



**SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL**  
**MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO**  
**UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO – UNIRIO**  
**PRÓ-REITORIA DE EXTENSÃO E CULTURA - PROExC**

EDITAL Nº 06, de 21 de março de 2019.

**PROCESSO DE SELEÇÃO DE PESQUISADORES-EXTENSIONISTAS QUE  
INTEGREM O QUADRO DE PROGRAMAS / PROJETOS  
INSTITUCIONALIZADOS NA PROExC PARA ATUAREM NO PROJETO  
“OBSERVATÓRIO NORTE FLUMINENSE DE POLÍTICAS PÚBLICAS –  
COMPLEXO PORTUÁRIO E INDUSTRIAL DO PORTO DO AÇU (CLIPA)”**

A UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO - UNIRIO, por intermédio da PRÓ-REITORIA DE EXTENSÃO E CULTURA- PROExC, convoca a Comunidade Universitária da UNIRIO a participar de acordo com as condições definidas neste edital, a concorrer à concessão de bolsas destinadas a técnicos e docentes, no âmbito do projeto intitulado “OBSERVATÓRIO NORTE FLUMINENSE DE POLÍTICAS PÚBLICAS – COMPLEXO PORTUÁRIO E INDUSTRIAL DO PORTO DO AÇU (CLIPA)” (processo 23102.004558/2018-59, emenda parlamentar do Senador em 2018, Eduardo Lopes) o qual concederá (2) duas bolsas de pesquisador-extensionista, por um período de 4 (quatro) meses, com valor mensal de R\$ 3.000,00 (três mil reais), com direito de cada pesquisador selecionar, por meios específicos, dois bolsistas, para bolsa de R\$ 600,00 de igual vigência.

1. Das normas e procedimentos:

1.1. As normas e procedimentos para inscrição, seleção e concessão de bolsas deverão estar de acordo com as diretrizes desta Pró-reitoria e em consonância com o projeto intitulado “OBSERVATÓRIO NORTE FLUMINENSE DE POLÍTICAS PÚBLICAS – COMPLEXO PORTUÁRIO E INDUSTRIAL DO AÇU (CLIPA)” (Anexo 1).

2. Das inscrições:

2.1. As inscrições dos candidatos deverão ser realizadas diretamente na PROExC, com a documentação exigida, em acordo com o item 4.5, no período definido no cronograma deste edital, das 9:00 às 17:00.

3. Serão concedidas 2 (duas) bolsas AÇU-UNIRIO com valor mensal de R\$ 3.000,00 (três mil reais). A presente bolsa abrange a participação do pesquisador – extensionista no acompanhamento e

geração de relatórios e artigos, das ações descritas em conformidade ao Plano de Trabalho (anexo 1).

#### 4. Dos critérios de seleção de bolsistas:

4.1. O proponente poderá submeter a inscrição devendo apresentar pessoalmente na PROExC, (sala 6 Av. Pasteur, 296, PROExC) a seguinte documentação: i) curriculum lattes, a ser utilizado para identificação do perfil; ii) carta de intenção; iii) plano de trabalho contemplando a forma de como alcançar o produtos a ser entregue, bem como os prazos decorrentes.

4.2. A Carta de Intenção deve demonstrar o interesse do candidato no desenvolvimento do projeto e os benefícios decorrentes e a aderência a indissociabilidade universitária, bem como o desenvolvimento do estudante – bolsista.

4.3. O Plano de trabalho deverá conter o assunto a ser pesquisado bem como a proposta de como serão desenvolvidas as ações.

4.4. A seleção dos bolsistas pesquisadores-extensionistas ficará a cargo de câmara técnica, formada pelo coordenador geral, por um membro externo indicado pelo gabinete do Senador.

