

*Espaço
e Economia*

Espaço e Economia

Revista brasileira de geografia econômica

7 | 2015

Ano IV, Número 7

A emergência da região logístico-industrial do Extremo Oeste Metropolitano fluminense: reflexões sobre o processo contemporâneo de reestruturação territorial-productiva

The emergence of the logistical-industrial region in Rio de Janeiro State's west and metropolitan area: thoughts on the contemporary process of territorial-productive restructuring

L'émergence de la région logistique-industrielle de l'Extrême-Ouest

Métropolitain fluminense: réflexions sur le processus contemporain de restructuration territoriale et productive

El surgimiento de la región logística industrial del Extremo Oeste Metropolitano fluminense: reflexiones sobre el proceso contemporáneo de reestructuración territorial - productiva

Leandro Dias de Oliveira



Edição eletrônica

URL: <http://journals.openedition.org/espacoeconomia/1814>

DOI: 10.4000/espacoeconomia.1814

ISSN: 2317-7837

Editora

Núcleo de Pesquisa Espaço & Economia

Referência eletrônica

Leandro Dias de Oliveira, « A emergência da região logístico-industrial do Extremo Oeste Metropolitano fluminense: reflexões sobre o processo contemporâneo de reestruturação territorial-productiva », *Espaço e Economia* [Online], 7 | 2015, posto online no dia 12 abril 2016, consultado o 19 abril 2019.

URL : <http://journals.openedition.org/espacoeconomia/1814> ; DOI : 10.4000/espacoeconomia.1814

Este documento foi criado de forma automática no dia 19 Abril 2019.

© NuPEE

A emergência da região logístico-industrial do Extremo Oeste Metropolitano fluminense: reflexões sobre o processo contemporâneo de reestruturação territorial-productiva

The emergence of the logistical-industrial region in Rio de Janeiro State's west and metropolitan area: thoughts on the contemporary process of territorial-productive restructuring

L'émergence de la région logistique-industrielle de l'Extrême-Ouest Métropolitain fluminense: réflexions sur le processus contemporain de restructuration territoriale et productive

El surgimiento de la región logística industrial del Extremo Oeste Metropolitano fluminense: reflexiones sobre el proceso contemporáneo de reestructuración territorial - productiva

Leandro Dias de Oliveira

NOTA DO EDITOR

Estas reflexões estão vinculadas ao Grupo de Pesquisa “Reestruturação Espacial Contemporânea” [DEGEO-UFRRJ] e correspondem aos resultados finais do projeto de pesquisa “O Processo de Reestruturação Territorial-Productiva do Oeste Metropolitano Fluminense”, desenvolvido com o apoio da Fundação Carlos Chagas Filho de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro – FAPERJ (Auxílio Instalação / 2012 e bolsas de iniciação científica), do CNPq – Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico e

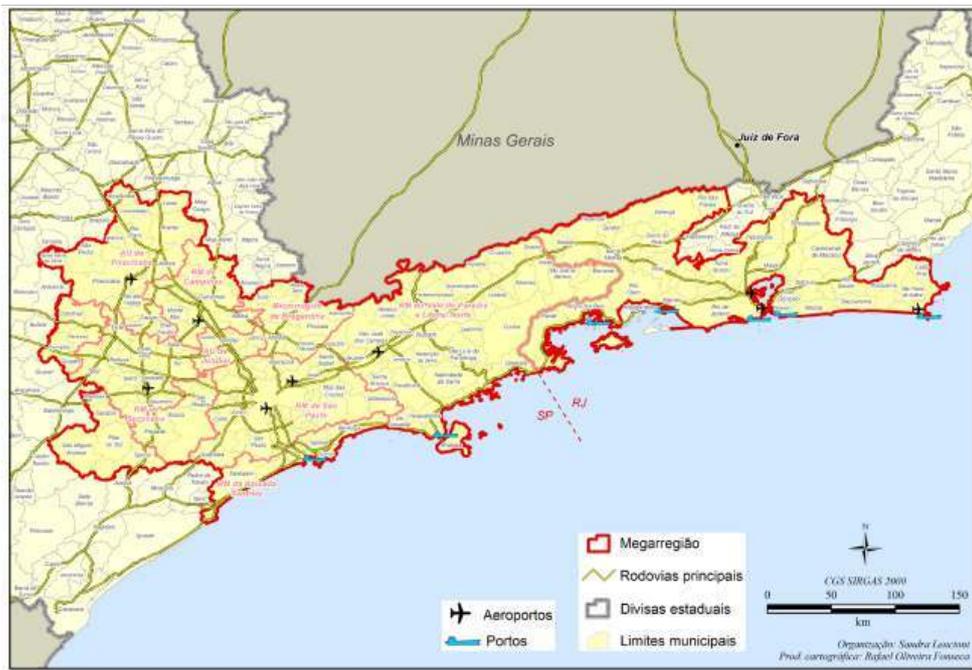
da CAPES – Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior, por meio de bolsas de iniciação científica (PIBIC), iniciação à docência (PIBID) e de mestrado. Da mesma maneira, este estudo é integrante do projeto de cooperação internacional, no campo da geografia, entre a UFRRJ e a Universidade do Porto, intitulado “*Reestruturação Espacial e Desenvolvimento Regional: Um Estudo Comparativo entre a Região Norte de Portugal e o Estado do Rio de Janeiro*”, do qual o autor é coordenador, bem como dos esforços conjuntos em associação ao NuPEE – Núcleo de Pesquisa Espaço e Economia, coordenado pelo Prof. Dr. Floriano José Godinho de Oliveira [PPFH/FFP-UERJ].

Agradecemos o Prof. Dr. André Santos da Rocha, do Departamento de Geociências da UFRRJ, pela leitura crítica deste artigo, que é resultado dos muitos diálogos realizados no âmbito do LAGEPPE – Laboratório de Geografia Econômica e Política e Práticas Educativas, sob nossa coordenação. Somos gratos também ao Prof. Dr. Andrews José de Lucena, do Departamento de Geociências da UFRRJ, pelo auxílio na confecção dos mapas aqui publicados.

Introdução

- 1 Em recente artigo (*Urbanização difusa e a constituição de megarregiões: o caso de São Paulo-Rio de Janeiro*, 2015), Sandra Lencioni apresentou a expressão “*nebulosa urbana*”, uma megarregião fruto da urbanização dispersa, que envolve a implosão e explosão da cidade (LEFEBVRE, 1999 [1970]) e a própria dinâmica de concentração-dispersão das atividades econômicas, de pessoas e riquezas e capaz de fundamentar analiticamente o atual processo de *megapolização* Rio de Janeiro – São Paulo. Neste sentido, falar em “*nebulosa urbana*” permitiu à autora extrapolar a rigidez classificatória da megalópole como uma *mancha urbana cartográfica homogênea e superpovoada*; trata-se, assim, da consolidação regional por meio de uma integração entre cidades economicamente, socialmente, politicamente e ambientalmente heterogêneas, com base em *linkages* (ligações) entre as partes e na transição pós-metropolitana do presente (SOJA, 2000 e 2013).

Imagem 1: A Nebulosa Metropolitana Rio de Janeiro – São Paulo, por Sandra Lencioni (2015)



Fonte: LENCIONI, 2015. Disponível em: http://www.emetropolis.net/index.php?option=com_edicoes&task=artigos&id=132&lang=pt. Acesso em: 05 de dezembro de 2015.

- 2 Neste artigo, a partir de uma meticulosa leitura acerca do “todo fragmentado” que compõe a *nebulosa urbana Rio-São Paulo* (Imagem 1), Sandra Lencioni aponta que a parte fluminense desta megarregião é composta por cinquenta municípios – extrapolando, portanto, os vinte e um municípios que compõem a Região Metropolitana do Rio de Janeiro –, e incluindo o Sul Fluminense, parte da Região Serrana e dos Lagos. A autora salienta, neste íterim, que a *nebulosa* inclui Paracambi, Seropédica e Itaguaí, cidades que não estão previamente inseridas nas microrregiões por ela analisadas (LENCIONI, 2015, p.11). É sobre a região econômica formada por estas cidades situadas na borda oeste metropolitana fluminense, acrescida dos municípios de Queimados e Japeri¹, que objetivaremos desenvolver esta análise. Intitulamos esta região econômica formada por Itaguaí, Japeri, Queimados, Paracambi e Seropédica de *Região Logístico-Industrial do Extremo Oeste Metropolitano Fluminense* (Imagem 2); esta região econômica tem sido palco de uma verdadeira revolução industrial extemporânea, pois emergem nas cidades que a compõe novos vetores produtivos – em especial, do ramo industrial e logístico –, e novas formas urbanas, com o gradual rompimento da estética rural até então predominante por meio de um verdadeiro processo de reestruturação territorial-produtiva.

