
As transformações espaciais resultantes da inserção de redes técnicas em São Gonçalo: o Sistema UHOS (*Ultra Heavy Over Size*) e a sua refuncionalização com o projeto Cidade da Pesca.

Les transformations spatiales résultant de l'insertion de réseaux techniques dans la municipalité de São Gonçalo, RJ, Brésil: le système Ultra Heavy Over Size (UHOS) et sa ré-fonctionnalisation avec le projet Cidade da Pesca (Village de Pêcheurs).

Las transformaciones espaciales resultantes de la inserción de redes técnicas en el municipio de São Gonçalo, RJ, Brasil: el sistema Ultra Heavy Over Size (UHOS) y su refuncionalización con el proyecto Ciudad Pesquera.

The spatial transformations resulting from the insertion of technical networks in the municipality of São Gonçalo, RJ, Brazil: the Ultra Heavy Over Size (UHOS) System and its refuncionalization with the Cidade da Pesca (fishing town) project

D'Jeanine Candido



Edição electrónica

URL: <http://journals.openedition.org/espacoeconomia/7063>

DOI: 10.4000/espacoeconomia.7063

ISSN: 2317-7837

Editora

Núcleo de Pesquisa Espaço & Economia

Referência eletrônica

D'Jeanine Candido, « As transformações espaciais resultantes da inserção de redes técnicas em São Gonçalo: o Sistema UHOS (*Ultra Heavy Over Size*) e a sua refuncionalização com o projeto Cidade da Pesca. », *Espaço e Economia* [Online], 15 | 2019, posto online no dia 28 outubro 2019, consultado o 05 novembro 2019. URL : <http://journals.openedition.org/espacoeconomia/7063> ; DOI : ERREUR PDO dans /localdata/www-bin/Core/Core/Db/Db.class.php L.34 : SQLSTATE[HY000] [1040] Too many connections

Este documento foi criado de forma automática no dia 5 novembro 2019.

© NuPEE

As transformações espaciais resultantes da inserção de redes técnicas em São Gonçalo: o Sistema UHOS (*Ultra Heavy Over Size*) e a sua refuncionalização com o projeto Cidade da Pesca.

Les transformations spatiales résultant de l'insertion de réseaux techniques dans la municipalité de São Gonçalo, RJ, Brésil: le système Ultra Heavy Over Size (UHOS) et sa ré-fonctionnalisation avec le projet Cidade da Pesca (Village de Pêcheurs).

Las transformaciones espaciales resultantes de la inserción de redes técnicas en el municipio de São Gonçalo, RJ, Brasil: el sistema Ultra Heavy Over Size (UHOS) y su refuncionalización con el proyecto Ciudad Pesquera.

The spatial transformations resulting from the insertion of technical networks in the municipality of São Gonçalo, RJ, Brazil: the Ultra Heavy Over Size (UHOS) System and its refuncionalization with the Cidade da Pesca (fishing town) project

D'Jeanine Candido

INTRODUÇÃO

- 1 Esse artigo tem como objetivo tratar as novas mudanças econômicas e sociais ocorridas no espaço metropolitano do Rio de Janeiro após o início do século XXI decorrente de grandes investimentos ligados à cadeia produtiva do petróleo. Esse processo decorre

com base em políticas nacionais de incentivo em base de produção, trazendo uma nova dinâmica econômica com a implantação de grandes projetos que se tornaram indutores de investimento e concentração de atividades produtivas.

- 2 No Leste Metropolitano do Rio de Janeiro (LMRJ), essas significativas transformações se iniciaram conseqüente à inserção do COMPERJ em Itaboraí, que resultou em uma nova reestruturação espacial, pois a construção de novas infraestruturas logísticas no território passou a definir uma nova organização espacial que desempenhou uma nova circulação e integração no território.
- 3 O COMPERJ¹ (Complexo Petroquímico do Estado do Rio de Janeiro) foi um projeto iniciado em 2006 e incluído no Programa de Aceleração de Crescimento (PAC) em 2007, tendo como objetivo o beneficiamento do petróleo que seria extraído da costa brasileira e destinado a produção de insumos químicos para petroquímica brasileira. Essa extração viria diretamente da área do pré-sal, especificamente da bacia de Campos e bacia de Santos. A construção desse empreendimento demandou muitas outras infraestruturas que se integrassem para a dinamização do setor no território. No LMRJ foram construídas infraestruturas logísticas para a movimentação de pessoal, equipamentos e grandes cargas, isso fomentou em extensos projetos de infraestrutura logística chamados de “extramuros” (para além das limitações do COMPERJ). Nos municípios de São Gonçalo e Itaboraí esse sistema logístico extramuros foi direcionado para o transporte de cargas especiais ultra pesadas e de grandes dimensões do COMPERJ, que passou a ser chamado de UHOS (Ultra Heavy Over Size). A UHOS é composta por um porto (píer e retroporto) e uma estrada de 18 km, ligando a Baía de Guanabara ao COMPERJ, o trajeto se inicia na praia da Beira em Itaóca, em São Gonçalo e finaliza em Itambi, Itaboraí, atravessando diferentes comunidades. Após o uso destas infraestruturas, elas passariam a gestão da administração municipal de São Gonçalo e o Estado do Rio de Janeiro para a sua refuncionalização em um projeto que promovesse melhorias na capacidade de produção da região.
- 4 A partir disso, foi idealizado a “Cidade da Pesca”, um projeto que iria refuncionalizar toda a infraestrutura existente, que incluiria um terminal pesqueiro (TPP) e um condomínio industrial. Esse projeto visava uma nova centralidade do setor pesqueiro ao ERJ, abarcando grandes empresas do setor de pescado e apresentando melhorias para a pesca tradicional já existente na região.
- 5 Todo o processo de mudanças até então tratados são a partir de 2006 com o início do projeto do Comperj em Itaboraí, até 2016, quando foram finalizadas a primeiras infraestruturas logísticas de transporte de equipamentos para o COMPERJ e que até então foram abandonadas pelo poder público e a Petrobrás.
- 6 A realização desse estudo é referente aos anos de iniciação científica no período de graduação, que resultou na monografia no final do curso, e a elaboração de um artigo em um capítulo de um livro². Nesse artigo, foi desenvolvido análises com uma abordagem mais ampla com relação as infraestruturas interligadas ao COMPERJ, que configuram em grandes mudanças não apenas no LMRJ, mas em todo o Estado do Rio de Janeiro, em um processo de reestruturação espacial decorrente dos Grandes Projetos de Investimento (GPI). O grau de importância dos GPI's é em decorrência do seu poder de indução e efeito no território, por serem projetos de grande magnitude investidos pelo poder público.

