



XIV Encontro Nacional da ANPUR

23 a 27 · maio · 2011 · Rio de Janeiro

XIV ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR

Maio de 2011

Rio de Janeiro - RJ - Brasil

RIO DE JANEIRO: NOVAS FRONTEIRAS PARA O MAR

Lelia Mendes de Vasconcellos (UFF) - lemv@uol.com.br

Arquiteta Urbanista. Doutora em Arquitetura e Urbanismo. Professora do Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense

Rio de Janeiro: Novas Fronteiras para o Mar

Resumo

O estado do Rio de Janeiro apresenta, nas últimas décadas, sensíveis transformações na configuração de seu território, devido a uma relativa descentralização da região metropolitana e da criação ou expansão de pólos produtivos. As indústrias siderúrgicas, automotivas, os pólos petroquímicos, o crescimento e expansão das indústrias extrativas ligadas ao petróleo e gás, entre outras, trás o surgimento de novas centralidades. O escoamento e recepção de produtos trás em pauta a expansão de portos existentes e a criação de novos. Identificar a localização e as implicações decorrentes e observar as novas relações entre o porto e a cidade, são os principais objetivos que pautam o presente artigo. Uma breve conceituação sobre o território e sobre as redes urbanas servem como suporte teórico para a construção do mesmo.

Pressupostos

O porto representa a fronteira do país. Nos dias de hoje, essas fronteiras se ampliam em várias escalas. A revolução tecnológica produzida pela criação dos contêineres de armazenamento dos produtos: o aumento do tamanho e capacidade dos navios e as necessárias adaptações para operá-los, transformaram completamente as atividades portuárias, tornando-as mais complexas e diversificadas. Uma nova logística de fluxos em escala global levou a uma drástica redução de tempos e custos, expandindo o mercado através das conexões virtuais e em tempo real, ampliando a competitividade entre os portos. Estes passaram a exigir águas mais profundas para receber embarcações com maiores calados. Foi necessário a construção de retroáreas bem maiores e terminais exclusivos de contêineres. Mudou, portanto a localização e a escala do território necessário para as suas instalações. E também sua configuração. O tradicional desenho da borda de atracamento dos navios com seus galpões de armazenagem ao longo dela, contíguos à cidade, foram substituídos por grandes áreas para dar lugar a complexas instalações, muitas vezes associadas a estaleiros navais, oficinas de reparo e centrais de logística destinadas às diversas operações portuárias. Amplificaram-se as redes de transportes, pois, além das ferrovias e rodovias, surgiram os dutos subterrâneos e respectivos pólos de recepção dos mesmos.

A economia mundial, em seu atual estágio, exigiu maior articulação e rapidez do capital financeiro, multiplicidade de mercadorias e flexibilização do emprego. Um novo perfil de mão de obra foi igualmente substituído e exigido para operar todo um complexo volume de atividades portuárias, as quais passaram a requerer pessoal altamente qualificado.

Os portos possuem hoje uma hierarquia e se distribuem de acordo com suas finalidades e com o seu desempenho perante os fluxos do comércio internacional. Nesse sentido, analisar a atual configuração e localização dos mesmos no estado do Rio de Janeiro, verificando seus rebatimentos no território, apresenta-se como objetivo principal do presente artigo. É mister lembrar a importância histórica desse estado como região privilegiada quanto a essa atividade.

Redes e Territórios

Para melhor situar e compreender a nova realidade portuária recorreu-se a alguns pressupostos teóricos que permeiam o tema revendo conceitos sobre território e sobre rede urbana.

O conceito de rede urbana tem sido largamente aplicado para uma compreensão geral da cidade enquanto centro de poder e suas regiões de abrangência. No sentido físico, essa trama se dá através da infraestrutura de transporte (vias de acesso e escoamento de bens e produtos), abastecimento (energia, água, comunicação). Mais recentemente esses fluxos ocorrem também através das redes virtuais que geram informação e comunicação. “A idéia básica é considerar a rede como algo que assegura a comunicação” (RAFESTIN, 1993, p.156)¹ A dimensão social e econômica reflete-se “na imagem do poder e dos atores dominantes” (RAFESTIN, 1993, p.157)¹. O Estado tem sido o principal ator, mas atualmente a presença de atores representantes da iniciativa privada e da sociedade civil se faz relevante. Nesse sentido a rede urbana torna-se mais complexa, cabendo considerar diferentes intensidades de relações a partir das cadeias produtivas, dos avanços tecnológicos e das mudanças culturais. Essa complexidade é encontrada na nova dinâmica do estado do Rio de Janeiro, refletindo-se na configuração da sua rede urbana. E se podemos considerar os portos enquanto “pontos nodais” de uma rede, “pontos nevrálgicos de sustentação da nova sociedade articulada em redes” (ANTUNES, 2009), nada mais justo do que refletir sobre suas configurações e seus rebatimentos no território.

¹

OLIVEIRA (2008) observa como a economia do estado do Rio de Janeiro passa a se inserir na economia global. Comenta “sobre as sensíveis transformações ocorridas nas estruturas intraurbanas, nas lógicas de organização das redes de cidades e nas lógicas de agregação regional” (p. 17). Explica que tal fenômeno vem ocorrendo por uma mudança de controle do capital. Esse controle se dava antes por todo o território, através de ações políticas e normas institucionais, mas atualmente o capital passa a ser interessante apenas em parcelas do mesmo, desde que estas sejam constituídas de insumos que venham a otimizar sua acumulação. ...”o território – e nele as políticas públicas e ações sociais que o organizam – ganha um grande destaque nesse cenário.” (p. 18). Essa “repartição” do território em parcelas pode ser analisada em diferentes escalas e ajuda a compreensão das novas espacialidades dos portos, distribuídos de acordo com suas hierarquias e funções. Ao analisar a configuração atual dos portos no estado do Rio de Janeiro, isso fica bastante evidente.

