

ARTICULAÇÃO DE MOVIMENTOS SOCIAIS EM VIRTUDE DA CONSTRUÇÃO DE UM TPP NA ILHA DO GOVERNADOR, RJ

Daniel Sant’Ana de Sousa
Graduando em Geografia pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro
danielgeouerj@gmail.com

Introdução

Em um momento no qual o país insere grandes infraestruturas, seja no âmbito dos megaeventos, seja na esfera de uma política de crescimento, os conflitos locais emergem, revelando lutas de interesses de partes específicas da sociedade. Esta pesquisa revela um destes conflitos em torno de um empreendimento e a formação de movimentos sociais a favor e contra.

A partir desta pesquisa, se pretende mostrar como foi o processo inicial de construção do Terminal Pesqueiro do Rio de Janeiro a partir de 2007, até a proibição de sua construção pela Câmara Municipal do Rio de Janeiro, no dia 10 de maio de 2011, com a aprovação da Lei nº621/2010, sancionada, posteriormente, pelo Prefeito Eduardo Paes, em 20 de junho de 2011. Objetiva-se apresentar os aspectos positivos e negativos para os moradores da Ilha do Governador de sua potencial implantação, o que poderia impactar em mudanças na infraestrutura na comunidade como um todo, afetando principalmente o bairro da Ribeira.

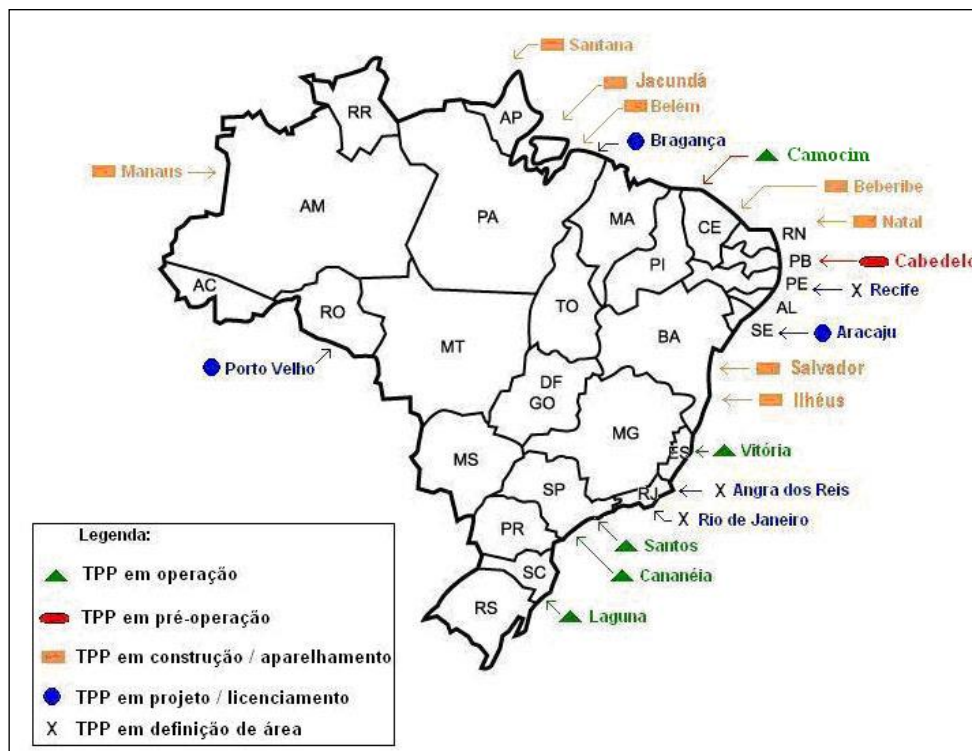
De acordo com o Decreto Federal n.º 5.231/04:

Terminal Pesqueiro Público (TPP) é a estrutura física construída e aparelhada para atender às necessidades das atividades de movimentação e armazenagem de pescado e de mercadorias relacionadas à pesca, podendo ser dotado de estruturas de entreposto de comercialização de pescado, de unidades de beneficiamento de pescado e de apoio à navegação de embarcações pesqueiras¹.

