Porto de Itaguaí: Indutor de um polo logístico-produtivo

Port of Itaguaí: Catalyst for a logistical and productive pole

Puerto de Itaguaí: inductor de un polo logístico-productivo

Port de Itaguaí : Inducteur d'un pôle logistique-productif

Guilherme Mapelli Chagas

Edição electrónica

URL: <http://journals.openedition.org/espacoeconomia/16677>

DOI: 10.4000/espacoeconomia.16677

ISSN: 2317-7837

Editora

Núcleo de Pesquisa Espaço & Economia

Refêrencia eletrónica

Guilherme Mapelli Chagas, « Porto de Itaguaí: Indutor de um polo logístico-produtivo », *Espaço e Economia* [Online], 19 | 2020, posto online no dia 01 setembro 2020, consultado o 09 setembro 2020.

URL : <http://journals.openedition.org/espacoeconomia/16677> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/espacoeconomia.16677>

Este documento foi criado de forma automática no dia 9 setembro 2020.

© NuPEE

Porto de Itaguaí: Indutor de um polo logístico-produtivo

Port of Itaguaí: Catalyst for a logistical and productive pole

Puerto de Itaguaí: inductor de un polo logístico-productivo

Port de Itaguaí : Inducteur d'un pôle logistique-productif

Guilherme Mapelli Chagas

Introdução

- 1 A cidade de Itaguaí passou a se reconfigurar neste século como um polo logístico-produtivo, seja por ser sede do Porto de Itaguaí (antigo Sepetiba) – responsável pelo escoamento da produção de grande parte do estado do Rio de Janeiro –, seja pela recente implantação de indústrias em seus limites (e no bairro contíguo de Santa Cruz). Devido principalmente a presença do porto e por ter uma posição geográfica estratégica favorável, houve esforços para expandir as competências logísticas deste território – novos usos – e torná-lo como um lugar de atração para novos investimentos.
- 2 O Porto e consequentemente o território onde se encontra localizado, passou a se requalificar produtivamente, tendo em vista o seu potencial em se afirmar como um dos nós-chaves, ou melhor, como mais um dos espaços de fluidez logístico- portuários funcionais à expansão e a inserção da economia brasileira em nível global. Dentro desse contexto, percebe-se o porto como um elemento central de uma lógica que o coloca como um agente indutor de um polo logístico- produtivo, que traz, evidentemente, significativos impactos territoriais, tanto local quanto em seu entorno.
- 3 Deste modo, a ampliação da concentração de atividades portuárias, logísticas e industriais, que passou a se inserir em tal recorte espacial principalmente a partir de 2006-2007, caracterizou-se como um instrumento responsável pelo processo de reestruturação territorial-produtiva. Ou seja, um condutor das transformações na esfera produtiva e que se reflete diretamente no território, que tem como consequência

a consolidação de novas formas e marcas no espaço. Esse processo implica em novos segmentos produtivos e na necessidade de implantação de novas tecnologias (inovações e redes logísticas) para tornar tal ambiente propício para tais atividades.

- 4 O processo de reestruturação territorial- produtiva resplandece a formação de novas territorializações, ou seja, a construção de novos territórios destinados a indústrias, valorizando áreas “esvaziadas” (desvalorizados historicamente e pouco povoados), deslocando o setor industrial do núcleo metropolitano, tecendo assim uma nova relação entre a capital e as demais regiões fluminenses. Nesse cenário, tal porto se reconfigurou como um elemento que induziu de modo emblemático um processo de espraiamento de atividades logísticas- portuárias para o oeste metropolitano.

Localização de Itaguaí - A “Cidade do Porto”

- 5 O território em questão limita-se a leste com o bairro de Santa Cruz e Seropédica, ao norte faz divisa com Piraí e Paracambi, a oeste com os municípios de Rio Claro e Mangaratiba, sendo banhado ao sul pelo Oceano Atlântico, especificamente na Baía de Sepetiba¹. Observando-se o contexto da sua espacialidade, tem-se:

Figura 1: Localização de Itaguaí

Fonte: [HTTP://TL.MAP-OF-RIO-DE-JANEIRO.COM/MUNISIPYO-MAPA/ITAGUA%C3%AD- MUNISIPALIDAD-MAPA](http://tl.map-of-rio-de-janeiro.com/munisipyo-mapa/itagua%C3%AD-municipalidad-mapa). ACESSO: 10 DE MAIO DE 2017.

- 6 Salienta-se que o município permaneceu sem maior expressão econômica até quatro décadas atrás. A abertura da rodovia Rio- Santos² mudou o cenário, facilitando o deslocamento entre diversos municípios próximos, fato que proporcionou um impulso ao processo de industrialização a partir da década de 70, preponderantemente incentivados a partir de um esforço estatal visando criação de infraestruturas de transporte. A partir destes processos, houve a instalação do Porto de Sepetiba, o que

possibilitou com que Itaguaí ingressasse no circuito econômico do estado. (TCE- RJ, 2010, p. 6).

- 7 Apresentando fortes marcas rurais e tendo suas atividades econômicas atreladas principalmente à produção primária, como a agricultura, agropecuária e atividades pesqueiras, a configuração produtiva de tal município se iniciou a partir da década de 60, especialmente no que se refere a sua dimensão logístico-produtiva, que ocorreu de forma mais expressiva somente a partir das décadas de 70/80 com o caso marcante da instalação do porto. Percebe-se assim a fundamentação de suas vantagens locais historicamente construídas, ou seja, tal território configurado como um ambiente favorável para atividades que alavancassem o crescimento econômico, sendo parte de um projeto de cunho nacional.
- 8 De fato, vale asseverar que os movimentos econômicos nestas primeiras décadas do Século XXI estão conectados a fatores que datam das décadas de 70/80, subsidiados pela instalação de um sistema portuário no local. Todo dinamismo se ratificou por meio de interesses políticos (estratégicos), das ambições de uma época desenvolvimentista que diagnosticaram competências geográficas e promoveram estímulos para que a Baía de Sepetiba viesse a se enquadrar em um ambiente com condições favoráveis para a construção de um porto. Tal perspectiva que se engendrou no território de Itaguaí se insere no panorama de tal período, em que:

historicamente os Governos Brasileiros têm aderido a uma política de estímulo à efetivação de grandes projetos de investimento como forma de alcançar o chamado desenvolvimento econômico e social do país. Esse modelo de apropriação e organização do território no Brasil teve grande vigência nas décadas de 1960/70, quando os grandes projetos estatais em setores estratégicos da economia acabaram desempenhando o papel de vetores ordenadores do território nacional. (MARTINS, 2014, p. 1173).
- 9 É importante reforçar que grande parte do território em análise encontra-se delimitado pela Baía de Sepetiba. A região é caracterizada por abundância de riquezas naturais e aspectos socioculturais vinculados a esta paisagem, destacando-se, por exemplo, sujeitos históricos ligados principalmente à atividade pesqueira tradicional. O fato da existência do porto e de outros investimentos de cunho logístico-produtivo implantados nos últimos anos foi responsável por uma significativa alteração na organização de tal território, produzindo diversos impactos socioambientais.³
- 10 A formação de uma espacialidade industrial na área próxima a Baía de Sepetiba tornou toda a região um espaço econômico promissor – tendo em vista as condições geográfico-logísticas favoráveis para o estabelecimento de diversos empreendimentos – e sócio-ambientalmente vulnerável. Nas últimas décadas, esta região – aqui se agrega o território de Itaguaí e o bairro limítrofe de Santa Cruz, da cidade do Rio de Janeiro – passou a se reestruturar e ser indutora de atividades intrínsecas a processos portuários – industriais. Itaguaí se concretizou a partir deste período como o principal polo econômico da Baía de Sepetiba, lugar propício para a materialização de empreendimentos que condicionaram fortes impactos espaciais.
- 11 Etimologicamente, de origem tupi, o topônimo Itaguaí seria a junção de duas palavras (*ita + guay*) que significaria “lago entre pedras” ou ainda uma derivação da palavra *tagoahy*, que quer dizer “água amarela”. Para confirmar esta segunda hipótese, é de se observar que existia um aldeamento dos jesuítas chamado *Taguay*, que possuía este nome justamente porque a água captada no local possuía uma tonalidade amarelada (TCE- RJ, 2014, p. 7). Nota-se assim, que a água, em qualquer que seja a explicação

etimológica do nome da cidade⁴, tem importância histórica fundamental: se o porto passou a representar um grande fator para tal município – como um motor indutor do dinamismo em tal território – a rigor, não reside aí uma novidade no campo histórico, uma vez que no passado e no presente, as águas são fundamentais para dar maior visibilidade e sustentar a lógica da cidade. Esse exposto se ratifica ainda mais tendo em vista o entendimento de que *“a baía foi palco de inúmeros acontecimentos da história do Brasil, da ocupação indígena ao período colonial”* e sempre *“esteve relacionada ao comércio brasileiro, por ali escoaram muitas de nossas reservas de ouro.”* (CHAVES, 2012 apud MACIEL LOPES, 2013, p. 79).

- 12 Desta forma, referindo-se ao contexto que conduziram ao panorama recente, é relevante o apontamento de que as significativas modificações de cunho produtivo iniciado a partir da década de 70/80 no território de Itaguaí – com o caso marcante da instalação do porto na década de 80 – encontram-se intrínsecas ao dinamismo em torno da criação do distrito industrial no bairro limítrofe de Santa Cruz. Assim,

data dos anos 1970 o planejamento e a instalação, pela Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro (CODIN), dos diversos distritos industriais, dentre os quais se destaca o Distrito Industrial de Santa Cruz. A partir daí o município de Itaguaí passa por profundas mudanças em sua estrutura rural-urbana. (IBGE, Censos Demográficos e Contagem Populacional, 1996 apud Muls, 2004, p. 174).