HAESBAERT (2004), referindo-se a SANTOS (1994), trás duas considerações importantes em relação ao conceito de território. A primeira é o “caráter híbrido e historicamente mutável” do mesmo (p.59). Essa afirmativa conduz a análise do processo de industrialização e desconcentração urbana do estado do Rio de Janeiro.

A segunda é a noção de duas naturezas distintas do território, qual sejam o território natural e o território usado, onde “... constitui-se como um todo complexo onde se tece uma trama de relações complementares e conflitantes...” (p.12) (apud Haesbaert, p.59). Ainda em Milton Santos, encontra-se a noção do território formado por espaços contíguos e de lugares em rede.

Como síntese, é possível afirmar que o termo aqui não está restrito apenas a seu sítio físico, mas sim ao território construído, ou seja, a sua configuração enquanto território modificado pela urbanização e seus múltiplos aspectos econômicos, socioculturais e ambientais. Sua organização e sua estrutura podem ser vistos como um substrato onde atuam as ações das políticas públicas e dos agentes sociais e econômicos, fazendo com que esse esteja em constante mudança, trazendo um dinamismo que pode ser verificado na configuração da rede urbana. Nesse sentido seus limites extrapolam as divisões político-administrativas estabelecidas, como o estado, municípios ou regiões de governo

Esses conceitos ajudam à compreensão das localizações dos portos bem como a sua complexidade atual; pois deixam de representar simples pontos de escoamento e recepção de produtos, para atuar como novos lugares, não contíguos à cidade, mas influenciando a região que os cercam, produzindo redes de informação e comunicação com o restante do planeta..

Apenas para reafirmar essas considerações preliminares, duas possíveis observações podem ser constatadas:

- 1- As determinações dos novos portos são decorrentes das cadeias produtivas, além de fatores físicos, urbanísticos, socioambientais e políticos. O desempenho das atividades portuárias está ligado à comunicação entre pólos industriais e comerciais e nesse sentido elas representam pontos nodais entre os fluxos, sejam eles representativos dos acessos físicos ou virtuais. Como fronteiras, como portas de entrada e saída de produtos, transitam entre as escalas locais, nacionais e mundiais
- 2- Quanto mais complexa a atividade portuária se torna, mais necessária a eficiência da sua infraestrutura, a qual se faz representar por modalidades diversas de transporte: ferrovias, rodovias, dutos subterrâneos, além da logística operacional que envolve fluxos virtuais para a operação e comunicação entre os diversos pólos das cadeias produtivas e centros de comércio em suas várias escalas.

Algumas questões se colocam a partir desses pontos. Primeiro, pode-se questionar em que medida a nova configuração portuária está criando centralidades, ou sejam, novos pólos urbanos. Em caso positivo, como está se dando a relação entre o porto e a cidade?

Um olhar mais atento quanto à localização e vocações diferenciadas, surgidas principalmente a partir da década de 1980, poderá trazer uma luz quanto às prováveis configurações espaciais futuras e novos processos de urbanização decorrentes da ampliação e criação desses equipamentos ao longo do estado. Partindo da tese explicitada

por Milton Santos, quanto ao caráter híbrido e historicamente mutável do território, é possível recuperar a trajetória das instalações portuárias do estado do Rio de Janeiro.

O estado do Rio de Janeiro: portos e pólos industriais.

O fato da cidade do Rio de Janeiro ter sido capital da nação, somado às condições privilegiadas de seu sítio geográfico, abrigado pela Baía de Guanabara, propiciou a instalação do primeiro porto do estado. Ele representou a grande porta de escoamento dos produtos agrícolas e de metais e pedras preciosas advindas de Minas Gerais. O país vivia uma economia agroexportadora.

A entrada da ferrovia, ainda no último quartel do século XIX, fez com que o porto passasse a receber produtos como o café, produzido na região do vale do Paraíba e o açúcar, produzido no norte do estado. Estes produtos e a atividade pecuária representavam as principais economias da região. Pequenos ancoradouros, portos fluviais e estações ferroviárias passaram a traçar a ocupação para o interior.

Até então as embarcações tanto de passageiros como de produtos atracavam junto à sede do governo, no antigo Largo do Paço, atual Praça XV. No setor norte da baía de Guanabara, alguns atracadouros passavam a trazer mercadorias, inclusive escravos, advindos de países africanos.

Com a instalação do regime republicano, em 1889, a antiga sede da monarquia passou a abrigar a capital federal. Na entrada do século XX, grandes reformas urbanas se sucederam no centro da cidade, com derrubada de morros, aterros e drenagens. Entre as reformas, foi construído o novo porto do Rio de Janeiro ao norte da baía de Guanabara, conhecido como o porto da Gamboa. Sua construção foi finalizada em 1911. A Companhia das Docas já havia sido criada desde 1902 (ANDREATTA, 2003), unificando a gestão dos pequenos portos existentes.

Sucedendo à economia agroexportadora o país passou gradualmente para uma economia industrial, gerando um grande surto de instalações fabris e considerável aumento e concentração da população urbana, principalmente em torno das capitais, como Rio, São Paulo, Belo Horizonte. Os movimentos imigratórios foram acentuados, aumentando consideravelmente a população dos grandes centros urbanos brasileiros.