Os Terminais Pesqueiros Públicos são parte fundamental da infraestrutura aquícola e pesqueira do País e funcionarão como entrepostos de pesca nas áreas litorâneas ou ribeirinhas, de acordo com a necessidade e o interesse público – vide Figura 1.

¹ BRASIL. Decreto Federal nº 5.231 de 06 de outubro de 2004. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2004-2006/2004/decreto/d5231.htm. Acesso em 28 de junho de 2012.

Figura 1: Mapeamento dos Terminais Pesqueiros Públicos



Fonte: Ministério da Pesca. Disponível em <http://www.mpa.gov.br/index.php/26-infraestrutura-e-fomento/459-unidades-de-apoio-a-cadeia-productiva.html>. Acesso em 28 de junho de 2012.

Com os trabalhos de campo e as entrevistas, constatou-se que há objetivos diferentes de vários agentes, produzindo justamente o conflito de interesses e as articulações em movimentos sociais. O que gera o questionamento central dessa pesquisa, na qual consiste em saber o que leva os moradores da Ribeira, os agentes privados, representantes de classes e o Estado, a se posicionarem contra ou a favor da construção do TPP.

O questionamento secundário seria analisar os impactos positivos e negativos que estão presentes no discurso de quem defende ou não a construção. Os moradores que são contra a construção do terminal, se baseiam em argumentos onde a sua construção pode prejudicar os pescadores artesanais, aparecimento de aves no local que prejudicaria o tráfego aéreo, surgimento de engarrafamentos, além de uma violação do zoneamento urbano. Os agentes que são a favor da construção do terminal, ligados principalmente a associações de moradores, trabalham com os argumentos que não

atrapalharia o voo das aeronaves e o seu principal, contribuiria para a geração de empregos.

Após essa pequena introdução, a pesquisa tem como objetivo analisar as mobilizações dos moradores em relação à construção de um Terminal Pesqueiro Público, ou TPP, articulando os impactos positivos e negativos de sua construção, podendo modificar o espaço urbano.

Referente à operacionalização da pesquisa, será desenvolvida tendo como base uma bibliografia concernente às teorias dos movimentos sociais, bem como aquela relacionada à estruturação do espaço urbano. Além da utilização de fontes primárias, na forma de documentos, a pesquisa contará com idas ao campo, buscando entrevistas com os principais agentes envolvidos.

Movimentos Sociais Urbanos

É importante fazermos uma sucinta discussão, dada à amplitude do assunto, acerca dos movimentos sociais, possibilitando assim à compreensão e a percepção da dinâmica dos movimentos sociais específicos à comunidade da Ribeira.

Pesquisou-se em diversas bibliografias conceituações sobre o tema, mas foi em Gohn (2011) que encontramos uma definição satisfatória sobre movimentos sociais, que são vistos como articulação de diversas classes e camadas sociais, onde se unem e começam a atuar no campo político de força social na sociedade civil. Estruturam-se quando enfrentam algum problema político ou disputas vivenciadas pelo grupo na sociedade em virtude de interesses em comum, o que dá identidade ao movimento. Os movimentos podem gerar mudanças nas esferas públicas e privadas, transformando a sociedade civil e política, mudando o espaço geográfico.

Entendendo melhor sobre o que são movimentos sociais, entraremos no movimento foco da pesquisa, que são os movimentos sociais no meio urbano, onde os primeiros trabalhos desenvolvidos na análise do tema, de acordo com Gohn (2011) foram baseados, principalmente, nas perspectivas de teóricos como Manuel Castells e Jean Lojkin, no decorrer dos anos 70, assumindo uma visão crítica sobre o fenômeno.

