

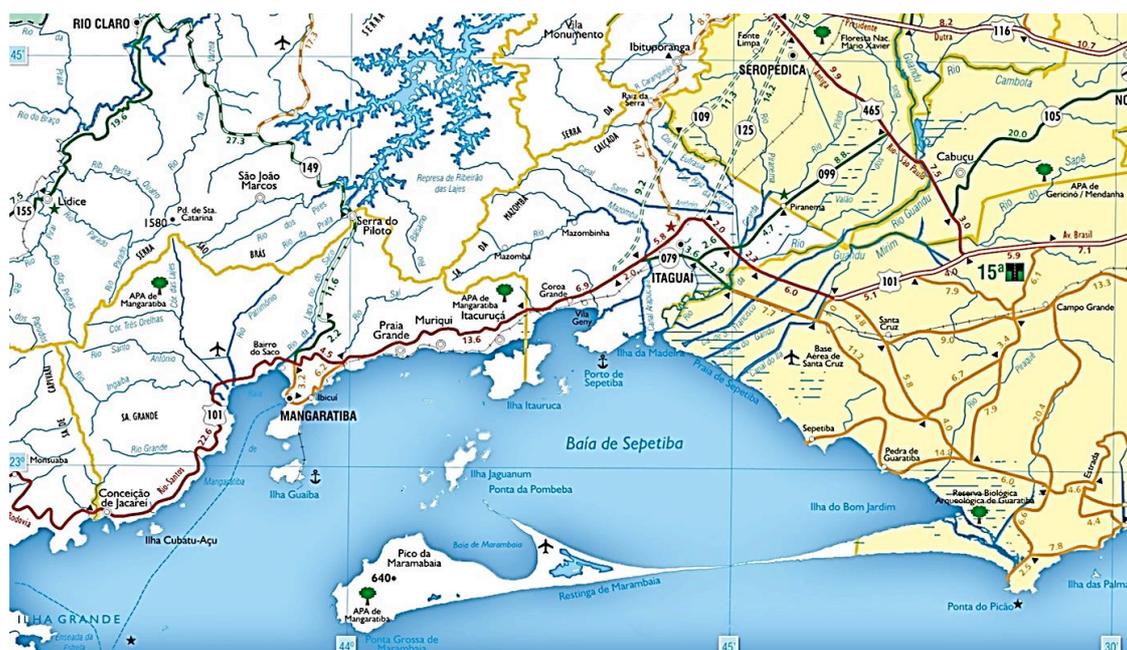
OS INVESTIMENTOS FINANCEIROS NA REGIÃO DA BAÍA DE SEPETIBA E AS ARTICULAÇÕES COM O DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL: UMA BREVE NOTA

Isis Alves do Sacramento Perdigão
IPPUR/UFRJ
geoisisperdigao@gmail.com

Introdução

A Baía de Sepetiba é um estuário semiaberto com 447 km² de área localizada a cerca de 60 km a oeste da cidade do Rio de Janeiro. É composta por três sub-bacias¹ hidrográficas que envolvem 15 municípios do Estado do Rio de Janeiro, são eles: Itaguaí, Seropédica, Queimados, Engenheiro Paulo de Frontin, Japeri, Paracambi (totalmente abrangidos); Miguel Pereira, Mangaratiba, Vassouras, Barra do Piraí, Mendes, Nova Iguaçu, Piraí, Rio Claro e Rio de Janeiro (parcialmente abrangidos). Em relação à costa marítima, a Baía de Sepetiba banha três municípios fluminenses: o município do Rio de Janeiro (MRJ), nos bairros de Barra de Guaratiba, Pedra de Guaratiba, Sepetiba e Santa Cruz; o município de Itaguaí, sendo a localidade da Ilha da Madeira o sítio dos terminais portuários; e o município de Mangaratiba.

Figura 1: Imagem da Baía de Sepetiba



¹Bacias do Gundu, Guandu Mirim e Rio da Guarda (INEA, 2014).

Fonte: sitio do DER na internet, 2006.

Segundo dados da FIRJAN (2005) “a localização concentra num raio de 500 km cerca de 70% do PIB brasileiro”. De acordo com Costa (2010):

Essa região se insere no mais importante entorno geoeconômico do Brasil, num raio de 500 km abrange as cidades do Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte e Vitória e concentra as maiores atividades socioeconômicas do país. Considerada uma área potencialmente catalisadora de desenvolvimento [...] a localidade também concentra um dos principais polos industriais do estado do Rio de Janeiro. O perímetro da baía é de aproximadamente 130 km. Sua forma é alongada, limitando-se a Norte e a Leste pelo continente, ao Sul pela Restinga de Marambaia e a Oeste pela baía de Ilha Grande. Seu maior comprimento é de 43 km no sentido leste-oeste e sua maior largura é de 17 km no sentido Norte-Sul. Possui profundidade média de 5 m, chegando a 30m próxima à Ilha de Itacuruçá. O fundo da baía é lodoso, na maior parte da área interna, com formações de silte, argila e poucas áreas de areia e cascalho na parte mais externa e próxima da ligação com o mar. (GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, 1998; FEEMA, 2002 apud COSTA, 2010, p.2)

Do ponto de vista geoeconômico, destaca-se a localização estratégica da Baía de Sepetiba em diferentes aspectos, sendo eles: 1. Águas profundas, calmas e pouco sedimentosas, que contribui para a instalação de terminais portuários para embarcações mercantes de grande calado. 2. Proximidade à estrutura produtiva e portuária de São Paulo. 3. Ligação com a rede ferroviária responsável pelo transporte do minério de ferro das jazidas de Minas Gerais. 4. Proximidade ao MRJ e adjacente aos DI's de Santa Cruz, Campo Grande e Palmares (situados na Zona Oeste do Rio de Janeiro).