Indústrias têxteis e ligadas à metalurgia surgiam não só na então periferia da cidade do Rio de Janeiro como em outros centros urbanos, como Magé e algumas cidades da região serrana, como Friburgo e Petrópolis..

O Rio de Janeiro já havia então perdido seu papel de grande centro exportador do país. Com a queda internacional de preços do café, por volta de 1870, e com a eletrificação da Light, São Paulo assumiu a primazia na produção cafeeira, assim como na indústria. O porto de Santos passou a representar o grande pólo exportador. No entanto, o porto do Rio de Janeiro transformava-se em um grande centro distribuidor de produtos importados (LEVY, apud OLIVEIRA, p. 69) bem como a da sua própria produção industrial, embora ainda incipiente nas primeiras décadas do século XX.

O porto do Rio de Janeiro estava entre os 15 principais portos do mundo. Também passou a desempenhar o principal porto de navegação de cabotagem. Sua rota marítima entendia-se para o norte do país até Manaus e para o sul até Buenos Aires (ANDREATTA, 2003).

No estado do Rio, o principal eixo de ligação era feito pela ferrovia – a estrada de ferro Central do Brasil, criada ainda no último quartel do século XIX. Ela propiciou a expansão urbana da cidade do Rio de Janeiro e o surgimento das primeiras indústrias ao longo de seu leito viário. A ferrovia representou ainda o principal eixo de ligação e de escoamento de produtos para o porto do Rio de Janeiro.

É possível afirmar que o início da industrialização na costa oriental da baía de Guanabara foi dado pela instalação do estaleiro Mauá, em Niterói, antiga capital do estado, ainda no século XIX. (Geiger, 1956, apud Oliveira, p.76). Na década de 1930 surge o porto de Niterói, o qual anunciava uma promessa de dividir e competir em termos de comercialização com o porto do Rio de Janeiro. O surgimento do estaleiro Mauá, em Ponta D' Areia determinou o início

de uma das atividades industriais mais lucrativas do estado durante quase todo o século XX².

A 1ª guerra mundial (1914-1918) provocou grandes danos à economia do país. No estado do Rio de Janeiro há uma considerável queda na produção industrial, refletindo-se na recessão do tráfego marítimo e nas transações comerciais com os demais países. A produção do café do vale do Paraíba passou definitivamente a perder para o oeste do estado de São Paulo.

A crise cafeeira, associada à expansão da rede ferroviária a qual passou a ligar as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo, contribuiu para a interiorização das indústrias no estado. A expansão da rede ferroviária para costa oriental da baía de Guanabara propiciou o escoamento da cana de açúcar produzida no Norte Fluminense, principalmente no município de Campos de Goytaquases.

Nos anos 30, a industrialização e uma nova política de substituição de importações passaram a exigir a instalação de maquinarias mais pesadas para as atividades portuárias. Por necessitar mais áreas, o porto passou a se expandir em direção aos bairros de São Cristóvão e Caju, bairros industriais, formando uma espécie de “c” ao longo da baía de Guanabara. A atividade industrial passou a ser cada vez mais presente nos bairros da zona norte da cidade, como Bonsucesso e Inhaúma.

Na década seguinte – 1940 - o estado passou a expandir a sua rede rodoviária e sua atividade industrial. A avenida Brasil é finalizada, e passa a representar o principal eixo de ligação da capital com as rodovias federais: a BR116 (conhecida como via Dutra), correndo paralelamente à ferrovia, e a Rio Petrópolis, embrião da BR040, a qual foi mais tarde completada com a ligação para Juiz de Fora (MG). A abertura dessas rodovias contribuiu para uma maior acessibilidade aos estados fronteiriços como São Paulo e Minas Gerais.

O porto do Rio de Janeiro já contava então com a ligação de duas artérias importantes – a avenida Presidente Vargas e a avenida Brasil. A linha férrea tinha conexão direta com essa avenida e com o porto, onde o armazenamento de mercadorias era distribuído pelos diversos galpões localizados junto aos *piers* de atracamento.

Em 1946 é criada a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) no município de Volta Redonda, dando início à expansão industrial nessa região, hoje conhecida como o Médio Paraíba³.

A Baixada Fluminense, localizada na periferia da cidade do Rio de Janeiro, era então grande produtora de cítricos. Uma crise na sua produção, porém, veio a provocar seu declínio. Grandes terrenos vazios passaram a ser ocupados por indústrias e por um grande contingente populacional, atraídos por empregos e moradia barata. Essa ocupação resultou na expansão de uma grande malha urbana contínua à cidade do Rio de Janeiro, contribuindo também para um aumento da população.

É durante a 2ª guerra mundial (1939-1945) que são instaladas a Refinaria de Manguinhos, ao longo da avenida Brasil e a de Duque de Caxias, na Baixada Fluminense. As indústrias passaram a seguir os grandes eixos rodoviários de ligação, em especial ao longo da BR116, a via Dutra.

Na década de 1950, em especial a partir do governo de Juscelino Kubitschek concretiza-se a política rodoviarista no país, vindo a priorizar cada vez mais esse tipo de modalidade de transporte.