Abordaremos um pouco sobre os autores citados acima, começando com Manuel Castells, que segundo Gohn (1997), interpreta os movimentos sociais urbanos como

Eixo Temático 2 – Litoral Urbano: apropriação, usos e conflitos

uma luta por melhoria urbana. Seus principais agentes são o capital monopolista e a luta por seus interesses, a luta das classes sociais e o Estado, que funciona como uma espécie de árbitro e organizador espacial da cidade. Corrêa (1995) explicita um pouco dessa arbitrariedade, quando diz:

uma primeira observação refere-se ao fato de o Estado atuar diretamente como grande industrial, consumidor de espaço e de localizações específicas, proprietário fundiário e promotor imobiliário, sem deixar de ser também um agente de regulação do solo [...] (CORRÊA, 2007, p. 24).

Os movimentos sociais urbanos lutam por uma melhoria no espaço em que vivem ou se impõem sobre uma possível degradação, como é no caso da Ilha do Governador e a instalação do TPP, que geraria uma série de problemas de acordo com o movimento contra o terminal.

Procurando uma definição mais clara sobre movimentos sociais urbanos, Mizubuti (2007) baseando-se em Manuel Castells, em sua pesquisa sobre movimentos associativos em Niterói afirma que:

concebendo o planejamento urbano e os movimentos sociais urbanos como práticas entre a intervenção do Estado e a articulação das lutas de classes, Castells define o movimento social como a organização do sistema dos agentes sociais com o objetivo de produzir um efeito qualitativamente novo sobre a estrutura social, efeito entendido no nível de estruturas, isto é, de uma mudança estrutural da instância dominante (MIZUBUTI, 2007, p. 236).

Continuando a abordagem sobre diferentes conceitos em relação à dinâmica dos movimentos sociais urbanos, um pensador que também deve ser considerado, por sua enorme contribuição é Jordi Borja, que define:

movimentos reivindicatórios urbanos como as ações coletivas da população enquanto usuária da cidade, quer dizer, de habitações e serviços, ações destinadas a evitar a degradação de suas condições de vida, a obter e adequação destas às novas necessidades ou a perseguir um maior nível de equipamento. Estas ações dão lugar a efeitos urbanos (modificação da relação de equipamento-população) e políticos (modificação da relação da população com o poder no sistema urbano) específicos, que podem chegar a modificar a lógica do desenvolvimento urbano (BORJA, 1975 apud. GOHN, 2011, p. 196).

Para corroborar com o conceito de movimento social aqui trabalhado, apoiamos na análise de Jean Lojkine, quando esse ressalta que:

os movimentos sociais urbanos representam a capacidade de um conjunto de agentes das classes sociais dominadas de se diferenciar dos papéis e funções pelas quais a classe (ou fração de classe)

Eixo Temático 2 – Litoral Urbano: apropriação, usos e conflitos

dominante assegura sua subordinação e sua dependência em relação ao sistema socioeconômico vigente (LOJKINE, 1979 apud. MIZUBUTI, 2007, p, 237).

A discursão apresentada anteriormente é colocada para explicitar uma pequena diferença entre movimentos sociais e os movimentos sociais urbanos. Os movimentos sociais urbanos estão ligados diretamente ao espaço urbano e como os diferentes agentes modeladores, em acordo com Corrêa (2007), podem alterar a organização espacial urbana da cidade, principalmente em relação às classes sociais que estão presentes nesse espaço e se organizam em movimentos a partir de seus interesses.

A História da Ilha do Governador

A primeira expedição portuguesa a explorar a Baía da Guanabara foi a de André Gonçalves, a qual avistou o Pão de Açúcar em 1º de Janeiro de 1502. Por achar que a Baía de Guanabara fosse à verdade a foz de um rio, a expedição lusitana a denominou de Rio de Janeiro. Só recebeu nova atenção dos portugueses em 1531, quando uma expedição comandada por Martim Afonso de Souza, aporta em suas águas por três meses para reabastecimento, reparo e construção de embarcações e assim prosseguir em direção ao sul com a missão de percorrer a costa das novas terras até a foz do rio da Prata (LAMEGO, 1964).