- 7 O presente trabalho estará focado as mudanças ocorridas no LMRJ, com ênfase nas cidades de São Gonçalo e Itaboraí, onde está instalado o sistema UHOS. Logo, essa pesquisa tem como objetivo analisar os diferentes *usos do território* a partir de *novas redes técnicas* instaladas em razão do COMPERJ, bem como os investimentos públicos e privados em razão dessas novas infraestruturas. A fim de compreender a formação de novos arranjos viários que possibilitam *novos fluxos* e *novas áreas estratégicas* de produção e sua repercussão no poder público local e na comunidade.
- 8 Para a realização desse debate o texto se inicia expondo o cenário econômico do LMRJ para então apresentar as fundamentações teóricas que possibilitam compreender como se desenvolve a formação de áreas estratégicas para o capital com a construção das redes técnicas. Complementando, observa se uma *rugosidade* no cenário em questão de justaposição entre o antes e o depois da construção de bases logísticas.
- 9 Posteriormente, é exposto de forma mais analítica como ocorreu essas mudanças territoriais e as repercussões na inserção dessas bases logísticas na região, como também, a ausência de planos estratégicos posteriores ao sistema UHOS, ou mesmo a viabilidade de colocar em prática os já existentes como a Cidade da Pesca. Ao final, chega se a discussão das dificuldades do poder público local para empreender projetos de demandas regionais, o tem resultado na depreciação das infraestruturas deixando ares entre expectativa e frustração.

O CENÁRIO ECONÔMICO DO LESTE METROPOLITANO DO RIO DE JANEIRO.

- 10 Com o início de um projeto político de desenvolvimento econômico-industrial no Brasil no início do século XXI, atingindo fortemente o Estado do Rio de Janeiro, principalmente no setor de petróleo e gás, e viu se novamente uma redinamização econômica que culminou na criação do COMPERJ³ em 2006 no leste da região metropolitana fluminense. Esse projeto não só estava direcionado a produção de refino, como também na produção de resinas termoplásticas, o que se tornaria um grande indutor de indústrias de 2ª geração (direcionadas ao processo de fabricação de manufaturas para o abastecimento de fábricas) e de 3ª geração (que produziram o produto final para bens de consumo). A cadeia de condução do Complexo Petroquímico resultou na formação de outros Grandes Projetos de Investimento (GPI), que foram projetos infraestruturais de grande magnitude desenvolvidos pelo poder público formando um novo reordenamento territorial.
- 11 O Complexo Petroquímico não só era direcionado aos interesses técnicos e estratégicos, como também político, ao dispor e capacitar à mão de obra existente. Por esse motivo a instalação do COMPERJ foi decidida após muitos debates, a decisão esteve baseada nos problemas estruturais e sociais existente na região, visto que o empreendimento visava o fortalecimento produtivo que resultaria em melhorias de emprego e renda a população.
- 12 A RMRJ é resultado de um processo de expansão metropolitana que veio se desenvolvendo ao longo dos anos, e que o COMPERJ fortaleceu. Conforme Sandra Lencioni (2017), a *metropolização do espaço* reflete as transformações do espaço urbano nas grandes cidades e o seu processo de dilatação. Esse fenômeno constitui um espraiamento da cidade e a formação de uma região que aumenta conforme a

circulação de informações, pessoas, serviços e etc. No entanto, esse fenômeno é disperso e fragmentado, mas mantém a sua totalidade, ou seja, com diferenças e semelhanças, constituindo uma totalidade em que as partes que compõe a região também têm pontos em comum. No contexto metropolitano do Rio de Janeiro, municípios passaram a fazer parte da região metropolitana após a inserção do COMPERJ em Itaboraí. Isso decorre de novos fluxos presentes por meio da circulação, viabilizando também uma ligação política entre as administrações públicas locais.

- 13 Para melhor compreensão dessa expansão, é preciso entender a composição político econômico da região, para que posteriormente fiquem claros como se deu as expectativas de recuperação econômica e a formação de novas territorialidades a partir das novas bases logística que foram inseridas após o anúncio do Complexo Petroquímico.
- 14 Á leste da Baía de Guanabara encontra se cidades que compõe o Leste Metropolitano do Rio de Janeiro (LMRJ)⁴, esta região representa 9,6% do PIB do Estado e 13,7% da população fluminense. Esta delimitação regional⁵ é composta pelos municípios de Itaboraí, Magé, Niterói, São Gonçalo, Tanguá, Maricá, Cachoeiras de Macacu e Rio Bonito, sendo que os dois últimos só passaram a fazer parte da RMRJ após o COMPERJ. O LMRJ assim como toda a região metropolitana fluminense tem altos índices de fluxos de trabalhadores, que apenas entre as cidades de São Gonçalo e Niterói compõem um movimento pendular de aproximadamente 120 mil pessoas por dia⁶. Com a baixa concentração de atividades industriais e produtivas na região, esse fluxo tende a se manter. O movimento pendular de pessoas que saem de suas cidades para trabalhar em outras, mostra se como um indicativo das deficiências dos municípios na geração de emprego e renda. O município de São Gonçalo detém apenas 12,6 % de empregos formais em sua cidade, considerando que este mesmo município tem a segunda mais população do Estado com mais de 1 milhão de habitantes⁷. Outros municípios mantém a mesma média como Itaboraí, com 13,2% de empregos formais, ou Maricá com 11,7%, enquanto a cidade de Niterói tem 40% empregados em relação ao total de sua população, sendo o 2º maior empregador formal da Região Metropolitana. O diferencial histórico de Niterói em parte se dá ao seu histórico como cidade capital do Estado até 1975 com modernizações e reestruturações urbanas, por grandes investimentos públicos e crescimento no setor imobiliário, se tornando uma importante centralidade econômica no Leste Metropolitano.
- 15 Apesar da capital do Estado passar por uma densa desindustrialização, sua centralidade para o fornecimento de emprego se manteve, porém o nível de desemprego até o início do século XXI foi bastante significativo. As cidades do LMRJ têm grande dependência de transferências intergovernamentais dos recursos públicos e um déficit na arrecadação tributária⁸, o que resulta na deficiência dos serviços públicos. O setor administrativo do poder público representa boa parte dos recursos públicos, e os investimentos nas cidades são baixos. Os maiores setores de atividade econômica no LMRJ são o comércio, a administração pública e serviços. O cenário regional de desindustrialização na RMRJ pôde ser modificado a partir da inserção do COMPERJ e a construção de outros investimentos públicos associados, quando passou a induzir maior interesse do setor industrial na região.

O COMPERJ E O SISTEMA “EXTRAMUROS”: AS REPERCUSSÕES DA CONSTRUÇÃO DE REDES TÉCNICAS NO TERRITÓRIO.