Através de uma descrição regional da área, atualmente considerada estratégica para investimentos de grandes grupos econômicos, alvo de uma extensa imissão de recursos financeiros, este trabalho pretende analisar a formação do complexo portuário e industrial da Baía de Sepetiba, no âmbito do projeto nacional de desenvolvimento da década de 1970, e o seu papel na organização espacial da economia fluminense.

A Baía de Sepetiba torna-se estratégica ao Projeto Nacional durante o Regime Militar

Segundo Lessa (2001), nos anos de 1960 a posição da economia fluminense no processo de acumulação capitalista brasileiro, do ponto de vista da divisão territorial do trabalho, estava subordinada à liderança da economia paulista. A Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), que foi palco da instalação de complexos industriais metal/mecânico e eletrônico durante a segunda metade da década de 50 com o Plano de Metas do Governo

Juscelino Kubitschek (JK), se configurou como o principal espaço da produção industrial brasileira.

A partir da década de 1940, algumas unidades industriais foram implantadas no Rio de Janeiro a fim de dinamizar a economia do interior fluminense, tais como: CSN², CSA³, FNM⁴, e REDUC⁵. Tal iniciativa decorreu do planejamento federal, que considerava excessiva a hegemonia paulista: “(...) a historiografia mostra que não surgiram de articulações políticas cariocas preocupadas com o desenvolvimento industrial metropolitano”. (LESSA, 2001: 237).

Duas décadas depois, o então estado da Guanabara, unidade da federação entre os anos 1960 a 1975, continuava a abrigar novas unidades fabris. Apesar de crescer, seu setor industrial moderno estava atrelado às atividades nacionais, como exemplo, o da construção naval. O governo do general Ernesto Geisel, que começa sob o impacto da crise do petróleo e, conseqüente, do aumento dos preços internacionais; adota como resposta à crise o mesmo padrão de desenvolvimento do Plano de Metas: crescimento industrial nacional e investimentos em infraestrutura através de endividamento externo. Tal opção ganha forma através do II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND) período de 1974 a 1979.

O esforço do Governo Federal através do II PND para realizar a desconcentração produtiva do triângulo das metrópoles BH-RJ-SP para outros estados da federação, conforme expressamente declarado em seu texto, também trouxe para a economia fluminense uma possibilidade de modernizar e recuperar seu setor industrial. O objetivo era montar um complexo industrial fluminense para dividir com São Paulo a liderança no quadro nacional.

Motta (2001) afirma que a fusão entre os estados da Guanabara (cidade-estado correspondente ao atual município do Rio de Janeiro) e Rio de Janeiro, em 1975, representou a fórmula institucional do Governo Federal para realizar a integração econômica e consolidar o polo industrial fluminense, com efeitos positivos à economia nacional.

²Companhia Siderúrgica Nacional, instalada em Volta Redonda.

³Companhia Nacional de Álcalis, instalada no então município de Cabo Frio (atualmente Arraial do Cabo).

⁴Fábrica Nacional de Motores, instalada em Duque de Caxias, distrito de Xerém.

⁵Refinaria de Duque de Caxias, instalada em Duque de Caxias, distrito de Campos Elísios.

Diferentemente de São Paulo, onde as indústrias do Plano de Metas localizaram-se nas áreas do entorno da metrópole, formando um cinturão industrial; no caso fluminense, havia uma barreira político-administrativa que fragmentava o território em dois estados.

Junto ao projeto de fusão, a institucionalização da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) ganha status de prioridade nacional, já que o governo Geisel via nestas a solução para a ineficiência da estrutura político-administrativa calcada nos limites municipais. (MOTTA, 2001:22).

Como já existiam indústrias instaladas na Baixada Fluminense e outras chegando ao município de Itaguaí, extrapolando os limites do território da Guanabara, a RMRJ era um novo aparato do Estado responsável por promover integração industrial. A fusão era também a base da argumentação técnica dos empresários cariocas da FIEGA, Federação das Indústrias do Estado da Guanabara. Sobre o assunto, Freitas (2004:9) comenta que:

O estudo apresentado pelos industriais cariocas era francamente favorável à fusão dos dois estados, pois considerava que a existência de uma integração econômica entre os mesmos exigia a integração política [administrativa], uma das formas para se auxiliar os complexos industriais, através do acesso aos recursos federais que permitiriam uma melhoria na infraestrutura da região. (...) A Fusão, no entanto, só veio a se concretizar na primeira metade da década de 1970. Os industriais, porém tinham dado sua contribuição para tal processo, diagnosticando o que consideravam as causas da estagnação da economia carioca: a separação político-administrativa entre o centro e suas áreas complementares. Através desse amplo estudo, os industriais cariocas inseriram de forma definitiva o tema do esvaziamento econômico da Guanabara no debate sobre a integração dos dois estados (...).⁶

O termo “esvaziamento econômico” refere-se à transferência da capital federal para Brasília, que acarreta na perda da principal base econômica fluminense: a arrecadação de verbas federais e a massa salarial dos funcionários públicos. Apesar de a cidade-estado da Guanabara ter dupla arrecadação (impostos municipais e estaduais), não houve uma “compensação” federal pelo deslocamento da capital, e este fato tornou-se o principal argumento econômico do estudo apresentado pelos industriais.

Pós-fusão, o ERJ concentrou setores econômicos mais privilegiados do II PND, a fim de desenvolver um forte polo industrial - o centro sul - e acelerar o processo de substituição de importações iniciado na década de 30, no Governo Vargas. Nesta oportunidade, um bloco de investimentos foi programado para o ERJ, sobretudo, recursos voltados para a indústria naval, petrolífera, siderúrgica, energia e centros de ciência e pesquisa no interior fluminense. Siqueira (no prelo, 2014) aponta que:

⁶FREITAS F°, Almir Pita. A indústria do Rio de Janeiro no início da década de 1960 e o pensamento dos industriais sobre a “Fusão” (1960-1975). Rio de Janeiro: ANPUH-RJ, 2004, p. 9.