4.5. Serão utilizados os seguintes critérios para avaliação dos bolsistas pesquisadores-extensionistas:

a) Análise pelo histórico do *curriculum* Lattes (2 pontos):

- I. experiência em projetos de pesquisa e extensão em aderência com os assuntos apresentados no plano;
- II. experiência na orientação de bolsistas e demais orientações (Graduação, Especialização, Mestrado, Doutorado).

b) Análise da Carta de Intenção (3 pontos):

- I. razões para a participação;
- II. explanação dos pontos referentes ao perfil desejado;

c) Análise do Plano de Trabalho:

- I. benefícios para o ensino, pesquisa e extensão, bem como para os bolsistas envolvidos;
- II. metodologia de trabalho proposta detalhada;
- III. indicadores propostos e resultados esperados.

#### 5. Das Bolsas para Pesquisador – Extensionista AÇU - UNIRIO:

5.1. A Bolsa para Pesquisador-extensionistas é ofertada ao pesquisador responsável pelo suporte técnico à elaboração de Plano de Ação, pelo planejamento e execução do projeto de pesquisa-extensão, pela coordenação e orientação da equipe e pela apresentação de resultados aos parceiros, juntamente

com a Coordenação Geral do Projeto, devendo ter conhecimento sobre o tema, além da habilidade de gerenciar equipes de trabalho predominantemente compostas por estudantes, articulando com outros pesquisadores.

## 6. Dos compromissos dos pesquisadores:

6.1. São compromissos dos pesquisadores-extensionistas (AÇU - UNIRIO): I. orientar o(s) bolsista(s) nas distintas fases da atividade, incluindo a elaboração de relatórios mensais e material para apresentação dos resultados; II. prestar informações sobre o andamento do projeto extensão à PROExC sempre que solicitado, no formato e prazo estipulados; III. zelar pelo andamento das atividades do projeto e pela utilização dos recursos empregados no mesmo; IV. responsabilizar-se pelo cumprimento da carga horária; V. acompanhar e estimular a apresentação do trabalho desenvolvido; VI. justificar, por escrito, a substituição ou o cancelamento da(s) Bolsa(s) sob sua orientação; VII. adotar as providências que envolvam permissões e autorizações especiais de caráter ético legal, necessárias para a execução das atividades previstas; VIII. manter seu currículo Lattes atualizado para possibilitar à PROExC, a qualquer tempo, obter informações sobre a produção acadêmica da equipe do projeto; IX. preencher e assinar o “Termo de Compromisso do Bolsista Pesquisador-Extensionista”, no caso do coordenador do projeto ter sido contemplado com tal bolsa.

6.2- O pesquisador-extensionista deverá escolher uma das questões abaixo e indicar na face do envelope contendo seus documentos, para ser o foco de sua pesquisa-ação:

QUESTÃO 1- Qual (ou quais) modelo desenvolvimentista está inserido no CLIPA?.

ou

QUESTÃO 2- O que aponta o estudo sócio-econômico demográfico do CLIPA?

## 7. Da divulgação dos resultados:

7.1. A divulgação do resultado da seleção será feita por meio da página da PROExC, nos prazos estabelecidos no cronograma deste Edital.

## 8. Dos recursos:

8.1. O pesquisador-extensionista que desejar interpor recurso contra o resultado da sua proposta de projeto deverá fazê-lo de forma livre, obedecendo ao prazo estipulado no cronograma deste Edital.

## 9. Dos prazos:

Lançamento de edital	21/03/2019
Período de inscrição	21/03/2019 a 28/03/2019
Resultado preliminar da seleção de Pesquisador-Extensionista	29/10/2018
Período de recurso	01/04/2019 a 02/04/2019

Resultado final da seleção de Pesquisador- Extensionista	03/04/2019
---	------------

10. Das disposições gerais:

11. A PROExC reserva-se o direito de resolver os casos omissos e situações não previstas neste Edital.

O presente Edital entra em vigor na data de sua divulgação.

Rio de Janeiro, 20 de março de 2019.

