

Simpósio Temático
Reestruturação do Território entre as Escalas Nacional e Local

TERRITÓRIO, REDES E PORTOS
O Estado do Rio de Janeiro

Lelia Mendes de Vasconcellos
Professora Doutora do Programa de Pós Graduação em Arquitetura e
Urbanismo da Universidade Federal Fluminense
E-mail: lemv@uol.com.br

Resumo

A reestruturação do território no Estado do Rio de Janeiro implica, entre vários contextos, na ampliação de pólos industriais. Tais atividades têm se debatido no espaço através da criação ou expansão de novas centralidades, modificando a configuração espacial. A análise da rede urbana brasileira, a sua configuração dentro do Estado do Rio de Janeiro e a dinâmica produtiva são os tópicos trabalhados nesse artigo.

Para atender ao escoamento da produção industrial, a criação de novos portos e a expansão e reestruturação dos existentes constituem um tema de interesse para a dinâmica produtiva do Estado. Um olhar sobre a localização, funcionamento e vocação dos referidos portos e suas conexões com a rede urbana do estado sugere a análise do papel que estes conferem na reestruturação do território.

Palavras chaves: territórios – redes – portos - Rio de Janeiro

Abstract

The territory' structure of the state of Rio de Janeiro implies, between many contexts, in the enlargement of industrial poles. Such activities reverse on the space throughout the creation or expansion of new centralities, modifying the spatial configuration. The analysis of Brazilian urban network. its configuration within the state of Rio de Janeiro and its productive dynamics are the developed topics in this article.

In order to attend the industrial products flowing off, the creation of new ports as well the expansion of the existent ones, appoint to an interesting subject to the productive dynamics of the state. A view to location, functioning and vocation of the

referred ports and their urban network connections suggests the role which they represent in the structure of the territory.

Keywords: territories – networks – ports – Rio de Janeiro

1. Introdução

Esse artigo é fruto de reflexões trazidas pelo desenvolvimento da pesquisa realizada entre junho e dezembro de 2009 sobre a dinâmica do estado do Rio de Janeiro, tendo como foco o território e as transformações da dinâmica urbana no Rio de Janeiro¹. O aumento das atividades industriais, entre elas a da atividade extrativa do petróleo e gás, das indústrias siderúrgicas, a criação de pólos petroquímicos, as indústrias automobilísticas e o surgimento de novos portos e a expansão dos existentes, trazem uma nova configuração espacial em todo o território. Paralelamente, mas inserido no contexto, o artigo também se debruça em um olhar mais atento quanto à localização e vocações dos principais portos do estado, pois o aumento da produção industrial demanda o escoamento desses produtos para eles. A ampliação e reestruturação dos mesmos, além da criação de novos complexos portuários, como a do Complexo do Açú trás a discussão sobre uma nova configuração do território.

Para uma melhor compreensão dessa dinâmica recorreu-se à bibliografia estudada na referida pesquisa² e na consulta de sites e documentos sobre a atual configuração da rede portuária, já iniciada por trabalhos publicados anteriormente³

Evidentemente a dimensão do texto em tela não comporta o aprofundamento de nenhuma das questões colocadas acima. O que se objetiva será dar uma apreciação sobre como vem se configurando na rede urbana do estado e como a questão portuária vem se inserindo no território do Rio de Janeiro.

2. Breve conceituação sobre rede urbana

¹ Projeto Rede Urbana do Brasil e da América Latina/ Rede Urbana dos Estados/Dinâmica do Estado do Rio de Janeiro/ CEPERJ/ IPEA/DIRUR/ 2009.