Tal bloco de investimentos foi programado em simultâneo ao processo de fusão dos antigos Estados da Guanabara e do Rio de Janeiro em 1975. Segundo alguns autores, esses movimentos estiveram interligados e atuaram como forma de compensar a região pela transferência da capital nacional para Brasília em 1960. Por outro lado, a preferência locacional de algumas grandes plantas industriais pelo interior em relação à área metropolitana ocorreu de acordo com as políticas federais de desconcentração econômica do “triângulo” formado pelas metrópoles São Paulo-Rio de Janeiro-Belo Horizonte”. (DAIN, 1990; LESSA, 2000; PIQUET, 2007, apud SIQUEIRA, no prelo 2014, p.4).

A política econômica do regime militar, além de promover a desconcentração produtiva em diferentes unidades da federação, visava fortalecer as duas principais economias nacionais (São Paulo e Rio de Janeiro) a partir da articulação de seus Complexos Industriais. Naquele momento, a atual cidade do Rio de Janeiro era a cidade-estado da Guanabara e sua periferia imediata pertencia à outra unidade da federação: ao Estado do Rio de Janeiro - o interior fluminense.

A proposta estratégica do desenvolvimento econômico para a Guanabara foi a industrialização, mas dentro da cidade-estado os preços dos terrenos eram elevados, além de diminutos. A abertura da Avenida Brasil em 1946 proporcionou um deslocamento espacial das plantas industriais do núcleo urbano (São Cristóvão e proximidades ao Porto do Rio de Janeiro) para terrenos mais baratos e mais amplos na periferia da Guanabara, dentre eles os distritos industriais (DI's) de Barros Filho, Fazenda Botafogo, Campo Grande, Palmares, Paciência e Santa Cruz. Na Baixada Fluminense já se encontravam estabelecidas importantes indústrias nacionais, tais como a Refinaria de Duque de Caxias (Reduc) e a Fábrica Nacional de Motores (FNM), além de inaugurados os DI's de Nova Iguaçu e Queimados. Já Niterói e Angra dos Reis foram os maiores beneficiados com investimentos federais de estímulo à indústria da construção naval.

De acordo com Damas (2008), o deslocamento espacial das unidades produtoras anteriormente localizadas nas áreas do centro, zonas sul e norte da Guanabara ocorreu em direção aos cinco distritos industriais (DI) recém-criados (Fazenda Botafogo, Palmares, Santa Cruz, Paciência e Campo Grande). Com exceção do DI da Fazenda Botafogo, quatro localizam-se na Zona Oeste do Rio de Janeiro, região imediata ao entorno da Baía de Sepetiba. Para FREITAS, em razão da escassez de terras no estado da Guanabara, saturado pelas indústrias instaladas nos bairros de São Cristóvão (6º Distrito); Méier, Inhaúma e Piedade (9º Distrito); Irajá, Pavuna e Madureira (10º Distrito); Penha (11º Distrito); Anchieta e Realengo (13º Distrito), a

solução adotada foi instalar novas unidades fabris na periferia da cidade. O município de Itaguaí, imediatamente vizinho à Zona Oeste, recebe as seguintes indústrias estatais: Companhia Siderúrgica do Estado da Guanabara (COSIGUA); CIA Ingá Mercantil e Industrial com atividades de processamento de zinco; e a Nuclebrás Equipamentos Pesados (NUCLEP) para a fabricação de componentes para usinas termonucleares.

Portanto, como seria possível ao projeto militar instalar um "cinturão industrial" entre a Guanabara e suas imediações, ao molde da experiência paulista (onde as indústrias localizam-se no entorno da metrópole), se estas pertenciam a unidades da federação diferentes? No caso fluminense, a fusão da Guanabara ao antigo estado do Rio de Janeiro foi a fórmula institucional para realizar a integração econômica e consolidar um polo industrial fluminense, com efeitos positivos à economia nacional e à política de DI's.

Segundo Motta (2011), as regiões metropolitanas (RM's) foram amplamente adotadas nos anos 1970; com status de prioridade nacional, a fim de solucionar a ineficiência da estrutura política administrativa calcada nos limites municipais que não atendiam a demanda da maioria das áreas metropolitanas. O planejamento centralizado na esfera federal, através da Lei Complementar 014 de 1973⁷, criou as primeiras RM's do Brasil, que possibilitou a aplicação de recursos da União em políticas setoriais específicas nestes centros de poder da Federação.

Nesta conjuntura de "Brasil Potência" e do ERJ como vitrine do Brasil no mundo, surge a "Baía de Sepetiba Industrial". Situada na RMRJ, a Baía torna-se estratégica ao projeto nacional. Sua localização é privilegiada: serve de escoadouro da produção da Zona Oeste da Guanabara.

Paralisia dos investimentos federais na década de 1980 e ampliação de infraestrutura na Baía de Sepetiba: um paradoxo?

Na década de 1980, apesar de a economia fluminense ter passado por perdas relativas e absolutas do setor industrial no PIB nacional⁸, a Baía de Sepetiba continuou a ser alvo de investimentos federais. Embora a crise da dívida externa tenha ocasionado retração dos recursos estatais às políticas nacionais de desenvolvimento, o setor de infraestrutura no ERJ era imprescindível para escoar internacionalmente a produção industrial do país.

⁷ A Lei Complementar nº 14, de 8 de Junho de 1973 estabeleceu as regiões metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza.

⁸ Conforme propõe SILVA, Robson Dias da. Indústria e Desenvolvimento Regional no Rio de Janeiro (1990-2008). Rio de Janeiro: Editora FGV [Faperj], 2012, 258p.

