

Espaço metropolitano, regionalização da economia e reestruturação produtiva no estado do Rio de Janeiro, Brasil

Metropolitan space, regionalization
of the economy and productive
restructuring in the state of Rio de
Janeiro, Brazil

Floriano José Godinho de Oliveira

Doutor em Geografia. Professor e pesquisador do Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas e Formação Humana (PPFH), Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ).
fgodinhodeoliveira@gmail.com

Leandro Dias de Oliveira

Doutor em Geografia. Professor do Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGGE), Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ).
ldiasufrj@gmail.com

Resumo

Buscamos realizar uma interpretação dos processos econômicos e sociais que produziram mudanças importantes na organização do território no Rio de Janeiro, procurando demonstrar que o estado, hoje, não só apresenta uma reestruturação de sua economia metropolitana, mas também uma nova economia regional. As transformações são decorrentes da maior participação da « economia do petróleo » e da reestruturação do setor metal-mecânico-siderúrgico, ambas com base no interior do estado, que influíram tanto na reestruturação da economia na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, institucionalmente delineada, como produziu uma expansão territorial da influência direta da metrópole. O artigo foi produzido com base nas investigações e pesquisas realizadas pelos autores, e busca identificar o retrocesso no processo de reestruturação produtiva e espacial no estado, decorrente das mudanças de orientação política dos governos após o golpe institucional de 2016.

Palavras-chave: espaço metropolitano, geografia econômica, economia regional, Rio de Janeiro.

Abstract

We seek to carry out an interpretation of the social and economic processes that produced important challenges in the organization of the territory in Rio de Janeiro, seeking to demonstrate that the state, today, not only presents a restructuring of its metropolitan economic, but also a new regional economic. The transformations are due the greater participation de <oil economic> and the restructuring the metal-mechanic-steel sector, both the base of interior of state, which influenced both the restructuring of the economy in the metropolitan region, institutionally outlined, as it produced a territorial expansion of the direct influence of the metropolis. The article was produced based in investigations and research accomplished by the authors and seeks to identify the retreat in the process of productive and spatial restructuring in the state, due the changes the political orientation of the governments after the institutional coup in 2016.

Keywords: metropolitan space; economic geography; regional economic; Rio de Janeiro.

Journal of Economic Literature (JEL): O1, R11, R12, R58.

Introdução

Este artigo busca apresentar uma interpretação sobre as mudanças na organização do território do estado do Rio de Janeiro, com vista ao debate proposto pela editoria da Revista sobre “La nueva economía metropolitana y sus impactos regionales”. Nesse artigo, faremos uma inversão da ordem dos fatores sugeridos para a análise, que propõe interpretar a «nova economia das regiões metropolitanas baseadas nos serviços e na economia cognitiva e seus impactos regionais». No Rio de Janeiro, o processo foi invertido. A economia industrial metropolitana encontrava-se em declínio acentuado desde o ano de 1985, (Oliveira, 2008), quando se iniciou o enfraquecimento do setor metal mecânico e o fechamento das principais indústrias, sem apresentar uma perspectiva de reestruturação produtiva em curto espaço de tempo. A renovação da economia urbana, e do estado como um todo, só ocorreu com o desenvolvimento da «economia do petróleo»¹, a partir de meados dos anos 1990.

Assim, uma análise que tenha em conta a totalidade do processo necessita investigar os fundamentos da economia política do estado, para interpretar os fenômenos e identificar a influência dos novos segmentos industriais e produtivos localizados no interior na recuperação da economia e, conseqüentemente, na economia metropolitana. Assim, buscaremos enfatizar não a economia metropolitana em si, mas os efeitos que as indústrias de alta tecnologia e dos novos espaços de inovação produzem na economia política do estado do Rio de Janeiro e em seu espaço metropolitano, agora, expandido. Enfatizaremos não somente a economia cognitiva, mas, sobretudo, os fundamentos da produção e circulação, buscando indentificar as forças produtivas aí implicadas.

Com efeito, as principais transformações no território fluminense têm origem nos processos de mudanças das bases econômicas, iniciados nos primeiros anos da

1 A Economia do Petróleo é aquela cuja dinâmica está ligada às instalações e infraestruturas que servem à extração de petróleo, ao seu apoio, como as instalações portuárias, os estaleiros de montagem de sondas, plataformas e embarcações de apoio e movimentação de cargas. Também se inserem aí, as instalações das unidades industriais de produção de peças e equipamentos para a indústria do petróleo (perfuração, produção, circulação e beneficiamento), assim como todos os serviços agregados a essas demandas. Ela tem uma imensa capacidade de arrasto, formando uma cadeia acima e abaixo dessas atividades, que como já listado, envolve construção civil de infraestruturas, portos, obras civis, montagens, dutos, etc., cadeias de logística e transportes nas diversas modalidades (marítima portuária, rodoviária, ferroviária, dutoviária e aeroviária) e indústria naval (estaleiros), entre outras (Pessanha, 2015).

década de 1990. Destacamos as mudanças nas bases técnicas no interior do estado, sobretudo no Norte Fluminense, onde as bases econômicas predominantes eram as atividades agroindustriais sucroalcooleiras e, hoje, predomina a indústria extrativista do petróleo e gás, por meio das atividades de exploração e logísticas. No outro extremo territorial, no Sul do estado, no Médio Vale do Rio Paraíba do Sul – onde havia uma base do setor siderúrgico, liderada pela Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) – se instala um complexo polo metal-mecânico automobilístico e se verifica uma reestruturação produtiva importante do segmento siderúrgico, a partir de inúmeras inovações técnicas e administrativas no setor.

Figura 1. Divisão político territorial do estado do Rio de Janeiro, CEPERJ, 2019²



Fonte: CEPERJ, 2019.

Todavia, todas essas mudanças só ganham visibilidade e se tornam objeto de reflexões, tendo o território como elemento ativo nas análises, quando esses dinâmismos atingem o espaço metropolitano³. Durante toda a década de 1990, pouco a

2 O município de Petrópolis deixou de pertencer à RMRJ, em 2019.

3 O espaço metropolitano aqui referido é o da delimitação expandida da Região Administrativa Metropolitana do Rio de Janeiro. As regiões administrativas de governo são delimitações administrativas formais que tem mais efeito de organização dos dados estatísticos do que de gestão territorial efetivamente. Em 1973, quando as regiões metropolitanas foram formalmente delimitadas, predominava a concepção de desenvolvimento regional a partir da concepção de polos de crescimento

pouco, a economia de algumas das regiões administrativas delimitadas pelo governo do estado do Rio de Janeiro (vide a figura 1), como as mencionadas acima, foram ganhando expressão econômica e influenciando na reversão do quadro de estagnação que perdurou durante a década de 1980 e início de 1990. Podemos citar como marco temporal desse processo o ano de 1994, quando teve início a extração em escala comercial de petróleo nas grandes jazidas da Bacia de Campos, no Norte do estado, e o anúncio da instalação da indústria automobilística, a montadora de caminhões da Volkswagen, na região do Médio Vale do Rio Paraíba do Sul. Essas atividades, a princípio, apresentavam modificações territoriais pouco expressivas e difusas, pois, tratavam-se de empreendimentos que dependiam muito pouco dos recursos locais. Com efeito, era pouco visível nos estudos geográficos, econômicos e territoriais que uma nova economia regional estava se produzindo.

Mas, no decorrer dos primeiros anos deste século, um novo cenário econômico mundial e a ascensão de um novo projeto político e de desenvolvimento no Brasil, influíram na instituição de mudanças econômicas e sociais no espaço metropolitano⁴ do Rio de Janeiro. Tais mudanças foram decorrentes da implantação de Grandes Projetos de Investimento (GPIs) na RMRJ, como: o Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (COMPERJ), no município de Itaboraí; a ampliação dos terminais de *containers* e de exportação automobilístico do Porto do Rio de Janeiro; a construção da Rodovia Rafael de Almeida Magalhães (Arco Metropolitano); a ampliação do Porto de Itaguaí, para um complexo portuário/siderúrgico/industrial; a ampliação da indústria naval militar da Marinha do Brasil, em Itaguaí; a construção da siderúrgica TKC-SA no distrito industrial de Santa Cruz, no município do Rio de Janeiro; a delimitação e obras de renovação urbana na Zona Portuária do Rio de Janeiro, para o desenvolvimento de uma maior especialização turística / megaeventos / negócios do núcleo metropolitano, entre outros empreendimentos. Tais investimentos se constituíram em um marco no processo de recuperação da economia no estado e na delimitação de novas territorialidades no Rio de Janeiro e foram indutores da reversão de um quadro de relativo esvaziamento das atividades econômicas indústrias na RMRJ

Para compreendermos esse processo de reversão, é importante avaliarmos, entre outros aspectos, a relação entre a nova estrutura produtiva e de serviços na RMRJ, produzida especialmente a partir de 2006, e a sua integração com as demais regiões produtivas no estado. É igualmente importante discutir os eixos

(Cintra e Haddad, 1978) e foram concebidas como estratégias de controle territoriais dos polos industriais brasileiros. Contudo, os organismos gestores dessas “regiões” foram sendo desativados e nada mais resta dos órgãos gestores das regiões metropolitanas no Brasil. A partir de agora adotaremos a sigla RMRJ quando nos referirmos a esse espaço administrativamente delimitado, e reservaremos a noção de espaço metropolitano para a região de influência da economia urbana real.