- 13 A metamorfose de cunho produtivo fomentadas no referido recorte espacial – que não resplandecem como uma novidade deste século – iniciou-se de forma mais enérgica a partir do estímulo a criação de distritos industriais. Essa relação encontra-se conectada aos apontamentos de Floriano de Oliveira (2008, p. 77), ao elucidar que foi notório no início da década de 60 incentivos de modo a direcionar investimentos intrínsecos ao processo de industrialização para a área da Zona Oeste da cidade, incorporando a Av. Brasil⁵ como um eixo viário para facilitar tal operação. Segundo o referido autor, nesse mesmo recorte temporal, o governo do então Estado da Guanabara passou a desenvolver projetos voltados para a instalação de distritos industriais ao longo da respectiva via até o bairro de Santa Cruz, sendo este o bairro mais a oeste da cidade. Mediante essas induções promovidas, retrata-se que essa

expansão urbano-industrial de Itaguaí e da região da Baía de Sepetiba teve início na década de 1970, como efeito dos investimentos federais em grandes projetos industriais e infraestruturais previstos no I e no II Planos Nacionais de Desenvolvimento, PNDs. Destinados a estimular a desconcentração do desenvolvimento dos espaços metropolitanos, foram criados os distritos industriais de Campo Grande, Santa Cruz, Palmares e Queimados e realizados os primeiros estudos de viabilidade para a construção de um porto na região. O governo apostava na Baía de Sepetiba como ideal para expansão da capacidade portuária do estado do Rio de Janeiro. (RODRIGUES, 2009, p. 4).

- 14 Deste modo, é necessária a compreensão do motivo de o porto ser construído em Itaguaí e a sua relação com as indústrias instaladas na região da Zona Oeste carioca, como apontado anteriormente. O Porto de Sepetiba – atualmente, Porto de Itaguaí – desde sempre

foi planejado para transformar-se em Complexo Portuário e Industrial de Itaguaí, voltado para ser o escoadouro das exportações e o receptor das importações do Polo Industrial ou Distrito Industrial da Zona Oeste. Ele é estratégico para o desenvolvimento econômico da Zona Oeste do Rio do Janeiro pela sua localização geográfica e pelo fluxo de transporte interno ao município do Rio de Janeiro (MELO e DOMINATO, 2009, p. 10).

- 15 A construção do Porto de Sepetiba/ Itaguaí, que foi voltada principalmente a atender o complexo industrial de Santa Cruz, está localizada na costa norte da baía de Sepetiba, ao sul e a leste da Ilha da Madeira, em áreas que ocupam cerca de 7,2 milhões de m². Tal objeto geográfico foi inaugurado em 7 de maio de 1982, sendo atribuído inicialmente a entrada em operação do Terminal de Carvão, materializando-se desde então a ideia de se associar ao porto um processo polarizado de industrialização do entorno portuário (CDRJ, 2007). Segundo os apontamentos de Cocco et. al. (2001), a instalação de um porto no Rio de Janeiro – e mais precisamente na região da Baía de Sepetiba – apresenta explicações voltadas à questão ideológicas da época. Segundo os mesmos autores, “*trata-se de um trecho da costa brasileira cuja estratégia é de ordem natural e política econômica*”, em que envolve tanto questões findadas em condições geográficas favoráveis quanto o fato de localizar-se em uma posição de concentração urbano-industrial da América Latina. Assim,
- foi a lógica instrumental dos grandes projetos nacionais que elegeu essa região como *lôcus* de implementação de grandes investimentos estratégicos. O Estado do Rio de Janeiro constituiu-se em “*cerne do projeto nacional-desenvolvimentista*” (TAVARES, 1999, p. 463 e 472-473). Sepetiba nasceu como um destes projetos de cunho nacionalista e desenvolvimentista, onde o nacionalismo estava, como descreve Maria da Conceição Tavares, fundamentalmente ligado a uma análise geoestratégica (da época do Governo Geisel) que tentava articular um certo nível de independência econômica em relação aos Estados Unidos (COCCO et. al., 2001, p. 48-49).
- 16 Nesse escopo, a baía de Sepetiba abarcou o projeto do porto com o objetivo de fortalecer o desenvolvimento econômico da Zona Oeste e por apresentar condições naturais apropriadas em termos de operação que o credenciavam no cenário nacional, destacadamente por apresentar uma posição geográfica estratégica.
- 17 Segundo LOPES (2013, p.7), tal ambiente apresenta uma rica biodiversidade e excelentes condições oceanográficas que contribuem significativamente para assegurar manutenção de modos de vida tradicionais de pesca, os quais dependem fundamentalmente dos recursos provenientes desse ecossistema. No entanto, pelo fato de se encontrar em uma região estratégica, de relevante interesse econômico, torna-se fator de atratividade para a implantação de empreendimentos industriais e portuários. Como apresentado por MULTISERVICE (1992) *apud* LEAL NETO (2000, p.16), o porto possui uma localização privilegiada, em que sua área de influência coincide em parte com a hinterlândia do porto do Rio de Janeiro, num importante entorno geoeconômico, em que abrange as áreas produtoras mais desenvolvidas e industrializadas do Brasil.
- 18 Em relação à referida estrutura portuária, torna-se relevante atentar a um marco simbólico, mas de significativa importância para respectivo município: a modificação ocorrida no ano de 2006 do nome do porto – *interesse este movido principalmente pela prefeitura local, visando criar uma nova imagem para o município e se desenvolver mediante as oportunidades surgidas* – pois inicialmente o Porto de Itaguaí era denominado como Porto de Sepetiba. Tal designação se justificava pelo motivo de estar situado na baía de mesmo nome, mas essa denominação causava certa confusão, fundamentalmente por Sepetiba ser o nome de um bairro localizado na cidade do Rio de Janeiro, o que fazia de certa forma uma falsa identificação ao se tratar da localização do porto. A partir dessa problemática entre o nome e a localização do Porto, no ano de 2006, através de um projeto de lei que foi sancionado pelo presidente na época, Luiz Inácio Lula da Silva, passou-se então a ser denominado como Porto de Itaguaí⁶. Mediante a isso, a própria

prefeitura da cidade passou a utilizar um slogan com a seguinte frase: “*Itaguaí, a cidade do porto*”, como uma forma de divulgar a sua real localização, sendo este a sua maior fonte econômica e visto como responsável por estimular o desenvolvimento da economia local. Desde então a cidade readquiriu uma maior visibilidade, tencionado a partir da requalificação de uma “nova” estratégia política produtiva iniciada pelo governo Lula, refletindo em Itaguaí mais precisamente a partir de 2006-2007.

- 19 Dentro das projeções da época, um movimento marcante de investimentos fomentou a atração e estímulo à instalação e à ampliação de empreendimentos em sua retroárea, que passou a receber impulsos, incrementos e abarcar uma série de transformações, tendo em vista diversos atores atuando em torno dessa dinâmica. Itaguaí, por meio do porto, adentrou na rota de significativas mudanças, com a implantação de novas dinâmizações e consequentes implicações com fortes marcas territoriais.

Itaguaí: o porto e os reflexos territoriais

- 20 Quando se refere à estrutura, o papel de um porto e a sua relação com o território, há de se compreender todos os movimentos induzidos nessa organização, ou seja, as consequências produzidas. Torna-se essencial pensar no uso e gestão do território, com a criação de novos aportes em infraestruturas como um elemento-chave para sustentar toda essa dinâmica. É fundamental perceber a miríade de possibilidades que possam surgir em tal processo, com conflitos e cooperações, tendo em vista a existência dos diversos atores que produzem tal território, tanto os aliados ao capital como os sujeitos sociais. Essa conjuntura tende a gerar reflexos, tanto locais quanto regionais, e se espriam pelo território dando-lhe novas formas, significados e impondo profundas reconfigurações.⁸
- 21 O porto – um nó articulador, um elemento influenciador de um dinamismo, de um rebatimento territorial – tende a funcionar como um fator estratégico para a atração de novos incrementos produtivos. Referindo-se as questões portuárias, Gusmão (2010, p. 23), expõe que
o debate sobre as mesmas – seja no Rio de Janeiro ou em outro contexto litorâneo – não pode estar dissociado da temática da gestão dos territórios em relação aos quais essas funções (e as infraestruturas) poderão exercer efeitos dinamizadores da circulação de bens, serviços e informações.
- 22 As reestruturações nas infraestruturas portuárias, que em primeiro momento tendem a ocorrer internamente, ampliam-se de modo a se manifestarem nos territórios vizinhos, tendo em vista as incorporações voltadas para facilitar as suas operações. Como exposto por Santos da Silva (2016, p. 77),
o aumento dos tráfegos e do tamanho dos novos navios porta- contêineres exigem mudanças nas infraestruturas portuárias e projetos de obras de grande porte visando aumentar o calado”, além de “expandir os cais e as áreas destinadas à armazenagem, a intervenção na malha de transporte terrestre de acesso etc.
- 23 Assim, a maximização da funcionalização do porto; encontra-se proporcional ao surgimento de novas necessidades – criação de aparatos de apoio às operações portuárias –, estas que trarão reflexos diretos nos territórios. Levando-se em conta os movimentos de reestruturações iniciadas neste século, tem-se o ideário de como o porto se apresenta como o principal elemento de uma rede logística, em que há um complexo conjunto de nós que se articulam em prol de tal instrumento. Significativo

elucidar a questão da logística empresarial, além da distribuição fomentada pelo transporte, referente também ao abastecimento, à produção e armazenagem⁹, conjuntamente com os serviços prestados e as sinergias geradas nestas operações.