Concordando com Silva (2008), a tese do "esvaziamento econômico fluminense" após a transferência da capital nacional para Brasília, adotada por diversos autores, deve ser ponderada a partir de um esforço analítico amplo sobre a estrutura econômica estadual. Isto porque há um descompasso estatístico entre as taxas de expansão da economia fluminense em face das nacionais, e não um cenário de reduções absolutas setorialmente generalizadas. Houve investimentos industriais e logísticos que atuaram na inserção do ERJ no processo modernizador nacional. Como exemplo, a participação da produção do setor de extração mineral antes dos anos 1980 para o produto regional era reduzida, gravitava em torno de 0,5%. Esta realidade começa a se modificar na década de 1980, quando a produção petrolífera regional passa a crescer em taxas bastante altas. Sobre o assunto Siqueira (no prelo, 2014) aponta:

A crise econômica nacional fiscal e financeira do Estado nos anos 1980 afetou fortemente o ERJ, tendo em vista o peso do investimento e dos gastos de empresas estatais, bem como da administração pública em sua economia, sobretudo no MRJ. No entanto, nesse mesmo período, como resultado da “safra do II PND”, a expansão da produção do petróleo foi decisiva para a posterior retomada do crescimento econômico fluminense nas décadas seguintes. (SIQUEIRA, no prelo, 2014:41).

Como "safra do II PND", no ano de 1982 foi inaugurado o Porto de Sepetiba, com a operação à época dedicada à descarga de alumínio para a Valesul Alumínio (empresa pertencente à Companhia Vale do Rio Doce – CVRD, também inaugurada em 1982) e carvão para a CSN. Na porção terrestre, em 1985 foi inaugurado o trecho da rodovia Br 101 entre as cidades de Santos e Rio de Janeiro. Destarte, as políticas de desenvolvimento regional voltadas para essa região consolidaram a função industrial e portuária no ordenamento territorial, sendo este um polo produtivo estratégico ao projeto nacional.

O desempenho industrial brasileiro até início dos anos 1980 era elevado, sendo o Brasil um país periférico com processo de industrialização acelerado. Desde então a economia brasileira teve seu processo de industrialização interrompido. Sobre o assunto Belluzo (2010) assinala:

Não avançamos na mesma direção que a indústria global – tanto do ponto de vista da organização empresarial, quanto dos setores (...). Até o início da crise da dívida, diria que estávamos pari passu com o resto do mundo. Até o final dos

anos 60, mais ainda. Se olharmos as taxas de crescimento e a diversificação da indústria brasileira vamos perceber que estávamos bem ali, colados no que era a última palavra em indústria.” BELLUZO (2010: entrevista à TV CARTA).⁹.

Como a crise da dívida externa, a intensidade do processo inflacionário e a conseqüente deterioração fiscal e financeira tiveram efeitos paralisantes no Estado em relação às políticas nacionais de desenvolvimento. O objetivo nacional se transformou em gerar divisas para pagar a dívida externa. Apesar do cenário econômico nacional desfavorável, a demanda por infraestrutura portuária era indispensável para o setor de bens commodities escoar sua produção internacionalmente. Apesar da brusca redução de investimentos e da perda de capacidade fiscal e financeira do Estado, foi imprescindível manter áreas estratégicas.

Privatizações, desregulamentação e modernização do setor portuário: qual a posição da Baía de Sepetiba na divisão inter-regional do trabalho?

A partir dos anos 1990, o Estado abre mão de construir uma economia nacional ao privatizar setores estratégicos à política industrial, tais como siderúrgico, ferroviário e elétrico, levando à especialização regressiva da economia, revertendo o padrão anterior de diversificação da matriz industrial, constituído ao longo das políticas de industrialização. A abertura da economia provoca a desnacionalização do capital, trazendo uma característica nova aos grandes projetos de investimento: o Estado brasileiro deixa de ser o gestor direto de grande parte das empresas industriais. De acordo com Cocco et all. (2001):

No Brasil, o encolhimento da ingerência estatal na economia foi acompanhado por um vasto plano de investimentos federais em infraestrutura. (...) Retirando-se da iniciativa econômica direta (via privatização), o Estado deve concentrar-se, na fase intermediária, em alavancar o desenvolvimento das infraestruturas para permitir, ao mesmo tempo, uma privatização bem sucedida das mesmas e a inserção competitiva da economia nacional nos mercados globais". (COCCO et all.,2001,31).

A década de 1990 marca a desregulamentação do transporte marítimo. A inserção do Brasil na economia mundo via abertura dos mercados foi calcada no seguinte tripé: privatização, desregulação e modernização do setor portuário. Na esteira da competição pelos fluxos globais, novos imperativos surgiram à logística das redes mundiais de circulação. Aos agentes relacionados à dinâmica portuária couberam investimentos em terminais de contêineres com capacidade para exportar produtos industriais e matérias primas

⁹Fonte: Entrevista de BELUZZO à TV CARTA. <https://www.youtube.com/watch?v=f00Z-EhZp6Y>, acesso em 07/07/2013. Publicado em 13 de Junho de 2013.

(commodities), através de navios de grande porte que operavam nas principais rotas marítimas; numa malha portuária mundial cada vez mais integrada.

No Brasil, a reforma do sistema portuário brasileiro entre 1993 e 1996, lançou um novo quadro institucional com a Lei dos Portos e as Autoridades Portuárias (AP) que fizeram a concessão dos terminais e uma reestruturação da organização produtiva. Nos anos 1990 foram construídos dois novos portos¹⁰ (Suape, em Recife e Pecém, no Ceará). Do mesmo modo, houve expansão e reestruturação dos portos existentes (dentre eles o de Itaguaí) na esteira da modernização de equipamentos para atingir o nível de produtividades de portos internacionais (como Roterdã) e comportar a massificação dos fluxos.