Em 1960 a capital é transferida para Brasília e o antigo distrito federal transformado em estado da Guanabara. A antiga sede do governo deixa de receber investimentos públicos maciços, o que trás conseqüências à economia do estado e principalmente da cidade do Rio de Janeiro. É também o período da entrada dos contêineres e de uma nova logística portuária. Já não era possível então trabalhar com o antigo sistema de armazenagem, pois em todo o planeta já começara a substituição de tecnologia e conseqüente perda de mão de obra e da força sindical portuária.

Com a expansão da indústria automobilística no estado, era necessário expandir a área portuária do Rio de Janeiro para dispor pátios maiores os quais pudessem receber esse novo produto. A área do porto ganha mais espaços através dos portos de São Cristóvão e Caju, este último destinado a um terminal de *contêineres*. Afirmava-se a segregação entre funções portuárias e urbanas (ANDREATTA, 2003). Essa década representa também o

auge da indústria naval, com a presença do estaleiro Mauá, em Niterói, o principal do estado.

Na década de 1970 amplia-se a rede rodoviária em todo o estado. Ela é caracterizada por obras monumentais, espelhando de certa forma a ambiciosa meta do regime militar de “integração nacional”. É dessa época a instalação da primeira usina termo nuclear em Angra dos Reis. É também instalado no mesmo município o porto da Petrobrás, destinado à recepção e bombeamento do petróleo da Refinaria de Duque de Caxias.

Em 1974 é inaugurada a ponte Rio-Niterói e ampliada a avenida Brasil, principal eixo de conexão com a cidade. É também a época da construção da rodovia BR101⁴, a qual propicia a ligação para o sul do estado até Paraty (conhecida como Rio-Santos). Para o norte, a ponte proporciona um acesso mais rápido para os estados do Espírito Santo e Bahia, além de beneficiar os municípios localizados na costa oriental da baía de Guanabara, como Niterói, São Gonçalo, Itaboraí, e as regiões das Baixadas Litorâneas e do Norte Fluminense. Os eixos de conexão com outros estados através da BR101 e BR116, além de outras importantes ligações rodoviárias são consolidados. É nesse ano também que é criada a Companhia de Álcalis, sediada no município de Arraial do Cabo, assim como se dá início à exploração do petróleo na bacia de Campos.

Em 1975 dá-se a fusão entre os estados do Rio de Janeiro e Niterói, cria-se a Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Niterói perde seu status de capital estadual.⁵ O período pós Fusão passou a apresentar perdas de investimentos público e privados. Setores ligados à construção naval, metalurgia e químico passaram a se desarticular. (OLIVEIRA, 2008). A crise internacional do petróleo também afetou negativamente o desenvolvimento industrial.

A década seguinte – 1980 - foi caracterizada por um período de grande estagnação econômica. O chamado “choque do petróleo” internacional, e o fim do “milagre econômico” brasileiro marcaram a transição para um novo momento na economia brasileira. A política de exportações traçada pelo governo federal priorizava a produção de minérios em Carajás e da agropecuária. A produção sucroalcooleira do Norte Fluminense e as indústrias existentes não tinham capacidade produtiva para o mercado externo, o que provocou uma desarticulação de todos os setores industriais importantes do estado, a começar pela indústria naval. Este setor, um dos mais importantes do estado, passou a perder os investimentos e subsídios, graças à política econômica traçada pelo governo federal. O estado do Rio era então onde se localizavam os maiores estaleiros do país. (OLIVEIRA, 2008, p.108)O porto de Niterói, inaugurado na década de 1930 e a indústria naval localizada na cidade entram em declínio.

Ainda nessa década, visando expandir as atividades industriais para o oeste do estado, criou-se o Distrito Industrial de Santa Cruz, o que propiciou algum resultado na atividade secundária, com a entrada de setores industriais de menor porte.

Em 1982 foi criado o porto de Sepetiba (atual Itaguaí). As mudanças na tecnologia, a necessidade de aumentar o volume de operações e otimizar o tempo de movimentação e operação das mercadorias, exigia águas mais profundas para movimentar navios de calados maiores, demandando novos territórios. Sonhava-se com a instalação de um porto com maiores proporções, destinado a representar um porto do tipo “hub”⁶. Já então a logística moderna reconstruía a sua cadeia de produção e distribuição e isso se refletia na redistribuição dos portos em escala mundial conforme a sua especialidade. Verificava-se uma mudança de rota para o Atlântico Norte e o oceano Pacífico, destacando-se grandes portos na Ásia, como Cingapura. (ANDREATTA, 2003)

Junto ao porto de Itaguaí, estava prevista a construção de um pólo petroquímico no município do mesmo nome. Em 1987, porém, os recursos destinados ao seu estabelecimento foram redistribuídos por outros pólos. Tampouco a esperada industrialização da zona oeste do estado desenvolveu-se da forma prevista. A esperada substituição do terminal de contêineres do porto do Rio para o de Itaguaí foi frustrada. Quando a CSN foi privatizada em 1993, muitos de seus terminais foram também privatizados, tendo na siderúrgica o seu principal cliente.

Outro impasse para a grande promessa que representava o porto de Sepetiba (atual Itaguaí) se dava em função de uma acessibilidade viária difícil. A conexão com os eixos viários

importantes do estado como o da BR116 e BR040 não foi feita. É possível que com a construção do Arco Metropolitano, já iniciado, esse porto venha a ter condições de se desenvolver como inicialmente previsto, para ser um centro distribuição para o cone sul.