4 Como foi dito anteriormente, entendemos por espaço metropolitano não a delimitação formal da RMRJ, pois está se refere a uma delimitação político administrativa de governo, mas sim ao espaço econômico-social sob a influência direta da economia metropolitana.

de reordenamento territorial do espaço metropolitano, face à perspectiva de maior nível de especialização econômica do núcleo, a cidade do Rio de Janeiro, e à dinamização das formas de ocupação desse espaço social como um todo, enfatizando a tendência ao direcionamento dos investimentos e políticas públicas para a recuperação de equipamentos e infraestruturas.

Uma discussão mais centrada na dinâmica sócio-espacial e nos efeitos dos Grandes Projetos de Investimento no espaço metropolitano, contudo, não poderia deixar de considerar a estrutura política de gestão administrativa neste espaço. Como a constituição brasileira determina a autonomia municipal, mesmo em regiões metropolitanas institucionalmente constituídas, os estudos sobre os investimentos, empreendimentos e atividades econômicas, bem como sobre as políticas de gestão territorial, que envolvem ações dos agentes econômicos, políticos e sociais, exigem a consideração particularizada de cada município. Isto se torna ainda mais necessário se lembrarmos que não há no Rio de Janeiro um ente institucional metropolitano capaz de produzir informações, planos e projetos atualizados⁵.

Contudo, por não termos instituições e fontes capazes de fornecer dados e informações sobre ações de planejamento, organização econômica e social para a RMRJ, e tampouco para o espaço metropolitano em sua totalidade – contamos apenas com fontes estatísticas secundárias, como IBGE, RAIS, MEC, etc., que somente produzem dados específicos e direcionados –, buscamos formas de redefinir as delimitações espaciais dentro da RMRJ formalmente constituída, incorporando os municípios que são contíguos à região oficial e que se integram ao que denominamos espaço metropolitano, indo além dos cânones formais da política administrativa do território.

Assim, metodologicamente, buscamos segmentar o espaço metropolitano em áreas específicas para que seja possível analisar de forma conjugada, em cada área, tanto os efeitos dos Grandes Projetos de Investimento, como identificar estruturas políticas de gestão administrativa nestes espaços. A análise aqui apresentada tem em conta os fatores presentes em quatro possíveis delimitações territoriais, nas quais a organização social e territorial vai delineando novas possibilidades econômicas, sociais, políticas e culturais. São elas: o leste metropolitano, fortemente influenciado pela economia do petróleo e, administrativamente, sob a influência de fóruns econômicos e administrativos, como o Consórcio Intermunicipal

5 Desde a extinção da Fundação para o Desenvolvimento da Região Metropolitana - Fundrem, em 1987, os sucessivos governos do estado tentam criar arranjos institucionais que não avançam em absolutamente nada em termos de planejamento da região metropolitana do estado, e quando contratam algum arremedo de planejamento o fazem por meio de consultorias privadas, que em nada contribuem com um conhecimento real do espaço metropolitano. Vale lembrar que governo do estado extinguiu o único órgão de produção de dados e realização de estudos no estado, a ex-Fundação CIDE – Centro de Informações e dados do Estado do Rio de Janeiro.

Figura 2. Região Metropolitana do Rio de Janeiro em suas complexidades sub-regionais (o município de petrópoles deixou de pertencer a RMRJ em 2019)



Fonte: Oliveira, L.D. de (2020).

de Desenvolvimento do Leste Fluminense – Conleste e o Fórum Comperj⁶; o centro da Baixada Fluminense, cuja territorialidade se altera com as novas perspectivas de circulação viária, tanto pela Rodovia Presidente Dutra (Rio – São Paulo) quanto

6 Conforme informações constantes no Portal do Governo do Estado do Rio de Janeiro, o Fórum Comperj, criado por meio do Decreto Estadual n.º 40.916, de 28 de agosto de 2007, “pode ser considerado como o primeiro passo orientado para o planejamento e execução de políticas públicas relacionadas à área de influência do COMPERJ [...]. Formado pelos secretários de Estado, prefeitos dos municípios que integram o Consórcio Intermunicipal de Desenvolvimento do Leste Fluminense - CONLESTE e pelo presidente da Assembleia Legislativa - ALERJ, o Fórum conta também com a participação de parceiros institucionais e estratégicos como o Ministério das Cidades, o BNDES, a Caixa Econômica Federal - Caixa, o Banco do Brasil, a Petróleo Brasileiro S/A - Petrobrás e entidades e organizações da sociedade, na qualidade de convidados, como Universidade Federal Fluminense - UFF, Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro - UFRRJ, Federação das Indústrias do Rio de Janeiro - FIRJAN, Federação do Comércio do Rio de Janeiro - FECOMÉRCIO, Organização Nacional da Indústria do Petróleo - ONIP, Serviço de Apoio a Pequena e Média Empresa - SEBRAE, Serviço Nacional de Aprendizado Industrial - SENAI, Federação Única dos Petroleiros - FUP, Conselho Comunitário Regional do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro - CONCRECOMPERJ e Assembleia Permanente de Entidades em Defesa do meio Ambiente do Estado do Rio de Janeiro – APEDEMA”. Disponível em: <http://www.camarametropolitana.rj.gov.br/forumComperj.asp>. Acesso em: 08 de dezembro de 2019.

pelo Arco Metropolitano, que corta o município de Nova Iguaçu e o interliga aos demais municípios metropolitanos sem passar pela cidade do Rio de Janeiro; a área portuária no município de Itaguaí (ou extremo oeste metropolitano fluminense), que produz uma retroárea com forte perspectiva industrial ao longo do eixo rodoviário constituído pelo Arco Metropolitano, que se estende pelos municípios de Seropédica, Japeri, Queimados e Paracambi; e a cidade do Rio de Janeiro, com as novas perspectivas econômico-territoriais induzidas por investimentos para abrigar megaeventos e turismo e para atualizar suas funções e *status* de centro de gestão de negócios e pesquisas. A figura 2, mostra a divisão proposta com base em nossas observações. Tal proposição já é amplamente incorporada pelos órgãos de planejamento no estado, como pode ser observada no Plano de Desenvolvimento Urbano Intergrado da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (PDUI/RMRJ), aprovado em 2018.

Considerações sobre as mudanças econômicas e territoriais no interior do estado

Consideraremos, para melhor elucidar essas transformações, as mudanças originadas nas atividades de extração do petróleo na Bacia de Campos, no Norte do estado. A cidade de Macaé foi escolhida no início dos anos 1980 para a instalação da base logística da Petrobrás e, conseqüentemente, sofreu transformações abruptas no uso de seu território. Em primeiro lugar por abrigar o escritório de representação de negócio da Petrobras e, como as atividades são em alto-mar, a logística portuária e aeroportuária para abastecimento e deslocamento dos técnicos e funcionários para as plataformas. Todo o pessoal empregado, no início, vinha de fora da região, ou seja, tanto da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, quanto de diversas partes do país. Foi uma expansão do uso do território para abrigar as novas atividades de serviços e de habitação sem qualquer planejamento e análise dos impactos sociais e ambientais que viria dessa forma de ocupação. Enquanto o governo do estado aumentava substancialmente a arrecadação, por meio de impostos estaduais e repasses federais, e o Produto Interno Bruto (PIB) dava sinais de uma tímida recuperação no estado, a cidade de Macaé conhecia a mais intensa ampliação de suas favelas e o crescimento populacional em áreas de ocupação ilegal da cidade fazia evidenciar o crescimento da pobreza. Portanto, o aspecto mais visível de tudo isso era, de fato, o crescimento da pobreza e da favelização na cidade de Macaé.