- 16 A elaboração de suportes logísticos e estratégicos de circulação é de grande importância quando se é pensado a construção de Grandes Projetos de Investimento (GPI), pois estes resultam em uma nova organização territorial pelo dinamismo que produzem. A construção de infraestruturas para a conexão de fluxos no território, como redes de transporte e redes de comunicação, compõe um sistema importante que são as *redes técnicas*. Esses instrumentos constituem uma modernização no espaço urbano e permite condições básicas, mas não simples, para a circulação de pessoas, bens materiais e informação. As redes técnicas funcionam para a ação de atores econômicos, político ou social no território, a fim de proporcionar uma lógica espacial de circulação de produção.
- 17 Milton Santos esclarece que as redes técnicas são objetos que favorecem a fluidez, “objetos que transmitem valor as atividades que dele se utilizam” (SANTOS, 2006[1996]), sendo a fluidez uma categoria socio técnica, ou seja, resultado da interação entre pessoas e a tecnologia.
- 18 No caso em questão, o projeto “extramuros” do COMPERJ resulta na construção de redes técnicas no território com a instalação de grandes infraestruturas como suporte logístico da Petrobrás. Esse sistema nomeado UHOS (*Ultra Heavy Over Size*), formou uma nova reestruturação espacial, integrando pontos estratégicos entre a Baía de Guanabara até o Complexo Petroquímico. Todo o sistema é composto por um porto constituído por um píer e um retroporto interligado a uma estrada particular específica para o transporte de cargas ultrapesadas e de grande dimensão, atravessando deferentes bairros da cidade de São Gonçalo e Itaboraí, o que contribuiu para a formação de novas territorialidades.
- 19 Logo, essa relação entre as redes técnicas com o território está intimamente interligada às relações de poder, pois a formação de novos fluxos de circulação bem como os diferentes pontos de integração adquire grande relevância política, econômico e cultural. Sendo assim, as redes técnicas constituem um artefato técnico que exerce poder, e que está relacionado ao uso e controle dessas infraestruturas e não nelas em si. O que ajuda compreender como se dá a relação do sistema UHOS, com a comunidade e o Estado, o empresariado, ou mesmo das organizações criminosas. Como afirma Santos, “as redes são técnicas, mas também sociais” (...) exercendo um sistema “estrutural e funcional” (2006[1996]:187).
- 20 Por isso ao observar as relações de poder no território e o seu uso, se torna perceptível o estabelecimento na formação de *novas territorialidades* nas áreas onde foram instaladas as redes técnicas:
- (...) territorializar-se, hoje, implica a ação de controlar fluxos, de estabelecer e comandar redes. (...) elas jamais são completamente desmaterializadas, estão sempre, de uma forma ou de outra, desenhando materialmente territórios, novos territórios, com uma carga muito maior de imaterialidade, é verdade, mas nem por isso ‘não-territoriais’. (HAESBAERT, 2004, p.301)
- 21 Portanto, a partir da inserção de novas redes técnicas ao território contribuindo na formação de novas territorialidades, o estado funcional das infraestruturas é

determinado pelo uso, o que torna as redes técnicas simultaneamente estáveis e dinâmicas, de “fixo intercorrente de fluxos” (SANTOS 2006[1996]:188). Mesmo com a ausência do Estado e da Petrobrás as infraestruturas do sistema UHOS, estas não deixam de exercer função, sendo para a recreação, como a pesca, ou mesmo para a conexão, sendo usada por moradores, ou na ação de grupos criminosos nas comunidades de São Gonçalo e Itaboraí tornando se um novo circuito interno para o comércio ilícito de armas e drogas nas comunidades.

- 22 Para além dessas relações, inclui se a ligação das infraestruturas com o poder público no que se refere a refuncionalização desses ativos para a promoção políticas públicas na região, ou mesmo a aproximação com a comunidade com serviços públicos. Até então, com a finalização do uso das infraestruturas pela Petrobrás, estas passariam pra o poder público local, o que resultou na apresentação de um projeto, a “Cidade da Pesca”. Porém, a ausência de ações tem como efeito a paralisação e revogação de projetos que viabilizassem o reaproveitamento dessas infraestruturas. O resultado do abandono do poder público local compromete em pôr a frente novas possibilidades de crescimento econômico na região.
- 23 Outra questão importante, se refere a compreensão da funcionalidade das formas que estão dispostas no território. Ao ter funções diferentes da sua função “original”, as redes técnicas existentes também adquiriram o que Milton Santos definiu como *rugosidade*:
- “(…) se apresentam como formas isoladas ou como arranjos (...) restos de divisões do trabalho já passadas (todas as escalas da divisão do trabalho), os restos dos tipos de capital utilizados e suas combinações técnicas e sociais com o trabalho.” (SANTOS, [1996] 2006: 92)
- 24 As transformações de forma concreta que estão instaladas até então se tornaram parte de uma paisagem, e a sua presença passa a definir e determinar a função do lugar a *posteriori* de sua construção. Sendo o espaço uma produção social, e não sendo um cenário passivo, a interferência de ações e objetos trazem uma nova significação e valorização ao lugar. A existência da Capela Nossa Senhora da Luz, do século XVII, em Itaoca, até mesmo das infraestruturas inseridas a partir de 2013, são carregadas de significação e valor, de uma justaposição temporal e espacial.
- 25 A rugosidade está atrelada a sua relação espaço e tempo, redefinindo lugares com base em uma reestruturação, estabelecendo uma divisória entre o anterior e o posterior, em uma nova forma e função. A inserção de novas estruturas define mudanças e cria novas adaptações e relações com o meio, com base na influência dessas “manifestações concretas” (SANTOS, [1978] 2002:173).
- 26 Tal influência é uma herança, mas não apenas como algo do passado, se manifesta em tempos cruzados numa sucessão de objetos justapostos (sobrepostos) que atua de maneira concreta mediante o processo social. A nova realidade em que esses objetos passam a exercer no espaço aparece registrando uma forma para o seu uso. Ao finalizar a função inicial do porto ou da estrada UHOS, elas passam a exercer novas determinações naquele lugar, adaptando se a novas condições e se tornando eficaz na realização de outras funções ao qual antes não havia sido planejado. Além de sua influência sobre o espaço anterior a sua construção, o próprio objeto também muda sua funcionalidade.
- 27 A ressignificação e a valorização estão relacionada as políticas territoriais o que torna elementar a produção de projetos de interesses diversos e que pode não está

necessariamente relacionado aos interesses sociais. As redes técnicas podem ser construídas com um propósito que se modifique com o tempo, proporcionando outras práticas, dando uma refuncionalização.

“Os espaços, isto é, a mescla de estruturas que o caracterizam, são, a cada momento, mais ou menos infensos, mais ou menos abertos, a influências novas. Há desse modo, uma receptividade específica dos lugares, ocupando os vazios, aos fluxos de modernização ou inovação.” (SANTOS, [1978] 2002: 260)

- 28 Dentre os projetos planejados passíveis de grande mudança, o TPP (Terminal Pesqueiro Portuário), junto com a estrada UHOS, formam novos eixo de circulação por diferentes bairros de São Gonçalo e uma interligação com o Arco Metropolitano. As transformações ocorridas no território têm trazido diferentes formas de usos e sobreposições espaço temporais entre outros desdobramentos em curso, que resultam em processos e dinâmicas territoriais. Junto as infraestruturas da UHOS, encontram-se áreas de lazer e locais de valor histórico, como a Capela e Fazenda da Luz em Itaóca, em que diferentes estruturas espaço-temporais estão mescladas no espaço.
- 29 A identificação dessas estruturas nos mostra alterações importantes que se sucederam com o passar do tempo, criando novas territorialidades mesmo que a gestão pública não esteja presente. O bairro apresenta 2 momentos (o que estava antes das infraestruturas logísticas e posteriormente a construção) em que nenhuma delas tem sido discutido suas potencialidades para melhorias para a valorização do bairro que promovesse mudanças de melhoria de vida da população local.

UM PROJETO LOGÍSTICO PARA CARGAS ESPECIAIS: O SISTEMA UHOS.