Como em vários países, as antigas áreas portuárias passaram a ser consideradas como obsoletas, gerando grandes vazios. Tais áreas foram pauta de projetos de “revitalização urbana”, mas muitas delas só foram realmente efetivar seus projetos na década seguinte. É o caso das Docklands, em Londres; Barcelona, na Espanha; bem mais tarde Porto Madero, em Buenos Aires...No porto do Rio de Janeiro, o setor denominado porto da Gamboa, embora permanecendo com alguma atividade, passou também a registrar áreas desocupadas. Esse setor é conhecido como “área portuária”⁷, contígua à área central, e tem recebido inúmeros projetos de “revitalização urbanística”. Recentemente foi efetivado o projeto denominado “Porto Maravilha”, que parece finalmente trazer uma definição sobre as tantas propostas já efetuadas. .

Em 1993 é criada a lei federal n° 8630, de modernização dos portos e com isso a então Companhia das Docas se transforma em Autoridade Portuária, responsável pelas operações de todo o sistema. Paralelamente, já se instaurara um programa de privatizações de empresas públicas, entre os quais as de transporte, atingindo toda a rede viária do estado. No final dos anos 90, é criada a Propt-Rio, extinguindo o monopólio público de prestação de serviços portuários. (ANDREATTA,p.119.)

A descoberta da Bacia de Campos, no Norte Fluminense na década de 1990 deu início a uma nova indústria extrativista de petróleo e gás, a qual transformou totalmente o perfil de da região, incluindo outros municípios importantes como Macaé, Cabo Frio, Rio das Ostras, entre os que compõem a região do Norte Fluminense e Baixadas Litorâneas (SANTOS et al, 2009). Macaé se transforma no grande centro operacional das plataformas de petróleo e em Quissamã, é instalado o complexo portuário conhecido como Barra do Furado. Inaugura-se assim uma nova cadeia produtiva a qual passa a caracterizar um dos eixos estruturantes importantes para o estado.

Em termos de transformação da rede urbana, essa região adquire novas feições. Macaé desponta como um novo pólo regional. Municípios como Quissamã, Carapebus, São João da Barra, além de todos os que compõem a região das Baixadas Litorâneas, tiveram um crescimento populacional inigualável a qualquer outro período da história do estado. Não só a atividade do petróleo ajudou a essa transformação, mas o turismo cresceu de forma considerável. A taxa de crescimento de alguns municípios foram as maiores do estado, a exemplo de Rio das Ostras, cujo percentual chegou a mais de 10%⁸. Não só a atividade extrativa mobiliza as regiões citadas, mas também as indústrias imobiliárias crescem assustadoramente. Condomínios e, hotéis de luxo passam a transformar a paisagem urbana. Em contraponto, um grande contingente populacional, pouco qualificado, também começa a fazer suas habitações e constituir um novo universo de pobreza.

Um segundo eixo estruturante vem se consolidando na região do Médio Paraíba. Formado pelos municípios de Resende, Barra Mansa, Piraí, Volta Redonda e Porto Real, essa região vem se desenvolvendo nos setores da metalurgia, siderurgia, metal mecânica, automobilístico, e indústrias químicas, apresentando um quadro bastante promissor em termos de avanços no setor industrial. Além da expansão da siderurgia, pode-se mencionar as indústrias automobilísticas, grande centro gerador de uma economia mais forte para o estado. Esses município constituem atualmente centralidades importantes, com considerável aumento de população e melhoria de qualidade de vida.

Tudo indica que após uma década de recessão (1980), uma nova vitalidade econômica esteja ocorrendo no estado do Rio de Janeiro. De um lado, o petróleo e todas as demandas que dele decorre, inclusive a participação nos *royalties* que beneficiam atualmente 20 municípios das duas regiões mencionadas acima. De outro, as indústrias de transformação como as dos setores de siderurgia, petroquímico, automobilístico, como já mencionado. Recupera-se também o setor naval.

Outros pólos industriais surgem como o Complexo Petroquímico do estado do Rio de Janeiro (COMPERJ) no município de Itaboraí, na Região Metropolitana. A expansão da refinaria de Duque de Caxias, a implementação de outras indústrias no Médio Paraíba, além

da criação e expansão de centros universitários em vários municípios, principalmente onde se lo os pólos industriais. Por outro lado, a atividade turística continua se desenvolvendo em vários locais, reforçam por um lado a promessa de um estado economicamente revitalizado. Encontra-se em construção o Arco Metropolitano, uma estrada que deverá desviar o tráfego de caminhões da atual Avenida Brasil no Rio de Janeiro e suas conexões com as estradas federais e estaduais. O Arco Metropolitano fará a interseção com cinco rodovias federais e uma ferrovia e a ligação com vários pólos industriais de grande porte que estão sendo implantados na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Em suas extremidades ligará o Complexo Petroquímico de Itaboraí (COMPERJ), com o porto de Itaguaí, também na Região Metropolitana. Esse último certamente será beneficiado com essa nova conexão. Se realmente for efetivada a construção do Arco, é possível que haja uma nova configuração em toda a rede urbana, inclusive com mudanças de eixos de escoamento da produção das indústrias da Região do Médio Paraíba, através da conexão da BR 116 (Rodovia Presidente Dutra). É possível pensar também no escoamento da produção que será gerada pelos complexos petroquímicos localizados no norte da Região Metropolitana, em especial do COMPERJ, através da ligação que essa nova rodovia fará com a BR101.

