de Janeiro.

De acordo com Gusmão (2010) considerando a amostra dos instrumentos atuais (PAC, PDZ do Porto de Itaguaí e programas vinculados ao Fundes) estes assemelham-se as propostas de políticas e intervenções referentes às outras décadas anteriores. Tomando, em geral, as políticas e instrumentos legais referentes ao Porto de Itaguaí nestas quatro décadas analisadas (1970-2010), elas tendem a repercutir interesses e propostas colocadas pelo setor produtivo.

O processo de desenvolvimento se materializou em Itaguaí e transformou o território. Essas transformações e impactos são visíveis a todos que conhecem a localidade há pelo menos uns dez anos. Existem ainda muitas tendências para a localidade acerca de expansão de indústrias e, conseqüentemente, para o aumento demográfico.

Mas, a análise do cenário de Itaguaí, sobretudo, do bairro da Ilha da Madeira - espaço de instalação dos complexos portuários e espaço onde os conflitos se manifestam de forma mais latente - permite supor que as mudanças ocorridas em seu espaço estão em consonância com as mudanças ocorridas em outros espaços mundiais onde predominam a lógica econômica desenvolvimentista.

Citemos alguns dos maiores empreendimentos instalados na localidade:

- Companhia Mercantil Industrial Ingá, na Ilha da Madeira, denominado como a “bomba da Itaguaí” (SOARES E TOLENTINO, 2004) pelo seus impactos negativos ao meio ambiente desde a sua instalação e sua falência.

- Nuclebrás Equipamentos Pesados S.A. (NUCLEP), visando à implementação do Programa Nuclear Brasileiro para a geração de energia nucleoe elétrica.

- Rodovia Rio – Santos (a BR-101) uma obra que, além de favorecer a especulação imobiliária da Costa Verde, atendeu à construção das usinas nucleares de Angra dos Reis e de outras empresas que vieram para a região.

- a Fundação Técnica Sulamericana (peças para a indústria naval) e a Usina Itaguaí (transformação de metais não ferrosos). Posteriormente, esta área foi cedida para a companhia das Docas do Rio de Janeiro, encarregada de administrar o “Porto de Sepetiba”, inaugurado em 1982, e hoje denominado “Porto de Itaguaí”.

- Companhia Siderúrgica do Atlântico Thyssen Krupp (TKCSA), cuja planta localiza-se no bairro de Santa Cruz/RJ, mas que mantém o porto particular com dois terminais instalados na baía de Sepetiba, vizinho à Ilha da Madeira (PACS, 2009).

- Em 2007, as obras do SuperPorto Sudeste foram iniciadas como um terminal portuário privativo de uso misto, dedicado à movimentação de minério de ferro, que já está em fase de duplicação do seu empreendimento, tendo executado muitas obras civis marítimas, que transformaram o modo de vida da população local e o meio ambiente, devido a sua magnitude: abertura de túneis, construção de estradas e viadutos para delimitar a área do empreendimento, construção do píer na área de pesca etc.

Além dos empreendimentos citados, existem outros que estão sendo instalados ou planejados para o município de Itaguaí: o Arco Metropolitano inaugurado no primeiro semestre do ano de 2014; o projeto de revitalização do porto; no caso uma parceria entre a Gerdau, Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) e Petrobras, com foco na exportação de aço e apoio logístico para embarque de petróleo da camada do pré-sal (Jornal Negócios e Investimentos, 2012). Existem ainda grandes empresas presentes na região: Cia Docas; Vale do Rio Doce; Companhia Siderúrgica Nacional (CSN); Usiminas; Gerdau; Furnas; Odebrechet. Segundo Lopes (2013), todos esses empreendimentos refletem as demandas dos investimentos econômicos e das diretrizes políticas do Estado.

Esses dados oferecem razões para procedermos as análises sobre o modelo de Estado desenvolvimentista que facilita os interesses do capital e omite seu papel de fiscalizador e promotor de desenvolvimento social (GUSMÃO, 2010). O discurso do desenvolvimento é disseminado na localidade de forma natural, como se o desenvolvimento econômico gerasse oportunidades

acessíveis a todos os moradores do município. Cabe ainda mencionar, que as políticas públicas são alteradas para viabilizar esses modelos e manter as relações sociais atuais, legitimando o modo de produção vigente.