Durante o governo de Fernando Henrique Cardoso (FHC), o financiamento para tornar o Porto de Sepetiba um *hub port* (macroporto concentrador de cargas) configurava como um dos projetos-chave do programa federal Brasil em Ação, realizado entre os anos 1996 e 1999; investimento balizado pelos estudos dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento (1998-1999). Segundo a homepage do programa nacional posterior - o Avança Brasil - o programa Brasil em Ação foi lançado em agosto de 1996 para dar prioridade a um conjunto de 42 empreendimentos, que a partir de 1999 foi ampliado para 58. Ao longo de quatro anos esses projetos absorveram investimentos públicos e privados da ordem de R\$ 70 bilhões¹¹. A grande obra de modernização do Porto de Sepetiba era um destes 58 empreendimentos priorizados.

O contrato de financiamento das obras de modernização do porto de Sepetiba, firmado entre o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e a CDRJ em 24 de setembro de 1996, direcionou R\$ 150 milhões para o projeto. Com a missão de inserir o ERJ nos fluxos globais e possibilitar a inserção do Brasil na economia mundial de forma competitiva, a modernização do Porto de Sepetiba explicita a mistura de interesses entre o setor estatal federal e o privado. Isto porque os principais atores envolvidos neste projeto de investimento foram a CDRJ, BNDES, Grupo Executivo de Modernização dos Portos (Gempo), Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (Geipot), Ministério dos Transportes, Direção de Portos e Costas; e as empresas Constran para as obras, e a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) para o arrendamento dos terminais. A CSN, juntamente à Companhia

¹⁰Extraído de: <http://desafios.ipea.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=872:reportagens-materias&Itemid=39>. Acesso em Agosto de 2014.

¹¹ Extraído de: <http://www.abrasil.gov.br/anexos/anexos2/fr_ba.htm>. Acessado em Novembro de 2014.

Vale do Rio Doce (CVRD), arrendou em Setembro de 1998 os terminais de uso múltiplo do Porto de Sepetiba, com direito de exploração das infraestruturas recentemente construídas por 25 anos¹².

Ressalta-se que o interesse em Sepetiba por parte da CSN nunca foi mistério. Num momento de acirrada competição entre as siderúrgicas no Brasil (...) a CSN, diferentemente da Cosipa e da sua própria parceira (a CVRD), dependia ainda de operadoras e instalações portuárias alheias para colocar os seus produtos no exterior. (...) Porém, sendo que a CSN já operava em Sepetiba, que tinha projetos de construir um complexo siderúrgico na região e possuía um terço do capital da MRS Logística (antiga Malha Sudeste), esta empresa revela-se com candidata "natural" a tornar-se arrendatária do Porto de Sepetiba, ampliado e modernizado. (COCCO, 2001, p.45).

Nos anos 1990 a política econômica neoliberal propôs para o Brasil uma reinserção competitiva na economia mundial, com ênfase na reorganização dos espaços produtivos, entretanto, afastado de muitas cadeias globais de produção de valores. A especialização em commodities "retoma" o espaço da produção brasileira. Minério de ferro, alumínio, areia, aço, petróleo, siderúrgica, indústria automobilística, indústria naval, construção civil e terminais portuários são as principais atividades da região em análise, assim como ocorre na economia brasileira como um todo. Na perspectiva da divisão inter-regional do trabalho, a região da Baía de Sepetiba ao expandir sua capacidade portuária torna-se escoadouro das indústrias da RMRJ e do Sul Fluminense. Confirma-se, assim, a especialização regional logística com capitais públicos e privados.

A região da Baía de Sepetiba na recente evolução das cadeias siderúrgicas, naval e petrolífera: uma breve nota

Nos anos 2000, o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 1), lançado em 28 de janeiro de 2007 pelo Presidente Luiz Inácio Lula da Silva em seu segundo mandato, "promoveu a retomada do planejamento e execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética do país." ¹³. O porto de Sepetiba, que a partir de 2006 passou a se chamar Porto de Itaguaí, através de decreto presidencial, permaneceu alvo de investimentos federais. Os recursos do governo nacional foram direcionados às obras de ampliação da área de manobra do porto.

No âmbito do PAC 2, pertinente à gestão da presidente Dilma Rousseff, as obras de dragagens de aprofundamento de infraestrutura portuária (20 metros de calado) visam

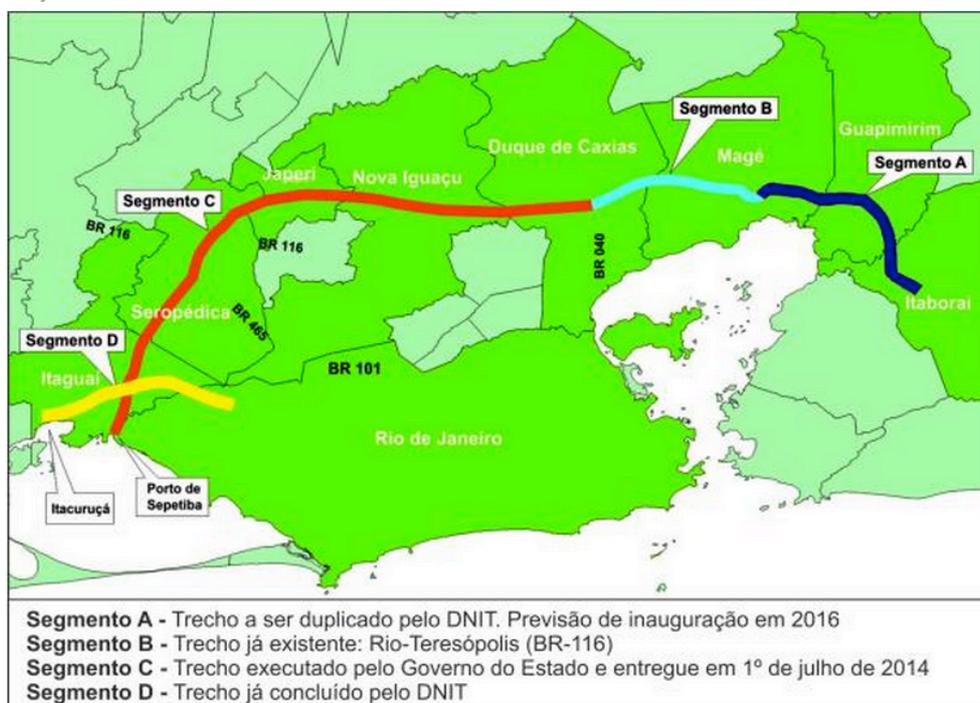
¹² Cocco et all, 2001,p.34-35;44.