Imagem 2: Mapa da Região Logístico-Industrial do Extremo Oeste Metropolitano Fluminense



Organização: Prof. Dr. Andrews José de Lucena e Prof. Dr. Leandro Dias de Oliveira [DEGEO/PPGGEO/UFRRJ]. Novembro / 2015.

- 3 Se durante décadas, o estado do Rio de Janeiro esteve marcado por um processo de evasão de fábricas, crise em ramos estratégicos e migração das sedes empresariais (Floriano OLIVEIRA, 2008; SILVA, 2012, entre outros), atualmente ocorre um grande refluxo, onde o território fluminense se tornou novamente um polo atrativo de investimentos – *ainda que em tempos de retração produtiva e pessimismo em curto prazo acerca dos rebatimentos da crise de largo espectro econômico nacional e internacional*. Nos últimos anos, houve o aparecimento de novos investimentos e ou incremento de antigas bases produtivas, que compreendem desde a instalação do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro – COMPERJ² [estacionada pela crise da Petrobrás] até as inúmeras intervenções realizadas na borda oeste da região metropolitana então destacada.

A Região Logístico-Industrial do Extremo Oeste Metropolitano Fluminense: convecções econômicas e *linkages* territorial-produtivos

- 4 A expansão econômica do estado do Rio de Janeiro tem implicado na redinamização da própria Região Metropolitana (Floriano OLIVEIRA, 2006 e 2007; PAGANOTO, BECKER, 2012; SILVA, 2012; SOBRAL, 2013), tornando mais complexas e integradas as relações entre capital e interior. Da mesma maneira que a parte central metrópole carioca, a Baixada Fluminense [a sua periferia imediata] também assiste ao espriamento dos serviços em suas diversas formas (hotéis, shoppings, supermercados etc.) (SIMÕES, 2007; OLIVEIRA & RODRIGUES, 2009; ROCHA, 2014 e 2015; OLIVEIRA, 2014a) e vive o típico processo de

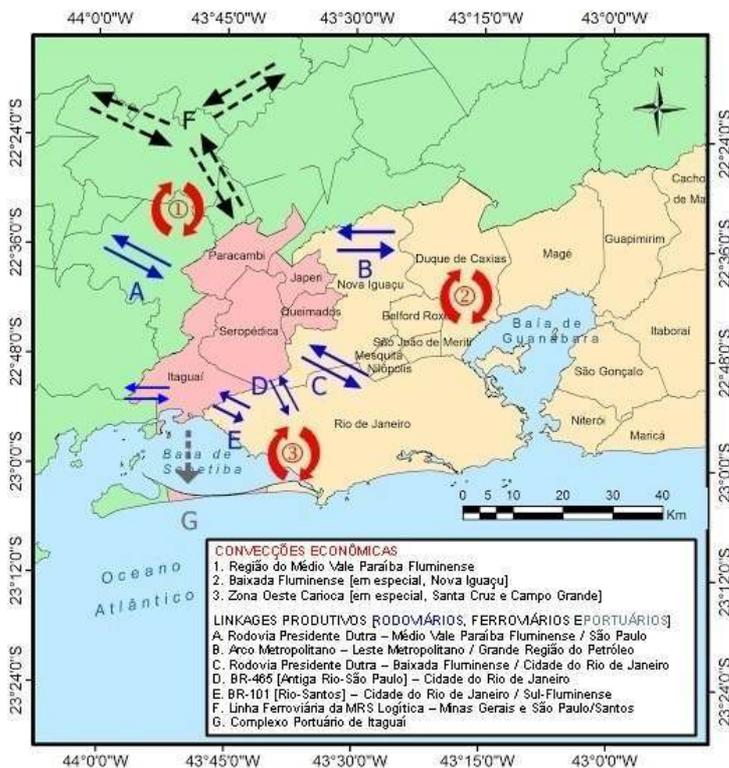
requalificação urbana à *brasileira*, combinando a constituição de áreas revitalizadas para a nova classe média – com novos prédios, praças, fachadas e serviços – com a manutenção dos problemas sociais históricos preferencialmente em áreas ocultadas pela paisagem³. É possível indicar que a Baixada Fluminense hoje é composta por Belford Roxo, Duque de Caxias, Mesquita, Nilópolis, Nova Iguaçu e São João de Meriti, que convivem com o histórico estigma de atraso e pobreza e assistem recentemente o processo, em diferentes graus, de requalificação urbana. Todavia, enquanto Magé e Guapimirim estão claramente incluídas economicamente no Leste Metropolitano Fluminense e vivem os rebatimentos produtivos do COMPERJ, as cidades de Itaguaí, Japeri, Paracambi, Queimados e Seropédica – entendendo o município de Queimados como área de transição entre as duas realidades, pois também convive com um vigoroso processo de reestruturação urbana (MORAIS, 2015) – vivem um processo de industrialização com características bastante peculiares da borda metropolitana; ou seja, a borda da área metropolitana como área de expansão, influência e, por que não, como polo de propagação da própria metrópole.

- 5 A contiguidade da parte oeste da região metropolitana com a Região do Médio Vale Paraíba Fluminense é reforçada, seja pelo entroncamento logístico, seja pela potencialidade de contatos com a economia regional baseada no ramo metal-siderúrgico-automobilístico baseada no eixo Volta Redonda – Resende, com destaque para a CSN (Companhia Siderúrgica Nacional) e as montadoras automobilísticas (MAN, PSA Peugeot Citröen, Hyundai Heavy Industries Brasil e Nissan, e futuramente, a Jaguar Land Rover), que consorciam as indústrias de vidros, elétrica voltada para automóveis, borracha (notadamente pneus) e logística. Da mesma maneira, em relação ao Leste Metropolitano, a constituição de Itaboraí como polo petrolífero – além do encadeamento de atividades neste ramo que envolve as cidades vizinhas, com destaque para São Gonçalo e Maricá – permitirá um contato profícuo com a Região Norte Fluminense, cuja economia petrolífera permanece como motor do desenvolvimento – particularmente destacando-se Macaé e Campos dos Goytacazes – e praticamente envolve todas as cidades do Norte-Nordeste do estado. A REDUC (Refinaria Duque de Caxias, na cidade homônima) – responsável por incluir seu município-sede entre os dez maiores PIBs nacionais – completa o encadeamento energético-petrolífero do estado do Rio de Janeiro (PESSANHA, 2015). Ainda é importante asseverar que Itaguaí é a porta de entrada da “Região da Costa Verde” [ou Sul Fluminense], que vive grande expansão de oferta de moradias em condomínios residenciais de classe média [e alta].
- 6 Ao mesmo tempo em que ocorre a migração dos empreendimentos fabris em fase de instalação para as fronteiras da metrópole, também são implementados condomínios logísticos inseridos na lógica industrial⁴, com valorização do solo urbano; esta valorização da terra urbana reverbera tanto na comercialização de áreas com fins de loteamento habitacional e consequente emergência de condomínios residenciais voltados para os altos extratos da classe média quanto para venda de grandes espaços para implementação de áreas que sirvam ao setor secundário. No que se refere ao setor secundário, há a implantação de indústrias em suas diversas formas, ramos da construção civil, galpões, silos e outros empreendimentos logísticos e condominiais, com a concretização de um duplo e complementar modelo: nas bordas da metrópole novas economias de aglomeração urbana espocam, reconstituindo os novos empreendimentos produtivos como centralidades urbanas e requalificando a indústria – *este modelo supostamente fadado a esconderijos espaciais e condenado pelo hegemônico modelo da sustentabilidade ambiental* – como vetor de progresso em áreas mais pobres, enquanto a capital fluminense se qualifica

cada vez mais como “*cidade-espetáculo*”, imbricada de estratégias de valorização do solo urbano a qualquer custo e foco na mercadificação da vida humana em todas as suas expressões.

- 7 A borda metropolitana – neste caso, nosso recorte é a *Região Logístico-Industrial do Extremo Oeste Metropolitano Fluminense* – é responsável por oferecer na realidade do Rio de Janeiro o que aqui denominamos “*convecções econômicas*” e “*linkages [territoriais] produtivos*” (Imagem 3). As convecções econômicas correspondem a redes convectivas de troca de mercadorias. Em tempos de globalização, onde *fixos* se tornaram *fluxos* e a desterritorialização da mercadoria é a norma, cada operação comercial e produtiva envolve uma série de circuitos de produtos, pessoas, informações, investimentos, propagandas, pactuações políticas etc. É algo maior que o aumento dos fluxos comerciais, financeiros, instrucionais e culturais entre com a região do Médio Vale Paraíba Fluminense e o Extremo Oeste Metropolitano Fluminense [Convecção Econômica 1], potencializada pelos entroncamentos rodoviários e ferroviários; ou mesmo que a criação de corredores industrial-logísticos nas margens da Via Dutra [Convecção Econômica 2]⁵, cuja paisagem com feições rurais pós-Nova Iguaçu tem sido alterada com novos empreendimentos econômicos; ou consolidação do eixo Itaguaí-Santa-Cruz [Convecção Econômica 3], atualmente uma grande mancha industrial que aproxima Itaguaí da Zona Oeste Carioca; trata-se de entender cada operação de compra e venda como engrenagem na oferta de empregos, na construção de condomínios, nos meios de transporte, na ampliação das vagas em escolas e universidades, nos acordos e trocas políticas, nos ajustes ambientais, e, por que não, na reestruturação urbano-regional. As tradicionais linhas como representações de fluxos de mercadorias são substituídas nesta análise por movimentos convectivos de espectro material e imaterial.

