

## REESTRUTURAÇÃO ESPACIAL: ESTUDO DE CASO DO PORTO DO AÇU<sup>1</sup>

*Carvalho L.S.<sup>1</sup>, Quinto Junior L.P.<sup>2</sup>, Lima D.M.<sup>3</sup>, Crespo M.P.<sup>4</sup>*

<sup>1</sup>IFF/Núcleo de Estudos em Estratégia e Desenvolvimento, carvalho\_ls@ymail.com

<sup>2</sup>IFF/Núcleo de Estudos em Estratégia e Desenvolvimento, luizpinedo@uol.com.br

<sup>3</sup>IFF/Núcleo de Estudos em Estratégia e Desenvolvimento, dayanelima.ucam@gmail.com

<sup>4</sup>IFF/Núcleo de Estudos em Estratégia e Desenvolvimento, matheus\_pepe@yahoo.com.br

**Resumo** – O Porto do Açú como uma grande infraestrutura poderá provocar a reestruturação espacial do Norte Fluminense. O Estado do Rio de Janeiro no século XXI tem recuperado grandes investimentos como COPERJ e Porto de Itaguaí que provocarão impactos na reestruturação produtiva e na descentralização econômica. O Porto do Açú enquadra-se dentro de uma nova tipologia de relacionamento entre o porto e a área retroportuária denominado *Maritime Industrial Development Areas* (MIDAs), onde as atividades industriais localizam-se junto ao porto, este que se encontra na porção sul do município de São João da Barra ocupando cerca de 20% do município e provocará uma reestruturação econômica e espacial do Norte Fluminense. A idéia de se construir um porto deste tipo no Estado do Rio de Janeiro surge em um momento favorável, pois o estado está tentando se reerguer economicamente depois de três décadas de crise. O que se pretende entender com este trabalho é que o Porto do Açú é um agente da reestruturação do espaço, uma vez que ele reordena o espaço em sua função.

**Palavras-chave:** MIDAs, cidades médias, região norte fluminense.

**Área do Conhecimento:** Geografia

### Introdução

O Estado do Rio de Janeiro entra em crise nos anos de 1960 quando há a transferência da capital federal para Brasília, o que acarretou na perda da maioria dos investimentos públicos e privados. Somente na década de 1990 que o Estado do Rio de Janeiro começa a se recuperar economicamente. (OLIVEIRA, 2008).

É nesse cenário de recuperação da crise que no ano 2000 o empresário Eike Batista decide construir no interior fluminense, mais especificamente no município de São João da

Barra, o Complexo Industrial Portuário do Açú.

O Porto do Açú está integrado no processo de reestruturação espacial que acontece no Estado do Rio de Janeiro, uma vez que é um porto de tipologia MIDAs (*Maritime Industrial Development Areas*), ou seja, tem sua retroárea destinada a implementação de indústrias, estas que vivem o momento de desmetropolização indo em direção às cidade médias. (COUTINHO, 2009).

É nesse contexto que o estudo da região Norte Fluminense torna-se necessário, uma vez que a região tem sido o destino dos empreendimentos, devido à sua infraestrutura já estabelecida e sua importância na economia do estado e do país.

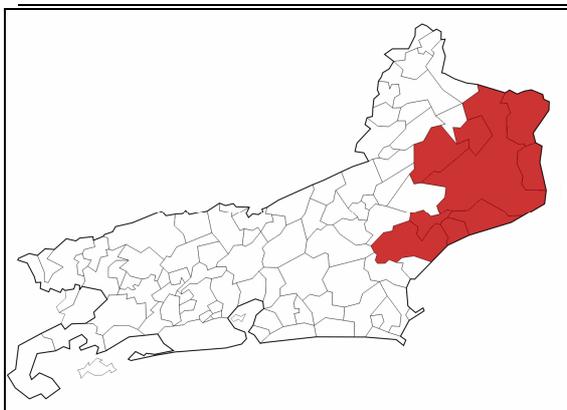


Figura 1 – Mapa político da região Norte Fluminense  
Elaborado por Matheus Pepe Crespo

## Metodologia

O estudo foi realizado no período de agosto de 2009 a maio de 2010 no Núcleo de Estudos em Estratégia e Desenvolvimento (NEED), Instituto Federal Fluminense (IFF), Campos dos Goytacazes, RJ.

O presente trabalho se enquadra no nível de pesquisa exploratória e analítica, pois ainda não se tem muitas análises específicas sobre o tema necessitando-se, assim, de maior exploração. (GIL, 1999).

