

UNIVERSIDADE CANDIDO MENDES  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PLANEJAMENTO REGIONAL E GESTÃO  
DA CIDADE  
CURSO DE MESTRADO EM PLANEJAMENTO REGIONAL E GESTÃO DA CIDADE

LEYLA BROCHADO GONZALEZ PARADA

**ANÁLISE SOBRE O ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA NO ENTORNO DO  
TEPOR DE MACAÉ-RJ**

CAMPOS DOS GOYTACAZES, RJ

2023

LEYLA BROCHADO GONZALEZ PARADA

**ANÁLISE SOBRE O ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA NO ENTORNO DO  
TEPOR DE MACAÉ-RJ**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Planejamento Regional e Gestão da Cidade, da Universidade Candido Mendes, como pré-requisito para obtenção do título de Mestra em Planejamento Regional e Gestão de Cidade.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Ana Paula Serpa Nogueira de Arruda

CAMPOS DOS GOYTACAZES, RJ

2023

## CATALOGAÇÃO NA FONTE

Preparada pela Biblioteca da **UCAM – CAMPOS** 007/2024

Parada, Leyla Brochado Gonzalez.

Análise sobre o estudo de impacto de vizinhança no entorno do Tepor de Macaé – RJ. / Leyla Brochado Gonzalez Parada – 2023.

100 f.

Orientador(a): Ana Paula Serpa Nogueira de Arruda.

Dissertação de Mestrado em Planejamento Regional e Gestão da Cidade – Universidade Candido Mendes – Campos. Campos dos Goytacazes, RJ, 2023.

Referências: f. 88-92.

1. Planejamento urbano. 2. Terminal Portuário de Macaé - TEPOR. I. Arruda, Ana Paula Serpa Nogueira de, orient. II. Universidade Candido Mendes – Campos. III. Título.

CDU – 711.4(815.3)

Bibliotecária Responsável: Flávia Mastrogirolamo CRB 7ª-6723

LEYLA BROCHADO GONZALEZ PARADA

**ANÁLISE SOBRE O ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA NO ENTORNO DO  
TEPOR DE MACAÉ-RJ**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Planejamento Regional e Gestão da Cidade, da Universidade Candido Mendes, como pré-requisito para obtenção do título de Mestra em Planejamento Regional e Gestão de Cidade.

Aprovada em 23 de agosto de 2023.

**BANCA EXAMINADORA**

---

Prof.<sup>a</sup> Ana Paula Serpa Nogueira de Arruda, DSc. – Orientadora  
UNIVERSIDADE CANDIDO MENDES – CAMPOS

---

Prof. Denise Cunha Tavares Terra, D.Sc.  
UNIVERSIDADE CANDIDO MENDES – CAMPOS

---

Prof. Valdir Junio dos Santos, D.Sc.  
UNIVERSIDADE CANDIDO MENDES - CAMPOS

---

Prof. Flavio Vilela Ahmed, D.Sc.  
UNIVERSIDADE CANDIDO MENDES - CAMPOS

CAMPOS DOS GOYTACAZES, RJ

2023

Dedico esta dissertação à minha mãe, Leyla Brochado Gonzalez Parada (*in memoriam*), pela educação que me deu e por sempre esperar mais de mim.

## AGRADECIMENTOS

A Deus, por sempre estar ao meu lado, tanto nos momentos felizes quanto nas adversidades.

A minha querida orientadora Ana Paula Serpa Nogueira de Arruda, pelos ensinamentos.

Aos professores do Curso de Pós-Graduação em Planejamento Regional e Gestão de Cidades da Universidade Candido Mendes (UCAM - Campos dos Goytacazes/RJ). Em especial a querida professora, Lia Hasenclever e ao professor Eduardo Shimoda.

Aos funcionários da Secretaria de Mestrado, em especial Aparecida Pessanha sempre atenciosa e amiga.

À Beatriz Rudnicki, sempre me encorajando a alcançar meus sonhos, com a escuta e disponibilidade de sempre.

Ao querido amigo, de todas as horas, Mário Sérgio dos Santos, pelo apoio incondicional no desenvolvimento deste estudo.

Ao professor Ricardo Meirelles, que foi meu professor de História à época do ginásio e hoje outra vez mestre contribuindo com seu livro Macaé Portuária – A Luta de uma cidade por seu porto, na presente dissertação.

Ao querido amigo Alfredo Manhães, pela atenção e apoio no desenvolvimento deste estudo.

Aos professores da banca de qualificação, Denise Cunha Tavares Terra , Valdir Junio dos Santos e Flávio Vilela Hamed, mestres em sabedoria e conhecimento.

À equipe do Além da Revisão, notadamente Karine Castelano e Clesiane Bindaco, pelo profissionalismo, entusiasmo e ensinamentos, minha gratidão.

*Quando falamos do crescimento e transformação da cidade-capital, nos referimos à intervenção e investimento do poder público no espaço. Quando falamos em regiões nobres e regiões pobres, nos referimos a espaços equipados com o que há de mais moderno em matéria de serviços urbanos e espaços onde o Estado investe pouquíssimo na implantação destes mesmos equipamentos.*

(ROLNIK, 2017, p. 38).

## RESUMO

### ANÁLISE SOBRE O ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA NO ENTORNO DO TEPOR DE MACAÉ-RJ.

O Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) tornou-se obrigatório por meio da Lei n.º 10.257/2001, denominada Estatuto da Cidade, que regulamentou a política urbana de que tratam os artigos 182 e 183 da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Dessa forma, por meio desta pesquisa, realizou-se uma discussão teórico-empírica sobre o EIV apresentado ao Instituto Estadual do Ambiente (INEA-RJ) para a concessão da licença de implantação do Terminal Portuário de Macaé (TEPOR), tendo em vista que esse mecanismo jurídico tem efeito de controle de uso e ocupação da área do empreendimento, buscando garantir a qualidade de vida dos habitantes no entorno do projeto TEPOR, o que pode contribuir diretamente para a sustentabilidade do meio urbano. Como objetivos específicos, foram analisadas as legislações correlatas ao EIV, exclusivamente sobre o meio socioeconômico, visando ao entendimento da produção do espaço urbano, das relações socioculturais e econômicas, das medidas mitigatórias e ou compensatórias a serem pactuadas pelo Poder Executivo local. Logo, foram analisadas as implicações da implantação do TEPOR de Macaé, observando o artigo 30, inciso VIII, da Constituição Federal, quanto ao atendimento às necessidades dos moradores locais pelo executivo local e agentes envolvidos, visando à qualidade de vida ante o desenvolvimento das atividades econômicas implementadas pelo complexo portuário. A metodologia se desenvolveu a partir de uma revisão bibliográfica de autores, geógrafos, arquitetos e sociólogos sobre a produção do espaço urbano, utilizando-se fontes primárias, elaboradas pelos próprios órgãos envolvidos, e fontes secundárias, de onde foram extraídos dados do Município de Macaé, compondo o atual cenário do empreendimento e suas implicações com as distintas legislações pertinentes ao tema. Por fim, analisam-se as legislações que regulamentam o EIV, identificando os impactos positivos e negativos decorrentes da implantação do Terminal Portuário de Macaé-RJ e envolvimento do Município, dos empreendedores, das associações civis e dos munícipes.

Palavras-chave: estudo de impacto de vizinhança; Terminal Portuário de Macaé; TEPOR; planejamento urbano.



## ABSTRACT

### ANALYSIS OF THE NEIGHBORHOOD IMPACT STUDY IN THE SURROUNDINGS OF THE MACAÉ PORT TERMINAL

The Neighborhood Impact Studies (EIV, its acronym in Portuguese) were made mandatory by Law 10.257/2001, denominated *Estatuto da Cidade* (City Statute), which regulated the urban policy referred to in articles 182 and 183 of the 1988 Constitution of the Federative Republic of Brazil. In this way, this research carried out a theoretical/empiric discussion on the EIV submitted to the State Institute for the Environment (INEA-RJ, its acronym in Portuguese) for licensing the implementation of the Macaé Port Terminal (*Terminal Portuário de Macaé – TEPOR*, its acronym in Portuguese), considering that such a legal mechanism has the effect of controlling the use and occupation of the project area, aiming to ensure the quality of life of the inhabitants around the TEPOR project, which may contribute directly to the sustainability of the urban environment. As specific objectives, the legislation related to the EIV was analyzed, particularly concerning the socio-economic environment, aiming at the understanding of the production of urban space, socio-cultural and economic relationships of the mitigating and/or compensatory measures to be agreed upon by the local executive branch. Therefore, the implications of implementing the Macaé TEPOR were analyzed in compliance with Article 30, item VIII, of the Federal Constitution regarding the fulfillment of the needs of residents by the local executive and agents involved, aiming at the quality of life in view of the development of economic activities implemented by the port complex. The methodology was based on a bibliographic review of authors, geographers, architects, and sociologists on the production of urban space, using primary sources elaborated by the bodies involved and secondary sources, from which data from the municipality of Macaé was extracted, constituting the current scenario of the enterprise and its implications with the different laws relevant to this subject. In conclusion, the analysis of the laws regulating the EIV identifies the positive and negative impacts resulting from the implementation of the Macaé Port Terminal-RJ, as well as the engagement of the municipality, entrepreneurs, civil associations, and residents.

Keywords: neighborhood impact study; Macaé Port Terminal; TEPOR; urban planning.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Setor administrativo S.A-6, com os bairros pertinentes.....	15
Figura 2 – Área de maior concentração da população da AID (Área de Incidência Direta) se encontra nos bairros Cabiúnas, Engenho da Praia e Lagomar .....	23
Figura 3 – Alfândega do Porto da Imbetiba, inaugurada em 06/12/1896 .....	40
Figura 4 – Linha do tempo da relação porto-cidade.....	41
Figura 5 – Região Norte Fluminense, onde está situado o município de Macaé .....	42
Figura 6 – Primeiro projeto do empreendimento TEPOR, apresentado em 2013.....	55
Figura 7 – Projeto da Unidade Flutuante FSRU (Unidade Flutuante de Armazenamento e Regaseificação de GNL) e uma área reservada para tanques de armazenamento de GNL e Retroárea <i>onshore</i> .....	56
Figura 8 – Área terrestre ( <i>onshore</i> ) .....	57
Figura 9 – Área marítima ( <i>offshore</i> ) - Terminal A.....	57
Figura 10 – Área marítima ( <i>offshore</i> ) - Terminal B .....	58
Figura 11 – n.º do Projeto da UPGN TEPOR/RJ .....	58
Figura 12 – Processo licitatório para estrada de Santa Tereza (MC-88).....	59
Figura 13 – Mapa de saturação das vias do AS-6.....	60
Figura 14 – Mapeamento das Áreas Diretamente Afetada (ADA), com restrição à navegação .....	61
Figura 15 – Equação econômica-social-ambiental.....	65
Figura 16 – Setor administrativo S.A.6 - Marrom.....	66
Figura 17 – Impactos positivos socioeconômicos do empreendimento TEPOR .....	67
Figura 18 – Impactos negativos socioeconômicos do empreendimento TEPOR.....	68

## LISTA DE DADOS SOCIOECONOMICOS

Figura 19 – Forma de abastecimento de água – SA6 - Marrom.....	70
Figura 20 – População por faixa etária do SA6 - Marrom .....	71
Figura 21 – Áreas suscetíveis a inundações e alagamentos no SA-6.....	73

## LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ADA	Área Diretamente Afetada
AID	Áreas de Influência Direta (AID)
COMPUR	Conselho Municipal de Política Urbana
EIA	Estudo de Impacto Ambiental
EIV	Estudo de Impacto de Vizinhança
GPI	Grandes Projetos de Investimentos
IBAM	Instituto Brasileiro de Administração Municipal
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INCRA	Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
INEA	Instituto Estadual do Ambiente
IPHAN	Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
LP	Licença Prévia
MP	Ministério Público
PIB	Produto Interno Bruto
PMM	Prefeitura Municipal de Macaé
RIMA	Relatório de Impacto Ambiental
RIVI	Relatório de Impacto de Vizinhança
SEAS	Secretaria de Estado do Ambiente e Sustentabilidade
TECAB	Terminal Cabiúnas
TEPOR	Terminal Portuário de Macaé
UPGN	Unidade de Processamento de Gás Natural

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>12</b>
1.1 PERCURSO METODOLÓGICO.....	17
<b>2 O ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA .....</b>	<b>19</b>
2.1 HISTÓRICO .....	19
2.1.1 A proteção do meio ambiente artificial e natural pela Constituição Federal de 1988.....	24
2.1.2 O Estatuto da Cidade.....	25
2.1.3 Planejamento urbano.....	27
2.1.4 O plano diretor .....	33
<b>3 A cidade de Macaé e sua vocação portuária .....</b>	<b>38</b>
3.1 O plano diretor de Macaé-RJ .....	42
3.1.1 Paradigma de tutela do poder público .....	45
3.1.2 Globalização, portos e crescimento endógeno .....	50
3.1.3 As relações porto-cidade .....	54
<b>4 O PROJETO TEPOR .....</b>	<b>55</b>
4.1 A IDENTIDADE DO EMPREENDIMENTO .....	55
4.1.1 Os impactos apresentados no EIV - INEA/RJ.....	62
4.1.2 Aspectos socioeconômicos da região no entorno do TEPOR .....	70
4.1.3 As audiências públicas .....	73
<b>5 CONCLUSÃO.....</b>	<b>83</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>88</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>93</b>

## 1 INTRODUÇÃO

A implantação do TEPOR de Macaé, em Macaé (RJ), no bairro São José do Barreto, transformou-se em potencial fonte de desenvolvimento econômico e social, gerando expectativa de desenvolvimento local e envolvimento com a cidade. Nessas instalações, são executadas atividades industriais de logística, armazenamento e distribuição de produtos para o setor de óleo e gás, com conseqüente impacto direto e indireto devido às atividades exercidas, com reflexo na vizinhança, requerendo, do governo municipal e dos agentes envolvidos, planejamento e gestão.

O TEPOR é um terminal portuário, de uso privado, pertencente ao Grupo Vale Azul. Esse complexo portuário é constituído de instalações em áreas marítimas chamadas *offshore* e de áreas terrestres chamadas *onshore*. A primeira Licença de Instalação da Unidade de Processamento de Gás Natural (UPGN) foi obtida em 2022, junto ao Instituto Estadual do Ambiente (INEA). A produção do espaço urbano e as relações socioculturais, econômicas e políticas são diretamente afetadas nesse contexto, sendo necessária a aplicação do EIV, exigido pelo Estatuto da Cidade, Lei n.º 10.257 (BRASIL, 2001), instrumento que definirá a viabilidade do projeto a ser executado, tanto por órgãos públicos quanto por órgãos privados.

Como instrumento necessário ao processo de licenciamento urbanístico, o EIV informa, preventivamente, à gestão municipal os impactos que afetarão a qualidade de vida da população, caracterizados como imediato incômodo. O EIV está previsto como um dos instrumentos de gestão urbana, possibilitando não só a análise dos impactos causados pelos empreendimentos e atividades na localidade, mas a proteção da ordem urbanística e a gestão democrática do espaço.

Diante desse contexto, esta dissertação tem como objetivo analisar os impactos, a começar pelas transformações espaciais, apresentados pelo EIV e sua relação com os relatos dos residentes em áreas vizinhas ao empreendimento TEPOR, confrontando esses relatos com as legislações, o EIV e as articulações dos agentes, tanto o município quanto os agentes responsáveis pelo terminal portuário, possibilitando, assim, discussão teórico-empírica sobre os conflitos causados por esse tipo de empreendimento e a possibilidade de favorecer, positivamente, a coletividade e a cidade, valorizando a vocação econômica local e a ampliação de oportunidades no mercado de trabalho. Logo, o EIV é um instrumento que possibilita o desenvolvimento de uma gestão sustentável.

Com a produção do espaço portuário, a cidade e a região, no entorno do TEPOR, sofrerão implicações de diferentes agentes políticos (município) e econômicos (empresas e

entidades). Preventivamente, a consideração de informações técnicas pode auxiliar e mediar conflitos, proporcionando medidas mitigadoras ou compensatórias aos envolvidos. Souza (2020) pondera que a capacidade de prognóstico na dinâmica socioespacial exige conhecimentos empíricos e teóricos, possibilitando cenários alternativos e realistas. O pesquisador explica que

A autocriação da realidade social (sócio-espacial), evidentemente, não é sinônimo de “pura espontaneidade”; o poder da vontade e a ação premeditada (não só por parte do Estado, mas também de grupos específicos diretamente, ou mesmo, em um outro contexto político-social hipotético, dos cidadãos autogeridos) (SOUZA, 2020, p. 52).

A autocriação da realidade social, especialmente no contexto socioespacial, é um complexo multifacetado, sendo crível que o poder da vontade e da ação premeditada, tanto por parte do Estado quanto por grupos sociais, desempenham papel significativo na formação e transformação das vizinhanças. Nesse sentido, o estudo de impacto de vizinhança desempenha papel fundamental na compreensão e análise desses processos, pois busca identificar e analisar os impactos potenciais, positivos e negativos, que uma determinada ação pode ter sobre a comunidade e seu entorno.

O Estado, por exemplo, pode implementar políticas de desenvolvimento urbano que visam a melhorar a qualidade de vida dos cidadãos, promovendo a construção de infraestrutura, espaços públicos e serviços essenciais. Essas ações intencionais podem ter impacto direto na forma como as pessoas vivem e interagem em suas vizinhanças. Dessa forma, o EIV é um instrumento necessário para tornar exequíveis empreendimentos públicos ou privados localizados em áreas urbanas ou próximos a elas, inerentes a atividades impactantes, concedendo licenças e/ou autorizações para construção, ampliação ou funcionamento, conforme previsto na seção XII da Lei n. ° 10.257 (BRASIL, 2001).

Como instrumento de viabilidade de determinados empreendimentos, o EIV permite analisar os efeitos positivos e negativos dos empreendimentos a serem implantados, exclusivamente em seu entorno, exigindo um estudo quanto à sua localização e ocupação territorial, identificando as estruturas e atividades locais, além de ser ferramenta essencial utilizada por governos, empresas e comunidades para avaliar os efeitos sociais, econômicos e ambientais resultantes de um projeto ou intervenção em determinada área. Os impactos serão

de maior intensidade na vizinhança imediata, mas também atingirão os bairros próximos, conseqüentemente, gerando conflitos.

Souza (2020), ao definir impactos e conflitos ambientais, também chamados de socioambientais, observa que, inicialmente, deve-se atentar para suas distinções, antes mesmo de se esquadriñar conceitos e procedimentos metodológicos. Ao analisar a expressão “conflitos sociais”, o autor argumenta que todo conflito é social, e a dimensão social é inerente ao conceito de ambiente, observando não se ater tão somente à expressão “naturalista” (SOUZA, 2020, p. 159).

Os conflitos e atritos são inerentemente interpessoais, pois há conexão ou vínculo entre duas ou mais pessoas, dentro de um contexto, fazendo extensão a um contexto macrossocial (econômico, cultural, político e jurídico), sobrepondo-se aos aspectos psicológicos e individuais. Souza (2019, p. 84) afirma que

O conflito social, em sentido forte, nos remete à luta pela capacidade para agir (“agência” [agency], como gostam os anglo-saxões) em uma sociedade; ele gira, portanto, em torno do poder e de seu exercício (que não se restringe à dominação ou ao poder heterônomo, podendo ser, também, um poder exercido ou que se tenta exercer de maneira horizontal e radicalmente democrática, um poder autônomo). (...) em última análise, em um conflito entre grupos sociais (classes, etnias etc.) ou organizações.

Nesse âmbito de agência, o Estatuto da Cidade representa a norma que disponibiliza aos municípios regulamentar a aplicação do EIV. Depreende-se, de seu artigo 36, que cabe aos municípios definir os empreendimentos e as atividades que terão que elaborar o EIV, para a obtenção de licenças e/ou autorizações do poder público municipal (BRASIL, 2001).

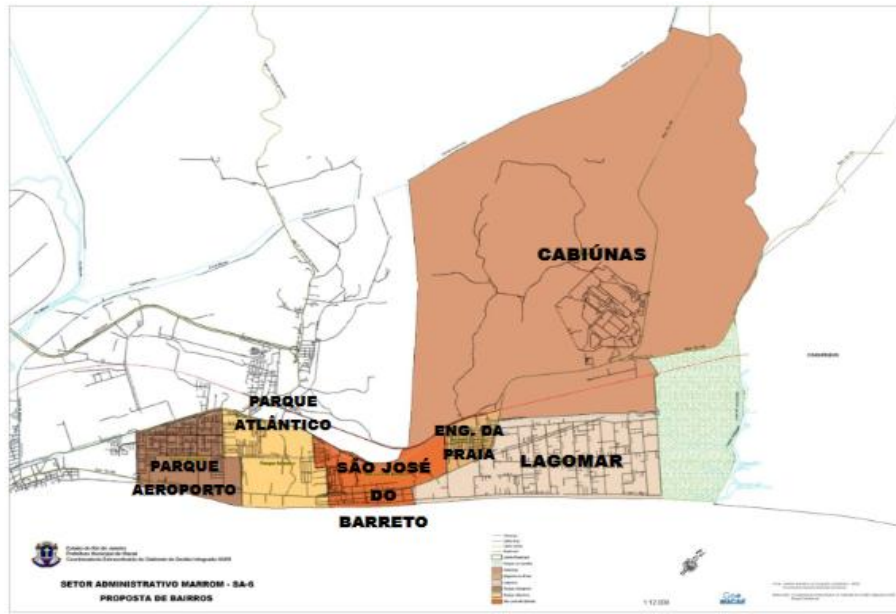
A participação da sociedade civil, notadamente da comunidade de Macaé, no conjunto de ações que envolvem o EIV, para empreendimentos, obras ou atividades que o exigem, demonstrando a realidade acerca dos problemas locais e permitindo o acesso da sociedade civil aos agentes do governo.

Por exigência do Estatuto da Cidade, conforme preceitua o artigo 37 da Lei n.º 10.257 (BRASIL, 2001), a sociedade civil se informa sobre o empreendimento, estabelecendo seu direito, como munícipe, de participar e opinar, reafirmando o direito coletivo ao desenvolvimento urbano sustentável. Uma das diretrizes gerais da política urbana é a gestão democrática por meio da participação da população e das associações representativas de vários segmentos das comunidades, conforme orienta o artigo 2 do Estatuto da Cidade.



Quanto ao local, o TEPOR agrega, em seu entorno, os bairros Parque Aeroporto, Parque Atlântico, São José do Barreto, Engenho da Praia, Lagomar e Cabiúnas (Figura 1).

**Figura 1** – Setor administrativo S.A-6, com os bairros pertinentes



Fonte: GeoMacaé (2013 apud PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAÉ, 2014).

A escolha do local para a construção do TEPOR (Figura 1) levou em consideração diversos fatores estratégicos. Macaé, conhecida como a “Capital Nacional do Petróleo”, devido à sua localização privilegiada na Bacia de Campos, é uma das maiores reservas de petróleo do país. Essa localização estratégica permite acesso facilitado às principais empresas do setor, além de possibilitar a integração com a cadeia produtiva do petróleo. Além disso, o bairro de maior ocupação da Área de Influência Direta (AID) do TEPOR é o Lagomar, com aproximadamente 40 mil habitantes.

Dado o contexto da pesquisa, apresenta-se, em seguida, a configuração de cada uma das seções desta dissertação. Logo após a Introdução, na seção 2 (O Estudo de Impacto de Vizinhança), serão analisados os instrumentos jurídicos e sociais da relação porto-cidade, por meio de uma pesquisa documental com base na legislação pertinente ao TEPOR de Macaé, tendo como base a legislação referente à sua implantação, à participação do Estado, do governo local e dos agentes envolvidos, bem como a importância do EIV no Projeto TEPOR como instrumento de planejamento municipal.

O capítulo 3 (Nas relações porto-cidade) denota que a cultura portuária foi se formando com novos métodos de movimentação de cargas, intensificada pela globalização, potencializando o consumo em escalas geográficas, e novas demandas impulsionaram a potencialidade dos portos. A cidade de Macaé, sendo recepcionada pelo TEPOR, tem, em sua história, sua vocação portuária contada por meio de narrativa historiográfica, com coleta de fotos e registros documentais, essenciais para definir a ocupação espacial. Nesse contexto, será importante diferenciar o termo “memória urbana” do termo “memória da cidade” (SOUZA, 2020, p. 31), pois a memória urbana guarda lembranças do modo de vida urbano sem a obrigação de relacioná-las a um lugar específico, a uma base material específica, em contraponto à memória da cidade, que tem como referência um determinado lugar, uma base material precisa. Assim, não basta recuperar a dimensão universal dos lugares, ou seja, a memória urbana, mas recuperar simultaneamente seu par dialético, que é a dimensão singular, a memória do lugar.

Finalizando a dissertação, no capítulo 4 (“O Projeto TEPOR”), serão analisados o projeto TEPOR e sua estrutura, tendo como parâmetro de relação o EIV e a participação do governo municipal e dos munícipes no projeto TEPOR, optando pela triangulação para a contextualização das medidas mitigatórias e/ou compensatórias do empreendimento.

Apresenta-se um paradigma, com intuito de informar que a tutela do Estado é fundamental e efetiva para diminuir as diferenças socioeconômicas na região do TEPOR, o Termo de Compromisso Ambiental n.º 001/2020 (Anexo A), celebrado entre o estado do Rio de Janeiro, por meio da Secretaria de Estado do Ambiente e Sustentabilidade (SEAS), e o INEA, juntamente com a UTE GNA I GERAÇÃO DE ENERGIA S.A (UTE GNA I) e o Município de São João da Barra. Esse acordo reflete a obrigação e a preocupação do estado em tutelar a região, analisando e informando sobre possibilidades viáveis para alcançar seu objetivo. A comunicação nessa relação é profissional, demonstrando a seriedade e o comprometimento das partes envolvidas.

Dessa forma, o projeto TEPOR é uma questão nodal para a discussão da relação porto-cidade, especialmente quando observados os impactos do empreendimento para a população afetada e a política municipal adotada para viabilizar o empreendimento, com a finalidade de dirimir os conflitos socioambientais e criar instrumentos para fortalecer a sustentabilidade urbana, no contexto local.

## 1.1 PERCURSO METODOLÓGICO

Inicialmente, foi realizada uma revisão bibliográfica, na qual destacam-se autores como Milton Santos, em *Urbanização Brasileira* (2020), questionando a urbanização e a fragmentação territorial; Raquel Rolnik, *O que é a Cidade* (2017), que, por meio de um percurso histórico das cidades, evidenciou o que é essencial e comum entre elas; Frédéric Monié e Jacob Binsztok, em *Geografia e Geopolítica do Petróleo* (2012), destacando a importância do desenvolvimento local pela indústria do petróleo e o inevitável conjunto de ambições subjetivas; e Marcelo Lopes Souza, em *Mudar a cidade* (2020), com a reflexão sobre o desenvolvimento urbano e os valores sociais.

Por meio de leitura seletiva, utilizaram-se fontes primárias, para desenvolver o embasamento teórico a ser aplicado nos dados obtidos pelos órgãos, neste caso o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), os dados do EIV, formulado pela EBT Engenharia e as informações obtidas na audiência pública do dia. Como fontes secundárias, por meio de pesquisas bibliográficas, foram extraídos dados do Município de Macaé, Ministério das Cidades, revistas acadêmicas, documentos impressos, artigos científicos, livros e legislações.

Utilizou-se três fontes de dados: levantamento da bibliografia disponível, sistematização das principais leis e demais atos normativos que tratam do Estudo de Impacto de Vizinhança e o registro da audiência pública realizada em novembro de 2018 .

Com base nas informações obtidas na audiência pública, foi possível identificar as principais dimensões do impacto do projeto TEPOR , tanto para a comunidade local , como os demais agentes envolvidos, pois cada pergunta elaborada , permitia uma análise das dimensões , a partir de suas peculiaridades.

A importância da realização da audiência pública, potencializa a efetividade das políticas públicas, uma vez que implantação do TEPOR afeta diretamente a cultura local e as atividades ali exercidas. Nessa realidade, no contexto social e profissional, os conflitos interpessoais surgem, sendo fundamental buscar soluções colaborativas para resolvê-los. Em vez de adotar postura defensiva ou competitiva, é mais produtivo buscar alternativas que atendam aos interesses de todas as partes envolvidas. Isso pode envolver a negociação, o comprometimento e a busca por um consenso.