² Privilegiaram-se os documentos . IBGE - Região de Influência das Cidades 2007(REGIC 2007), Rio de Janeiro, 2008 IPEA/IBGE -Configuração Atual e Tendências da Rede Urbana Unicamp, Brasília, 2002 OLIVEIRA, Floriano José Godinho de – Reestruturação Produtiva, território e poder no Rio de Janeiro, Garamond Universitária, Rio de Janeiro, 2008

³ Ver do Amaral e Silva, Gilcéia e Vasconcellos, Lelia Mendes de . “A caixa que faz cidade. A “containerização” das áreas portuárias, anais do ANPUR, 2009; ver também “the “Conteinerising “of port áreas –new global landscapes, anais do ISUF 2007

O conceito de rede urbana tem sido largamente aplicado para uma compreensão geral da cidade enquanto centro de poder e suas regiões de abrangência. A conceituação sobre rede urbana pode ser limitada a uma realidade material, mas também indica dimensões relacionadas ao campo social e econômico. Partindo da idéia de um entrelaçamento de linhas e pontos nodais, o termo foi introduzido para explicar as diferentes relações encontradas na dinâmica urbana dos territórios. Os pontos nodais representariam os centros urbanos, que podem ser classificados em uma ordem hierárquica quanto à sua importância em termos políticos, econômicos, socioculturais, ambientais e a área de influência que cada um desses centros exerce sobre outros centros e outras regiões.

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) e mais recentemente pelas redes virtuais que geram informação e comunicação. “A idéia básica é considerar a rede como algo que assegura a comunicação” (RAFESTIN, 1993, p.156)⁴. Essa rede é, portanto, definida por pontos de acesso ou terminais, interligados por eixos, configurando a trama urbana mais ou menos densa, compactada ou esparsa.

A organização do território 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 território esteja em constante mudança, trazendo um dinamismo que pode ser verificado na configuração da rede urbana.

A conceituação de rede urbana pode ser encontrada nos estudos de Michel Rochefort e Hautreux⁵, que ao analisar a rede urbana francesa, buscaram localizar os centros polarizadores e sua região de influência, identificando os fluxos que se estabeleciam a partir da análise de distribuição de bens e serviços. Essa metodologia foi adotada pelo para determinar as regiões de influência das cidades (REGIC, 2007IBGE)

O documento do REGIC foi reeditado em 2007⁶. Nesse último, em sua introdução, são mencionados alguns teóricos, entre eles Offner (2000), que observa

⁴ apud PNOT – Documento Base Para A Definição De Uma Política Nacional De Ordenamento Territorial – Versão Preliminar, Ministério da Integração Nacional (MIT), Brasília, agosto de 2006

⁵ ROCHEFORT 1961,1965; ROCHEFORT HAUTREUX, 1963 apud REGIC 2007, op.cit.

⁶ Os estudos anteriores foram publicados respectivamente em 1972, 1987 e 2000

atualmente dois tipos de sistema urbano: – “o sistema de localidades centrais, com regiões formadas no entorno dos centros, e o sistema reticular, em que a cidade funciona como nó de uma rede mundial”⁷. CORRÊA, 1996 é referido no mesmo documento para explicar a nova configuração da rede:

“Especialmente em um país como o Brasil, marcado por profundas desigualdades de renda e de acesso a mercados consumidores, a rede urbana divide-se entre uma arquitetura clássica desenhada pelos fluxos materiais - muitas vezes limitada aos níveis hierárquicos mais elementares para parcela significativa da população – e os pontos inseridos nas redes globais, mais dinâmicos economicamente”⁸.

A dimensão social e econômica reflete-se “na imagem do poder e dos atores dominantes” (RAFESTIN, 1993, p.157)⁹. O Estado tem sido o principal ator, mas com a mundialização da economia, o avanço tecnológico, e as implicações do sistema capitalista em seu atual estágio¹⁰, são possíveis considerar também a presença de atores representantes da iniciativa privada e da sociedade civil. 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.

3. A rede urbana brasileira: uma nova configuração

Nas últimas três décadas o fenômeno de desconcentração da economia brasileira, vem sendo relacionado a dois fenômenos. O primeiro é a introdução da informática, a qual produziu avanços tecnológicos consideráveis na área de informação e comunicação. O segundo diz respeito: à flexibilização da economia e a desregulamentação crescente na relação entre capital e trabalho. Esses fenômenos

⁷ Apud REGIC 2007

⁸ apud PNOT, op.cit..

