

LOGÍSTICA E TERRITÓRIO NO BRASIL – OS COMPLEXOS PORTUÁRIOS DO NORTE FLUMINENSE

Rejane Cristina de Araujo Rodrigues¹
Linovaldo Miranda Lemos²

Resumo

No Brasil, a Lei nº.8630 de 1993, conhecida como Lei de Modernização dos Portos, se constituiu como um importante marco institucional no setor o qual resultou, nos anos que se seguiram, dentre outros, na ampliação do número de terminais portuários destinados a atender as demandas do comércio internacional de mercadorias.

Novos arranjos institucionais criaram condições para a adequação dos portos brasileiros ao seu novo papel como nó central de uma rede logística que articula as escalas internacional, nacional, regional e local. Contudo, como destaca Dieter Goebel (2002), o foco principal da atividade portuária no Brasil ainda permanece na recepção e no despacho de cargas. Nos principais portos do mundo, os portos, particularmente os de terceira geração, passaram a se constituir como nós da complexa rede de distribuição/produção internacional, centros de serviços de valor agregado e de logística de abrangência internacional, podendo ser transformados em vetores para a redinamização de economias locais.

A região norte do estado Rio de Janeiro, conhecida como norte fluminense, a reboque das transformações portuárias no país, recebeu, nos últimos anos, enormes investimentos destinados a instalação de terminais portuários. Destacam-se o Complexo Logístico e Industrial do Açúcar e o Complexo Logístico e Naval Farol-Barra do Furado.

Chama a atenção o fato desta região ser marcada historicamente pelo desenvolvimento de atividades tradicionais de baixa produtividade, como o cultivo da

¹ Doutora em Geografia UFRJ – Professora Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro – PUC-RJ e Universidade do Estado do Rio de Janeiro – CAP/UERJ. E-mail: rcarodrigues@puc-rio.br

² Doutor em Geografia UFRJ – Professor do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia Fluminense – IFF Campos. E-mail: linolemos@hotmail.com

cana-de-açúcar e a pecuária, tendo recebido nos últimos anos recursos provenientes da exploração do petróleo na Bacia de Campos.

Neste artigo apresentamos uma análise das transformações ocorridas na estrutura portuária na região, avaliando os motivos para a atração exercida sobre investimentos deste tipo, dadas as características históricas da região.

Palavra Chave: logística, território, porto

Introdução

No Brasil, a Lei nº. 8630 de 1993, conhecida como Lei de Modernização dos Portos, se constituiu num importante marco institucional no setor, o qual resultou, nos anos que se seguiram, dentre outros, na ampliação do número de terminais portuários destinados a atender às demandas do comércio internacional de mercadorias. Novos arranjos institucionais criaram condições para a adequação dos portos brasileiros ao seu novo papel como nó central de uma rede logística que articula as escalas internacional, nacional, regional e local.

Contudo, como destaca Goebel (2002), o foco principal da atividade portuária no Brasil ainda permanece na recepção e no despacho de cargas. Os principais portos do mundo, particularmente os de terceira geração, passaram a se constituir em nós da complexa rede de distribuição/produção internacional, centros de serviços de valor agregado e de logística de abrangência internacional, podendo ser transformados em vetores para a redinamização de economias locais.

A região Norte do Estado do Rio de Janeiro ou “Norte Fluminense”, a reboque das transformações portuárias no país, recebeu, nos últimos anos, enormes investimentos destinados à instalação de terminais portuários. Destacam-se o Complexo Logístico e Industrial do Açúcar e o Complexo Logístico e Naval Farol-Barra do Furado.

Chama a atenção o fato de esta região ser marcada historicamente pelo desenvolvimento de atividades tradicionais de baixa produtividade, como o cultivo da cana-de-açúcar e a pecuária, tendo recebido nos últimos anos recursos provenientes da exploração do petróleo na Bacia de Campos.

Neste artigo apresentamos uma análise das transformações ocorridas na estrutura portuária na região, avaliando o contexto regional no qual esses investimentos se dão (o Norte Fluminense), e os reflexos disso para a economia e para a geografia do Estado do Rio de Janeiro, Brasil, enfocando-se, para tanto, o Complexo Logístico e Industrial do Açú e o Complexo Logístico Naval Farol-Barra do Furado.

Modernização técnica e mudança institucional: a Lei de Modernização dos Portos

A década de 1990 se constituiu para o setor portuário brasileiro como um importante marco. Enquanto os portos da Europa, EUA e Ásia já vinham, desde o final da década de 1970, passando por profundas mudanças para se adaptar às demandas do comércio internacional, o Brasil era conhecido pelos elevados custos do frete marítimo, reflexo da longa história de atrasos técnicos e institucionais que marcaram o setor no país.