A identificação da localidade foi feita por meio de narrativa historiográfica, inicialmente, sobre a cidade de Macaé (RJ), e, em seguida, sobre a área onde se implantou o

TEPOR, no bairro São José do Barreto, especificamente o território que compreende a vizinhança do empreendimento.

Cabe ressaltar que, conforme o EIV (Estudo de Impacto de Vizinhança), o bairro Lagomar é o que terá maior impacto positivo/negativo com a implantação do TEPOR.

Como conceito de “vizinhança”, acolheu-se a definição do Ministério das Cidades (BRASIL, 2017), que preceitua vizinhança como conjunto de pessoas, edificações e atividades compreendidas em uma mesma base territorial que possa ser atingida ou beneficiada pelos efeitos de empreendimentos, observando o conceito de flexibilidade, pois, se for relacionada ao imóvel, a vizinhança é representada pelos vizinhos imediatos, mas, se for relacionada ao transporte urbano, a vizinhança tem expansão maior, passando a ser representada por comunidades por onde o transporte passar.

Aliado à identificação da localidade e da vizinhança, outro método de pesquisa em uso é a análise das legislações pertinentes à implantação do EIV, considerando a participação do Estado, do governo local e dos agentes envolvidos, bem como a importância dos instrumentos de planejamento para a implantação do Projeto TEPOR. Assim, por meio do EIV, preconizado pelo Estatuto da Cidade, foram obtidos dados sobre promoção de gestão urbana eficaz tanto para a mitigação dos impactos negativos quanto para a qualificação e implantação dos impactos positivos. Também foram exploradas as formas de regulamentação e aplicação das medidas mitigatórias propostas e/ou compensatórias apresentadas ao poder público municipal por meio do EIV.

Objetivou-se também, trazer ao presente estudo, um paradigma de participação do governo e os demais agentes envolvidos, através de um Termo de Compromisso Ambiental nº 001/2020 (Anexo A), servindo como referência ao projeto TEPOR .

Com todo este arcabouço jurídico e documental foi possível analisar o Projeto TEPOR , em várias dimensões , contribuindo para o planejamento urbano e a implantação de políticas públicas .

## 2 O ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

### 2.1 HISTÓRICO

Em breve histórico, as primeiras iniciativas municipais anteriores a um plano nacional ao EIV, conforme relata o Ministério das Cidades (BRASIL, 2017), ocorreram em Porto Alegre (RS), São Paulo e Belo Horizonte (MG). Em 1979, em Porto Alegre, surgia o Estudo de Viabilidade Urbanística (EVU) previsto no Plano Diretor, consistindo em um documento apresentado pelo empreendedor com as características do empreendimento e análise das interferências na região e em seu entorno. No município de São Paulo foi instituído, em 1994, o Relatório de Impacto de Vizinhança (RIVI), com a finalidade de avaliar os impactos decorrentes da implantação de certos empreendimentos em área urbana. E, em Belo Horizonte (MG), o Plano Diretor, de 1996, já submetia certos empreendimentos ao Conselho Municipal de Política Urbana (COMPUR).

Em nível nacional, o EIV foi incorporado no primeiro projeto de lei original do Estatuto da Cidade, o Projeto de Lei 181, de 1989, do senador Pompeu de Souza. Destaca, ainda, o Ministério das Cidades (BRASIL, 2017, p. 18), que “neste processo, o EIV foi incorporado no texto do Estatuto da Cidade na esteira do debate e sugestões dos ambientalistas na Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias”. O Instituto Brasileiro de Administração Municipal (IBAM) também contribuiu com inúmeras propostas. Assim, os instrumentos de política urbana passaram a incorporar o zoneamento ambiental, o estabelecimento de unidades de conservação e estudos prévios de impacto ambiental e de impacto de vizinhança.

A Constituição Federal de 1988 (BRASIL, 2016), em atendimento ao princípio da função social da propriedade, tornou obrigatório o EIV como um dos pilares da ordem jurídico-urbanística brasileira. O artigo 5º, XXII e XXIII, e 182 enfatizam os fins sociais da propriedade e a garantia dos direitos individuais, coletivos e difusos, protegendo os fins sociais e de justiça social, a saber:

Art. 5º, XXII da CF/88 – Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

XXII – é garantido o direito de propriedade;

XXIII – a propriedade atenderá a sua função social;

Art. 182, caput, da CF/88 – A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

Nesse contexto, o EIV também apresenta natureza administrativa, sendo uma norma urbanística nos termos do artigo 24, I e § 1º, da Constituição Federal de 1988 (BRASIL, 1988). A Lei n.º 10.257/2001 dispõe, em seu artigo 36, sobre a utilização desse instituto àqueles empreendimentos e atividades, privados ou públicos, em área urbana, definidos em lei municipal, como condição para a obtenção de licenças ou autorização de construção, ampliação e funcionamento a cargo do poder público municipal.

O EIV preceituado, no artigo 37 do Estatuto da Cidade, que será executado descrevendo os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade quanto à qualidade de vida da população residente na área e suas proximidades, com as questões de adensamento populacional, equipamentos urbanos e comunitários, uso e ocupação do solo, valorização imobiliária, geração de tráfego e demanda por transporte público, ventilação e iluminação; paisagem urbana e patrimônio natural e cultural. Dessa forma, é um instrumento que deverá ter publicidade, ficando à disposição tanto do poder público municipal quanto de qualquer interessado, não substituindo o Estudo Prévio de Impacto Ambiental (EIA), requerido nos termos da legislação ambiental, especificamente no artigo 36 da Lei n.º 10.257/2001 (BRASIL, 2001).

Art. 36 - A Lei municipal definirá os empreendimentos e atividades privados ou públicos em área urbana que dependerão de elaboração de estudo prévio de impacto de vizinhança (EIV) para obter as licenças ou autorizações de construção, ampliação ou funcionamento a cargo do Poder Público municipal. (BRASIL, 2001).

No processo de implantação do projeto, no qual se faz necessário o EIV, a publicização e disponibilização das diretrizes da política urbana do Estatuto da Cidade a qualquer interessado é obrigatória, conforme artigo 2º:

Além dessas diretrizes, o Ministério das Cidades (p. 13) elenca dois conceitos fundamentais no EIV: impacto e vizinhança. O impacto pode ser de diversas naturezas: social, econômico, ambiental e urbanístico, devendo ser observados a incomodidade significativa da vizinhança, ou seja, o grau de incomodidade, fazendo o município definir medidas conforme sua realidade local e dinâmica urbana. A vizinhança é o conjunto de pessoas,

edificações e atividades compreendidas em uma mesma base territorial, que possa ser atingida ou beneficiada pelos efeitos de empreendimentos (p. 14), observando o conceito de flexibilidade, pois se for relacionada ao imóvel, a vizinhança é representada pelos vizinhos imediatos, mas se for ao transporte urbano, a vizinhança tem uma expansão maior, passando a ser representada por comunidades por onde o transporte passar.

Essa perspectiva sobre vizinhança é relevante na medida em que permite analisar a questão do adensamento populacional, de como será avaliada a estrutura econômica da população que for se instalando no entorno do Terminal Portuário, devendo ser observados a quantificação de equipamentos comunitários, a geração de empregos, o uso e a ocupação do solo e transporte público.

O acréscimo populacional, assim, poderá ser direto quando o empreendimento atrair nova população residente ou quando a população é atraída por trabalho, consumo etc. Porém, também não será imediato, o que possibilita planejamento para a execução de infraestrutura e de serviços necessários ao alcance da população envolvida.

Ao se observar os equipamentos urbanos e comunitários, a Lei n.º 6.766/1979 –Lei do Parcelamento do Solo – distingue-os como sendo os públicos urbanos aqueles destinados ao abastecimento de água, coleta e tratamento de esgotos, energia elétrica, rede telefônica (art. 5, § 1o). No art. 4, § 2o serão observados equipamentos públicos comunitários destinados à educação, saúde, cultura, lazer etc.

Os parâmetros desses equipamentos, tanto comunitários quanto públicos, dependerão do raio de abrangência do empreendimento, como também da infraestrutura necessária ao contingente populacional, o que envolve empresas públicas ou concessionárias de serviços públicos estaduais ou municipais, como saneamento, gás e telefonia. Todos deverão ser observados no EIV.

O EIV deverá dispor sobre as tendências de alterações na dinâmica local, com a projeção da configuração espacial e a concentração ou dispersão de atividades repercutindo sobre o adensamento populacional, tráfego, geração de empregos, equipamentos comunitários e públicos urbanos, além dos demais elementos descritos no art. 37 do Estatuto da Cidade. A projeção do adensamento populacional revela a sobrecarga da estrutura local, que passará a ter nova configuração espacial, devendo ser compatível com o Plano Diretor Municipal. Assim, o EIV será executado de forma a contemplar os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade quanto à qualidade de vida da população residente na área e

suas proximidades, sendo certo que o poder público deverá cobrar, dos empresários empreendedores do projeto, contrapartidas, com medidas mitigatórias ou compensatórias.

Entretanto, Souza (2019) afirma que esses dois conceitos se complementam de forma visceral, sendo o ambiente uma conexão entre ideias e espaços. Já a natureza e o território nos remetem ao domínio das relações entre espaço e poder.

O EIV agrega dois princípios básicos, a saber: o Princípio da Prevenção e o Princípio da Precaução (CRUZ, 2013). Pela Constituição Federal (BRASIL, 2016), o princípio da precaução é norteador de diversos tratados ou convenções internacionais sobre o meio ambiente e os direitos humanos. Esse princípio está ligado à ideia de agir ou decidir, sempre em prol da qualidade de vida e do meio ambiente na iminência de um dano irreversível. Quanto ao princípio da prevenção, as informações e conhecimentos suficientes sobre os possíveis impactos servem como parâmetros para as medidas administrativas ou técnicas possíveis.

Destaca-se, também, a obrigatoriedade do Plano Diretor para as cidades com mais de 20 mil habitantes, integrações de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas onde o poder público utilize os instrumentos previstos no parágrafo 4º do artigo 182 da Constituição Federal. Também é obrigatório para as cidades inseridas na área de influência ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional.

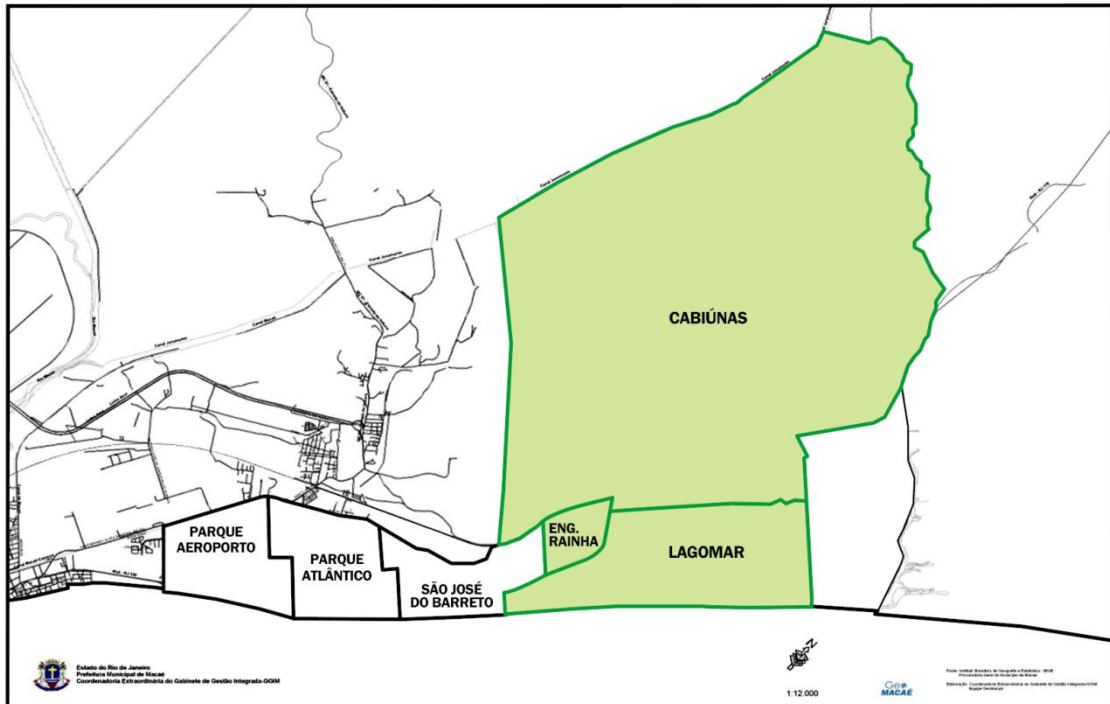
Nesse contexto, depreende-se que o EIV é um instrumento técnico elaborado por meio da observação aos princípios constitucionais do cumprimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, com a finalidade de examinar previamente as<sup>1</sup> consequências positivas e negativas de atividades de empreendimentos, públicos e/ou privados, garantindo o cumprimento da função social da cidade, com a promoção da gestão urbana democrática e participativa. No caso do TEPOR, a área do projeto está no bairro São José do Barreto, no entanto seus impactos atingirão outras comunidades, principalmente os bairros vizinhos Lagomar, Parque Aeroporto, Parque Atlântico, Engenho da Praia e Cabiúnas. No mapa a seguir (Figura 2), verificam-se os bairros no entorno do TEPOR, constituindo sua hinterlândia.

---

<sup>1</sup> Definição: origina-se do alemão *Hinterland*, literalmente significa a “terra de trás” (de uma cidade ou porto). Em geografia urbana, hinterlândia corresponde a uma área geográfica (que pode se tratar de um município ou um conjunto de municípios) servida por um porto e a este conectada por uma rede de transportes, através da qual recebe e envia mercadorias ou passageiros (do porto ou para o porto). Disponível em: <http://www.pt.m.wikipedia.org>



**Figura 2** – Área de maior concentração da população da AID (Área de Incidência Direta) se encontra nos bairros Cabiúnas, Engenho da Praia e Lagomar



Fonte: INEA (2018).

Conforme Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) do TEPOR de Macaé (INEA, 2018), formulado pela empresa ITI – consultoria ambiental em setembro de 2018, a área de maior concentração da população da AID se encontra nos bairros Cabiúnas, Engenho da Praia e Lagomar, com população de 72.196 pessoas, sendo 36.334 mulheres e 35.862 homens. Por meio desse instrumento, a gestão municipal se informa previamente sobre as repercussões da implantação do TEPOR, tanto em atividades privadas quanto públicas, em áreas urbanas, necessitando equilibrar os interesses privados ou públicos com o coletivo.

A análise preventiva à gestão municipal, por meio do EIV, revela os impactos positivos e/ou negativos gerados pela implantação de empreendimentos, buscando a harmonia entre os interesses particulares e o interesse da coletividade, procurando, conforme destaca o Ministério da Cidade,

- a) evitar desequilíbrios no crescimento das cidades;
- b) garantir condições mínimas de qualidade urbana; e
- c) zelar pela ordem urbanística e pelo uso socialmente justo e ambientalmente equilibrado dos espaços urbanos (BRASIL, 2001, p. 13).

Nesse contexto, o EIV, antecipando e minimizando os efeitos da implementação de um projeto, proporciona a elaboração de ações mitigadoras ou compensatórias, promovendo uma política de bem-estar social e coletivo, principalmente junto à vizinhança.

### **2.1.1 A proteção do meio ambiente artificial e natural pela Constituição Federal de 1988**

Na evolução das constituições nacionais, Moraes (2018) assevera que a Constituição de 1988 foi a primeira a atribuir aos municípios o status de ente da Federação, ao lado dos estados. O ordenamento jurídico brasileiro reconhece dois conceitos de meio ambiente, um de natureza constitucional e outro de natureza legal (Lei n.º 6.938/1981, artigo 3º, I). Moraes (2018, p. 1516) afirma que

O meio ambiente, nos termos constitucionais, é um “bem de uso comum do povo”. O bem de uso comum, no caso, não se confunde com os diferentes bens materiais que possam eventualmente estar compreendidos no interior do conceito de meio ambiente. Aliás, nosso ordenamento jurídico reconhece dois conceitos de meio ambiente, um de natureza constitucional e o outro legal (Lei 6.938/ 1981, artigo 3º, I). Os bens que conjuntamente formam o meio ambiente podem ser públicos ou privados, não havendo, portanto, preponderância de uns sobre outros. Ao contrário, a norma constitucional estabelece um regime de cooperação entre o particular e o público no que se refere à proteção do ambiente.

Moraes (2018, p. 1516) ainda cita o Relatório Brundtland (Nosso Futuro Comum), que “define desenvolvimento sustentável como aquele que ‘satisfaz as necessidades presentes, sem comprometer a capacidade das gerações futuras de suprir suas próprias necessidades’”. Dessa forma, o direito ao desenvolvimento urbanístico é garantia de bem-estar para a população. Logo, a política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal, tem como objetivo ordenar o desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes, concretizando o princípio da função social da propriedade, para fins de ordenação da cidade. Assevera Chalhub (2018, p. 1390):

Especificamente no campo do direito urbanístico, a materialização desse princípio assume especial relevância, dada a crescente importância dos centros urbanos como polos de geração do produto global, notadamente em razão da participação cada vez maior do setor de serviços no desenvolvimento econômico. Em relação à propriedade urbana, o conceito de função social haverá de ser aquele que “atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor” (art. 182, §

2º), que encerra as diretrizes gerais, além da legislação de zoneamento, parcelamento, uso e ocupação do solo, que dispõe sobre a organização do espaço urbano, visando o bem-estar dos seus habitantes e a maior eficiência da atividade econômica, com o necessário equilíbrio entre os interesses envolvidos.

Nessa direção, o planejamento urbano, sem a garantia de políticas públicas, deixa de ser uma política tecnocrática, com menos intervenção do Estado, o que torna vulnerável o controle da expansão urbana. O processo de urbanização, conforme Santos (2020), foi de longos períodos de urbanização social e territorial seletivas, passando a ser um processo de urbanização da sociedade e do território a partir do século XX. Entre as décadas de 1940 e 1980, a taxa de urbanização evoluiu de 26,35% para 68,86%, triplicando a população total do Brasil e aumentando a população urbana duas vezes e meia.

Esse perfil de urbanização expõe a cidade, apresentando relação social e material existente na metrópole como na periferia, tornando-se complexo com a predominância do modelo de metrópole, com seus constantes fluxos de informação e globalização. Sobre o urbanismo enquanto ideologia, de acordo com Lefreve (1991 apud SANTOS, p. 165), “exige uma reformulação teórica e prática, porque não se realiza sem minuciosas pesquisas, sem análises rigorosas, sem um estudo dos textos e contextos.” No contexto do desenvolvimento urbano, a relação entre metrópole e periferia é um tema de grande relevância. O crescimento desordenado das cidades, aliado à falta de planejamento e à desigualdade social, tem gerado uma série de desafios para o poder público municipal.

Logo, a relação entre metrópole e periferia é um tema complexo e desafiador. O Estatuto da Cidade surge como ferramenta essencial para orientar a política urbana e garantir um desenvolvimento mais justo e sustentável. A participação da popular e a transparência dos órgãos públicos, por exemplo, são fundamentais para que as diretrizes estabelecidas no Estatuto sejam efetivamente aplicadas. Cabe ao poder público municipal e à sociedade civil trabalharem juntos para construir cidades mais inclusivas e igualitárias.

### **2.1.2 O Estatuto da Cidade**

Para o planejamento e gestão das cidades, o Estatuto da Cidade, instituído pela Lei n.º 10.257 (BRASIL, 2001), estabelece as diretrizes gerais da política urbana, regularizando o artigo 182 da Constituição Federal (BRASIL, 2016), definindo princípios, objetivos, diretrizes

de ação e instrumentos de gestão urbana a serem utilizados pelo poder público municipal. É um instrumento necessário para empreendimentos públicos ou privados localizados em áreas urbanas ou próximas a elas, inerente a atividades impactantes, para a obtenção de licenças ou autorizações de construção, ampliação ou funcionamento de novos empreendimentos.

O Estatuto foi regulamentado em 2001 enquanto Lei Federal, como um regulamento de ordenação territorial e de política urbana, corroborando as premissas já existentes na Constituição Federal (BRASIL, 2016). Andrade (2019, p. 134) comenta que as diretrizes gerais do Estatuto da Cidade, compreendidas do art. 1 ao art. 3º, “confirmam a opção da Constituição Federal por uma política urbana voltada ao pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana.” O autor afirma, ainda, que o atendimento às normas de ordem pública e interesse social regulam o uso da propriedade urbana visando ao bem coletivo, à segurança e bem-estar dos cidadãos, assim como o equilíbrio ambiental. Esse atendimento às normas de ordem pública e de interesse social passam a ser o primeiro panorama para o exercício concreto do direito à propriedade urbana.

Andrade (2019) também comenta que o art. 2º concretiza o disposto no art. 182 da Constituição Federal (BRASIL, 2016), vinculando o objetivo da política urbana com o desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade, conforme listados em seus incisos, com a estreita relação do ordenamento jurídico-urbanístico.

A gestão democrática da cidade é garantida pelo Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001) nos artigos 43 ao 45 da lei, com os seguintes instrumentos: I – órgãos colegiados de política urbana, nos níveis nacional, estadual e municipal; II – debates, audiências e consultas públicas; III – conferências sobre assuntos de interesse urbano, em níveis nacional, estadual e municipal; IV – iniciativa popular de projeto de lei e de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano.

O Ministério da Cidade também destaca sobre o Estatuto de Cidade:

O Estatuto da Cidade (EC), por sua vez, regula o uso da propriedade urbana a favor do bem social coletivo, garantindo o direito a cidades sustentáveis. A regulação do desenvolvimento urbano equilibrado é uma imposição para o Poder Público, que deve controlar e ordenar o crescimento das cidades determinando quando, como e onde edificar de maneira a melhor satisfazer o interesse público, seja por razões funcionais, econômicas, sociais, ambientais ou estéticas (BRASIL, 2017, p. 19).

Os Tribunais brasileiros, (STF) por igual, reforçam a proteção ao meio ambiente, conforme as seguintes decisões:

A atividade econômica não pode ser exercida em desarmonia com os princípios destinados a tornar efetiva a proteção ao meio ambiente. — A incolumidade do meio ambiente não pode ser comprometida por interesses empresariais nem ficar dependente de motivações de índole meramente econômica, ainda mais se se tiver presente que a atividade econômica, considerada a disciplina constitucional que a rege, está subordinada, entre outros princípios gerais, àquele que privilegia a “defesa do meio ambiente” (CF, art. 170, VI), que traduz conceito amplo e abrangente das noções de meio ambiente natural, de meio ambiente cultural, de meio ambiente artificial (espaço urbano) e de meio ambiente laboral. Doutrina) (ADI 3.540-MC-DF, rel. Min. Celso de Mello, Pleno). ADI 4.066, rel. Min. Rosa Weber, j. 24-8-2017, Tribunal Pleno, Dje-043 divulgado. 6-3-2018, public. 7-3-2018.

Esse julgado corrobora ser fundamental que a atividade econômica seja exercida de forma consciente e responsável, levando em consideração a proteção ao meio ambiente. Para as empresas, é fundamental que entendam que a preservação ambiental não é obstáculo aos seus interesses, mas fator essencial para garantir a sustentabilidade do negócio a longo prazo. Afinal, não se pode comprometer a incolumidade do meio ambiente por meras motivações econômicas. Por isso, faz-se necessário que haja harmonia entre o desenvolvimento econômico e a preservação ambiental por meio do plano diretor.

### **2.1.3 Planejamento urbano**

Historicamente, o planejamento urbano nas cidades europeias, no século XIX, segundo Carvalho (2021, p. 22), “foi proposto como alternativa pública de solução aos problemas urbanos decorrentes da industrialização e do crescimento demográfico, em particular os relacionados à miséria, à poluição e à segregação socioespacial.”

Para Vainer (1992), o planejamento territorial no Brasil foi inicialmente um processo de desconstituição política caracterizado pelo desaparecimento progressivo da questão regional, frente ao governo federal. Esse processo de descontinuação atinge as transformações econômicas, sociais, políticas e culturais em todo território nacional, criando um capitalismo periférico e dependente a partir dos anos 60 e 70, desdobrando uma longa crise nos anos 80.

A falta de planejamento urbano, resultou no desaparecimento progressivo da questão regional, sendo este processo marcado pela falta de atenção às especificidades e demandas

regionais, resultando um planejamento urbano deficiente e desigual e segregação espacial. Como consequência, muitas regiões urbanas enfrentam problemas como falta de saneamento básico, transporte precário e falta de espaços públicos de qualidade. Nesse ínterim, a política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal, tem como objetivo ordenar o desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes, concretizando o princípio da função social da propriedade, para fins de ordenação da cidade. Chalhub (2018, p. 1390) afirma que,

Especificamente no campo do direito urbanístico, a materialização desse princípio assume especial relevância, dada a crescente importância dos centros urbanos como polos de geração do produto global, notadamente em razão da participação cada vez maior do setor de serviços no desenvolvimento econômico.

Em relação à propriedade urbana, o conceito de função social haverá de ser aquele que “atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor” (art. 182, § 2º), que encerra as diretrizes gerais, além da legislação de zoneamento, parcelamento, uso e ocupação do solo, que dispõe sobre a organização do espaço urbano, visando ao bem-estar dos seus habitantes e a maior eficiência da atividade econômica, com o necessário equilíbrio entre os interesses envolvidos.

Assim, o planejamento urbano deixa de ser uma política tecnocrática, com menos intervenção do Estado, o que torna vulnerável o controle da expansão urbana. Acentua Santos que,

Nessas condições, o planejamento urbano tem sido colocado em xeque, bem como tem sido questionado quanto a quem se dirige: à parcela da população que vive em áreas urbanas regulares ou a toda a população, aí incluído o crescente número de pobres, que vivem em áreas jurídica e urbanisticamente irregulares? (SANTOS, 2006, p. 92).

No projeto TEPOR, a contrapartida ou compensação dos impactos apresentados no EIV dependerá da política econômica a ser adotada que, dependendo da política adotada, poderá fragmentar o local, com a criação de espaços e novas escalas espaciais dos capitais transnacionais, conforme desenvolve Vainer (2007, p. 10):

Hoje, a desconstituição parece atualizar-se numa espécie de conformada aceitação da fragmentação territorial que consagra a acomodação subordinada às formas contemporâneas da globalização. A contrapartida ou compensação parece ser bastante magra: uma integração continental que, a cada momento, se mostra condenada a levar adiante apenas e simplesmente a criação de espaços mercantis adequados às novas escalas e dinâmicas espaciais dos capitais transnacionais presentes *urbi et orbi*.

Vainer (2007) ainda identifica e analisa os principais vetores do processo de fragmentação, a saber: os Grandes Projetos de Investimentos (GPI), o neolocalismo competitivo e o velho regionalismo. Segundo Vainer (1992, p. 11), a partir da metade do século passado, grandes projetos energéticos, petroquímicos, viários, entre outros, reconfiguraram o território nacional. As agências de desenvolvimento nacional (Sudene, Sudam, Sudeco), além de não concretizarem seus planos, distribuíam incentivos fiscais entre os grupos dominantes locais e nacionais e o território se configurava conforme as decisões das grandes agências setoriais.

(...) Não eram os planejadores regionais que desenhavam a região, mas os planejadores e tomadores de decisão em cada um dos macro-setores de infraestrutura, como a Eletrobrás, a Eletropaulo, a Companhia Vale do Rio Doce, a Petrobrás etc. (VAINER, 1992, p. 11).

Vainer ressalta, ainda, que, nos anos 50, Brasília e a rodovia Belém-Brasília, assim como mais tarde a Transamazônica e outras intervenções viárias, redesenhavam o território regional, trazendo à vida novas regiões e novas regionalizações. Ao mesmo tempo que os grandes projetos de investimentos foram cruciais para a integração nacional, ao criarem nexos entre o núcleo urbano-industrial do Sudeste e o restante do país, também, de outra forma podem, conforme vasta literatura, constituírem verdadeiros enclaves territoriais tanto econômicos e sociais quanto ecológicos, ocorrendo, assim, a fragmentação territorial. Vainer (2007, p. 11) observa que, “à época, os GPIs conformavam ou, pelo menos, contribuíam fortemente para conformar um espaço nacional integrado – profundamente desigual, mas integrado”.