ZONAS DE SACRIFÍCIO E/OU PARAÍÇOS DE POLUIÇÃO: UM OLHAR À LUZ DA JUSTIÇA AMBIENTAL

Martinez-Alier (1999) denomina de “ambientalismo dos pobres” os segmentos sociais mais vulneráveis que têm a sua base material ameaçada e lutam por sua conservação. O ambientalismo dos pobres, ou a luta pela justiça ambiental, é marcado no Brasil, pela resistência à supremacia das intervenções no espaço pelos empreendimentos capitalistas hegemônicos.

Segundo Acserald (2001), pode-se entender que os custos ambientais foram sempre socializados e historicamente serviram como benefício do Estado para a expansão territorial capitalista brasileira.

A socialização, a localização e a distribuição espacial dos custos ambientais são estrategicamente definidos pela economia mundial. Esses espaços são definidos como ‘zonas de sacrifício’ (Acsehrad 2004), que podem ser melhor compreendidas na citação abaixo:

O capital [...] mostra-se cada vez mais móvel, acionando sua capacidade de escolher seus ambientes preferenciais e de forçar os sujeitos menos móveis a aceitar a degradação de seus ambientes ou submeterem-se a um deslocamento forçado para liberar ambientes favoráveis para os empreendimentos [...] o capital dispõe da capacidade de se deslocar, enfraquecendo os atores sociais menos móveis e desfazendo, pela chantagem da localização, normas governamentais urbanas ou ambientais, bem como as conquistas sociais [...] assim o capital especializa gradualmente os espaços, produzindo uma divisão espacial da degradação ambiental e gerando uma crescente coincidência entre a localização de áreas degradadas e de residências e classes socioambientais dotadas de menor capacidade de se deslocar. (ACSELRAD, 2004, p.32-33)

Em 2002 foi produzido o Mapa da Justiça Ambiental no Estado do Rio de Janeiro, realizado pela Federação de Órgãos para a Assistência Social e Educacional (Fase), em conjunto com o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da UFRJ (IPPUR), com recursos oriundos de medidas compensatórias da Petrobras, repassados pela Secretaria de Estados de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbano.

O intuito do mapa era identificar os conflitos que envolvessem as parcelas mais pobres da população fluminense. O estudo identificou o modo como as agressões ambientais afetam as populações de menor renda, além de dar visibilidade à questão ambiental que atinge especificamente aqueles que têm, menos condições de se fazerem ouvir no espaço público (ACSELRAD, 2004).

Certas localidades concentram inúmeras práticas ambientalmente agressivas, sobretudo localidades que residem populações de baixa renda. A escolha destes locais para instalação de empreendimentos de alto potencial poluidor se dá de forma estratégica, onde a desregulação ambiental favorece os interesses econômicos, assim como as isenções tributárias o fazem nos chamados “paraísos fiscais” ou “paraísos de poluição” (ACSELRAD, 2004).

Ainda citemos o Documentário denominado *Território de Sacrifício ao Deus do Capital: o caso da Ilha da Madeira*, produzido pela equipe da Escola Politecnica de Saúde Joaquim Venâncio/Fiocruz.

Em Itaguaí a população convive com poluição hídrica, ocasionada pela falta de saneamento, abandono de resíduos tóxicos pela empresa Ingá Mercantil (maior passivo ambiental do estado do RJ), conflitos associados à pesca e as atividades portuárias, terrenos contaminados no seu entorno por fábricas desativadas, inúmeros areais ilegais na localidade, além da presença de um aterro sanitário no município limítrofe com Itaguaí, mas que o fluxo dos caminhões de lixo acontece por estrada de Piranema em Itaguaí. Por estes, e outros fatores, segundo o referencial teórico da Justiça Ambiental, que neste estudo nomeamos o município de Itaguaí como uma “Zona de Sacrifício ou Paraíso de Poluição”.