Imagem 3: Extremo Oeste Metropolitano Fluminense: mapa de convecções econômicas e *linkages* territoriais-produtivos



Organização: Prof. Dr. Andrews José de Lucena e Prof. Dr. Leandro Dias de Oliveira [DEGEO/PPGGEO/UFRRJ]. Novembro / 2015.

- 8 Assim como verdadeiras convecções econômicas efervescentes na borda oeste metropolitana, consolidam-se *linkages* territorial-produtivos, ou seja, *verdadeiras articulações encadeadas por caminhos rodoviários, ferroviários e portuários*. O Extremo Oeste Metropolitano Fluminense é cortado – portanto, integrado a outras regiões – por diversas e importantíssimas vias expressas, como a Rodovia Presidente Dutra (BR-116), o Arco Metropolitano Fluminense (BR-493), a Avenida Brasil / Rio-Santos (BR-101) e a antiga estrada Rio-São Paulo (BR-465), permitindo conexões com o Médio Vale Paraíba, Baixada Fluminense e com a metrópole carioca, além de São Paulo, Minas Gerais, Norte Fluminense e todo o entorno. Além destas vias, importantes rodovias secundárias como a RJ-099, conhecida como Reta de Piranema e que liga Seropédica a Itaguaí, a Rodovia Ary Schiavo (RJ-125), que nasce na Via Dutra na altura de Seropédica, corta Japeri e atinge Vassouras, da RJ-127 (acesso a Paracambi e que também termina em Vassouras) e da RJ-093, que liga Paracambi a Japeri e é cortada pelo arco, de diferentes formas, têm recebido importantes insumos produtivos em suas margens e correspondem às artérias do desenvolvimento econômico da região.
- 9 O *linkage* produtivo *ferroviário* ocorre por meio das linhas ferroviárias da MRS Logística S.A,⁶ concessionária que opera a chamada Malha Regional Sudeste da Rede Ferroviária Federal S. A. agregando Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais e promovendo a o transporte de *commodities* minerais e agrícolas entre as regiões produtoras, grandes centros de consumo e cinco dos maiores portos do país (Rio de Janeiro, Itaguaí, Porto Sudeste, Guaíba e Santos) (Imagem 4).

Imagem 4: Malha ferroviária de MRS Logística S.A.



Fonte: <https://www.mrs.com.br/empresa/ferrovia-frota/>. Acesso em: 5 de dezembro de 2015.

- 10 O porto de Itaguaí que, a rigor, é um complexo portuário que agrega a Sepetiba Tecon (Terminal de Contêineres), a Companhia Siderúrgica Nacional (Terminal de granéis sólidos), a Companhia Portuária Baía de Sepetiba (Terminal de minério) e a Valesul Alumínio no maior *hubport* da América Latina, e o [Super] Porto Sudeste implicam em um *linkage* portuário para além das fronteiras terrestres.

O processo de reestruturação-territorial produtiva: um esforço teórico-conceitual

- 11 Seja na escala do recorte regional que apresentamos, a Região Logístico-Industrial do Extremo Oeste Metropolitano Fluminense, nosso objeto empírico de análise, seja nas escalas nacional e mundial, vivemos tempos de reestruturação econômica e espacial que devem ser analisadas de maneira interligada, seja pela via *econômica*, com a emergência de um novo modelo produtivo flexível (HARVEY, 1992 [1989]; HOOGLVELT, 1997), seja pelo vetor *espacial*, com mudanças urbano-regionais e um novo tráfego de mercadorias, pessoas, informações e tecnologia (HAESBAERT, 2004), além de novas apropriações da natureza-recurso (OLIVEIRA, 2014b). Denominamos este processo de *reestruturação territorial-produtiva*⁷, que implica na reinvenção e implementação do regime de acumulação flexível nos espaços da periferia mundial, por meio da combinação de novas formas de gestão, produção e trabalho deste modelo produtivo com a emergência de novos territórios industriais hodiernos, baseados em ágeis intercâmbios de conhecimento, proletarianização extemporânea e seletiva, segregação e isolamento do cotidiano urbano em “fábricas-territórios”, adequação econômico-ambiental sob os

auspícios do desenvolvimento sustentável e reabilitação da fábrica como ideologia espacial.

- 12 Desde já, reiteramos que neste capitalismo industrial-financeiro a reestruturação territorial-produtiva não significa tão somente do alargamento das bases espaciais e a emergência de novos modelos econômicos, nem tampouco a simples evolução do fordismo para um regime de acumulação flexível, mas abarca uma verdadeira renovação imagética da indústria atual, que se oculta nas grandes cidades por meio de *esconderijos espaciais* metropolitanos, mas se reabilita como símbolo de desenvolvimento na periferia da metrópole e nas cidades pequenas e médias, trazendo o discurso do progresso e da riqueza e a promessa de ser menos destruidora da natureza. Ambientalmente adequada aos ditames atuais de construção do desenvolvimento sustentável – o que evidentemente, não reverbera em uma natureza mais protegida como riqueza, mas readequada como recurso esgotável e passível de proteção (OLIVEIRA, 2014c) – a fábrica “flexível” mantém o progresso como nutriz ideológica e institui formas territoriais mais agressivas de implantação e gestão.
- 13 De forma entrelaçada, é possível caracterizar a reestruturação territorial-produtiva por meio da combinação de dois vetores analíticos: a *invenção da “acumulação flexível à brasileira”* e a constituição de *novos territórios da indústria contemporânea*.

A invenção da “acumulação flexível à brasileira”

- 14 O geógrafo britânico David Harvey, em sua obra *“Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural”* (2004 [1989]), engendrou uma importante análise acerca das metamorfoses culturais, produtivas e estéticas da atualidade; todavia, antes de estigmatizar tais mudanças como transformações paradigmáticas, Harvey alertou o quanto a constituição de uma nova arquitetura urbana pós-moderna e as transformações no mundo do trabalho eram reparos temporários da ordem dominante. Fazendo uma crítica ao modelo de desenvolvimento vigente, explorando uma mudança qualitativa em nossas concepções de tempo e espaço e pensando em novas dimensões de cultura, intelectualidade e utopia, David Harvey nos permite refletir sobre as mudanças econômico-social-urbanas do mundo contemporâneo.
- 15 Assim, ainda que indicando que o processo de reestruturação produtiva que marca a transição do modelo fordista para a acumulação flexível – nome que objetiva confrontar a rigidez anterior – é algo epidérmico e não implicou em ruptura, Harvey reverbera, inspirado em vasta bibliografia, possíveis características dissonantes entre tais modelos. Esta análise foi merecedora de profundas críticas, seja por apresentar abordagem essencialmente produtivista em detrimento dos serviços cada vez mais diversificados e fulcrais na análise econômica, seja pelos limites tipológicos de classificações desta natureza, que peremptoriamente acaba forjada em generalizações e estereótipos (MARTIN, 1996). Todavia, não há espaço para dúvidas: o fordismo em sua forma clássica e austera viveu seu declínio no último quartel do Século XX, com, entre outros fatores, a diminuição das plantas industriais, arrefecimento dos gigantescos estoques em prol da produção *just-in-time*, composição de nichos de mercado, ascensão de um mercado consumidor profundamente individualista e consolidação de um exército de trabalhadores que não fossem visceralmente vinculados à empresa. A hegemonia do neoliberalismo econômico (e, por conseguinte, sublevação do mercado ante ao Estado) e

as necessidades crescentes de adequação energético-ambiental completam o quadro de estrangulamento do fordismo então vigente.