Nos últimos anos, os grandes projetos se diferenciaram institucionalmente, em confrontação aos anos 70. É importante ressaltar que, embora tenham contribuído para a integração social, os GPIs não conseguiram eliminar a desigualdade existente na sociedade. Ainda hoje, observamos disparidades significativas entre diferentes grupos sociais, seja em termos de renda, acesso a serviços básicos ou oportunidades de desenvolvimento.

Dessa forma, o Estado não mais controlava a maioria dos empreendimentos territoriais, havendo controle maior das empresas privadas, que estabeleciam a privatização dos processos de planejamento e controle territorial. Vainer (1992, p. 11) salienta que,

Em outras palavras: os grandes projetos continuam portadores de um grande potencial de organização e transformação dos espaços, um grande potencial para decompor e compor regiões. Por sua própria natureza, projetam sobre os espaços locais e regionais interessantes quase sempre globais, o que faz deles eventos que são globais-locais- ou, para usar a feliz expressão cunhada por Swyngedouw (1997), globalizados.

Vainer (2007) ainda ressalta que grandes projetos se firmam por meio de interesses e lobbies, coalizações políticas, onde o local, o regional, o nacional e o global se convergem, constituindo grandes consórcios empresariais e coalizações políticas. Nesse diapasão, é notória a troca de favores, corrupção institucional e individual. Dessa forma, é imprescindível identificar os atores políticos e as empresas nacionais e internacionais que se envolvem com as elites locais e regionais. Vainer (2007, p. 12) diz que

(...) os GPIs são uma forma de organização territorial que a tudo se sobrepõe, fragmentando o território e instaurando circunscrições e distritos que, no limite, configuram verdadeiros enclaves. Por essa razão é possível afirmar que estes constituem, quase sempre, importantes vetores do processo de fragmentação do território.

Ademais, hoje seu potencial estruturador reafirma a privatização de nossos recursos territoriais e reforça tendências ao enclave e à fragmentação.

Nessa linha, o neolocalismo é caracterizado pela concentração de poder e recursos em determinadas áreas, em detrimento de outras. Isso ocorre também com a globalização, que, ao mesmo tempo que conecta diferentes partes do mundo, também amplia as desigualdades entre elas. Grandes centros urbanos e regiões privilegiadas se beneficiam das oportunidades trazidas pela globalização, enquanto áreas periféricas e menos desenvolvidas são abandonadas.

O neolocalismo é visto por Vainer (2007, p. 13) como espécie de “paroquialismo mundializado”, no qual a globalização se projeta sobre o local, ocorrendo a “guerra dos lugares”, com governantes de estados e cidades agindo como se fossem empresas, operando em um mercado livre e concorrencial. Assim, agravam-se as rupturas socioterritoriais, fragmentando o território. E, por último, o vetor de fragmentação territorial, o coronelismo, que data dos anos 90. De acordo com o estudo clássico de Leal (1975 apud VAINER, 2007, p. 13),

(...) concebemos o “coronelismo” como resultado da superposição de formas desenvolvidas do regime representativo a uma estrutura econômica e social



inadequada. Não é, pois, mera sobrevivência do poder privado, cuja hipertrofia constituiu fenômeno típico de nossa história colonial. É antes uma adaptação em virtude da qual os resíduos de nosso antigo e exorbitante poder privado têm conseguido coexistir com um regime político de extensa base representativa.

Por isso mesmo, o “coronelismo” é sobretudo um compromisso, uma troca de proveitos entre o poder público, progressivamente fortalecido e a decadente influência social dos chefes locais, notadamente dos senhores de terra.

Vainer (2007) acrescenta que o processo de urbanização e industrialização reduziu a força política dos coronéis, mas as oligarquias ainda detinham expressivo controle das máquinas eleitorais e regionais, como força político-parlamentar desproporcionalmente grande, quando comparadas à sua expressão econômica e social. E, ainda, Vainer (2007, p. 21) defende: “de outro lado, o modelo de relação patronagem-clientela que fundava, em certa medida, a relação coronel-governo central analisada por Leal, permanece como um dos eixos estruturantes do Estado brasileiro.”

Esses vetores de fragmentação constituem tendências dominantes, o que, segundo Vainer (2007, p. 21), “remete, sobretudo, à questão da constituição de sujeitos políticos. Desencarnados de grupos sociais que os sustentem, novos projetos territoriais não serão mais que exercícios diletantes, produção de planos natimortos.” Dessa forma, as desigualdades sociais foram se acentuando e, por meio de emenda popular, a Constituição Federal (BRASIL, 2016), foram introduzidos dois artigos (art. 182 e 183) com inovações jurídicas, com as cidades sendo tratadas como bem público e com participação popular na gestão, assegurando plenos direitos de cidadania às pessoas.

Por meio da Constituição Federal (BRASIL, 2016), os municípios passaram a ser entes federativos, destacando-se o art. 30 e incisos, artigo 182 e 183, da Constituição Federal de 1988.

Art. 30 – Compete aos Municípios:

I - legislar sobre assuntos de interesse local;

V - organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;

VIII - promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano;

Art. 182, da Constituição Federal de 1988, preceitua:

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

Art. 183, da Constituição Federal de 1988, preceitua:

Artigo 183 - Aquele que possuir como sua área urbana de até duzentos e cinquenta metros quadrados, por cinco anos, ininterruptamente e sem oposição, utilizando-a para sua moradia ou de sua família, adquirir-lhe-á o domínio, desde que não seja proprietário de outro imóvel urbano ou rural.

A política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal, tem como objetivo ordenar o desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes, concretizando o princípio da função social da propriedade, para fins de ordenação da cidade. O direito ao desenvolvimento urbanístico é garantia ao bem-estar da população. Chalhub (2018, p. 1390), conforme jurisprudência, afirma:

Especificamente no campo do direito urbanístico, a materialização desse princípio assume especial relevância, dada a crescente importância dos centros urbanos como polos de geração do produto global, notadamente em razão da participação cada vez maior do setor de serviços no desenvolvimento econômico.

Em relação à propriedade urbana, o conceito de função social haverá de ser aquele que “atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor” (art. 182, § 2º), que encerra as diretrizes gerais, além da legislação de zoneamento, parcelamento, uso e ocupação do solo, que dispõe sobre a organização do espaço urbano, visando ao bem-estar dos seus habitantes e a maior eficiência da atividade econômica, com o necessário equilíbrio entre os interesses envolvidos.

Observa Santos (2020, p. 101) que

O planejamento urbano perderia também sua identificação com um tipo profissional: não seria mais o campo profissional de sanitaristas, arquitetos e engenheiros; passaria a ser objeto de atenção de equipes multidisciplinares. Além de advogados, ganhariam peso crescente os administradores e economistas, uma vez que o planejamento foi ficando mais identificado com a gestão dos instrumentos urbanísticos e jurídicos no contexto de uma dinâmica econômica crescente mundializada.

Para Santos (2020, p. 247-248), “Assim como se fala de produtividade de uma máquina, de uma plantação, de uma empresa, podemos, também, falar de empresa, podemos, também, falar de produtividade espacial ou produtividade geográfica, noção que se aplica a um lugar, mas em função de uma determinada atividade ou conjunto de atividades”.

Seguindo a linha de pensamento de Santos (2022), no empreendimento TEPOR, as condições locais de ordem técnica, como equipamentos, infraestrutura, acessibilidade e organizacional, como leis locais, tradição laboral, podem distinguir a diferença de oferecer rentabilidade aos investimentos, referenciando-se à produtividade espacial ou geográfica.

#### **2.1.4 O plano diretor**

Meirelles (2018, p. 562) conceitua o plano diretor como “complexo de normas legais e diretrizes técnicas para o desenvolvimento global e constante do município, sob os aspectos físico, econômico e administrativo, desejado pela comunidade local”. O Plano Diretor é elaborado conforme a Lei n. ° 10.257 (BRASIL, 2001), conhecida como o Estatuto das Cidades, que regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal (BRASIL, 2016), estabelecendo diretrizes da política e gestão urbana.

As diretrizes da política de desenvolvimento, constantes no art.182, são estabelecidas pela Lei n. ° 10.257 (BRASIL, 2001), art.182 e §§, orientando-se pelas normas constitucionais relacionadas à “política urbana, às funções da cidade, à qualificação da propriedade urbana e ao adequado aproveitamento do solo urbano, bem como a identificação de área urbana para fins de usucapião. Como instrumento de gestão e planejamento estratégico do espaço urbano, ao ser instituído para a realização da política de desenvolvimento urbano, as diretrizes do plano diretor contribuem para a lei de zoneamento, para a destinação das áreas do território municipal a serem ocupadas para fins residenciais, comerciais, industriais, mistas ou para a implantação de outras atividades.

A Lei de Zoneamento, elaborada com exigências constitucionais, deve orientar-se pelo princípio da função social da propriedade urbana (arts. 5º, XXII, XXIII e XXVI, 182, 184, 185 e 186). Chalhub (2018, p. 1389) salienta que o direito de propriedade, em geral, é “condicionado ao cumprimento de sua função social, em razão da qual o direito de propriedade é caracterizado por um poder-dever que, a par de assegurar ao proprietário a satisfação dos seus interesses individuais, o torna sujeito passivo de deveres e obrigações”. O autor ainda alerta que o direito subjetivo do proprietário não é suprimido, apenas é imposto o dever de implementar harmonia com o interesse coletivo a que seu objeto está vinculado.

No caso, o TEPOR, seguindo a posição de Chalhub (2018), a harmonia com o interesse coletivo, conjuga direitos, deveres, obrigações e ônus, equilibrando o direito subjetivo de propriedade e sua função social. As diretrizes constitucionais serão

implementadas por meio do EIV, uma vez que ele apresenta os impactos positivos e negativos do empreendimento.

Chalhub (2018) assevera que o direito de propriedade está condicionado ao cumprimento de sua função social. Isso significa que, além de garantir a satisfação dos interesses individuais do proprietário, também deve cumprir deveres e obrigações que visem ao interesse coletivo. Assim, o direito subjetivo do proprietário não é suprimido, mas equilibrado com a função social da propriedade.

O direito de propriedade é tema fundamental dentro do ordenamento jurídico de qualquer país. No Brasil, esse direito está condicionado ao cumprimento de sua função social, como assevera Chalhub (2018). Isso significa que, além de garantir a satisfação dos interesses individuais do proprietário, é necessário considerar o impacto que a propriedade pode causar à vizinhança. Nesse contexto, o estudo de impacto de vizinhança surge como ferramenta indispensável para avaliar os efeitos de determinado empreendimento em seu entorno. Essa análise busca garantir que as atividades desenvolvidas na propriedade não prejudiquem a qualidade de vida dos moradores próximos e estejam em conformidade com as diretrizes constitucionais.

É fundamental compreender que a propriedade não é um direito absoluto, mas um poder-dever que necessita ser exercido em consonância com o bem-estar social. Assim, a implementação de medidas que visem à função social da propriedade é essencial para garantir o equilíbrio entre os interesses individuais e coletivos. Nesse entendimento, Grau (2001 apud CHALHUB, 2018, p. 1389) disciplina: “Por esse modo, impõe-se ‘ao proprietário – ou a quem detém o controle, na empresa – o dever de exercê-lo em benefício de outrem e não, apenas, de não o exercer em prejuízo de outrem”.

Consoante a isso, o § 4º do art. 182 dispõe que o município pode exigir o adequado aproveitamento de solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado e impor ao proprietário uma obrigação de fazer (promover o parcelamento ou a construção) que acede ao terreno obrigação de natureza propter rem. Desse modo, o descumprimento dessa obrigação caracteriza violação do princípio da função social da propriedade e autoriza o poder público municipal a aplicar determinadas sanções, entre elas, sucessivamente, o parcelamento ou edificação compulsória, o IPTU progressivo no tempo e a desapropriação com pagamento, mediante títulos da dívida pública.

No plano infraconstitucional, além das disposições do Estatuto da Cidade, o princípio da função social da propriedade está especificado em diversos diplomas legais, entre eles as

disposições do Código Civil, que condicionam o exercício do direito de propriedade à consecução de suas finalidades econômica e social e de modo que sejam preservadas a flora, a fauna, as belezas naturais, o equilíbrio ecológico e o patrimônio histórico e artístico, exigindo, ainda, que o exercício desse direito se faça de forma a evitar a poluição do ar e das águas (art. 1.228 e §§), além da Lei n.º 13.465 (BRASIL, 2017), que viabiliza a aquisição originária da propriedade, de que trata o art. 183, mediante procedimento extrajudicial de legitimação fundiária e legitimação de posse nas situações.

No Brasil, por meio da Emenda Constitucional 1, de 1969, é que o paradigma da função social da propriedade passa a constar na Constituição, e apenas no texto vigente é que passou a configurar expressamente como garantia fundamental, no mesmo patamar hierárquico da proteção da proprietária. Nesses trinta anos de experiência da funcionalização da propriedade como cláusula pétrea e princípio cardeal da ordem econômica (arts. 5º, XXIII, e 170, III, CF), claro se mostra que a sociedade reconheceu que, da mesma forma como é importante a efetiva tutela dos direitos individuais dos proprietários, é fundamental que se exija do proprietário a observância das potencialidades econômicas e sociais dos bens que deverão ser revertidos em benefício da sociedade. Por vezes, ao intérprete, impõe-se a obrigação de fazer a ponderação entre tais interesses, sendo relevante que, na busca da proteção desse necessário equilíbrio, não se sacrifique em demasia a proteção de um valor em desfavor do outro.

No estágio atual, da análise do bloco de constitucionalidade, percebe-se que há necessidade de medidas econômicas e políticas para que se reduzam as desigualdades sociais e regionais e se avance para que o direito constitucional e infraconstitucional brasileiro passe a assegurar Direitos de Proprietário a quem ainda não os titulariza. Assim, a função social da propriedade compromete o legislador, o juiz e o próprio proprietário (PERLINGIERI, 1999). O primeiro deve evitar a edição de normas que afrontem a referida garantia, ao passo que o magistrado ostenta legitimidade para não aplicar leis que não realizem a devida ponderação entre a proteção da propriedade e a devida funcionalização do instituto, enquanto o descumprimento por parte do proprietário, da inexcedível função social, leva-o a perder a garantia e o reconhecimento da própria propriedade.

De efeito, a função social da propriedade imobiliária urbana é observada principalmente por meio do atendimento do direito social fundamental (art. 6º, CF) da moradia; e da rural, com o trabalho produtivo no campo. Para tanto, importa leitura atenta dos artigos 182 e 186 da Constituição da República. Em ambas as situações, é por meio da posse

que a propriedade se funcionaliza sob o ponto de vista da observância do mandamento constitucional e passa a merecer a efetiva tutela do ordenamento jurídico. A propriedade é assim direito e função, sendo impositivo que todos os poderes da República se comprometam efetivamente com tal cânone, de modo a afastar do instituto o excessivo individualismo que o marcou em outras eras da evolução social. O elemento funcional altera, assim, a estrutura do domínio, a fim de conferir a titularidade à máxima utilização do bem em favor da sociedade (TEPEDINO, 1999).

A incidência da função social da propriedade é mais intensa sobre os bens de produção, como já se referiu acima, mas isso não quer dizer que os bens de uso e de consumo não possam se submeter à energia estatal conformadora da função social da propriedade. Com efeito, um imóvel urbano é um bem de uso, e a Constituição (art. 182, § 4o, II) e o Estatuto da Cidade (art. 5o da Lei 10.257/2001) contêm instrumentos jurídicos e políticos que visam a fomentar que o titular de um bem nessas condições observe a função social da propriedade pelo parcelamento, edificação ou utilização compulsória do solo urbano, possibilitando a cobrança do IPTU progressivamente, de acordo com a recalcitrância do titular em dar função social da propriedade, aumentando, portanto, seu valor pelo prazo de cinco anos (art. 7º da Lei n.º 10.257) (BRASIL, 2001).

No século XXI, não há mais espaço para entender a propriedade divorciada do elemento que lhe confere conteúdo e tutela jurídica, que vem a ser o exercício do domínio mediante atenta observância da função social, pois, em que pese a proteção de ordem privada da propriedade, ela deverá retratar uma finalidade econômica e social apta à sua vocação urbana ou rural, gerando frutos, empregos e efetivando a justa circulação de riquezas, de modo que se tenha uma sociedade mais justa e solidária, objetivo primaz do estado democrático de direito deflagrado pela Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 (BRASIL, 2016).

A tutela das ações do poder público deve atender aos interesses coletivos, assegurando o direito à cidade, à cidadania e à gestão democrática da cidade. Concretiza-se por meio da lei municipal, elaborada no legislativo, com sujeição à Câmara Municipal e à sociedade civil, visando a estabelecer e a organizar o crescimento, o funcionamento, o planejamento territorial da cidade e orientar as prioridades de investimentos. Devido a essa tutela, o plano diretor, executado pelo poder público municipal, tem, especialmente, seu conteúdo limitado ao meio urbano, tendo como objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

O art. 182, § 1º assim preceitua: O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana. As diretrizes da política de planejamento urbano devem ser previstas em lei da entidade pública, em observação ao princípio da legalidade. Dessa forma, os espaços territoriais a serem protegidos, *verbi gratia*, e as áreas de proteção permanentes serão determinados por decreto, mas suas alterações ou supressões serão determinados mediante lei. Mukai (2008, p. 49) assevera:

O Plano Diretor é um único, embora sucessivamente adaptado às novas exigências da comunidade e do progresso local, num processo perene de planejamento que realize a sua adequação às necessidades da população, dentro das modernas técnicas de administração e dos recursos de cada Prefeitura. O Plano Diretor não é estático, é dinâmico e evolutivo. Na fixação de objetivos e na orientação do desenvolvimento do Município é a lei suprema e geral que estabelece as prioridades nas realizações do governo local, conduz e ordena o crescimento da cidade, disciplina e controla as atividades urbanas em benefício do bem-estar social.

Como instrumento de gestão pública, necessário à garantia da qualidade de vida, o Plano Diretor deve ser elaborado mediante consultas públicas e revisado a cada dez anos, mostrando-se dinâmico e evolutivo.

### 3 A CIDADE DE MACAÉ E SUA VOCAÇÃO PORTUÁRIA

A formação da cidade de Macaé aconteceu com o surgimento de uma fazenda da Ordem dos Jesuítas. A população nativa, à época, era formada pelos índios goitacás. A construção de um forte para a vigilância naval do litoral fluminense foi realizada em 1613, o Forte Colonial de Santo Antônio de Monte Frio, atualmente chamado de Forte Marechal Hermes. Com a construção do Forte, a cidade de São João de Macahé tornou-se rota necessária para as províncias litorâneas.

A vocação de Macaé, como cidade portuária, consolidou-se, à época de 1811, com a construção de um porto no bairro Imbetiba, impulsionando a economia local, sendo instituída a Vila de São João Batista de Macahé, em 1813, transformada em município em 1814. Sobre esse processo, Meirelles (2018, p. 15) destaca:

Nesse íterim, o notório crescimento do núcleo urbano motivou o planejamento de nova cidadela que se estabelecia, tarefa que o engenheiro militar G.F. de Pimentel executou e apresentou em 1840 por meio da planta Projeto de Arruamento de Villa de Macahé.

Ainda sobre o início do planejamento e urbanização, Meirelles (2018, p. 19) explica que,

Logo em seguida, por meio da Lei Provincial n.º 346, de 15/04/1846, foi elevada à condição de cidade. A partir deste ano, vários melhoramentos serão implementados, alguns requintes urbanísticos na nova cidade, tais como: implementação da urbanização planejada, com ruas bem traçadas e praças arborizadas com lagos e chafarizes. Trabalho coordenado pelo engenheiro Henrique Luiz Niemeyer Belegard, evitando o crescimento urbano desordenado.

Desse modo, a cidade de Macaé cresceu com atividades portuárias, ferroviárias e extrativistas, instalando, no mesmo bairro de Imbetiba, as atividades da Petrobras. Com a criação do porto, em 1811, foi criado um canal artificial com a cidade de Campos dos Goytacazes, que se deteriorou com a vinda da Companhia Inglesa Leopoldina Railways. O Porto de Imbetiba, nesse período, absorveu atividades ligadas às mercadorias, como o café e o açúcar, também havendo movimento para o desembarque de pessoas escravizadas até novembro de 1831. Sobre esse contexto, ressalta Meirelles (2018, p. 19):



Entretanto, foi notório que o porto da Imbetiba também tenha sido amplamente utilizado para desembarque de tráfico negreiro- legalmente até novembro de 1831- quando foi promulgada a Lei Feijó por pressão da Inglaterra, a qual deu origem à expressão “para inglês ver”, por ter sido ignorada pelos traficantes – e, ilegalmente, a partir de então. Somente a partir da promulgação da Lei Euzébio de Queiroz, em setembro de 1850, em decorrência da Bill Aberdeen inglesa (que autorizava embarcações inglesas a afundarem qualquer barco negreiro), tal proibição efetivamente se fez respeitada.

O Porto de Imbetiba, durante o século XIX, movimentava cargas, como o açúcar, vindo de Campos dos Goytacazes, e o café, vindo da região de Cantagalo. Ressalta-se que essa região, à época, 1840, compreendia as cidades de Santa Maria Madalena, Trajano de Moraes, Macuco etc., havendo intensificação de comércio de mercadorias entre essas cidades, gerando seu crescimento econômico e fixação.<sup>2</sup> A estrada de ferro Campos-Macahé foi inaugurada em 1875, suplantando o canal artificial (1844-1861). Meirelles (2018, p. 13) pontua que esse canal “até hoje é o segundo canal artificial em extensão em todo mundo ocidental”.

Essa configuração faz notar que o café foi o produto que mais movimentou o Porto de Macaé entre 1860 e 1865, destacando-se que apenas em 1860 houve movimentação de 12.000 toneladas do produto. Com a movimentação de carga, o porto de Macaé chegou a representar 10% da produção estadual ou 7,8% da produção nacional de café, em 1860, impulsionando mais recursos e tecnologia à época, como a instalação de um telégrafo, em 1869. Essas reverberações ganharam destaque na mídia jornalista da época.

O Monitor Macahense, em sua edição de 21/12/1869, apresenta, em sua primeira página, um edital vangloriando-se das peculiaridades que elevavam São João de Macahé ao patamar de destaque na província – e deixava claro que esse desenvolvimento se devia muito preponderantemente às atividades do porto da Imbetiba. Isso porque, nesse mesmo texto, como contraponto ao bom andamento da cidade é citada a “decadência da lavoura” no município, exortando o governo da época “a lançar seus olhos” para a atividade da região, a fim de resgatá-la (MEIRELLES, 2018, p. 30).

---

<sup>2</sup> O Porto de Imbetiba, sexto em volume de exportação no país, recebia riquezas produzidas na região por meio do Porto do Limão, no Rio Macaé, do Canal Campos-Macahé e da Cia. Estrada de Ferro Macahé-Campos, sucedida pela Cia. Estrada de Ferro Leopoldina, em 1889. A criação da Alfândega, em 1896, encerrou, de forma gloriosa, os oitocentos, marcados por tão opulentas efemérides.

A Alfândega do Porto da Imbetiba, inaugurada em 1896, iniciou suas operações em 1897. Em 1896, o porto retorna à jurisdição federal. Com a retomada, o porto integra a navegação de cabotagem nacional (Figura 3).

**Figura 3** – Alfândega do Porto da Imbetiba, inaugurada em 06/12/1896



Fonte: Meirelles (2018, p. 43).

A partir da década de 1970, a Petrobras se instalou na cidade de Macaé, levando modificações socioeconômicas e espaciais. Monié e Binstok (2012, p. 277) detalham alguns aspectos geológicos peculiares que serviram de parâmetro para a empresa se instalar na cidade.

(...) a análise dos trabalhos de Lamego (1940, 1944) e de Bernardes (1957) possibilitou compreender os motivos que levaram a base técnica de engenheiros e geólogos a optar, na década de 1970, pela instalação da empresa em Macaé. Os trabalhos forneceram também importantes subsídios para o conhecimento das condições estratégicas da região, antecipando as potencialidades portuárias da enseada de Imbetiba, devido a seu profundo calado, raro nesse trecho do litoral brasileiro, caracterizado por longas faixas arenosas, impossibilitando a instalação de portos.

Na Figura 4, relata-se a criação da cidade de Macaé e as atividades econômicas exercidas, conforme a linha do tempo.

**Figura 4** – Linha do tempo da relação porto-cidade



Fonte: elaborada pela autora com base em Meirelles (2018).

Nesse contexto, observa-se que a vila evolui, favorecida por sua posição geográfica, passando à categoria de cidade em 1846. Por anos, conforme dados do TCE/RJ (2015), a base da economia de Macaé foi o cultivo da cana-de-açúcar, proporcionando expressivo crescimento demográfico entre os séculos XVIII e XIX. O município, favorecido pela construção do canal Macaé-Campos, com 109 quilômetros de extensão, teve importância fundamental para o escoamento da produção transportada até o Rio de Janeiro, com saída do porto de Imbetiba, chegando a operar até 1875, com cinco barcos a vapor. A partir de 1875, o transporte da produção se fez por via férrea, impulsionando mais ainda a economia de Macaé. E, atualmente, o principal meio de transporte se dá por rodovias.

A produção de cana-de-açúcar e do café, a pecuária e a extração do pescado foram a base da economia do município de Macaé até o início do século XX. A partir de 1970, com a descoberta do petróleo, surgiu um novo e acelerado crescimento demográfico. As cidades que constituem a Região Norte Fluminense estão apresentadas na Figura 5.

**Figura 5** – Região Norte Fluminense, onde está situado o município de Macaé



Fonte: desenho adaptado pela autora com base em Abreu (1994).

Na Figura 5, localiza-se a cidade de Macaé, pertencente à Região Norte Fluminense, abrangendo os Municípios de Campos dos Goytacazes, Carapebus, Cardoso Moreira, Conceição de Macabu, Quissamã, São Fidélis, São Francisco de Itabapoana e São João da Barra.

Em se tratando de territorialidade, a gestão e o desenvolvimento do território do município, inclusive a área rural, são regulados pela lei do Plano Diretor, implementando o sistema de Planejamento e Gestão de Desenvolvimento sustentável em atendimento às necessidades da população.

### 3.1 O PLANO DIRETOR DE MACAÉ-RJ

O plano diretor, aprovado por lei municipal, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana de uma cidade. A Lei Municipal n.º 1.301 (RIO DE JANEIRO, 1991) criou o primeiro Plano Diretor de Desenvolvimento Econômico, Social, Territorial e Urbano do Município de Macaé-RJ, com fundamentação no art. 182, em parágrafos da Constituição Federativa do Brasil, e artigos 134 e seguintes, conforme preceituado o art. 4º, transcrito a seguir:

Lei 10301/1991,

art. 4º - A presente Lei tem fundamentação no artigo 182 e seus parágrafos da Constituição Federativa do Brasil e artigos 134 e seguintes, do capítulo I, seção I, da Lei Orgânica do Município, que ficam fazendo parte integrante desta e só poderá ser modificada após decorridos 05 (cinco) anos, pelos votos de 2/3 (dois terços) dos membros da Câmara.

Essa lei dispunha, ainda, em seu art. 2º, que, por meio dos seus dois poderes, o Executivo e o Legislativo, daria fiel cumprimento aos objetivos, diretrizes e metas contidos no Plano Diretor de Desenvolvimento Econômico Social, Territorial e Urbano, ficando, desde já, vedada a solução de continuidade na execução dos planos, programas e projetos já iniciados, sendo obrigatória sua inclusão no plano plurianual do exercício seguinte.

Em 2006, entrou em vigor um novo Plano Diretor, por meio da Lei Complementar n.º 76 (RIO DE JANEIRO, 2006), com eficácia plena e imediata, sendo revogadas as disposições em contrário, notadamente a Lei n.º 1.301 (RIO DE JANEIRO, 1991). Depreende-se desse instrumento legal alguns artigos referentes à Lei Complementar Municipal n.º 76 (RIO DE JANEIRO, 2006).

Art. 1º - Esta Lei institui o Plano Diretor e o Sistema de Planejamento e Gestão do Desenvolvimento Sustentável do Município de Macaé.

Art. 2º - O Plano Diretor é instrumento global e estratégico da política municipal de desenvolvimento social, urbano, econômico, ambiental e dos serviços de utilidade pública do Município de Macaé, determinante para todos os agentes públicos e privados que atuam no Município, tendo como objetivo fundamental definir o conteúdo das políticas públicas, da função social da cidade e da propriedade urbana, de forma a garantir o acesso à terra urbanizada e regularizada, o direito à moradia, ao saneamento básico, aos serviços urbanos públicos, ao transporte, ao trabalho, à educação, às culturas, à saúde, ao lazer, ao meio ambiente para as presentes e futuras gerações, voltado para implementar uma gestão democrática e participativa, com vistas a reduzir as desigualdades sociais e promover a elevação da qualidade de vida.