⁸⁸ proposta para o I ENANPARQ – Simpósio Temático –REESTRUTURAÇÃO DO TERRITÓRIO. ENTRE AS ESCALAS NACIONAL E LOCAL, coordenação de M Lourdes Pinto Machado Costa

ocorreram em termos mundiais e se refletiram no processo de urbanização do Brasil. A circulação de bens e serviços passou a ser realizada não só pela rede de transportes ou pelos sistemas de comunicações tradicionais. A telemática introduziu os fluxos virtuais, tornando as transações comerciais e financeiras instantâneas e independentes da distância entre centros urbanos. Considerar esse novo componente na dinâmica do território torna-se fundamental para compreender um novo padrão de configuração das redes urbanas e as transformações ocorridas no país como um todo.

No Brasil, a nova configuração da rede urbana trouxe, como fatos concretos e interligados aos pressupostos acima colocados, novas formas de ocupação do território. A modernização do setor agrícola, decorrente de avanços tecnológicos, trouxe a criação de grandes complexos agroindustriais. Políticas públicas, somadas à abertura de novos eixos de ligação proporcionaram uma crescente ocupação de fronteiras. Esses são alguns fatos que podem explicar o processo de interiorização ocorrido no país.

Por outro lado, contribuem para uma nova configuração o surgimento de pólos industriais fora das regiões metropolitanas, o crescimento e complexidade das atividades terciárias; a implantação de centros universitários e tecnopolos disseminados em várias partes do país, para atender às demandas necessárias de mão de obra qualificada devido à tecnologia de informação. Finalmente, a flexibilização da economia, a qual proporcionou uma relativa “independência” entre a metrópole e outros centros urbanos de menor porte, devido às novas formas de transacionar o capital financeiro, estruturando novas relações entre o “local” e o “global”..

Destaca-se grande diversidade e heterogeneidade econômica em todo o território nacional. Constata-se ainda o fenômeno de uma crescente periferização dos centros urbanos e a formação e consolidação de aglomerações urbanas metropolitanas e não metropolitanas. Verifica-se também o crescimento das cidades de porte médio.

Essas transformações não impedem, porém de se verificar grandes bolsões de miséria principalmente nas regiões metropolitanas. Na escala regional, presenciaram-se diversidades entre setores em pleno desenvolvimento e outros estagnados. A forma como o país vem se inserindo no mundo globalizado trás a inserção de alguns setores

de atividades os quais precisam estar localizados em centros urbanos mais desenvolvidos, contribuindo para aumentar as desigualdades regionais¹¹.

Um dos pressupostos para a compreensão do conceito de rede urbana é a hierarquia, que como já comentada, não mais pode ser vista apenas pela teoria clássica, ou seja, a partir de um centro urbano e sua hinterlândia. As considerações acima mencionadas tais como os avanços tecnológicos e as formas de transação do capital financeiro estabeleceram novas relações espaciais tais como descritas por Offner, Corrêa e Rafestin, só para mencionar os autores citados. Essa hierarquia, no entanto, quando se rebate espacialmente no Brasil revela que as mudanças ocorrem em centros urbanos de categorias intermediárias ou mais baixas, enquanto as grandes metrópoles e centros maiores permanecem mais ou menos estáveis. (REGIC 2007)

Na comparação entre o primeiro e o último REGIC (1966 e 2007), verifica-se a ocupação de novos centros urbanos no interior do país. É o caso das áreas localizadas no oeste do Amazonas e no sul do Pará. Novas ocupações surgiram também nos estados do Mato Grosso, Rondônia e Tocantins, no oeste do Amazonas e no sul do Pará. Palmas, cidade criada para ser capital do estado de Tocantins, traz uma nova e forte centralidade para a região e passa a alterar a estruturação de Goiânia e regiões vizinhas. Ainda, embora com menor intensidade, observa-se a ascensão de novos centros nos estados do Maranhão e Piauí.