- 16 Todavia, a gênese, construção e ostracismo do fordismo, bem como do *welfare state* e do próprio neoliberalismo – é possível ainda incluir o entendimento da democracia, dos direitos sociais, da luta política e das questões ambientais –, foi significativamente diferente no centro e na periferia político-econômica mundial. Assim como acreditamos que o neoliberalismo foi mais agressivo territorialmente e mais socialmente virulento em países como o Brasil – *nos tempos de privatização em larga escala, o território foi também em grande parte negociado para grandes empresários* –, a “acumulação flexível à brasileira” tem mantido a disciplinaridade, vigilância e hierarquização fordista de maneira combinada com novas formas produtivas flexíveis, e ainda permanece apostando na ideologia do desenvolvimento, na oferta de empregos e nos benefícios do Estado.
- 17 Assim, as empresas que atualmente se instalam nas bordas metropolitanas [em especial, aquelas concernentes à Região Logístico-Industrial do Extremo Oeste Metropolitano Fluminense] mantêm típicas características fordistas:
- Restringidas pela maquinificação enquanto norma, a limitada abertura de vagas é em sua maioria voltada para cargos rígidos e formação industrial típica, com realização de uma única tarefa por trabalhador. Ainda que devido às leis trabalhistas vigentes (que de forma progressiva vem sendo infelizmente revogadas nos últimos governos), o sistema de pagamento implica em baixos salários sem maiores bonificações por produtividade;
 - O empregador aguarda um trabalhador com formação básica que requeira pouco treinamento no trabalho, que é organizado verticalmente, com tarefas demarcadas;
 - Muitos cursos oferecidos por diferentes instituições de ensino – a FAETEC de Seropédica, o IFRJ de Paracambi, a Uned CEFET Itaguaí e, particularmente, o SENAI Itaguaí (que possui parceria com a Thyssenkrupp CSA), por exemplo – revelam o mercado de trabalho emergente: operador de empilhadeira, eletricitista, encanador, mecânico industrial, metalúrgico etc.⁸;
 - E, entre muitos outros, a força de trabalho é disciplinarizada, onde a corresponsabilidade ainda é uma realidade distante em meio à desconfiança da capacidade cognitiva dos empregados, que permanecem sendo vistos como incapazes de incorporar as novas demandas de gestão do mundo industrial atual.
- 18 Todavia, não há vilas operário-industriais, pois não somente a planta fabril encolheu como a os investimentos das fábricas para com o entorno; a volatilidade é marca do regime de emprego, sem qualquer relação visceral do funcionário com a empresa e tampouco questionamentos de ordem sindical e política; sistemas de subcontratação e terceirização são eminentemente empregados no chão-da-fábrica; práticas de liofilização e *downsizing* combinadas com a intensificação do trabalho e redução do tempo perdido (porosidade do dia de trabalho) são sempre bem vindas (ANTUNES, 2001). Se as mercadorias agora recebem cuidados de controle de qualidade, com severos sistemas de *tryouts* [testes] e certificações ambientais em suas diversas formas, os trabalhadores são remetidos a um *intermezzo* fordismo / acumulação flexível.
- 19 Por isso, respeitando a vasta bibliografia que trata da forma flexível de produção no Brasil (HIRATA, 1983; CARVALHO e SCHMITZ, 1992; SILVA, 1991 e 1994; CORIAT, 1994; ANTUNES, 1999; Floriano OLIVEIRA, 2003 e 2008; TENORIO, 2011; ESTEVEZ 2012, entre muitas outras), e tensionando tanto as continuidades e rupturas do modelo fordista, seus disfarces ideológicos e os alertas nostálgicos, quanto os limites do modelo japonês-flexível, suas incongruências e seu espraiamento espacial, é possível asseverar que o

fordismo não completou o ciclo evolutivo em terras brasileiras, uma vez que os trabalhadores daqui conheceram apenas a sua face mais dura acoplada ao populismo desenvolvimentista. Da mesma maneira, é possível apontar algo semelhante em relação à emergência da “*acumulação flexível à brasileira*”: adequando o arcaico e o moderno, vigilância e multifunção, controle e distanciamento urbano – os *novos condomínios-clubes de classe média emergentes na Região Logístico-Industrial do Extremo Oeste Metropolitano Fluminense são retratos desta conjugação vigilância e afastamento das áreas industriais* – infere no trabalhador as características mais duras de ambos os regimes de acumulação.

Os novos territórios da indústria contemporânea

- 20 Alfred Marshall (1890) captou, de forma pioneira, o quanto a criação de uma “atmosfera industrial”, que permita o intercâmbio de confiança e conhecimento em determinado lugar, é de fundamental importância para o desenvolvimento da atividade econômica. Em “*Principles of Economics*” (1890), o autor apresenta a importância da *concentração* locacional que consente que pequenas e médias empresas constituam *spillovers* de inovação e difusão de conhecimentos (VENACIO, 2007; STORPER, VENABLES, 2005). Neste sentido, as empresas se tornam partes integrantes do território – quando não entendidas como verdadeiros territórios [vide o caso de empresas instaladas na Ilha da Madeira, em Itaguaí, que materializaram verdadeiros *bunkers industriais*] –, calcadas na integração horizontal, especialização e autonomia, onde as vantagens comparativas incorrem nas atuais redes de subcontratação e adequação da mão-de-obra local.
- 21 Com a crise do fordismo, a noção de distrito industrial *marshalliano* se complexifica, permitindo novas interpretações da constituição de um modelo contemporâneo: afinal, mais que uma junção territorial de empresas em um local com características socioculturais (sistema de valores, atitudes e instituições), com características históricas e naturais e com atributos técnicos do processo produtivo (MELO, 2006), os novos distritos industriais implicam em um processo de interação dinâmica entre a divisão do trabalho, o alargamento do mercado para os seus produtos e a formação de uma rede permanente de contatos entre o distrito e os mercados externos (BECATTINI, 2002). Em tempos de meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 1996), tudo isto só fará sentido se a maior vantagem comparativa for a sua própria imagem-propaganda, tornando-o atrativo – *luminoso*, se usarmos o termo de Milton Santos (1996; e com SILVEIRA, 2001) – perante os demais espaços opacos.
- 22 Ainda que os novos distritos industriais rompam com o “*embeddedness*” [enraizamento / imersão societária local / incrustação] das empresas – para usar o termo de Karl Polanyi (1980 [1944]) –, Mark Granovetter (1985, p. 487) assinala que as empresas não se tornaram completamente alheias aos laços da sociedade em que está inserida. Desenraizados espacialmente, são as vantagens comparativas e as potencialidades locais que permitem habilitar o sucesso destes novos distritos.
- 23 Entre vantagens comparativas e possíveis potencialidades de economias de escala e de escopo, asseveramos que os novos distritos industriais continuam sendo, peremptoriamente, instrumentos promotores da industrialização (consultar: GARCIA DE OLIVEIRA, 1976). Próximos a universidades, por exemplo, podem configurar estratégias de construção de um “*milieu innovateur*” (ambiente / meio inovador) capaz de fornecerem trocas tecnológicas e de conhecimentos entre empresários e funcionários (ARAÚJO, 1999;

ANTONELLI, FERRÃO, 2001). No lugar de relações casuísticas e de baixa intensidade entre as firmas que caracterizam um distrito industrial (Domingos SANTOS, 2009), em ambientes de inovação os empresários usufruem do *endomarketing*, das benesses oferecidas pelo poder público municipal e do *outsourcing*, cortando custos com mecanismos de terceirização, uma vez que os trabalhadores migram facilmente entre as empresas e permanecem na comunidade vizinha; da mesma maneira, os empresários são recompensados com a prática do *housekeeping* – uma rotinização do trabalho, com aplicação de princípios de produtividade e poupança de energia – e com o combate à *porosidade*, entendida como perda de tempo na preparação das máquinas e demora nas recargas e manutenções.

- 24 As cidades do Extremo Oeste Metropolitano Fluminense oferecem trabalhadores que permitem este duplo processo: a ideologização do processo de implantação das indústrias como signo de progresso combinada com uma mão-de-obra com diferentes níveis de qualificação [e não somente de conhecimentos elementares, como tornou-se praxe argumentar], na constituição de um ambiente produtivo que permita o contato face-a-face – um “*burburinho*”, para usar o termo de Storper e Venables (2005) – tão importante para a difusão de conhecimentos produtivos variados.

Extremo Oeste Metropolitano Fluminense: novas implicações territoriais e ideológicas

- 25 Os aportes produtivos na Região Logístico-Industrial do Extremo Oeste Metropolitano Fluminense têm combinado as ações do poder público com a iniciativa privada: todas as cidades que compõem esta região têm recebido importantes insumos industriais em seus territórios, particularmente por meio da instituição de distritos e condomínios industriais.
- 26 Em Japeri, a criação em 2005 dos Condomínios Industriais I, II e III no bairro Marajoara [distrito de Engenheiro Pedreira⁹] e junto às áreas da APA (Área de Proteção Ambiental) do Rio Guandu, permitiu a instalação de inúmeras empresas de diferentes portes, com destaque para a unidade fabril da Granada, a INCOPRE [pré-fabricados de concreto], a Embelmar [empresa de envazamento da EMBELLEZE] e a Poly Rio Polimeros Ltda., todas às margens RJ-193 [neste trecho, também denominada Av. Tancredo Neves]. Vale ressaltar que as indústrias implantadas no Condomínio Industrial I são obrigatoriamente incluídas no grupo de poluição zero, e todos os condomínios industriais de Engenheiro Pedreira deverão assegurar, segundo o decreto oficial, a faixa do *cinturão verde* e demais determinações ambientais do Planejamento Urbano da SEMPLADE no que se refere à criação do Novo Plano de Arborização Municipal¹⁰ (Imagem 5).