- 24 Destarte, verificando-se em partes como se constitui a rede logística articulada a tal aporte, considera-se, segundo Rodrigues (2009, p. 10), que se formou uma configuração definida tanto por logística de transportes (rodovias, ferrovias, hidrovias) quanto à presença de entrepostos de comercialização (EADs)¹⁰ e de terminais multimodais. Assim, é perceptível a efetivação de uma rede logística sustentada em prol do porto, conectada a seus interesses, sendo constituída pela infraestrutura portuária e pelos serviços, vias de acesso e os elos de conexão. Segundo a mesma, a configuração possibilita compreender o papel de tal porto para além das infraestruturas e equipamentos existentes em sua área portuária, ou seja, entendê-lo como um nó de uma rede que tende a gerar certos estímulos à dinâmica do território, inclusive, além do local onde se insere.
- 25 Deste modo, como exposto por Vasconcellos (2010, p.15), configurou-se 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.
- 26 Portanto, o que passou a se evidenciar e que perpassa a questão da logística de transporte refere-se também as outras imposições que emergiram mediante as atividades processadas pelo porto, tendo em vista a expansão dos seus movimentos. Como apontado por Rodrigues (2009, p. 12),
 - o aumento e a diversificação na movimentação de produtos no porto, associados às novas demandas postas pelas mudanças operadas na organização das redes de produção e de circulação, estão ainda relacionadas ao surgimento de alguns espaços de conexão necessários à organização dos fluxos de produtos que circulam na rede. A logística de transportes é complementada pela presença de espaços de conexão que complementam a configuração da rede logística articulada ao porto.
- 27 Neste século, múltiplos movimentos foram responsáveis por um pensar mais enérgico em questões infraestruturais, objetivando produzir no território elementos para minimizar os entraves logísticos advindos da década de 90 e maximizar o desenvolver das atividades portuárias, inclusive as questões referentes ao acesso.
- 28 Neste cenário, Itaguaí se tornou acolhedor de incrementos voltados à expansão das suas competências territoriais, sendo estas induzidas pelo estímulo advindo da esfera estadual e federal. Passou a se configurar no referido recorte uma espécie de tríade logística de transporte, uma conexão de rede rodoviária (*proximidade com a BR-101, a BR-040, BR465 e RJ-099, a BR-116 e Arco Rodoviário Metropolitano¹¹*), ferroviária (*a Malha Regional Sudeste - MRS Logística S.A*) e marítima (*Portos*). Promoveu-se a criação de elementos infraestruturais – atuando como veias que se espraiam no território – de modo a facilitar tanto a lógica da fluidez quanto a consolidação dos empreendimentos público-privados por meio da expansão das integrações logísticas.
- 29 Favorecendo as condições positivas para enquadrar-se na lógica produtiva, Itaguaí, junto ao distrito industrial do bairro de Santa Cruz, apresentavam grande disponibilidade de ofertas de áreas antes inoperantes e que pudessem se estruturar em prol de uma espacialidade industrial. Nessa conjuntura, tornou-se como atrativa por conter grande área disponível, infraestrutura e capacidade logística rodoviária, ferroviária e portuária, agilidade na implantação do projeto, menores custos

- operacionais, incentivos fiscais, etc. (CHAGAS, 2015, p. 3). Contribuindo com isso, contou-se o fato de se encontrar fora do conturbado núcleo metropolitano [a capital], o que facilitaria a questão espaço-tempo para acesso.
- 30 Um dos objetivos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), criado em 2007 pelo governo federal, foi promover investimentos maciços em infraestruturas logísticas, como em portos, rodovias, entre outros. O exemplo primaz é o próprio Arco Rodoviário Metropolitano, que objetivou facilitar ao acesso ao Porto de Itaguaí. Este projeto, tendo seu nome oficial como Rodovia BR-493/RJ-109, foi proposto na década de 70, mas apenas no ano de 2008 começou a ser construído, com investimentos do governo federal e estadual.
- 31 O viés de análise sobre o reflexo das instalações portuária ganha sentido ao compreender que para a viabilidade da sua funcionalidade há a criação de uma conjuntura de aparatos a servi-lo, ou seja, de estímulos à dinamização dos setores logísticos e de inovação que vão se irradiar pelo substrato territorial, tornando-o cada vez mais um ambiente favorável e logisticamente viável para receber novos investimentos. A concentração de mecanismos de inovação é responsável por causar desequilíbrios regionais que tendem a se evidenciar claramente no espaço geográfico. No mais, essa necessidade constante de inovar, de produzir aportes em infraestrutura que promovam conhecimento, inovações, se processa tendo em vista o fato de “que as empresas localizam-se nos territórios não de maneira “acidental” e sim, favorecida por fatores como infraestrutura”. (IBAÑEZ, 2014, p. 128).
- 32 O pensar nas redes logísticas foi o elemento fundamental para proporcionar ainda mais condições para que tais reestruturações fossem fomentadas. Nessa lógica, o porto manifestou-se como o principal incentivador e as suas conexões logísticas como instrumentos cruciais e responsáveis pelas dinâmicas, tanto no que se refere às mudanças produtivas quanto territoriais ocorridas neste século. As transformações e reconfigurações recentes – com a formação de um complexo concentrado territorialmente – apontam como que estas foram produzidas principalmente pelo papel polarizador e articulador exercido pelo porto, ou seja, deste funcionando como influenciador de um polo logístico-produto. Assim,
- na concepção de Perroux, polos são as concentrações de atividades industriais que geram riqueza e mercados para as suas áreas satélites. Podem ser considerados, portanto como conjunto de firmas motrizes que influencia a cadeia econômica. A origem dos polos está na concentração e no desenvolvimento de uma atividade industrial distribuída num raio geográfico que é responsável pela variação de fluxos e produtos.” (TAVARES, 2015).
- 33 De acordo com Marchioro e Gubert (2014, p. 189) sobre os pensamentos de Perroux a respeito da teoria de polos de crescimento,
- 34 o espaço polarizado está denominado como um campo de forças, onde se compreende as forças de atração (centrípetas) e de repulsão (centrífugas), que surgem devido às concentrações de população e de indústrias que estimulam a produção. Esta relação de forças passa pela empresa, atraindo ou expulsando os elementos econômicos. Através disto, delimita-se uma zona de influência econômica que se sobrepõe à influência topográfica. Esta organização, em torno de um centro é denominada então “polo” ou “nó”.
- 35 Os massivos investimentos injetados propiciaram a concentração de capital, permitindo-o atuar como o motor do processo de reestruturação territorial-produtiva

que vai além da sua retroárea, isto é, com um expressivo nível de irradiação. Todas as transformações manifestadas economicamente em tal recorte traduzem-se, direta ou indiretamente, pelas potencialidades construídas pelas perspectivas conectadas ao porto. O seu recrudescimento favoreceu a reativação de um espaço direcionado exclusivamente a atividades produtivas e logísticas.

- 36 É importante percebê-lo tanto como um elemento de fluidez de produtos; ou seja, seu fator logístico, como também por imposições de suas necessidades, como empresas que estão a servi-lo e interessadas em todas as sinergias desprendidas entre os empreendimentos que passaram a compartilhar o ambiente favorável a tais usos. Nessa conjuntura o porto fez emergir novos incrementos relacionados tanto a indústrias de transformação, quanto de logísticas – inclusive outro sistema portuário, como o Porto Sudeste¹² – voltadas à prestação de serviços, ambas atraídas por tal aporte.
- 37 O papel do sistema portuário perpassa a sua análise de um mero corredor logístico, tendo em vista os impactos gerados nas dinâmicas do território e das respectivas rugosidades e marcas consolidadas. Suas atribuições se devem a capacidade em funcionar como um facilitador a rentabilidade das operações produtivas para a chegada de novas empresas. Suas ações o colocam como o responsável por uma reorganização na escala tanto local quanto regional, uma vez que as próprias empresas acabam indicando que o motivo de optarem por se localizarem próximas ao porto se refere pelo usufruto de ambiente logístico vantajoso e eficaz. Todo esse interesse se alimentou pelos fatores de estratégia, rapidez e custos menores, ou seja, as otimizações dos processos configurados em tal recorte. Houve um movimento de chegada de novos investimentos (empreendimentos), tendo em vista os fatores favoráveis gerados pelo fortalecimento das redes logísticas. De acordo com Rodrigues (2009, p.14; 20), a presença do porto como fator de atração demonstra um sinal do potencial de atração da rede logística que passou a se organizar em tal recorte. Segundo a mesma, a escolha de localização de empreendimentos é indicada por representantes das empresas como efeito das vantagens logísticas geradas pelo papel de tal sistema portuário.
- 38 É necessário compreender a estrutura portuária além de uma noção superficial como apenas um vetor de fluidez de produtos (importação/ exportação), atentando-se ao seu expressivo poder de atuação, materialização e irradiação para além de sua limitação física. Precisa-se perceber que suas ações tendem a gerar resultados que extrapolam o local, a sua retroárea, formando-se uma área de influência que se relaciona com o regional - nacional, mediante impactos em outros complexos produtivos. Tem-se a eficiência e a dinâmica de um porto não se limitam apenas às instalações e à capacidade dos navios, mas principalmente ao seu entorno, dadas as atividades produtivas que fazem uso dos seus serviços, ou seja, sua hinterlândia [...] Em relação ao porto, destaca-se que o mesmo não pode ser pensado apenas do ponto de vista técnico e operacional. Ele não é apenas um corredor, ele é mais: um instrumento a serviço de um projeto de desenvolvimento. (MONIÉ e VIDAL, 2006, p. 977).
- 39 Desde a sua concepção até os processos de modernização da década de 90 que visavam transformá-lo em um *hub port*¹³, tudo foi pensando a partir da rentabilidade econômica nacional – o local totalmente subordinado a um projeto nacional – visando a maior inserção no comércio mundial. Não houve preocupação com o contexto local, seja em promover um desenvolvimento local, seja em reverberar diálogos com as questões sociais, culturais, econômicas e ambientais pré-existentes. Desde a implantação da atividade portuária e industrial na Baía de Sepetiba, promoveu-se expressivas marcas e reordenamentos territoriais, modificando a dinâmica das relações históricas e

subordinando cada vez mais o local ao âmbito de um projeto nacional pensado para o global.