Em áreas mais antigas e consolidadas, como São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, não se observam mudanças significativas; apenas registrou-se, em alguns casos, o aumento ou diminuição da centralidade, provavelmente devido às transformações na rede de transporte e comunicação. Em 1966 Brasília era um centro recém criado e só recebeu a classificação de centro regional B. Seu papel enquanto “cabeça de rede” foi crescendo e hoje sua categoria se equipara com a do Rio de Janeiro, ambas classificadas como metrópoles nacionais, só perdendo para São Paulo, a única metrópole considerada atualmente em condições de se equiparar a uma cidade mundial. Uma outra cidade cuja subordinação a Belém aparecia no

¹¹ CARACTERIZAÇÃO E TENDÊNCIAS DA REDE URBANA NO BRASIL, vol. 1, IPEA,IBGE,Brasília, 2002

REGIC de 1966 é Manaus, mas já em 1978 teve sua categoria elevada para metrópole¹².

A classificação da rede urbana é extremamente complexa e apresenta pequenas variações conforme cada documento analisado. Todos propõem algum tipo de classificação hierárquica. No entanto, ao analisarmos um recorte geográfico delimitado por estado, é possível se observar distorções quanto à análise, pois a própria idéia de rede não apresenta necessariamente o mesmo contorno dos limites administrativos. A hierarquia estabelecida parte dos centros maiores, geralmente coincidentes com as capitais: seus eixos ultrapassam, no entanto os limites do estado e se ligam de forma diferenciada com outros centros de diferentes regiões do país. É, por exemplo, o caso do Estado Rio de Janeiro, cuja rede, parte do seu centro maior – a própria capital- e mantém ligações com vários outros centros, fora dos seus limites administrativos.

A intensidade das redes no documento do REGIC (2007) foi avaliada pelos pólos concentradores de decisões políticas e empresariais, considerando que quanto maior a centralidade, maior o poder das ações políticas e econômicas. Adotou-se a classificação por centros de gestão de território, obedecendo a uma hierarquia que parte dos centros de maior importância (metrópoles) até os de menor (centros locais). As redes foram avaliadas por diferentes serviços como infraestrutura de transportes, comunicações e redes complementares (educação, saúde e outras), agências bancárias e outras. Levaram-se em conta ainda as redes de comunicação como telefonia, internet, correios, TV aberta

Ressalvas feitas, o quadro da rede urbana do Rio de Janeiro será analisado, não apenas em termos de rede, mas em função das vocações de cada centralidade e região correspondente, dos seus acessos e das cadeias produtivas existentes. Também serão inseridos na análise os pontos terminais de escoamento de produtos, os quais se fazem representar por portos de navegação cujas vocações começam a se diferenciar. .

¹² A classificação hierárquica proposta para os centros de gestão de território é: Metrópoles (12 principais centros urbanos, São Paulo sendo a Grande Metrópole Nacional e Rio e Brasília Metrópoles Nacionais, Capitais Regionais (70 cidades), Centros Sub-regionais (169 cidades), Centros de Zona (556 cidades) e Centros Locais (4473 cidades).

4. O Estado do Rio de Janeiro:

Segundo o documento do IBGE – REGIC 2007, a rede urbana do Rio de Janeiro é configurada da seguinte forma: sua projeção imediata se dá no próprio estado e no Espírito Santo, além de uma parcela do sul do Estado da Bahia e na zona da Mata, Minas Gerais. Essa influência é dividida com o próprio Estado de Minas. Compõem a rede do Rio de Janeiro, os seguintes centros urbanos e respectivas regiões de influência: Teixeira de Freitas, na Bahia; Vitória, Cachoeiro de Itapemirim, Colatina, São Mateus e Linhares, no Espírito Santo; Juiz de Fora, Barbacena, Muriaé, Ubá e Cataguases, em Minas Gerais, além de Campos dos Goytacazes, Volta Redonda-Barra Mansa, Cabo Frio, Itaperuna, Macaé, Nova Friburgo, Resende, Angra dos Reis e Teresópolis no Estado do Rio de Janeiro.