Imagem 5: Condomínios Industriais I, II e III de Engenheiro Pedreira [Bairro Marajoara, Município de Japeri], entre Seropédica e Queimados, e sua contiguidade com a APA do Rio Guandu.



Fonte: Câmara Municipal de Japeri, Lei 1.108 de 2005, que dispõe sobre a criação dos Condomínios Industriais do Município de Japeri e acrescenta áreas à APA (Área de Proteção Ambiental) do Rio Guandu. Disponível em: www.camarajaperi.rj.gov.br/pdf/lei/1108-2005.pdf. Acesso em: 05 de setembro de 2015.

- 27 Já em Paracambi, desde 2002, estão em implantação dois condomínios Industriais: o C.I. I, com uma área industrial de 2.500.000 m², situado às margens da Estrada RJ-127 e próximo à Rodovia Presidente Dutra, e inserido, segundo o Plano Diretor do Município, na Zona Estritamente Industrial (ZEI); e o C.I. II, com 90.000 m², enquadrado em uma Zona Mista (ZM), também na mesma estrada. Atualmente, o C.I. I conta com um total de cinco indústrias em funcionamento: Lansa Ferro e Aço, Botafogo Lar e Lazer, Nave City do Brasil, A. C. Atlantic Compósitos, e Resinox Indústria Ltda. Já o C.I. II apresenta atualmente sete indústrias em funcionamento: Vick Mix, EASYTEC – Indústria e Comércio Ltda, K-LAST Comércio de Produtos Ópticos Ltda, Cia Rock, Ocra Cacau, E. S. Coelho Artefatos de Cimentos, POLO Paracambi Empreendimentos Turísticos Ltda e Prob Lub Lubrificantes (MARQUES, 2015). Em Paracambi, a ideia de distrito “ecoindustrial” não vingou e a implementação dos condomínios industriais tem sido causadora de significativos conflitos socioambientais (VEIGA, 2013 e, principalmente, MARQUES, 2015).
- 28 O Distrito Industrial de Queimados, instituído em 1976 através de um decreto oficial do governo do estado do Rio de Janeiro (ASDINQ, 2014) [quando ainda pertencente à cidade de Nova Iguaçu], ocupa uma área de aproximadamente 2.326.000 m², nas margens da Rodovia Presidente Dutra e próxima ao Rio Guandu (Imagem 6). Atualmente, ressurgiu como um dos símbolos dessa nova fase “progressista”, combinando localização privilegiada, isenções fiscais oferecidas pelos governos municipal e estadual e infraestrutura qualificada¹¹, e possui 23 empresas ativas, como a Arfrio, Citycol, Tangará Foods/Sanes, Quartzolit, Power Boats, Burn, Grupo Euronete, VIFRIO, Raft, Henamar, Pactual, DER, P&G, a NKS, MK3, AJE e muitas outras em fase de instalação¹² (MORAIS, 2014a e 2014b);

Seropédica, na RJ-125, e VBI LOG Seropédica, próximo à Rodovia Presidente Dutra; além do Condomínio Logístico Seropédica I [Reta de Piranema] e Condomínio Logístico Seropédica II [entroncamento entre o Arco Metropolitano e a Rod. Pr. Dutra (BR-116)], Multimodal Seropédica [Rod. Presidente Dutra, km 199,1], CCP Seropédica [Rodovia BR-465, Km 50], Seropédica Park [BR 465, km 3,5] e Galpão da Capital Brasileiro de Empreendimentos Imobiliários Ltda. (Casas Bahia), todos em fase de instalação.

- 32 A inauguração de condomínios industriais no retroporto de Itaguaí; a efetivação do Polo Industrial de Seropédica, onde já estão presentes a Eletrobolt, a alimentícia Panco, a Mefertec Engates Rápidos e a Eletrobolt; a instalação da Procter & Gamble no limite com Paracambi; a proposta de criação do Parque Tecnológico da UFRRJ; e, desde 2013, a implantação de uma série de ações ambientais ao adotar o modelo de “cidade sustentável” por parte da administração municipal (OLIVEIRA, 2015) tem modificado por completo a paisagem da cidade.
- 33 Estas mudanças em curso no Extremo Oeste Metropolitano Fluminense expressam algumas características territorial-produtivas que podem ser assim sintetizadas:
- 34 [1] *A reabilitação da fábrica como esperança de desenvolvimento.* Basta acessar os links das páginas das Prefeituras de Paracambi, Seropédica, Japeri, Queimados e Itaguaí¹⁶ para perceber que, à revelia dos péssimos indicadores sociais destas cidades, a chegada de novos empreendimentos fabris e logísticos associados e um processo, em diferentes graus, de reestruturação urbana redinamizou a crença no defasado modelo de desenvolvimento em moldes “fordistas”. Cada indústria que anuncia sua instalação nestas cidades é saudada como um grande triunfo das prefeituras, ainda que a história revele que não necessariamente isto implique em desenvolvimento social.
- 35 [2] *A consolidação da ideologia do desenvolvimento sustentável como opção produtiva.* Concomitante ao atual processo de industrialização em curso emerge a defesa, tanto do poder público local quanto das empresas em fase de implantação, do desenvolvimento sustentável, uma modelo de adequação sociedade-natureza que permite aproximar economia e ecologia (OLIVEIRA, 2011). Não é por outro motivo que a Prefeitura Municipal de Seropédica, por exemplo, passou a adotar uma série de medidas de adequação ao modelo de “cidade sustentável”, atual *slogan* da municipalidade, e desta maneira tem, ainda que de forma embrionária, anunciado esforços na execução de medidas ambientalmente adequadas ao modelo, de difícil mensuração imediata, como projetos de coleta seletiva, educação ambiental e planejamento urbano sustentável (OLIVEIRA, 2015)¹⁷. Da mesma maneira, em Japeri, associa a criação de condomínios industriais com estratégias de “poluição zero” e propõe um “Cinturão Verde” com largura de 30,00 (trinta) metros no entorno imediato dos mesmos. Bastou que cidades como Seropédica e Japeri iniciassem um movimento de industrialização, com um processo ainda preliminar de reordenamento logístico do território, para que a questão ambiental emergisse nas políticas públicas da Prefeitura Municipal e nos setores de *marketing* das empresas recém-chegadas. Em comum entre os casos citados há não somente o fato de que todas as empresas emergentes adotarem o desenvolvimento sustentável como proposta e propaganda, mas a vizinhança – ou mesmo a inserção na área delimitada! – de áreas verdes: em Seropédica, na FLONA Mário Xavier; em Japeri [e em Paracambi] na APA do Rio Guandu. Trata-se de um caso emblemático: são cidades que há poucos anos apresentava feições majoritariamente “rurais” e não tinham o meio ambiente como “propaganda”, e no exato momento que rompem progressivamente o estatuto da ruralidade, a “proteção do meio ambiente” se torna alvo político.

- 36 c) A progressiva substituição da fábrica-centralidade para a “empresa-bunker”. Uma característica importante do processo de implantação das novas empresas nesta região econômica é o distanciamento do centro urbano local. Estas fábricas por vezes estão situadas em verdadeiros esconderijos espaciais – ruas de menor movimento, protegidas por áreas verdes¹⁸ –, em outras com muros elevados que sequer revelam o conteúdo interno; já os condomínios logísticos estão, evidentemente, nas margens de importantes rodovias e apresentam visual “condomínio-shopping”, oferecendo ao empresário-usuário o isolamento dos problemas do entorno. As novas empresas são símbolos do desenvolvimento ocultos na paisagem urbana, em locais fortificados de proteção integral.
- 37 d) O *álibi logístico* como trunfo territorial do modelo “foot-loose” do desenvolvimento industrial. O advento do Arco Rodoviário Metropolitano – um projeto da década de 70, mas que somente no ano de 2008, após ser incluído no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), começou a ser construído – aproximou realidades industriais na borda metropolitana fluminense, sendo idealizada como facilitadora do acesso ao Porto de Itaguaí, com o intuito também de diminuir os gastos referentes ao escoamento da produção (GOMES FILHO, 2013). Trata-se do símbolo maior do território local: o Extremo Oeste Metropolitano Fluminense emerge fundamento na mobilidade, na fluidez e nos desenraizamentos de cada unidade (HAESBAERT, 2002). Um território sem barreiras, marcas, signos, viscosidades; de preferência, sem muitas espessuras da sociedade local.