§ 2º - Além do Plano Diretor, o processo de planejamento municipal compreende, nos termos do artigo 4º da Lei Federal n.º 10.257, de 10 de julho de 2001 – Estatuto da Cidade.

A Lei do Plano Diretor (RIO DE JANEIRO, 2006) dota a cidade com instrumentos de gestão para o desenvolvimento de todo o Município, com instrumentos de gestão para a orientação e uso dos espaços, expansão e atendimento das necessidades da população, incluindo a área rural. Ao instituir o Plano Diretor e o Sistema de Planejamento e Gestão de Desenvolvimento Sustentável, a Lei Complementar n.º 76 (RIO DE JANEIRO, 2006) reduziu

as desigualdades sociais e a elevação da qualidade de vida, com influência e participação da população.

Libório (2019) evoca o princípio da remissão ao plano, a Constituição Brasileira de 1988, no mencionado art. 182, §1o, e atribui ao plano diretor municipal a condição de instrumento básico da política de desenvolvimento urbano e de expansão urbana e vincula a função social da propriedade às exigências de ordenação da cidade expressas no plano diretor (§2o do art. 182). Portanto, a Constituição remete o plano diretor municipal às faculdades do direito da propriedade urbana. Essa remissão, conforme se depreende do §4º do mesmo artigo, implica não somente abstenções no exercício do direito de propriedade, mas também obrigações positivas ou ativas. O Capítulo IV consta dos instrumentos da Política Urbana, destacando-se o art. 183, abaixo transcrito:

**Lei 076/2006 - Plano Diretor de Macaé**

Art. 183 - Para o planejamento, controle, gestão e promoção do desenvolvimento urbano, o Município de Macaé adotará os instrumentos de política urbana indicados a seguir, dentre outros, em especial aqueles previstos na Lei Federal n.º 10.257, de 10 de julho de 2001 - Estatuto da Cidade, que deverão estar em consonância com as diretrizes contidas na Política Nacional do Meio Ambiente (RIO DE JANEIRO, 2006).

Ainda conforme o Plano Diretor de Macaé, na seção VII, encontram-se instruções quanto ao cumprimento do EIV a serem atendidos, conforme art. 207 ao art. 212, segundo determinação do art. 207, abaixo transcrito.

**Lei 076/2006 - Plano Diretor de Macaé**

Dos Instrumentos de Controle Urbano e Ambiental

Seção VII

Art. 207 - Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança e o respectivo Relatório de impacto de Vizinhança é o principal instrumento de Controle Urbano e Ambiental.

Parágrafo único - O Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança - EIV e o respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança - RIV, serão executados de forma a contemplar os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade quanto à qualidade de vida da população residente na área e suas proximidades, incluindo a análise, no mínimo, das seguintes questões:

- I - adensamento populacional;
- II - equipamentos urbanos e comunitários;
- III - uso e ocupação do solo;
- IV - valorização imobiliária;
- V - geração de tráfego e demanda por transporte público;
- VI - ventilação e iluminação e sombreamento;
- VII - paisagem urbana e patrimônio natural e cultural;

VIII - poluição ambiental;  
IX - risco à saúde e à vida da população.

Art. 208 - Para definição de empreendimentos ou atividades, públicos ou privados, que causem impacto de vizinhança, deverá se observar, pelo menos, a presença de um dos seguintes aspectos:

- I - interferência significativa na infra-estrutura urbana;
- II - interferência significativa na prestação de serviços públicos;
- III - alteração significativa na qualidade de vida na área de influência do empreendimento ou atividade, afetando a saúde, segurança, mobilidade, locomoção ou bem-estar dos moradores e usuários;
- IV - ameaça à proteção especial instituída para a área de influência do empreendimento ou atividade;
- V - necessidade de parâmetros urbanísticos especiais;
- VI - provocação de poluição sonora (RIO DE JANEIRO, 2006).

E quanto às medidas atenuadoras ou compensatórias dos danos causados, o art. 209 diz:

**Lei 076/2006 -Plano Diretor de Macaé**

Art. 209 - O Município, com base na análise do Relatório de Impacto de Vizinhança apresentado, poderá exigir a execução de medidas atenuadoras ou compensatórias, relativas aos impactos decorrentes da implantação da atividade ou empreendimento, como condição para expedição da licença ou autorização solicitada (RIO DE JANEIRO, 2006).

Posteriormente, em 2018, a Lei Complementar n.º 279/2018 (RIO DE JANEIRO, 2018) dispôs sobre a Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor do Município de Macaé. Ao exigir a execução de medidas atenuadoras ou compensatórias, o município busca minimizar os impactos negativos que podem ser gerados pelos empreendimentos, promovendo ambiente mais equilibrado e saudável para todos. Por isso a tutela municipal é fundamental para garantir o desenvolvimento sustentável de um município, conciliando seu crescimento econômico à preservação do meio ambiente e à qualidade de vida da população.

### **3.1.1 Paradigma de tutela do poder público**

No empreendimento TEPOR, a observação ao Princípio da Obrigatoriedade da Intervenção Estatal, para garantir políticas de proteção ao meio ambiente e de desenvolvimento, está em consonância com os Princípios da Precaução e da Prevenção, que impõe ao poder público o dever e a proteção necessária para evitar qualquer dano ambiental,

tanto do meio ambiente natural quanto do meio ambiente artificial. Silva (1994, p. 49) define poder público como:

(...) todas as entidades territoriais públicas, pois uma das características do Estado Federal, como o nosso, consiste precisamente em distribuir o Poder Público por todas as entidades autônomas que o compõem, para que cada qual o exerça nos limites das competências que lhes foram outorgadas pela Constituição.

Silva (1994) assevera que essa tutela assegura direito fundamental à vida, à dignidade humana por meio do princípio da obrigatoriedade da Intervenção Estatal, com atuação nas esferas administrativa, legislativa e judicial.

Segundo Libório (2019), o princípio da justa distribuição dos benefícios e encargos decorrentes da atividade urbanística, a atuação urbanística deve impedir a desigual distribuição dos benefícios e encargos entre os proprietários afetados e determinar a justa distribuição deles. Sobre a proteção do meio ambiente, no âmbito administrativo, de acordo com Machado (1998, p. 253),

O Poder de Polícia Ambiental é a atividade da Administração Pública, que limita ou disciplina direito, interesse ou liberdade, regula a prática de ato ou a abstenção de fato em razão de interesse público concernente à saúde da população, à conservação dos ecossistemas, à disciplina da produção e do mercado, ao exercício das atividades econômicas ou de outras atividades dependentes de concessão, autorização, permissão ou licença do Poder Público de cujas atividades possam decorrer poluição ou agressão à natureza.

Machado (1998) ainda cita que o Princípio da Obrigatoriedade da Intervenção Estatal tem origem não só na Constituição Federal (art. 225, caput e § 1º), como na Lei de Política Nacional do Meio Ambiente, mas também na Declaração de Estocolmo (ONU, 1972). Na Declaração de Estocolmo sobre o Meio Ambiente, realizada de 5 a 16 de junho de 1972 (ONU, 1972), surgiram 26 princípios que oferecem aos povos do mundo um guia de preservação e melhoramento do meio ambiente humano. Dentre outros, destacam-se os seguintes princípios:

Princípio n.º 1: o homem é ao mesmo tempo obra e construtor do meio ambiente que o cerca, o qual lhe dá sustento material e lhe oferece oportunidade para desenvolver-se intelectual, moral, social e espiritualmente. Em larga e tortuosa evolução da raça humana neste planeta, chegou-se a uma etapa em que, graças à rápida aceleração da ciência e da



tecnologia, o homem adquiriu o poder de transformar, de inúmeras maneiras e em uma escala sem precedentes, tudo que o cerca. Os dois aspectos do meio ambiente humano, o natural e o artificial, são essenciais para o bem-estar do homem e para o gozo dos direitos humanos fundamentais, inclusive o direito à vida.

Princípio n.º 2: a proteção e o melhoramento do meio ambiente humano é uma questão fundamental que afeta o bem-estar dos povos e o desenvolvimento econômico do mundo inteiro, um desejo urgente dos povos de todo o mundo e um dever de todos os governos.

Princípio n.º 7: para se chegar a esta meta, será necessário que cidadãos e comunidades, empresas e instituições, em todos os planos, aceitem as responsabilidades que possuem e que todos eles participem equitativamente, nesse esforço comum. Homens de toda condição e organizações de diferentes tipos plasmarão o meio ambiente do futuro, integrando seus próprios valores e a soma de suas atividades. As administrações locais e nacionais, e suas respectivas jurisdições, são as responsáveis pela maior parte do estabelecimento de normas e aplicações de medidas em grande escala sobre o meio ambiente. Também se requer a cooperação internacional com o fim de conseguir recursos que ajudem os países em desenvolvimento a cumprir sua parte nessa esfera. Há um número cada vez maior de problemas relativos ao meio ambiente que, por ser de alcance regional ou mundial ou por repercutir no âmbito internacional comum, exigem uma ampla colaboração entre as nações e a adoção de medidas para as organizações internacionais, no interesse de todos. A Conferência encarece aos governos e aos povos que unam esforços para preservar e melhorar o meio ambiente humano em benefício do homem e de sua posteridade.

Princípio 8º

O desenvolvimento econômico e social é indispensável para assegurar ao homem um ambiente de vida e trabalho favorável e para criar na terra as condições necessárias de melhoria da qualidade de vida.

Princípio 14º

O planejamento racional constitui um instrumento indispensável para conciliar as diferenças que possam surgir entre as exigências do desenvolvimento e a necessidade de proteger e melhorar o meio ambiente.

Princípio 15º

Deve-se aplicar o planejamento aos assentamentos humanos e à urbanização com vistas a evitar repercussões prejudiciais sobre o meio ambiente e a obter os máximos benefícios sociais, econômicos e ambientais para todos. A esse respeito devem-se abandonar os projetos destinados à dominação colonialista e racista (ONU, 1972).

Com base nos artigos supracitados, é fundamental que os interesses empresariais sejam alinhados à preservação do meio ambiente, pois a rápida aceleração da ciência e da tecnologia não podem ser desculpa para a degradação ambiental. É preciso, assim, encontrar soluções que permitam o desenvolvimento econômico sem prejudicar o meio ambiente. Dessa

forma, a conscientização e a responsabilidade ambiental devem ser valores presentes em todas as empresas, para que se possa garantir um futuro sustentável para as próximas gerações.

O desenvolvimento econômico e social são elementos fundamentais para a construção de um ambiente de vida e trabalho favorável ao homem e para a melhoria da qualidade de vida no planeta. No entanto, é essencial que esse desenvolvimento seja feito de forma sustentável, levando em consideração a preservação do meio ambiente e a utilização consciente dos recursos naturais. A conscientização e a adoção de práticas sustentáveis são responsabilidades de todos e devem ser incentivadas e praticadas em todos os setores da sociedade. Somente assim será possível garantir um futuro próspero e equilibrado para as próximas gerações.

O homem é responsável por construir e preservar o ambiente onde vive, e isso inclui ações conscientes por parte das empresas, sendo imprescindível que se aplique um planejamento adequado aos assentamentos humanos e à urbanização, com o objetivo de minimizar os impactos negativos sobre o meio ambiente e promover benefícios sociais, econômicos e ambientais para todos. É fundamental que se evite projetos que buscam a dominação colonialista e racista e que se adote abordagem inclusiva e sustentável para a gestão urbana.

Com o EIV do empreendimento TEPOR, apresentados os impactos positivos e negativos, as políticas públicas ambientais devem ser implementadas por meio do poder público, garantindo que o desenvolvimento econômico esteja em concordância com a preservação do meio ambiente, conforme art. 170, VI, da Constituição Federal de 1988.

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos a existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

(...)

VI - defesa do meio ambiente (BRASIL, 1988).

Como paradigma de tutela efetiva do poder público, apresenta-se o Termo de Compromisso Ambiental nº 001/2020 (Anexo A), tendo como partes o Estado do Rio de Janeiro, por intermédio da SEAS e do INEA, designado Compromitentes e a empresa UTE GNA I GERAÇÃO DE ENERGIA S.A (UTE GNA I) designada como Compromissada, tendo por objetivo o compromisso de investimentos habitação, saneamento, infraestrutura urbana e projetos socioambientais, com viabilidade de remanejamento temporário da verba

para a área de saúde pública para atender às demandas decorrentes da pandemia ocasionada pelo Covid-19, no município de São João da Barra/Rio de Janeiro, como Interveniante Beneficiário.

Em que pese a viabilidade de remanejamento temporário da verba para a área de saúde pública em virtude da pandemia, vislumbra-se um leque de soluções possíveis e pertinentes aos residentes no entorno do TEPOR, possibilitando a formatação de um novo e crescente quadro social e econômico, há muito inexistente.

O citado Termo de Compromisso foi elaborado nos termos da Constituição Federal, com base na defesa de todos terem direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso do povo e à sadia qualidade de vida, conforme a Constituição Federal, nos arts. 225, caput, e art. 196 da Constituição Federal, garantido mediante políticas sociais e econômicas o acesso igualitário às ações e serviços para a promoção, proteção dos cidadãos.

Nesse Termo de Compromisso Ambiental (SEAS/SUBEXEC 4299182 SEI E-07/026/100/2019), disponível no Anexo A, como uma das condições de legitimidade da validade da LI n.º IN47687 (Licença de Instalação), determinou a destinação de 1% dos investimentos para projetos relacionados à habitação, saneamento, infraestrutura urbana e iniciativas socioambientais a serem definidos pelo órgão licenciador.

Destacam-se algumas cláusulas, como a cláusula terceira – referente às obrigações e atribuições das partes – cabendo à Compromissada (firma) efetuar aquisições e apoiar financeiramente a execução de projetos e ações relacionados ao objeto desse Termo de Compromisso; aos Compromitentes: fiscalizar a conformidade da execução das etapas referentes à aplicação de recursos oriundos desse Termo, eventualmente recebidos pelos órgãos públicos competentes ou por terceiros por eles contratados para a implementação e desenvolvimento das ações e projetos relacionados ao presente Termo e ao Interveniante Beneficiário; indicar à Compromissada os projetos, as aquisições e contratações de serviço para financiamento com recursos do Termo, mediante ofício acompanhado de Termo de Referência, com as devidas especificações técnicas, respeitando o objeto desse Termo, conforme discriminado na Cláusula Primeira. Também se destaca a Cláusula 6.3, na qual a elaboração do Termo de Compromisso é obrigação acessória à licença de instalação (LI IN47687), para a implantação do Terminal de Regaseificação do Açú.

O modelo de paradigma acima corrobora que as políticas sociais e de planejamento dos espaços urbanos devam ser desenvolvidas pelos agentes municipais, empresários e associações envolvidas.

O projeto TEPOR, dessa forma, afeta diretamente a cultura local e as atividades ali exercidas, sendo necessária uma contrapartida dos empreendedores para que se mantenha a qualidade de vida na comunidade local por meio de projetos a serem estabelecidos e executados. Do exposto, concretiza-se a efetiva tutela coletiva.

A seguir, será apresentado o estudo do TEPOR de Macaé, que desempenhará papel fundamental no desenvolvimento econômico da cidade e da região. No entanto, é importante destacar que esse crescimento também traz desafios, especialmente no que diz respeito à preservação da cultura local e à manutenção da qualidade de vida da comunidade.

### **3.1.2 Globalização, portos e crescimento endógeno**

Em 1990, o processo de globalização intensificou as produções e o consumo em escalas geográficas, e novas demandas conduziram a uma potencialidade dos portos. Assim, uma nova cultura portuária foi se formando, com novos métodos de movimentação de cargas, tecnologias, mão de obra especializada, transporte por contêineres etc. Monié;Vidal (2006, p. 977), a respeito do porto, pondera que, sob o ponto de vista técnico e operacional, “Ele não é apenas um corredor, ele é mais: um instrumento a serviço de um projeto de desenvolvimento”.

Com este cenário econômico cada vez mais globalizado, as conexões de serviços, transportes e bens interagem diretamente com as potencialidades globais e locais, criando articulação e conexão nodal que aproximam o porto da cidade, impulsionando a sustentabilidade. Segundo Monié; Vidal (2006, p. 978),

[...] quanto à relação porto-cidade, somente é compreendida quando refletida nas sequências das transformações globais (sociais, políticas e econômicas), bem como nas interfaces para um porto global: sistema de trocas mundiais, sistemas econômicos, dinâmicas econômicas locais e dinâmicas urbanas específicas.

Nessa linha, as atividades portuárias têm função de organizar e gerenciar fluxos contínuos de bens para a produção e o consumo, por meio de redes de empresas que se estendem de maneira difusa e flexível pelos territórios. Silva e Cocco (1999) asseveram que, no século XX, com a política de desenvolvimento nacional, “os portos tornaram-se infra-estruturas ‘terminais’ de corredores de exportações planejados e gerenciados no nível federal”.

Nas dinâmicas locais de relacionamento porto-cidade, segundo Monié (2006, p. 984), destacam-se três tendências, sendo: 1) a modernização dos portos, com investimento em infraestrutura e equipamentos portuários e uma reengenharia institucional, quebrando monopólios, contribuindo com o meio ambiente, criando um contexto socioeconômico diferente, em caminho diverso de um porto caro, engessado; 2) a segunda tendência seria a construção de megaportos voltados para a concentração e redistribuição dos fluxos do comércio internacional para portos marítimos ou hinterlândias terrestres, em contraponto aos portos tipos hubs, que funcionam a serviços de multinacionais marítimas, servindo somente a megaportos estrategicamente localizados; e 3) a terceira consiste em ser instrumento de desenvolvimento local/regional, criando uma vertente da predominância dos valores dos fluxos de cargas portuárias, que seria a agregação de atividades terciárias, sempre com a contextualização cultural, criação de oportunidades de transformação das economias locais, aproximando o porto da cidade.

As oportunidades de sustentabilidade decorrem da política local e de diversos agentes sociais e privados, por meio de políticas públicas voltadas aos municípios, estendendo a cadeia produtiva além dos limites da zona portuária. Assim, o porto atua como elo entre os modais ou estruturas de transporte, integrando terminais ferroviários, aeroportos, estações de aduaneiras de interior, retroáreas portuárias, entre outros elementos dessa rede.

Por toda essa dinâmica complexa da relação porto-cidade, para Santos (2020), a cidade está fadada a conflitos crescentes, tanto geográficos quanto políticos, havendo um arcabouço jurídico de soluções. O autor ainda explica que “A grande cidade torna-se o lugar de todos os capitais e de todos os trabalhos, isto é, o teatro de numerosas atividades ‘marginais’ do ponto de vista tecnológico, organizacional, financeiro, previdenciário e fiscal” (SANTOS, 2020, p. 11).

A globalização da produção e do investimento traz consigo um desafio para o estado do bem-estar social, um dos pilares das políticas dos Estados-Nação nos últimos 50 anos. A ideia de que empresas possam operar em mercados globalizados e integrados, enfrentando grandes diferenças de custo em termos de benefícios sociais e trabalhando com diferentes níveis de regulamentação, é cada vez mais contraditória. Desse modo, com a tecnologia da informação, as empresas podem se estabelecer em diferentes locais e manter-se integradas a redes e mercados de produção global, o que desencadeia uma espiral descendente em termos de concorrência nos custos sociais.

No entendimento de Castells (2018), em que pese que os principais mercados de capital, bens e serviços estejam cada vez mais integrados a uma escala global, há pouco espaço e diálogo para as diferenças em termos de benefícios sociais entre estados. Castells (2018) assevera que os estados do bem-estar social vêm sendo reduzidos ao mais baixo denominador comum, mantendo-se em espiral descendente contínua. Isso significa que um componente fundamental da legitimidade e estabilidade do Estado-Nação está desaparecendo, não só na Europa, mas em todo o mundo, desde Estados de nível intermediário, em termos de bem-estar social, quanto aos demais benefícios sociais constitucionalizados.

Todo esse arcabouço de criação de políticas públicas e igualdade social envolve a adoção de medidas pelos agentes envolvidos, para garantir a estabilidade e a base produtiva do Estado no cenário global. Com a globalização, Santos (2020, p. 244) defende que “os territórios nacionais se transformam em um espaço nacional da economia internacional e os sistemas de engenharia mais modernos, criados em cada país, são mais bem utilizados por firmas transnacionais que pela própria sociedade nacional”. Logo, a territorialidade é posta em xeque, conforme preceitua Santos (2020, p. 243-244). Em tais condições, surgem expressões como desterritorialização, atribuindo-lhe alguns significados extremos, como o de supressão do espaço pelo tempo (VIRILIO, 1984 apud SANTOS, 2020) ou o de emergência, chamada de “não lugar” (AUGÉ, 1992 apud SANTOS, 2020).

Santos (2020) abre uma discussão sobre a natureza do espaço e traz à baila reflexões sobre o território e a tecnologia, com sistemas de engenharia mais modernos e com inúmeros interesses para se concluir. Tal entendimento vai de encontro às ideias de Castells (2018), quando o autor acentua ser importante destacar que os mercados financeiros globais estão amplamente fora do controle de qualquer governo individual, inclusive dos Estados Unidos. A valorização financeira de moedas e títulos nesses mercados globais é influenciada por informações turbulentas de origens variadas em interação nas redes globais de informação e valorização, pelos mercados financeiros livremente regulados e pouco controlados, reduzindo, assim, a autonomia dos governos na política econômica.

Com a globalização e o progressivo desenvolvimento das atividades portuárias (HASENCLEVER; RIBEIRO, 2017), priorizou-se o desenvolvimento endógeno da região, com a articulação da dinâmica produtiva na interface porto-cidade. No contexto brasileiro, o estudo de Hasenclever e Ribeiro (2017) sobre a absorção automática das externalidades positivas geradas pelas aglomerações do Porto do Açú, em São João da Barra (RJ), Porto de Suape, em Ipojuca (PE), e Porto de Itaguaí (RJ), obteve resultados que demonstram as

dificuldades desses locais em absorver as externalidades positivas dos projetos, com exposição da fragilidade, ao mesmo tempo, inibidora dos condicionantes do desenvolvimento endógeno.

O estudo ainda revela que grandes investimentos em recursos não garantem o desenvolvimento endógeno regional, fazendo-se necessárias políticas públicas municipais que garantam absorção local das externalidades positivas. No caso, o estudo do EIA/RIMA revela e conduz a externalidades positivas e negativas, informando previamente na elaboração das políticas públicas.

Em que pese variáveis econômicas locais, como o Produto Interno Bruto (PIB), receitas orçamentárias, entre outras, não há garantias para o aumento do bem-estar social e o consequente desenvolvimento local. Garantir aporte substancial desses recursos, em sede local, é premissa de políticas públicas de desenvolvimento, conforme Hasenclever e Ribeiro (2017), para a garantia de fixação local de riquezas obtidas, nesse caso, por empresas aglomeradas espacialmente. O protagonismo dos municípios, a partir da Constituição Federal de 1988, permitiu reformas institucionais e o desenvolvimento de políticas locais que podem garantir o crescimento endógeno. Desse modo, Brandão (2008) propõe uma abordagem baseada em pactos contratuais para impulsionar o desenvolvimento territorial. Sua metodologia valoriza a análise histórica e a dinamicidade do uso do território, garantindo abordagem contingente e eficiente. Para o autor (2008, p. 146),

(...) as ações coletivas pelo desenvolvimento, ao assumirem integralmente a natureza e a dinâmica do processo de transformações multidimensionais, devem ser providas, simultaneamente, em variados contextos (tecnológico, produtivo, social etc.), coordenando diferentes níveis de governo (local, micro e meso regional, nacional etc.) e tendo por base múltiplas institucionalidades.

Brandão (2008) ressalta que o território, palco de conflitos, é importante como espaço público de reflexão, mediação, com diálogo e incentivo à sua construção. Como exemplo de descentralização de competências e articulação entre suas instâncias e níveis administrativos, o autor cita o exemplo da França: “onde a reforma do sistema de planejamento nacional delegou às regiões as atribuições de elaboração e gestão” (BRANDÃO, 2008, p. 147). Brandão (2008, p. 147) segue explicando que a política regional tem como principal objetivo “corrigir as desigualdades de condição de vida dos cidadãos ligadas à situação geográfica e às suas consequências demográficas”.

Assim, um dos aspectos fundamentais para o crescimento endógeno é o estímulo ao empreendedorismo que se concretiza com a criação de políticas e programas que facilitem a geração de empregos, impulsionando a economia global. Assim, a transformação geográfica na região do TEPOR de Macaé é definida conforme padrão geográfico e espacial, no qual a circulação prevalece sobre a produção propriamente dita, os fluxos se tornam mais importantes ainda para a explicação de determinada situação. Essas redes de infraestruturas e o monitoramento dos impactos ambientais deverão ser cautelosamente e preventivamente, para que sejam amenizados os efeitos negativos dos impactos da implantação do projeto TEPOR, cabendo o planejamento de políticas públicas com os envolvidos.

### **3.1.3 As relações porto-cidade**

As atividades portuárias têm função de organizar e gerenciar fluxos contínuos de bens para a produção e o consumo, por meio de redes de empresas que se estendem de maneira difusa e flexível pelos territórios. Acerca disso, Silva e Cocco (1999 p. 19) asseveram que, no último século, com a política de desenvolvimento nacional, “os portos tornaram-se infraestruturas de corredores de exportações planejados e gerenciados no nível federal”.

Em uma linha do tempo, Silva e Cocco (1999) relatam que, a partir de 1980, o Estado foi cedendo ao controle dos portos e que, no período de 1990, a questão de infraestruturas portuárias tornou-se um eixo fundamental da modernização e das reformas do Estado, agregando valores e, conseqüentemente, gerando empregos.

A grande cidade é um local onde se concentram uma série de capitais e trabalhos, incluindo atividades consideradas “marginais”. No entanto, é importante lembrar que essas atividades não podem ser realizadas sem considerar o impacto ambiental que elas causam. É necessário que as empresas e os governos trabalhem juntos para encontrar soluções sustentáveis para essas atividades, garantindo que o meio ambiente não seja prejudicado. Somente dessa forma será possível garantir um futuro melhor para as próximas gerações.

A cidade de Macaé, sendo recepcionada pelo TEPOR, tem, em sua história, sua vocação portuária contada por meio de narrativa historiográfica, que deve servir como lição para que sejam adotadas práticas mais sustentáveis, garantindo um futuro mais equilibrado e preservando os recursos naturais para as futuras gerações.

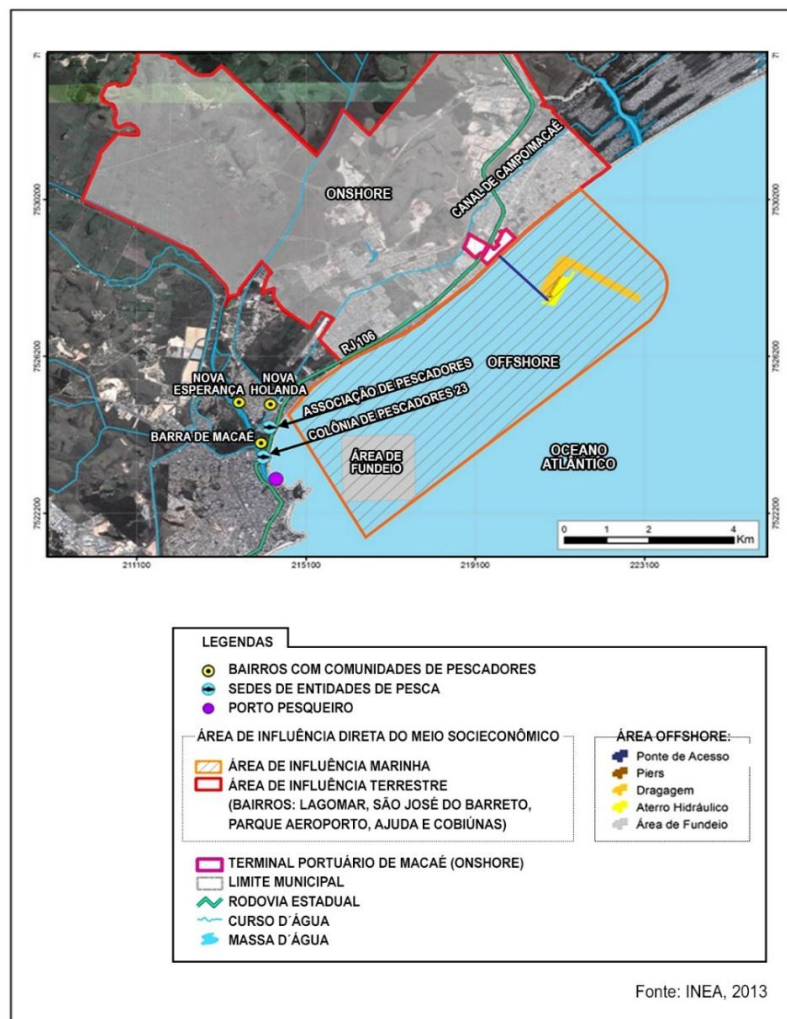


## 4 O PROJETO TEPOR

### 4.1 A IDENTIDADE DO EMPREENDIMENTO

O projeto originário do empreendimento TEPOR teve seu primeiro Relatório de Impacto do Meio Ambiente (RIMA) apresentado ao INEA-RJ em 2013. Para isso, foi realizado um Estudo de Impacto Ambiental, sendo emitida a Licença Prévia (LP) em 2016, constando somente um porto e uma retroárea terrestre no RIMA, tendo como atividades a movimentação de cargas e o apoio logístico para a cadeia de óleo e gás, possuindo, o projeto inicial TEPOR, um único terminal marítimo em sua área *offshore* (Figura 6).