O Estado do Rio de Janeiro ocupa uma área de 43.766,6 km¹³. Embora representando 0,5% de todo o território do país, é o terceiro mais populoso, com 154.420.375 habitantes, o que significa 8,4% da população brasileira¹⁴. É dividido em sete 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. Em todo o estado observam-se diferentes processos de ocupação e desenvolvimento, com elevada concentração espacial da população, recursos e atividades produtivas.

A história da ocupação revela transformações nas atividades produtivas. A produção da cana de açúcar e da atividade pecuária predominava o norte do estado nos séculos XVII e XVIII. Registra-se ainda a produção do café no Vale do Paraíba. A sede da Colônia portuguesa era responsável pelo escoamento dos minérios e pedras preciosas advindos de Minas Gerais através do porto do Rio de Janeiro.

A introdução da ferrovia no século XIX deu início ao povoamento ao longo das estações e propiciou maior ocupação para o interior do estado. No início do século XX o país começa a passar de um modelo agroexportador para um modelo urbano-industrial. As primeiras indústrias são as têxteis, sendo Magé um grande centro industrial. Com as reformas urbanas ocorridas na metrópole, o porto ganhou um local ao norte da baía de Guanabara e passou a ter ligação com a rede ferroviária,

¹³ Área calculada pela Fundação CEPERJ – Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro, 2009

¹⁴ Contagem de população. Fonte: IBGE, 2007

facilitando o escoamento de outros produtos agrícolas. A população urbana cresceu, observando-se um adensamento cada vez maior na cidade do Rio de Janeiro e municípios vizinhos.

A substituição do modelo agroexportador para o industrial se reafirma na década de 1940, com a expansão das atividades industriais. Estas passam a criar novas centralidades. Por outro lado crescem as atividades de serviços, principalmente na capital. Obras de saneamento e de eletrificação das redes ferroviárias ajudam ao processo de crescimento urbano. A atividade pecuária entra em declínio no Estado.

A cidade do Rio de Janeiro, ainda capital do país, passa a receber migrações, população advinda de outras regiões do país que se vê atraída por melhores condições de vida e oferta de trabalho. Parcelamentos de antigas fazendas ao redor do recôncavo da baía de Guanabara produzem uma grande quantidade lotes urbanos, tornando a sede do governo e regiões vizinhas um *continuum* urbano densamente ocupado.

Nas décadas de 1960 e 1970, registram-se novos surtos de adensamento populacional e de crescimento urbano. A capital federal é transferida para Brasília, cria-se o Estado da Guanabara e posteriormente, em 1975, faz-se a fusão com o Estado Fluminense cuja capital era então Niterói. Em 1975 é criada a Região Metropolitana. É a época da expansão da malha rodoviária, da construção da ponte Rio-Niterói, a qual facilitou o crescimento do lado leste da baía em direção ao Norte Fluminense e à Região Serrana.

O fato da cidade do Rio de Janeiro ter sido capital do país fez com que a industrialização se desse em torno dela, deixando por muito tempo as regiões mais distantes pouco desenvolvidas e dependentes da então capital federal. Isso se comprova ao se observar a estrutura viária do estado, absolutamente dependente da antiga capital.

A Região Metropolitana concentra atualmente 40% da população de todo o estado. No entanto, já se observa a descentralização da indústria. A inserção da economia do estado no mundo globalizado provoca deslocamentos espaciais das atividades econômicas. A reestruturação produtiva vem trazendo novas dinâmicas no território e criando novas espacialidades. Diferentes centralidades podem ser apontadas.

