



# XIV Encontro Nacional da ANPUR

23 a 27 · maio · 2011 · Rio de Janeiro

---

XIV ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR  
Maio de 2011  
Rio de Janeiro - RJ - Brasil

---

POLÍTICAS E PLANOS TERRITORIAIS NAS ESCALAS METROPOLITANAS E REGIONAIS:  
ANÁLISE DAS MUDANÇAS NO RIO DE JANEIRO

**Floriano José Godinho de Oliveira** (UERJ) - fgodinho@uerj.br

*Geógrafo, Professor Adjunto e Procientista da UERJ, Pós-doutorado em Barcelona, Espanha, e membro do programa de Pós-Graduação em História Social da UERJ.*

# Políticas e Planos Territoriais nas Escalas Metropolitanas e Regionais: Análise das Mudanças no Rio de Janeiro

---

## Resumo

A ausência de políticas territoriais para além dos instrumentos de gestão municipal, como os planos diretores, limita a gestão e verdadeira integração no território brasileiro. A necessidade de planos territoriais metropolitanos e regionais, em um cenário de intensa mobilidade espacial das indústrias e logísticas globais, é a condição para produzir usos do território que permita o desenvolvimento social. Com essa perspectiva analítica, analisamos as mudanças sócio-espaciais no estado do Rio de Janeiro, decorrentes de novas bases e interiorização da economia fluminense. Procuramos identificar as estruturas econômicas regionais e os novos padrões espaciais das atividades produtivas, bem como a inexistência de políticas territoriais que orientem a ordenação territorial e formas de planejamento compartilhado entre os diferentes níveis de governos e escalas geográficas.

## Introdução

Quem planeja o território ou, se perguntado de outra forma, como se produz e modificam-se as relações sociais na organização do território, são questões que envolvem as estratégias dos capitais corporativos e as relações de poder que o organizam. Tendo por base essas questões, nossa comunicação pretende discutir as mudanças na base econômica, os movimentos e dinâmicas sociais na organização do território do Estado do Rio de Janeiro, em face da ausência de projetos ou planos de ordenamento político territorial.

Em nossos estudos, privilegiamos uma perspectiva analítica que considera que na análise de qualquer realidade social as questões relativas a estruturação interna do território tem a máxima transcendência. Destacamos o fato de que, se, por um lado, as forças políticas dirigem a organização e ordenamento do território, por outro, o território influencia diretamente na política de gestão desse espaço social. Portanto, estamos tratando da relação entre política e território, e consideramos que a base territorial é condição necessária para a existência de toda organização política. Isso porque, usando as palavras

de Donata, “a maneira como, em um momento dado, se define a estrutura da base territorial, se explicita a estratégia que um poder político concreto adota para relacionar-se com seus cidadãos” (Donata, 2008:47)

Na dialética entre política e território devemos, então, resgatar um diálogo proposto por Milton Santos, no qual considera que “a interdependência universal dos lugares é a nova realidade do território” (Santos, 1996:15) e, sendo assim, mais do que nunca, “é o uso do território, e não o território em si mesmo, que faz dele objeto da análise social” (*ibidem*). Por isso, destacamos a necessidade de revermos as políticas territoriais no Brasil pelo fato de que, se, por um lado, as forças políticas dirigem a organização e ordenamento do território, por outro, o território influencia diretamente na política de gestão. Com efeito, o movimento geral de reestruturação produtiva em curso ao promover transformações na base econômica dos lugares, amplia, também, a capacidade de intervenção de novos sujeitos sociais. Portanto, estamos tratando da relação entre política e território.

Evidentemente, não desconsideramos o fato de que todas as decisões políticas têm forte remetimento normativo e organizativo do território, mas, ressaltamos o alerta que nos faz Sánchez i Pérez (1991:33) quando se refere aos efeitos do território sobre a política, já que ao falarmos em território não nos referimos somente aos seus aspectos físicos, mas também devemos considerar a sua globalidade como espaço social<sup>1</sup>.