- 40 O que sempre interessou preponderantemente ao sistema portuário foi extrair do território suas potencialidades intrínsecas a lógica produtiva, desconectados de promover uma solidez nos rebatimentos sociais. Itaguaí permaneceu visto como um ambiente favorável para fluidez das exportações, de maneira que todo plano de desenvolvimento minimamente se articulasse com as questões locais, inclusive ignorando as relações sociais- culturais- ambientais que se desenvolvem em seu seio.
- 41 A partir dos apontamentos de VIGARIÉ, 1983 *apud* RODRIGUES, 2009, p. 18, entende-se que o projeto do porto em tal território não foi idealizado para o município em questão, mas sim como uma proposta de transformação de tal sistema portuário em um hub port, um tipo de porto de alcance regional e nacional, separado de seu sítio primitivo e da cidade em si. Nesse contexto, segundo Monié e Vidal (2006, p. 984. 985), o hub é sempre apresentado como enclave desterritorializado que não contribui para o desenvolvimento da região onde foi implantado.
- 42 Todas as ações, desde a escolha de localização de tal aporte, apontam para a compreensão de como o projeto portuário não partiu de induções realizadas por esferas públicas existentes tanto no local quanto no regional, mas sim oriundas como parte de um projeto político de desenvolvimento econômico conectado e gerido pela esfera nacional. Esse pensamento é ratificado a partir da declaração de um dos idealizadores do projeto Sepetiba, Raphael de Almeida Magalhães, em que aponta que
quando imaginamos Sepetiba, o objetivo principal que nos mobilizava era exatamente para ouvir que o porto pudesse se converter no mais eficiente centro de logística do país, em condições de atender a economia de toda a região sudeste”.
“Sepetiba nunca foi um projeto local, mas sim nacional. (RODRIGUES, 2009, p. 18).
- 43 Tais apontamentos corroboram para o entendimento de que o porto não foi estruturado para o território local, como fruto de um projeto pensado por atores locais - regionais, mas sim como um elemento para por em prática um estratégico projeto organizado nacionalmente, visando à expansão das competências do país no cenário global. Assim, o planejamento e desenvolvimento do sistema portuário encontrou-se, desde sua concepção, como algo externo a cidade em si – porto não é pensado para a cidade, esta apenas é a base física para as atividades portuárias – e isso continuou alimentado durante a década de 90 e sem grandes mudanças neste século. Apesar de ter visado modernizar as infraestruturas portuárias, houve a falta de um planejamento territorial que focasse além do porto, com políticas públicas tanto no local quanto voltada também para um contexto onde se irradia a sua área de influência.
- 44 Conforme Gusmão (2010, p.30), todos esses elementos “não tinham, portanto, como preocupação o planejamento do desenvolvimento local ou regional, ou o ordenamento e gestão territorial da sua área de influência.” Evidencia-se que o recorte espacial analisado expressa claramente à estratégia desenvolvimentista de formação de “extensos “territórios logísticos de escoamento”, os quais têm sido mais funcionais em relação à lógica dos negócios dessas empresas do que em relação ao desenvolvimento local-regional.” (GUSMÃO, 2010, p. 24).
- 45 Todo o processo em torno do porto – desde a sua construção, modernizações e as reestruturações mais recentes – seguiu a direção de um projeto nacional que se desenvolveu mediante influências e pressões externas – guiadas por uma lógica

alimentada pela inserção em um mundo globalizado e se adaptando a padrões logísticos internacionais – sem de fato que houvesse um pensar nas teias das relações locais.

Itaguaí: Um novo polo metropolitano de desenvolvimento produtivo - logístico

- 46 A partir do início deste século ocorreram mudanças paradigmáticas, com novos atores envolvendo o Porto de Itaguaí, tanto em obras de infraestrutura quanto na expansão da movimentação de cargas e de suas funções, ou seja, visando modificar os entraves que dificultaram o seu desenvolvimento na década de 90. Tais implicações – maiores induções, processos de modernização e estímulos a suas funções, com expansão das suas competências – que passaram a ser fomentadas principalmente a partir de 2006 em tal aporte, justificaram-se pela reorientação político-econômica do Estado manifestada a partir de tal período.
- 47 Desde 2004, o Brasil passou a ter uma maior inserção no comércio mundial mediante o crescimento do processo das exportações de *commodities*, tendo como principal parceiro nesta operação a China. O crescimento chinês foi uma das responsáveis por trazer possibilidades, reorientações econômico-produtivas no cenário brasileiro. O referido apontamento se relaciona as circunstâncias – em uma das vertentes a explosão das bolhas de *commodities* – que trouxeram as bases para a reafirmação e redirecionamento da construção de novas estratégias políticas conduzidas pelo Estado. Como apontado pelo PACS (2015, p. 15), a estratégia dessa política era o de estimular a inserção competitiva do Brasil na economia globalizada por meio do fortalecimento das multinacionais brasileiras, sendo estas, em grande parte, produtoras e exportadoras de *commodities* minerais e agrícolas e executoras dos grandes projetos de infraestrutura.
- 48 Portanto, como uma das bases desse modelo se enquadrava em promover uma expansão de produtos primários, tendo em vista sua maior inserção do mercado internacional, assim, houve a necessidade da formação de um sistema de infraestrutura para servir de apoio as operações de escoamento. De acordo com as circunstâncias econômicas favoráveis do período, o porto de Itaguaí se consolidou em nível nacional como um dos instrumentos fundamentais para dar base ao processo de expansão das exportações de *commodities*. Com este olhar mais veemente do Estado para este aporte, houve o aumento massivo da injeção de investimentos, tanto com obras de expansão quanto com novos terminais portuários em seu entorno.
- 49 Seguindo tal lógica, fortaleceram-se assim as infraestruturas de escoamento, inclusive as portuárias e um respectivo crescimento deste tipo de atividade e de seus processos intrínsecos, como a indústria naval¹⁴. O reflexo de todo esse cenário diz respeito à perspectiva de expansão e expressividade da navegação marítima no país¹⁵, tendo em vista as suas vantagens (custo/rentabilidade) em relação a outras infraestruturas de transporte produtivo. Todo esse dinamismo proporcionou um panorama de expressiva participação do setor portuário para a economia brasileira, responsável pela quase totalidade da movimentação do comércio exterior do País. Para mensurar a relevância do modo de transporte marítimo, registrou-se que 95,9% do total exportado e 88,7% das importações foram feitas pelos portos em 2011¹⁶.
- 50 Segundo Barat (2004) *apud* Santos da Silva (2016, p. 50), a logística de movimentação de cargas se tornou então um instrumento indispensável para que um país possa ser competitivo dentro do mercado globalizado de alta concorrência. Nesse viés, o Porto de

Itaguaí estruturou-se como um dos principais instrumentos para tais ações, primordial para a estratégia de desenvolvimento de redinamizações dos sistemas portuários. Como exposto por Zelaya, Mattos e Correia (2015, p.1), “a eficiência dos portos e o desenvolvimento econômico do país estão intrinsecamente relacionados. O aumento da eficiência reduz os custos e melhora o nível dos serviços portuários, gerando externalidades positivas para toda a economia”.

- 51 Importante diagnosticar que a expansão de processos direcionados ao porto se enquadrou dentro de um contexto geral nacional amplo de grandes investimentos em setores de infraestrutura que se espalharam pelo território de modo impactante, representado pelo fortalecimento dos elos do Estado com a questão do desenvolvimento.
- 52 Esta política de Estado, a partir de 2003, assumiu um caráter, em que houve, segundo ARCH (2008) *apud* MARTINS (2014, p.1174), a opção pelo desenvolvimento econômico baseado na implantação de grandes projetos de investimento, no qual se verificou o aumento da emissão de licenças necessárias para a autorização de obras de grande porte. Conforme Floriano de Oliveira (2008) percebeu-se esforços para a ampliação de oferta de infraestrutura, qualificação da força de trabalho dirigida a setores específicos e, principalmente, renúncias fiscais e subsídios generalizados, gerando graves formas de submissão da gestão do território aos interesses do capital. Segundo Martins (2014, p.1174) todo esse processo encontrou-se associado
- à crescente exploração de recursos territoriais, naturais e sociais, que caracteriza a entrada dos países latino-americanos no comércio internacional através de mercadorias como água, minério e “território” (ALMEIDA, et al.; 2010), criando uma espacialidade visivelmente estruturada pelas elites econômicas e políticas desses países, na medida em que se acentuam os processos de abertura econômica e comercial em escala global.
- 53 Nesse panorama, é importante contextualizar a região da Baía de Sepetiba como um todo, tendo esta se tornado alvo do grande capital, de “interesses econômicos, estratégicos e geopolíticos que se refletem no território” (PACS, 2015, p.4) e que ganhou novos ânimos neste século. Itaguaí se apresentou como o principal polo logístico-industrial dessa região, devido especialmente à especificidade estratégica e potencial do porto. As ações induzidas condizem diretamente com a dinâmica incorporada pelo Estado, deste voltando a influir em setores estratégicos, traduzindo na reativação de recursos de determinados territórios, como na região aqui retratada, percebendo esta como um trunfo para abarcar as condições econômicas favoráveis do período em relação ao cenário das exportações.
- 54 Diversos movimentos neste século confirmam o protagonismo adquirido por Itaguaí referente ao aspecto logístico-produtivo, com expressivas marcas territoriais. De acordo com o pensamento de Damas (2008) *apud* PACS (2015, p.46-47), a partir dos anos 2000, o polo industrial desta região passou de uma trajetória de estagnação a crescimento mediante uma nova onda de investimentos. Tais ações ocorreram devido ao apoio de políticas federais, estaduais e municipais de isenções fiscais e financiamento público, fazendo com que a Baía de Sepetiba se tornasse como um dos maiores canteiros de obras do Brasil. A retomada dos investimentos siderúrgicos, tendo como carro-chefe a TKCSA, e o impulso que as exportações brasileiras de minério de ferro ganharam nos anos 2000 (com o boom das commodities e a entrada da China no comércio internacional) contribuíram para a retomada dos investimentos nessa região.