A privatização das grandes empresas, como a Companhia Siderúrgica Nacional (CNS), Petrobrás, Light, Telemar (atual Oi), fizeram com que mudanças na

estrutura produtiva ocorressem. A criação de um novo pólo junto a município de Resende – Porto Real – e a criação da indústria automobilística na região do Médio Paraíba vem modificando o perfil de toda a estrutura produtiva. Se de um lado a privatização produziu demissões, de outro, novas formas de organização social surgiram assim como novas atividades.

Mas sem dúvida a descoberta da bacia de Campos, no Norte Fluminense e seus desdobramentos, passaram a gerar uma nova indústria extrativista de petróleo e gás, a qual transformou totalmente o perfil de toda a região, incluindo outros municípios importantes como Macaé, Cabo Frio, Rio das Ostras e todos os demais municípios que compõem a região do Norte Fluminense.

A ampliação de cursos e criação de universidades e instituições de ensino, tanto de natureza pública como privada, parece demonstrar a necessidade de se capacitar uma mão de obra qualificada a qual possa se empregar nas novas atividades industriais. Por outro lado, essas instituições ajudam a dar uma consciência crítica maior dos problemas locais, ampliando os sujeitos atores das questões políticas e sociais e criando uma rede institucional que extrapola a escala municipal para a escala regional. (OLIVEIRA, 2009).

Novas centralidades emergem principalmente nas regiões Norte Fluminense e Médio Paraíba. Na primeira, pode-se mencionar Macaé que se torna o principal centro da região, graças às atividades ligadas ao petróleo e gás. Se Campos de Goytacases representava o grande centro dessa região face ao desenvolvimento da agroindústria ligado à produção do açúcar e do álcool, hoje perde posição para o centro citado. Bem verdade que esse município tem expandido a rede de ensino superior, contando hoje com quatro instituições. A exploração do etanol também assegura uma certa posição no ranking dos centros importantes da região.

Cabo Frio é o principal centro da Região da Baixadas Litorâneas, mas devido à distribuição dos *royalties* de petróleo, outros municípios vizinhos cresceram consideravelmente não só em área urbanizada como em população¹⁵. As indústrias siderúrgicas e automotivas geraram novas centralidades na Região do Médio Paraíba, criando centralidades nos pólos Volta Redonda/ Barra Mansa e Resende/Porto rReal, respectivamente.

¹⁵ 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

Na Região Metropolitana núcleos como Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Itaboraí vem desenvolvendo atividades industriais que propiciam também novas centralidades. A instalação do pólo petroquímico da COMPERJ (Complexo Petroquímico do estado do Rio de Janeiro) em Itaboraí e a construção do Arco Metropolitano que ligará esse município à Itaguaí, no outro extremo, certamente revelará novas configurações espaciais ao longo desse novo eixo rodoviário.

Na Região Serrana destacam-se Friburgo e Petrópolis como centros de maior dinâmica, ambos ligados a uma economia diversificada ligada à indústria têxtil e confecção de moda íntima, graças aos arranjos produtivos locais desenvolvidos nas últimas décadas¹⁶. Petrópolis ainda se destaca como um centro emergente de tecnologia, contando atualmente com 20 instituições de ensino.

Essas centralidades são alguns exemplos do panorama atual do Estado do Rio de Janeiro. Na escala regional, é possível observar disparidades, configurando-se regiões promissoras em termos de desenvolvimento tais como as referidas acima em contraste com regiões estagnadas, como as do Centro Sul Fluminense e a do Noroeste Fluminense, as quais permanecem pouco desenvolvidas. Setores ligados tradicionalmente à agropecuária, possuem pouca dinâmica, dificultada não só pelo tipo de atividade econômica, mas também pela dificuldade de acesso, com estradas precárias. Destaca-se na Região Noroeste Fluminense, Itaperuna como um centro regional importante. Após o colapso da sua atividade pecuária, pelo fechamento da indústria Parmalat, esse centro passou a ampliar sua rede de ensino superior, contando hoje com quatro instituições.