As mudanças nas formas de ocupação do território não demoram a se fazer sentir em toda a região. Como Macaé era uma cidade de pequeno porte no início dos anos 1990, é na cidade de Campos dos Goytacazes onde se instalam as principais atividades de formação e logística de serviços, para sustentar o crescimento decorrente das atividades petrolíferas. Campos, antigo centro regional da economia

sucroalcooleira, cujo comando político era subordinado aos interesses dos proprietários latifundiários e agroindustriais secularmente ali instalados, se torna um cidade universitária e centro de serviços administrativos e de medicina.

Também se verifica a influência dessa atividade ao sul da cidade de Macaé, onde se instalam distritos industriais para localização de empresas prestadoras de serviços às atividades extrativistas, e, principalmente, para onde se dirige o novo vetor de crescimento imobiliário. Nos municípios de Macaé, Rio das Ostras, Casemiro de Abreu e Cabo Frio, por exemplo, o crescimento populacional e o número de licenciamento imobiliário conheceram índices impressionantes, para não dizer alarmantes, em face de taxas de crescimento populacional em torno de 10% ao ano, na primeira década do século XXI. Tal crescimento, contudo, não foi acompanhado de ações por parte dos poderes públicos para ampliar projetos de planejamento e políticas de gestão territorial para a região, redundando em graves problemas sociais.

Portanto, um novo quadro territorial se estabelece. A antiga região canavieira cede lugar à conformação de uma nova regionalização, com base na nova atividade econômica predominante: o petróleo e o gás. As modificações na organização do território, desde os primeiros anos das transformações, ainda que difusas, eram evidentes.

Nessa fase, alguns reflexos econômicos e sociais começam a ser sentidos na RMRJ, como a reabertura de alguns estaleiros da indústria naval, nas duas cidades-núcleo da metrópole – Rio de Janeiro e Niterói – para manutenção de embarcações. É importante ressaltar que a indústria naval do Rio de Janeiro estava totalmente paralisada desde meados dos anos 1980, devido ao esgotamento das linhas de financiamento concedidos no II Plano Nacional de desenvolvimento (PND), de 1979. Mas essa pequena recuperação não era muito evidente. Como a decadência econômica e social na RMRJ era muito acentuada, qualquer recuperação teria que ser quantitativamente muito expressiva, para lograr algum impacto significativo na organização econômica e social da região. Durante os anos 1990, na RMRJ, eram poucos os setores em que se podia creditar algum potencial de crescimento ou identificar algum projeto de investimento produtivo inovador. A atividade que mais gerava expectativa na região metropolitana era o polo gás-químico, associado à Refinaria Duque de Caxias (Reduc), mas que pouco avançou durante toda a década devido a insuficiência das redes técnicas e de logísticas, como a conclusão da termoelétrica para ampliação do fornecimento de energia e o acesso ao porto de Itaguaí.

Portanto, chegamos ao final do século XX com um paradoxo na economia do estado. As atividades petrolíferas na Bacia de Campos contribuíam, no ano 2000, com 14,67% do PIB, a preços correntes (Oliveira, 2008, p. 61). Mas os benefícios sociais do aumento de arrecadação propiciado por esse setor, não era sentido na região metropolitana, e era bastante difuso nas regiões administrativas de governo onde as atividades extrativistas se realizavam, ou seja, Região Norte e Baixada Litorâneas. Como mencionado anteriormente, eram expressivas as transformações territoriais nas cidades de Macaé (base logística), Campos dos Goytacazes (centro

de serviços e de formação técnica) e nos municípios de Rio das Ostras, Casimiro de Abreu, Búzios e Cabo Frio, que se tornaram áreas de expansão do mercado imobiliário. Mas, mesmo assim, as perspectivas de crescimento da economia do estado do Rio de Janeiro e os efeitos positivos desses empreendimentos não eram considerados amplamente, já que seus efeitos ainda não se faziam sentir na sua região mais adensada, a RMRJ.

Paralelamente, também nos anos 1990, outro fenômeno de integração da economia do estado à economia global se verificava, sob a égide das economias cognitivas. No Médio Vale Paraíba Fluminense, com a privatização da CSN, localizada no município de Volta Redonda, e o anúncio da instalação de fábrica de caminhões da Volkswagen, no município de Resende, punha-se em marcha uma nova perspectiva econômica na região sul do estado.

Em primeiro lugar, a privatização gerou inúmeros pontos de tensão entre a nova direção da empresa, e acabou por impor o rompimento político com a administração da cidade de Volta Redonda. Tal fato fez com que a cidade deixasse de atuar como cidade industrial de apoio às atividades siderúrgicas, abrigando, além da própria usina, dezenas de pequenas empresas de peças de manutenção. Tornando-se um importante centro de serviços e em uma nova referência para o crescimento das atividades econômicas para toda a Região do Médio Vale do Paraíba do Sul. Em 1994 a administração pública de Volta Redonda, acompanhando as mudanças na estrutura econômica, propõe a criação do que denominou “Mercovale”, em uma referência ao Mercosul, e chegou a organizar reuniões entre as administrações municipais da região para tratar o assunto (Oliveira, 2008).

Como o território do Município de Volta Redonda é pequeno e a cidade possui uma malha urbana muito adensada, o Município de Resende se tornou, naturalmente, a área de expansão das atividades que tinham interesse na Região do Médio Vale do Paraíba. Resende, que já possuía um antigo distrito industrial e tinha algumas importantes empresas multinacionais, como a Xerox do Brasil e a Michelin situadas ao longo da Rodovia Presidente Dutra (BR-116), bem como uma incipiente base logística – como o aeroporto destinado a aviões de pequeno porte – passou a ser o novo centro industrial da região.

Todavia, trata-se de uma nova industrialização, já que a maior parte das indústrias que se instalaram entre os anos 1970 e 1980 fecharam ou perderam totalmente competitividade. O antigo distrito industrial, mesmo possuindo um Entrepósito da Zona Franca de Manaus⁷ (um armazém-geral que redistribui produtos da Zona Franca no Centro-Sul do Brasil) e uma Estação Aduaneira do Interior (Porto Seco)⁸, estava praticamente abandonado.

7 Trata-se do único município brasileiro que possui uma unidade externa da Zona Franca de Manaus.

8 Também o único porto seco do interior do estado do Rio.

A indústria automobilística se instala em 1994 em Resende e isso gera uma expectativa de crescimento industrial na região. Em uma negociação que envolveu o governo do estado, prefeitura, empresários e proprietários fundiários locais, a direção da CSN e a Volkswagen, foi decidida a instalação da fábrica de caminhões, em um terreno de 2000 hectares que a empresa recebeu gratuitamente, cedido pelo proprietário do Banco de Desenvolvimento Regional Porto Real. Nessa negociação também foi acertado incentivos e renúncias fiscais, isenções de impostos, instalação de centros de formação de mão-de-obra e muitas outras vantagens que acabaram por estimular outras indústrias a se instalarem na região.

A Peugeot-Citroën, foi a segunda empresa automobilística na região, instalando-se no município de Porto Real, emancipado de Resende em 1997. Da mesma forma que a Volkswagen, a Peugeot também recebeu gratuitamente 4000 hectares de terreno e, como não podia faltar, inúmeros subsídios e renúncias fiscais. Trata-se de uma indústria que produz a maior parte dos componentes do veículo em suas instalações e conta com um moderno sistema tecnológico, com oito robôs na linha de montagem da estrutura do veículo. Além disso, esta empresa, diferentemente da Volkswagen, trouxe para junto de suas instalações cinco empresas que fornecem equipamentos para seus veículos, criando um “distrito industrial” onde estas firmas se localizam⁹. Estas empresas inauguram a implantação de um setor de autopeças, no entorno da fábrica que fez vislumbrar – segundo a diretora de comunicação da Peugeot – a ampliação com a criação do segundo “distrito” com mais oito empresas fornecedora de peças para os motores e veículos produzidos. No decorrer deste século, a região ampliou a atividade automotiva e se consolidou como um expressivo polo metal-mecânico-automobilístico, com a instalação de mais 3 grandes empresas na região: a Hyundai e a Jaguar-Land Rover, ambas no município de Itatiaia, e a Renault-Nissan, em Porto Real.

Esta nova perspectiva, sobretudo de desenvolvimento das atividades do setor automotivo, denota uma grande capacidade local para absorver estes e outros segmentos industriais, face à infraestrutura já instalada e a existência de mão-de-obra experiente no setor metal-mecânico. Ou, quando se trata dos jovens que entram no mercado de trabalho, treinada nas escolas técnicas existentes na região, principalmente na Escola Técnica Pandiá Calógeras, pertencente à CSN.