A metodologia utilizada para a análise dos dados obtidos foi qualitativa, esses dados foram extraídos de Coutinho (2009), Quinto Junior e Iwakami (2009), dos *sites* das empresas privadas EBX, LLX e MMX, e de fonte governamental da Prefeitura de São João da Barra.

Primeiramente foi realizado um estudo bibliográfico para que se tivesse conhecimento do objeto que foi pesquisado, bem como os conceitos que seriam empregados.

A bibliografia utilizada para elaboração da metodologia foi Gil (1999); entender o conceito de porto foi Bussinger (1998) e Curcino (2007); já para se entender a relação porto-cidade foi utilizado Monié (2006); características industriais e seus impactos foi Kon (1994), para a compreensão histórica e

geográfica do Estado do Rio de Janeiro, bem como a importância da região Norte Fluminense foi utilizado Oliveira (2008); para o entendimento dos conceitos de desmetropolização e reestruturação espacial foram utilizados Gusmão (2009), Lencioni (2008), Santos (2005) e Santos (2006); questões específicas ao Porto do Açú, como a relação porto-cidade e seus possíveis impactos foram utilizados Coutinho (2009) e Quinto Junior e Iwakami (2009).

Em seguida foram catalogadas, a partir do ano de 2007, as reportagens que saíram sobre o Porto do Açú, reportagens essas retiradas de jornais, tais como O Globo, Folha de São Paulo, Folha da Manhã, O Diário e Valor Econômico e, *sites* da EBX, MMX, LLX e da Prefeitura de São João da Barra. A partir das informações que foram extraídas dessas reportagens foi feito um relatório sobre o Porto do Açú que abarcava as seguintes questões: aporte de recursos e investimentos, o relacionamento da Prefeitura de São João da Barra com LLX e MMX, o impacto sócio-econômico-ambiental e prospecção de empreendimentos. Este relatório foi feito para realizar uma comparação do que saía na imprensa e o que era divulgado pela Prefeitura de São João da Barra e pelas empresas LLX e MMX.

Foram também realizadas idas ao campo, no intuito de entender melhor o processo da reestruturação espacial e da ocupação e uso do solo que está sendo impresso no município de São João da Barra. Nas idas ao campo pode-se ter um maior contato com a população local e perceber o “olhar” desta população em relação à instalação do Porto do Açú e as mudanças que o mesmo está realizando. As idas ao campo contribuíram para a análise empírica dos fenômenos que estão ocorrendo naquele território, tentando assim relacionar a teoria com a prática.

## Resultados

Os motivos para a instalação de um porto na Região Norte do Estado do Rio de Janeiro, mais especificamente no município de São João da Barra, foram imobiliários e locacionais. (QUINTO JUNIOR e IWAKAMI, 2009).

Outro fator determinante para a instalação do Porto do Açú na região Norte Fluminense é a proximidade com o município de Campos dos Goytacazes, este que por ser uma cidade média possui infraestrutura de serviços para atender a demanda de crescimento que acontecerá na região, desde o início da instalação do porto até seu funcionamento que está previsto para acontecer no primeiro semestre de 2012.

A localização de uma indústria depende de fatores que determinam a melhor relação custo/benefício. Dentre esses fatores encontram-se: oferta de mão-de-obra, transportes, energia e fatores específicos da indústria, e, ainda, aspectos de macrolocalização, que define a região mais ampla onde se instalará a empresa industrial e, microlocalização, que define as condições físicas do terreno. (KON, 1994).

O Porto do Açú passa a ser fator atrativo para a implantação de novas indústrias no Estado do Rio de Janeiro e, principalmente, na região Norte Fluminense e no município de São João da Barra, pois atende a fatores locacionais, tais como: custos e eficiência dos transportes, pois além da duplicação da BR 101 e da construção de novas rodovias no entorno do porto, a própria função do porto é ser uma interface de transportes aquáticos, estes que possuem baixo custo; áreas de mercado, pois está próximo aos grandes centros mercadológicos do país que são: São Paulo e Rio de Janeiro; disponibilidade e custos de mão-de-obra, esta que no Estado do Rio de Janeiro é mais barata que em São

Paulo; disponibilidade de energia que será efetiva a partir de 2012 com a construção de uma termelétrica.

Os portos brasileiros hoje estão voltados para a exportação de *commodities* o que acabam por se transformarem em partes integrantes da cadeia produtiva. (GUSMÃO, 2009). O Porto do Açú se enquadra nessa nova lógica portuária, onde a principal *commodity* é o minério de ferro, o que movimenta o mercado de exportação e atrai indústrias para as áreas próximas ao porto, indústrias estas que tem o minério de ferro e outras *commodities* como matéria-prima de seus produtos.