O Estado do Rio de Janeiro oferece um outro tipo de atividade fora do setor secundário. Trata-se do turismo, potencial que crescerá provavelmente bem mais com os eventos previstos como a Copa do Mundo em 2014 e as Olimpíadas em 2016. Atualmente as áreas turísticas já estabelecidas são as da Baixada Litorânea, da Costa Verde e Serrana. Emerge também algumas áreas do Centro Sul Fluminense e Médio Paraíba, onde se situam as antigas fazendas de café, muitas delas transformadas em hotéis e pousadas. Evidentemente a própria cidade do Rio de Janeiro pode ser incluída na rede turística do estado. Mas ainda há muito potencial a explorar, dependendo de esforços nas políticas públicas para a melhoria da infraestrutura e preservação do meio ambiente.

¹⁶ Ver sobre isso BRITTO, Jorge. Arranjos Produtivos locais: Perfil das concentrações de atividades econômicas no Estado do Rio de Janeiro.. Rio de Janeiro: SEBRAE/RJ, 2004.

O surgimento de novos pólos industriais, com a criação de complexos siderúrgicos, desenvolvimento dos setores químico e metal-mecânico das atividades ligadas à extração do petróleo e gás tem certamente propiciado o crescimento urbano de muitas regiões antes destinadas a atividades turísticas ou ligadas a pequenos setores de cultivo agrícola ou da pesca.

A nova dinâmica do território trás, porém, uma questão a ser discutida. Evidentemente, as novas centralidades traduzem um rebatimento no espaço quanto à extensão de áreas urbanizadas. Porém, as desigualdades sociais encontradas na Região Metropolitana passam a se reproduzir em outras regiões, como a do Norte Fluminense, onde se encontra o principal centro de exploração do petróleo e gás. O aumento da população nessa região trás como componentes fluxos migratórios de uma população a procura de postos de trabalho. Essa população nem sempre representa uma mão de obra qualificada que possa ingressar em serviços altamente especializados os quais compõem as atividades extrativas do petróleo. A maioria é empregada na construção civil, setor que tem crescido consideravelmente nessa região. O que vem se observando são faixas de ocupação residencial, formais e informais, demandando serviços urbanos e equipamentos que nem sempre estão sendo atendidos. Tal fenômeno poderá trazer uma série de implicações de ordem social, cultural e ambiental. Como controlar tais implicações exige uma atenção especial nas políticas públicas do governo estadual e dos governos locais. Esse fenômeno merece ser discutido não só nessa região como nas outras, promissoras do crescimento urbano.

5. Portos e território: a relação porto-cidade

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 portos, 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. ao longo do estado.

Os principais portos do Estado do Rio de Janeiro são o porto do Rio de Janeiro, localizado na costa ocidental da baía de Guanabara, compreendendo o cais da Gamboa, de São Cristóvão e do Caju; o porto de Itaguaí, localizado na baía de

Sepetiba, junto à restinga de Marambaia; o porto de Angra, localizado na baía da Ilha Grande, o porto de Niterói, localizado na costa oriental da baía de Guanabara, no município de mesmo nome. Encontra-se em construção o complexo portuário do Açú em São João da Barra, na região Norte Fluminense.

O porto do Rio de Janeiro é o mais antigo e continua em expansão. Iniciado no cais da Gamboa, ele se estende por São Cristóvão e Caju, sendo esse último destinado ao terminal de contêineres. Situa-se entre os principais portos do país na movimentação de cargas e navios de cruzeiros marítimos. Recebe vários tipos de cargas: produtos siderúrgicos, veículos, bobinas de papel de imprensa, ,cargas geral, granéis sólidos (como trigo e outros grãos), granéis 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.. O porto do Rio de Janeiro ainda 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. Trata-se do Plano de Revitalização da área Portuária que recebeu o nome de “Porto Maravilha”.