Apesar das fortes pressões emanadas dos setores de transporte, comercialização e produção a modernização técnica e as mudanças institucionais no setor portuário brasileiro só seriam implementadas a partir da aprovação da Lei nº. 8630/1993, conhecida como Lei de Modernização dos Portos.

Ao longo das várias décadas que antecederam a implementação da Lei nº. 8630/1993 poucas foram as mudanças técnicas e/ou institucionais realizadas nos portos brasileiros, o que deixou os terminais em condições de profundo atraso em relação a um conjunto de portos no mundo nos quais se operavam rapidamente as mudanças trazidas com a III Revolução do Transporte Marítimo. Comparados aos avanços realizados na navegação marítima e nas infra-estruturas portuárias em várias regiões do mundo, os portos públicos brasileiros se mostravam cada vez mais obsoletos. Vários eram os entraves relacionados ao fraco desempenho do país no comércio internacional: elevada carga tributária e seus efeitos sobre a competitividade das exportações; dificuldades na obtenção de financiamentos e seguros de crédito à exportação; e existência de gargalos na infra-estrutura de transportes. As melhorias no setor de transportes, com destaque para o setor portuário, eram consideradas indispensáveis para o projeto de inserção competitiva dos produtos brasileiros no, cada vez mais dinâmico, comércio internacional, apontado como o principal caminho para a retomada do crescimento econômico.

Como efeito, a década de 1980 seria marcada pela realização de estudos que mostravam a situação de profundo atraso e de ineficiência dos portos brasileiros. De um lado, o sistema de controle da mão-de-obra empregada nos portos tinha levado à formação de uma massa de trabalhadores de orla marítima e ao controle monopolista dos sindicatos sobre a mão-de-obra avulsa tornando ainda mais elevados os custos de movimentação de cargas. De outro, a centralização administrativa e o controle estatal engessaram o setor que enfrentava grandes dificuldades para se adequar às estruturas altamente competitivas que regulavam o comércio internacional de produtos.

Embora a modernização dos equipamentos e instalações portuárias aparecesse como o mais evidente problema, as discussões apontavam, fundamentalmente, para a dissolução destes dois monopólios consolidados no setor e que se mostravam totalmente anacrônicos em relação às mudanças postas pela integração produtiva em curso no mundo, estrangulando e encarecendo os serviços portuários. De um lado, o monopólio estatal, exercido pelas Companhias Docas que detinham a exclusividade da movimentação e armazenagem da carga no cais, e de outro, o monopólio sindical que compreendia as operações de carga e descarga de navios.

Neste contexto, foi promulgada em 25 de fevereiro de 1993, durante o governo do presidente Itamar Franco, a Lei nº. 8630 a qual impôs ao setor importantes transformações, tanto do ponto de vista técnico, quanto no que toca à implementação de novos mecanismos institucionais de gestão e de organização da atividade portuária no Brasil. Mais do que estimular a modernização física dos portos no país, esta Lei se constituiu em um novo marco institucional para o setor através da definição de novas regras e a criação de novos organismos institucionais. Organizada em setenta artigos, a Lei nº. 8630/93 propõe a reestruturação do sistema portuário nacional segundo duas vertentes distintas as quais visavam à descentralização administrativa e à quebra dos monopólios estatal e sindical. A administração portuária, até então nas mãos do governo federal (representado pelas Companhias Docas S.A.³), seria transferida aos municípios, aos estados da Federação e ao Distrito Federal ou a um consórcio firmado entre eles, constituído como Autoridade Portuária, e criados os Conselhos de Autoridade Portuária, destinados a servir como um mecanismo de discussão e controle da situação dos portos. Por sua vez, a exploração das atividades portuárias (movimentação das cargas

³ Atualmente as Companhias Docas se constituem como sociedades de economia mista, ligadas ao Ministério dos Transportes.

embarcadas e desembarcadas), passaria às mãos da iniciativa privada, através de contratos de arrendamento. No que diz respeito à contratação da mão-de-obra, a nova Lei criou os Órgãos Gestores de Mão-de-Obra, os OGMOs, com o intuito de substituir os sindicatos na escolha e contratação da mão-de-obra para os serviços portuários.

A reforma portuária no Brasil pretendeu ser bastante ampla envolvendo, além da introdução de novas tecnologias e atualização de equipamentos, novas formas de gestão e administração dos serviços portuários, ajuste fiscal e uma nova regulamentação, numa tentativa de adaptar o sistema portuário nacional às demandas do transporte marítimo internacional.