Considerações Finais

- 38 O estado do Rio de Janeiro assiste a expansão da metrópole por meio de novas centralidades econômico-industrial-logísticas situadas em suas bordas, responsáveis por trans-borda-mentos multisetoriais e integrações em múltiplas escalas [com a capital, a Baixada Fluminense e o Médio Vale Paraíba]. Recorrendo aos geógrafos norte-americanos Edward Soja (2000), que demonstrou, a partir da análise empírica de Los Angeles, que a (pós-)metrópole contemporânea vive um processo de reestruturação, por meio, entre outros motivos, das novas cartografias industriais voláteis do pós-fordismo e da consolidação da exópolis; e Michael Storper e Richard Walker (1989), que indicaram a complexificação dos fatores locais, com a tecnologia fornecendo centros inconstantes de industrialização e processos de *clusterização* que proporcionam transbordamentos econômicos, sociais e, em particular, de conhecimento, é possível sugerir que está se formando a *exópolis* fluminense. Todavia, ao invés de oferecer lugares alternativos à metrópole, planejados para atrair a classe média pela qualidade das residências, comércio e serviços, a *exópolis* fluminense tem se caracterizado pela expansão urbana, política, econômica, cultural e ambiental da metrópole.
- 39 Espera-se, evidentemente, que as reformulações na cartografia fabril da Região Metropolitana do Rio de Janeiro impulsionem também as potencialidades do desenvolvimento social local, com melhor distribuição dos recursos e divisão mais igualitária dos lucros, e que desta maneira não se efetive um processo de desenvolvimento urbano-econômico que seja concentrador, excludente – a construção de condomínios residenciais *exclusivos* para as classes médias que surgem nestas cidades e em seu entorno indicam que tal temor é justo – e que apenas repita os erros das metrópoles do passado. Todavia, a combinação da reabilitação da ideologia do desenvolvimento com a adoção da sustentabilidade empresarial como alternativa, assim como do uso do aprisionamento do território por determinadas plantas fabris junto à

exaltação da fluidez logística para além das necessidades das populações do entorno não parecem convergir em esperanças de grandes melhorias sociais na região que, economicamente, se desenvolve.

BIBLIOGRAFIA

- AFFONSO-PENNA, Maria Fernanda. *A “sustentabilidade” da CTR – Central de Tratamento de Resíduos: Impactos Sociais e Ambientais em Seropédica*. Monografia (Graduação em Geografia) – Departamento de Geociências, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ), Seropédica, RJ, 2013. [Orientação: Prof. Leandro Dias de Oliveira]
- ANTONELLI, Cristiano; FERRÃO, João (Orgs.). *Comunicação, Conhecimento Colectivo e Inovação: As vantagens da aglomeração geográfica*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2001.
- ANTUNES, Ricardo. *Os sentidos do trabalho: Ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho*. Boitempo Editorial, 1999.
- ARAÚJO, Míriam Rebouças de. *Soluções de Desenvolvimento Regional: Cluster, Distrito Industrial e Milieu Innovateur*. Monografia (Curso de Ciências Econômicas), UFC, Fortaleza, CE, Junho de 1999.
- ASDINQ. Associação das empresas do Distrito Industrial de Queimados. Disponível em: <http://asdinq.org.br/>. Acesso em: 10 de fevereiro de 2014.
- BECATTINI, Giacomo. Industrial Sectors and Industrial Districts: Tools for Industrial Analysis. *European Planning Studies*, Vol. 10, nº. 4, 2002, pp. 483-493.
- CARVALHO, Ruy de Quadros; SCHMITZ, Hubert. O fordismo está vivo no Brasil. *Novos Estudos CEBRAP*, v. 27, n. 148-156, 1990.
- CHAGAS, Guilherme Mapelli. *O processo de reestruturação territorial-produtiva no Extremo Oeste Metropolitano Fluminense: O caso de Itaguaí*. Monografia (Graduação em Geografia), Departamento de Geociências, UFRRJ – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, 2015. [Orientação: Prof. Leandro Dias de Oliveira]
- CORIAT, Benjamin. *Pensar pelo avesso: o modelo japonês de trabalho e organização*. Rio de Janeiro: Revan/UFRRJ, 1994.
- ESTEVEZ, Alejandra. Do Fordismo ao Neoliberalismo: transformações do mundo do trabalho em uma cidade siderúrgica. In: MACERI, Sandra. *Temas de economía política*. Buenos Aires: Ediciones Cooperativas, 2012.
- GRANOVETTER, Mark. Economic action and social structure: the problem of embeddedness. *The American Journal of Sociology*. Vol. 91, No. 3, Nov., 1985, pp. 481-510.
- GARCIA DE OLIVEIRA, Lucia Elena. Algumas considerações sobre a implantação de distritos industriais. *Revista Brasileira de Geografia*. Rio de Janeiro. Ano 38, n. 04, p. 22-69, out./dez. de 1976.
- GOMES FILHO, Júlio César. O Arco Rodoviário Metropolitano como Elemento de Reestruturação do Espaço Fluminense. *Continents: Revista de Geografia do Departamento de Geociências da UFRRJ – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro*, Seropédica, Ano 2, N.º 2, 2013. Disponível em: <http://r1.ufrj.br/revistaconti/pdfs/2/ART7.pdf>. Acesso em: 10 de novembro de 2015.

- HAESBAERT, Rogério. *Territórios alternativos*. São Paulo / Rio de Janeiro: Contexto / EdUFF, 2002.
- HAESBAERT, Rogério. *O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.
- HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. 13. ed. São Paulo: Loyola, 2004 [1989].
- HIRATA, Helena. Receitas japonesas, realidade brasileira. *Novos Estudos Cebrap*, v. 2, n. 2, p. 61-65, 1983.
- HOOVELT, Ankie. *Globalization and the PostColonial World: The New Political Economy of Development*. Baltimore, Maryland: The Johns Hopkins University Press, 1997.
- LEFEBVRE, Henri. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999 [1970].
- LENCIONI, Sandra. Condomínios Industriais: um nicho dos negócios imobiliários. In: PEREIRA, Paulo Cesar Xavier; HIDALGO, Rodrigo; VIDAL, KOPPMANN, Sonia; LENCIONI, Sandra. *Negócios imobiliários e transformações sócio-territoriais em cidades latinoamericanas*. São Paulo: FAUUSP, 2011.
- LENCIONI, Sandra. Urbanização difusa e a constituição de megaregiões: O caso de São Paulo-Rio de Janeiro. *E-metropolis: Revista Eletrônica de Estudos Urbanos e Regionais*, ano 6, n.º 22, setembro de 2015. Disponível em: http://www.emetropolis.net/index.php?option=com_edicoes&task=artigos&id=132&lang=pt. Acesso em: 05 de dezembro de 2015.
- MARQUES, Barbara da Conceição. *Análise dos conflitos socioambientais em Paracambi/RJ decorrentes da implantação dos condomínios industriais no município*. Monografia (Graduação em Geografia), Instituto Multidisciplinar, UFRRJ – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Nova Iguaçu, RJ, fevereiro de 2015.
- MARSHALL, Alfred. *Principles of Economics*. Amherst: New York, 1997 [1890].
- MARTIN, Ron. Teoria Econômica e Geografia Humana. In: GREGORY, Derek; MARTIN, Ron; SMITH, Gregory (Orgs.). *Geografia Humana: Sociedade, Espaço e Ciência Social*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1996.
- MELO, Ana Isabel. Distritos Industriais Marshallianos: o caso de Águeda. *Revista Portuguesa de Estudos Regionais*, N.º 12, 2006, p. 29-52.
- MORAIS, Marcelo Loura de. A Baixada Fluminense “respira os ares do progresso”. *Continentes: Revista de Geografia do Departamento de Geociências da UFRRJ – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro*, Seropédica, Ano 3, N.º 4, 2014a. Disponível em: <http://r1.ufrrj.br/revistaconti/pdfs/4/REL1.pdf>. Acesso em: 05 de dezembro de 2015.
- MORAIS, Marcelo Loura de. *A Baixada Fluminense respira os ares do progresso: Um estudo do Distrito Industrial de Queimados*. Monografia (Graduação em Geografia), Departamento de Geociências, UFRRJ – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, 2014b. [Orientação: Prof. Leandro Dias de Oliveira]
- OLIVEIRA, Alberto; RODRIGUES, Adrianno O. Industrialização na periferia da região metropolitana do Rio de Janeiro: novos paradigmas para velhos problemas. *Semestre Econômico*, v. 12, n. 24, p. 127-143, 2009. Disponível em: <http://www.scielo.org.co/pdf/seec/v12nspe24/v12nspe24a8.pdf>. Acesso em: 05 de dezembro de 2015.
- OLIVEIRA, Floriano J. Godinho de. Mudanças tecnológicas e produção do espaço: considerações sobre desenvolvimento na escala local. *Investigaciones geográficas*, México, n. 52, p. 72-82, dic. 2003. Disponível em: <http://www.scielo.org.mx/scielo.php?>

[script=sci_arttext&pid=S0188-46112003000300005&lng=es&nrm=iso](#). Acesso em: 05 de outubro de 2015.