O porto de Niterói, após décadas de estagnação, está começando a operar como porto *off-shore*. Sua área de influência é restrita ao município, mas com o ressurgimento da indústria naval, o porto tem possibilidades de se desenvolver. Atualmente faz parte do complexo portuário do Rio de Janeiro O acesso rodoviário é feito pelas RJ-104 e BR-101 e o ferroviário pela operadora Centro Atlântica 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, o norte de São Paulo e Goiás. Como acesso rodoviário, 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 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 AS. 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.

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) e ao sul com o porto de Itaguaí. Esse último certamente será beneficiado com essa nova conexão. Se realmente for efetivado o plano de expansão do porto e quando a construção do Arco for concluída, 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 conexão que essa nova rodovia fará com a BR101.

O Complexo do Açú, situado no município de São João da Barra, em construção, trará 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 Açú 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 Açú 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 usinas siderúrgicas, 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 Goytacazes 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 complexo¹⁷.

As transformações tecnológicas das atividades portuárias marcaram o início de um processo de separação entre o porto e a cidade; devido aos contêineres; os armazéns portuários deixaram de existir: os pátios de manobras para os terminais “*roll on - rolloff*” passaram a exigir grandes áreas entre a orla marítima e a malha urbana. A revolução trazida pelos contêineres; a informatização dos portos e o estabelecimento de uma hierarquia dos mesmos; a inserção dos portos no mercado mundial foram fatores os quais vieram a transformar totalmente a paisagem urbana portuária. Essas transformações continuam em processo, pois devido à nova hierarquização dos portos passam a contar com terminais “*off shore*”.

Hoje não se pode mais falar em uma área simplesmente destinada ao atracamento de navios, com acessos modais diferenciados entre ferrovias e rodovias e dutos, subterrâneos ou de superfície. Além dessas redes, faz-se necessário considerar os fluxos virtuais, O que se apresenta é uma logística que envolve não só as operações portuárias, mas também um sistema de redes viárias e virtuais, ligadas ao comércio e controle de operação dos portos, cujas distâncias não mais têm relação com o espaço físico propriamente dito.

6. Considerações finais

¹⁷ Como se trata apenas de uma previsão, os dados diferem dependendo da fonte, razão pela qual optou-se em indicar uma estimativa

Certamente o crescimento das atividades industriais demanda o surgimento de novas rodovias e uma ampliação da rede de fluxos por todo o território. Certamente, a ampliação desses pólos, a criação de novas centralidades, já iniciadas e com indícios de grandes transformações futuras, mudará a configuração espacial do território e de sua rede urbana.

A introdução de sistemas logísticos, a desregulamentação da desconcentração da economia nas grandes metrópoles se rebatem no território nacional e especificamente no Estado do Rio de Janeiro. Os projetos estruturantes em curso, tal como o do Arco Metropolitano, a criação da COMPERJ, a exploração do petróleo em larga escala, inclusive com as possibilidades decorrentes da descoberta do pré-sal impulsionam a dinâmica do estado.

Não se pode deixar porém, de mencionar os rebatimentos de tais implantações na questão do meio ambiente e nos possíveis desdobramentos das desigualdades sociais, presentes em qualquer processo de urbanização em larga escala, como comentado nesse artigo.

O Estado do Rio de Janeiro oferece um potencial turístico considerável, em várias regiões. É preciso que esse turismo não seja predatório nem que o desenvolvimento industrial traga um desenvolvimento econômico desequilibrado. Questões como educação e saúde devem ser cuidadosamente tratadas, não só para atender às demandas necessárias desse crescimento como também para qualificar melhor a sua população.

Referências bibliográficas

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 ANPUR, Florianópolis SC, 2009.

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.

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).

SANTOS, Milton BECKER, Bertha K. (organizadores) Território, territórios. Ensaios sobre ordenamento territorial. Coleção Espaço, território e paisagem, Lamparina editora, 1999.

Sites visitados

www.portosrio.gov.br

www.portogente

www.portosdobrasil.gov.br