Localização e vocações dos portos no estado do Rio de Janeiro

O aumento das atividades industriais, entre elas a da atividade extrativa do petróleo e gás, demanda o escoamento de produtos por eixos viários os quais irão desembarcar em portos localizados no estado do Rio de Janeiro. Um olhar mais atento quanto à localização e vocações dos mesmos, seus acessos e modalidades viárias poderão trazer uma luz quanto às prováveis configurações espaciais futuras e novos processos de urbanização decorrentes da ampliação e criação desses equipamentos.

O porto do Rio de Janeiro localiza-se entre os principais portos do país na movimentação de cargas e navios de cruzeiros marítimos. Iniciado no cais da Gamboa, ele se estende por São Cristóvão e Caju, sendo esse último destinado ao terminal de contêineres. Recebe vários tipos de cargas: produtos siderúrgicos, veículos, bobinas de papel de imprensa, cargas geral, grânéis sólidos (como trigo e outros grãos), grânéis líquidos como derivados de petróleo e álcool e produtos químicos. O acesso marítimo é feito pela baía de Guanabara. Como acesso terrestre, conta com as principais rodovias federais como a BR040, BR 101, BR 116, além das conexões com a RJ 071 e RJ 083. O principal acesso ferroviário é operado pela MRS Logística. É importante assinalar que grande parte das cargas vem das áreas industriais localizadas no Médio Paraíba.. Ele é dotado de sistemas de dutos na modalidade de carga advinda União Terminor, uma vez que as instalações de Manguinhos foram desativadas. A localização estratégica na malha logística, abrigada pela baía de Guanabara, serve às regiões mais desenvolvidas do país.

Atualmente, parte do cais da Gamboa está em vias de configurar-se como terminal de passageiros e toda a área terrestre deverá sofrer grandes intervenções urbanísticas, como já comentado anteriormente.

O porto de Niterói, após décadas de estagnação, está começando a operar como porto *off-shore*., ou seja, em estruturas flutuantes, Sua principal atividade consiste no reparo e construção de navios e plataformas, além de outras atividades ligadas à indústria naval. Sua área de influência ainda é restrita ao município, mas tudo indica que o porto tem possibilidades de se desenvolver. Atualmente faz parte do complexo portuário do Rio de Janeiro O acesso rodoviário é feito elas RJ-104 e BR-101 e o ferroviário pela operadora Centro Atlântico S/A.

O porto de Angra caracteriza-se como exportador de produtos da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) e como importador de trigo. Sua área de influência abrange o litoral da baía da Ilha Grande, o sul do estado do Rio de Janeiro e de Minas Gerais, e ao norte de São Paulo .O porto é acessado pela RJ 155 que por sua vez se conecta com as rodovias BR101 e BR 494. O acesso ferroviário é feito pela ferrovia Centro Atlântico Sul SA. O município de Angra se desenvolve em torno das indústrias de equipamento de prospecção de petróleo e de construção e manutenção de estruturas flutuantes.

O porto de Itaguaí (antes chamado de Sepetiba) movimenta cargas de granel sólido (minério de ferro) e importa carvão metalúrgico, coque e alumina. Encontra-se em construção uma usina siderúrgica, do grupo Atlântico Sul. É acessado pelas rodovias BR 101, BR 116, BR 040, BR 465, RJ 099 e RJ 105. O acesso ferroviário é operado pela rede MRS. As conexões mencionadas passam pelos centros de grande produção industrial como Volta Redonda, Barra Mansa, Resende. É um porto em expansão, já contando com um terminal de contêineres, e um centro de logística. Não será certamente o “hub” esperado, mas é possível apostar no seu crescimento, principalmente quando a construção do Arco for concluída, pois certamente haverá mudanças de eixos de escoamento da produção das indústrias da Região do Médio Paraíba, através da conexão da BR 116 (Rodovia Presidente Dutra) e também no escoamento da produção que será gerada pelos complexos petroquímicos localizados no norte da Região Metropolitana, em especial do COMPERJ, através da ligação que essa nova rodovia fará com a BR101 e a BR116.

Encontra-se em construção o Complexo do Açu, situado no município de São João da Barra. Ele deverá trazer impactos consideráveis para o município, com rebatimentos em toda a região do Norte Fluminense e com repercussões em todo o estado. A exploração do petróleo na bacia de Campos colocou Macaé como o principal centro operador dessa atividade. O complexo portuário do Açu trará uma perspectiva maior e com várias atividades interligadas, não só comprometidas com o petróleo, mas com produções afins, como a do: estaleiro naval em Barra do Furado, no Município de Quissamã o qual já se encontra em operação. O complexo do Açu pretende ser o primeiro porto concentrador de cargas do Atlântico Sul (o chamado “hub” porto), previsto para receber navios de grande porte. Existem planos para construção de uma usina siderúrgica, cimenteiras, usinas de peletização, indústria automobilística, além de vários substratos para a produção de acessórios. São previstas áreas imensas de pátios de manobras para a operação de todas essas atividades. A construção de um mineroduto de mais de 500 km partindo do município de Conceição do Mato Dentro (MG) trará a possibilidade de exportação do ferro de alto teor e em grande escala. Um grande centro de logística também se apresenta na chamada “planta portuária”.

Para o equacionamento das demandas sociais conseqüentes da implantação desse complexo, está em discussão o Plano Diretor de São João da Barra, com previsão para grandes reservas para áreas de habitação e de reestruturação urbana e ambiental. A previsão de crescimento dos municípios de Campos de Goytaquases é de dobrar a sua população, assim como a do Norte Fluminense como um todo. O município de São João da Barra deverá multiplicar sua população até cinco vezes. A previsão de empregos diretos é de mais de 1 milhão, além de quase 4 milhões de empregos indiretos na construção civil. É grande também a previsão de empregos diretos e indiretos na operação de todo o complexo⁹.