OLIVEIRA, Floriano J. Godinho de. Mudanças no espaço metropolitano: novas centralidades e dinâmicas espaciais na metrópole. In: Oliveira, Floriano J. Godinho de; SILVA, Cátia Antônia; FREIRE, Desirée Guichard. *Metrópole: governo, sociedade e território*. Rio de Janeiro: DP&A, 2006.

OLIVEIRA, Floriano J. Godinho (2008). Reestruturação produtiva, território e poder no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, Editora Garamond / Faperj, 2008.

OLIVEIRA, Leandro Dias de Oliveira. Uma Nova Geografia da Baixada Fluminense. Resenha do livro de MAGALHÃES, Alex Lamonica; ROCHA, André Santos da; SANTANA, Margarida Carvalho de; SANTOS FILHO, Sidney Cardoso. *Alma(naque) da Baixada!* [Duque de Caxias - RJ, Editora APPH-CLIO, 2013, 104 p.] *Recôncavo: Revista de História da UNIABEU*, Volume 4, Número 7, Julho-dezembro de 2014A. Disponível em: www.uniabeu.edu.br/publica/index.php/reconcavo/article/.../pdf_46. Acesso em: 10 de dezembro de 2015.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. Geografia Econômica e Reestruturação Espacial Contemporânea: Passado e Presente, Desenvolvimento e Utopística. *Espaço e Economia: Revista Brasileira de Geografia Econômica*, Ano 2, n.º 4, Janeiro / Junho de 2014b. Disponível em: <http://espacoeconomia.revues.org/855>.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. Geografia urbana e desenvolvimento sustentável: notas acerca da reestruturação espacial contemporânea. In: OLIVEIRA, Floriano; FREIRE, Desirée; MASCARENHAS, Gilmar; OLIVEIRA, Leandro Dias de (Org.). *Geografia Urbana: Ciência e Ação Política*. Rio de Janeiro: Consequência, 2014c.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. *A Construção do Desenvolvimento Sustentável na Cidade de Seropédica*. In: ROCHA, André Santos da; OLIVEIRA, Leandro Dias de; BARROS, Regina Cohen. *A geografia de Seropédica: reflexões teóricas e práticas educativas no PIBID*. Nova Iguaçu, RJ: Editora Entorno, 2015.

PAGANOTO, Faber; BECKER, Olga Maria. A emergência de novas centralidades na periferia da região metropolitana do rio de janeiro e a reorganização dos deslocamentos espaciais da população. *Anais do XVIII Encontro Nacional de Estudos Populacionais*, ABEP. Águas de Lindóia/SP, 2012. Disponível em: [http://www.abep.nepo.unicamp.br/xviii/anais/files/POSTER\[116\]ABEP2012.pdf](http://www.abep.nepo.unicamp.br/xviii/anais/files/POSTER[116]ABEP2012.pdf). Acesso em: 10 de novembro de 2015.

PESSANHA, Roberto Moraes. A ampliação da fronteira de exploração petrolífera no Brasil é parte da geopolítica da energia: oportunidades e riscos de inserção global em meio às novas territorialidades regionais e ao desafio da abundância na economia dos royalties no Estado do Rio de Janeiro. *Espaço e Economia: Revista Brasileira de Geografia Econômica*, Ano 3, n.º 6, Janeiro / Junho de 2015. Disponível em: <http://espacoeconomia.revues.org/1511>. Acesso em: 10 de dezembro de 2015.

POLANYI, Karl. *A Grande Transformação - as origens de nossa época*. Rio de Janeiro, Editora Campus Ltda, 1980 [1944].

PONTES, José Pedro; SALVADOR, Regina. A Nova Geografia Econômica. In: COSTA, José Silva; NIJKAMP, Peter (Coord.) *Compêndio de Economia Regional - Volume I: Teorias Temáticas e Políticas*. Caiscais [Portugal], Editoria Princípio, 2009.

ROCHA, André Santos. *As representações ideais de um território: Dinâmica econômica e política, agentes e a produção de novos sentidos na apropriação territorial da Baixada Fluminense pós 1990*. Tese (Doutorado em Geografia), PPGG - Programa de Pós-Graduação em Geografia, UFRJ - Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2014.

- ROCHA, André Santos da. Os efeitos da reestruturação econômica metropolitana na Baixada Fluminense: Apontamentos sobre o “novo” mercado imobiliário da região. *Espaço e Economia: Revista Brasileira de Geografia Econômica*, Ano 3, n.º 6, Janeiro / Junho de 2015. Disponível em: <http://espacoeconomia.revues.org/1677>. Acesso em: 10 de dezembro de 2015.
- SANTOS, Domingos. Teorias de inovação de base territorial. In: COSTA, José Silva; NIJKAMP, Peter (Coord.) *Compêndio de Economia Regional – Volume I: Teorias Temáticas e Políticas*. Caiscais [Portugal], Editoria Princípiã, 2009.
- SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço*. Técnica e Tempo. Razão e Emoção. São Paulo: EDUSP, 2002 (1996).
- SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. *O Brasil: Território e Sociedade no início do século 21*. Rio de Janeiro: Record, 2001.
- SILVA, Elizabeth Bortolaia. *Refazendo a fábrica fordista*. São Paulo: Hucitec, 1991.
- SILVA, Elizabeth Bortolaia. Pós-fordismo no Brasil. *Revista de Economia Política*, vol.14, n.º 3 (55), 1994, pp. 107-120.
- SILVA, Robson Dias da. *Indústria e Desenvolvimento Regional no Rio de Janeiro (1990- 2008)*. Rio de Janeiro: Editora FGV [Faperj], 2012.
- SIMÕES, Manoel Ricardo. *A cidade Estilhaçada – reestruturação econômica e emancipações municipais na Baixada Fluminense*. Mesquita: Entorno, 2007.
- SOBRAL, Bruno Leonardo Barth. *Metrópole do Rio e projeto nacional: Uma estratégia de desenvolvimento a partir de complexos e centralidades no território*. Rio de Janeiro: Garamond Universitária [Faperj], 2013.
- SOJA, Edward. *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*. Oxford: Blackwell Publishing, 2000.
- SOJA, Edward. Para além de Postmetropolis. *Revista UFMG*, nº 20, 137-167, 2013. Disponível em: https://www.ufmg.br/revistaufmg/downloads/20/7-para_alem_da_postmetropolis_edward_soja.pdf. Acesso em: 10 de maio de 2015.
- STORPER, Michael; VENABLES, Anthony. O Burburinho: a força econômica da cidade. In: CAMPOLINA DINIZ, Clélio; LEMOS, Mauro Borges. (Orgs.). *Economia e Território*. Belo Horizonte, Editora da UFMG, 2005.
- STORPER, Michael; WALKER, Richard. *The Capitalist Imperative: Territory, Technology, and Industrial Growth*. New York: Basil Blackwell, 1989.
- TENORIO, Fernando G.. A unidade dos contrários: fordismo e pós-fordismo. *Rev. Adm. Pública*, Rio de Janeiro, v. 45, n. 4, p. 1141-1172, Aug. 2011. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-76122011000400011&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 05 de dezembro de 2015.
- VEIGA, Lilian Bechara Elabras. *Diretrizes para a Implantação de um Parque Industrial Ecológico: uma proposta para o PIE de Paracambi, RJ* [Rio de Janeiro]. Tese (Doutorado em Planejamento Estratégico), COPPE – Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia, UFRJ – Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2007. Disponível em: <http://www.ppe.ufrj.br/pppe/production/tesis/dveigalbe.pdf>. Acesso em 05 de maio de 2015.
- VENACIO, Leandro. *Globalización, Desarrollo Local y Sociedad Civil*. Edición electrónica gratuita. 2007. Disponível em: www.eumed.net/libros/2007a/221/. Acesso em: 02 de novembro de 2015.