Evidentemente, o uso do território dessa região sofre transformações significativas, ainda que de forma difusa, a partir das quais novas relações e formas urbanas vão se constituindo. A cidade de Resende vive processo importante de verticalização, denotando uma forte influência do setor imobiliário, e outras indústrias começam a se instalar na região, como a fábrica de vidros americana Guardian, em Porto Real, e a ampliação das instalações da fábrica de pneus Michellin, em Itatiaia.

9 Trata-se das empresas Eurostamp do Brasil, fabricante de estamperia de aço; Faurecia, fabricantes de bancos de automóveis; Gefco, empresas de logística; Vallourec, montadora de eixos e da fabricante de espuma Copo Fehrer. Juntas, estas empresas empregam cerca de 200 funcionários.

Todavia essas transformações, tanto quanto as ocorridas no norte do estado, não são percebidas como processo de interiorização da economia no estado do Rio de Janeiro, já que, devido ao grande percentual da participação das atividades situadas na área metropolitana no PIB do estado, sua importância relativa ainda é pequena. Mas, mais do que isso, essa recusa em compreender o novo papel da economia no interior do estado ainda se prende ao fato de que há um forte sentimento no estado de que só as transformações na RMRJ têm importância econômica e social no estado do Rio de Janeiro.

As transformações chegam na área e região metropolitana

O espaço metropolitano do Rio de Janeiro passa a ser envolvido no dinamismo decorrente da “economia do petróleo” (Pessanha, 2017) a partir do anúncio da Instalação do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (Comperj) – uma planta industrial destinada à produção de produtos petroquímicos a partir do refino do petróleo extraído na Bacia de Campos – em abril de 2006. Esse empreendimento seria a base para a instalação de empresas de segunda geração, para produção de insumos petroquímicos destinados às indústrias químicas de produção de material plástico – considerados empresas de terceira geração – e instalação de outros Grandes Projetos de Investimentos (GPI) – produzindo efeitos territoriais importantes na RMRJ, integrando dezenas de novos municípios contíguos à região metropolitana, formando o que já definimos anteriormente como espaço metropolitano. O próprio Comperj, o Arco Metropolitano, a ampliação do Porto de Itaguaí, a reestruturação do Porto do Rio, o desenvolvimento do Parque Tecnológico do Fundão, o Projeto Porto Maravilha, os empreendimentos destinados aos megaeventos, a reestruturação da indústria naval e outros investimentos tornaram a metrópole fluminense um espaço dinâmico e em frequentes mudanças.

A primeira observação decorrente deste processo foi a necessidade de, analiticamente, trabalharmos uma nova delimitação do que é o espaço metropolitano do Rio de Janeiro hoje. A delimitação territorial do que se considera Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) expressa um recorte administrativo rígido, que não acompanha o dinamismo e as mudanças dos fluxos e movimentos induzidos pelos fatores econômicos mais expressivos na última década, que são as atividades vinculadas à produção e beneficiamento do petróleo, e que produzem novas territorialidades. Com efeito, quando analisamos as mudanças na organização territorial produzidas por um grande projeto de investimento, observamos a definição de novas territorialidades, como, por exemplo, a vinculada à área de influência do Comperj, que inclui, além dos municípios tradicionais da RMRJ (figura 3), também os municípios de Petrópolis, Teresópolis, Nova Friburgo, Silva Jardim, Casimiro de Abreu e Saquarema (figura 4).

que envolvem também as Regiões político-administrativas Baixadas Litorânea e Norte do estado.

O que nos importa discutir, inicialmente, é o fator dinâmico da economia que produziu esses movimentos. O fator mais dinâmico na economia fluminense no período de 2006 a 2014, sem sombra de dúvidas, esteve vinculado às atividades petrolíferas (indústria do petróleo e indústria de transformação), cuja cadeia produtiva chegou a representar 1/3 do Produto Interno Bruto (PIB) do estado. Complementarmente, a economia do petróleo também gerou outra fonte de arrecadação baseada no pagamento de *royalties*. A “economia do petróleo” e essa sua derivação particular, a “economia dos royalties”, produzem um dinamismo que estimulam as economias regionais e, particularmente, a economia da RMRJ e dos municípios dos litorâneos em toda a parte Norte do estado. A economia dos *royalties* tem a seguinte definição:

A Economia dos Royalties é derivada das receitas das participações governamentais (quotas mensais e trimestrais) devidas à União, estados e municípios (...). Na prática a economia dos royalties, deriva da economia do petróleo e portanto, não existira sem a que lhe deu origem. Por isso, estamos também denominando-a como geradora da Economia dos Royalties (...). Mais importante é ainda é identificá-la como uma renda, uma “petro-renda”. (Pessanha, 2015)

Sob a influência desses investimentos, observamos a “reversão” de um quadro de “desconcentração” das atividades econômicas da RMRJ para as demais regiões no interior do estado, que vinha se manifestando desde o início da década de 1990. Tal processo de desconcentração era em boa parte resultante do baixo nível de investimentos industriais na RMRJ e do crescimento de atividades produtivas, nas regiões influenciadas diretamente pelas atividades de extração do petróleo e gás, no Norte do estado, bem como pelas atividades dos setores metais mecânico e siderúrgico no Sul do território fluminense.

Todo o processo até aqui mencionado, sobretudo, entre os anos de 2006 a 2014, foram fortemente abalados no período imediatamente posterior, que instituiu um processo acelerado de interrupção, declínio e frustração em relação às expectativas de crescimento econômico e de instituição de novos padrões de uso do território.

O ano de 2015 marcou o início de uma crise política, institucional, econômica e social de grandes proporções no Brasil e, conseqüentemente, a partir de então passamos a observar uma desaceleração de todos os grandes projetos de investimento instituídos a partir de 2006, especialmente o Comperj. Tal fato torna as pesquisas sobre as políticas territoriais no país bastantes complexas. Muitos investimentos entraram em “compasso de espera” e os seus efeitos na organização territorial foram sendo restringidos, em face da paralisação de obras e de desinvestimentos, como no setor naval, por exemplo. Não faremos, aqui, uma análise das conseqüências da crise no país, mas não podemos deixar de registrar a ideia de que, tanto econômica quanto politicamente, o estado do Rio de Janeiro foi o mais afetado nesta conjuntura.

No espaço metropolitano do Rio de Janeiro havia uma perspectiva de que a construção do Comperj e os investimentos vinculados a este empreendimento produziram um dinamismo na parte leste e uma polarização nas demais áreas da metrópole e demais regiões produtivas. O quadro da crise implicou não apenas a interrupção das obras do Comperj, mas também o esvaziamento desses investimentos. O projeto da Rodovia Raphael de Almeida Magalhães (Arco Metropolitano) envolvia a destinação prioritária de terrenos, para a localização de empresas de terceira geração na cadeia produtiva do setor petroquímico, configurando novas áreas industriais. Com a interrupção da instalação do Comperj, esse uso não se instalou. Igualmente, a instalação de unidades da Petrobrás e da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), na área do complexo portuário/industrial de Itaguaí, bem como a ampliação da área de estocagem de minério e grãos e de armazenamento de *contêineres* nesse complexo também não ocorreu.

Estas e outras “frustrações” nas expectativas econômicas e relativas às mudanças na organização territorial, contudo, não impediram que ocorressem alterações sócio-territoriais importantes. Na parte leste do espaço metropolitano observamos mudanças importantes nas cidades de Itaboraí e de São Gonçalo, que eram aquelas que mais tinham perspectivas de mudanças no processo aqui discutido – por sediarem a planta industrial e as bases logísticas, respectivamente – do Comperj e, por isso, foram as que mais sofreram com a paralisação das obras desse empreendimento, em 2015. No entanto, como afirmamos acima, a frustração de expectativas não implica inexistência de mudanças territoriais. As mudanças no setor imobiliário, no sistema viário e na constituição de novas áreas industriais, por exemplo, expressam essas potencialidades, limites, paradoxos e contradições relevantes para a compreensão dos períodos discutidos e dos desafios futuros.

Concretamente, consideramos que a partir da segunda metade desta primeira década do século XXI, por efeito da maior intervenção do governo federal, os efeitos dessa nova economia do interior chegam à área metropolitana do estado, influenciando decisivamente toda a RMRJ e seu entorno. A integração territorial, agora, se completa.