CONCLUSÕES:

As ideias apresentadas neste estudo compreendem as transformações ocorridas no território de Itaguaí em função da expansão do capital materializado em megaempreendimentos siderúrgicos, portuários e obras de infraestrutura para atender a esta dinâmica. Todo esse processo está sendo apoiado pelas ações Estado, conforme apontado nas reflexões acerca do Estado desenvolvimentista brasileiro.

Normalmente, essas ações ocorrem associadas ao discurso da modernidade, que enaltecem as benesses do desenvolvimento e da empregabilidade, nos discursos empresariais, com vistas a gerar uma passividade pela aceitabilidade da sociedade civil de um determinado risco, pois difunde-se no imaginário social a ideia de que as grandes empresas vão trazer desenvolvimento para a localidade. Esse processo de produção econômica do espaço no município de Itaguaí caracteriza-se pela grande expansão e desenvolvimento industrial, em detrimento das distintas práticas sociais de uso do território e de seus recursos.

O município de Itaguaí se caracteriza, neste contexto, como uma “zona de sacrifício ou paraíso de poluição” pois em seu processo de territorialização capitalista uma conjunção de decisões políticas e econômicas são traçadas para atrair para este espaço instalações

ambientalmente danosas, independente do custo ambiental e social que elas acarretam, expondo a população local a uma situação de vulnerabilidade e injustiça ambiental.

REFERÊNCIAS:

- ACSELRAD, H. (Org). **Conflito social e meio ambiente no Estado do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Relume Dumará: FASE, 2004.
- _____. Sentidos da sustentabilidade urbana. In: ACSELRAD, H. (Org.). **A duração das cidades: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas**. Rio de Janeiro: DP&A, 2001. p.27-55.
- MARTÍNEZ-ALIER. **O ecologismo dos pobres**. São Paulo: Contexto, 2007.
- _____. Justiça ambiental (local e global). In: CAVALCANTI, Clóvis (Org.), **Meio ambiente, desenvolvimento sustentável e políticas públicas**. São Paulo: Cortez; Recife: Fundação Joaquim Nabuco, 1999, p. 215-231.
- ARANTES, P. **Extinção**. São Paulo: Boitempo. 2007. (Estado de Sítio)
- ALTVATER, E. **O fim do capitalismo como o conhecemos**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010.
- BAUMAN, Z. **Identidade**. Rio de Janeiro: Editora Jorge Zahar, 2005
- Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ). **Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Itaguaí**, CDRJ, Rio de Janeiro, 2007.
- CASTRP, I.E. **Geografia Política e Geopolítica: território, escalas de ação e instituições**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.
- FIORI, J.L. **Estado do Bem Estar Social: Padrões e crises**. Rio de Janeiro: IMS/UERJ, 1997.
- GUSMÃO, P. (2010) **Apropriação e Ordenamento Territorial na Zona Costeira no IBGE**. [homepage da Internet]. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: dez 2013.
- JORNAL Negócios e Investimentos. Ano 1, nº 1, nov. 2012. Disponível em: <<http://www.youblisher.com/p/506080-Jornal-Itaguaí-Negocios-Investimentos/>> Acesso em: jan 2013.
- LOPES, V de F, M. **Era uma vez uma ilha de Pescadores Artesanais: impactos socioambientais dos grandes complexos industriais, conflitos e resistência (Ilha da Madeira/Itaguaí/RJ)**. Tese de Doutorado. Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Instituto de Biologia Roberto Alcântara Gomes. 2013. 199f.
- MÉSZÁROS, István. Bolívar e Chaves: O espírito da determinação radical. IN: **Revista Margem Esquerda – ensaios marxistas nº 08**, BOITEMPO editorial, 2006.
- OLIVEIRA, F. de; RIZEK, C. S. (Orgs.). **A era da indeterminação**. São Paulo: Boitempo, 2007.
- PREFEITURA, de Itaguaí. **Cidade do Porto: histórico**. Disponível em: <<http://itaguaí.rj.gov.br>>. acesso em jan 2015.
- SOARES, J.L. de O. e TOLENTINO, J. Companhia Mercantil e Industrial Ingá: “a bomba de Itaguaí”. In: ACSELRAD, H. (org). **Conflito social e meio ambiente no Estado do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Relume Dumará: FASE, 2004.