¹³ Extraído de: <<http://www.planejamento.gov.br/ministerio.asp?index=61&ler=s881>>. Acessado em Outubro de 2014.

assegurar o acesso de navios de grande porte, configurando um porto destinado ao comércio internacional.

Outros investimentos em infraestrutura na região da Baía de Sepetiba estão em andamento, para além da logística portuária: a duplicação da rodovia BR-101, no trecho entre a cidade do Rio de Janeiro e o trevo de Itacuruçá em Mangaratiba; e a construção do Arco Metropolitano entre o município de Itaguaí e Itaboraí, passando pela baixada fluminense, que estabelecerá um corredor rodoviário entre os polos portuário-siderúrgico (Itaguaí/Santa Cruz), gás-químico (Duque de Caxias) e petroquímico (Itaboraí).

Figura 2: Traçado do Arco Metropolitano segundo segmentos de construção



Fonte: SEOBRAS-RJ, 2014.

A construção de novos terminais portuários privados também está em andamento nas águas da Baía de Sepetiba, como: i) O Grupo EBX através da MMX

Mineração S.A está construindo um novo complexo portuário, o empreendimento Superporto Sudeste; iii) A ThyssenKrupp Companhia Siderúrgica Atlântico Sul (TKCSA), que já possui terminal privativo em sua unidade produtiva no DI de Santa Cruz, prevê a construção de outro; iii) A Petrobras em parceria com a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) e a Gerdau, para a implantação de um porto voltado exclusivamente para a exploração de petróleo da camada Pré-sal.

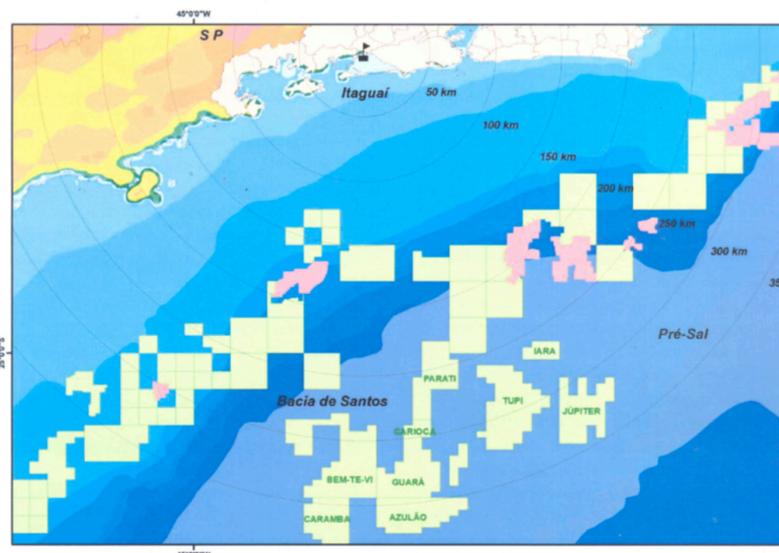
Estas informações sobre projetos de investimentos em transporte portuário nas águas da Baía de Sepetiba devem ser analisadas num conjunto mais abrangente da estratégia portuária no litoral ERJ. A expansão da cadeia produtiva do petróleo no estado com a exploração da camada Pré-sal brasileira promoverá (e já promove) uma série de reestruturações espaciais, dentre elas, o acirramento pela disputa da costa fluminense. Com a nova Lei dos Portos e dos terminais privados, há uma pulverização de projetos corporativos de ampliação, construção e diversificação da capacidade produtiva de terminais portuários, sendo eles:

- Superporto do Açú, da empresa LLX, no município de São João da Barra;
- Complexo Portuário e Industrial Farol/Barra do Furado, do Consórcio Terra e Mar, formado pelas empresas Odebrecht, OAS e Queiróz Galvão, além da BR Offshore Investimentos, no município de Quissamã;
- Porto Imebetiba, da Petrobras, no município de Macaé;
- Porto Tepor, em licenciamento pela construtora Queiroz Galvão, no município de Macaé;
- Porto da Praia do Forno, atualmente administrado pela Companhia Municipal de Administração Portuária (Compac), no município de Arraial do Cabo;
- Complexo Portuário e Industrial de Cabo Frio; projeto que visa à instalação da infraestrutura portuária e industrial em terreno contíguo ao Aeroporto Internacional de Cabo Frio, no município de Cabo Frio;
- Terminal Portuário de Jaconé, da DTA Engenharia, através da Vinci Partners, na RMRJ, no município de Maricá;
- Base de estaleiros da Ilha da Conceição (Niterói);
- Porto do Rio (MRJ) e os volumosos investimentos do Projeto Porto Maravilha;
- Complexo Portuário e Industrial de Itaguaí, com três terminais arrendados pela Sepetiba Tecon e Tecar, na RMRJ, município de Itaguaí;
- Porto Petrobras, investimentos da empresa em parceria com a CSN e a Gerdau para a implantação de uma base portuária exclusiva para a exploração de petróleo da camada Pré-sal, conforme descrito acima, na RMRJ, município de Itaguaí;

- Terminal Portuário de Angra dos Reis, da Techinip, no município de Angra dos Reis.