Não se questionou, porém os danos ambientais que tais atividades poderão causar ao ambiente, muito embora existam normas para as licenças ambientais. Existe naturalmente um esforço para qualificar a mão de obra na região, mas a avaliação sobre os resultados ainda é prematura, pois tudo está por acontecer.

Considerações Finais

Diante da nova configuração dos portos no estado do Rio de Janeiro e sua distribuição ao longo do território, bem como do histórico centrado na criação dos pólos industriais e suas cadeias produtivas, trazem algumas constatações e questionamentos.

Em primeiro lugar, é possível afirmar a correlação entre os portos e os eixos viários que os conectam. Historicamente, tanto a ferrovia como as rodovias contribuíram para a ocupação do território em momentos diferentes. Desde o final do século XIX até mais da metade do século XX, a ferrovia desempenhou o papel de eixo estruturador da ocupação das indústrias bem como dos núcleos urbanos gerados em torno delas. Por sua vez, a partir da década de 1940 e mais acentuadamente a partir de 1960, a modalidade rodoviária passa a desempenhar o papel que antes a ferrovia desempenhava, ou seja, a de um eixo

estruturador de novas ocupações. Os portos, como não poderiam deixar de ser, no seu papel de local de escoamento e recepção de produtos, representam os pontos finais dessas diferentes modalidades viárias, as fronteiras do território. A cidade do Rio de Janeiro é o vértice de encontro de todos os eixos de circulação, explicada em parte pelas razões históricas que esse centro urbano representa. Interessante observar, que atualmente, com a privatização da ferrovia, o serviço dessa modalidade de transporte serve quase tão somente ao escoamento de produtos para os portos, não tendo até o momento nenhuma notícia em relação a novos serviços oferecidos para passageiro, salvo dentro da região metropolitana.

A configuração da infraestrutura viária deverá ser alterada, pelo menos no que diz respeito à convergência de estradas para a cidade do Rio de Janeiro. Essa alteração, porém só será efetivada com a construção do Arco Metropolitano, o qual deverá desviar o movimento de cargas fora da artéria principal da cidade do Rio de Janeiro: a avenida Brasil.

Do ponto de vista econômico, os portos representam os “nós modais”, “um dos sustentáculos desta nova sociedade em rede” (MONIÉ, apud ANTUNES, 2009): eles representam as fronteiras em várias escalas, das locais até as mundiais. Evidentemente eles atendem às demandas impostas pelas cadeias produtivas. As bases industriais serão tão mais dinâmicas quanto mais reestruturadas pela nova conjuntura mundial, da mesma forma que os portos, os quais foram obrigados a se reestruturarem nessa nova realidade.

Retomando os questionamentos enunciados no começo desse artigo, pode-se agora perguntar:

Que tipos de centralidades serão gerados a partir dessa transformação portuária? Certamente não se repetirá a história do porto do Rio de Janeiro. Ele desempenhou uma centralidade tão forte que embora pertencendo a uma divisão administrativa separada do centro propriamente dito, a “Zona Portuária” é considerada como parte desse centro. É bem verdade que a referência trata apenas do setor que deu origem ao porto, isto é, o porto da Gamboa. A partir dele, foram constituídos três bairros os quais se estendem a partir da antiga estrutura do porto, formada pelos grandes armazéns e *piers* de atracação. E é justamente aí onde os projetos de revitalização se desenvolvem, tornando a atividade portuária restrita a navios de passageiros. O mesmo deverá acontecer com o porto de Niterói, o qual está se transformando em um porto flutuante, deixando para trás a antiga área portuária, estruturada da mesma forma que a do Rio, apenas menor em área e extensão. Ambos despedem-se assim da relação estreita que mantinham com as fronteiras marítimas e a cidade. Ambos repetem também a ocupação das áreas obsoletas nos moldes internacionais, como já referidos, com bons ou maus resultados, que só o futuro dirá.

Na nova configuração portuária, o tratamento será certamente diverso: as portas para o mar serão fechadas à população. O que se pode esperar é uma nova configuração dos territórios circundantes.

O estado do Rio de Janeiro trás como a grande alavanca de desenvolvimento a exploração do petróleo já em curso na bacia de Campos, uma das mais vastas do Brasil. A descoberta das camadas do pré sal e as plataformas de petróleo já instaladas estão determinando uma profunda transformação na dinâmica das regiões vizinhas. As demais atividades industriais e suas respectivas cadeias produtivas trarão na rede portuária questões relativas aos impactos e transformações do território.

É fato que o estado do Rio de Janeiro tem se recuperado economicamente a partir da reestruturação industrial, em especial na concentração dos seus diversos pólos da região do Médio Paraíba e dos pólos petroquímicos e siderurgias que vem sendo construídos, na Baixada Fluminense e no sul do estado, como nos municípios de Angra e Itaguaí. Mas sem dúvida a indústria extrativa do petróleo e gás deverá representar o grande surto de crescimento econômico para o estado. A exemplo de Macaé e de outros municípios da região, porém, a distribuição da riqueza não será certamente igual para todos. Certamente haverá diferenças na distribuição da população, não só em termos de número de habitantes, mas também em diferenças de renda. Macaé pode ser citada como exemplo. Os impactos ambientais gerados não foram objeto desse artigo, mas reconhecemos que este com certeza fazem parte do novo cenário que se descortina. Só esse tema poderia gerar um novo trabalho, tantos seriam as variáveis a serem analisadas.