- 30 Para melhor compreender esse processo de refuncionalização das redes técnicas existentes, é preciso conhecer o que levou a essas mudanças a partir de projetos, que tinham como principal função a conexão de pontos estratégicos relacionados ao setor petroquímico. Para a construção do Comperj uma gama de equipamentos foi necessária, tanto no processo de construção quanto o de montagem, exigindo estruturas logísticas não apenas do próprio empreendimento, como também ao seu suporte. As redes técnicas são necessárias para a demanda de fluxo de cargas, trabalhadores e serviços, como o Arco Metropolitano, assim como a duplicação da BR101, que conectam pontos estratégicos que possibilitem uma distribuição local e regional, formando um importante arranjo espacial. Esses arranjos ocorrem segundo uma reestruturação espacial, adquirindo alta mobilidade com base na elaboração de redes técnicas que possibilitará uma expansão com expressiva circulação e integração. No caso do COMPERJ, específicos sistemas logísticos de transporte foram importantes para o carregamento de equipamentos especiais para processo de refinamento de petróleo, como filtros, vasos e torres, que servirão para a destilação, produção de óleo combustível, coque e enxofre entre outros. Esses equipamentos são ultra pesados e de grandes dimensões, tendo sido importados sob encomenda especificamente para o Complexo petroquímico em Itaboraí e recebidos por via marítima e desembocados no Porto do Rio, no bairro do Caju, na cidade do Rio de Janeiro.
- 31 A distância entre o COMPERJ e a Baía de Guanabara é de aproximadamente 17km de distância, e as estradas existente, além de não suportarem o peso e a dimensão dos equipamentos ultra pesados, também já estavam saturadas da carga de fluxos de carros.

É justamente nesse momento que os projetos “extramuros” mostram a sua importância, pois tinham como o objetivo suprir o transporte de cargas especiais vindos da Baía de Guanabara em direção ao COMPERJ, o sistema UHOS (*Ultra Heavy Over Size*).

- 32 Esse sistema tinha a capacidade de transportar cargas ultra pesadas com praticidade e segurança, pois esses equipamentos têm em média 1000 toneladas, 40 metros de comprimento e 12 metros de diâmetro, e exigem muita técnica na sua condução. Alguns estudos prévios foram feitos para o transporte dessas cargas, mesmo antes das contratações do Comperj em 2008, que resultou no levantamento de 6 alternativas. Uma delas estava baseada na utilização de rios para o transporte, já que a região é composta por uma rede fluvial. Essa alternativa faria uso do rio Guaxindiba, dentro da APA de Guapimirim, desassoreando o rio para que comportasse a dimensão das balsas para então desembarcar no bairro de Itambi, Itaboraí. No entanto, com o veto de forças ambientais esta alternativa foi descartada, pois comprometeria a biodiversidade do local que já é bem comprometida.
- 33 A alternativa encontrada foi um projeto que era subdividido em 2 partes, via marítima composta por dragagem para a construção de um píer e uma retro área; e uma terrestre, com uma estrada de 18 km, ligando o bairro de Itaóca, na cidade de São Gonçalo a Itambi em Itaboraí, conectando com a BR 493 (Arco Metropolitano) e também com a Estrada do Convento, estrada de acesso principal ao Comperj.

Figura 1. Imagem da área do retroporto e do Comperj, 2018.



Fonte: Google maps. Imagem da autora.

- 34 Todo o projeto durou em torno de 4 anos, repercutindo em grandes mudanças no território e esteve intimamente envolvida com outros projetos públicos. A estrada entre o porto de São Gonçalo e a estrada do Comperj, foi construída entre manguezais e moradias, o que mostra sua grande relação com impactos sociais e ambientais. Ela é particular e também foi nomeada como UHOS, seu trajeto pode ser analisado em duas partes: o primeiro trecho com 11 km, que se inicia em Itaóca até Guaxindiba (UHOS 1), e o segundo trecho que tem 7 km ligando os bairros de Guaxindiba a Itambi (UHOS 2). Como já dito, o transporte dos filtros e vasos ao Comperj, exige uma minuciosidade e

técnica dos operadores, sendo também necessária a utilização de veículos exclusivos, um tipo de carreta com suspensão hidráulica, uma “linha de eixo para transporte pesado”. Cada peça foi transportada por veículos conforme a imagem abaixo, com 18 eixos, levando aproximadamente de 3 a 4 dias entre o porto e o COMPERJ.

Figuras 2 e 3 - Veículo hidráulico utilizado no transporte de cargas especiais do Comperj.



Fonte: (A) PESSANHA,2015; (B) Arquivo pessoal,2015.

- 35 As obras da estrada UHOS iniciaram em 2013, mas foi finalizada somente em 2015, pois houve atrasos no processo de desapropriação e paralisação dos contratos com as empreiteiras responsáveis pelo projeto. A primeira parte da estrada foi construída de brita, com uso de aterros e pontes, em razão de extensas áreas alagadiças, de várzeas e manguezais. Esse segmento atravessa bairros carentes da cidade de São Gonçalo, como Fazenda dos Mineiros, Salgueiro, Palmeiras, Jardim Catarina, Santa Luzia e Guaxindiba, permitindo uma integração desses bairros, que antes não existia.
- 36 O uso da Petrobras com o sistema UHOS era temporário, e tinha o objetivo apenas para o transporte das cargas ultrapesadas. No entanto, já no início do projeto foi definido que as infraestruturas seriam colocadas para a administração local para que fossem devidamente refuncionalizadas em prol do desenvolvimento econômico da região. Todo o sistema UHOS foi projetado estrategicamente interligando importantes eixos viários, tornando uma estrada um alto potencial de uso estratégico possibilitando que em projetos futuros, toda a região pudesse está articulada para o transporte de cargas e utilidades industriais e comerciais. Seu trajeto permite a conexão com a BR 101 em Guaxindiba e com a BR 493 (o Arco Metropolitano) em Itambi, com proximidades ao trevo de Manilha em Itaboraí que permite também o acesso a RJ 116, e com a estrada principal do Comperj.
- 37 Entre os dois trechos da estrada UHOS, existe um polo industrial antigo da cidade de São Gonçalo, que passou a receber novas industriais após a anúncio do COMPERJ. Esse ponto se tornou de grande importância, pois juntamente ao polo industrial, projetos após o uso da Petrobrás foram definidos em conjunto com o sistema UHOS, que incluía a construção de um Terminal Ferroviário na Linha 3 interligando o centro de

Niterói a Guaxindiba em São Gonçalo, junto com a expansão ferroviária ou rodoviária para Visconde de Itaboraí. O segundo segmento da estrada UHOS, ligando Guaxindiba a Itambi, é justamente o trecho em que se projetava tal expansão viária, nessa parte da estrada já possui uma antiga linha férrea da década de 1930, quando se inaugurou a primeira fábrica de cimento da região, a Companhia Nacional de Cimento Portland, que a utilizava para o transporte de vagões até São José, em Itaboraí, onde tinha uma mina calcária, hoje um lago devido a escavação da mineração⁹.

38 O sistema UHOS foi subdividido em três contratos: (i) o píer com retroporto e a dragagem para o atracamento firmado com a empresa Constremac Construções LTDA; (ii) a estrada UHOS firmado com a empresa Engesa Engenharia S.A e; (iii) a Estrada do Convento, principal via de acesso ao Comperj, firmado pela empresa Encalso Construções LTDA. Todo processo resultou na desapropriação de aproximadamente 1200 terrenos e residências, totalizando 90 mil metros quadrados¹⁰

39 A UHOS está além de um sistema de transporte de equipamentos ao Comperj, esta configura uma infraestrutura potencial a locomoção e movimentação de cargas e pessoas, formando uma nova configuração territorial potencial para o setor industrial e/ou comercial. Esse sistema foi previsto para sua integração a malha viária regional, sendo necessário após o uso da Petrobras, sua adequação ao tráfego comum¹¹.