Não obstante a divisão da Colônia em capitânias, sendo a de São Vicente doada a Martim Afonso em 1534, praticamente não houve esforço para promover a colonização na parte setentrional da capitania, abandonada pelo donatário, cuja atenção encontrava-se presa ao cultivo de cana-de-açúcar na vila de São Vicente (LAMEGO, 1964).

Ao entrarem na Baía de Guanabara, os portugueses encontraram uma extensa ilha próxima à porção noroeste do recôncavo, rica em fontes d'água, com extensas florestas e com abundância de pau-brasil. Tudo isso fez com que esta ilha passasse a ter uma importância na extração da matéria corante, tão requisitada na Europa. A ilha neste momento era conhecida de duas formas: uma usada pelos *Temiminós*, habitantes da ilha na época da chegada dos portugueses, que a chamavam de *Paranapuã* e suas diversas variações [*Pernapuã*, *Parnapocu*, *Paranapecu*, *Pernapoquuu*, entre outras], – e que guardava o significado de *o que se ergue no seio da baía* ou então *furo do rio grande*; e

Eixo Temático 2 – Litoral Urbano: apropriação, usos e conflitos

a outra forma era chamá-la de Ilha dos Maracajás, onde Maracajá se refere a uma espécie de gato do mato – *Felis Pardalis*. (IPANEMA, 1991).

Ainda de acordo com Lamego (1964), em 1567, Mem de Sá doa quase metade da *Ilha de Paranapuã* a seu sobrinho Salvador Correia de Sá, Governador da Capitania do Rio de Janeiro, secção setentrional da Capitania de São Vicente. E a partir de então a passa a ser conhecida como Ilha do Governador.

Em 1949, na gestão do Prefeito Mendes de Moraes, é inaugurada a primeira ponte para o continente. Nesta época o bairro se constituía num balneário para a classe média da Cidade do Rio de Janeiro e com a construção da ponte, se deslocar para o continente se tornou mais fácil e a partir da ponte, há uma aceleração na urbanização da Ilha do Governador².

Em 23 de Julho de 1981, através do Decreto Municipal nº. 3157 do então Prefeito Júlio Coutinho, o bairro Ilha do Governador foi oficialmente extinto, sendo a referida ilha entendida, a partir daí, enquanto um acidente geográfico onde se localizariam 14 bairros da cidade. Entende-se a Ilha do Governador por XX Região Administrativa [RA] do Município do Rio de Janeiro, onde também estão presentes outras ilhas que sofreram um processo de ocupação diferente da principal³.

Área de Estudo

O bairro da Ribeira – vide Figura 2 – se localiza na ponta sudeste da Ilha do Governador. De acordo com Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) possui cerca de 3.500 moradores, de um total de 212 mil moradores presentes e espalhados pela Ilha do Governador, em 14 bairros que compõem a XX Região Administrativa, dentre eles estão: Bancários, Cacua, Cocotá, Freguesia, Galeão, Jardim Carioca, Jardim Guanabara, Moneró, Pitangueiras, Portuguesa, Praia da **Bandeira**, Ribeira, Tauá e Zumbi. É uma área predominantemente residencial e familiar, com a

² Conforme Sítio Eletrônico do Rotary Club – Ilha do Governador. Disponível em www.rotaryilha.org.br. Acesso em 10 de junho de 2012.

³ Conforme Sítio Eletrônico da Prefeitura do Rio de Janeiro. Disponível em www.rio.rj.gov.br. Acesso em 10 de junho de 2012.

presença de praças e clubes para o lazer, além de ser um centro gastronômico na Ilha do Governador.

Figura 2: A Localização da Ribeira



Fonte: Portal Ilha Viva. Disponível em: <http://ilhaviva10.blogspot.com.br/2008/10/o-bairro-da-ribeira-mapas.html>. Acesso em 28 de junho de 2012.