As novas fronteiras para o mar deverão desempenhar um papel importante na transformação do território, ainda que de forma desassociada do tecido urbano. Se levarmos em conta, porém o território construído, onde ações socioambientais, econômicas, políticas e culturais se relacionam entre si, pode-se afirmar que o porto continuará desempenhando uma função importante. Nesse sentido ele também será agente de novas centralidades e esperamos, de maneira positiva para o planeta.

Notas

¹ apud Base Para A Definição De Uma Política Nacional De PNOT – Documento Ordenamento Territorial – Versão Preliminar, Ministério da Integração Nacional (MIT), Brasília, agosto de 2006

² Entre os estaleiros, pode-se mencionar também o Ishikawagima e o estaleiro Caneco

³ O estado do Rio de Janeiro é dividido em regiões de governo: além da Região Metropolitana, a mais densamente ocupada e a mais populosa. As demais regiões são: Região Noroeste Fluminense, Região Norte Fluminense, Região Serrana, Região das Baixadas Litorâneas, Região Centro sul Fluminense, Região do Médio Paraíba e Região da Costa Verde.

⁴ A ponte Rio Niterói também faz parte da rodovia BR101

⁵ Niterói permaneceu como capital do estado até a fusão, quando passou a ser mais um município da Região Metropolitana criada a partir da Fusão entre os estados da Guanabara e Rio de Janeiro

⁶ Portos especializados de distribuição ou “hubs”, onde um porto principal responde por áreas continentais segundo uma ordem de distribuição de produto

⁷ O município do Rio de Janeiro é dividido em regiões administrativas (RA). O porto da Gamboa, compreende os bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, e corresponde à IRA. Esse setor é mais conhecido como área ou zona portuária e é considerado uma espécie de área central “estendida”

⁸ É surpreendente os índices relativos às taxas de crescimento nessa Região, destacando-se três municípios: Cabo Frio com 3,68%; Armação de Búzios com 4,37% e Rio das Ostras com 10,82%. Fonte: Fundação CEPERJ, Anuário Estatístico, 2009

⁸ Como se trata apenas de uma previsão, os dados diferem dependendo da fonte, razão pela qual se optou em indicar uma estimativa

Referências bibliográficas

- ANDREATTA, Verena – Porto do Rio. A nova interface Porto-Cidade no Rio de Janeiro. O Urbanismo do “Waterfront” sobre o Histórico Cais da Gamboa: do Uso Comercial-Industrial ao Cultural. Prefeitura Municipal da Cidade do Rio de Janeiro – Secretaria Municipal de Urbanismo – Instituto Pereira Passos. Rio de Janeiro, 2003
- ANTUNES, Daléa Soares – Projetos de Inserção Competitiva na Globalização e Evolução das Relações Cidade-Porto no Rio de Janeiro. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Instituto de Geociências. Departamento de geografia. Programa de Pós Graduação. Rio de Janeiro, RJ, 2009
- BRASIL, Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Secretaria de Planejamento e Investimentos Estratégicos – SPI. Estudo da Dimensão Territorial para o Planejamento: Volume III – Regiões de Referência. MPOG. SPI. Brasília: MP, 2008.
- DO AMARAL E SILVA, Gilcéia e VASCONCELLOS, Lelia Mendes de – A caixa que faz cidade- a “containerização” de áreas portuárias, *anais do XIII ANPUR*, Florianópolis SC, 2009.
- HAESBAERT, Rogério – O Mito da Desterritorialização. Do “fim dos territórios” à multiterritorialidade. Bertrand Brasil Ltda, Rio de Janeiro, RJ, 2004
- IPEA/IBGE -Configuração Atual e Tendências da Rede Urbana Unicamp, Brasília, 2002.
- IBGE - Região de Influência das Cidades 2007(REGIC 2007), Rio de Janeiro, 2008.
- OLIVEIRA, Floriano José Godinho de – Reestruturação Produtiva, território e poder no Rio de Janeiro, Garamond Universitária, Rio de Janeiro, 2008.
- PNOT – Documento Base Para A Definição De Uma Política Nacional De Ordenamento Territorial – Versão Preliminar, Ministério da Integração Nacional (MIT), Brasília, agosto de 2006.

PREFEITURA DE SÃO JOÃO DA BARRA – *PowerPoint Institucional*. São João da Barra, RJ, 2009

SANTOS, Marcos Antônio (coordenador); COSTA, Marta Bebianno; AZIZ da Silva, Jorge, OLIVEIRA, Fábio Bruno e VASCONCELLOS, Lelia Mendes de - Relatório Final da Pesquisa Dinâmica Urbana do Estado do Rio de Janeiro, Fundação CEPERJ/ IPEA Rio de Janeiro, RJ, 2009 (*divulgação interna*).

VASCONCELLOS, Lelia Mendes de – Territórios Redes e Portos. O Estado do Rio de Janeiro. *anais do IENANPARQ*, Rio de Janeiro, RJ, 2010

Sites visitados

www.ipea.gov.br Presidencia da República. Secretaria de Assuntos Estratégicos –acesso em 18-09-2010

www.wikipedia acesso em 18-09-2010

www.secretaria dos portos acesso em 20-10 -2010

www.portosrio.gov.br acesso em 20-10-2010

www.portogente acesso em 10-10-2010

www.portosdobrasil.gov.br acesso em 18-09-2010 e 20-10-2010