Em primeiro lugar, destacamos o fato de que as atividades de extração do petróleo na Bacia de Campos necessitavam de uma infinidade de equipamentos de navegação e plataformas marítimas. Com isso, a decisão do Governo Federal, no período do governo do Presidente Luiz Inácio Lula da Silva, de exigir que todo o equipamento contratado pela Petrobrás tivesse, no mínimo, 65% de componentes produzidos no Brasil, fez com que renascesse a indústria naval no estado. O estado do Rio de Janeiro tem uma fortíssima tradição na indústria naval¹¹, mas, lamentavelmente, essa atividade chegou a ser totalmente paralisada no final dos anos 1980.

11 O Barão de Mauá fundou a primeira indústria naval brasileira, a Companhia Ponta da Areia, em 1846, em Niterói, no Rio de Janeiro.

Assim, todos os estaleiros instalados nas cidades do Rio de Janeiro, Niterói e em Angra dos Reis, praticamente fecharam suas portas e mantinham apenas um número mínimo de empregados para vigilância e manutenção. Entre os anos de 2000 e 2015, as atividades da indústria naval foram sendo retomadas; e ao chegar neste último ano eram aproximadamente 40 mil empregos diretos, que conferiram um fortíssimo estímulo à economia do estado. A “economia do petróleo”, por meio de sua cadeia produtiva, chegou a contribuir com 33% do PIB do estado.

O Comperj, embora tenha toda a sua planta industrial instalada no município de Itaboraí, necessitava de um conjunto de atividades complementares que mobilizou todos os municípios do leste metropolitano. Redes técnicas como os gasodutos, oleodutos, adutoras de água, cortam os municípios, interligando a região produtora de petróleo e gás e os espaços metropolitanos.

Paralelamente os estudos para captação de água para alimentar o Complexo mobilizam os onze municípios do leste metropolitano. Tais mobilizações induziram a formação de uma associação de municípios, denominada Conleste (Consórcio Intermunicipal de Desenvolvimento do Leste Fluminense), organizada no âmbito do Fórum Comperj, com o intuito de discutir os possíveis impactos sócio-econômico-ambientais. O Conleste congrega, atualmente, os municípios de Araruama, Cabo Frio, Cachoeiro de Macacu, Casimiro de Abreu, Guapimirim, Itaboraí, Magé, Maricá, Niterói, Nova Friburgo, Rio Bonito, São Gonçalo, Saquarema, Silva Jardim e Tanguá. De imediato, devemos ressaltar que apenas nove municípios pertencem formalmente à parte leste da Região Metropolitana do Rio de Janeiro – considerando-se ainda que Magé e Guapimirim compõem uma espécie de transição Baixada-Leste Metropolitano (Oliveira, L., 2020) –, e os outros seis pertencem à outras regiões administrativas, como as Regiões Serrana ou a Baixadas Litorâneas.

Os três municípios mais impactados são: Itaboraí, pois é onde se situa a planta industrial; Magé, onde estão situadas as estradas internas do complexo e o ponto de ligação com o arco metropolitano; e São Gonçalo, onde já existem várias unidades de formação de força de trabalho, situa-se a Ilha das Cobras, a base de armazenamento de combustível, e a Praia da Luz, onde foi construído um terminal Marítimo, que foi utilizado para recebimento de cargas e equipamentos superpesados, para montagem das estruturas do parque de refinamento do petróleo no Comperj.

O fato mais marcante da escolha do município de Itaboraí para a instalação do Comperj é que não foi uma escolha casual, mas marcada por um conhecimento estratégico do território metropolitano e dos problemas socioeconômicos existentes nessa região. Desde que a Petrobrás anunciou que iria construir uma nova refinaria no país, alguns governos estaduais disputaram a localização desse empreendimento, como os governos de Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro. No Rio de Janeiro, duas regiões reivindicavam que a refinaria se localizasse em seu território: o Norte fluminense e os municípios da parte oeste da metrópole fluminense. Caso prevalecesse uma ou outra opção, a parte leste da metrópole continuaria estagnada econômica e socialmente. Com a escolha de Itaboraí, os

municípios do leste metropolitano, sobretudo, São Gonçalo, puderam mobilizar a força de trabalho residente, dinamizando um pouco mais a econômica nessa parte do território.

Mas, como a necessidade do acesso a um porto de grande capacidade era uma condição para a instalação do Comperj, a solução foi o governo federal financiar a construção arco metropolitano, anteriormente mencionado, que contribuiu para interligar os oito municípios da periferia da RMRJ: ou seja, Maricá, Itaboraí, Magé, Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Japeri, Seropédica e Itaguaí. Nos três primeiros municípios essa rodovia já existe e as obras correspondem à duplicação da RJ-493 no trecho entre Itaboraí e Magé. Na parte oeste da metrópole a estrada foi construída integralmente e isso significou incorporar áreas com ocupação rurais à dinâmica urbana, já que ao longo dessa rodovia se pretendia definir as áreas de uso industrial, principalmente para empresas de logística e indústrias do setor petroquímico.

Portanto, em um extremo da estrada temos o Comperj e no outro o Porto de Itaguaí. A disposição de realizar obras de ampliação do porto¹² e integrá-lo a malha rodoviária e ferroviária produziu efeitos importantes em termos de dinamização das atividades industriais. As cidades de Itaguaí, Japeri, Paracambi, Queimados e Seropédica (figura 3) conheceram nas últimas duas décadas um verdadeiro processo de industrialização, ainda que com características bastante peculiares, adotando-se sistemas de volatilização, subcontratação e terceirização de funcionários. Os limites da parte oeste metropolitana do Rio de Janeiro redinamizou-se como área de expansão, influência e polo de propagação da própria metrópole.

Nesses municípios, vimos a criação dos Condomínios Industriais I, II e III, em Japeri, em 2005, junto às áreas da APA (Área de Proteção Ambiental) do Rio Guandu, com 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; a implantação dois condomínios industriais em Paracambi, em 2002 – às margens da Estrada RJ-127, com mais de dez indústrias em funcionamento – como a Lansa Ferro e Aço e Botafogo Lar e Lazer. A consolidação do Distrito Industrial de Queimados, instituído em 1976, nas margens da Rodovia Presidente Dutra e próxima ao Rio Guandu, com 23 empresas ativas, como a Arfrio, Citycol, Tangará Foods/Sanes, Quartzolit, etc. A formação em Itaguaí de uma verdadeira “capitania industrial”, com especial destaque para a Ilha da Madeira e a efetivação do contíguo industrial Itaguaí-Santa Cruz [Rio de Janeiro], com destaque para a Ternium Companhia Siderúrgica do Atlântico (antiga TKCSA), a Gerdau, a Usiminas, etc. Combinados com a expansão

12 O Porto de Itaguaí foi inaugurado em 1982, mas teve seu funcionamento limitado às atividades de importação de carvão para o setor siderúrgico brasileiro. Atualmente, com a duplicação da ferrovia, que lhe garante o acesso ao quadrilátero ferrífero, em Minas Gerais, o porto também atua como exportador de minério e terminal de container. Com a reforma, pretende-se que o porto se torne o maior armazenador de carga na América latina.

do Porto de Itaguaí e a fundação do Porto Sudeste e, recentemente, ao acolhimento em Seropédica – devido a sua posição logística – e de empresas como a Eletrobolt, a alimentícia Panco, a Procter & Gamble e de condomínios logísticos, como o Golgi Seropédica, na RJ-125, e VBI LOG Seropédica, próximo à Rodovia Presidente Dutra. Toda essa expansão expressa a dimensão dos investimentos realizados nesta região, polo atrativo para o modelo de desenvolvimento empreendido desde a virada de século (Oliveira, L., 2019a).

São visíveis, assim, a recuperação e maior dinamismo econômico de antigas áreas fabris, como a do entorno do distrito industrial de Santa Cruz, na cidade do Rio de Janeiro, e a dos distritos industriais do município de Queimados; o crescimento populacional e ampliação da estrutura de serviços e equipamentos públicos das cidades do oeste metropolitano (ver tabelas 1 e 2, que comparam com o crescimento do núcleo metropolitano e do restante do estado); e o próprio crescimento significativo no número de empresas de logística ao longo da Rodovia Presidente Dutra (BR 116).