- 55 Dentro desse cenário, um maior dinamismo com a questão produtiva engendrada pelo Estado a partir deste século atuou de modo a proporcionar um pensar mais enérgico com os sistemas portuários, bem como as necessidades de expansão de aparatos logísticos relacionados a essa lógica. Assim, o recorte espacial de estudo, enquadrou-se em um período que se caracterizou, estrategicamente, a partir de um maior acelerar dos processos intrínsecos as atividades portuárias em nível mundial, ou seja, seguindo uma lógica global.¹⁷ Portanto, tal discussão ultrapassa, vai além do Porto de Itaguaí; este apenas como mais um dos recortes; tendo em vista que seguiu um movimento de grandes investimentos no mundo destinados ao setor portuário neste século. Como exposto por Vasconcellos (2010, p.1), para que fosse atendido o escoamento da produção industrial – compreendendo aqui produtos primários – a criação de novos portos e a expansão e reestruturação dos existentes constituíam um tema de interesse para a dinâmica produtiva do Estado. A autora esboça a compreensão de como as localizações, o funcionamento e as vocações dos sistemas portuários proporcionam induções para a reestruturação do território.
- 56 Portanto, no início deste século, Itaguaí – território “privilegiado” pela presença do porto – passou a se reinserir numa rota de injeção de capital, tornando-se um *locus* concentrador de investimentos induzidos pelas ações do Estado a partir das condições favoráveis; mediante sua localização estratégica e alimentado pela construção desta sua “vocação logística”, contribuindo para a regeneração recente da economia fluminense. Tal representatividade adquirida por tal aporte é ratificada a partir da análise de dados, em que se observa uma elevada expansão da movimentação de produtos destinados à exportação entre os anos de 2003 e 2012. Tem-se:

- 57 Tabela : Movimentação no Porto de Itaguaí 2003 – 2012 (t)

Ano	Carga Geral	Granéis Sólidos	Soma
2003	1.446.132	18.490.717	19.936.849
2004	2.482.185	22.845.674	25.327.859
2005	3.030.543	25.794.319	28.824.862
2006	4.778.135	24.915.944	29.694.079
2007	3.625.581	35.246.865	38.872.446
2008	4.155.666	43.061.909	47.217.575
2009	3.381.702	46.373.360	49.755.062
2010	3.868.532	51.481.168	55.349.700
2011	4.619.433	55.544.732	60.164.165
2012	4.037.708	53.381.159	57.418.867

FONTE: CDRJ; Elaborado por LabTrans – Plano Mestre Porto de Itaguaí – 2014

- 58 Diversos apontamentos demonstram como as perspectivas da época eram promissoras em relações as possibilidades de desenvolvimento do referido aporte logístico. Segundo informações cedidas pela CDRJ¹⁸, os seus modernos terminais o colocavam como um dos principais polos de exportação de minério do país. De acordo com tal companhia, tais aspectos positivos o inseria em notórias condições de assumir um papel signifiicante de

escoamento da economia brasileira, de se posicionar como o principal porto concentrador de cargas do Mercosul. A CDRJ retratava a aptidão do porto para a movimentação de graneis e carga geral, tendo em vista a proximidade de centros produtivos e as condições favoráveis locais de integração aos modais de transporte rodoviário e ferroviário.

- 59 A posição geográfica favorável para tal uso portuário-industrial transformou Itaguaí em um “ponto-chave”, sabendo-se que os seus terminais portuários representam a menor distância entre o local de extração - exportação, ou seja, entre o Quadrilátero Ferrífero de Minas Gerais e o mar (Itaguaí-Porto)¹⁹. Sobre tal fato, basta apontar que dentre a participação dos estados nas exportações pelo Porto de Itaguaí no ano de 2013, o estado de Minas Gerais²⁰ teve 47% de representação, com um total de 82.657.262.735 kg de material exportado²¹.
- 60 Os pensamentos anteriores confirmam como que o porto foi o fator crucial para que Itaguaí fosse “reescolhida” – tendo em vista que tais implicações não se apresentam como uma novidade em tal área – como um dos espaços, um dos pontos do território nacional de extrema significância para aderir às lógicas e dinâmicas impostas pelo ímpeto do Estado. Alimentados pelas potencialidades logísticas geradas, – proximidade do porto e aportes de infraestruturas criados, como o Arco Rodoviário Metropolitano – as projeções de injeções financeiras eram significativas em tal recorte espaço-temporal. No ano de 2013, por exemplo, a perspectiva anunciada era de que
Itaguaí contará com aporte financeiro da Petrobras (R\$ 8,3 bilhões), da Companhia Siderúrgica Nacional (R\$ 3,7 bilhões), Gerdau (R\$ 2 bilhões) e Usiminas (R\$ 1 bilhão), que estão construindo terminais portuários. A mesma cidade receberá, ainda, R\$ 1,1 bilhão do Porto LLX e R\$ 5 bilhões do Estaleiro da Marinha²².
- 61 Em termos econômicos, Itaguaí se consolidou como referência, conquistando, por exemplo, o prêmio de melhor cidade entre as de porte médio em capacidade de arrecadação pelo anuário das Melhores Cidades do Brasil no ano de 2015. Sobre esse aspecto, é relevante a análise de que a receita total de Itaguaí subiu entre 2005 e 2014 em valores nominais de 135 milhões para 553 milhões de reais. Sem levar em conta a inflação, foi um crescimento em dez anos de 309% – ou seja, o valor arrecadado quadruplicou.²³ Essa expressividade adquirida e demonstrada por dados ratifica e é reflexo das transformações produtivas significativas advindas de um maior dinamismo dado a seu sistema portuário, da sua consolidação como um polo logístico - produtivo.
- 62 Os investimentos existentes na retroárea do porto encontram-se atrelados a uma lógica econômica e industrial encenadas por estratégias que convergem suas atividades em uma área expressiva em termo de recursos ambientais e aspectos culturais²⁴. O território em questão passou a ser cada vez mais um fator estratégico a lógica produtiva e econômica, locus de interesse de empreendimentos que visavam aproveitar as condições geradas pelos expressivos investimentos em infraestrutura destinados em tal área, mediante a facilidade logística e a posição geográfica favorável proporcionada. Todo processo instaurado diz respeito a uma lógica instrumental, de um planejamento voltado a expandir as competências espaciais, visando atrair em sua retroárea empreendimentos (manifestação de relações portuárias, logísticas e industriais) que possam se beneficiar – através da sinergia entre as suas operações – com essas condições propiciadas. Retratando especificamente sobre a configuração espacial da ocupação dos incrementos logísticos- produtivos consolidados no entorno do porto, tem-se:

Figura 2: Principais investimentos na região da Baía de Sepetiba

FONTE: Alcântara (2013 apud Francisco, Nascimento e Villela, 2015)

- 63 Como apontado pelo PACS – Instituto Políticas Alternativas para o Cone Sul (2015, p.12) no ensaio designado “Baía de Sepetiba: fronteira do desenvolvimentismo e os limites para a construção de alternativas”, a reorganização desse território passou a estar no centro das estratégias dos atores empresariais e financeiros envolvidos com esses megaempreendimentos, que se instalaram; apropriam-se e visaram por em marcha as imposições de um projeto de Estado. Portanto, emergiu neste século o arquétipo do desenvolvimento imposto, em que tal território foi reinduzido a abarcar projetos específicos, de modo a favorecer o uso instrumental para a manifestação da lógica do grande capital, visando o crescimento econômico em nível nacional, sem que de fato se preocupasse com todas as esferas locais, as amarras territoriais existentes.
- 64 Desencadeou-se, assim, um processo onde a região da Baía de Sepetiba tornou-se um “território-chave”, um trunfo estratégico para a instalação de megaempreendimentos, um lócus de concentração de novos investimentos referentes ao incremento de empreendimentos que englobam o ramo metal- siderúrgico e logístico-petrolífero. A região da Baía de Sepetiba (Polo Industrial de Sepetiba)²⁵ exemplifica como se manifesta o uso instrumental do território, em que se norteia um processo de naturalização de uma reapropriação territorial²⁶ nesta região pelo capital de *modus operandi* legitimado pelo Estado – operações sem restrições – sem de fato haver uma preocupação com as amarras territoriais. Tal região tornou-se “alvo de interesses econômicos, estratégicos e geopolíticos que se refletem no território num complexo emaranhado de megaempreendimentos com alto potencial de impacto social e ambiental” (PACS, 2015, p.4).
- 65 A cartografia logística- industrial demonstrou as reconfigurações nas estruturas de organização do território em questão, de como este passou a ser alvo dos interesses econômicos, visando tirar proveitos das condições engendradas. É possível averiguar que os capitais, tanto os direcionados para o refortalecimento de antigas bases produtivas – como o caso da estatal NUCLEP – como o surgimento de novos

investimentos – como o Porto Sudeste, a TKCSA²⁷, a PROSUB²⁸ – e ainda a criação de aportes em infraestrutura, como o Arco Rodoviário Metropolitano e a reestruturação do Porto, foram estimulados pela escala federal, considerando nessa conjuntura o ideário de fortalecimento de suas relações com o setor privado. Aponta-se que tais reestruturações foram influenciadas principalmente pela redefinição do papel do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES)²⁹. Esta instituição se definiu como um elemento chave para a sustentação de todo esse projeto – alimentando a reativação de certos setores de infraestrutura do país – impondo em determinados territórios a sua lógica, visando ampliar as condições de competição do Estado brasileiro no cenário econômico global.

- 66 As análises de tal recorte e as circunstâncias econômicas da época contribuíram para a compreensão de como interesses estratégicos do Estado gerou consequências, marcas representativas no território, tendo em vista as transformações sociais, econômicas, culturais e ambientais (resistências e conflitos) produzidas no seio de todo esse movimento. As mudanças que passaram a se configurar em Itaguaí – subordinação do território a aspectos industriais e portuários – traduziram apenas mais um retrato de como a ocupação de áreas dos territórios brasileiros específicos foram submetidas ao plano de desenvolvimento arquitetado por uma política que atuou em nível nacional. Essas ações se produziram sem de fato se atentar com as relações desenvolvidas em tal território que não tivessem intrínsecas a uma lógica econômica, ou seja, a interesses em extrair e agir perante as possibilidades logísticas e produtivas.