**Figura 6** – Primeiro projeto do empreendimento TEPOR, apresentado em 2013



Fonte: adaptado pela autora com base em INEA (2013).

Por força da crise do petróleo, em 2016, com os preços do barril de petróleo caindo de US\$120 para US\$30, o projeto foi modificado, com ampliação das atividades, passando o TEPOR a ter três retroáreas e dois terminais marítimos, objetivando abarcar novas alternativas no setor de petróleo e gás, sendo então elaborado outro EIA/RIMA, em 2018, recebendo a Licença Prévia em 2019. Em 11 de novembro de 2019, o INEA-RJ entregou a licença prévia do TEPOR de Macaé após seis anos de estudos e ajustes no projeto. Entre as exigências para a emissão da Licença Prévia de Instalação, estava o desenvolvimento de programas, tais como interação social, capacitação profissional e apoio à pesca artesanal (Figura 7).

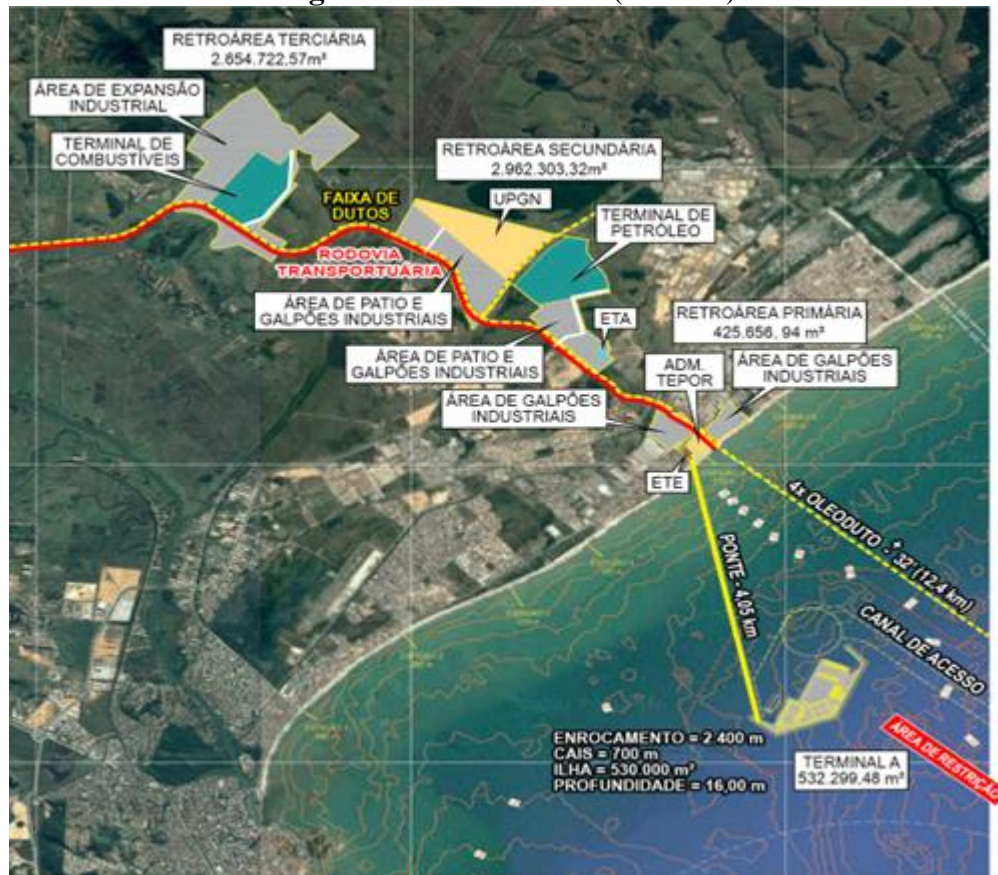
**Figura 7** – Projeto da Unidade Flutuante FSRU (Unidade Flutuante de Armazenamento e Regaseificação de GNL) e uma área reservada para tanques de armazenamento de GNL e Retroárea *onshore*



Fonte: Coelho (2019).

A estrutura atual do empreendimento foi projetada com duas áreas: uma área marítima (*offshore*), composta de dois terminais, terminal A (Figura 8) e terminal B (Figura 9); e uma área terrestre (*onshore*) (Figura 10) que será constituída de três retroáreas, primária, secundária e terciária.

**Figura 8 – Área terrestre (onshore)**



Fonte: INEA (2018).

**Figura 9 – Área marítima (offshore) - Terminal A**



Fonte: Coelho (2019).

**Figura 10** – Área marítima (*offshore*) - Terminal B



Fonte: Coelho (2019).

**Figura 11** – n.º do Projeto da UPGN TEPOR/RJ



Fonte: Coelho (2019).

O gás natural processado na UPGN TEPOR pode ter diversas alternativas de monetização, entre elas a possibilidade de:

- Interconexão à malha de gasodutos de transporte.

- Liquefação em GNL para atendimento ao mercado nacional e internacional.
- Atendimento da demanda de usinas termelétricas.

Com a transformação espacial na região do TEPOR, a Rodovia Transportuária foi premissa para a existência do porto, e o Decreto n.º 057/2018 desapropriou uma área de 6.448.378,97 metros quadrados de extensão, que servirá para a construção da Rodovia Transportuária que vai ligar a área do TEPOR de Macaé, no São José do Barreto, à RJ-168, conectando a BR-168 (Figura 12).

**Figura 12** – Processo licitatório para estrada de Santa Tereza (MC-88)



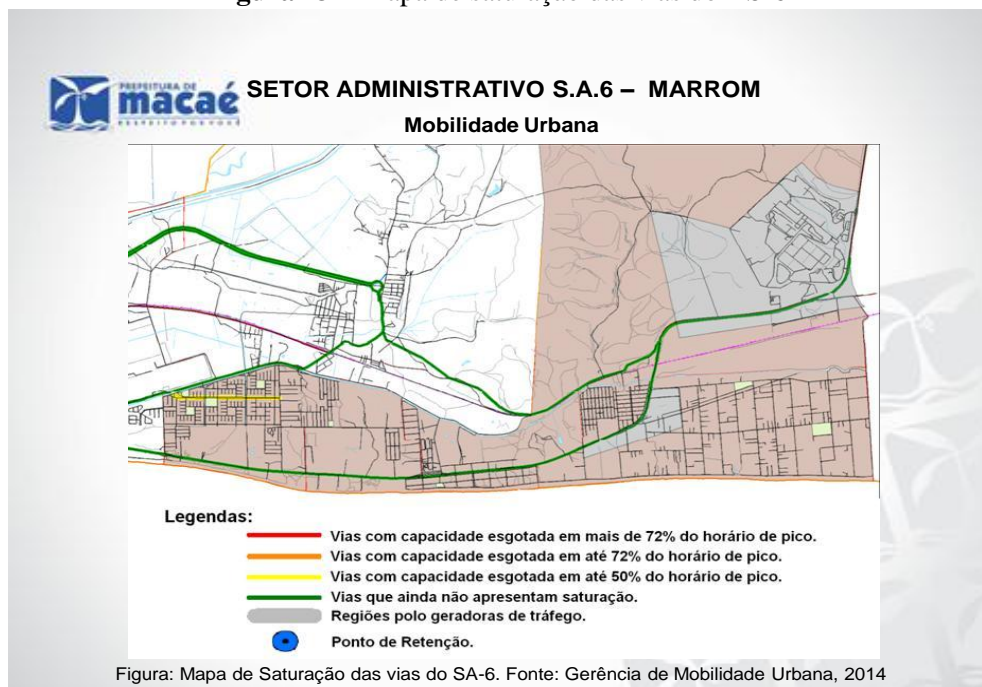
Fonte: Começa (2022).

Em informação no portal da Cehab/RJ, os procedimentos para a licitação das obras de construção da Estrada de Santa Tereza já foram iniciados pela Secretaria de Estado de Infraestrutura e Companhia Estadual de Habitação do Rio de Janeiro (Cehab/RJ). No portal, também constam informações sobre o Procedimento Licitatório n.º 083/2022, Conclusão Estrada Santa Tereza, Município de Macaé-RJ, Serviço Público Estadual Processo SEI-170041/000342/2022, tendo como objeto do presente Procedimento Licitatório n.º 083/2022 as obras de terraplanagem, drenagem e pavimentação e conclusão da Estrada Santa Tereza, na ligação entre as localidades de Imboassica e Clima, Município de Macaé-RJ. A presente

Licitação é do tipo menor preço, adotando-se valor máximo fixado em R\$101.615.927,20 (cento e um milhões, seiscentos e quinze mil, novecentos e vinte e sete reais e vinte centavos), sendo compromisso do governo do estado, firmado com o município em março de 2023, estimado em cerca de R\$ 101,6 milhões.

É de extrema importância e necessidade a construção da Transportuária que ligará o TEPOR de Macaé às cidades da região. Assim, a estrada fará a conexão da RJ-168 ao Parque de Tubos. Dessa forma, a realidade anterior ao projeto da Rodovia Transportuária já demonstrava saturação de tráfego no horário de pico, conforme fonte da Gerência de Mobilidade Urbana, em 2014, com dados apurados pelo IBGE/RJ (Figura 13).

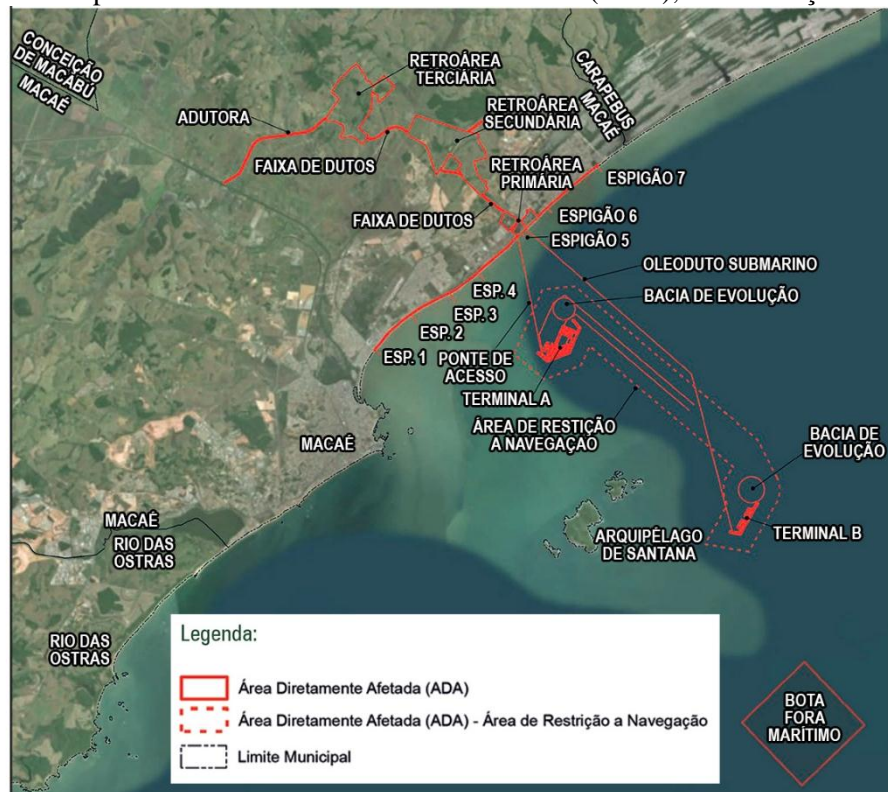
**Figura 13** – Mapa de saturação das vias do AS-6



Fonte: Prefeitura Municipal de Macaé – Revisão do Plano Diretor (2014).

A Figura 14 apresenta o mapeamento das Áreas Diretamente Afetadas (ADA), com restrição à navegação.

**Figura 14** – Mapeamento das Áreas Diretamente Afetada (ADA), com restrição à navegação



Fonte: INEA (2018).

Com o desenvolvimento de um projeto de grande porte voltado para a exploração e produção de petróleo e gás, é essencial identificar e compreender as áreas de influência dos efeitos diretos e indiretos das operações inerentes ao TEPOR. Essas áreas são conhecidas como Áreas de Influência e desempenham papel fundamental na análise e gestão dos impactos causados por essas atividades.

As Áreas de Influência são definidas como as regiões geográficas que são afetadas pelas operações do Complexo Portuário, seja de forma direta ou indireta. Esses efeitos podem variar desde o aumento do tráfego marítimo e terrestre até a geração de empregos e o desenvolvimento econômico dessas áreas. Operando com petróleo e gás, no TEPOR são identificadas áreas de influência dos efeitos diretos e indiretos das operações inerentes às atividades a serem realizadas, sendo chamadas de Áreas de Influência Direta (AID) e Áreas de Influência Indireta (AII).

Destaca-se, ainda, a Área Diretamente Afetada (ADA), área que o projeto pretende, de fato. Outrossim, ressalta-se que a incidência maior do impacto será no Bairro Lagomar. O transporte de petróleo e gás requer infraestruturas específicas, como terminais portuários e

gasodutos, que têm impacto direto nas áreas próximas. Além disso, a exploração e produção de petróleo e gás podem afetar o meio ambiente e as comunidades locais, exigindo análise cuidadosa dos efeitos indiretos dessas operações.

Uma das principais preocupações relacionadas às Áreas de Influência é o impacto ambiental. As operações do Complexo Portuário podem resultar em emissões de gases de efeito estufa, poluição do ar e da água, além de possíveis vazamentos de petróleo e gás. Esses impactos podem afetar a fauna, a flora e os ecossistemas locais, bem como a saúde das comunidades próximas.

#### **4.1.1 Os impactos apresentados no EIV - INEA/RJ**

As atividades econômicas exercidas em portos impulsionam cada vez mais a economia local, nacional e internacional por conta da globalização, agindo antagonicamente à preservação do meio ambiente, por seu potencial poluidor. Embora gere benefícios econômicos e sociais, cria o chamado “dano consentido” (ANTAQ, 2011, p. 18), no qual se busca o equilíbrio ambiental com os mínimos impactos, por meio de medidas mitigatórias e/ou compensatórias. Sobre o meio ambiente, Moraes (2018, p. 1516) afirma que:

O meio ambiente, nos termos constitucionais, é um “bem de uso comum do povo”. O bem de uso comum, no caso, não se confunde com os diferentes bens materiais que possam eventualmente estar compreendidos no interior do conceito de meio ambiente. Aliás, nosso ordenamento jurídico reconhece dois conceitos de meio ambiente, um de natureza constitucional e o outro legal (Lei 6.938/ 1981, artigo 3º, I). Os bens que conjuntamente formam o meio ambiente podem ser públicos ou privados, não havendo, portanto, preponderância de uns sobre outros. Ao contrário, a norma constitucional estabelece um regime de cooperação entre o particular e o público no que se refere à proteção do ambiente.

Quanto à definição de espaço geográfico e ambiente produzido pela sociedade, Souza (2019, p. 34) conceitua:

(...) território, de toda sorte, é basicamente sócio-espacial: ou seja, ele nos remete, fundamentalmente, àquela dimensão do espaço geográfico que é o espaço social, que corresponde ao espaço geográfico material e imaterialmente produzido pela sociedade, e que deve ser desvendado por meio de estratégias metodológicas desenvolvidas pela pesquisa social ou, mais precisamente, sócio-espacial.



Já sobre ambiente, o autor define:

(...) conceito de ambiente é, epistemológica e teoricamente, nitidamente um híbrido: ele possui facetas distintas e complementares que o tornam um conceito compartilhado pelas ciências da natureza e da sociedade, referente a uma realidade multifacetada cujo esclarecimento exige a solidariedade entre estratégias metodológicas bem diversas.

O conceito de ambiente, abrangendo tanto aspectos naturais quanto sociais, é essencial para compreender os desafios ambientais, onde os interesses empresariais entram em conflito com a preservação ambiental. No caso TEPOR, com a transformação do espaço geográfico e da natureza, é necessário se encontrar um equilíbrio entre o desenvolvimento econômico e a sustentabilidade ambiental, para garantimento de um futuro próspero e saudável para todos. (SOUZA, 2019, p. 34).

Quanto ao uso da natureza e do espaço, Santos (2022) ainda destaca que enquanto o homem não transformava a natureza, mantendo o meio natural, havia harmonização com o que a terra oferecia, sem qualquer outra mediação.

Autores como Berger (1964) e George (1974 apud SANTOS, 2022) definem como pré-técnico a imposição às coisas naturais, como exemplo a domesticação de plantas e animais, sendo evidente o homem impondo suas leis à natureza, concretizando uma técnica, evidenciando que as transformações impostas às coisas naturais já eram técnicas. Como define Santos (2022, p. 236), “O período técnico vê a emergência do espaço mecanizado. Os objetos que formam o meio não são, apenas, objetos culturais; eles são culturais e técnicos, ao mesmo tempo”. Sobre o espaço, o componente material é “crescentemente formado do ‘natural’ e do ‘artificial’” (SANTOS, 2022, p. 236).

A substituição dos objetos naturais e objetos culturais passa a diferenciar as áreas, os espaços, as regiões e os países que transformam os espaços atingidos, face à transformação natural e cultural, por objetos técnicos, em espaços mistos ou híbridos conflitivos.

Prevaecem, dessa forma, os objetos técnicos e o espaço maquinizado, concretizando as ações superiores sobre as forças naturais. Assim, o uso dos sistemas técnicos se sobrepõe às lógicas locais, como também às nacionais, havendo crescimento exponencial em razão do comércio e não mais das forças naturais. O componente material é crescentemente formado do “natural” e do “artificial”.

Nessa linha, os espaços requalificados pelo meio técnico-científico-informal, conforme relata Santos (2022), constituem a aparência geográfica da globalização, com o predomínio da lógica global em todos os territórios como um todo. No planejamento desses

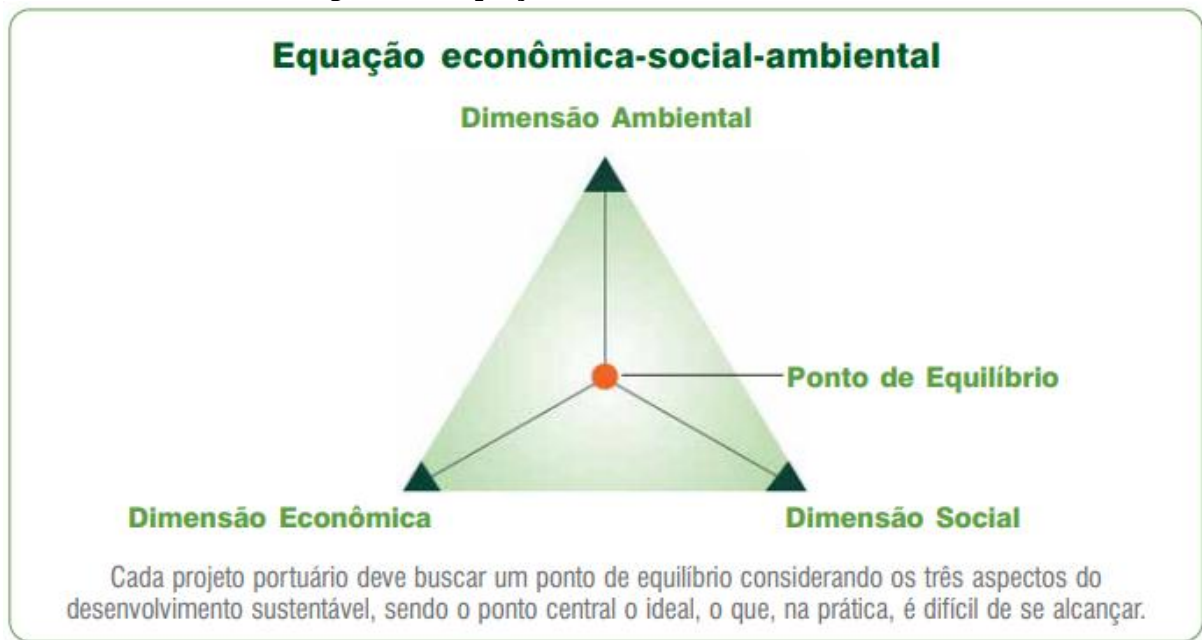
espaços requalificados são atendidos os interesses dos atores hegemônicos da economia, da cultura e da política, sendo complementarmente incorporados às novas correntes mundiais.

Santos (2022) ressalta que quanto mais contemporâneos são os objetos, mais eles se subordinam às lógicas globais, e a associação entre objetos modernos e atores hegemônicos torna-se mais clara, sendo os principais responsáveis pelo processo de globalização atual. Nesse contexto, no empreendimento TEPOR, os equilíbrios preexistentes são rompidos, impondo-se a uma nova forma de organização das relações sociais. Desse modo, a área se amplia, cedendo espaço à especialização, sendo a produção restrita à área tecnológica. Assim, a especialização cria áreas separadas, havendo predomínio da lógica global.

A globalização afeta a geografia e a produção, ampliando as áreas de circulação, distribuição e consumo, sendo necessário que os atores hegemônicos desempenhem papel fundamental nesse processo, como projetos com transparência e participação que envolvam a comunidade e os diversos atores envolvidos no processo de planejamento urbano. Dessa forma, é possível garantir que as decisões tomadas sejam legítimas e atendam aos interesses da sociedade como um todo.

A necessidade de um ponto de equilíbrio é explicada na equação a seguir (Figura 15), que representa não só a dificuldade de se chegar a um equilíbrio entre essas três dimensões, mas permite pensar nos agentes envolvidos e em suas responsabilidades, já que as atividades portuárias são classificadas como potencialmente poluidoras, conforme Resolução Conama n.º 1 (MINAS GERAIS, 1986) e n.º 237 (MINAS GERAIS, 1997) e o anexo VII da Lei n.º 9.938 (BRASIL, 1981).

Figura 15 – Equação econômica-social-ambiental




Fonte: ANTAQ (2011, p. 25).

Esse equilíbrio faz parte da produção do espaço urbano, contexto no qual o EIV se tornou instrumento necessário ao planejamento e à gestão pública, abordando os efeitos positivos e negativos dos empreendimentos nos aspectos ambientais e socioeconômicos, tanto na vizinhança imediata quanto na mediata. Segundo o EIV, a AID compreende os bairros de Barra de Macaé, Ajuda de Cima, Ajuda de Baixo, Parque Aeroporto, Parque Atlântico, Fronteira, Malvinas, Nova Holanda, Nova Esperança, São José do Barreto, Lagomar, Parque União, Engenho da Praia e Cabiúnas, além de abranger uma área rural no seu interior.

Os bairros nas AIDs, segundo dados do EIV, registrados no INEA/RJ, apresentam ocupação diversificada, sendo bairros mais populosos, com características de aglomerados subnormais, ausência de serviços públicos e/ou infraestrutura urbana. Há também os bairros predominantemente residenciais, com padrões construtivos ditos regulares, urbanização, instituições estatais, como escolas e unidades de saúde, e estabelecimentos comerciais, como bancos, bares, restaurantes, escolas, drogarias, postos de saúde.

Há outros bairros em processo de verticalização e adensamento populacional, como os bairros vizinhos a avenidas importantes, com novos loteamentos, conjuntos habitacionais populares e condomínios de classe média. O bairro de maior ocupação da AID é o Lagomar, com aproximadamente 40 mil habitantes. O bairro apresenta urbanização e habitações que o caracterizam como tendo população de baixa renda (Figura 16).

Figura 16 – Setor administrativo S.A.6 - Marrom



**SETOR ADMINISTRATIVO S.A.6 – MARROM**

**Habitação**

**Porcentagem da população, em domicílios, por renda *per-capita* do SA6 – Marrom**

	Renda (% dos domicílios do S.A.)							
	Até 1/4 de salário mínimo	Mais de 1/4 a 1/2 salário mínimo	Mais de 1/2 a 1 salário mínimo	Mais de 1 a 2 salários mínimos	Mais de 2 a 5 salários mínimos	Mais de 5 salários mínimos	Sem rendimento	% 1/4 salário mínimo ou menos/total
<b>Macaé (Município)</b>	<b>3,47%</b>	<b>12,40%</b>	<b>26,45%</b>	<b>27,07%</b>	<b>18,44%</b>	<b>7,46%</b>	<b>4,66%</b>	<b>8,13%</b>
<b>SA6 - Marrom</b>	<b>3,52%</b>	<b>13,23%</b>	<b>29,58%</b>	<b>31,15%</b>	<b>16,11%</b>	<b>1,98%</b>	<b>4,42%</b>	<b>7,94%</b>
<b>Cabiúnas</b>	<b>18,75%</b>	<b>34,38%</b>	<b>25,00%</b>	<b>15,63%</b>	<b>6,25%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>18,75%</b>
<b>Lagomar</b>	<b>5,41%</b>	<b>18,20%</b>	<b>33,86%</b>	<b>26,92%</b>	<b>9,62%</b>	<b>0,79%</b>	<b>5,21%</b>	<b>10,62%</b>
<b>Parque Aeroporto</b>	<b>1,87%</b>	<b>9,28%</b>	<b>26,31%</b>	<b>34,74%</b>	<b>21,33%</b>	<b>2,84%</b>	<b>3,64%</b>	<b>5,50%</b>
<b>São José do Barreto</b>	<b>5,77%</b>	<b>15,33%</b>	<b>30,80%</b>	<b>26,58%</b>	<b>11,95%</b>	<b>2,53%</b>	<b>7,03%</b>	<b>12,80%</b>

Fonte: Prefeitura de Macaé – Revisão do Plano Diretor (2014).

Com o processo de crescimento acelerado, há intensa expansão populacional e territorial no sentido do Parque Nacional da Restinga de Jurubatiba, havendo necessidade de infraestrutura organizada do espaço, por parte do executivo local e dos atores envolvidos no processo. No bairro Cabiúnas, estão instaladas áreas industriais, destacando-se o Terminal Cabiúnas (TECAB) da Petrobras e, ao lado, o condomínio industrial Polo Industrial de Cabiúnas.

Vale ressaltar que na AID encontram-se áreas de empresas, em sua maioria ligadas ao setor petroquímico, além de edificações públicas, destacando-se o Centro de Convenções de Macaé, o Parque de Exposições do município e o Estádio Cláudio Moacyr de Azevedo. Quanto à área rural da AID, predominam as pastagens para criação de gado de corte e leiteiro e o cultivo de hortaliças. Encontram-se, também, as comunidades do Imbuuro e Aterrado do Imbuuro, além de alguns loteamentos residenciais.

Nesse contexto do EIV, registrado no INEA/RJ, os impactos positivos são os seguintes (Figura 17):

**Figura 17** – Impactos positivos socioeconômicos do empreendimento TEPOR

Dinamização do Mercado de Trabalho e de Serviços / Programa de Capacitação	Médio	PLANEJAMENTO
Aumento da Empregabilidade / Programa de Capacitação	Alto Alto	IMPLANTAÇÃO OPERAÇÃO
Aumento da Renda Local / Programa de Capacitação	Alto Alto	IMPLANTAÇÃO OPERAÇÃO
Dinamização da Economia Local / Programa de Capacitação	Alto Alto	IMPLANTAÇÃO OPERAÇÃO
Aumento da Arrecadação Municipal / Programa de Capacitação	Alto Alto	IMPLANTAÇÃO OPERAÇÃO

Fonte: INEA (2018).