Ainda de acordo com o Sítio Eletrônico da Prefeitura do Rio de Janeiro, o nome do bairro vem da *Fazenda da Ribeira* que existiu no século XIX em estreita faixa de terra dessa área da Ilha do Governador. Nesse século, a ilha funcionou como centro de abastecimento da Cidade, incluindo a pesca, cal, tijolos e telhas. Na Ribeira se estabeleceram portugueses, cultivando o solo além da produção de aguardente e de cal. A população e suas atividades foram se expandindo e, na segunda metade do século XIX, a Ribeira já era uma localidade consolidada.

Em 1870, na faixa Ribeira – Zumbi – Pitangueiras, havia mais de cem casas e estabelecimentos comerciais. Com o advento do século XX, a urbanização se acelera. Em 1914 ali se instalam duas grandes Companhias de Petróleo, a *Royal Dutch Shell* e depois a *ExxonMobil [Esso]*. Em 1922, a Companhia de Melhoramentos da Ilha do Governador põe em circulação o bonde elétrico, com linha entre a Ribeira e o Cocotá, fazendo a conexão com o transporte marítimo, na ponte de atracação de barcas na Ribeira. O bonde seria extinto em 1964 e muito antes, em 1931, criou-se a primeira linha de ônibus ligando a Ribeira ao Galeão.

O arruamento e loteamento em torno da Rua Paramopama, na Ribeira, datam de 1934 e representam toda a área atualmente habitada do bairro. No Morro do Ouro foi construída, em 1913, a Igreja da Sagrada Família, em terras doadas pelo negociante

português Horácio Fernandes da Fonseca. O bairro tem uma grande praça, junto ao terminal de barcas, denominada Iaiá Garcia, e duas praias, a da Ribeira e a da Engenhoca, essa com faixa de areia aumentada, quiosques e mais frequentada. Na ponte Dr. Luís Paixão ficava o citado terminal de barcas, hoje transferido para o Terminal de Cocotá. No bairro, além das instalações das Companhias Petrolíferas, ficam as quadras esportivas da ACM, Associação Cristã de Moços, e a mais importante feira livre da Ilha.

Embora seja atualmente considerada uma zona residencial três [ZR-3]⁴, tem seu espaço marcado pela presença de algumas indústrias pertencentes à Shell, Exxon e a Transnave (estaleiro), que de acordo com o zoneamento vigente, não poderiam estar em atividade na Ribeira. A explicação desse fato está no passado do bairro, onde as indústrias se estabeleceram na Ribeira quando esta ainda era classificada como ZR-5, permitindo a presença das indústrias de grande porte. Com o decreto municipal nº. 2108 de 14 de março de 1979, a Ribeira passa a ser classificada como uma ZR-3 e as indústrias, que se estabeleceram antes do decreto, passam a ser compreendidas dentro zoneamento atual e continuam desenvolvendo suas atividades.

Em virtude dessas características, os movimentos sociais *Sim ao TPP* e *Na Ilha Não* vão se articular pelos interesses dos grupos, sejam pelos aspectos positivos como geração de empregos e melhorias para Ilha com a instalação do TPP, ou pelos negativos, como desvalorização da área, violação de zoneamentos e engarrafamentos.

Movimento a Favor – *SIM Ao TPP*

Com os trabalhos de campo e entrevistas com diversos agentes, descobrimos peculiaridades sobre os movimentos. No movimento a favor, é perceptível o apoio massivo das associações de moradores para a construção do terminal. São 10 associações ao todo que assinaram um manifesto para a implantação do TPP, dentre elas estão as associações de moradores da Colônia Z-10, Dendê, Moneró, **Vila Joaniza, Freguesia, Boogie-Woogie, Tubiacanga, Guarabu, Zumbi e Bancários.**

⁴ Vide Decreto Municipal nº. 2.108, de 14 de março de 1979, no Sítio Eletrônico da Prefeitura do Rio de Janeiro. Disponível em <http://www2.rio.rj.gov.br/smu/buscafacil/Arquivos/PDF/D2108M.PDF>. Acesso em 28 de junho de 2012.