A CRIAÇÃO DE UM PORTO EM SÃO GONÇALO: SUA FUNÇÃO ORIGINAL E SEU POTENCIAL DE USO.

40 A construção de um porto em São Gonçalo é parte do sistema UHOS, conectando o transporte marítimo dos equipamentos ultra pesados a estrada de mesmo nome até o acesso principal do Comperj. O porto fica localizado na Praia da Beira no bairro de Itaóca em São Gonçalo, ao lado de um lugar mais conhecido, a Praia da Luz, um lugar de importância histórica da cidade.

41 O bairro é um lugar carente da cidade, quase ermo, possui muitos problemas de infraestrutura e ausência de muitos serviços públicos. Apesar disso, sempre foi um ponto de recreação e lazer, com venda de pescado em quiosques, fruto do trabalho da colônia de pescadores e de catadores de caranguejo do local.

42 Em meio ao grande empreendimento que se encontra na praia da Beira, podemos observar o grande valor histórico, arqueológico e natural do lugar. A praia da Luz possui uma importante capela ao qual dá o seu nome, Igreja Nossa Senhora da Luz, em estilo barroco erguida no século XVII após uma promessa de um sobrevivente de um naufrágio. Essa capela é uma das mais antigas do país e só se tornou um patrimônio da cidade São Gonçalo em 1985, sendo reformada apenas em 2001, após um trágico acidente de derramamento de óleo na Baía de Guanabara. Esse evento acabou por chamar atenção do poder público após grande repercussão midiática, o que sucedeu a revitalização do prédio histórico. Entretanto, após esse caso, o bairro e a capela retomaram aos seus antigos problemas ligados a falta de segurança pública, e serviços urbanos.

43 A região também é rica em seu bioma natural, estando ao lado da APA de Guapimirim, que até antes das obras da Petrobrás, o manguezal chegava a ultrapassar a área de preservação. Em contraponto, a área também é lembrada pelo descaso público de muitos anos, que até poucos anos era local de despejo de lixo da cidade, que só foi desativado em 2012, mas que ainda é utilizado na clandestinidade.

Figura 4 - Capela Nossa Senhora da Luz, 2016



Fonte: Arquivo pessoal.

- 44 Em meio a esse cenário, a chegada de empreendimentos no bairro trouxe grande expectativa à comunidade. A construção do píer e do retro área somam aproximadamente 9 mil metros quadrados, e chegava a comportar em sua retro área 6 ou mais equipamentos de uma só vez. Ao todo foram 14 equipamentos importados.¹²
- 45 A construção do porto consistiu em um canal de navegação feito por dragagem para a trafegabilidade das balsas; a construção de um píer para a atracação e descarregamento, e uma retroporto para o armazenamento e manobra dos grandes equipamentos. Até a finalização da construção do píer e retroporto passaram-se 1 ano e meio, para então os equipamentos ultrapesados que estavam na maioria na Ilha do Governador pudessem vir por balsas. Esses equipamentos estavam à espera da finalização do porto desde 2011, quando os primeiros vasos e torres chegaram ao Porto do Rio.

Figura 5 e 6 - Imagem: Equipamentos ultra pesados e de grandes dimensões no Porto da praia da Beira em São Gonçalo, 2015.



Fonte: Arquivo pessoal.

- 46 Todo o processo de construção consistiu na contratação de mão de obra local, o que gerou muita expectativa dos moradores. A base logística inserida previa o melhoramento econômico da cidade, visto que este seria refuncionalizado para projetos futuros por parte do poder público.
- 47 Apesar de alguns contratempos com relação a desapropriações, a comunidade e pequenos comerciantes viam o empreendimento com grande expectativa alimentada pelo um novo projeto que se chamaria “Cidade da Pesca”, que tinha o objetivo de colocar o ERJ em um novo patamar industrial pesqueiro.
- A CIDADE DA PESCA: A POSSIBILIDADE DE UM NOVO CENÁRIO PARA O SETOR INDUSTRIAL PESQUEIRO NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO.
- 48 O Estado do Rio de Janeiro tem uma importante tradicionalidade do setor pesqueiro como local de desembarque e abastecimento do pescado. No entanto, com o passar dos anos, a falta de infraestrutura e ambiente de precariedade tem resultado no declínio dessa atividade no Estado. Entre os maiores polos pesqueiros do Estado, está São Gonçalo, Niterói, e na cidade do RJ, nos bairros da Ilha do Governador e do Caju.
- 49 O principal entreposto de pescado na região metropolitana era o mercado de peixe na praça XV, criado em 1934. Na época grandes empresas de pescado se instalaram na região e boa parte era de empresas de enlatados. Esse entreposto foi uma modernização importante no Rio de Janeiro, que veio acompanhado com o processo de industrialização da época, isso colocou o ERJ em um novo patamar competitivo do setor.
- 50 Contudo, com a desativação do mercado de peixe em 1991, grande parte do desembarque do pescado passou a ser na Ilha da Conceição em Niterói, ou no CEASA (Central de abastecimento do ERJ) no bairro de Irajá, na cidade do Rio de Janeiro. Desde então, o setor tem tido cada vez mais dificuldade no transporte e conservação do pescado. A falta de um terminal público pesqueiro de grande porte tem sido uma necessidade de décadas.

- 51 Com o histórico de precariedade do setor pescado, e com base na refuncionalidade do recém porto de São Gonçalo deixado pela Petrobrás, o SEBRAP (Secretaria de Estado de Desenvolvimento Regional, Abastecimento e Pesca) apresentou uma proposta à prefeitura em 2013, para que fosse desenvolvido um projeto que otimizasse o abastecimento e aumentasse o setor industrial de pescado na região. Esse projeto foi chamado de *Cidade da Pesca*, que tinha o objetivo de criar um Complexo industrial no setor de pescado, com um eficiente terminal público pesqueiro para o ERJ.
- 52 O sistema UHOS já possuía um protocolo de intenção mesmo antes de ser construído, nesse documento a Prefeitura de São Gonçalo e o ERJ se comprometiam para que a estrada e o porto pudessem ter uma nova funcionalidade. Por esse motivo, desde 2008, a prefeitura já decretava a desapropriação de loteamentos em Itaóca para fins de utilidade pública, enquadrando a área como ZUPI (Zona de Uso Predominantemente Industrial)¹³, igualmente como ocorre no bairro de Guaxindiba, em que é certificando pelo poder público o surgimento de bases industriais na região.

Figuras 7 e 8 - Projeto da Cidade da Pesca apresentado pela prefeitura de São Gonçalo.



Fonte: Jornal O DIA, 27/06/2014.