A Lei nº. 8630/93 propõe a gestão público/privada dos portos, atuando a autoridade pública apenas na oferta de instalações comerciais para o segmento privado, sem estar presente nas operações. A administração portuária, constituída como Autoridade Portuária, deve fiscalizar as operações portuárias, autorizar a entrada e a saída, a atracação e desatracação, o fundeio e tráfego e o movimento de carga nas embarcações, definir as jornadas de trabalho no cais, delimitar a área de alfandegamento e organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas, na área do porto alfandegado⁴, estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto, delimitar as áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima, estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios, o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios.

A exploração das atividades portuárias (movimentação das cargas embarcadas e desembarcadas) passaria às mãos da iniciativa privada. Assim, foi implementado um amplo processo de privatização, destinado a transferir a operação portuária à iniciativa privada ou a cooperativas formadas por trabalhadores portuários avulsos. Os contratos de arrendamento garantem ao Operador Portuário o direito de construir, reformar, ampliar, melhorar, arrendar e explorar instalação portuária, sempre através de licitação e precedidas de consulta à autoridade aduaneira e ao poder público municipal e da aprovação do Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente. Nos portos organizados, cuja área compreende as instalações portuárias (ancoradouros, docas, cais, pontes e píeres de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação

⁴ A entrada ou saída de mercadorias procedentes ou destinadas ao exterior somente podem ser efetuadas em portos ou terminais alfandegados.

interna) e a infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário (guias-correntes, quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio), as atividades de tráfego e operações portuárias ficariam, portanto, ao encargo dos Operadores Portuários (pessoa jurídica pré-qualificada) e mantidas sob a jurisdição de uma Autoridade Portuária.

Coube à administração do porto, Autoridade Portuária, dar prosseguimento à política de privatização e de arrendamento de áreas e instalações, pré-qualificar os operadores portuários, fiscalizar as cláusulas do contrato de concessão à iniciativa privada, cumprir e fazer cumprir as leis e os regulamentos de serviços, fixar os valores e arrecadar as tarifas portuárias, bem como fiscalizar a execução ou executar as obras para melhoramento e aparelhamento do porto.

Paralelamente à privatização e à descentralização da atividade portuária foram implementadas importantes mudanças no que diz respeito à contratação da mão-de-obra. As determinações previstas na Lei reduziam drasticamente o poder dos sindicatos de trabalhadores portuários. Para o setor empresarial, o novo sistema de controle e de contratação da mão-de-obra representou economia de custos e redução drástica dos problemas provocados pelos movimentos grevistas. A alternativa às paralisações é o desvio do fluxo de importações e de exportações para outros portos.

A Lei nº. 8.630/93 regula ainda a implantação de Zonas de Processamento de Exportações a serem localizadas em áreas portuárias ou próximas a elas. Nas ZPEs, os produtos fabricados ou montados, além dos materiais importados manipulados e incorporados aos artigos destinados ao mercado externo, gozariam de isenções tributárias. A redefinição e ampliação das funções dos terminais portuários privados, em particular no que diz respeito à movimentação de cargas de terceiros, também é matéria da Lei de 1993. A expectativa de vários setores era de que o processamento de cargas de terceiros nos portos privados e a criação das ZPEs funcionassem como um importante fator de estímulo às exportações brasileiras.

Uma nova configuração do setor portuário no Norte Fluminense: a implantação do Complexo Logístico e Industrial do Açú e do Complexo Logístico Naval Farol-Barra do Furado

É a partir desta reforma institucional, estabelecida pela Lei nº. 8630/1993, que, dentre outras importantes mudanças no sistema portuário nacional, será organizado o projeto destinado à implantação do Complexo Logístico e Industrial do Açú, em São

João da Barra, e do Complexo Logístico Naval Farol-Barra do Furado, localizado na divisa entre os municípios de Campos do Goytacazes e Quissamã, no Norte Fluminense (figura 1).