Eixo Temático 2 – Litoral Urbano: apropriação, usos e conflitos

O movimento fez uso de supostas vantagens para ganhar força e adesão dos moradores da Ilha do Governador. A principal vantagem é a criação de empregos com a construção do Terminal Pesqueiro, que foi difundido através de panfletos e propagandas. Outras vantagens:

- melhoria da qualidade do pescado através do serviço de inspeção federal (SIF), de vigilância sanitária e do cumprimento de toda a legislação pertinente;
- barateamento do pescado para as famílias, garantido pelas câmaras frigoríficas para estocagem e regulação da oferta, assim como a abolição da longa e precária cadeia de intermediação na comercialização atualmente existente;
- criação de atração turística, através de um restaurante panorâmico e visitas guiadas;
- criação de uma escola técnica especializada em atividades naval, turística, pesqueira, aeronáutica, petróleo e gás;
- melhoria no transporte rodoviário, com duplicação de pista e retornos, que deixariam o trânsito da ilha mais fluido.

Essas informações foram retiradas de uma audiência pública realizada em 24 de agosto de 2010, onde o representante do Ministério da Pesca e Aquicultura no Rio de Janeiro apresentou aos vereadores o projeto de construção do TPP e suas vantagens para a Ilha do Governador. São transformações que mudariam a organização espacial da Ilha do Governador, principalmente o bairro que fosse receber o terminal pesqueiro, no caso a Ribeira.

Na Ilha do Governador, não foi vista uma adesão forte dos moradores ao movimento a favor, pois a população estava desacreditada em relação às propostas e suas aplicações, ou seja, ficou a pergunta: essas propostas iriam sair realmente do papel após a construção do terminal?

Além disso, o movimento contra a construção do terminal utilizou argumentos embasados em estudos empíricos e em cima de leis que colocavam em cheque a construção do TPP. O movimento a favor não mostrou estudos contundentes sobre os impactos ambientais que a construção geraria. O movimento tentou ganhar forças através de promessas e ganhando as associações de bairros, o que visivelmente não deu certo, pois a construção foi embargada e posteriormente proibida.

Movimento Terminal Pesqueiro na Ilha Não

O movimento contra a construção do terminal se embasou em leis e estudos de impactos ambientais e urbanos para impedirem a construção do TPP na Ribeira. Articulou-se entre moradores da Ilha, principalmente da Ribeira, e alguns comerciantes locais que deram apoio financeiro para divulgação do movimento. O movimento, de acordo com integrantes, contou com mais de trezentas pessoas, mas somente trinta pessoas realmente estavam engajadas.

O principal argumento utilizado é o da violação do zoneamento urbano municipal. Como já esclarecemos acima, a Ribeira é uma ZR-3, e apesar da área de construção em questão ser situada no centro do bairro, de acordo com o decreto municipal nº. 322/76, não é permitida a atividade própria de um terminal pesqueiro. Assim, só poderia ser instalado o terminal, se fosse modificado o zoneamento vigente na Ribeira.

O movimento pesquisou a fundo sobre impactos da possível construção do terminal e houve estudos em relação a possível existência de risco aéreo, não só ao Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro – Tom Jobim, mas também ao Aeroporto Santos Dumont. De acordo com parecer técnico do Ministério da Aeronáutica [CNPAA] – doc. 3 – caso fosse construído o TPP, haveria risco de segurança aeroportuária, pois é uma área conhecida internacionalmente por ser um local de atração de avifauna, inclusive aves migratórias que periodicamente buscam abrigo e alimentação no manguezal do Rio Jequiá, protegido como unidade de conservação na forma de uma APARU – Área de Proteção Ambiental e Recuperação Urbana.