Com a instalação do Porto do Açú o município de São João da Barra vem sofrendo uma rápida e profunda mudança na organização do seu território, uma vez que o município tem de se adequar à lógica portuária e não ao contrário, como ocorre com os portos históricos, onde há um diálogo entre o porto e a cidade. Isto fica claro no mapa de macrozoneamento do município de São João da Barra, elaborado pela própria Prefeitura (Figura 2), onde o porto ocupa uma área de 9000 hectares, cerca de 20% da área total do município.

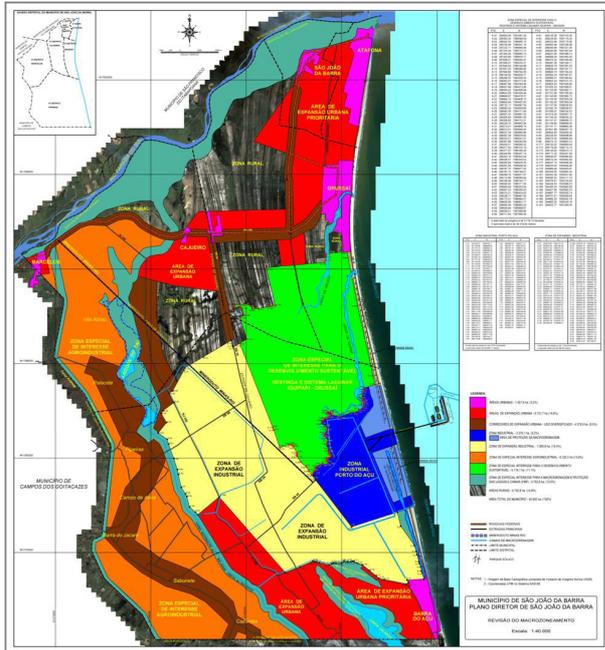


Figura 2 – Mapa de macrozoneamento do município de São João da Barra. Fonte: Prefeitura de São João da Barra.

## Discussão

Uma das maiores características do Estado do Rio de Janeiro é a concentração da produção em torno da sua capital. Isso fica claro quando observado que a participação da Região Metropolitana do Rio de Janeiro no PIB estadual era de 80%, enquanto o restante do estado ficava com cerca de 20%.

Regiões	1980	1990	1995	1996	1998	1999	2000
Interior	16,94	17,64	16,68	16,79	17,25	16,38	14,60
Bacia de Campos					3,61	6,26	14,67
Região Metropolitana	83,06	82,36	83,32	83,21	79,15	77,36	70,73
Ciã. do Rio de Janeiro	62,95	60,28	59,55	59,42	60,52	58,82	54,95
Norte Fluminense	0,82	0,79	0,68	0,63	0,99	0,90	0,71
Serraana	3,78	3,39	3,47	3,27	3,63	3,41	3,01
Baixada Litorânea	1,36	2,01	1,75	1,75	1,78	1,60	1,62
Médo Paraíba	6,79	7,30	7,80	7,98	6,57	6,18	5,79
Centro-Sul Fluminense	0,92	0,83	0,62	0,63	0,87	0,88	0,75

Fonte: Coutinho *apud* Oliveira (2009).

Foi nessa conjuntura que o interior do estado se viu pressionado a se desenvolver optando por ampliar a estrutura já existente dos setores canavieiro e cafeicultor. Porém, esse modelo de produção se esgotou em

meados da década de 1970 quando São Paulo investiu no setor canavieiro e modernizou sua produção com novos maquinários, o que barateava a produção e conseqüentemente o produto final. Somente em 1998 o interior do estado cresceu de maneira contínua no PIB estadual, principalmente os municípios de Campos dos Goytacazes e Macaé. Este fato se deve às atividades extrativistas da Bacia de Campos (OLIVEIRA, 2008).

Passando por um período de três décadas de crise que se abateu no Estado do Rio de Janeiro desde a década de 1960, o estado retoma, por meio de investimentos públicos e com o apoio da iniciativa privada, a volta do crescimento econômico caracterizado pela reestruturação produtiva e espacial.

É nessa recuperação do crescimento econômico que no ano 2000 o empresário Eike Baptista e o Governo Estadual, do então governador Anthony Garotinho, decidem construir um porto, que a princípio era para realizar as atividades portuárias e exportar minério de ferro para a China, no município de São João da Barra. O projeto só começou a ser implementado no ano de 2007.