A construção do Complexo Portuário do Açú deve-se a um conjunto de fatores de localização, condições naturais e de logística. Em suma, trata-se de um conjunto de condições inscritas no território que fez com que a área fosse escolhida, dentre as quais se aponta:

- ✓ capacidade de calado de 18 metros de profundidade;
- ✓ condições naturais das correntes marinhas que facilitam a manutenção desse calado, sem a necessidade de dragagem;
- ✓ existência de uma grande área disponível, pouco habitada e com baixo custo da terra, o que reduz os investimentos iniciais necessários à implantação do projeto;
- ✓ localização privilegiada de São João da Barra e especificamente do Porto do Açú entre os estados do Rio de Janeiro e do Espírito Santo, bem como em posição favorável a sua transformação em um porto escoador da produção do estado de Minas Gerais;
- ✓ proximidade à área de exploração de petróleo e gás natural da Bacia de Campos e do Espírito Santo, conferindo ao Complexo a possibilidade de atuar como importante local para a instalação de atividades de apoio ao setor petrolífero;
- ✓ ligação à BR 101 e à malha da ferrovia Centro-Atlântica;
- ✓ acessibilidade ao Centro-Oeste do Brasil, servindo como uma alternativa para exportação de grãos.

Mais do que um “porto”, o Açú é considerado um “complexo portuário” por prever um conjunto de atividades e fluxos centralizados no porto, destacando-se: **i)** um porto escoador de minério de ferro procedente das áreas de exploração da empresa MMX em Minas Gerais (com previsão de exportação é de 15 milhões de toneladas de minério por ano); **ii)** um terminal portuário com capacidade para carregar navios de até 250 mil toneladas; **iii)** um retroporto de 1.900 hectares com área de processamento, filtragem e estoque do granel, além de área para administração e de expansão futura destinada ao armazenamento de cargas; **iv)** um mineroduto de 462 km que passaria por 20 municípios de Minas Gerais e sete do estado do Rio de Janeiro (todos nas regiões

Norte e Noroeste Fluminense); v) construção de até 10 termelétricas a carvão de 350 MW cada; vi) além das atividades de exportação e importação para atender às usinas produtoras de álcool da região e às plataformas de produção petrolífera da Bacia de Campos.

Para a implantação do Complexo Portuário do Açú estão previstos investimentos da ordem de 1.3 bilhões de dólares e geração de cerca de 3.000 empregos diretos e indiretos (algumas fontes falam de 7.000 empregos), instalados numa área total inicial de 1.900 hectares. De acordo com informações das autoridades locais, 73 empresas já tocam seus projetos para implantar suas bases na retroárea do Porto-Indústria do Açú.

Fala-se aqui em “área inicial” por ter sido esta a área inicialmente adquirida para a implantação do projeto, contudo, já na primeira pesquisa de campo pudemos verificar que a empresa responsável pelo Complexo do Açú vem adquirindo uma série de propriedades no entorno da área original do empreendimento. Como consequência, ocorre um rápido processo de valorização e concentração fundiárias em curso na área sob influência do empreendimento. Da mesma forma, a localidade do Açú, uma vila de pescadores e casas de veraneio, vem sofrendo os impactos do aumento no

valor dos aluguéis em função do crescimento do número de moradores, trabalhadores efetivamente ocupados na fase de implantação e aqueles atraídos pelas possibilidades de emprego no complexo.

Entendemos que para os fins da nossa análise, o complexo portuário do Açú deva ser visto dentro de um contexto espacial mais amplo de outro grande projeto na região Norte-Fluminense, o Complexo Logístico Naval Farol-Barra do Furado levado a cabo pelo Estaleiro Aker Promar, nos vizinhos municípios de Campos dos Goytacazes e Quissamã, estado do Rio de Janeiro. As obras para instalação do Complexo Logístico Naval Farol-Barra do Furado foram iniciadas em 2010, ocupando uma área de 168 mil metros quadrados na divisa entre os dois municípios do norte fluminense.

Em seu projeto está prevista a construção de um estaleiro na margem esquerda do Canal das Flechas, em Quissamã, e de uma base de apoio *offshore*, em Campos, destinados a atender os serviços de construção e reparos de barcos de apoio *offshore* para as plataformas da bacia de Campos. Considera-se ainda a instalação de um centro de apoio à pesca marítima. As instalações industriais e portuárias ficarão localizadas na parte interna do canal das Flexas, na Barra do Furado, que liga a lagoa Feia (segunda maior de água doce do Brasil) ao mar.