Porto de Itaguaí: Panorama Recente e Considerações Finais

- 67 Tal recorte espacial foi reinserido na rota de investimentos e acabou por receber uma “enxurrada” de investimentos, ocasionando, como visto; marcas significativas em seu território. Neste cenário, a “cidade do porto” a partir do uso instrumental do seu território, passou a se enquadrar como uma importante cidade do território fluminense – uma das responsáveis pela regeneração de sua economia – de elevada injeção de capitais, gerando transformações produtivas e logísticas.
- 68 É relevante esboçar que a partir do dinamismo promovido pelo porto como um agente indutor de tal transformação, tais movimentos manifestados na escala regional do extremo oeste metropolitano colocaram tal recorte como uma das responsáveis no que se refere à constituição de uma nova Geografia Econômica e da Indústria do estado do Rio de Janeiro.
- 69 Embora Itaguaí, pelo papel do seu porto, tenha tido todo um protagonismo nos últimos anos, com fortes marcas urbanas- produtivas, tem-se que alguns movimentos de instabilidade; iniciados com a crise que atingiu o mercado de *commodities* já no ano de 2013; acabaram por enfraquecer – com uma série de desinvestimentos e apontando para um sinal de derrocada – as perspectivas que se almejavam em torno de todo o aparato logístico e ao seu entorno. Este contexto foi ampliado, tendo em vista o cenário brasileiro ter se inserido em um panorama de grave “atmosfera de crise”, política, econômica e na esfera institucional instaurado de modo mais enérgico a partir do ano de 2015/2016, que resultou em uma série de cortes, de retração em investimentos em

variados setores de infraestrutura e que não resplandece em grandes mudanças nos últimos anos.

- 70 Em um contexto amplo, diversos acontecimentos antes mesmo de 2015-2016³⁰ já demonstravam uma instabilidade e afetaram diretamente tal recorte espacial de estudo, como: o fato de o Arco Rodoviário Metropolitano encontrar-se incompleto –, além de ser alvo de um abandono³¹, violência³² e subutilização –; o Superporto Sudeste, que virou Porto Sudeste do Brasil, ter mudado de mãos³³; a crise do império X³⁴; a TKCSA³⁵ – maior investimento privado dos últimos anos no território fluminense³⁶ – ter diminuído a carga de investimentos e ter sido vendida para outro grupo³⁷; além das inúmeras demissões e perspectivas não animadoras em relação ao legado de todo esse processo – deslocado de um desenvolvimento social local – incluindo nesse viés, os impactos socioambientais gerados.
- 71 Portanto, se no ápice do olhar mais atuante do Estado e do capital para o território do porto, trouxe visibilidades e marcas significativas, não seria diferente que em sua derrocada, tal recorte espacial sofresse diretamente um abalo, rebatimentos negativos, justamente por ter se transformado em um dos principais “territórios-chaves” e recebido à chegada de um número massivo de investimentos e perspectivas em prol do porto.
- 72 Deste modo, a crise nos investimentos refletiu em várias escalas, como no urbano, na vida local. Há o entendimento, que apesar de a crise ter atingido diretamente nos empreendimentos, na redução do potencial de uso de sua capacidade, tem-se que, como consequência, que a cidade também sofreu³⁸ por ter abarcado, induzido novos processos esperançosos mediante as perspectivas positivas surgidas durante o ápice da injeção de capitais em sua área. A cidade – entende-se aqui a administração municipal, o pequeno e médio empresário e os seus trabalhadores –, desconectada e abstraída de qualquer interesse do modelo nacional, desenvolveu, nas margens deste processo, suas próprias ambições, visando resultados com as possibilidades surgidas. Apesar do panorama positivo com a chegada de massivos investimentos, as ações produzidas demonstram a dificuldade administrativa em aproveitar de modo mais sólido as sinergias geradas em prol de um desenvolvimento efetivo dos aspectos sociais locais.
- 73 Alimentando ainda mais este cenário, o município em si – a administração local – tem passado desde então por um constante panorama de crise de gestão e caracterizada por inúmeros escândalos políticos. Tal condição corrobora para o entendimento de que, embora tal município tenha conquistado notoriedade em termos de arrecadações, tal fato não se reverteu em melhorias das condições de vida locais. Fato estes frutos da incapacidade administrativa para utilização dos recursos e da ineficiência das ações de articulação na relação política-território. Junto ao respectivo panorama, teve-se a efetivação de um modelo de desenvolvimento que não se atentava nas teias dos aspectos socioambientais existentes no território e as suas respectivas vulnerabilidades.
- 74 Torna-se intrigante como que as cidades portuárias dos países centrais são vistas como desvalorizadas, mas nos países periféricos, onde inclusive as leis do território são mais brandas, tal aspecto acaba ganhando outro sentindo, é sinal da chegada de oportunidades.³⁹ Retrato este evidente em Itaguaí, que procurou se promover mediante o rótulo de “a cidade do porto”, como se este aporte fosse responsável por trazer a materialização real do progresso.⁴⁰ Como já mencionado, todos os processos idealizados para o porto são totalmente desconectados de manifestar uma relação com a cidade que ultrapasse um interesse na lógica logística- produtiva. Ou seja, tendo em vista que o

porto não foi pensado para a cidade de Itaguaí em si, portanto, nunca houve interesses nos aspectos econômicos e sociais locais, mas sim na expansão de fatores que favorecessem a dinâmica do uso instrumental de tal território, mediante uma lógica pensada nacionalmente e de inserção econômica em nível global.

BIBLIOGRAFIA

- ALCANTARA, Denise; TÂNGARI, Vera Regina. Nós nas redes: Conflitos e Transformação da Paisagem da Ilha da Madeira, Itaguaí. In: *Anais do Seminário Nacional sobre Áreas de Preservação Permanente em Meio Urbano*, nº 02, 2012, p. 17.
- CHAGAS, Guilherme Mapelli. O processo de reestruturação territorial-produtiva na cidade de Itaguaí, Rio de Janeiro., *Espaço e Economia* [Online], 7 | 2015, posto online no dia 12 Abril 2016, consultado o 21 Abril 2016. URL: <http://espacoeconomia.revues.org/1898>; DOI: 10.4000/espacoeconomia.1898.
- CHAGAS, Guilherme Mapelli. Transformações Atuais na Baixada Fluminense: O Processo de Reestruturação Territorial- Produtiva em Itaguaí, Rio de Janeiro », *Revista de História da UNIABEU* [Online], V.6 n. 11 (2016). URL: <http://revista.uniabeu.edu.br/index.php/reconcavo/article/view/2607>
- COCCO, G. (Org.) *A Cidade Estratégica: novas e velhas práticas no planejamento do Rio de Janeiro – a impostura do Porto de Sepetiba*. Rio de Janeiro: DP&A, 2001. Coleção: Espaços do desenvolvimento. Rio de Janeiro. DP&A editora. 2001. p. 140.
- COMPANHIA DOCAS DO RIO DE JANEIRO (CDRJ). Tostes & Medeiros Engenharia Ltd. *Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Itaguaí*, Rio de Janeiro, 2007.
- DAMAS, Eduardo Tavares. *Distritos industriais da cidade do Rio de Janeiro :gênese e desenvolvimento no bojo do espaço industrial carioca*. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal Fluminense –Niterói: [s.n], 2008, p. 143.
- FILHO, Júlio C. G. *O Arco Rodoviário Metropolitano como Elemento de Reestruturação do Espaço Fluminense*. **Revista Continentes**: Revista de Geografia da UFRJ, ano 2, n.2, 2013. Disponível em: <http://www.tiagomarino.com/continentes/index.php/continentes/article/view/22>
- FIRKOWSKI, Olga Lúcia Castreghini; SPOSITO, Eliseu Savério (Organizadores) *Indústria, ordenamento do território e transportes, a contribuição de André Fischer* (2008). 1ª. edição, Editora Expressão Popular, São Paulo- 2008. p. 160.
- FRANCISCO, Daniel neto; NASCIMENTO, Carlos Alberto Sarmiento do, VILLELA, Lamounier Erthal. GESTÃO SOCIAL E POLÍTICA PÚBLICA EM UM TERRITÓRIO MARCADO PELO CAPITAL: o caso do município de Itaguaí (RJ) e região da Baía de Sepetiba. *VII Jornada Internacional Políticas Públicas*- 2015, p. 12.
- GUSMÃO, Paulo. Apropriação e Ordenamento Territorial na Zona Costeira no Estado do Rio de Janeiro: Grandes Corporações ou As Políticas Públicas? *R. B. Estudos Urbanos e Regionais* V. 12. N. 2 / Novembro de 2010. pp. 23-37.
- IBAÑEZ, Pablo, Geografia e Inovação Tecnológica: uma Abordagem Urgente. *Espaço Aberto*, PPGG - UFRJ, V. 4, N.1, p. 121-138, 2014.

LABTRANS, Laboratório de Transporte e Logística, *Plano Mestre Porto de Itaguaí*, Cooperação técnica para apoio à SEP/PR no planejamento do setor portuário e na implantação dos projetos de inteligência e logística. p. 315. Florianópolis- SC, junho de 2014.

LEAL NETO, Alexandre de Carvalho. *A Expansão do Terminal de Contêineres de Sepetiba: Uma Aplicação da Dinâmica de Sistemas e Considerações Ambientais* [Rio de Janeiro] 2000 VIII, 150 p. 29,7 cm (COPPE/UFRJ, M.Sc., Planejamento Energético, 2000). Tese - Universidade Federal do Rio de Janeiro, COPPE.

LOPES, Vera Maciel. *Era uma vez uma ilha de pescadores artesanais: impactos socioambientais dos grandes complexos industriais, conflitos e resistência (Ilha da Madeira/ Itaguaí- RJ)*. Tese (Doutorado) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Tese apresentada como requisito parcial para obtenção de título de Doutor, ao Programa de Pós- graduação em Meio Ambiente da Universidade do Estado do Rio de Janeiro, 2013, p. 199.

MARCHIORO, Witeck Luana; GUBERT, Denise; GUBERT, Veridiane. *A Teoria dos Polos de Crescimento e Desenvolvimento de Perroux, e a Implantação na Zona Franca de Manaus na Região Norte do País*. Revista de Estudos Sociais, Ano 2014, N 31, V. 16, pp 182- 202.

MARTINS, Gabriela Rebello. *Atores Hegemônicos (Velhos e Novos) e a Organização do Território Fluminense: O Porto de Itaguaí e o Porto do Açu*. *Anais do I Congresso Brasileiro de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território*, 2014. Rio de Janeiro. Porto Alegre: Editora Letra1; Rio de Janeiro: REBRAGEO, 2014, p. 1172-1183. ISBN 978-85-63800-17-6.