O Porto do Açú tomou proporções maiores do que foi imaginado a princípio, apresentando tipologia de porto MIDAs (*Maritime Industrial Development Areas*), pois possui em sua retroárea espaço para a implementação de indústrias, como também, um projeto que vai de encontro com a nova lógica dos portos brasileiros, estes que estão voltados para a exportação de *commodities*.

O Porto do Açú, além de ser um agente da reestruturação espacial que ocorre no Estado do Rio de Janeiro, também é responsável pela organização territorial do município de São João da Barra, que deixará de ser um município de características rurais para ser um município urbano, tendo em vista que a previsão, da própria Prefeitura de São João da Barra, é de crescimento populacional de aproximadamente 800% até o ano de 2025.

Outra discussão acerca da implementação do Porto do Açu é quanto a sua rapidez na ocupação do território. Diferentemente do que acontece com os portos históricos que cresceram e se desenvolveram junto com as cidades, o Porto de Santos é um exemplo de porto histórico, o Porto do Açu não apresenta um diálogo horizontal com a cidade e sim vertical, ou seja, ele não se adequa à cidade e sim a cidade a ele. Esse fato pode acarretar uma série de conflitos entre a comunidade e o porto pela disputa e ocupação do território.

### Conclusão

Os resultados obtidos mostraram que o Porto do Açu está integrado na nova lógica de portos voltados para a exportação de *commodities*, além de ser um agente do processo de reestruturação espacial, pois com a fragmentação da metrópole contemporânea as indústrias e os grandes empreendimentos estão indo em direção às cidades médias, estas que apresentam menor porte demográfico e articulam o território em torno de sua centralidade, além de suprirem as necessidades pela demanda de serviços que estas indústrias e empreendimentos exigem.

No caso específico do Porto do Açu, ele não se instala em uma cidade média, porém se localiza em uma região que contém duas cidades médias próximas que são Campos dos Goytacazes e Macaé, estas que se enquadram no novo cenário e que suprem as necessidades em termos de serviços que o empreendimento Porto do Açu exige.

O Porto do Açu também provocará forte mudança na estrutura espacial do município de São João da Barra, este que necessitará de um maior apoio público na organização do seu território e no controle de possíveis conflitos.

### Referências

BUSSINGER, Frederico. **Reformas e Regulação Portuárias**. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Rio de Janeiro: Abril, 1998.

COUTINHO, Roger Rangel. **Avaliação dos impactos socioambientais do complexo industrial portuário do Açu**. Rio de Janeiro. Dissertação (Mestrado) – Engenharia Ambiental, IFF – Instituto Federal Fluminense, 2009.

CURCINO, Gabrielle dos Anjos. **Análise de adequabilidade de portos às novas teorias: um estudo de caso no Porto de Belém**. Brasília. Dissertação (Mestrado) – Transportes, UnB – Universidade de Brasília, 2007.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 2008.

GUSMÃO, Paulo Pereira de. **Políticas públicas, grandes corporações e ordenamento territorial na área metropolitana do Rio de Janeiro**. XIII ENANPUR – Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-graduação em Planejamento Urbano Regional, 2009 Florianópolis-SC.

KON, Anita, **Economia Industrial**, Nobel, São Paulo, 1994.

LENCIONI, Sandra. **Concentração e centralização das atividades urbanas: uma perspectiva multiescalar**. Reflexões a partir do caso de São Paulo. Revista de Geografia Norte Grande, 39: 7-20 (2008).

MONIÉ, Frédéric; VIDAL, Soraria Maria do S. C. **Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva**. Rev. Adm. Pública, v. 40, n. 6, Rio de Janeiro, nov./dez. 2006.

OLIVEIRA, Floriano José Godinho de. **Reestruturação produtiva, território e poder no Rio de Janeiro**, Garamond, Rio de Janeiro, 2008.

QUINTO JUNIOR, Luiz de Pinedo; IWAKAMI, Luiza Naomi. **Projeto Porto do Açu: Nova frente urbana de um porto privado**.

XIII ENANPUR – Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-graduação em Planejamento Urbano Regional, 2009 Florianópolis-SC.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira.** 5. ed. São Paulo: Edusp, 2005.

SANTOS, Ângela Moulin S. Penalva. **Reestruturação espacial e crescimento local:** estudo de caso de sete municípios do interior fluminense. Revista Rio de Janeiro, n. 18-19, Rio de Janeiro, jan./dez. 2006.