Logística e território no Brasil – os complexos portuários do norte fluminense

Rejane Cristina de Araujo Rodrigues; Linovaldo Miranda Lemos

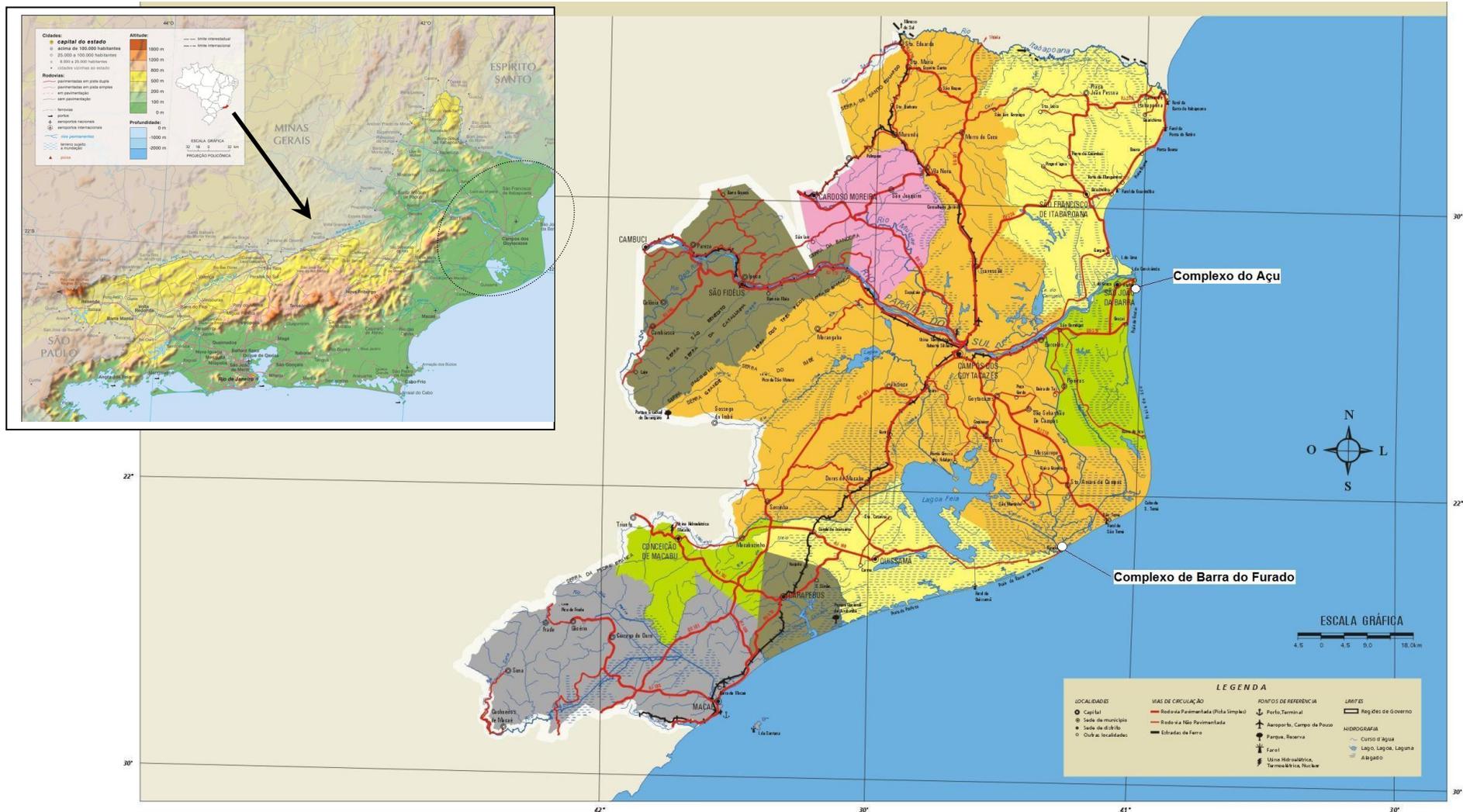


Figura 1: Complexos Portuários do Açu e de Barra do Furado – Norte Fluminense.

Fonte: adaptado de Fundação CIDE, 2011, e IBGE, 2010.

A construção de um molhe na barra do canal provocou o deslocamento da areia de um lado para outro, quase extinguindo a praia no trecho Farol de São Tomé, em Campos, e ampliando sua correspondente do lado de Quissamã, sem resolver o problema de assoreamento do canal. Para reverter este processo será utilizado um processo tecnológico importado da Austrália, o sistema *by pass*⁵, que permitirá a transposição da areia de um lado para o outro do canal, reconstituindo as praias originais e mantendo a profundidade do canal, essencial para o tráfego de embarcações.

Além dos dois estaleiros, a serem administrados pelas empresas (Edison Chouest, Alupar, Estaleiro Ilha S.A. e Estaleiro STX), a Petrobras anunciou a construção de um aeroporto.