NOTAS

1. Trata-se de cidades emancipadas de Nova Iguaçu, respectivamente, em 1990 e 1991.
2. Já apontamos, em ocasião anterior, que se consolida no entorno da metrópole fluminense, um “cinturão metal-siderúrgico-energético” (OLIVEIRA, ROCHA, 2012), por meio das conexões entre o Norte do Estado, o COMPERJ, a REDUC e o Porto de Itaguaí por intermédio do Arco Rodoviário Metropolitano Fluminense.
3. No setor produtivo, a consolidação de antigas áreas industriais, destacadamente em Nova Iguaçu e Duque de Caxias, também recebem novos insumos e conhecem um virtuoso ciclo de expansão.
4. O condomínio logístico é um importante símbolo da reestruturação econômico-ecológico-espacial contemporânea, pois se trata do encontro do capital imobiliário com as novas necessidades produtivas – neste caso, no entorno da metrópole –, fomentando a locação, estruturação e localização das empresas em quotas-partes da terra urbana (Ver: LENCIONI, 2011).
5. Vide a criação do Distrito Industrial de Nova Iguaçu entre os viadutos de Queimados e Austin. Ver: <http://www.noticiasdenovaiguacu.com/2013/05/distrito-industrial-de-nova-iguacu-deverater-40-fabricas.html>. Acesso em 14 de dezembro de 2015.
6. A MRS foi constituída como uma S.A. em 1996 para operar a chamada Malha Sudeste da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA). MBR (32,9%), CSN (27,3%), UPL (11,1%), Vale (10,9%), Namisa (10%), Gerdau (1,3%) e pequenos investidores (6,5%). Disponível em: <https://www.mrs.com.br/empresa/estrutura-governanca/>. Acesso em: 30 de novembro de 2015.
7. Tal concepção corresponde ao esforço teórico iniciado com o projeto intitulado “O Processo de Reestruturação Territorial-Produtiva no Oeste Metropolitano Fluminense”, submetido e contemplado com auxílio da FAPERJ – Fundação Carlos Chagas Filho de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro no ano de 2012.
8. Isto é conjugado com a multiplicação de cursos superiores da área técnico-tecnológica na própria UFRRJ, que viveu grande expansão via REUNI; da Faculdade de Educação Tecnológica do Estado do Rio de Janeiro – FAETERJ Paracambi (que oferece cursos superiores de Gestão Ambiental e Sistemas de Informação), do Centro Federal de Educação Tecnológica Celso Suckow da Fonseca – CEFET/RJ Uned Itaguaí (com graduações em Engenharia Mecânica e Engenharia de Produção) e ainda o Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Rio de Janeiro – IFRJ, campus Paracambi (dispõe do curso superior em Matemática), além de uma nova unidade da Universidade Estácio de Sá, em Queimados (com cursos de Administração, Direito, Gestão de Recursos Humanos e Processos Gerenciais), que permite auferir a necessidade de capacitação local. O tipo de empresa em instalação na região não permite indicar uma busca por mão-de-obra barata e somente com baixa qualificação: com baixos índices de ofertas de empregos, o nível salarial não é o determinante locacional e conta-se também, além da formação básico-operária, com contratações de mão-de-obra com potencial instrucional.
9. Engenheiro Pedreira, segundo distrito de Japeri, possui maior população e comércio mais abundante que o centro da cidade, algo bastante incomum no cenário urbano brasileiro.
10. Consultar: www.camarajaperi.rj.gov.br/pdf/lei/1108-2005.pdf. Acesso em: 05 de setembro de 2015.
11. A cidade de Queimados é frequentemente citada como modelo em órgãos como a FIRJAN (Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro) e a CODIN (Companhia de Desenvolvimento Industrial do Rio de Janeiro) e até mesmo ganhou destaque na edição de abril de 2014 da Revista Exame, ao aparecer em terceiro lugar na lista das 100 cidades com maior desenvolvimento econômico do país (MORAIS, 2014a e 2014b, p. 26)
12. A Knauf do Brasil, também em Queimados, situa-se fora da área do Distrito Industrial.

13. Consultar também o artigo do mesmo autor nesta edição de Espaço e Economia, intitulado “O processo de reestruturação territorial – produtiva na Cidade de Itaguaí – RJ”.
 14. Consultar: Revista Mundo Logística, Editora MAG, de 03/10/2014. Disponível em: <http://www.revistamundologistica.com.br/portal/noticia.jsp?id=1706>. Acesso em: 05 de março de 2015.
 15. Sobre a importância do Arco Metropolitano, consultar: GOMES FILHO, 2013.
 16. Consultar: www.itaguaui.rj.gov.br, www.japeri.rj.gov.br, www.paracambi.rj.gov.br, www.queimados.rj.gov.br e www.seropedica.rj.gov.br.
 17. Marco importante da história recente da cidade foi a instalação da Central de Tratamento de Resíduos [CTR], da empresa Ciclus, na área de Piranema. Tal empreendimento situa-se a pouquíssimos quilômetros de uma agrovila que se trata de um assentamento do INCRA, além de também estar localizado em uma área que contém uma reserva de águas subterrâneas, o Aquífero Piranema. A 8,5 quilômetros da UFRRJ – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, a escolha foi motivo de crítica da comunidade acadêmica e da sociedade civil, e mesmo a promessa de implantação de cinturões verdes – corredor de árvores ao redor do aterro, para evitar/amenizar odor, propagação de pragas – não foi capaz de disfarçar o tamanho da insatisfação local com um empreendimento ambientalmente problemático (AFFONSO-PENNA, 2013, p. 25).
 18. Fica a impressão que as áreas verdes protegem as novas plantas fabris, e não o inverso.
-

RESUMOS

A Região Metropolitana do Rio de Janeiro vive neste momento um processo de consolidação econômica de suas “fronteiras”: a borda metropolitana fluminense tem se firmado como área de expansão, influência e, por que não, como polo de propagação política, econômica, social, cultural e ambiental da própria metrópole. A reestruturação territorial-produtiva da borda oeste da região, que engloba as cidades de Itaguaí, Japeri, Paracambi, Queimados e Seropédica, envolve a implementação de novos empreendimentos do ramo industrial e logístico e a consolidação do que intitulamos Região Logístico-Industrial do Extremo Oeste Metropolitano Fluminense.

Rio de Janeiro's metropolitan area currently undergoes an economic consolidation of its "borders": metropolitan borders of Rio de Janeiro state have been established as an area prone to expansion and influence as well as an axis of political, economic, social, cultural and environmental sprawl of the city. The territorial-productive restructuring of the region's western border, which includes Itaguaí, Japeri, Paracambi, Queimados and Seropédica, involves implementing new projects in industrial and logistics sectors and consolidating what we address as Logistical-Industrial Region in Rio de Janeiro state's west end metropolitan area.

La région métropolitaine de Rio de Janeiro vit pour l'instant un processus de consolidation économique de leurs “frontières”: la marge métropolitaine fluminense c'est un espace d'expansion, influence et, pourquoi pas, pôle de propagation politique, économique, sociale, culturelle et environnementale de la métropole. En comprenant les villes d'Itaguaí, Japeri, Paracambi, Queimados et Seropédica, la restructuration territoriale et productive de la bord ouest de la région consiste dans l'implémentation de nouvelles entreprises industrielles et logistiques et dans la consolidation de ce qu'on intitule la région logistique-industrielle de l'extrême-ouest métropolitain fluminense.

La región metropolitana de Rio de Janeiro vive en estos momentos un proceso de consolidación económica de sus “fronteras”: el Borde Metropolitano Fluminense se ha consolidado como área de expansión, influencia y, por qué no, polo de propagación política, económica, social, cultural y ambiental de la metrópoli. La reestructuración territorial – productiva del borde de esta región, que engloba las ciudades de Itaguaí, Japeri, Paracambi, Queimados y Seropédica, acoge la implementación de nuevos emprendimientos industriales y logísticos, así como la consolidación de lo que llamamos región logística – industrial del Extremo Oeste Metropolitano Fluminense.

ÍNDICE

Palabras claves: reestructuración territorial y productiva, acumulación flexible Brasileira, región logística – industrial del extremo oeste metropolitano fluminense, Borde metropolitano, Rio de Janeiro.

Palavras-chave: reestruturção Territorial-Produtiva, Acumulação Flexível à Brasileira, Região Logístico-Industrial do Extremo Oeste Metropolitano Fluminense, Borda Metropolitana, Rio de Janeiro.

Keywords: Territorial-Productive Restructuring, Brazilian mode Flexible Accumulation, Logistical-Industrial Region in Rio de Janeiro State’s West and Metropolitan area, Metropolitan Borders, Rio de Janeiro.

Mots-clés: restructuration territoriale et productive, accumulation flexible à la mode brésilienne, région logistique-industrielle de l’extrême-ouest métropolitain fluminense, le bord métropolitain, Rio de Janeiro.

AUTOR

LEANDRO DIAS DE OLIVEIRA