---

Claudia Alessandra Fortes Aiub

Pró-Reitora de Extensão e Cultura

Anexo 1-

## **Projeto: Observatório Norte Fluminense de Políticas Públicas – Complexo Portuário e Industrial do Porto do Açu (CLIPA)**

### **Apresentação:**

O Observatório Norte Fluminense de Políticas Públicas se propõe a verificar os mecanismos utilizados pela atividade governamental voltada para fomentar o desenvolvimento econômico regional por meio do Complexo Portuário e Industrial do Açu (CLIPA), justificando as iniciativas sob o propósito de instalar um hub logístico apto a proporcionar o nascimento de um verdadeiro cluster integrado na região Norte Fluminense.

O CLIPA é uma realidade que está transformando o cenário econômico da região Norte Fluminense, porém o processo de construção desta realidade originou uma série de

conflitos entre os primitivos ocupantes do território, notadamente populações tradicionais, resistentes a propostas desenvolvimentistas ou simplesmente insatisfeitos com o modo de implantação, em contraposição aos diversos atores favoráveis ao empreendimento.

Os objetivos desta pesquisa são, partindo do caso concreto, analisar:

- 1- Os modelos de desenvolvimento adotados no Brasil e a opção pelo neodesenvolvimentismo das parcerias público privadas (PPPs);
- 2- Os mecanismos utilizados para compatibilizar o processo de (des)apropriação da terra privada pelo Estado com o específico fim de entregá-la a empresa particular.

Com isto, o objeto desta proposta é a geração de uma publicação que trará como resultado desta pesquisa a verificação formal dos procedimentos adotados ao ordenamento jurídico brasileiro e sua legitimidade, bem como compreender se este tipo de iniciativa governamental constituía um instrumento desenvolvimentista que mereça ser replicado em outras partes do território nacional.

### **Contextualização**

O Complexo Logístico Industrial Portuário do Açú, localizado no Município de São João da Barra, norte do Estado do Rio de Janeiro, trata-se de um projeto de grande porte caracterizado por uma nova tipologia portuária, Maritime Industrial Development Areas (MIDAs). Estas novas infraestruturas portuárias tiveram que se adequar à nova tipologia de portos que, diferente dos antigos portos de Santos, Rio de Janeiro, Vitória, Paranaguá, Rio Grande e Recife, necessitam de grandes áreas retroportuárias, o que acaba os distanciando de áreas urbanas consolidadas. Nesse sentido, entende-se a concepção dos portos de Suape, em Pernambuco, Itapoá, em Santa Catarina, e Açú, em São João da Barra, todos pertencentes a essa nova tipologia portuária. Outro aspecto importante na nova geração de portos é o fato dos distritos industriais estarem próximo às áreas portuárias.

Esse acelerado processo de urbanização, no caso da região Norte Fluminense, está diretamente ligado ao crescimento da população, principalmente devido à implantação do Complexo Industrial e Portuário do Açú, que se encontra em áreas do Quaternário.

De acordo com Crespo et al. (2010, p.25): ...chega-se à conclusão de que as transformações ocorridas na região Norte Fluminense, pela cadeia produtiva do petróleo, agricultura, indústria e mais recentemente pela implantação do Complexo Portuário e Industrial do Açu, sobrecarregam a infraestrutura urbana regional, levando a impactos ambientais como ocupação de áreas de risco, de proteção ambiental e permanente. Torna-se, assim, importante e estratégico que se faça um planejamento urbano ambiental que pense o reordenamento territorial.