- 53 A Cidade da Pesca seria composta por um Terminal Público Pesqueiro (TPP), um condomínio industrial pesqueiro sustentável, e uma área para o reassentamento para a construção de moradias que posteriormente foi modificado para apenas a indenização. No início do projeto era previsto 800 mil m² para o empreendimento, mas foi desapropriado pelo Estado¹⁴ 630 mil m².
- 54 O projeto gerou grande perspectiva tanto empresarial quanto dos pescadores e trabalhadores do setor, e foi apresentado como um investimento que colocaria o ERJ em um novo patamar da atividade de pescado. Sendo um empreendimento com investimento público e privado, não faltou empresas que se interessassem na proposta, grandes empresas como a Crusoé Food, o estaleiro Peixaria Pop & Peixe LTDA, a Jealsar-Rianxeira e mais 17 empresas, assinaram um protocolo de intenções com o ERJ.
- 55 Toda a idealização do projeto mostrava uma modificação radical no bairro de Itaóca, e sua dimensão econômica afetaria todo o Estado do Rio de Janeiro, trazendo melhorias

urbanas no bairro, criação de emprego e renda, e uma centralidade industrial importante ao Leste Metropolitano.

- 56 A Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro (CODIN)¹⁵ seria a responsável pelo cadastro de ocupação e avaliação imobiliária assim como pela avaliação das propostas das empresas que estariam interessadas em investir no local.

Figura 9 - Porto de São Gonçalo e Estrada UHOS em Ilha de Itaoca e demarcação do loteamento industrial para a formação da Cidade da Pesca.



Fonte: Elaboração própria com base em imagens do Google Earth, 2018.

- 57 O investimento público no setor de pescado tinha perspectivas regionais, que abarcariam também a cidade de Niterói, complementando mais dois terminais pesqueiros, um no bairro do Barreto próximo à Ilha da Conceição em Niterói principal entreposto do Leste Metropolitano fluminense, e uma requalificação urbana das colônias pesqueiras do Gradim em São Gonçalo. O interesse no aumento da capacidade de processamento do pescado era tanto que se chegou a cogitar também um Terminal Público Pesqueiro na Ilha do Governador, na cidade carioca.
- 58 Em decorrência desse grande projeto, a expectativa de pequenos empresários também foi grande. Para além dos planejamentos da cidade da pesca, a construção das infraestruturas no bairro de Itaóca já era grande, devido a movimentação de trabalhadores que passaram a necessitar de serviços que antes não tinha no lugar. A dinamização foi considerável, vindo a surgir pensões, quartos para alugar e até a construção de um pequeno hotel em frente à praia da Luz.

Figuras 10 e 11- Hotel Vista Linda frente à praia da Beira em Itaoca, São Gonçalo.



Fonte: Arquivo pessoal, 2015.

- 59 Para além do projeto da Cidade da Pesca que promoveria uma radical mudança econômica na região, a base logística permite associar serviços como de recreação e lazer, projetos de revitalização das orlas, educação ambiental e turismo, um potencial para espaços industriais, como também residenciais e comerciais.
- 60 Contudo, a administração local não tem tido presença nesses locais, e as infraestruturas foram sendo depreciadas. Tanto o porto quanto a estrada UHOS ficaram abandonadas após o término de uso da Petrobrás e nenhum poder público adquiriu os ativos para promover ações em políticas públicas ou mesmo a preservação. Somado a falta de segurança pública nas comunidades em torno desses ativos, essas bases logísticas se tornaram uso do poder de organizações criminosas. A integração entre os bairros permitida pela construção da estrada UHOS, facilitou a integração entre comunidades já comandada por esses grupos, que ao fim, se tornou um novo circuito interno para o comércio ilícito de narcóticos e armas. Apesar de estar timidamente na pauta de discussões do CONLESTE (Consórcio Intermunicipal de Desenvolvimento do Leste Fluminense)¹⁶ e alguns deputados, pouco tem se visto meios práticos para a mudança desse cenário.
- 61 A Cidade da Pesca esteve muito associada ao andamento do COMPERJ, mesmo que entre esses projetos não haja uma relação direta entre suas atividades. Junto com as paralisações do Complexo petroquímico, a Cidade da pesca também passou a ser menos discutida. As ações até então tomadas partiram do Estado do Rio de Janeiro e pouco se tem visto o interesse nas diferentes gestões da prefeitura em dar continuidade nesse projeto.

CONSIDERAÇÕES FINAIS.

- 62 Entre os anos de 2006 e 2016, o Estado do Rio de Janeiro passou por intensa reestruturação espacial comandada por uma política pública de desenvolvimento industrial na região. As redes técnicas construídas se tornaram vetores potenciais para

atividades industriais, comerciais e de lazer. As potencialidades existentes poderiam valorizar o trabalho pesqueiro com o porto, incentivar atividades industriais/comerciais trazendo uma funcionalidade pública a estrada UHOS, incentivando na conservação ambiental e histórica do local entre outros. Porém, o único projeto apresentado até então foi a Cidade da Pesca que se encontra estagnado.

- 63 Esse projeto tinha grande relevância, e foi idealizado em um período em que grandes projetos de investimento ocorriam por todo o estado do Rio de Janeiro. O projeto que estava em desenvolvimento (pois faltavam alguns estudos sobre os impactos socioeconômicos e ambientais) foi paralisado em meio aos problemas políticos que abalaram a economia fluminense, que chegou a comprometer a continuidade de outros projetos que já estavam em andamento como o COMPERJ e a duplicação da BR493 que estenderia o Arco Metropolitano para Itaboraí.
- 64 Contudo, a refuncionalização das infraestruturas do sistema UHOS ainda mantém o decreto como utilidade pública para a sua refuncionalização, assim como todo o levantamento fundiário.
- 65 Observamos uma grande dificuldade e um desinteresse do poder público local em propor ações para a conservação dos equipamentos e pôr em prática uma gestão compartilhada que traga em questão um planejamento para a situação atual, e que não fique aprisionada as expectativas unicamente com o retorno do COMPERJ ou ações por parte do Estado do Rio de Janeiro e da União. Uma conduta mais ativa por parte do poder público local, e o desfecho das coalizões entre as prefeituras com o CONLESTE poderia se tornar uma grande ferramenta para trazer novos projetos e debates com a comunidade para o melhor uso das infraestruturas. Até então, as ações do poder público local têm se direcionado em reuniões e assembleias gerais entre municípios do consórcio do leste fluminense, mas não tem conseguido pôr em prática uma gestão única para o planejamento da região.
- 66 As estruturas existentes se tratam de grandes projetos de investimento que estão para além dos poderes administrativos do poder público local, o que remete a necessidade de uma gestão compartilhada. Vale ressaltar, que o potencial das redes técnicas existente é de interesse tanto da sociedade quando do empresariado, e a execução de atividade para o desenvolvimento de projetos com base no legado do porto de São Gonçalo e na estrada UHOS, poderia trazer uma nova direção de crescimento econômico e de desenvolvimento social a uma cidade com tensos problemas sociais. O que influenciaria na maior arrecadação tributária diminuindo a dependência por recursos públicos externos.
- 67 Todo o processo de refuncionalização também exige cuidados as interferências, transformação que os grandes empreendimentos acarretam a comunidade e ao próprio município. Até então, o alto grau de investimento privado foi no setor imobiliário, e poucas foram direcionadas em bases produtivas para a diversificação de outras atividades econômicas que gerassem emprego e renda. Os impactos de grandes projetos de investimento exigem uma gestão pública comprometida com o desenvolvimento social para a redução dos problemas que abatem o Leste Metropolitano Fluminense e não fique direcionada aos interesses empresariais, reduzindo o papel administrativo do poder público para um papel empreendedor sem comprometimento com a justiça social.