MELO, Luiz Martins de; DOMINATO, Vinicius. *Desenvolvimento Econômico Local da Zona Oeste do Rio de Janeiro e de seu Entorno*. Trabalho sobre Logística, Políticas Industriais e de Apoio. (2009). Projeto FAPERJ no E-26/110.644/2007. pp. 2-21.

MONIÉ, Frédéric; VIDAL, Soraia Maria do S. C. *Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva*. RAP Rio de Janeiro 40(6):975-95, Nov./Dez. 2006, pp.975.995.

MULS, L. M. *O desenvolvimento econômico local do município de Itaguaí: o capital social e o papel das micro, pequenas e médias*(2004) p. 427. Tese (Doutorado em economia). Universidade do Rio de Janeiro- Instituto de economia, Rio de Janeiro: Imprensa UFRJ, 2004.

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

PACS, Instituto Políticas Alternativas para o Cone Sul. *Baía de Sepetiba: fronteira do desenvolvimentismo e os limites para a construção de alternativas*. Rio de Janeiro, maio de 2015. 1ª edição. 124 p.

PAULA, Luiz Fernando de. *Repensando o Desenvolvimento*. *São Paulo em Perspectiva*, São Paulo, Fundação Seade, v. 20, n. 3, p. 47-58, jul./set. 2006. Disponível em: <http://www.seade.gov.br>; <http://www.scielo.br>

RODRIGUES, Rejane Cristina de Araujo. *Modernização dos Portos - Análise das transformações na estrutura portuária do país e dos impactos na região de Sepetiba - RJ*. *Anais do 12º Encontro de Geógrafos de América Latina*. Montevideo: Universidad de la Republica, 2009. V. 1. pp. 33-47.

SILVA, Vivian Santos da. *Imperativo de fluidez, redes logísticas e dinâmicas espaciais. A reestruturação da hinterlândia do porto do Rio de Janeiro - Rio de Janeiro, UFRJ, 2016. x, 118p*. Dissertação de Mestrado-Universidade Federal do Rio de Janeiro/PPGG, 2016.

TAVARES, Jeferson Cristiano. *A Teoria dos Polos de Crescimento e o Diálogo entre o Planejamento Urbano e Regional: Permanências e Ausências na Urbanização do Estado de São Paulo*. *Anais*

Sessões Temáticas - XVI ENANPUR, Espaço, Planejamento e Insurgências- ST8, Trajetórias das Ideias, representações e experiências urbanísticas. Belo Horizonte, 2015.

Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro- TCE- RJ, *Estudo Socioeconômico dos Municípios do Estado do Rio de Janeiro- Itaguaí, 2010*. Secretaria - Geral de Planejamento. p.131. <http://www.tce.rj.gov.br>

Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro- TCE- RJ, *Estudo Socioeconômico dos Municípios do Estado do Rio de Janeiro- Itaguaí, 2014*. Secretaria - Geral de Planejamento. p.122. <http://www.tce.rj.gov.br>

VASCONCELLOS, Lelia Mendes de. *Simpósio Temático Reestruturação do Território entre as Escalas Nacional e Local*. Território, Redes e Portos, O Estado do Rio de Janeiro. *I Encontro Nacional da Associação Nacional de Pesquisa e Pós- graduação em Arquitetura e Urbanismo*. ENANQUEP. Rio de Janeiro, 29 de novembro a 3 de dezembro de 2010. pp.1-17.

ZELAYA, Luis Gustavo, MATTOS, Nathalia Oliveira de; CORREIA, Stefano Zelaya; CORREIA, Maria Fernanda Zelaya. Logística portuária brasileira sua evolução do setor e perspectivas. *XI Congresso Nacional De Excelência Em Gestão*. 13 e 14 de agosto de 2015, p. 28.

NOTAS

1. Ver: <http://www.achetudoeregiao.com.br/rj/Itaguaí/localizacao.htm>. Acesso em 02 de maio de 2017.

2. Ver: <https://www.cidadeecultura.com/historia-da-rio-santos-uma-saga-memoravel/>. Acesso em 27 de julho de 2020.

3. Para saber mais, ver: “Baía de Sepetiba: A fronteira do desenvolvimentismo e os limites para a construção de alternativas” Disponível em: http://www.pacs.org.br/files/2012/12/miolo_sepetiba.pdf. Acesso em 24 de julho de 2020.

4. Para saber mais sobre a história da cidade, ver: <http://itaguaí.rj.gov.br/200anos/>. Acesso em 24 de julho de 2020.

5. A Av. Brasil é uma via expressa que corta a cidade do Rio de Janeiro e surgiu a partir de 1940, induzida por financiamento do governo federal (Floriano de OLIVEIRA, 2008, p. 75).

6. Projeto de Lei idealizado pelo Deputado Simão Sessim (PP/RJ), foi publicado no DOU no 25/11/2005 a sanção presidencial à Lei n.º 11.200, que alterou definitivamente o nome do Porto de Sepetiba para Porto de Itaguaí. Ver: <http://www.soleis.com.br/L11200.htm>. Acesso em: 19 de fevereiro de 2020.

7. Ver: <https://portogente.com.br/portopedia/74485-porto-de-itaguaí>. Acesso em: 19 de fevereiro de 2020.

8. Nos países periféricos, a relação entre política e território apresenta estruturas jurídicas bem mais frágeis quando comparados aos países centrais. Percebe-se, por este e outros casos tão comuns, como que na periferia do sistema-mundo, os territórios, mediante as leis mais brandas, frágeis, flexíveis, são alvos fáceis de serem manipulados pela lógica do capital, subordinado aos interesses vigentes e sofrendo assim impactos socioambientais mais significativos.

9. Ver: <http://blog.unipe.br/graduacao/4-tipos-de-logistica-que-voce-tem-que-conhecer>. Acesso: 02 de maio de 2017.

10. Segundo Rodrigues (2009), “as EADs são terminais alfandegados de uso público destinados a prestar serviços de movimentação e armazenagem de mercadorias, sob controle fiscal, “geridos” por empresas que têm o direito de atuar como entrepostos de exportação e importação.”

11. Com o intento de promover maior integração produtiva do território fluminense, facilitando na articulação entre os principais complexos econômicos, passou a ser construída a partir de 2008, uma ligação entre rodovias extra-núcleo metropolitano, na borda metropolitana fluminense, por meio da criação do Arco Rodoviário Metropolitano – BR-493/RJ-109 – que se conectaria diretamente ao porto, portanto, facilitaria a questão de comunicação. Como defendido por Gomes Filho (2013), “o arco metropolitano, então, está atrelado à superação dos grandes entraves em infraestrutura de transportes, considerado um imenso “gargalo” para uma maior dinâmica das atividades econômicas”.

12. Ver mais: <https://www.portosudeste.com/quem-somos/linha-do-tempo/>. Acesso em 21 de fevereiro de 2020.

13. *Hub port* consiste em um porto concentrador de cargas e de linhas de navegação. O termo decorre das estratégias de aumentar o tamanho dos navios, concentrar rotas e reduzir o número de escalas adotadas pelas principais companhias marítimas, notadamente a partir dos anos 90. Os *hub ports* permitem que os grandes portos - contêineres sejam carregados e descarregados numa única parada por região. Se isto não acontece, os custos por unidade transportada aumentam significativamente, já que os navios, além de executarem várias paradas, são forçados a viajar parte do percurso com elevada capacidade ociosa. Ver: <https://portogente.com.br/portopedia/73181-hub-port-porto-concentrador>. Acesso em: 19 de fevereiro de 2020.

14. Ver: <http://www.leiaecocentral.com.br/fortalecida-industria-naval-gera-riquezas-e-empregos/>. Acesso em junho de 2017. “Um dos exemplos mais significativos do potencial envolvido em um processo dessa natureza e da capacidade indutora de transformações da política industrial foi a recuperação da indústria naval, que quase havia desaparecido durante a década de 1990.” (MERCADANTE, 2010, p. 228).

15. O reflexo dessas induções a partir de tal período levou-se a um expressivo movimento de cargas no país pelo sistema portuário. A “Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), aponta um crescimento contínuo de 17,3% na tonelage de cargas transportadas pelo modal marítimo entre 2010 e 2014, abrangendo as exportações e as importações”. Ver: <http://www.defensea.com.br/noticias/a-situacao-portuaria-no-brasil-implementacao-de-sistemas-de-controle-de-trafego-maritimo-e-de-melhorias-na-seguranca-fisica-das-instalacoes/>. Acesso em 10 de junho de 2017.

16. Ver: <http://www.defensea.com.br/noticias/a-situacao-portuaria-no-brasil-implementacao-de-sistemas-de-controle-de-trafego-maritimo-e-de-melhorias-na-seguranca-fisica-das-instalacoes/>. Acesso em 05 de junho de 2017.

17. Ver mais: <https://www.logisticadescomplicada.com/logistica-portuaria-os-portos-mais-movimentados-do-brasil-e-do-mundo/> Acesso em outubro de 2017.

18. Ver: <http://www.portosrio.gov.br/itaguaí/index.htm>. Acesso em 10 de junho de 2017.

19. Ver: http://www.revistafatorbrasil.com.br/ver_noticia.php?not=185086. Acesso em 14 de abril de 2017.

20. O Estado de Minas Gerais, por sua vez, destaca-se como o principal produtor de minerais metálicos e não metálicos do país. Segundo dados do IBGE, em 2010, 22,2% do valor adicionado bruto na produção do estado foi proveniente da indústria extrativa, seguido pela agropecuária, com 15,2%. Reforçando ainda mais a importância da atividade mineradora, existem mais de 300 minas em operação, sendo que das 100 maiores do país, 40 estão localizadas no estado. Destaca-se também a qualidade da produção, uma vez que possui 67% das minas classificadas como “A”, ou seja, produzem mais de três milhões de toneladas por ano. (IBRAM, 2013 *apud* Plano Mestre Porto de Itaguaí-2014).