Baseado no conceito de valor de uso da terra (LOJKINE, 1981), a região onde está sendo instalado o Porto do Açu passou por três temporalidades, que são: valor de uso ambiental; valor de uso rural, em que a terra é utilizada como suporte das atividades agrícolas; e valor de uso complexo, já que está ocorrendo uma transformação do uso da terra rural para terra urbana, para dar suporte às atividades urbanas industriais. A respeito dessa transformação do uso da terra, Quinto Jr. et al. (2010, p.2) complementa: A instalação de um projeto de grande porte como o Complexo Portuário e Industrial do Açu, no Município de São João da Barra, no norte do Estado do Rio de Janeiro, alterará a atual dinâmica geográfica, urbana e hidrológica da região, já que deixará de ser suporte para atividades agrícolas e pecuárias, e se tornará uma área altamente urbanizada, o que requer do poder público repensar as infraestruturas existentes, visando um novo planejamento que aperfeiçoe o funcionamento do sistema de macrodrenagem e evitar futuros problemas ambientais e urbanos.

A bandeira deste país estampa os dizeres “Ordem e Progresso”. Mais do que dizeres estas palavras expressam a pretensão nacional de galgar um desenvolvimento econômico guiado pela segurança jurídica, também traduzida como paz social ou respeito às instituições e aos direitos e garantias individuais.

A busca pelo progresso é constantemente submetida a pressões para contornar a ordem, sendo esta falsa dicotomia a fonte de frequentes retrocessos a rebote de medidas progressistas, v.g., a dívida externa decorrente do desenvolvimento do período militar e mais presentemente o fantasma das pouco ortodoxas medidas dos planos econômicos Bresser, Verão e Collor, ora sob judice no Egrégio Supremo Tribunal Federal, podendo, segundo alarmistas, deste julgamento resultar uma grave crise de crédito, recente sustentáculo do crescimento nacional, sob o lulismo.

## **Histórico**

Historicamente, Progresso e Desenvolvimento têm sido as ideologias norteadoras das políticas econômicas aplicadas no Brasil desde meados do Século XX. Assim, começando pelo desenvolvimento de Getúlio Vargas, passando pelo Plano de Metas do Presidente Juscelino Kubitschek, pelo ciclo de planos elaborados pelo regime militar de 1964, pelo programa Avança Brasil do governo FHC, chegando ao programa de Aceleração do Crescimento (PAC) proposto pelo Presidente Lula, e mantido pela Presidente Dilma Rouseff, cujo objetivo declarado sempre foi a busca da superação do atraso, e a ascensão do Brasil ao grupo dos países desenvolvidos.

Não obstante, no PAC, a implantação de projetos estruturais (v.g. o Complexo Petroquímico de Itaboraí, o Complexo Industrial da baía de Sepetiba, a construção de uma série de hidrelétricas na região Amazônica, e, nosso objeto de estudo, o Complexo Portuário do Açúcar na região Fluminense), fazem parte de um discurso de desenvolvimento econômico e social, com investimentos privados em parceria com o Poder Público.

Entretanto, na execução destes projetos já apareceram evidências de que se está, na verdade, realizando um aprofundamento de um modelo de crescimento baseado na escolha e no estímulo dos “campeões nacionais”, que no final acaba gerando poucos empregos, enquanto causam grande degradação ambiental e impactos negativos sobre as populações que originalmente habitavam os locais onde os empreendimentos estão sendo instalados (AGB, 2011). Recentemente, a atuação da justiça Federal na Lava jato, tem lançado luzes sob os aspectos nada republicanos que permearam o processo de assunção dos escolhidos.

O surgimento dos portos no Brasil, desde o período colonial, está relacionado à ocupação e ao povoamento do território, já que serviam como plataforma de embarque e desembarque, além do transporte de mercadorias, servindo a cidade como suporte para a atividade portuária. Segundo Goularti Filho (2007), em 1820, os portos brasileiros deixam de ser de responsabilidade das Câmaras Municipais e passam a ser de competência da Repartição da Marinha. Já em 1845, foi criada a Capitania dos Portos, responsável pelo policiamento e melhoramento dos mesmos. Em 1873, passou a ser de responsabilidade do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas e em 1890, do Ministério da Viação e Obras Públicas. Em 1869, foi decretada a autorização à concessão dos portos por 90 anos à iniciativa privada, porém, em 1886, esse prazo foi

reduzido para 70 anos. Em 1903, outro decreto definiu que o governo ficaria responsável pelas obras dos portos e que poderia, após isso, conceder por 10 anos à iniciativa privada.