Tabela 1. Crescimento Populacional – Cidades do Oeste Metropolitano Fluminense

Cidades	2000	2010	2018	Percentual de Crescimento [2000-2018]
Itaguaí	82.003	109.091	125.913	53,55 %
Japeri	83.278	95.492	103.960	24,83 %
Paracambi	40.475	47.124	51.815	28,02 %
Queimados	121.993	137.962	149.265	22,36 %
Seropédica	65.260	78.186	86.743	32,92 %
Oeste Metropolitano Fluminense	393.009	467.855	517.696	31,73 %

Organização: Leandro Dias de Oliveira [outubro, 2018], com dados do IBGE (Censo 2000, Censo 2010 e Estimativa 2018) (Oliveira, L., 2019a).

Tabela 2. Crescimento Populacional – Cidade e Estado do Rio de Janeiro

	2000	2010	2018	Percentual de Crescimento [2000-2018]
Cidade do Rio de Janeiro	5.857.904	6.320.446	6.688.927	14,19 %
Estado do Rio de Janeiro	14.391.282	15.989.929	17.159.960	19,24 %

Organização: Leandro Dias de Oliveira [outubro, 2018], com dados do IBGE (Censo 2000, Censo 2010 e Estimativa 2018) (Oliveira, L., 2019a).

Contudo, como resultante das mudanças na orientação política após a crise e o golpe de destituição da Presidenta Dilma Rousseff, também o Porto de Itaguaí assiste à redução de suas atividades, que atinge diretamente os empreendimentos atraídos por tal base logística. Não há dúvidas, todo o território fluminense passou a viver uma “atmosfera de crise” atingiu os seus investimentos e, conseqüentemente, se refletiu em suas arrecadações. O Porto Sudeste, terminal privativo de uso misto

para o carregamento de graneis sólidos (escoamento de minério de ferro), advindos do quadrilátero ferrífero (Minas Gerais), definha, desde 2015, como modal de exportação do minério de ferro¹³. Este porto permanece operando com menos da metade de sua capacidade (Chagas, 2017).

Algo não muito diferente ocorre com o Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB), uma vez que a crise neste programa implicou em cortes, incertezas e irregularidades na construção dos submarinos, envolvendo diretamente a Itaguaí Construções Navais (ICN) e a Nuclebrás Equipamentos Pesados S.A. (NUCLEP). Nesse cenário, várias empresas que anunciaram a sua instalação na RMRJ, ou no conjunto de municípios que formam o espaço metropolitano sequer iniciaram suas obras e nem mesmo confirmaram a sua operação. Em Seropédica, a unidade fabril da Sadia-Perdigão não iniciou o cercamento ou a terraplanagem do terreno em que se instalaria. Nesta mesma cidade, os condomínios logísticos Seropédica I e II, Multimodal Seropédica, CCP Seropédica e Seropédica Park e o galpão da Capital Brasileiro de Empreendimentos Imobiliários Ltda. (Casas Bahia), que chegaram a iniciar as pré-vendas de praxe, já encerraram as expectativas de construção e colocaram, em alguns casos, seus terrenos à venda (Oliveira, L., 2019B).

Ainda que se ressalte o declínio atual do modelo de desenvolvimento erigido até, ao menos, 2014, as bases industriais permanecem. Nos municípios cortados pela Rodovia Presidente Dutra, situados mais próximos do núcleo metropolitano, já são visíveis na paisagem os grandes galpões construídos por empresas de logística intermodal, e depósitos das grandes redes varejistas que atuam no estado do Rio de Janeiro. É um processo denominado, pelo subsecretário de urbanismo regional e metropolitano do governo do estado do Rio de Janeiro, como “revitalização da Dutra”¹⁴. São centenas de empresas, como as redes de supermercados ou produtoras de produtos com grande penetração no comércio varejista, como a Gillette do Brasil, que se localizam nessa parte da metrópole fluminense. Essas redes, com a construção do arco metropolitano e a disponibilização de imensas áreas não construídas ao longo da rodovia, já estudam a ocupação desse novo espaço com a perspectiva de construir um grande parque logístico da Região Sudeste, já que disporá tanto de ligação rodoviária quanto ferroviária.

Enfim, pensando o território como uma totalidade em movimento, podemos afirmar que estamos diante de um processo de produção de uma nova espacialidade

13 Negócio constituído por meio da subsidiária LLX Sudeste Operações Portuárias em parceria com o BNDES, este empreendimento abandonou o epíteto de Superporto Sudeste e deixou de ser controlado pelo “Império X”, mediante a derrocada empresarial de Eike Batista, até então a referência do sucesso do capital nacional nos negócios neodesenvolvimentistas. O Porto Sudeste passou seu controle acionário para a joint venture formada pela operadora mundial de terminais Impala, subsidiária do Grupo Trafigura, e pelo fundo de investimento Mubadala Development Company, o que não impediu que a empresa de mineração Usiminas rescindisse o seu contrato de embarque de minério de ferro, firmado no ano de 2011.

14 Entrevista realizada com o Subsecretário Vicente Loureiro, em 16 de novembro de 2010.

das atividades industriais no estado. Uma nova espacialidade que está produzindo uma rápida transformação do uso do território, exigindo novas definições estratégicas para a consolidação e crescimento de inúmeras novas atividades econômicas e industriais. Essas transformações mudarão profundamente o mapa da economia no estado.

Para além das transformações mencionadas até aqui, por força das atividades econômica-industriais no interior, verificamos também mudanças na cidade do Rio de Janeiro. Uma mudança curiosa, pois, ao mesmo tempo em que revela o esgotamento do uso de seu território, com as atividades industriais clássicas, cujas histórias se iniciam nos primeiros anos do século XIX, e se concentravam nas zonas suburbanas mais adensadas, como as zonas da Leopoldina e Av. Brasil, revela também o potencial e a ampliação de indústrias na zona oeste da cidade. A localização de duas empresas siderúrgicas no distrito industrial de Santa Cruz – CSA e Gerdau – evidenciam o potencial industrial nessa parte da cidade integrada ao Oeste Metropolitano. Também contribui para desmistificar a limitada concepção de que a cidade do Rio de Janeiro tem uma vocação natural: o turismo.

O turismo não impede os investimentos em outros ramos da economia. A indústria naval que voltava a ter alguma expressão, a revitalização do porto do Rio de Janeiro como terminal de contêineres e de armazenamento de automóveis destinados à exportação, o novo polo siderúrgico de Santa Cruz, as indústrias do setor de alimentação, bebidas e confecções na Avenida Brasil na altura dos bairros de Campo Grande e Santa Cruz, são evidências de uma economia que continua diversificada. Nada disso impediu os projetos de urbanização e de turismo baseados nos megaeventos¹⁵, um modelo caracterizado no consumo da cidade e de suas paisagens (Oliveira, 2010).

Todavia, projetos de urbanização apenas voltados ao atendimento dos megaeventos tiveram alcance limitado para o conjunto da população. Os Jogos Olímpicos, por exemplo, tiveram a maior parte da infraestrutura viária e de serviços instalados ou ampliados no bairro da Barra da Tijuca e Recreio dos Bandeirantes, quando poderiam ter sido destinados às áreas mais carentes, e necessitadas, da cidade. Secundariamente, também poderiam ter sido destinados recursos para fortalecer a revitalização da área portuária da cidade, decadente e abandonada há muitos anos. Mas os recursos só foram destinados à uma urbanização voltada ao turismo (novos museus, centros gastronômicos, *shoppings*, hotéis etc.) e aos novos empreendimentos imobiliários, destinados às empresas da denominada economia cognitiva. Ou

15 Houve o exposto interesse das últimas administrações municipais da cidade do Rio de Janeiro de seguir os preceitos do chamado modelo de “urbanização olímpica” ou de “megaeventos”, preparando a cidade para o consumo de milhares de turistas que frequentam a cidade durante esses eventos (Mascarenhas, 2016). A copa do mundo de futebol, em 2014, e os Jogos Olímpicos de 2016 se tornaram alibis para a implementação de projetos urbanísticos e de organização dos serviços especialmente nas áreas centrais e nas partes litorâneas da cidade do Rio de Janeiro.

seja, empreendimentos do setor de serviços que utilizam equipamentos de alta tecnologia e avançados sistemas de comunicação. Esse tipo de urbanismo, desenvolvidos em várias cidades no mundo, tem uma característica comum a todas: limitam o acesso da população residente dessa parte de sua própria cidade.