21. Fonte: Aliceweb (2013); Elaborado por LabTrans. Plano Mestre Porto de Itaguaí (2014).

22. Ver: <http://www.rjnoticias.com/2013/10/arco-metropolitano-atrai-novos-investimentos-para-o-estado-do-rio/>. Acesso em 30 de abril de 2017.

23. Ver: <http://melhorescidadesdobrasil.com.br/os-bons-coletores/>. Acesso em 05 de abril de 2017.

24. Refere-se à questão da atividade pesqueira tradicional.

25. Segundo PACS (2015), “o Polo Industrial de Sepetiba engloba as áreas industriais do entorno da Baía que incluem o Complexo Industrial de Sepetiba, a retroárea do Porto de Itaguaí e o Distrito Industrial de Santa Cruz, administrado pela Codin”.

26. Usa-se o termo (re) apropriação por considerar que tal território esta sendo (re) integrado a essa dinâmica produtiva novamente, ou seja, por não implicar em uma novidade, tendo em vista que “o processo de industrialização se iniciou em 1964 com a instalação da Ingá Mercantil, que ainda hoje é considerada responsável por um dos piores acidentes ambientais ocorridos na Baía de Sepetiba” (PACS, 2015).

27. A TKCSA recebeu do BNDES R\$ 1,4 bilhões em empréstimos. Ver: <http://noblato.globo.globo.com/artigos/noticia/2012/07/o-bndes-a-tkcsa-tudo-explicar-por-carlos-tautz-454663.html>. Acesso 21 de fevereiro de 2020.

28. Ver: <https://www.marinha.mil.br/prosub/>. Acesso em 21 de fevereiro de 2020.

29. Itaguaí teve estímulos diretos ou indiretos de tal instituição, em particular auxílios em investimentos, como o caso do Porto Sudeste, onde o BNDES aprovou, no ano de 2010, financiamento de até R\$ 407,7 milhões para a LLX Sudeste Operações Portuárias Ltda. adquirir equipamentos nacionais para o mesmo. Ver: <https://bndes.jusbrasil.com.br/noticias/206538429/bndes-aprova-financiamento-de-r-407-7-milhoes-para-construcao-do-porto-sudeste-da-llx>. Acesso em 21 de fevereiro de 2020

30. Ver: <https://odia.ig.com.br/amp/odiaestado/2015-10-31/crise-economica-faz-planos-de-melhorias-em-itagua-i-naufragarem.html>. Acesso em 22 de fevereiro de 2020.

31. Ver: <http://odia.ig.com.br/noticia/rio-de-janeiro/2015-08-15/estrada-do-descaso-arco-metropolitano-agoniza.html>. Acesso em 27 de julho de 2017.

32. Ver: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2016/10/arco-metropolitano-ja-registrou-300-roubos-em-nove-meses.html>. Acesso em 22 de fevereiro de 2020.

33. A trading holandesa Trafigura e o fundo árabe Mubadala fecharam a parceria para investir no Porto Sudeste. Ver: <https://oglobo.globo.com/economia/consorcio-que-acertou-compra-do-porto-sudeste-de-eike-batista-vai-assumir-divida-de-5674-bi-9951626> e <http://www.portosudeste.com/pt/>. Acesso em 30 de julho de 2017.

34. Ver: <https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2013/12/11/entenda-a-crise-que-abalou-o-imperio-de-eike-batista-em-2013.htm>. Acesso em 22 de fevereiro de 2020.

35. ThyssenKrupp Companhia Siderúrgica do Atlântico, empresa esta localizada no distrito industrial do bairro de Santa Cruz, este que apresenta limítrofes com a cidade de Itaguaí

36. [https://oglobo.globo.com/economia/csa-de-maior-empreendimento-privado-do-pais-fonte-de-](https://oglobo.globo.com/economia/csa-de-maior-empreendimento-privado-do-pais-fonte-de-prejuizo-20961470#:~:text=RIO%20%2D%20A%20Companhia%20Sider%C3%BArgica%20do,empregos%2C%20ainda%20durar)

[prejuizo-20961470#:~:text=RIO%20%2D%20A%20Companhia%20Sider%C3%BArgica%20do,empregos%2C%20ainda%20durar](https://oglobo.globo.com/economia/csa-de-maior-empreendimento-privado-do-pais-fonte-de-prejuizo-20961470#:~:text=RIO%20%2D%20A%20Companhia%20Sider%C3%BArgica%20do,empregos%2C%20ainda%20durar)

37. Ver: <https://oglobo.globo.com/economia/ternium-compra-100-da-siderurgica-csa-da-thyssenkrupp-20961385>. Acesso em julho de 2017.

38. O Jornal O Dia, em outubro de 2015, também destacou como que as crises nos investimentos passaram a atingir em cheio qualquer perspectiva positiva que se construía a partir da enxurrada de investimentos que tinha chegado nos últimos anos na cidade. Construiu-se assim um panorama marcado por uma “estagnação dos planos grandiosos”, uma “onda de recessão e desemprego” e de “investimentos frustrados”. O título da notícia informa que “crise econômica faz planos de melhorias em Itaguaí naufragarem. Cidade agora amarga histórias de desemprego e falta de oportunidades para os moradores” Ver: <http://odia.ig.com.br/odiaestado/2015-10-31/crise-economica-faz-planos-de-melhorias-em-itagua-i-naufragarem.html>. Acesso em 30 de julho de 2017.

39. Todo este cenário ainda é, em partes, envolto de questões ideológicas – armadilhas da ideologia do desenvolvimento – onde a chegada da indústria na “periferia” ainda é saudada com uma imagem positiva, com um discurso de fonte de progresso e perspectivas para o desenvolvimento local. Neste patamar, pequenas mudanças são vistas como grandes novidades e se constrói a esperança da melhoria das condições de vida, algo ínfimo que seria inviável de se consolidar também mediante aos já problemas enraizados pelas administrações municipais locais, suas fragilidades e incapacidades.

40. Tal pensamento se refere em como que nos países centrais as cidades portuárias acabam sendo vistas com um estigma negativo mediante a presença do porto devido os reflexos negativos que este provoca, mas nos periféricos acabam sendo associados a uma possibilidade de gerar a população ao entorno melhoria em condições de vida e trabalho mediante aos investimentos atraídos por este. Este panorama se encontra condizente em como a indústria atraída para estes locais ainda é reabilitada como fonte de progresso.

RESUMOS

O presente artigo analisa as modificações econômicas em curso em Itaguaí, RJ, tendo em vista o papel do porto como indutor de novas dinâmicas regionais. No decorrer dos últimos anos, a cidade de Itaguaí passou a se reconfigurar como um polo de desenvolvimento econômico e logístico-produto; seja por ser sede do Porto de Itaguaí (antigo *Seppetiba*) – responsável pelo escoamento da produção de grande parte do estado do Rio de Janeiro –, seja pela recente

implantação de indústrias em seus limites, e no bairro de Santa Cruz (RJ). O território de Itaguaí tornou-se, assim, significativo no que concerne a inúmeros impactos sócio-espaciais e mudanças urbanas e produtivas.

This article analyzes the economic changes taking place in Itaguaí, RJ, considering the role of the port as a catalyst for new regional dynamics. Over the past few years, the city of Itaguaí has started to reconfigure itself as a hub for economic, logistical and productive development; both for being the headquarters of Port of Itaguaí (formerly Sepetiba) - responsible for a large part of the State of Rio de Janeiro's production flow - or for the recent industries installation within its limits, and in the neighborhood of Santa Cruz, in Rio de Janeiro, RJ. The territory of Itaguaí has thus become significant with regard to numerous socio-spatial impacts and urban-productive changes.

Este artículo analiza los cambios económicos que se están produciendo en Itaguaí, RJ considerando el papel del puerto como inductor de nuevas dinámicas regionales. En los últimos años, la ciudad de Itaguaí ha comenzado a reconfigurarse como un polo de desarrollo económico, logístico-productivo; ya sea porque es la sede del Puerto de Itaguaí (antes Sepetiba) -responsable del flujo de producción de gran parte del estado de Río de Janeiro- o por la reciente implantación de industrias en sus límites, y en el barrio de Santa Cruz (RJ). El territorio de Itaguaí se ha tornado así significativo frente a numerosos impactos socioespaciales y cambios urbanos-productivos.

Cet article analyse les changements économiques qui ont lieu à Itaguaí, RJ, en considérant le rôle du port en tant qu'inducteur de nouvelles dynamiques régionales. Au cours des dernières années, la ville d'Itaguaí a commencé à se reconfigurer en tant qu'un pôle de développement économique et logistique-productif ; soit parce qu'elle est le siège du port d'Itaguaí (anciennement Sepetiba) – responsable du flux de production d'une grande partie de l'État de Rio de Janeiro –, soit pour l'implantation récente d'industries dans ses limites, et dans le quartier de Santa Cruz (RJ). Le territoire d'Itaguaí est ainsi devenu significatif au regard des nombreux impacts socio-spatiaux et des changements urbains et productifs. Nous considérons cette municipalité comme un « territoire clé », car son potentiel de localisation et ses conditions de production passées ont été utilisées comme un atout par l'État pour générer de nouvelles synergies et dynamiser de nouvelles bases économiques inhérentes au soi-disant « Néodéveloppementisme Brésilien ».

ÍNDICE

Mots-clés: Port d'Itaguaí, pôle logistique-productive, « territoires clés ».

Keywords: Port of Itaguaí, logistical-productive hub, “key territories”.

Palavras-chave: Porto de Itaguaí, polo logístico-produto, “territórios-chaves”.

Palabras claves: Puerto de Itaguaí, polo logístico-productivo, “territorios clave”.

AUTOR

GUILHERME MAPELLI CHAGAS

Professor da Prefeitura Municipal de Miguel Pereira/RJ. Mestre pelo PPGGEO/UFRRJ com o tema “A reestruturação territorial-produtiva de Itaguaí: ascensão e crise de uma cidade-símbolo do novo desenvolvimentismo Fluminense”. Integrante do LAGEP – Laboratório de Geografia Econômica e Política. E-mail: g.mapelli@hotmail.com.