Somente em 1922, foi aprovado o Regulamento de Portos Organizados, em que se estabeleceu uma hierarquia portuária, na qual cada porto principal estaria margeado por pequenos portos tributários. Foram considerados portos organizados o Porto de Manaus, de Belém, do Recife, de Salvador, de Vitória, do Rio de Janeiro, de Santos e de Rio Grande. Goularti Filho (2007, p.10) ainda acrescenta: Essa falta de “planejamento” de uma política portuária nacional levou à superabundância de diversos portos na costa brasileira, construídos de forma aleatória e sem relação econômica com a sua hinterland. Cada estado, além de pleitear o melhoramento de seu porto principal, para atender a interesses locais, defendia a construção de novos portos para atender a demandas específicas. Muitas vezes, era ignorada a presença de um porto no estado vizinho, que facilmente poderia atender às demandas específicas, para contemporizar os compromissos políticos. Em 1993, com a Lei de Modernização dos Portos, lei 8.630/93, foi possível a criação de mais uma categoria de portos além dos privados e dos públicos, os portos mistos. Ocorreu, assim, uma reestruturação da atividade portuária, já que parte das operações foi transferida para a iniciativa privada, além de um redesenho da concepção de funcionamento dos portos com a agregação das atividades industriais à atividade portuária.

Um dos importantes fatores que levou a essa revolução da estrutura de funcionamento dos portos foi a introdução dos contêineres, a partir de 1970, e que tinham como objetivo diminuir o índice de perdas de cargas. De acordo com Quinto Jr. et al. (2011), o sistema de contêiner significou mudanças no layout e na concepção de relacionamento com a atividade logística portuária, requerendo, por sua vez, terminais para armazenagem dos contêineres, as áreas retroportuárias. A reorganização do transporte marítimo gerou uma alteração na tipologia dos navios, em relação ao tamanho e à capacidade, levando a necessidade de águas mais profundas para a atracação dos mesmos. O custo de construção de novos berços de atracação para os portos existentes, contudo, é muito alto devido aos novos padrões tecnológicos e logísticos, ficando a atividade portuária da Região Sudeste extremamente deficitária, como afirma Quinto Jr. e Iwakami (2009). Além disso, por estarem em áreas urbanas consolidadas, apresentam problemas na expansão das atividades portuárias. Diante dessas mudanças no sistema

portuário, foram criadas as Maritime Industrial Development Areas (MIDAs), que já contam com grandes áreas retroportuárias para atender a nova concepção de porto-indústria e suprir a necessidade dos portos que já apresentavam sua capacidade retroportuária comprometida, como é o caso do Porto de Santos, um dos principais do Brasil e que mais se aproxima dessa nova tipologia. De acordo com Coutinho (2009, p.29), “no Brasil, o fenômeno MIDAs ocorreu de forma mais branda e com um modelo próprio, cuja resultante foi uma menor concentração de indústrias na faixa de costa, e em particular nas áreas dos portos”. Nessa nova tipologia MIDAs, no Brasil, atualmente, só existem três portos: o Porto de Suape (PE), o Porto Itapoá (SC) e o Porto do Açu (RJ) em implantação.

Segundo Carvalho et al. (2010, p.1), “a ideia de se construir um porto deste tipo no Estado do Rio de Janeiro surge em um momento favorável, pois o estado está tentando se reerguer economicamente depois de três décadas de crise”. O autor ainda acrescenta que o Porto do Açu será responsável não só pela organização territorial do Município de São João da Barra, mas também pela reestruturação espacial que vem ocorrendo no Estado do Rio de Janeiro.