BIBLIOGRAFIA

FIRJAN, *Investimentos decisão rio, 2012.2014*. Disponível em: <http://www.decisaorio.com.br/>

HAESBAERT, R. *O Mito da Desterritorialização: do fim dos territórios à multiterritorialidade*. 10ª Ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2016.

_____. *Dos múltiplos territórios à multiterritorialidade*. Revista GEOgraphia- v.6,nº12. Porto Alegre, 2004b. Disponível em: <http://www.ufrgs.br/petgea/Artigo/rh.pdf> Acesso em: 09/2018

HARVEY, D. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2005.

_____. *Os limites do capital*. São Paulo: Boitempo, 2013. Disponível em: <http://www.mediafire.com/file/hmhgz9cgezfmqx3/HARVEY%2C+David.+Os+limites+do+capital.pdf> Acesso em: 07/2018.

IBGE. *Reflexões sobre os deslocamentos populacionais no Brasil*. Rio de Janeiro, IBGE, 2011 – Organizadores: Luiz Antonio Pinto de Oliveira e Antonio Tadeu Ribeiro de Oliveira.

IBGE. *Regiões de Influência das Cidades 2007*. Rio de Janeiro, IBGE, 2008.

IBGE. *Arranjos Populacionais e Concentrações Urbanas do Brasil*. Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: <www.ibge.gov.br/apps/arranjos_populacionais/2015>. Acesso em: 05/2016

LEFEBVRE, Henri. *A produção do espaço*. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: *La production de l'espace*. 4e éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão : início - fev.2006

LENCIONI, Sandra. *Metrópole, Metropolização e regionalização*. 1ªed – Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2017.

OLIVEIRA, F. G. de. *Políticas territoriais e uso do território em uma perspectiva integradora: as escalas, dilemas e perspectivas de justiça social no capitalismo contemporâneo*. Ata del Colóquio de Geocrítica (online), 2016. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/xiv_florianooliveira.pdf> Acesso em: 12/2016

_____. *Políticas territoriais e uso do território em uma perspectiva integradora: as escalas, dilemas e perspectivas de justiça social no capitalismo contemporâneo*. Geocrítica (online), 2016 Disponível em: http://www.ub.edu/geocrit/xiv_florianooliveira.pdf

_____. *Estado, administração pública e território: da autonomia administrativa à autarquia*. Espaço e Economia. Ano V, número 9, 2016. Disponível em: < <https://journals.openedition.org/espacoeconomia/2358>> Acesso em: 11/2016

_____. *Reestruturação produtiva, território e poder no estado do Rio de Janeiro*. 1ª. ed. Rio de Janeiro: Editora Garamond, 2008. 304p .

_____. *O crescimento econômico do Rio de Janeiro (2006 - 2016) posto a perder: a ausência de políticas públicas territoriais e de ordenamento do território comprometido com a possibilidade de desenvolvimento*. In.: OLIVEIRA, F.G.; WERNER, C. L. e RIBEIRO, P. Políticas Públicas: interações e urbanidades. Rio de Janeiro: LetraCapital, 2013.

RIBEIRO, Ana Clara Torres. *Homens Lentos, opacidades e rugosidades*. Revista Redobra, Ano: 3 nº: 09, p. 58-71, 2012.

SANTOS, M.; SOUZA, M. A. A; SILVEIRA, M. L. (orgs). *Território, globalização e fragmentação*. 1ª ed. São Paulo: Hucitec, 1994.

SANTOS, Milton. *O retorno do território*. In: OSAL: Observatório Social de América Latina. Ano: 6 n°: 16. Buenos Aires: CLACSO, 2005. Disponível em: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/osal/osal16/D16Santos.pdf>

----- . *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção* 4. ed. 2. reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, [1996] 2006.

NOTAS

1. Atualmente é pensada uma nova funcionalidade ao COMPERJ, inicialmente uma indústria petroquímica, que posteriormente modificaram para apenas uma refinaria, e que em 2019 passou a ser cogitado em torná-la uma termelétrica. Fonte: <https://oglobo.globo.com/economia/petrobras-quer-construir-termeletrica-no-comperj-23620058> Acesso em: 04/2019.
2. OLIVEIRA, Floriano J.G; CANDIDO, D’Jeanine. Investimentos produtivos, territorialidades e gestão no uso do território no Leste Metropolitano do Rio de Janeiro. In: BINSZTOK, Jacob; BARBOSA, Jorge Luiz (orgs). *Modernização Fracassada. Dossiê Comperj*. - Rio de Janeiro: Consequência/FAPERJ, 2018.
3. O COMPERJ se torna um plano nacional estratégico para desenvolvimento do Estado e região, com base no investimento público em tecnologia para a extração de petróleo no país que tem ocorrido desde a criação da estatal Petrobrás em 1953. O resultado foi a criação de procedimentos de alta tecnologia que possibilitou a extração de petróleo em águas ultraprofundas, com programas de capacitação tecnológica devido a alta complexidade. Todo o histórico de pesquisa resultou em uma tecnologia pioneira do Brasil, e esse avanço tecnológico possibilitou a concretização de um projeto de beneficiamento na produção de petróleo em próprio solo brasileiro. O que tornou fundamental para a concretização foi um plano governamental em empreender um estratégico plano de investimento que viabilizasse não só o crescimento no setor de petróleo e gás como melhorias no desenvolvimento econômico do país.
4. O Leste metropolitano junto com a Baixada fluminense e o Oeste metropolitano compõe juntos a região metropolitana do Rio de Janeiro podendo chegar a um raio de aproximadamente 80km a partir do centro da cidade. Fonte: Subsecretaria de comunicação do Estado do Rio de Janeiro. Disponível em: <http://www.rj.gov.br/web/imprensa/exibeconteudo?article-id=3800435>. Acesso em 07/2017.
5. O LMRJ tem um teor mais analítico do que administrativo.
6. IBGE. *Arranjos Populacionais e Concentrações Urbanas do Brasil*. Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: <www.ibge.gov.br/apps/arranjos_populacionais/2015>. Acesso em: 07/2017
7. Plataforma IBGE cidades – panorama Trabalho e rendimento [2010 – 2016]- Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/panorama>
8. Com exceção da cidade de Niterói, com base nos estudos socioeconômicos do Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro (2010-2016)
9. Também um importante Parque Paleontológico da região.
10. Segundo informação da Petrobrás ao TCU Auditoria – TC 006.283/2013-6
11. Conforme EIA_RIMA: via especial para transporte de cargas especiais para o Comperj. Petrobrás
12. Auditoria TCU - TC 006.283/2013-6
13. Decreto municipal nº 336/2008.
14. Em 30 de Abril de 2014 foi publicado um decreto da desapropriação de 50 mil metros na praia da Beira e em 20 de Julho de 2014 foi publicado um decreto desapropriando 465 mil metros, totalizando 515 mil metros para utilidade pública. Entretanto faltaria mais 115 mil metros para desapropriar.

8 Criada em 1967 com intuito de criar e comercializar distritos industriais, essa companhia esta ligada a Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Energia, Indústria e Serviços (SEDEIS) e é uma sociedade de economia mista.