Poderíamos mencionar outras atividades que têm produzido transformações no território do estado do Rio de Janeiro, que ainda não foram mencionados, como as novas bases portuárias em fase de licenciamento na Baía de Sepetiba, além dos dois portos já em funcionamento; o novo porto do Açu e as instalações siderúrgicas no município de São João da Barra, no extremo Norte do estado; a construção da Usina Angra 3, entre outros. Se o desinvestimento desacelerou a consolidação econômica desses espaços, certamente o conjunto portuário de Itaguaí, o complexo petrolífero de Itaboraí, o arco rodoviário, junto à lenta retomada das obras do Comperj e à capacidade logística desses investimentos revelam uma nova e complexa cartografia industrial do estado do Rio de Janeiro.

Considerações finais

Nossa proposta neste artigo foi realizar uma interpretação dos processos econômicos e sociais que alteraram as bases econômicas e aspectos importantes da organização do território no Rio de Janeiro, e procurou demonstrar que o estado hoje não só apresenta uma reestruturação de sua economia metropolitana, mas também uma nova economia regional. Comumente, na maior parte das grandes metrópoles mundiais, as bases de uma reestruturação produtiva e espacial ocorre a partir de movimentos econômicos de descentralização ou desconcentração provocados, tanto pela alterações significativas na composição orgânica de capitais nos investimentos industriais e de serviços, em face dos novos recursos tecnológicos informacionais, quanto pela intensa mobilidade espacial dos empreendimentos. Ainda assim, mesmo com forte possibilidade de desconcentração espacial, fatores técnicos impulsionam a manutenção de uma proximidade geográfica, tendo em vista a manutenção de certas vantagens locais e de incorporação de inovações.

A análise sobre a economia e efeitos espaciais no espaço metropolitano do Rio de Janeiro apresenta singularidades importantes, pois não foi um movimento de reestruturação produtivo-tecnológico, a partir do centro da metrópole, que impulsionou a reversão do quadro de estagnação econômica no estado, mas sim a incorporação de bases tecnológicas em novos setores produtivos no interior do estado. Assim, uma interpretação da nova estrutura econômica e espacial no estado, e suas implicações na nova economia metropolitana, nos obriga a situar as novas atividades de exploração petrolíferas na Bacia de Campos, no Norte do estado, a reestruturação do setor metal-mecânico-siderúrgico, na Região Sul, como as mais relevantes para na alteração das bases econômicas do estado, que exerceram forte influência no delineamento da nova economia metropolitana. Neste artigo, não

mencionamos outros segmentos importantes, por considerar que os mesmos não interferem na estrutura econômica e social do estado como um todo, tampouco na economia metropolitana, como os investimentos do setor energético no litoral Sul e a Região Administrativa Serrana.

Contudo, não poderíamos deixar de registrar que os principais aspectos indutores de mudanças na organização e produção do espaço, observados a partir dos anos 1990, intensificado, sobretudo, por força da ação política do governo federal no período 2006 a 2014, foram fortemente abalados por interrupção das ações e investimentos por parte do Estado, após o Golpe que destituiu a Presidenta Dilma Rousseff, em 2016. Vimos que a *economia do petróleo* foi a principal indutora da recuperação da economia no estado e que os investimentos públicos e privados, bem como os mecanismos de regulação das atividades industriais de empreendimentos estrangeiros no País, serviram para estimular a indústria nacional e, com isso, projetar novos usos do território no estado e influir nos novos arranjos produtivos e territoriais.

A partir do Golpe Jurídico-Parlamentar, os governos que se seguiram impuseram uma agenda neoliberal e de privatizações, desestruturando as bases locais da economia, que gerou um processo acelerado de interrupção, declínio e frustração, em relação às expectativas de crescimento econômico e de instituição de novos padrões de uso do território.

É preciso observar, porém, que as duas largas conjunturas político-econômicas nas quais se desenvolve esse processo não podem ser entendidas dicotomicamente, na forma de uma oposição e anulação simples entre passado e presente, na qual o passado concentraria os atributos positivos (dinamismo concreto) e o presente comportaria apenas os movimentos negativos relacionados à crise e ao declínio. Mesmo nos mais graves períodos de desinvestimento e paralisação de atividades, parte do que foi produzido no passado recente tem se mantido potencialmente dinâmico. Nem tudo desmoronou, de modo que o contexto de crise tem contradições relevantes em termos de possibilidades, e mesmo de manutenção nos tempos presente e futuro, de movimentos construtivos que não devem ser lidos em negativo.

O ano de 2015 foi o ano do início de uma crise política, institucional, econômica e social de grandes proporções no Brasil e, conseqüentemente, a partir de então passamos a observar uma desaceleração de todos os grandes projetos de investimento instituídos a partir de 2006, especialmente o Comperj. Tal fato torna as pesquisas sobre as políticas territoriais no país bastante complexas. Muitos investimentos entraram em “compasso de espera” e os seus efeitos na organização territorial foram sendo restringidos, em face da paralisação de obras e de desinvestimentos, como no setor naval, por exemplo. Não faremos aqui uma análise das conseqüências da crise no país, mas não podemos deixar de registrar a ideia de que, tanto econômica quanto politicamente, o estado do Rio de Janeiro foi o mais afetado nesta conjuntura.

No espaço metropolitano do Rio de Janeiro havia uma perspectiva de que a construção do Comperj e os investimentos vinculados a este empreendimento produziram um dinamismo na área leste e uma polarização nas demais áreas. O quadro da crise implicou não apenas a interrupção das obras do Comperj, mas também o esvaziamento desses investimentos. O projeto da Rodovia Raphael de Almeida Magalhães, mais popularmente denominada Arco Metropolitano, envolvia a destinação prioritária de terrenos, para a localização de empresas de terceira geração na cadeia produtiva do setor petroquímico associado ao Comperj, configurando novas áreas industriais. Com a interrupção da instalação do Comperj, esse uso não se verificou. Igualmente, a instalação de unidades da Petrobrás e da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) na área do Complexo Portuário de Itaguaí, bem como a ampliação da área de estocagem de minério e grãos e de armazenamento de *contêineres*, nesse complexo, também não ocorreu.

Estas e outras “frustrações” nas expectativas econômicas, relativas às mudanças na organização territorial, não impediram que ocorressem alterações sócio-territoriais importantes. Na parte leste do espaço metropolitano, observamos dinâmicas importantes nas cidades de Itaboraí e de São Gonçalo, que eram as que mais tinham perspectivas de mudanças no processo aqui discutidos, por sediarem a planta industrial e as bases logísticas das instalações do Comperj, foram as que mais sofreram com a paralisação das obras desse empreendimento, em 2015. No entanto, como afirmamos acima, a frustração de expectativas não implica inexistência de mudanças territoriais. As mudanças no setor imobiliário, no sistema viário e na constituição de novas áreas industriais, por exemplo, expressam essas potencialidades, mas também, limites, paradoxos e contradições relevantes, para a compreensão dos períodos discutidos e dos desafios futuros da economia política no País.

Com base nessas informações podemos finalizar com uma indicação para nossa reflexão: a necessidade de avançarmos nos estudos sobre a relação entre a nova estrutura produtiva e de serviços no estado do Rio de Janeiro, problematizando a ação pública no ordenamento e gestão do território metropolitano, e na integração administrativa entre as regiões produtivas no estado. Este é um desafio tão imediato quanto urgente.