Ao mesmo tempo em que a inspiração deste modelo de desenvolvimento, a Coreia do Sul também enfrentou graves crises derivadas dos mesmos direcionamentos de escolhas. Compreender as iniciativas políticas do Estado sob a economia, em qualquer parte do mundo, demanda um entendimento das teorias econômicas que subsidiam todas as ideologias subjacentes e, conseqüentemente, emprestam suporte às formulas jurídicas que as legitimam (MENEZES E BRITO, 2013).

Segundo diferentes autores, o Estado brasileiro pratica uma forma de State Capitalism, focado na formação dos chamados “Campeões nacionais”, as quais se traduzem na forma de diferentes estímulos: subsídios financeiros por meio do Banco nacional do Desenvolvimento (BNDES), política tributária ou, ainda, por meio de ações expropriatórias de populações tradicionais em prol do capital especulativo internacional (ALMEIDA, 2012; DA COSTA, 2012; MENEZES E BRITO, 2013). O Complexo Logístico, Industrial e portuário do Açu (CLIPA), objeto deste projeto, pode ser entendido como um resultado desta atuação do Estado brasileiro de estimular o desenvolvimento de “campeões nacionais” apoiado por políticas de crédito, incentivos

fiscais e, ainda, apropriação de terras por interesse público (ALMEIDA, 2012; DA COSTA, 2012; PEDLOWSKI, 2013).

### **Complexo Logístico Industrial Portuário do Açú**

O Norte Fluminense, região onde está sendo implantado o Porto do Açú, apresenta um histórico marcado pela produção de cana, açúcar e álcool, porém, a partir da década de 80, passou a ser uma região grande produtora de petróleo, recebendo royalties pela sua extração. Entretanto é uma região ainda em processo de desenvolvimento e estruturação, pois vem apresentando, durante seus ciclos econômicos, apenas um crescimento econômico sem gerar desenvolvimento, como afirma Cruz (2004, p.82): O norte do Estado do Rio de Janeiro, onde se localiza a Região Norte Fluminense, é conhecido por um aparente paradoxo: constitui uma região de tradição na produção de cana, açúcar e álcool, contemplada com grandes montantes de recursos públicos carreados para essas atividades, particularmente nas décadas de 70 e 80; desde o final da década de 70, é uma região produtora de petróleo, sendo hoje responsável por mais de 80% da produção brasileira; desde o final da década de 80, recebe royalties pela extração do petróleo regional, que, a partir do final da década de 90, quando tiveram um substancial aumento, colocaram alguns dos seus municípios entre os de maiores níveis de orçamento per capita do país; porém, ao mesmo tempo, o Norte Fluminense figura entre as regiões de menor desenvolvimento do país, considerando-se os aspectos das desigualdades de renda, da qualidade de vida e bem-estar, dos níveis e condições de pobreza e de emprego e do dinamismo da sua economia.

Mais recentemente, com a construção do Complexo Industrial e Portuário do Açú, seu entorno passará por um processo de transformações, que vão requerer um planejamento territorial e urbano para a região. De acordo com Coutinho et al. (2009, p.20): O Município de São João da Barra sofrerá grandes transformações, principalmente devido à baixa infraestrutura e à baixa escolaridade da população, fato que tornará necessário importar muita mão de obra, e, por conseguinte, causará um elevado crescimento populacional atrelado a um processo de urbanização espontâneo e desordenado. Desse modo, faz-se imprescindível a avaliação do impacto deste processo de crescimento da população.