Destacam-se alguns dos impactos positivos mencionados no EIV, apresentado no INEA/RJ:

- a) Dinamização do Mercado de Trabalho, Aumento da Empregabilidade e Aumento da Renda Local: como um projeto de significativa relevância, o TEPOR agrega impactos positivos quanto à geração de empregos. Para potencializar esses impactos positivos, o empreendimento irá implantar o Programa de Capacitação, fomentando que as empresas contratadas priorizem a contratação de mão de obra local.
- b) Aumento da Arrecadação Municipal: esse impacto positivo decorre do pagamento de impostos. A presença do empreendimento propiciará o incremento da arrecadação tributária, como a contratação de mão de obra local. Também com os setores vinculados à contratação de mão de obra e serviços no município, como alimentos, vestuário, lazer, equipamentos etc. A estimativa é que o projeto TEPOR, em plena operação, deva gerar arrecadação de ISS da ordem de R\$500 milhões/ano.

Na Figura 18, encontram-se alguns dos impactos negativos mencionados no EIV, apresentados no INEA/RJ:

**Figura 18** – Impactos negativos socioeconômicos do empreendimento TEPOR

Retração da Economia Local / Programa de Interação Social	Alto	IMPLANTAÇÃO
Geração de Expectativas / Programa de comunicação Social	Baixo Baixo Baixo	PLANEJAMENTO IMPLANTAÇÃO OPERAÇÃO
Aumento do Fluxo de Mão de Obra / Programa de Comunicação Social	Baixo Médio Baixo	PLANEJAMENTO IMPLANTAÇÃO OPERAÇÃO
Aumento do Risco de Acidentes / Programa de Comunicação Social / Implantar Recomendações Estudo de Tráfego	Baixo	IMPLANTAÇÃO
Incômodo à Vizinhança / Programa de Comunicação Social / Programa de Monitoramento de Ruídos / Implantar Recomendações do Estudo de Tráfego / Programa Ambiental da Construção	Médio Baixo	IMPLANTAÇÃO OPERAÇÃO
Acréscimos nos Fluxos de Veículo / Implantar Recomendações Estudo de Tráfego	Baixo Baixo	IMPLANTAÇÃO OPERAÇÃO

Fonte: INEA (2013).

Entre os impactos negativos estão:

- a) Aumento do Fluxo de Mão de Obra: embora ocorra em todas as fases do projeto, será de média relevância somente na fase de implantação. Com número significativo de empregos, a tendência é que atraia mão de obra de outros municípios. Para minimizar os efeitos desse impacto, será implantado pelo TEPOR, antes da fase de construção, seu Programa de Comunicação Social.
- b) Incômodo à Vizinhança: esse impacto é mais associado à fase de implantação dos projetos. No caso do Projeto TEPOR, ele foi avaliado como de baixa relevância na fase de implantação e média relevância na fase de operação, que estaria associada à geração de tráfego e ao escoamento rodoviário da produção e à emissão de poluentes. Será fornecido pelo empreendedor vários programas, entre eles os Programas de Monitoramento do Tráfego, de Ruído e o Programa de Comunicação Social.
- c) Interferência com as Atividades Pesqueiras: a interferência na atividade pesqueira nas fases de implantação e de operação do projeto. Na fase de implantação, haverá restrições de navegação impostas pelas atividades de dragagem e de construção, e na fase de operação, haverá restrição permanente de circulação de barcos no entorno das áreas do projeto (500 metros). Assim, o TEPOR afetará a disponibilidade de área para a pesca. Para minimizar esse impacto, o empreendedor irá implantar o Programa de Apoio à Pesca Artesanal.

- d) Impacto sobre o Patrimônio Arqueológico: embora o Impacto Ambiental conste em diagnóstico realizado no EIV-2023, não há vestígios de sítios arqueológicos. Como a região apresenta potencial para a ocorrência desses sítios, o impacto foi avaliado de forma conservadora, como de média relevância. O Empreendedor já obteve a portaria para iniciar os trabalhos de prospecção e nenhuma atividade de construção será iniciada sem a liberação da área pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).
- e) Retração da Economia Local: será evidenciada com fins de construção e início de operação, pois há significativa parcela de mão de obra dispensada, ocorrendo o desaquecimento da economia local. Como medida para minimizar os efeitos negativos desse impacto, foi previsto o Programa de Interação Social.

Com os impactos previstos, tanto positivos quanto negativos, a avaliação dos efeitos junto à vizinhança deverá ser confrontada junto às ações mitigatórias ou compensatórias, com ações possíveis sobre o planejamento urbano da área do entorno do empreendimento, subsidiando as decisões tanto do poder público quanto dos empreendedores.

Segundo o Ministério das Cidades (BRASIL, 2017), o EIV deverá prever medidas para mitigar esses riscos ou, então, formas de compensar sua ocorrência. “A lógica compensatória e de equilíbrio entre ônus e benefícios é um princípio básico do EIV” (BRASIL, 2017, p. 50).

A fim de estabelecer formas de compensação para esses impactos, a análise dos aspectos socioeconômicos é fundamental para compreender como esses empreendimentos podem afetar a qualidade de vida da população local, bem como identificar possíveis desigualdades e vulnerabilidades que possam surgir. Dessa forma, o EIV se apresenta como instrumento de gestão urbana que visa a garantir desenvolvimento mais sustentável e inclusivo, levando em consideração não apenas os aspectos físicos e ambientais, mas também os aspectos sociais e econômicos envolvidos.

#### 4.1.2 Aspectos socioeconômicos da região no entorno do TEPOR

Em janeiro de 2014, foi realizado um Diagnóstico Geral do Município de Macaé, com dados socioeconômicos obtidos por meio do Censo do IBGE/2010, para a revisão do Plano Diretor. Os dados coletados à época encontram-se na Tabela 1.

Ainda na Tabela 1, relativa ao SA-6, verificam-se os dados quanto à forma de abastecimento de água, observando-se que a área, onde o impacto será maior (bairro Lagomar, 90,82%), estava irregular. Tais dados são necessários para observar a importância de políticas públicas neste momento de grande transformação geográfica e social.

**Figura 19** – Forma de abastecimento de água – SA6 - Marrom

<b>SETOR ADMINISTRATIVO S.A.6 - MARROM</b>			
<b>SANEAMENTO</b>			
Tabela: Forma de abastecimento de água – SA6 - Marrom			
<b>Bairro</b>	<b>Forma de abastecimento de água</b>		
	<b>Total</b>	<b>% regular</b>	<b>% irregular</b>
<b>SA6 - Marrom</b>	<b>15620</b>	<b>57,31%</b>	<b>42,69%</b>
<b>Cabiúnas</b>	<b>32</b>	<b>0,00%</b>	<b>100,00%</b>
<b>Lagomar</b>	<b>6.353</b>	<b>9,18%</b>	<b>90,82%</b>
<b>Parque Aeroporto</b>	<b>8.524</b>	<b>94,36%</b>	<b>5,64%</b>
<b>São José do Barreto</b>	<b>711</b>	<b>45,85%</b>	<b>54,15%</b>

Devido ao seu crescimento exorbitante e sua distância com o centro da cidade, com exceção do Parque Aeroporto, a infraestrutura sanitária não conseguiu acompanhar o ritmo.

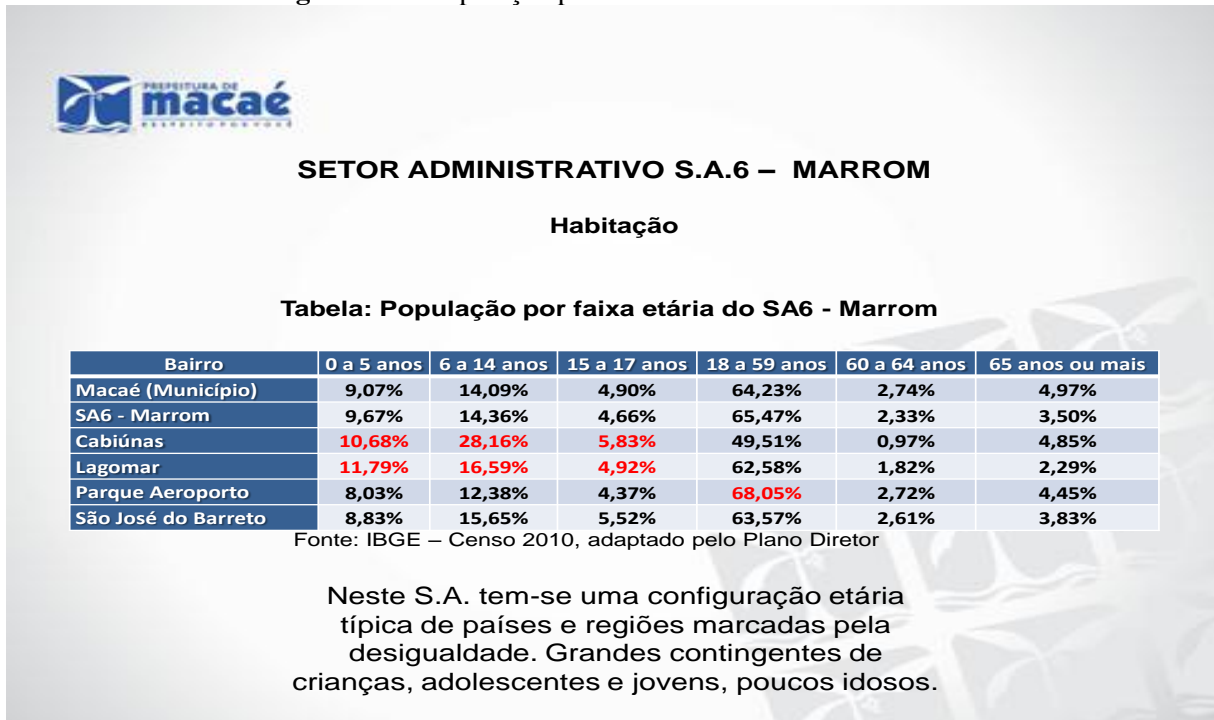
Fonte: Prefeitura Municipal de Macaé – Revisão do Plano Diretor (2014).

Na entrevista de campo realizada em fevereiro de 2023, os entrevistados, em número de 15 residentes no

O bairro Lagomar, na Tabela 1, e o que terá maior impacto do empreendimento TEPOR, o percentual referente ao saneamento, é bastante elevado, havendo ausência de água e esgotamento.

Na Tabela 2, segundo dados do IBGE (2010 apud PREFEITURA DE MACAÉ, 2014), a faixa etária dos moradores do bairro Lagomar, setor S.A-6, no ano de 2014, correspondia a 62,58%, com faixa etária entre 18 e 59 anos.



**Figura 20** – População por faixa etária do SA6 - Marrom

Fonte: Prefeitura Municipal de Macaé – Revisão do Plano Diretor (2014).

A prevalência da faixa etária sendo de 18 a 59 anos, equivale a 62,58%, o que indica uma capacidade de absorção de trabalho naquela região.

Nas entrevistas realizadas no bairro Lagomar em fevereiro de 2023, por ser o bairro que sofrerá maior impacto ambiental, observou-se que os entrevistados, em sua maioria, vieram de outras cidades e/ou estados em busca de emprego e casa, ocupando a terra por meio da posse. Os entrevistados são naturais de Pernambuco, Ilhéus-Bahia, Pojuca-Bahia, Conceição de Macabu/RJ, Rio de Janeiro, Itaperuna e Rio Bonito.

Também foi constatado, durante a entrevista, que a totalidade dos entrevistados reside no bairro Lagomar há mais de cinco anos. Comparando-se a situação atual com a situação informada pelo Censo de 2010 (IBGE, 2010 apud PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAÉ, 2014), concretiza-se um período de “tempo perdido” pelas autoridades municipais. Essa expressão nos remete diretamente à falta de planejamento e interesse pela proteção aos direitos difusos, concretizando uma política discriminatória de promoção do bem-estar social pelas autoridades.

Para Rolnik (2017, p. 30), “As imensas periferias sem água, luz ou esgoto são evidências claras desta política discriminatória por poder do poder público, um dos fortes elementos produtores da segregação.” O autor ainda lembra que, na cidade medieval, não

havia segregação entre os locais de moradia e trabalho, onde a oficina do artesão era sua moradia ao mesmo tempo que era seu local de trabalho, “de tal forma que todo o espaço do burgo é simultaneamente lugar de residência, produção, mercado e vida social” (ROLNIK, 2017, p. 30). Como exemplo à época, o autor cita a cidade medieval francesa de Troyes, no século XIII, que mostra a casa de um artesão com quatro andares, onde havia a oficina no térreo e sua moradia conjuntamente. A importância desse se mostrar esse contexto é deixar claro que não havia separação do mundo do trabalho do mundo da família.

Por meio desse referencial histórico, Rolnik (2017) informa que a segregação espacial fica mais evidente à medida que avança a mercantilização da sociedade e a organização do Estado Moderno. Segundo o autor, a segregação é produto e produtora do conflito social, sendo que quanto mais separada é a cidade, mais visível é a diferença social.

De igual entendimento sobre o planejamento, Santos (2006, p. 53) assim constata:

(...) a sociedade espera que o poder público intervenha na organização das cidades e melhore as condições de sua reprodução. “Falta planejamento urbano”, reclama imprensa, fazendo eco às expectativas da população a propósito da crise da moradia popular; da ineficiência dos transportes urbanos; da falta de saneamento e do tratamento do lixo urbano; do recrudescimento da violência urbana etc.

Essa é a mesma expectativa da população residente no entorno do projeto do TEPOR, conforme se depreende nas audiências públicas já realizadas pelo poder público. Destaca-se, ainda, que o bairro apresenta urbanização precária, sem planejamento e população de baixa renda.

Em comentário sobre residências e população em área de risco, referente à inundação litorânea, no EIV, realizado em setembro/2018, o IBGE também assinalou esse risco de invasão do mar, geralmente em terrenos planos e próximos ao mar, que configura “tempo perdido” por falta de planejamento das autoridades municipais durante esse lapso temporal (Tabela 3).

**Figura 21** – Áreas suscetíveis a inundações e alagamentos no SA-6

SETOR ADMINISTRATIVO S.A.6 - MARROM	
AMBIENTE	
<b>Tabela: Áreas suscetíveis a inundações no S.A. 6</b>	
Rios e Canais	Áreas suscetíveis a Inundações
Canal Macaé Campos	Parque Aeroporto; São José de Barreto; Lagomar.
Vala Jurumirim	Cabiúnas.
<b>Tabela: Áreas suscetíveis a Alagamentos no S.A. 6</b>	
Bairro	Áreas suscetíveis a Alagamentos
Parque Aeroporto	Rua 64 e Jardim Carioca
<small>Fonte: Relatório concedido pela Defesa Civil de Macaé – 2013</small>	
<small>Fonte: Revisão do Plano Diretor Diagnóstico Geral do Município de Macaé Janeiro de 2014</small>	

Fonte: Prefeitura Municipal de Macaé – Revisão do Plano Diretor (2014).

A compreensão e a análise dos possíveis impactos de um empreendimento em determinada região estão relacionadas ao EIV, que sinaliza a necessidade de se promover o diálogo com a sociedade e as associações de classes por meio da realização de audiências públicas.

#### 4.1.3 As Audiências Públicas

Em breve histórico sobre democracia, Carvalho (2021) ressalta que sua origem remonta a Heródoto (484 a.C a 425 a.C) e Tucídides (460 a.C a 395 a.C), que fizeram menção ao termo *demokratia*, também existente nas obras de filósofos como Platão (República) e Aristóteles (Política). Carvalho (2021) entende a expressão *demokratia* como a participação do *dêmos* (povo) representado, à época de Atenas, por pequenos comerciantes, marinheiros, lavradores, artesãos, sendo excluídos os escravos e as mulheres. Já os gregos e os atenienses tinham participação direta, sem qualquer representação (580 a.C a 338 a.C), sendo permitido somente os atenienses do sexo masculino e maiores de 21 anos.

Na *Ágora*, a vida política era discutida com participação de todos, excetuando-se os casos acima citados, sendo caracterizada como uma participação democrática direta. A esse respeito, assevera Carvalho (2021, p. 554): “A vida política estava ligada a todas as relações sociais de Atenas, sendo a polis grega conhecida pela herança democrática atribuída a Clístenes, considerado o pai da democracia grega.” Souza (2020, p. 322), como exemplo de

modelo participativo, aponta a cidade de Atenas existindo por cerca de dois séculos (de 510 a.C. a 322 a.C.).

#### *4.1.3.1 Estrutura da Audiência*

A Audiência Pública do TEPOR, foi realizada em 07 de novembro, após deliberação do CECA nº 6220, publicada no Diário Oficial do dia 11 de outubro de 2018. O projeto submetido à apreciação constou de um relato do licenciamento do INEA – Instituto Estadual do Ambiente, apresentação do projeto pelo representante da empresa, apresentação da consultora ambiental, responsável pela elaboração do estudo de impacto Ambiental, com a apresentação dos impactos ambientais que foram identificados e as propostas para mitigar e compensar esses impactos e ao fim, espaço para perguntas dos participantes.

Sobre isso, a realização de Audiências Públicas está garantida na Constituição Federal de 1988, conforme art.58, § 2º, inciso II, que prevê a realização de Audiências Públicas pelas comissões do Congresso Nacional, como também são previstas nos regimentos internos dos órgãos públicos, como nas legislações dos entes federados. Garantidas pela Constituição Federal de 1988, são reguladas por leis federais, constituições estaduais, leis orgânicas municipais e a lei orgânica do Distrito Federal. A democracia participativa, garantida pela Constituição Federal, trouxe um capítulo próprio para o meio ambiente, garantindo a obrigatoriedade do estudo de impacto ambiental com ampla divulgação para toda sociedade, com participação pública.

O Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001) preceitua, no art. 2º, inciso II, a obrigatoriedade da transparência e publicização, a qualquer interessado, de todos os documentos e estudos relativos ao EIV, o que potencializa o diálogo do executivo local com os demais atores envolvidos no processo, geralmente empresários, com maior participação da população e de associações de classes.

No sentido de publicidade, a Constituição Federal de 1988 passou a garantir que as contas municipais ficassem ao alcance de qualquer contribuinte, para fins de fiscalização (art.31, §3º da CF), trazendo também, ao que concerne à Administração Pública, princípios expressos, como os da publicidade e moralidade. Já o art.74, § 2º, concedeu outorga a qualquer cidadão, sindicato, associação ou partido político a legitimidade para denunciar irregularidades ou ilegalidades perante o Tribunal de Contas.

Para Macedo (2008, p. 187), aproveitando lição de Norberto Bobbio, pode-se dizer que o que ocorreu foi a ampliação do processo de democratização, a expansão do poder, da soberania popular, em que se passa a considerar o cidadão além da esfera de suas relações políticas, considerando também suas relações entre si e com o Estado.

#### 4.1.3.2 *Participantes*

Participaram autoridades públicas, jurídicas, representantes de associações e a comunidade: MPE, MPF, Órgãos da Administração Pública, Secretários Municipais, Vereadores Municipais, Deputados Federais e Estaduais, Associações de Classe, membros da comunidade, Representante da Capitania dos Portos.

Nesse sentido, a participação da comunidade nas audiências públicas é um autêntico direito difuso, sobrepondo-se ao direito individual. A Lei Orgânica Municipal de Macaé, n.º 01 (RIO DE JANEIRO, 2012), garante a participação dos munícipes, assim prevendo:

#### Seção III

#### Da Audiência Pública

#### Art. 104-G.

Será obrigatória a realização de audiência pública, por iniciativa do Poder Executivo, antes da aprovação de:

I – projetos que envolvam grande impacto ambiental;

II – atos que envolvam a conservação ou modificação de patrimônio arquitetônico, histórico, artístico, cultural ou ambiental do Município.

§ 1º Será obrigatória a realização de audiências públicas, por iniciativa do Poder Executivo e do Poder Legislativo, em cumprimento ao disposto na Lei de Responsabilidade Fiscal.

§ 2º As audiências públicas, de que trata este artigo, deverão ter ampla divulgação, inclusive através de meios eletrônicos de acesso público, com antecedência mínima de 10 (dez) dias.

§ 3º Serão realizadas audiências públicas, por iniciativa do Poder Legislativo, para tratar de matérias relevantes ao interesse da coletividade, através de debate público e pessoal por pessoas físicas ou os representantes da sociedade civil. (Redação dada pela Emenda n.º 61, de 05/08/2010).

Dessa forma, qualquer pessoa poderá participar das audiências públicas, sendo obrigatória a presença das pessoas diretamente afetadas pela política pública ou projeto de lei a ser discutido. Assevera-se, ainda, que as audiências públicas têm caráter de direito difuso, atendendo ao coletivo e à comunidade. Para a garantia do direito de participação e informação, deverá haver divulgação prévia, pelo chefe do executivo local, nos diários

oficiais da União, dos estados, dos municípios e do DF e demais órgãos responsáveis pela sua realização.

Representando o interesse da coletividade, a participação popular nas audiências públicas, por exemplo, confere caráter democrático e de relevância ao EIV apresentado pela EBTE Engenharia junto ao EIA no INEA, o que evidencia caráter permanente de discussão dos mecanismos jurídicos que disciplinam interesses distintos:

(...) uma sociedade justa não é uma sociedade que adotou leis justas para sempre. Uma sociedade justa é uma sociedade onde a questão da justiça permanece constantemente aberta, ou seja, onde existe sempre a possibilidade socialmente efetiva de interrogação sobre a lei e sobre o fundamento da lei. Eis aí uma outra maneira de dizer que ela está constantemente no movimento de sua auto-instituição explícita. Esse fator jurídico dinamiza e contribui para a elaboração das medidas preventivas, mitigadoras e compensatórias, fazendo entender que a participação popular em audiências públicas ou outros modos de expressão de suas percepções aponta para a história como um processo aberto de criação no qual a sociedade se reinventa constantemente, e do qual o conflito e o poder não estarão nunca ausentes (CASTORIADIS, 1983, p. 33).

Logo, cabe somente aos órgãos públicos a realização das audiências públicas, havendo participação democrática dos atores sociais envolvidos na questão, sendo certo que a população poderá solicitar, aos representantes do poder Executivo ou Legislativo ou do Ministério Público, a realização de audiências públicas.

Carvalho (2021, p. 553) assevera sobre o alijamento popular que cerceia a construção de políticas públicas, contrariando as diretrizes democráticas. No caso específico do TEPOR, nas audiências públicas (realizadas e registradas no INEA/RJ) foram apresentados os conteúdos do EIV, com apresentação do projeto, área de influência, impactos positivos e negativos, medidas mitigatórias e compensatórias, cumprindo o disposto no art.11, § 2º da Resolução Conama n.º 1/86, quanto da realização de audiência pública para informação sobre o projeto, para análise tanto dos órgãos públicos quanto dos demais interessados, notadamente as comunidades interessadas e afetadas pelos impactos ambientais do empreendimento.

Quanto ao licenciamento ambiental, o processo será norteado pela Resolução Conama 09/87, observando que, no Estado do Rio de Janeiro, as audiências públicas são obrigatórias para todos os empreendimentos, obras ou atividades que exigem a apresentação de EIA/RIMA, por força da Resolução Conama 35/11, art. 3º.

#### 4.1.3.3 Tópicos da Audiência Pública em destaque

No início da audiência, o Chefe do Executivo, à época, , ressaltou o índice do desemprego na cidade, conforme se transcreve abaixo:

A redução dos poços exploratórios, hoje a Bacia de Campos historicamente quase já não tem mais poço, poço explorado, se não tem poço explorado não tem emprego...

E essa foto é a fatia mais dura de todos esses anos: é a foto de desemprego. 40 mil pessoas perderam o emprego em Macaé, 40 mil pessoas perderam o emprego em Macaé. Uma população de 256 mil habitantes, miseravelmente 20% da população a 30% perdeu completamente seu emprego se a gente pedir para alguém levantar a mão aqui talvez a grande maioria das pessoas ou perdeu emprego, ou conhece alguém está desempregado e esse é o grande desafio que a sociedade, que o poder público precisa reverter.

Só há uma forma de reverter esse quadro: gerando empregos, sem gerar emprego ninguém sai de crise, sem gerar emprego a gente não vai conseguir viver da melhor maneira a gente sempre tentou viver.

Também ressaltou a elaboração do Decreto da Transportuária, O decreto da Transportuária, “a transportuária é premissa para existência do porto e decreta fez apropriação tá em curso transportuária esse projeto vocês conhece aqui vai sair do 68 para chegar até o porto Lagomar.”

Com a apresentação do vídeo, por um dos sócios do TEPOR , destacou:

O TEPOR já conta com grande facilidade de acesso rodoviário localizado à margem da RJ-106 a somente 14 km da Rodovia BR-101. Além disso o TEPOR contará com uma via de apoio para sua construção e futuras operações. Em fase de licenciamento pela Prefeitura de Macaé, a Rodovia Transportuária é um projeto Municipal que se conectará a Estrada de Santa Teresa através de um trevo na RJ-168 completando assim o arco viário de Macaé, facilitando imensamente o acesso ao porto e evitando que o trânsito pesado circule na área urbana da cidade.

A Transportuária foi projetada de forma que não haja cruzamentos com nenhuma das vias existentes, todas as vias existentes serão transportadas através de viadutos. O planejamento da chegada dos materiais para construção do TEPOR prevê que os maiores volumes de cargas só serão transportados após a conclusão parcial das obras da Transportuária que já permite a passagem dos caminhões e carretas.

- Sobre o Convênio com a colônia de pescadores, abaixo transcrito da ata:

Os terminais portuários devido à legislação implicarão numa área de exclusão de

pesca. Como contrapartida aos pescadores o TEPOR firmou um convênio com a Colônia de Pescadores Z3 assumindo a obrigação de construir um Centro Integrado de Pesca Artesanal (CIPAR) que contará com: gás para desembarque de pescado, fábrica de gelo, centro de distribuição e classificação do pescado, câmara de resfriamento, tanque e bomba de óleo diesel, carreira para reparos em embarcações, oficinas de manutenção. A construção do CIPAR deverá estar concluída em até vinte e oito meses após a obtenção das licenças de instalação dos terminais A e B.

- Sobre a elaboração do Estudo de Impacto Ambiental , a representante da OITI – consultoria Ambiental , empresa responsável pela elaboração do Estudo de Impacto Ambiental assim se manifestou.:

Foi realizado um diagnóstico de pesca também né. Esse diagnóstico mostrou que 7% da população de Macaé está envolvida com atividade de pesca de forma direta ou indireta, que é uma atividade importante na cidade e que os pescadores usam a Ilha de Sant'Ana como referência para sua atividade de pesca e que eles se organizam de forma coletiva, esses são os principais resultados, tem muito detalhe nesse diagnóstico. Essa é a área de pesca aqui na região de Macaé e as diferentes artes de pesca que são utilizadas, então a gente pode ver que em frente ali a área do TEPOR você tem praticamente a ocorrência de todas as artes de pesca. Essa foi uma preocupação importante do projeto porque a construção da ponte tinha que permitir a passagem dos barcos de pesca para que os pescadores não tivessem que dar a volta no projeto e essa passagem ela está garantida por baixo da ponte.

Ainda , com a palavra , em referência a ADA (Área Diretamente Afetada) , concluiu :

A gente tem a ADA que a área diretamente afetada pelo projeto, é nessa área que vocês estão vendo nessa figura e que ela representa o que vocês viram no vídeo que são feitos os estudos mais detalhados porque a área onde vai ter corte de vegetação, movimentação de terra, depois a gente tem o que a gente chama de área de estudo que é uma área maior que a gente usa para entender cada um dos temas para contextualizar, e aí finalmente as áreas de influência direta e indireta que são as áreas aonde podem ocorrer os impactos diretos e indiretos que são significantes.