O local é também rota dos voos cotidianos dos aeroportos do Galeão e Santos Dumont, cujo risco aumentaria significativamente com a realização de eventos internacionais na cidade. Além disso, de acordo com o ministério da Aeronáutica, a atividade pesqueira é extremamente atrativa de aves, tanto nas embarcações de transporte de pescado, quanto nas instalações de recebimento, manuseio, triagem e nos processos de descarte do refugo da produção, criando riscos assim nas rotas de voos.

O impacto viário também foi alvo de estudos. A ilha só possui a saída pela ponte nova e a velha que ainda convergem ao mesmo lugar, à saída da Ilha, que dá acesso ou à

Linha Vermelha ou à Avenida Brasil. Os moradores da Ilha do Governador sofrem diariamente com engarrafamentos nessa região e em um estudo realizado por integrantes do movimento contra o terminal, observando outros terminais como o de Santos, haveria um adicional em uma média de quinhentas carretas por dia. O espaço viário da área não conseguiria comportar esse número de carretas, o que congestionaria ainda mais o trânsito.

É perceptível que o movimento contra o terminal pesqueiro se organizou e teve argumentos mais consistentes que o movimento a favor. Pesquisaram sobre leis de zoneamento urbano além de pesquisas ambientais e de tráfego viário e aéreo. O que foi de fundamental importância para impedir a construção do TPP.

Resultados Parciais

Com os trabalhos de campo e entrevistas com os agentes, fora pesquisas através de jornais e revistas, percebemos que os movimentos se articularam por interesses de classes no caso da Ilha do Governador.

No movimento contra o terminal, é visível que há uma classe média moradora da Ribeira. Haveria uma desvalorização dos imóveis com a presença do terminal, pois geraria engarrafamentos, além de que é constatado, devido estudos em outros terminais, a presença da prostituição, em virtude dos caminhoneiros que dormiriam na região. Outro fator de desvalorização é o barulho que os caminhões fariam passando noite e dia pela Ribeira, além das máquinas utilizadas no TPP, o que geraria um desconforto aos moradores da área.

No caso do movimento a favor, há um interesse do Governo Federal em que o projeto fosse aprovado. O governo pensou em uma mudança do zoneamento urbano na Ribeira e utilizou pressões em órgãos ambientais para que o projeto constasse que não geraria problemas ambientais. Mas as pesquisas feitas pelo movimento contra o terminal rechaçou qualquer tentativa do governo federal tentar construir o TPP na Ribeira.

Os representantes das associações de moradores, em parte, possuem cargos políticos, o que torna duvidoso qualquer apoio que o terminal receba pelas associações.



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

Eixo Temático 2 – Litoral Urbano: apropriação, usos e conflitos

De acordo com alguns entrevistados, foram oferecidos cargos a alguns representantes de associações em troca de apoio caso conseguissem construir o TPP na ilha.

Referências Bibliográficas

BRASIL. **Decreto Federal nº 5.231.** Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5231.htm. Acesso em 28 de junho de 2012.

CORRÊA, Roberto L. **Região e Organização Espacial.** 8ª. Edição. São Paulo: Editora Ática, 2007. 94 p.

GOHN, Maria da Glória. **Teoria dos Movimentos Sociais: Paradigmas Clássicos e Contemporâneos.** 9ª Edição. São Paulo: Editora Loyola, 2011. 391 p.

LAMEGO, Alberto Ribeiro. **O Homem e a Guanabara.** 2ª. Edição. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Conselho Nacional de Geografia. 1964. 408 p.

MIZIBUTI, Satie. Uma Releitura do Movimento Associativo de Bairro In: SANTOS, M.; BECKER, Becker M. (Org.) **Território, Territórios: Ensaio sobre Ordenamento Territorial.** 3ª. Edição. Rio de Janeiro: Editora Lamparina, 2011. 231-245 pp.