Para se ter uma ideia da dimensão do projeto, estão previstos investimentos da ordem de R\$ 160 milhões em recursos públicos para a dragagem, viabilização do sistema by-pass (transpasse de sedimentos) e estabilização da embocadura. O Governo do Estado ficará responsável pela construção do quebra-mar de proteção da entrada da barra no Canal das Flechas. Da obra até a operação do Complexo calcula-se que sejam gerados cerca de 5 mil empregos diretos e uma média de 10 mil indiretos.

Dentre as condições estratégicas de implantação do projeto destacam-se:

- ✓ localização estratégica: 75km da Bacia de Campos; 70km de Macaé; 25km do superporto do Açú;
- ✓ alternativa ao porto de Imbitiba, em Macaé, principal base de apoio às operações *offshore* no Brasil, considerado saturado;
- ✓ possibilidade de redução do trânsito de carretas pesadas pelo centro de Macaé para acesso ao porto de Imbetiba;
- ✓ geração de 5 mil empregos diretos e 10 mil empregos indiretos;
- ✓ fomento da atividade pesqueira com aumento da capacidade de tráfego pequeno
- ✓ acessibilidade pela BR-101;
- ✓ implantação da Zona Especial de Negócios, ZEN, em Quissamã, um condomínio industrial que oferece redução de 2% do ICMS;

⁵ O sistema *by pass*, criado pelo engenheiro australiano Graeme McIlwain, compreende a implantação de superbombas e tubulações especiais que fazem injeção de água na faixa de areia a ser removida e bombeia o sedimento dissolvido por tubos em terra firme para aterrar área que foi erodida e que novamente será recuperada. Com a utilização desse método devem ser transferidos milhões de metros cúbicos de sedimentos da região que foi alterada pelo acúmulo de materiais (areia) para a região que sofreu o processo de erosão.

✓ presença em Quissamã do campus avançado da Universidade Federal Fluminense, garantindo estoque de mão-de-obra qualificada.

De acordo com as autoridades envolvidas no projeto, o Complexo de Barra do Furado foi elaborado como uma saída econômica para a região Norte Fluminense, considerada uma das mais pobres do Estado do Rio de Janeiro, e em particular para adensar a cadeia de petróleo e gás na região, que atualmente tem sua economia centrada nos royalties advindos da exploração na Bacia de Campos. Para o povoado de Barra do Furado o projeto representa uma alternativa à fraca base econômica assentada em atividades turísticas incipientes e na pesca.

Os impactos da construção deste complexo portuário nestes municípios são alvo de análise de pesquisas futuras a serem realizadas pelos autores deste artigo.

A Região Norte Fluminense num contexto de mudanças

Como é sabido, o processo de desenvolvimento econômico do Brasil ocorreu de forma extremamente concentrada no território. Grosso modo, tal processo se concentrou naquilo que Becker e Egler (1994) chamaram de *área core*, a qual compreendia o núcleo polarizador do Sudeste com suas duas grandes metrópoles nacionais, Rio de Janeiro e São Paulo. Diferentemente do Estado de São Paulo que polarizou uma área agrícola dinâmica, o Estado do Rio de Janeiro estendeu sua influência sobre um interior pauperizado, especialmente no caso da Região Norte do estado, marcada pela presença da agricultura sucro-alcooleira em constante crise e dependente de ajuda governamental e da pecuária de baixíssima produtividade.

O processo de modernização e incorporação de novos objetos técnicos⁶ ao território do Norte Fluminense, representado tanto pelo Complexo Logístico e Industrial do Açú, em São João da Barra, quanto pelo Complexo Logístico e Naval Farol-Barra do Furado, na divisa entre Campos dos Goytacazes e Quissamã, devem ser analisados para além dos limites estritos de sua localização, ou seja, devem ser vistos no contexto da região na qual estão inseridos, a saber, o Norte Fluminense (Figura 2).

⁶ Para Milton Santos “[...] Atualmente os objetos tendem a se dar cada vez mais como sistemas, ao mesmo tempo em que, a cada dia que passa, eles se vão tornando objetos técnicos. A materialidade do território é dada por objetos que têm gênese técnica, um conteúdo técnico e participam da condição da técnica, tanto da sua condição quanto da sua funcionalidade”. (SANTOS: 2004, p. 220 - 221)

O Norte Fluminense, juntamente com a porção Noroeste do Estado, apresentou-se historicamente como aquilo que Cruz (2003) denominou de “região problema” em função da persistência de péssimas condições de trabalho nos canaviais, da situação de região estagnada economicamente, pela baixa industrialização e dos indicadores sociais negativos, no contexto estadual e no mesmo nacional.