- Perguntas dos moradores:

Destaca-se algumas perguntas relevantes dos moradores do Bairro : 1) "o que está planejado para fazer com o lixo orgânico, material reciclável durante as obras e no período operacional? Foi contemplado algum projeto de geração de renda para redução desse



impacto ambiental?" 2) Em relação ao projeto, "Quais seriam as prioridades do Porto?" 3) "Quais os projetos locais?" 4) "Vai ter algum projeto de melhorias no bairro Parque Aeroporto?", se está incluído dentro do escopo do projeto. , 5) "Qual o tamanho, se a área vai ser desapropriada, qual o tamanho da área que vai ser desapropriada para construção do Porto e a localização concreta dessa área?"

Diversas pessoas demonstraram essa preocupação e tem várias perguntas nesse sentido em relação a desapropriação. É: "Se o período de implantação será mais de um ano teremos novos ministros, pergunto: serão invalidados todos os programas ambientais que estão sendo apresentados aqui?"

#### - Parque do Barreto

Como o Parque Municipal do Barreto é um parque recém-criado seus gestores solicitaram apoio do TEPOR para a implantação de uma série de melhorias, como efetuar os cercamentos do parque, construção de área de vivência, lazer, criação, construção de sede administrativa, construção de ciclovia e calçada, construção e implantação de centros de triagem de animais silvestres e viveiros de mudas nativas, reforma do alojamento da guarda ambiental Municipal e sinalização.

O TEPOR assumiu a obrigação de implantar essas melhorias em até 36 meses após a obtenção das licenças de instalação dos terminais A e B.

#### - Sindicato dos trabalhadores de pintura industrial e construção civil de Macaé (SINDPIC)

O TEPOR recebeu um abaixo-assinado do SINDPIC contendo sete mil e oitocentos e quarenta assinaturas solicitando apoio para disponibilizar cursos de treinamento e capacitação de mão de obra da região. O TEPOR assumirá a obrigação de promover o treinamento de até dois mil trabalhadores através de cursos ministrados pela FIRJAN/ SENAI ao longo de cinco anos, já a partir da obtenção da primeira licença de instalação do projeto.

#### - Parque Nacional de Jurubatiba:

Sobre a situação do Parque Nacional de Jurubatiba, alguns moradores que residem

próximos à restinga de Jurubatiba, questionaram :1) “Sabendo que o parque de Jurubatiba fica na área próxima do projeto, gostaria de saber qual a posição do ICMBio, se o órgão foi consultado? 2) A empresa levou em conta a recente avaliação ambiental feita pelo órgão? 3) Como vai ficar a situação dos moradores que moram próximo à restinga de Jurubatiba, mais precisamente na W30 uma vez que estão próximos também ao parque ? 4) “O EIA não diz que o TEPOR gerará impactos no Parque da Jurubatiba, inclusive na sua área de influência direta, indo pela orla do Lagomar termina justamente um pouco antes de começar a zona de amortecimento do Parque Federal dando a entender que o propósito era não transferir a responsabilidade do licenciamento para o órgão federal. Como vocês podem afirmar que um dos parques mais bem preservados do Brasil não será afetado, lembrando de outros casos onde houve licença, estudo favorável e ainda assim sofreram impacto de grandes magnitudes, como porto do Suape e o pior de todos. o caso de Mariana.?” 5) “As certidões ambientais junto ao Instituto Chico Mendesserão liberados do fato, já que Jurubatiba é uma importante reserva ecológica que fica no nosso município é muito importante para a humanidade” 6) “Qual o envolvimento do ICMBio ou IBAMA no processo de licenciamento ambiental, porque não há nenhum representante desses órgãos na banca de discussão dessa audiência?” 7) “Qual a contrapartida em favor do Parque Nacional de Jurubatiba e da Lagoa de Carapebus e também os municípios vizinhos?”

Em resposta aos questionamentos , o representante da Consultoria Jurídica, da OITI , se manifestou : “ Vamos lá, são várias questões inicialmente e começando pela primeira inclusive, que cita essa resolução que está colocada aí para os senhores a resolução Conama 428/2010, ela foi reeditada em 2015 valendo por mais cinco anos, então ela está vigida até o ano de 2020. Porque que se fala tanto da questão de impactar unidade de conservação? Você tem uma lei Federal a lei 9985 de 2000 que criou o Sistema Nacional de Unidades de Conservação e essa norma deixa claro que quando possa haver impacto no mandado de conservação deve haver a autorização desse órgão gestor da unidade de conservação, no caso aqui como é unidade de conservação Federal, o órgão gestor é o Instituto Chico Mendes de conservação da biodiversidade através do seu órgão local aqui da unidade do corpo gestor do parque de Jurubatiba.

Bom o quê que diz a resolução 428 que regulamenta esse artigo 36 e foi citado na pergunta? Que quando o licenciamento desse empreendimento de significativo impacto ambiental que é o nosso caso, possa afetar unidade de conservação, precisa da autorização. Contudo o parágrafo segundo que está ao lado, deixa muito claro que os empreendimentos

significativo impacto ambiental localizados numa faixa de três mil metros a partir das unidades de conservação que não possuem zonas de amortecimento estabelecidas, precisarão dessa autorização e dá três exceções: quando a unidade de conservação for uma APA, uma RPPN ou quando o empreendimento estiver numa área urbana consolidada e o próximo slide, o TEPOR, os senhores conhecem isso muito bem, ele se localiza numa área urbana consolidada, essa a questão é tratada aqui no estado do Rio de Janeiro pelo Decreto Estadual 42356, e nós temos a certidão de 027/2018 da Prefeitura Municipal de Macaé que confirma que o TEPOR se localiza numa área urbana consolidada, então, tanto o EIA/RIMA quanto o INEA seguiram sim a resolução 428 talvez quem fez a pergunta não tenha chegado até o parágrafo segundo ou não sabia que estava realmente nessa área urbana consolidada.

Em análise as repercussões da Audiência, constata-se que houve grande repercussão na imprensa, sobre a realização da mesma, com a participação das autoridades locais, judiciais, associações ambientalistas, sindicato e moradores locais.

Referente às expectativas, foram obtidas as seguintes declarações: a) Desenvolvimento para o bairro, emprego; b) expansão industrial e comercial no bairro; c) mais infraestrutura e geração de renda, além da procura pelo comércio local; d) melhoria para a cidade, progresso; e) qualidade de vida, água, saneamento básico e emprego; e f) lazer, transporte público, geração de renda.

Nesse sentido, o Estatuto da Cidade desempenha papel fundamental na regulamentação da política urbana, estabelecendo diretrizes que visam ao bem-estar dos cidadãos e o equilíbrio entre o meio ambiente artificial e natural. Ao garantir as funções sociais da cidade, como habitação, trabalho, transporte e recreação, o Estatuto busca promover a participação popular e a gestão democrática, assegurando que as decisões relacionadas ao desenvolvimento urbano sejam tomadas de forma transparente e inclusiva. É por meio dessas diretrizes que se construirá cidades mais justas, sustentáveis e acolhedoras para todos os seus habitantes.

Quanto ao Parque Nacional de Jurubatiba, ainda não houve o cumprimento da decisão do TRF 2, que obriga a ICMBio a rever a zona de amortecimento do Parque de Jurubatiba, devendo ser incluída as microbacias das Lagoas de Cabiúnas e de Carapebus, além do Terminal de Cabiúnas.

A Zona de Amortecimento de unidades de conservação, deve ser de 10 km ao redor da área. Segundo o acórdão, a instrução do processo demonstrou que o próprio ICMBio reconhece que o Terminal Cabiúnas, localizado à 700m do limite do Parque de Jurubatiba,

está na zona circundante da unidade e a afeta diretamente. “Diante do acervo probatório e dos consistentes argumentos jurídicos expendidos quanto ao pedido de revisão da proposta de ampliação da zona de amortecimento, bem como das incertezas científicas sobre a possibilidade da implantação do terminal de gás Cabiúnas desequilibrar o ecossistema local, impõe-se a manutenção da sentença recorrida”, afirma o acórdão.

Diante das perguntas apresentadas e da importância de se atender às legislações pertinentes ao planejamento urbano, torna-se evidente a necessidade de se elaborar um Termo de Compromisso Ambiental, que promova o equilíbrio entre o meio ambiente artificial e natural, visando o bem-estar dos cidadãos, diminuindo os receios até o momento apresentados

No modelo paradigma apresentado, o Termo de Compromisso Ambiental, destina 1% dos investimentos para projetos sociais e ambientais, tornando-se uma ferramenta fundamental nesse processo.

Portanto, é fundamental que os agentes envolvidos estejam comprometidos com a implementação dessas diretrizes, garantindo assim um desenvolvimento urbano sustentável e que atenda às necessidades da sociedade.

## 5 CONCLUSÃO

O presente trabalho analisou, inicialmente, a legislação pátria, primeiramente a Constituição Federal de 1988, o Estatuto da Cidade e o Plano Diretor de Macaé, bem como as resoluções da CONEMA, legislações que garantem a possibilidade de se criar instrumentos de garantia e preservação do meio ambiente, com programas de inclusão e crescimento socioeconômico, com garantia da qualidade de vida da população.

Em que pese todo potencial de garantia de direitos e deveres na legislação pátria brasileira, até os dias de hoje, as cidades apresentam desigualdades regionais agravadas pela centralização do capitalismo moderno. Em cidades portuárias, faz-se mister políticas públicas que integrem a população às transformações espaciais a serem realizadas.

Este trabalho apresentou o EIV, do projeto TEPOR de Macaé, aos impactos positivos e negativos gerados no entorno do empreendimento.

Com a implantação do TEPOR de Macaé, o momento torna-se oportuno e imperativo para uma política na região do complexo portuário, com a aplicação do Plano Diretor que, além de dar as diretrizes de ocupação do solo urbano, direcionam a gestão ambiental, a mobilidade e o saneamento, entre outros itens. Observa-se que a população no entorno do projeto, em grande parte, veio de outras cidades e/ou estados, em busca de emprego e casa, ocupando a terra por meio da posse.

Vainer (1992, p. 78) afirma que “a cidade é uma mercadoria a ser vendida, num mercado extremamente competitiva, que em outras cidades também estão à venda.” No cômputo das retóricas de Lefebvre (1991 apud SANTOS, 2003) sobre a problemática urbana, situa-se o ponto crítico. O fato é que a morfologia urbana explode de forma peculiar nos países em desenvolvimento, formando as favelas, ao passo que, nos países desenvolvidos, proliferam-se os subúrbios e, nos socialistas, o superpovoamento.

Comentadas as legislações pertinentes ao planejamento urbano, surge a oportunidade de se apresentar um paradigma de planejamento e de atendimento a toda legislação correlata e aos agentes envolvidos, como o Termo de Compromisso Ambiental (SEAS/SUBEXEC 4299182 SEI E-07/026/100/2019), disponível no Anexo A, realizado entre as partes, tendo como COMPROMITENTES - O Estado do Rio de Janeiro, por intermédio da Secretaria de Estado do Ambiente e Sustentabilidade, doravante denominada SEAS e do Instituto Estadual do Ambiente, doravante denominado INEA; como COMPROMISSADA - a empresa UTE GNA I GERAÇÃO DE ENERGIA S.A. e INTERVENIENTE BENEFICIÁRIO, o Município

de São João da Barra, no Estado do Rio de Janeiro, tendo como uma das condições de validade da LI n.º IN47687 (Licença de Instalação) a destinação de 1% dos investimentos para projetos relacionados à habitação, saneamento, infraestrutura urbana e iniciativas socioambientais a serem definidos pelo órgão licenciador. A destinação de 1% dos investimentos para projetos sociais já expande um leque de projetos de política social como aporte da função social da cidade.

O modelo de paradigma acima corrobora que as políticas sociais e de planejamento dos espaços urbanos devam ser desenvolvidas pelos agentes municipais, empresários e associações envolvidas. O Termo de Compromisso Ambiental ora apresentado remete ao entendimento de Brandão (2008), que apresenta, como exemplo de efetividade dos contratos com o cumprimento de direitos e deveres das partes, pois a reforma do sistema de planejamento nacional delegou às regiões a responsabilidade de elaborar e gerir um plano nacional de desenvolvimento. O autor ainda destaca que a descentralização proporciona mais autonomia para adaptar os contratos às suas necessidades e às suas realidades específicas, contribuindo para sua efetividade.

O Planejamento Urbano, historicamente, deixou de ser uma política tecnocrática na qual a responsabilidade e o controle eram integralmente do Estado, passando a ser um processo político com novos agentes ou atores sociais (empresários, organizações da sociedade civil, moradores).

A participação desses atores sociais traz percepções diferentes por meio das experiências subjetivas de cada cidadão, as quais contribuem para melhor compreensão dos problemas já existentes, descritos no Censo do IBGE em 2010 e expostos no diagnóstico municipal, além de ajudar previamente nas medidas a serem adotadas em virtude da modificação espacial, notadamente do empreendimento TEPOR.

O procedimento realizado nas audiências públicas reforça que a participação dos moradores é a efetiva garantia da democracia, caracterizada por ser inclusiva e transparente. Nesse entendimento, a aplicação da legislação urbanística é fundamental para o desenvolvimento de cidades sustentáveis, pois norteia, conjuntamente o planejamento e o desenvolvimento urbano.

Em que pese todo potencial de garantia de direitos e deveres na legislação pátria brasileira, até os dias de hoje, as cidades apresentam desigualdades regionais agravadas pela centralização do capitalismo moderno. Em cidades portuárias, faz-se mister políticas públicas que integrem a população às transformações espaciais a serem realizadas.

Para tanto, foram transcritos trechos da audiência pública realizada em 07 de novembro de 2018, com a participação de autoridades locais, representações de associações e da própria vizinhança do entorno do Tepor.

A repercussão da audiência, com o posicionamento dos presentes, digo, autoridades locais, judiciais, empresários, biólogos, o sindicato dos trabalhadores de pintura industrial e construção civil de Macaé, da população local, sobre as dúvidas e informações, deveria melhorar e adequar o empreendimento.

Para isso, foram levantados dados através, da região do entorno do empreendimento TEPOR , com o levantamento dos problemas socioeconômicos apresentados na Revisão do Plano Diretor, pela Prefeitura de Macaé, com dados do IBGE/RJ no ano de 2014. Foi constatado, após confrontação dos dados do IBGE/RJ, feito à época, com os dados do EIV, apresentado no INEA/RJ, que não houve investimentos e planejamentos, por anos, por parte do município nessa área.

A respeito da relação entre o porto e a cidade, Llovera (2018, p. 234) a descreve como complexa, pois, muitas vezes, os interesses e as atividades econômicas são divergentes: “Abre-se, então, uma fratura entre os interesses e a dinâmica do porto e da cidade. A cidade ignora o porto e este, por sua vez, cresce como um organismo alheio à urbe”.

Ainda Llovera (2018, p.234) acrescenta que os interesses divergentes relativos ao porto e a cidade, a médio e longo prazo, minam numerosas possibilidades de desenvolvimento e manutenção do emprego especializado. O autor defende, ainda, o crescimento endógeno do porto da cidade e de sua hinterlândia, por meio da melhoria nas relações porto-cidade, com um modelo de gestão conjunto que aproveite as condições favoráveis de ambos.

Os autores descritos e analisados nesta dissertação contextualizam a transformação espacial decorrente de motivos políticos, geralmente favoráveis às questões dos empresários, motivados por interesses próprios. Acerca disso, Castells e Borja (1996) delegam ao governo local o dever de patriotismo cívico, no sentido de manter sentimento de pertencimento ao local, com manifestação da vontade dos habitantes, para melhorar a qualidade dos espaços públicos e o bem-estar da população.

Em relação às políticas públicas, há um arcabouço legislativo criado por meio da Constituição Federal e das demais normas regulamentadoras dessas políticas públicas. Assim, a interdisciplinaridade de vários institutos é primordial para a regulação do espaço urbano. As relações entre o Direito Urbanístico e o Direito Administrativo são intrínsecas. A atividade urbanística, embora envolva ações de particulares, é essencialmente uma função pública, por

isso muitos instrumentos utilizados na formulação das políticas urbanas têm suas bases no Direito Administrativo, sendo adaptados para se adequar à matéria urbanística.

Campos Libório (2019) acentua que o Direito Urbanístico está intimamente ligado ao Direito Constitucional, uma vez que a Constituição Federal de 1988 estabelece as bases para o Direito Urbanístico, incluindo número significativo de normas urbanísticas e dedicando um capítulo inteiro à Política Urbana (artigos 182-183).

Ainda para Campos Libório (2019), o Direito Civil também está intimamente ligado ao Direito Urbanístico. O Código Civil brasileiro, de 2002, reforça a função social da propriedade no artigo 1228, parágrafo 1º, que está alinhado ao artigo 5º, inciso XXIII, da Constituição Federal. Esses preceitos têm grande importância no campo do Direito Urbanístico. Além disso, dispositivos sobre direito de vizinhança e direito de construir presentes no Código Civil também têm impacto no Direito Urbanístico.

Outra conexão importante é entre o Direito Urbanístico e o Direito Ambiental. O uso da expressão “cidades sustentáveis” no Estatuto da Cidade, artigo 2º, inciso I, já evidencia essa ligação, pois se inspira no conceito de "desenvolvimento sustentável", que surgiu no Direito Ambiental. Esse conceito foi divulgado pelo relatório Brundtland em 1987, que defendeu a necessidade de política de desenvolvimento que levasse em consideração os limites ecológicos do planeta, utilizando, de forma adequada, os recursos ambientais. Portanto, o desenvolvimento sustentável busca satisfazer às necessidades da geração presente sem prejudicar as gerações futuras. A situação da área do entorno do TEPOR há décadas vem sendo negligenciada pelos administradores locais, sendo que o espaço, com o empreendimento TEPOR, sofrerá modificações com ganhos e perdas.

Correlacionando os estudos efetuados pelo IBGE/RJ, por meio do Censo de 2010, com os dados apurados, tanto por levantamento do município, em janeiro de 2014, onde foi realizado um Diagnóstico Geral do Município de Macaé, para a revisão do Plano Diretor.

Existe grande arcabouço jurídico e técnico para o planejamento regional, por meio do EIV, na região onde se encontra a implantação do TEPOR de Macaé. O planejamento urbano ser uma tarefa árdua, visto haver entraves dos gestores públicos e/ou dos agentes envolvidos, as políticas públicas devem ser aplicadas e direcionadas à qualidade de vida da população, corrigindo os problemas surgidos ao longo dos anos.

Em que pese a privatização do empreendimento, o poder público municipal tem instrumentos legais a serem estipulados para o licenciamento do empreendimento TEPOR, por meio de medidas preventivas, mitigadoras, compensatórias ou potencializadoras. A área



no entorno do empreendimento já está estigmatizada há anos por falta de planejamento e de políticas públicas, cabendo unicamente ao poder público municipal o planejamento e a gestão do desenvolvimento dessa área, além da redução das desigualdades sociais e o impulso à qualidade de vida, com participação democrática do munícipe.

Com a implantação do TEPOR de Macaé, o momento torna-se oportuno e imperativo para uma política na região do complexo portuário, com a aplicação do Plano Diretor que, além de dar as diretrizes de ocupação do solo urbano, direcionam a gestão ambiental, a mobilidade e o saneamento, entre outros itens. Observa-se que a população no entorno do projeto, em grande parte, veio de outras cidades e/ou estados, em busca de emprego e casa, ocupando a terra por meio da posse.

Observa-se que desde as primeiras tratativas apresentadas na audiência pública realizada em novembro de 2018, até o presente momento, muito pouco se fez, ficando evidente a urgência de um olhar mais atento e estratégico, sendo fundamental que as autoridades envolvidas atuem de forma eficiente na elaboração de Termos de Compromissos que atendam as necessidades específicas de cada setor , priorizando as medidas preventivas , mitigadoras , compensatórias e potencializadoras . Somente assim será possível garantir um desenvolvimento urbano sustentável e em conformidade com as leis e regulamentos vigentes. A atenção e o comprometimento com o planejamento urbano são imprescindíveis para garantir o bem-estar e a qualidade de vida da população.

O que esperar do projeto TEPOR em políticas públicas a serem implementadas pelo Executivo e os agentes do TEPOR, tanto para compensar os impactos negativos e impulsionar os impactos positivos, melhorando os aspectos socioeconômicos da região e dos residentes no entorno? Haverá crescimento endógeno? Trata-se de um assunto que não se esgota e que impõe desafios e reflexões.

## REFERÊNCIAS

ABREU, A. **Municípios e Topônimos Fluminenses: Histórico e Memória**. Rio de Janeiro: Imprensa Oficial, 1994.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Porto Verde – Modelo Ambiental Portuário**. Brasília: Antaq, 2011.

ANDRADE, L. T. **Manual de Direito Urbanístico**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2019.

BRANDÃO, C. Pactos em territórios: escalas de abordagem e ações pelo desenvolvimento. **Organizações e Sociedade**, Salvador, v. 15. n. 45, p. 145-157, jun. 2008.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF. [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em: 22 set. 2022.

BRASIL. **Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981**. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 1981. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l6938.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm). Acesso em: 22 set. 2022.

BRASIL. **Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2001. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/110257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm). Acesso em: 22 set. 2022.

BRASIL. **Lei nº 13.465, de 11 de julho de 2017**. Lei de Regularização Fundiária Rural e Urbana. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2017/lei/113465.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/113465.htm). Acesso em: 22 set. 2022.

BRASIL. **Lei nº 1301, de 02 de julho de 1991**. Lei do Plano Diretor de Desenvolvimento Econômico, Social, Territorial e Urbano de Macaé. Disponível em: <https://sistemas.macaee.rj.gov.br:840/transparencia/default/legislacao/form?id=3758>. Acesso em: 20 set. 2022.

BRASIL. **Lei nº 279/2018, de 16/01/2018**. Dispõe sobre a Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor do Município de Macaé. Disponível em: <https://sistemas.macaee.rj.gov.br:840/sim/midia/anexoleislacao/1516982361.pdf>. Acesso em: 20 set. 2022.

BRASIL. **Lei nº , de 11 de julho de 2017**. Lei de Regularização Fundiária Rural e Urbana. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2017/lei/113465.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2017/lei/113465.htm). Acesso em: 22 set. 2022.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Estudo de Impacto de Vizinhança**: caderno técnico de regulamentação e implementação. Coleção Cadernos Técnicos de Regulamentação e

Implementação de Instrumentos do Estatuto da Cidade. Brasília: Ministério das Cidades, 2016.

CARVALHO, L. H. M. de. **Direito à moradia e participação popular**. Belo Horizonte: Editora Dialética, 2021. *Kindle*.

CASTELLS, M. **O poder da identidade**. São Paulo: Paz e Terra, 2018.

CASTELLS, M.; BORJA, J. As cidades como atores políticos. **Novos Estudos**, [S.l.], n. 45, p. 152-166, 1996. Disponível em: [http://forumeja.org.br/sites/forumeja.org.br/files/CASTELLS,%20Manuel%20%20BORJA,%20Jordi.%20As%20cidades%20como%20atores%20pol%C3%ADticos.%20Novos%20Estudos.%20CEBRAP%20N.%20C2%BA%2045,%20julho%201996.%20\(pp.152-166\)\\_0.pdf](http://forumeja.org.br/sites/forumeja.org.br/files/CASTELLS,%20Manuel%20%20BORJA,%20Jordi.%20As%20cidades%20como%20atores%20pol%C3%ADticos.%20Novos%20Estudos.%20CEBRAP%20N.%20C2%BA%2045,%20julho%201996.%20(pp.152-166)_0.pdf). Acesso em: 22 set. 2022.

CASTORIADES, C. Introdução: socialismo e sociedade autônoma. *In*: CASTORIADES, C. **Socialismo ou barbárie**. O conteúdo do socialismo. São Paulo: Brasiliense, 1983.

CHALHUB, M. N. Da Política Urbana. *In*: MORAES, A. de *et al.* (org.). **Constituição Federal Comentada**. São Paulo: Editora Forense, 2018. *Kindle*.

COELHO, J. M. **Perspectivas do Setor de Petróleo e Gás e as Novas Rotas do Gás Natural**. Macaé: Empresa de Pesquisa Energética, 2019. Disponível em: [https://www.epe.gov.br/sites-pt/sala-de-imprensa/noticias/Documents/EPE\\_C%C3%82MARA%20MUNICIPAL%20DE%20MACA%C3%89\\_NOVAS%20ROTAS%20DO%20G%C3%81S%20NATURAL\\_JOS%C3%89%20MAURO\\_20191128.pdf](https://www.epe.gov.br/sites-pt/sala-de-imprensa/noticias/Documents/EPE_C%C3%82MARA%20MUNICIPAL%20DE%20MACA%C3%89_NOVAS%20ROTAS%20DO%20G%C3%81S%20NATURAL_JOS%C3%89%20MAURO_20191128.pdf). Acesso em: 22 set. 2022.

COMEÇA processo licitatório para Estrada de Santa Tereza. **RJ News**, 2022. Disponível em: <https://www.rjnewsnoticias.com.br/noticia/4562/comeca-processo-licitatorio-para-estrada-de-santa-tereza.html>. Acesso em: 22 dez. 2022.

COMPANHIA ESTADUAL DE HABITAÇÃO DO RIO DE JANEIRO (CEHAB). **Andamento**. 2023. Disponível em: <https://www.cehab.rj.gov.br/andamento>. Acesso em: 22 set. 2022.

CRUZ, E. F. da. Os Equipamentos Urbanos e Comunitários no Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança. **Caderno Gestão Pública**, Rio de Janeiro, ano. 2, n. 1, p. 26-45, jan./jun. 2013.

HASENCLEVER, L.; RIBEIRO, A. das C. Análise do Padrão de Absorção Local das Externalidades Positivas Geradas nas Aglomerações do Setor Portuário no Brasil. *In*: ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA DE PRODUÇÃO, 37., 2017, Joinville. **Anais [...]** Joinville: ENEGEP, 2017.

INSTITUTO ESTADUAL DO AMBIENTE (INEA). **EIA-RIMA 2013**. Rio de Janeiro: Governo do Estado do Rio de Janeiro, 2013. Disponível em: <http://www.inea.rj.gov.br/eia-rima-2013/>. Acesso em: 13 maio 2023.

INSTITUTO ESTADUAL DO AMBIENTE (INEA). **EIA-RIMA 2018**. Rio de Janeiro: Governo do Estado do Rio de Janeiro, 2018. Disponível em: <http://www.inea.rj.gov.br/eia-rima-2018/>. Acesso em: 13 maio 2023.

LIBÓRIO, C. D. **Direito Urbanístico: Fontes do direito urbanístico e direito à cidade**. São Paulo: Fórum, 2019. *Kindle*.

MACEDO, P. S. N. de. Democracia participativa na Constituição Brasileira. **Revista de Informação Legislativa**, Brasília, ano 45, n. 178, p. 181-193, abr./jun. 2008.

MACHADO, P. A. L. **Direito Ambiental Brasileiro**. 7. ed. São Paulo: Malheiros, 1998.

MEIRELLES, R. **Macaé Portuária – A Luta de uma cidade por seu porto**. Macaé: Secretaria de Cultura de Macaé-RJ, 2018.

MINAS GERAIS. **Resolução CONAMA nº 1, de 23 de janeiro de 1986**. Belo Horizonte: Sistema Integrado de Informação Ambiental, 1986. Disponível em: <http://www.siam.mg.gov.br/sla/download.pdf?idNorma=8902>. Acesso em: 10 maio 2023.

MINAS GERAIS. **Resolução CONAMA nº 237, de 19 de dezembro de 1997**. Belo Horizonte: Sistema Integrado de Informação Ambiental, 1997. Disponível em: [http://conama.mma.gov.br/?option=com\\_sisconama&task=arquivo.download&id=237](http://conama.mma.gov.br/?option=com_sisconama&task=arquivo.download&id=237). Acesso em: 10 maio 2023.

MONIÉ, F.; BINSZTOK, J. **Geografia e geopolítica do petróleo**. Rio de Janeiro: Editora Mauad, 2012.

MONIÉ, F.; VIDAL, S. M. do S. C. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 40, n. 6, p. 975-95, dez. 2006.

MORAES, A. de. **Constituição Federal Comentada**. São Paulo: Forense, 2018.

MUKAI, T. **O Estatuto da Cidade: anotações à Lei nº 10.257**. São Paulo: Editora Saraiva, 2008.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). Declaração de Estocolmo sobre o Meio Ambiente Humano. *In: CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE MEIO AMBIENTE HUMANO*, Estocolmo, 1972. **Anais [...]** Estocolmo: ONU, 1972. Disponível em: [https://cetesb.sp.gov.br/proclima/wp-content/uploads/sites/36/2013/12/estocolmo\\_mma.pdf](https://cetesb.sp.gov.br/proclima/wp-content/uploads/sites/36/2013/12/estocolmo_mma.pdf). Acesso em: 10 maio 2023.