Dentre os portos apresentados na listagem acima, entende-se que o Porto de Itaguaí tem um papel estratégico para a economia fluminense na medida em que sua capacidade de atrair indústrias para aquela região, em conjunto com a inauguração do Arco Metropolitano e a duplicação da BR101, poderá fazer com que a periferia metropolitana deixe de ser uma região dormitório. No acirrado jogo de disputa pelo litoral fluminense, além da Baía de Sepetiba ser um Complexo Portuário e Industrial solidamente instalado, a proximidade do Porto de Itaguaí aos campos de exploração do Pré-sal é a menor existente na costa do ERJ, conforme mostra a figura abaixo. Eis aí uma questão de pesquisa: a localização geográfica e os fluxos esperados entre a RMRJ e a Costa Verde podem fazer do município de Itaguaí uma centralidade nesta região?

Figura 3: Localização do Porto de Itaguaí em relação aos blocos do Pré-sal



Fonte: Cunha et. al, 2013, p.260

Deve-se também definir onde ficarão as bases continentais da exploração do Pré-sal e seus desdobramentos territoriais. Isto porque grandes projetos de investimentos, do tipo *greenfield*, da indústria de exploração e produção de petróleo e gás estão previstos para o DI de Santa Cruz e para Ilha da Madeira, como unidades

fabris das empresas: i) RollsRoyce - que produzirá turbinas para plataformas de petróleo; ii) OilStates - que produzirá equipamentos submarinos para exploração de petróleo *offshore* na camada do pré-sal.

Os investimentos previstos para tornar o município de Itaguaí base das operações da Petrobras na exploração da camada Pré-sal brasileira são volumosos e o imaginário coletivo de parte dos moradores da cidade aposta que esta poderá ser a "Macaé do futuro" ¹⁴, em outras palavras, a capital do Pré-sal no eixo RMRJ/Costa Verde¹⁵. Ainda que os impactos da expansão da cadeia produtiva do petróleo na periferia da RMRJ não possam ser mensurados, pois se trata de projetos de investimentos *greenfield* e de especulações sobre a possibilidade de o município de Itaguaí tornar-se uma centralidade, é válido utilizar como parâmetro a experiência macaense e de seu entorno, no que tange aos efeitos e desdobramentos da economia do petróleo sobre a estrutura urbana e regional.

Nesta perspectiva, estudos sobre os impactos regionais da indústria do petróleo e as reestruturações socioespaciais decorrentes da volumosa receita ao cofre municipal, neste caso, o de Itaguaí e municípios circundantes, serão pertinentes ao entendimento da desconcentração industrial no ERJ e seus desdobramentos para o desenvolvimento regional.

Vale ressaltar que entre os 19 municípios pertencentes à RMRJ, incluindo o município de Mangaratiba, totalizando um universo de 20 municípios, as posições que temos no ano de 2011 são as seguintes: Itaguaí ocupa o 17º lugar (R\$ 978 211,113) do PIB estadual, enquanto que Mangaratiba o 16º (R\$ 1 054 103,132), e o MRJ o 1º (R\$303 184 245,566). A média da RMRJ para este dado é de R\$ 462 376 208,413. Em relação ao PIB municipal per capita, Itaguaí ocupa o 1º lugar da lista (R\$ 34 257,38), MRJ o 2º (R\$ 32 940,23) e Mangaratiba o 5º (R\$ 28 227,6). A média da RMRJ para este dado foi inferior aos municípios de Itaguaí, Mangaratiba e MRJ, num valor de R\$ 25 456,49. No que diz respeito ao valor adicionado bruto por atividade industrial, Mangaratiba aparece em 1º lugar (R\$60 423,641), acima inclusive da média da RMRJ (R\$ 42 349 911,556), seguido do MRJ, 2º lugar (R\$ 23 570 064,326) e Itaguaí em 12º (359 831,358). ¹⁶

¹⁴ Temo utilizado pelo presidente da Associação de Pescadores de Itaguaí (APEITA)

¹⁵ Considerando a proximidade e os fluxos existentes entre o município de Itaguaí, integrante da RMRJ, os municípios de Mangaratiba, Angra dos Reis e Paraty, região de governo Costa Verde.

¹⁶ Dados extraídos da Fundação CEPERJ. Tabela 37 - Valor adicionado bruto por atividade econômica, Produto Interno Bruto, Produto Interno Bruto per capita e Impostos sobre produtos, segundo as Regiões de Governo e municípios do Estado do Rio de Janeiro - 2011.

Considerações finais

Apesar do volume elevado de investimentos, a Baía de Sepetiba não apresenta uma região no sentido de redução de desigualdades, de oportunidade para pessoas se reproduzirem em seus locais de origem. Não permite a uma massa de trabalhadores, moradora dos municípios do entorno, viverem e trabalharem em sua própria cidade. É uma formação clássica de zonas industriais, que mescla polos de pesquisa com indústrias da 2ª Revolução Industrial, como siderúrgica. E como um retrato dos Grandes Projetos Industriais do país, a mão de obra qualificada utilizada não mora na periferia da RMRJ, como em Santa Cruz e Itaguaí. Nas imediações desta região estratégica aos projetos de grandes corporações, junto à “prosperidade” industrial, amplia-se uma grande periferia. Ao mesmo tempo, essa região é de suma importância para a soberania e política externa brasileira. É uma área sensível às mudanças de políticas estratégicas do Estado brasileiro. Entretanto, os estudos da dimensão territorial do desenvolvimento devem ter como foco a articulação de políticas que cheguem até o cotidiano das pessoas. Concordando com Brandão (2014):

Torna-se imprescindível, sobretudo em países enormes e heterogêneos como o Brasil, possibilitar o suporte infraestrutural da provisão de bens de serviços públicos essenciais e de uso coletivo para a consolidação de uma sociedade de consumo de massas que busque prover (territorialmente) acesso aos direitos sociais (acesso à saúde, educação, seguridade social, transporte urbano de alta densidade, moradia, saneamento, aprendizado, etc.). Devem-se ofertar infraestruturas e serviços de utilidade pública que promovam e aperfeiçoem habilitações, que sejam antídotos permanentes aos mecanismos perenes de geração e reprodução de desigualdades de que o país é dotado, afim de que se construam os direitos sociais fundamentais ao desenvolvimento nacional. (BRANDÃO, 2014, p. 227).