Referências bibliográficas

- BRANDÃO, C. (2007). *Território e Desenvolvimento: as múltiplas escalas entre o local e o global*. Campinas/SP: Editora Unicamp.
- CANDIDO, D. & OLIVEIRA, F.J.G. de (2018). Investimentos produtivos, territorialidades e gestão do uso do território no leste metropolitano do Rio de Janeiro. In: J. Binsztok & J.L. Barbosa. (Org.). *Modernidade fracassada: Dossiê Comperj*. 1ªed. Rio de Janeiro: Consequência, v. I, p. 67-95.
- CEPERJ (2019). Centro Estadual de Estatísticas, Pesquisas e Formação de Servidores públicos do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro. Acessado em maio de 2019. <http://www.ceperj.rj.gov.br/Conteudo.asp?ident=79>
- CHAGAS, G.M. (2017). *A reestruturação territorial-produtiva de Itaguaí/RJ: ascensão e crise de uma cidade símbolo do Novo Desenvolvimentismo Fluminense*. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ).
- CINTRA, A.O. & HADDAD, P.R. (1978). *Dilemas do Planejamento Urbano e Regional no Brasil*. Rio de Janeiro: Zahar Editores.
- DINIZ, C.C. & LEMOS, M. (2005). *Economia e Território*. Belo Horizonte: Editora da UFMG.
- FIRJAN (2014). *Investimentos Decisão Rio*. Rio de Janeiro, Firjan, Investimentos 2012. Site: <http://www.decisaorio.com.br/>
- FREIRE, D.G. & FREIRE, D.G. (2006). Consolidação de São Gonçalo (RJ) na periferia metropolitana e produção industrial: novas questões para reflexão. In: C.A. da Silva, D.G. Freire & F.J.G. de Oliveira. *Metrópole: Governo, Sociedade e Território*. Rio de Janeiro: DP&A: FAPERJ, p. 343-357.
- GOVERNO DO RJ (2018). Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana do Rio de Janeiro TOMO I. Rio de Janeiro, p. 3. Acessado em maio de 2019. <https://www.modelarametropole.com.br/wp-content/uploads/2018/09/Produto-18-Tomo-1.pdf>
- HARVEY, D. (2005). Do administrativismo ao empreendedorismo: a transformação da governança urbana no capitalismo tardio. In: *A produção capitalista do Espaço*, São Paulo: Annablume, (p.161 – 188).
- HARVEY, D. (2006). *A Produção Capitalista do Espaço*. São Paulo: Annablume.
- IBGE (2008). *Regiões de Influência das Cidades 2007*. Rio de Janeiro, IBGE.
- IBGE (2011). *Reflexões sobre os deslocamentos populacionais no Brasil*. Rio de Janeiro, IBGE. Organizadores: Luiz Antônio Pinto de Oliveira e Antônio Tadeu Ribeiro de Oliveira.
- LEFEBVRE, H. (1968). *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro (Ed. 2001).
- LEFEBVRE, H. (1976). *Espacio y Política*. Barcelona: Ediciones Península.
- LEFEBVRE, H. (1980). *La presencia y la ausencia – Contribución a la teoría de las representaciones*. México: Fondo de Cultura Económica. (Ed. 1983).

- LENCIONI, S. (2007). Condições gerais de produção: um conceito a ser recuperado para a compreensão das desigualdades de desenvolvimento regional. *Scripta Nova*. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2007, XI(245) (07). <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-24507.htm>
- LENCIONI, S. (2008). Da MetrÓpole como estratégia desenvolvimentista á metrÓpole como sobrevida do capitalismo. In: P.C.X. Pereira & R. Hidalgo. *Producción inmobiliaria y reestructuración en América Latina*. Santiago: PUC-Chile, (p. 41-54).
- LENCIONI, S. (2015). Metropolização do espaço e a constituição de megarregiões. In: Ferreira, A., Rua, J.; Mattos, R.C. *Desafios da Metropolização do Espaço*, p.35-68. Rio de Janeiro: Editora Consequência.
- LENCIONI, S. (2015). Urbanização difusa e a constituição de megarregiões: o caso de São Paulo-Rio de Janeiro. *Revista Eletrônica de Estudos Urbanos e Regionais: MetrÓpoles*, (22), ano 6, setembro de 2015. P.6-15. Observatório da MetrÓpole. Rio de Janeiro. Disponível em: <http://emetropolis.net/edicao/n22>.
- MASCARENHAS, G. (2016). A produção da cidade olímpica e os sinais da crise de um modelo globalitário. *GEOUSP Espaço e Tempo* (Online), 20(1), 52-68. <https://doi.org/10.11606/issn.2179-0892.geousp.2016.107148>.
- MONTEIRO, L.G. (2012). Do lugar à rede e da rede ao lugar: as estratégias de apropriação do espaço em Itaboraí (RJ) diante das novas lógicas produtivas, *Espaço e Economia* [Online], 1. Disponível em: <http://espacoeconomia.revues.org/125>; DOI: 10.4000/espacoeconomia.125
- OLIVEIRA, F.J.G. & PESSANHA, R.M. (2019). Os circuitos espaciais de produção do petróleo no Rio de Janeiro e em São Paulo: formação e integração da megarregião Rio-SP. *Geographia* (UFF), 21, p. 3-17.
- OLIVEIRA, F.J.G. (2008). *Reestruturação Produtiva, Território e Poder no estado do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Editora Garamond.
- OLIVEIRA, F.J.G. (2012). Políticas territoriais e integração do “novo” território do estado do Rio de Janeiro. In: T.T. Cohen Egler & Hermes Magalhães Tavares. (Org.). *Política Pública, rede social e território*. 1ªed. Rio de Janeiro: Letra Capital, v. I, p. 131-176.
- OLIVEIRA, F.J.G. (2013). 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: F.G. Oliveira, C.L. Werner & P. Ribeiro. *Políticas Públicas: interações e urbanidades*. Rio de Janeiro: LetraCapital.
- OLIVEIRA, F.J.G. (2016). 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). Disponível em: http://www.ub.edu/geocrit/xiv_florianooliveira.pdf
- OLIVEIRA, F.J.G.; SILVA NETO, R.; GOMES FILHO, H. & QUINTO JUNIOR, L.P. (2018). Impactos socioeconômicos das atividades do petróleo e de suas rendas nos

- municípios do circuito espacial do petróleo do estado do Rio de Janeiro. *Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional*, 14, p. 1-24.
- OLIVEIRA, L.D. de (2015). A emersão da região logístico-industrial do Extremo Oeste Metropolitano fluminense: reflexões sobre o processo contemporâneo de reestruturação territorial-productiva, *Espaço e Economia* 7. Posto online no dia 12 abril 2016, consultado o 09 dezembro 2019. Disponível em: <http://journals.openedition.org/espacoeconomia/1814> ; DOI: 10.4000/espacoeconomia.1814.
- OLIVEIRA, L.D. de (2019a). As “Fronteiras” da Região Metropolitana do Rio de Janeiro: Mudanças territoriais e ajustes no circuito econômico-productivo. In: H. Pina, P. Remoaldo & M. da C. Pereira Ramos. *Grandes Problemáticas do Espaço Europeu – um (re)posicionamento estratégico das questões ambientais e socioculturais?* Porto, Portugal: Editora da FLUP-U. PORTO.
- OLIVEIRA, L.D. de (2019b). Geografia do colapso: Crise e desestruturação produtiva na realidade metropolitana do Rio de Janeiro. *Terra Livre*, 1(50), p. 131-158.
- OLIVEIRA, L.D. de (2020). Para além da capital: os eixos geográficos de dispersão da pandemia no estado do Rio de Janeiro. *OpenLab / PPGIHD-UFRRJ*. Disponível em: <https://www.ppgihd-open-lab.com/post/para-al%C3%A9m-da-capital>.
- PEREIRA, P.C.X. (2011). Agentes imobiliários e reestruturação: interesses e conflitos na construção da cidade contemporânea. In: P.C.X. Pereira. *Négócios imobiliários e transformações sócio-territoriais em cidade da América Latina*. São Paulo: FAUUSP, p. 23 - 31.
- PEREIRA, P.C.X. (2016). A reprodução do capital no setor imobiliário e a urbanização contemporânea: o que fica e o que muda. In: P.C.X. Pereira *Reconfiguração das cidades contemporâneas: contradições e conflitos*. São Paulo: FAUUSP, p. 125 - 138.
- PESANHA, R.M. (2015). 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. *Revista Espaço e Economia* [Online], 6, posto online no dia 10 Agosto 2015, consultado o 24 Março 2016. Disponível em: <http://espacoeconomia.revues.org/1511> ; DOI: 10.4000/espacoeconomia.1511.
- PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO INTEGRADO da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (2018). TOMO I. Rio de Janeiro: Câmara Metropolitana do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro. Disponível em: <https://www.modelarametropole.com.br/wp-content/uploads/2018/09/Produto-18-Tomo-1.pdf>. Acesso em: 15 de maio de 2020.
- RIBEIRO, L.C. de Q. (2015). A metrópole: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito. In: L.C. de Q. Ribeiro (org.), L.C. do Lago; S. Azevedo & J., Orlando A. dos S. *Metrópoles: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito* [recurso eletrônico] - 2. ed. - Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles : INCT.
- SILVA NETO, R. & ROCHA, M.D. (2014). Avaliação dos impactos dos grandes projetos

- de investimentos na dinâmica do emprego formal no estado do Rio de Janeiro. In: *Revista Espaço e Economia*, (5). <http://espacoeconomia.revues.org>.
- SINAVAL (s/f). Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação naval e Offshore. http://www.sinaval.org.br/docs/EmpregosGerados_Set2010.pdf
- TUNES, R.H. (2019). Reestruturação Produtiva e do Espaço no Rio de Janeiro: uma análise regional a partir do Vale do Paraíba fluminense. In: *Revista Tamoios*. São Gonçalo: UERJ, 15(2), jul-dez.