PERLINGIERI, P. **Perfis do direito civil**. Introdução ao direito civil constitucional. Rio de Janeiro: Renovar, 1999.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MACAÉ. **Revisão do Plano Diretor Diagnóstico Geral do Município de Macaé Janeiro de 2014**. Macaé: Prefeitura Municipal, 2014. Disponível

em: <https://macae.rj.gov.br/midia/conteudo/arquivos/1429918917.pdf>. Acesso em: 10 maio 2023.

RIO DE JANEIRO (ESTADO). **Plano Diretor do Município de Macaé**. Rio de Janeiro: Governo do Estado do Rio de Janeiro, 2006. Disponível em: <https://macae.rj.gov.br/midia/conteudo/arquivos/1270002165.pdf>. Acesso em: 22 set. 2022.

RIO DE JANEIRO (ESTADO). **Lei orgânica do município de Macaé**. Rio de Janeiro: Governo do Estado do Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: <https://sistemas.macaee.rj.gov.br:84/sim/midia/anexolegislacao/1679177055.pdf>. Acesso em: 22 set. 2022.

RIO DE JANEIRO (ESTADO). **Lei Municipal nº 1301/1991**. Rio de Janeiro: Governo do Estado do Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: [https://sistemas.macaee.rj.gov.br:84/sim/midia/anexolegislacao/\(Lei-1301-1991\)\\_1301-1991.pdf](https://sistemas.macaee.rj.gov.br:84/sim/midia/anexolegislacao/(Lei-1301-1991)_1301-1991.pdf). Acesso em: 22 set. 2022.

ROLNIK, R. **O que é cidade (Primeiros Passos)**. São Paulo: Brasiliense, 2017. *Kindle*.

SANTOS, A. M. P. Planejamento Urbano: para quê e para quem? **Revista de Direito da Cidade**, Rio de Janeiro, ano 1, n. 1, p. 1-28, 2006.

SANTOS, L. M. R. dos. Notas de leitura - LEFEBVRE, Henri. O direito à cidade. 1 ed. São Paulo: Moraes, 1991. **Revista de História Regional**, Ponta Grossa, v. 8, n. 1, p. 163-167, 2003.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 4. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2022.

SANTOS, M. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: Edusp, 2020.

SANTOS, L. M. R. dos. Notas de leitura - LEFEBVRE, Henri. O direito à cidade. 1 ed. São Paulo: Moraes, 1991. **Revista de História Regional**, Ponta Grossa, v. 8, n. 1, p. 163-167, 2003.

SILVA, G.; COCCO, G. **Cidades e portos: os espaços da globalização**. Rio de Janeiro: Editora Lamparina, 1999.

SILVA, J. A. da. **Direito Ambiental Constitucional**. São Paulo: Malheiros, 1994.

SOUZA, M. L. **Ambientes e territórios: Uma introdução à Ecologia Política**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2019. *E-book*.

SOUZA, M. L. **Mudar a Cidade**. Uma Introdução Crítica ao Planejamento e à Gestão Urbanas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2020.

SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA – STF. Disponível em: <https://jurisprudencia.stf.jus.br/pages/search/sjur94859/false>. Acesso em: 22/07/2022.

TEPEDINO, G. **Contornos constitucionais da propriedade privada**. Temas de direito civil. Rio de Janeiro: Renovar, 1999. p. 282-283.

VAINER, C. B. Planejamento territorial e projeto nacional: os desafios da fragmentação. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, Presidente Prudente, SP, v. 9, n. 1, p. 9-23, maio 2007.

VAINER, C.; ARANTES, O.; MARICATO, E. **A Cidade do Pensamento Único**. 8. ed. Petrópolis: Vozes, 2013. p. 78 .

## ANEXO A – ATA SUCINTA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA DA EMPRESA TEPOR



SERVIÇO PÚBLICO ESTADUAL	
Proc.: E-07/	002.11633 /2016
Data:	31 / 10 / 16 Fls. 384
Rubrica:	ID: 4932442

**GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO**  
**Secretaria de Estado do Ambiente**  
**Comissão Estadual de Controle Ambiental**  
**Instituto Estadual do Ambiente**

ATA SUCINTA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA DA  
EMPRESA TEPOR – TERMINAL PORTUÁRIO DE MACAÉ LTDA – 07/11/2018

1  
2  
3  
4 Aos sete dias do mês de novembro de dois mil e dezoito foi realizada a Audiência Pública  
5 do processo de licenciamento ambiental nº E-07/002.11633/2016, referente à  
6 apresentação e discussão do Relatório de Impacto Ambiental – RIMA, com relação ao  
7 requerimento de Licença Prévia para a implantação do Terminal Portuário de Macaé,  
8 localizado na Rodovia Amaral Peixoto – RJ-106 s/n, São José do Barreto, Município de  
9 Macaé. A Audiência foi feita no Centro de Convenções Jornalista Roberto Marinho,  
10 situado na Rodovia Amaral Peixoto km 170, São José do Barreto, Município de Macaé, e  
11 iniciou-se às 19h25min com a seguinte composição das mesas: 1) Mesa Diretora:  
12 Mauricio Couto Cesar Junior – Presidente, Ana Cláudia dos Santos Campos – Secretária,  
13 Paulo Roberto Bento Carneiro – suplente e Breno Mauricio Pantoja da Silva –  
14 Coordenador do Grupo de Trabalho do INEA. 2) Mesa dos Empreendedores: Fabiano  
15 Crespo, representando o TEPOR, e Marcos Saes (Consultor Jurídico) e Anna Costa, da  
16 OITI Consultoria Ambiental, empresa responsável pela elaboração do Estudo de Impacto  
17 Ambiental e seu respectivo Relatório – EIA/RIMA. 3) Mesa das autoridades: Aluízio dos  
18 Santos Junior, Prefeito do município de Macaé. Em seguida, foi executado o Hino  
19 Nacional. Não houve manifestação a respeito da presença de algum representante do  
20 Ministério Público Estadual ou Federal. Dando continuidade, o Senhor Mauricio Couto fez  
21 os esclarecimentos em relação à dinâmica de realização de audiências públicas e citou a  
22 presença dos Conselheiros da Comissão Estadual de Controle Ambiental – CECA,  
23 Senhores Jorge Alberto Dias Vasconcelos, da Secretaria da Agricultura, Pecuária, Pesca  
24 e Abastecimento, e Jorge Fernandes da Cunha Filho, da Secretaria da Casa Civil e  
25 Desenvolvimento Econômico, do Deputado Estadual Christino Áureo, Paulo Antunes,  
26 Vereador de Macaé, Luiz Fernando, Vereador, Maxwel Vaz, Vereador, Robson Oliveira,  
27 Vereador, Augusto Martins, Superintendente Regional do INEA, Lenildo Lamogla,  
28 Secretário de Ambiente de Carapebus, Cristiano Gelinho, Vereador de Macaé, José  
29 Manoel Garcia, Secretário Adjunto de Planejamento, Val Barbeiro, Vereador de Macaé,  
30 Silvio Lopes, Ex-Prefeito de Macaé, Julinho do Aeroporto, Vereador de Macaé, Riverton  
31 Mussi, Ex-Prefeito de Macaé, Alan Mansur, Vereador de Macaé, Alexandre Salles,  
32 Secretário Municipal de RH, Fernando Arruda, Gerente Regional da CEDAE, Gustavo  
33 Wagner, Secretário de Desenvolvimento, Trabalho e Renda de Macaé, Ana Lucia Ribeiro,  
34 Secretária Adjunta de Trabalho e Renda de Macaé, Andreia Freitas, Secretária de Esporte  
35 de Macaé, Leandro Gama, Secretário Adjunto do Gabinete do Prefeito de Macaé,  
36 Leonardo Gomes, Secretário de Relações Institucionais de Macaé, Celio Chareta,  
37 Secretário de Infraestrutura de Macaé, Tânia Jardim, Secretária Adjunta de Habitação de  
38 Macaé; Carlos José Bento, Procurador Adjunto de Proteção e Defesa do Consumidor de  
39 Macaé; Gerson Lucas Martins, Secretário Municipal de Ambiente e Sustentabilidade de  
40 Macaé, Jonas Siqueira Secretário de Agroeconomia de Macaé, Jocimar Oliveira,  
41 Secretário Adjunto de Interior de Macaé, Coronel Ibiapina, Comandante do 32º BPM de  
42 Macaé, Marvel Paulino, Vereador de Macaé, Cesinha, Vereador de Macaé, Welberth  
43 Rezende, Vereador de Macaé, Tenente Washington Souza, Capitania dos Portos do RJ e

## ANEXO B – TERMO DE COMPROMISSO AMBIENTAL



Governo do Estado do Rio de Janeiro  
Secretaria de Estado do Ambiente e Sustentabilidade

### TERMO DE COMPROMISSO AMBIENTAL

**TERMO DE COMPROMISSO AMBIENTAL** Nº. 001/2020 que entre si celebram o **Estado do Rio de Janeiro**, por intermédio da **Secretaria de Estado do Ambiente e Sustentabilidade (SEAS)** e do **Instituto Estadual do Ambiente (INEA)**, e a empresa **UTE GNA I GERAÇÃO DE ENERGIA S.A (UTE GNA I)**, tendo por objetivo o compromisso de investimentos habitação, saneamento, infraestrutura urbana e projetos socioambientais, com viabilidade de remanejamento temporário da verba para a área de saúde pública para atender às demandas decorrentes da pandemia ocasionada pelo Covid-19, no município de São João da Barra/Rio de Janeiro.

O **Estado do Rio de Janeiro**, por intermédio da **Secretaria de Estado do Ambiente e Sustentabilidade**, doravante denominada **SEAS**, com sede na Avenida Venezuela, 110, 5º andar, Saúde, Rio de Janeiro - RJ, inscrita no CNPJ/RJ sob o nº 42.498.709/0001-9, neste ato representada pelo Secretário de Estado do Ambiente e Sustentabilidade - **SEAS**, **Altineu Côrtes Freitas Coutinho**, brasileiro, casado, carteira de identidade nº 0701023061, expedida pelo IFP-RJ, inscrito no CPF sob o nº 000.074.877-38, o **Instituto Estadual do Ambiente**, doravante denominado **INEA**, com sede na Avenida Venezuela, 110 - Saúde - Rio de Janeiro, inscrito no CNPJ sob o nº 10.598.957/0001-35, neste ato representado por seu Presidente, **Carlos Henrique Netto Vaz**, brasileiro, casado, administrador, portador da CNH Nº 04395913786 e no CPF sob o nº 053.692.337-05, e seu Diretor de Licenciamento **Fábio Dalmasso Coutinho**, brasileiro, solteiro, servidor público, portador da carteira de identidade nº 08516145-3, expedida pelo Detran-RJ, inscrito no CPF sob o nº 026.656.257-41, em conjunto designados **COMPROMITENTES**; a empresa **UTE GNA I GERAÇÃO DE ENERGIA S.A.**, doravante denominada **COMPROMISSADA**, com sede na Fazenda Saco Dantas, S/N Area 1 e 2 - Município de São João da Barra - RJ - Cep: 28200-000, inscrita no CNPJ sob o nº 23.449.511/0001-90, neste ato representada por seus diretores **Guilherme Penteado**, brasileiro, casado, advogado, portador da carteira de identidade nº 09738448-1, expedida pelo IFP, inscrito no CPF/ME sob o nº 025.943.857-00, residente e domiciliado na cidade do Rio de Janeiro, com escritório na Praia do Flamengo, 66, 13º e 14º andares, Flamengo - Cep: 22210-030; e **Vicente Habib de Sant'anna Reis**, brasileiro, casado, advogado, portador da carteira de identidade nº 124.113 (OAB/RJ), inscrito no CPF sob o nº 086.532.347-05, residente e domiciliado na Cidade e Estado do Rio de Janeiro, com escritório na Praia do Flamengo, 66, 13º e 14º andares, Flamengo - Cep: 22210-030; e, como **INTERVENIENTE BENEFICIÁRIO**, o **Município de São João da Barra, no Estado do Rio de Janeiro**, representado pela Prefeita **Carla Maria Machado dos Santos**, brasileira, casada, portadora da identidade nº 061384988, expedida pelo IFP-RJ e inscrita no CPF sob o nº 809.988.287-34; doravante denominados, individualmente, como **Parte** e, em conjunto, como **Partes**;

**Considerando** que, nos termos da Constituição Federal, todos têm direito ao ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida (art. 225, *caput*, da Constituição Federal de 1988 - CF);

**Considerando** que, conforme o art. 196 da CF, a saúde é direito de todos e dever do Estado, garantido mediante políticas sociais e econômicas que visem à redução do risco de doença e de outros agravos e ao acesso universal e igualitário às ações e serviços para sua promoção, proteção e recuperação;

**Considerando** que, em razão do item 34, das condições de validade da LI Nº IN47687, a Comissão de Estadual de Controle Ambiental - CECA, por meio da Deliberação CECA n. 6137, de 23 de novembro de



2017, determinou a destinação de 1% dos investimentos para projetos relacionados à habitação, saneamento, infraestrutura urbana e iniciativas socioambientais a serem definidos pelo órgão licenciador;

**Considerando** o Ofício 027/2020/PMSJB, da prefeita de São João da Barra, solicitando que os investimentos mencionados na Deliberação CECA nº 6.137/2017, previstos para projetos relacionados à habitação, saneamento, infraestrutura urbana e iniciativas socioambientais a serem definidos pelo órgão licenciador, na região impactada pelo empreendimento UTE GNA I, objeto da licença de instalação IN47687, fossem revertidos para a aquisição de equipamentos e insumos necessários para o combate à disseminação do Covid-19, bem como para ações voltadas à prevenção e para tratamento de pessoas infectadas;

**Considerando** o Decreto Estadual nº 46.973, de 16 de março de 2020, que reconhece a situação de emergência na saúde pública do estado do Rio de Janeiro em razão da pandemia do Covid-19;

**Considerando** o Decreto Estadual nº 46.984, de 20 de março de 2020, que determina estado de calamidade pública no estado do Rio de Janeiro em decorrência da pandemia;

**Considerando** a Deliberação CECA nº 6364, de 31 de março de 2020, que determina a destinação de 1% (um por cento) dos investimentos previstos na Deliberação CECA n. 6.137, de 23 de novembro de 2017, seja revertida à implementação de projetos e aquisições relacionados a insumos necessários para o combate à disseminação do Covid-19, bem como para ações voltadas à prevenção e para o tratamento de pessoas infectadas;

**Considerando** a conclusão do Parecer nº 10/2020 – LDQO – ASJUR/SEAS, da Assessoria Jurídica da SEAS, no sentido de que a natureza da verba paga pelo empreendedor por força deste ajuste é de compensação ambiental, e que, por tal motivo, sua destinação deve estar atrelada às finalidades ambientais, mas que, por força da situação de calamidade pública, o valor poderia ser excepcionalmente utilizado no combate à pandemia do Covid-19 pelo Município de São João da Barra, com um correlato compromisso de que posteriormente o ente público despenda o equivalente aos recursos então utilizados na área de saúde com a meio ambiente,

#### **RESOLVEM:**

Celebrar o presente **Termo de Compromisso Ambiental**, doravante denominado **Termo**, mediante as seguintes cláusulas e condições:

#### **CLÁUSULA PRIMEIRA - DO OBJETO**

**1.1** O **Termo** tem por objeto estabelecer o compromisso de investimentos pela **COMPROMISSADA** no desenvolvimento e implementação de projetos relacionados à habitação, saneamento, infraestrutura urbana e projetos socioambientais, tendo em vista a implantação do empreendimento denominado Terminal de Regaseificação do Açú, podendo a verba da compensação ser destinada excepcional e temporariamente à implementação de projetos e aquisições relacionados a atividades, insumos e equipamentos necessários para o combate à disseminação do Covid-19, bem como para ações voltadas à prevenção e ao tratamento de pessoas infectadas no município de São João da Barra/RJ.

**1.2** A **COMPROMISSADA** destinará 1% (um por cento) do investimento para a implantação do empreendimento, o que corresponde a R\$ 2.835.786,79 (dois milhões, oitocentos e trinta e cinco mil, setecentos e oitenta e seis reais e setenta e nove centavos), valor informado por ocasião da celebração do Termo de Compromisso de Compensação Ambiental (TCCA) do Terminal de Regaseificação do Açú, para a consecução do objeto do presente **Termo**.

**1.3** Fica possibilitado que o **INTERVENIENTE BENEFICIÁRIO** requeira a autorização da **SEAS** para que o valor previsto no item 1.2 se destine a ações de saúde e vigilância sanitária no município de São João da Barra, em decorrência da pandemia do coronavírus.

**1.4** A utilização do valor na forma do item 1.3 poderá se estender durante o período de situação de emergência na saúde pública do estado do Rio de Janeiro declarada por meio do Decreto 46.973/2020 e eventuais decretos que posterguem os seus efeitos.

**1.5** No final da situação de emergência declarada na saúde pública do estado do Rio de Janeiro, o **INTERVENIENTE BENEFICIÁRIO** deverá destinar, por meio do seu erário, o mesmo valor utilizado na forma do item 1.3 para projetos relacionados à habitação, saneamento, infraestrutura urbana e iniciativas

socioambientais a serem definidos pelo órgão licenciador, conforme Deliberação CECA n. 6.137, de 23 de novembro de 2017.

**1.6** A destinação de recursos mencionada no item 1.5 se iniciará em até 120 dias contados do final da situação de emergência declarada na saúde pública do estado do Rio de Janeiro e se estenderá por um período não superior a 24 meses, conforme cronograma físico-financeiro apresentado à SEAS em até 60 dias do final da situação de emergência.

**1.7** O **INTERVENIENTE BENEFICIÁRIO** deverá prestar contas à SEAS da destinação mencionada no item 1.5, nos seguintes momentos em relação à execução das medidas socioambientais:

- a. Antes, por meio de cronograma físico e financeiro (item 1.6);
- b. Durante, com a remessa de cópia de todos os processos administrativos, contratos administrativos, notas fiscais e empenhos;
- c. Após, informando a utilização do valor ora repassado, comprovando a destinação do gasto em conformidade com este **Termo**.

## **CLÁUSULA SEGUNDA - DO PRAZO**

**2.1.** O presente **Termo** terá vigência de 28 (vinte e oito) meses, a partir de sua publicação no Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro.

**2.2.** Em caso de manutenção do estado de calamidade pública decretado pelo Estado do Rio de Janeiro após o período de vigência previsto no item anterior, e existindo saldo do recurso previsto no item 1.2 e/ou valor pendente de destinação na forma do item 1.5, este **Termo** poderá ser prorrogado por mais 12 (doze) meses.

## **CLÁUSULA TERCEIRA - DAS OBRIGAÇÕES E ATRIBUIÇÕES DAS PARTES**

**3.1.** Sem prejuízo de outras obrigações constantes deste **Termo**, caberá à **COMPROMISSADA**:

**3.1.1.** Efetuar aquisições e apoiar financeiramente a execução de projetos e ações relacionadas ao objeto deste **Termo**;

**3.1.2.** Enviar aos **COMPROMITENTES** e **INTERVENIENTE BENEFICIÁRIO**, no prazo de 15 (quinze) dias úteis, cópia das notas fiscais;

**3.2.** Sem prejuízo de outras obrigações constantes deste **Termo**, caberá aos **COMPROMITENTES**:

**3.2.1.** Fiscalizar a conformidade da execução das etapas referentes à aplicação de recursos oriundos deste **Termo** eventualmente recebidos pelos órgãos públicos competentes ou por terceiros por eles contratados para a implementação e desenvolvimento das ações e projetos relacionados ao presente **Termo**;

**3.2.2.** Dar quitação parcial ou total do presente **Termo**, conforme disposto na Cláusula Quarta.

**3.3** Sem prejuízo de outras obrigações constantes deste **Termo**, caberá ao **INTERVENIENTE BENEFICIÁRIO**:

**3.3.1** Indicar à **COMPROMISSADA** os projetos, as aquisições e contratações de serviço para financiamento com recursos do **Termo**, mediante ofício acompanhado de Termo de Referência, com as devidas especificações técnicas, respeitando o objeto deste **Termo**, conforme discriminado na Cláusula Primeira.

**3.3.2** Ao final de cada contratação ou aquisição, o **INTERVENIENTE BENEFICIÁRIO** deverá enviar, em até 5 (cinco) dias úteis, às **COMPROMITENTES** e à **COMPROMISSADA**, o Termo de Recebimento e Aceite, bem como quaisquer outros documentos complementares que venham a ser solicitados

pelas **COMPROMITENTES**.

**3.3.3** Emitir manifestação a respeito da aderência técnica e financeira das propostas dos fornecedores frente às especificações constantes do Termo de Referência emitido pelo **INTERVENIENTE BENEFICIÁRIO**, previamente à contratação de fornecedores pela **COMPROMISSADA**, conforme discriminado na Cláusula 3.3.1., vedada a escolha do fornecedor pelo **INTERVENIENTE BENEFICIÁRIO**.

**3.3.4** Fiscalizar a conformidade da execução de todas as etapas dos projetos e ações decorrentes do presente **Termo**.

#### **CLÁUSULA QUARTA - DA QUITAÇÃO**

**4.1.** Quando solicitado pela **COMPROMISSADA**, os **COMPROMITENTES** deverão expedir Termos de Quitação na forma abaixo:

**4.1.1.** De forma parcial, com relação aos valores efetivamente desembolsados e comprovadamente utilizados em ações, projetos e aquisições relacionados ao Objeto do presente **Termo**, observando as obrigações discriminadas na Cláusula Terceira.

**4.1.2.** De forma total, quando houver comprovação de que todos os recursos financeiros previstos foram destinados a projetos e aquisições relacionados ao Objeto deste termo, observando as obrigações previstas na Cláusula Terceira.

#### **CLÁUSULA QUINTA - DAS PENALIDADES**

**5.1.** Em caso de descumprimento de quaisquer obrigações assumidas no presente **Termo**, os **COMPROMITENTES** deverão notificar a **COMPROMISSADA** ou o **INTERVENIENTE BENEFICIÁRIO** para que, no prazo de 15 (quinze) dias, apresente defesa prévia.

**5.2.** Caso os **COMPROMITENTES**, de forma fundamentada, indefiram a defesa prévia prevista no item 7.1, será expedida notificação à **COMPROMISSADA** ou ao **INTERVENIENTE BENEFICIÁRIO**, para que tomem as providências necessárias ao cumprimento das obrigações prevista neste **Termo**, sob pena de execução judicial.

**5.3.** Fica definido que, em caso de mudanças supervenientes em qualquer legislação federal, estadual ou municipal, assim como no caso de eventos imprevisíveis, que possam afetar, direta ou indiretamente, a execução dos deveres assumidos pelas **Partes**, estas se comprometem a renegociar o presente **Termo**, por meio de termo aditivo.

#### **CLÁUSULA SEXTA - DAS DISPOSIÇÕES GERAIS**

**6.1.** As obrigações assumidas e previstas neste **Termo** são exigíveis nos modos e prazos nele convencionados, independentemente de qualquer notificação ou aviso preliminar, judicial ou extrajudicial.

**6.2.** Na divulgação dos projetos, ações e aquisições financiados com recursos do **Termo**, deve ser sempre citada a participação dos **COMPROMITENTES**, assim como da **COMPROMISSADA**, responsável pelo financiamento destes. As **Partes** devem ser sempre previamente comunicadas sobre a divulgação dos projetos, de forma a expressamente autorizar, ou não, a utilização do seu nome e logo.

**6.3.** O cumprimento do presente **Termo** é obrigação acessória à licença de instalação (LI IN47687) para a implantação do Terminal de Regaseificação do Açú.

**6.4.** Se após o término da vigência deste termo existir saldo, as **Partes** deverão celebrar novo

termo para utilização dos recursos, sempre com base na Deliberação CECA n. 6137, de 23 de novembro de 2017.

#### **CLÁUSULA SÉTIMA - DA PUBLICAÇÃO**

**7.1.** A **SEAS** providenciará a publicação do extrato do presente Termo no Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro, no prazo de 20 (trinta) dias, contados a partir da assinatura do presente **Termo**.

**7.2.** Os **COMPROMITENTES** e o **INTERVENIENTE BENEFICIÁRIO** deverão manter cópia deste **Termo** arquivada visando a eventual consulta do Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro, consoante o que preceitua a Deliberação TCE n. 244, de 18 de dezembro de 2007.

#### **CLÁUSULA OITAVA - DO FORO**

**8.1.** Fica eleito o foro da Capital do Estado do Rio de Janeiro, com renúncia de qualquer outro, para dirimir quaisquer questões decorrentes do presente **Termo**.

Assim ajustadas, assinam o presente termo, na presença das testemunhas abaixo nomeadas, obrigando-se a fazê-lo firme e valioso por si e seus eventuais sucessores.

Rio de Janeiro, 22 de abril de 2020.

#### **Compromitentes:**

\_\_\_\_\_  
 Altineu Côrtes Freitas Coutinho  
 Secretário de Estado  
 Secretaria de Estado do Ambiente e Sustentabilidade

\_\_\_\_\_  
 Carlos Henrique Vaz  
 Presidente  
 Instituto Estadual do Ambiente - INEA

\_\_\_\_\_  
 Fábio Dalmasso Coutinho  
 Diretor de Licenciamento Ambiental  
 Instituto Estadual do Ambiente - INEA

#### **Compromissados:**

\_\_\_\_\_  
 Vicente Habib de Sant Anna Reis  
 Diretor de Sustentabilidade  
 UTE GNA I Geração de Energia S.A.

---

Guilherme Penteado  
Diretor de Regulação  
UTE GNA I Geração de Energia S.A.

**Interveniente Beneficiário:**

---

Carla Maria Machado dos Santos  
Prefeita  
Prefeitura Municipal de São João da Barra – RJ

**Testemunhas:**

---

Testemunha: Fábio Viñolo Moreira  
CPF:127.071.217-97

---

Testemunha: Mauricio Couto Cesar Junior  
CPF: 599.875.377-15



Documento assinado eletronicamente por **Altineu Côrtes Freitas Coutinho, Secretário de Estado**, em 23/04/2020, às 11:50, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento nos art. 21º e 22º do [Decreto nº 46.730, de 9 de agosto de 2019](#).



Documento assinado eletronicamente por **Carlos Henrique Netto Vaz, Presidente**, em 23/04/2020, às 13:49, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento nos art. 21º e 22º do [Decreto nº 46.730, de 9 de agosto de 2019](#).



Documento assinado eletronicamente por **Fabio Dalmasso Coutinho, Diretor**, em 23/04/2020, às 14:01, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento nos art. 21º e 22º do [Decreto nº 46.730, de 9 de agosto de 2019](#).



Documento assinado eletronicamente por **Vicente Habib de Sant'''''''' Anna Reis, Usuário Externo**, em 23/04/2020, às 16:55, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento nos art. 21º e 22º do [Decreto nº 46.730, de 9 de agosto de 2019](#).



Documento assinado eletronicamente por **Guilherme Penteado, Usuário Externo**, em 23/04/2020, às 22:49, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento nos art. 21º e 22º do [Decreto nº 46.730, de 9 de agosto de 2019](#).



Documento assinado eletronicamente por **CARLA MARIA MACHADO DOS SANTOS, Usuário Externo**, em 24/04/2020, às 15:32, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento nos art. 21º e 22º do [Decreto nº 46.730, de 9 de agosto de 2019](#).



Documento assinado eletronicamente por **Fábio Viñolo Moreira, Assessor Chefe**, em 24/04/2020, às 15:41, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento nos art. 21º e 22º do [Decreto nº 46.730, de 9 de agosto de 2019](#).



Documento assinado eletronicamente por **Mauricio Couto Cesar Junior, Presidente**, em 24/04/2020, às 16:02, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento nos art. 21º e 22º do [Decreto nº 46.730, de 9 de agosto de 2019](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sei.fazenda.rj.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=6](http://sei.fazenda.rj.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=6), informando o código verificador **4299182** e o código CRC **2E5E4AED**.

Referência: Processo nº E-07/026/100/2019

SEI nº 4299182

Avenida Venezuela, nº 110 - Bairro Saúde, Rio de Janeiro/RJ, CEP 20081-312  
Telefone: - <http://www.rj.gov.br/web/sea>