Bernardes (2003) chamou atenção para o fato de que a região foi marcada por uma agricultura baseada na secular monocultura canavieira em constante crise, quadro esse que se agravou especialmente a partir dos anos 1950 com a concorrência da produção açucareira do interior paulista. Este quadro de crises constantes e de uma agricultura atrasada e tradicional provocou, em graus diferenciados, ao longo do tempo, processos de êxodo rural (Alentejano: 2005). Os anos 1980 e 1990 traduziram-se numa profunda crise econômica, que só viria a ser modificada, em parte, a partir das promessas da riqueza petrolífera com a renovação das esperanças do “retorno” aos períodos áureos (Crespo: 2003).

Figura 2: As regiões administrativas do estado do Rio de Janeiro e a região Norte Fluminense.



Fonte: Biazio e Marafon (2008)

Em outras palavras, a partir do final dos anos 1990, com a descoberta dos campos petrolíferos, a região entra numa nova fase de desenvolvimento com o crescente afluxo de recursos, garantidos pela legislação que regula a distribuição dos royalties do petróleo. Embora haja diferenças internas entre os municípios que compõem a Região Norte Fluminense no que se refere ao recebimento dessa renda, os municípios de Campos dos Goytacazes, Quissamã e São João da Barra se tornam, a partir de então, os grandes recebedores de recursos, sendo então considerados “municípios novos-ricos” ou de “municípios petro-rentistas” (Lemos: 2008; Serra: 2004) já que hoje os royalties representam, na média, mais de 50% dos recursos que compõem o orçamento municipal.

Portanto, os recursos do petróleo garantidos pela legislação aos três municípios diretamente afetados pelos Complexos Portuários analisados nesse artigo – Campos dos Goytacazes, Quissamã e São João da Barra – permitem aos menos um grande poder de atuação nas suas respectivas escalas de ingerência de forma a garantir as condições físicas e institucionais necessárias ao uso do território o que se consubstancia na criação de leis de regulação do uso do solo, na desobstrução das barreiras jurídicas e na articulação de interesses em torno dos projetos das grandes empresas.

Considerações Finais: uma nova dimensão territorial no Estado do Rio de Janeiro a partir dos portos?

A realidade geo-histórica do estado do Rio de Janeiro forjou um quadro marcado por uma dicotomia entre a capital e o interior⁷. De um lado, trata-se de constatar a extrema concentração das atividades econômicas, da vida cultural e política bem como da população na capital e na região metropolitana contrapondo-se a um conjunto de municípios do “interior”. A própria expressão genérica “interior” encobre realidades

⁷ O Estado do Rio de Janeiro possui a particularidade de ter passado, ao longo da história, por transformações no seu território e na sua estrutura política e administrativa. De forma sintética, podemos destacar que de 1763 até 1960, a cidade do Rio de Janeiro foi a capital da Colônia, do Vice-Reinado e do Império português na América. Em 1960, houve a transferência da capital da República brasileira do Rio para Brasília, Distrito Federal, e a cidade do Rio de Janeiro se transformou numa “cidade-estado” capital do então Estado da Guanabara. O restante do que hoje é o Estado do Rio de Janeiro passou a ter como sua capital a cidade de Niterói. Em 1975, no contexto do período militar, houve a fusão do Estado da Guanabara ao Estado do Rio de Janeiro, tornando-se a cidade do Rio na capital do novo estado. Embora não caibam aqui maiores considerações, cabe ressaltar que há hoje um movimento pela “desfusão” do Estado do Rio de Janeiro.

distintas de um estado que, apesar de sua reduzida dimensão territorial no conjunto da federação brasileira, apresenta um quadro socioeconômico diverso.

Jacob Binsztok já no final dos anos 1990 chamou atenção para o que qualificou como a “*construção de uma nova ordem territorial*” no estado do Rio de Janeiro (Binsztok: 1999), o que foi mais tarde corroborado por Ester Limonad (2004) quando argumentou que estaria ocorrendo “*uma mudança substantiva no papel das diversas áreas do interior fluminense*”, com uma “*redistribuição espacial das atividades produtivas e da população do território estadual*” (p. 78). O que é central nas argumentações desses geógrafos é o papel das atividades produtivas, das redes e eixos de transportes e da tendência ao crescimento demográfico de certas áreas, o que, embora não eliminando a supremacia da capital e de seu entorno no contexto estadual – e nacional - demonstra uma complexificação da geografia fluminense.