Como as políticas do planejamento regional brasileiro estão afastadas da rotina da população, faz-se imprescindível a articulação escalar de níveis de governo e de políticas públicas para que a distância entre a destituição de qualidade de vida da população seja drasticamente reduzida. E o governo estadual, esvaziado de suas atribuições desde a CF 1988, assumam a responsabilidade em construir escalas micro e mesoregional, que o aproxime do terreno da rotina da população. Entretanto, as associações entre o Governo estadual e o federal e os agentes privados apontam na contramão desta direção.

Referências Bibliográficas

BRANDÃO, C. Sobre desenvolvimento, planejamento e desafios da pactuação multiescalar do federalismo brasileiro. In: NETO, A. M. (org.). Governos estaduais no federalismo brasileiro: capacidades e limitações governativas em debate. Brasília: IPEA, 2014, p. 213-232

CANO, W. Prefácio. In: BRANDÃO, C. Território e desenvolvimento: as múltiplas escalas entre o local e o global. Campinas: Unicamp, 2007, p. 23-28.

COCCO, Giuseppe (org.). A cidade estratégica: nova retórica e velhas práticas no planejamento do Rio de Janeiro: a impostura do Porto de Sepetiba. Rio de Janeiro: DP&A, 2001, p. 17-51.

COSTA, Lilian Calazans. Aplicação do sistema de projeção de poluição industrial (Modelo IPPS): Estudo de caso – Bacia hidrográfica da Baía de Sepetiba. Rio de Janeiro, 2010. Dissertação (Mestrado) – Escola Nacional de Saúde Pública Sérgio Arouca, p. 20-29 (Caracterização do sítio de estudo).

DAMAS, Eduardo Tavares. Distritos industriais da cidade do Rio de Janeiro: gênese e desenvolvimento no bojo do espaço industrial carioca. Niterói: [s.n.], 2008, p. 66-105. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal Fluminense.

DAVIDOVICH, F. R. Estado do Rio de Janeiro: o urbano metropolitano, hipóteses e questões. Geo UERJ, Ano 12, n.21, v.2, 2010.

DOURADO, Francisco; CUNHA, Jorge; LIMA, Adriana; PALERMO, Nely. Os novos empreendimentos e os passivos ambientais industriais na Baía de Sepetiba. In: RODRIGUES, Maria Antonieta C.; PEREIRA, Silvia Dias; SANTOS, Sonia Barbosa. Baía de Sepetiba – Estado da Arte. Rio de Janeiro: Editora Corbã [Faperj], 2012, p. 253-264.

EGLER, Claudio A. G.; GUSMÃO, Paulo P. Gestão costeira e adaptação às mudanças climáticas: o caso da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, Brasil. Revista da Gestão Costeira Integrada, v. 14, p. 65-80, 2014.

FERREIRA, Pedro C.; MALLIAGROS, Thomas G. Investimentos, Fontes de Financiamento e Evolução do Setor de Infraestrutura no Brasil: 1950-1996. BNDES. Rio de Janeiro, 2007, p. 1-38.

FREITAS Fº, Almir Pita. A indústria do Rio de Janeiro no início da década de 1960 e o pensamento dos industriais sobre a “Fusão” (1960-1975). Rio de Janeiro: ANPUH-RJ, 2004.

GIVISIEZ, G. H.N.; OLIVEIRA, E. L. O mapa da riqueza e da pobreza na cidade do Rio de Janeiro. In: MONIÉ, F.; BINSZTOK, J. et alii. Geografia do Petróleo. Rio de Janeiro: Mauad, 2012, p. 335-365.

GUSMÃO, Paulo P. Apropriação e ordenamento territorial na zona costeira no Estado do Rio de Janeiro: grandes corporações ou políticas públicas? *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais* (ANPUR), v. 12, p. 23-37, 2010.

LESSA, Carlos. O Rio de Todos os Brasis (uma reflexão em busca de auto-estima). Rio de Janeiro: Record, 2001, capítulos 8 e 10.

MOTTA, Marly Silva da. A fusão da Guanabara com o Estado do Rio: desafios e desencantos. In: FREIRE, Américo; SARMENTO, Carlos Eduardo; MOTTA, Marly Silva da. Um Estado em questão: os 25 anos do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: FGV: 2001b, p.19-56.

PIQUET, R. P. S. Grandes projetos e tendências na ocupação do território: a modernização excludente. *Espaço e Debates*, v. 31, 1990, p.72-81

SILVA, Robson Dias da. Indústria e Desenvolvimento Regional no Rio de Janeiro (1990-2008). Rio de Janeiro: Editora FGV [Faperj], 2012, 258p.

SIQUEIRA, Hipólita. Desenvolvimento regional recente no Brasil. Rio de Janeiro: E-papers, 2010.

SIQUEIRA, Hipólita. Estrutura Produtiva e Divisão Espacial do Trabalho no Estado e na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. In: RIBEIRO, L. C.; LAGO, L. C. A MetrÓpole do Rio De Janeiro na Transição da Ordem Urbana Brasileira: 1970/2010. Rio de Janeiro: Letra Capital (no prelo 2014).

TAVARES, M. C. Império, território e dinheiro. In: FIORI, José Luís (org.). Estado e moedas no desenvolvimento das nações. Petrópolis: Vozes, 1999a,p.449-489.

VAINER, C. B. Grandes Projetos e organização territorial: os avatares do planejamento regional. In: MARGULIS, S. (org.). Meio ambiente: aspectos técnicos econômicos. Brasília: IPEA/PNUD, 1990, p.179-211.

FUNDAÇÃO CEDERJ

EMPRESAS ESTATAIS FEDERAIS (2012)