15.

16. O CONLESTE é um consórcio entre municípios do LMRJ que são influenciados pelo COMPERJ, e tem em comum problemas regionais, que inclui todos os dados até aqui tratados. Nesse consórcio inclui municípios de diferentes regiões para além do LMRJ. O objetivo desse consórcio esteve voltado a criação de estratégias de planejamento urbano conjunto para o crescimento econômico da região, e tem sido um dos grupos que mais tem pressionado para o retorno do COMPERJ, ou mesmo a substituição por outro projeto que ponha em prática as instalações já existentes. Entretanto, esse grupo esteve tão direcionado na pauta do COMPERJ que mesmo após 10 anos desde sua criação, ainda não foi posto em prática um planejamento urbano para o desenvolvimento da região.

RESUMOS

Esta investigação visa analisar as transformações ocorridas no Leste Metropolitano do Rio de Janeiro após a inserção do COMPERJ em Itaboraí. Com base na dinamização que o complexo petroquímico traria a região, outros projetos logísticos de infraestrutura foram desenvolvidos, sendo a construção de redes técnicas um fator primordial para a conexão de fluxos no território. Entre as cidades de São Gonçalo e Itaboraí, foi construído a estrada UHOS, um sistema logístico de circulação de cargas especiais e de grandes dimensões para o COMPERJ. Trata-se de um porto de atracação e armazenamento, uma estrada que atravessa diferentes comunidades, um parque industrial, e tem ligação com importantes vias como a BR-101 e o Arco Metropolitano. As interferências desse sistema criaram uma conexão interna entre bairros carentes, promovendo a formação de novas territorialidades. Essas infraestruturas desencadearam outros investimentos industriais e imobiliários, movidos pela expectativa de crescimento econômico na região. Após o fim da utilização do sistema UHOS pela Petrobrás, um acordo com a administração local definia a reutilização dessas infraestruturas para a criação de um plano de desenvolvimento de políticas públicas para o crescimento econômico na região. A partir deste acordo, foi proposto o projeto Cidade da Pesca, um novo complexo industrial que traria uma nova centralidade no setor de pesca no Estado do Rio de Janeiro. No entanto, em meio às dificuldades da gestão local em empreender projetos de impacto regional, a concretização do projeto de refuncionalização das infraestruturas tem estado cada vez mais distante.

Cette recherche a pour objectif d'analyser les transformations survenues dans l'est métropolitain de Rio de Janeiro après l'insertion de COMPERJ à Itaboraí. Forts du dynamisme que le complexe pétrochimique apporterait à la région, d'autres projets d'infrastructure logistique ont été développés et la construction de réseaux techniques est un facteur primordial pour la connexion des flux sur le territoire. Dans les villes de São Gonçalo et Itaboraí, le système UHOS a été mis au point. Il s'agit d'un système logistique destiné à la circulation des charges spéciales et volumineuses pour COMPERJ. C'est un port d'accostage et de stockage et une route qui traverse différentes communautés, un parc industriel et des connexions avec des itinéraires importants, le BR101 et l'Arc métropolitain. Les interférences de ce système ont créé une connexion interne entre les quartiers défavorisés, favorisant ainsi la formation de nouvelles territorialités. Ces

infrastructures ont déclenché d'autres investissements industriels et immobiliers motivés par les perspectives de croissance économique de la région. Après la fin de l'utilisation du système UHOS par Petrobras, un accord avec l'administration locale a défini la réutilisation de ces infrastructures afin de créer un plan de développement des politiques publiques pour la croissance économique de la région. Par conséquent, le projet de la ville de la pêche a été proposé, un nouveau complexe industriel qui apporterait une nouvelle centralité au secteur de la pêche dans l'État de Rio de Janeiro. Cependant, parmi les difficultés de la gestion locale à entreprendre des projets ayant un impact régional, la mise en œuvre du projet de ré-fonctionnalisation des infrastructures a été de plus en plus distante.

Esta investigación tiene como objetivo analizar las transformaciones que ocurrieron en el Este Metropolitano de Río de Janeiro después de la inserción de COMPERJ en Itaboraí. Sobre la base de la dinamización que el complejo petroquímico traería a la región, se desarrollaron otros proyectos de infraestructura logística, siendo la construcción de redes técnicas un factor clave para la conexión de los flujos en el territorio. Entre las ciudades de São Gonçalo e Itaboraí, se construyó la carretera UHOS, un sistema logístico para la circulación de cargas especiales y grandes para COMPERJ. Es un puerto de atraque y almacenamiento, una carretera que cruza diferentes comunidades, un parque industrial y está conectado a carreteras importantes como la BR-101 y el Arco Metropolitano. Las interferencias de este sistema crearon una conexión interna entre barrios desfavorecidos, promoviendo la formación de nuevas territorialidades. Estas infraestructuras desencadenaron otras inversiones industriales e inmobiliarias, impulsadas por la expectativa de crecimiento económico en la región. Tras el final del uso de Petrobras del sistema UHOS, un acuerdo con la administración local definió la reutilización de estas infraestructuras para crear un plan de desarrollo de políticas públicas para el crecimiento económico en la región. Sobre la base de este acuerdo, se propuso el proyecto "ciudad pesquera", un nuevo complejo industrial que aportaría una nueva centralidad al sector pesquero en el estado de Río de Janeiro. Sin embargo, en medio de las dificultades de la administración local para emprender proyectos de impacto regional, la realización del proyecto de refuncionalización de infraestructura ha sido cada vez más distante.

This research aims to analyze the transformations that occurred in the Metropolitan East of Rio de Janeiro after the insertion of COMPERJ in Itaboraí. Based on the dynamism that the petrochemical complex would bring the region, other logistical infrastructure projects were developed, and the construction of technical networks is a prime factor for the connection of flows in the territory. In the cities of São Gonçalo and Itaboraí, the UHOS system was developed, a logistic system for the circulation of special and large loads for COMPERJ. It is a port of berthing and storage and a road between different communities, an industrial park and has connection with important routes, for example the BR101 and the Arco Metropolitano. The interferences of this system created an internal connection between needy neighborhoods, promoting the formation of new territorialities. These infrastructures triggered other industrial and real estate investments driven by the expectation of economic growth in the region. After the end of the use of the UHOS system by Petrobrás, an the deal with the local administration defined the reuse of these infrastructures to create a development plan in public policies for economic growth in the region. Therefore, the *Cidade da pesca* project was proposed, a new industrial complex that would bring a new centrality in the fishing sector in the State of Rio de Janeiro. However, amid the difficulties of local management in undertaking projects with a regional impact, the implementation of the project of refunctionalization of infrastructures has been increasingly distant.

ÍNDICE

Palavras-chave: Redes técnicas, reestruturação espacial, UHOS, Cidade da Pesca.

Mots-clés: réseaux techniques, restructuration spatiale, UHOS, ville de la pêche.

Palabras claves: Redes Técnicas, Reestructuración Espacial, UHOS, Ciudad Pesquera

Keywords: Technical networks, spatial restructuring, UHOS, Cidade da Pesca.

AUTOR

D'JEANINE CANDIDO

Licenciada em Geografia pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (FFP/UERJ). E-mail:
djeaninecandido@gmail.com