O ponto que se quer chegar é que, voltando para o fulcro do presente trabalho, é preciso olhar para esses empreendimentos portuários como elementos importantes nesse debate, capazes de dinamizar novas ordens territoriais que afetam diferentes escalas, desde a local (representada pelos municípios mais diretamente envolvidos), até a regional (o Norte Fluminense), a estadual e mesmo a nacional. A capacidade de polarização/atração desses investimentos é, ainda, uma questão em aberto. Contudo, há que se ter em mente que, como analisaram Barral Neto e Silva Neto (2008), o Estado do Rio de Janeiro passa atualmente por um processo de crescimento econômico carreado por seu interior, mormente em função das atividades petrolíferas, não por acaso, a região eleita para os investimentos no setor portuário. Serão essas empresas que projetarão sobre a região Norte Fluminense, nas palavras de Piquet (2010), “opções e decisões” que se processam em outras escalas de poder, nacional e, principalmente, internacional.

Poderíamos estar diante de um verdadeiro *cul-de-sac* representado pela contraditória situação de riqueza proveniente dos royalties, pesados investimentos que, de uma forma ou de outra, são atraídos e/ou reforçados pela economia do petróleo, transformações estruturais no espaço com a introdução de objetos técnicos que terão grande capacidade de polarização econômica e social sendo que, tudo isso, ocorrendo dentro dos marcos de uma região tradicional. A bem dizer, talvez não seja essa situação verdadeiramente um fator impeditivo ou limitador ao avanço dos empreendimentos. Talvez, ao contrário, a existência de grandes áreas fracamente povoadas, os preços dos

terrenos, a localização geográfica no contexto brasileiro, a existência – e construção – de redes de escoamento e outros façam desses empreendimentos grandes ponta de lança do avanço de um processo de modernização (conservadora?) na região. Há que se ter em mente a capacidade de articulação de suas elites em torno de projetos comuns, no caso, representados pelos Complexos Portuários em questão.

Referências bibliográficas

ALENTEJANO, Paulo Roberto R. A evolução do espaço agrário Fluminense. *GEOgraphia*, Ano 7, N.o 13, 2005, p. 40-70.

BARRAL NETO, Jayme F. e SILVA NETO, Romeu. Uma nova trajetória para a economia Fluminense: inflexão positiva graças ao crescimento do interior. In FAURÉ, Yves A e outros. Novos rumos para a economia Fluminense: oportunidades e desafios do crescimento do interior. Rio de Janeiro, E-papers, 2008, p. 25-48.

BERNARDES, Júlia Adão. Câmbios técnicos y reorganización del espacio en la region azucarera Norte Fluminense, Brasil (1970-1990). Barcelona: Universitat de Barcelona/ Dep.de geografia humana, 1993. Tesis doctoral.

BIAZZO, Pedro Paulo. MARAFON Gláucio. Novo caráter das relações campo-cidade no Norte do Estado do Rio de Janeiro-Brasil. *Anais... X Seminario Internacional de la RII*, Santiago de Querétaro, México, 20 al 23 de mayo de 2008.

BINSZTOK, Jacob. Crise e construção de uma nova ordem territorial no Estado do Rio de Janeiro. *GEOgraphia* – Ano 1 – No2 – 1999.

CRUZ, José Luis Vianna. Projetos nacionais, elites locais e regionalismo: desenvolvimento e dinâmica territorial no Norte Fluminense. 331 f. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional)-Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2003.

GOEBEL, Dieter. A Competitividade Externa e a Logística Domestica. Rio de Janeiro: Ed.UFRJ, 2002.

LEMOS, Linovaldo Miranda. O papel das políticas públicas na formação de capital social em municípios “novos ricos” fluminenses: o programa “Saúde da Família” de Quissamã e o Orçamento Participativo de Rio das Ostras. Tese (Doutorado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2008.

LIMONAD, Ester. Rio de Janeiro: uma nova relação capital-interior? In. LIMONAD, Ester. Brasil século XXI por uma nova regionalização? Agentes, processos, escalas. São Paulo, Max Limonad, 2004, p. 78-102.

PIQUET, Rosélia. O norte fluminense em tempo presente. In. SANTOS, Angela M. S. P. e outros. Rio de Janeiro, um olhar socioespacial. Rio de Janeiro, Gramma, 2010, p. 79-99.

SERRA, Rodrigo Valente. Sobre o Advento dos Municípios “novos ricos” nas regiões petrolíferas nacionais. In.: PESSANHA, Roberto Morais & NETO, Romeu e Silva. *Economia e Desenvolvimento no Norte-Fluminense: da cana-de-açúcar aos royalties do petróleo*. Campos dos Goitacazes, WTC Editora, 2004, p.173-192.