Além do crescimento populacional, Carvalho et al. (2010) ainda complementa que, com a instalação do Porto do Açú, o Município de São João da Barra vem sofrendo uma

rápida e profunda mudança na organização do seu território, já que, diferentemente dos portos históricos, em que há um diálogo entre o porto e a cidade, o município está tendo que se adequar à lógica portuária. Os estudos de impacto ambiental que foram elaborados para o Porto do Açu estabelecem cálculos em que o crescimento populacional nos próximos 15 anos levará a população de São João da Barra de 32 mil para 250 mil, e a de Campos de 442 mil para 1 milhão. O Porto do Açu (Figura 1), também um porto considerado concentrador de cargas, contará com quatro berços de atracação para contêineres, seis braços de atracação para navios graneleiros, produtos siderúrgicos, carga geral e embarcações de apoio a atividades offshore, e um calado com profundidade de 18,5 metros.

Pode-se citar como um importante aspecto que determinou a escolha da região para implantação do porto o fato de o Município de São João da Barra ser um dos poucos locais na região sudeste que ainda apresentava vasta área sem ocupação, devido à grande quantidade de fazendas desativadas, e as estruturas portuárias atuais demandarem retroáreas extensas, como afirma Quinto Jr. et al. (2011). Outros fatores decisivos na tomada de decisão do local foram o baixo custo das propriedades adquiridas, as fazendas Caroara e Sacodantas, e a proximidade dos maiores centros urbanos e das principais bacias de petróleo, Campos e Espírito Santo.

O direito à propriedade está previsto na Constituição da república Federativa do Brasil – CRFB, a qual estabelece em seu artigo 5º, XXI que é “garantido o direito de propriedade”. Contudo, como explica Carvalho Filho (2012, p.768), a CRFB relativizou tal direito ao “definir-lhe os contornos e fixar-lhes limitações”, quando for favorável à coletividade, ao exigir, no art. 5º, XXIII, que “a propriedade atenderá a sua função social”.

NO mesmo sentido, o art. 5º, XXIV, prevê que a “lei estabelecerá o procedimento para desapropriação por necessidade ou utilidade pública, ou por interesse social mediante justa e prévia indenização em dinheiro ressalvados os casos previstos nesta Constituição. O fato é que graças às desapropriações por utilidade pública realizadas pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro uma empresa privada tornou-se detentora de uma grande área de terras para locação - este é o instrumento que habilita algumas “empresas clientes” a se instalarem no CLIPA (PEDLOWSKI, 2013; SPINETTO, 2014).

A característica do modelo desenvolvimentista segundo a qual o Estado brasileiro e suas agências atuam diretamente na exposição de indivíduos e comunidades de seus territórios após a escolha dos mesmos como alvo para o desenvolvimento econômico é relatada por outros autores (BALETTI, 2012; LAICHAND e SAMPAIO, 2013). Observação pertinente é a de que este modelo suprime a autorregulação do mercado, dogma sagrado do capitalismo liberal em favor da intervenção do estado na propriedade de comunidades hipossuficientes, como passo necessário para o desenvolvimento (ZHOURI e OLIVEIRA, 2007).

De outro giro é necessário lançar luz sobre a matéria excluída dos estudos até aqui identificados, quantos e quais foram os beneficiados pelo empreendimento. Embora muito se tenha se dedicado a descrever a situação dos desalojados, inexistente, até onde é de nosso conhecimento, estudo quanto à percepção geral da população face ao empreendimento bem como o mapeamento de seus impactos positivos já realizados e por realizar. Assim, o CLIPA permite estudar o papel dos poderes do Estado - executivo, legislativo e judiciário - nas decisões sobre políticas públicas, os mandamentos constitucionais que condicionam essas decisões, o controle do governo, o financiamento das políticas públicas e o papel do Estado na ordem econômica.

### **Equipe responsável**

Para coordenar os trabalhos propostos neste documento, a UNIRIO alocará os profissionais qualificados do seu quadro técnico.

Além destes, a UNIRIO alocará uma equipe de profissionais pertencentes ao seu quadro técnico de pesquisadores utilizando também contratação de serviços de terceiros, pessoa jurídica, atuando sob a orientação do coordenador geral. Poderá ainda contratar, se necessário, equipe auxiliar.