Buscando fundamentar os conceitos centrais apresentados em nossa comunicação, destacamos, preliminarmente, o conceito de território, apresentando por Marcelo de Souza. O autor identifica que os primeiros esforços de conceituação o tratam como “espaço definido e delimitado por e a partir de relações de poder” (Souza, 1995:78). Mas, uma classificação assim delineada não encerra o movimento dialético de sua definição. Quando se busca compreender o conceito como expressão da realidade concreta e das transformações sociais presentes na organização do território, sobretudo, as ações rotineiras e cotidianas que efetivamente produzem as territorialidades, as lutas e diferentes formas de resistências sociais devem ser consideradas. Portanto, partindo do reconhecimento de que o território não é uma simples demarcação espacial sobre o qual se exerce um determinado poder, sua efetiva compreensão implica em considerarmos o movimento dinâmico da reprodução das relações sociais de produção – forma como Lefebvre (1976:34) conceitua o espaço social, o espaço geográfico – e por isso, ainda usando as palavras do Marcelo de Souza, considerar o território como “*campo de forças*, uma *teia* ou *rede de relações sociais* que, a par de sua complexidade interna, define, ao mesmo tempo, um *limite*, uma *alteridade*: a diferença entre “nós” (o grupo, os membros da coletividade ou “comunidade”, os *insiders*) e os “outros” (os de fora, os estranhos, os *outsiders*) (Souza, 1995:86).

Essa abordagem mais ampla também é apresentada por Milton Santos ao definir o território sob a perspectiva do uso, pois, toda a ênfase analítica do autor recai sobre as

relações sociais e disputas entre os atores e sujeitos sociais, reconhecendo que “... o território atual é marcado por um cotidiano compartilhado mediante regras que são formuladas ou reformuladas localmente”, acrescentando, ainda, que “o território são formas, mas o território usado são objetos e ações, sinônimo de espaço humano, espaço habitado” (Santos, 1996:16).

O segundo conceito chave em nossas pesquisas é o poder, e o poder não se define por atos unidirecionais, mas obrigatoriamente por relações mediadas – como discute Gramsci (1987, 2000 e 2002) – pelos pesos e posições diferenciadas das forças sociais que delas participam. Compreender as diferentes formas de exercício do poder implica conhecer as forças em relação e as formas variadas como tais relações se realizam. A análise do Estado aparece, aqui, como fundamental, não por ser uma instituição política portadora de um suposto monopólio do poder, mas exatamente pelo contrário, ou seja, por ser uma instituição política permanentemente produzida e atravessada pelas mais complexas relações de poder constitutivas da sociedade civil, a partir da qual o poder de Estado se institucionaliza. Por isso, para Gramsci, o estudo do poder não é o estudo da força estabelecida, mas das relações de força e das possibilidades de instabilidade que nelas se inscrevem.

A partir dessas referências, consideramos que as correlações de forças presentes no exercício de controle e direção da produção dos territórios, precisam ser buscadas na estrutura de classes e na constituição histórica de frações de classes sociais que atuam na produção do espaço social, manifestando-se nas formas institucionais de poder político, mas também nas diferentes formas de organização social, cultural, religiosa, que apresentam expressão na produção de territorialidades por atores e sujeitos sociais, tanto no campo de poder simbólico (culturais e religiosos) quanto no de poder material (estrutura social e econômica).

Tendo esses aspectos teóricos em consideração, pretendemos discutir com essa apresentação uma questão central em nossos estudos: o que há de novo no território fluminense e de que forma as políticas territoriais devem ser redefinidas para dar conta desse novo dinamismo?

## **Um território em mudanças**

É inegável que a organização do território fluminense passou, nas duas últimas décadas, por transformações estruturais em sua base econômica e nas redes técnicas de suporte às novas atividades produtivas, iniciando um movimento de inversão da concentração de recursos, população e investimentos que caracteriza sua metrópole.

Essas novas atividades, a princípio, foram resultantes de ações empresariais que atuam no mercado internacional, cujas decisões ocorrem nos principais centros econômicos do capitalismo contemporâneo. A partir desses centros é que são decididos os usos dos territórios e dos lugares, nos quais os recursos existentes são apropriados por setores econômicos globalizados em seus movimentos gerais de acumulação de capitais. Aparentemente, os agentes do capital corporativo impõem-se aos sujeitos sociais locais, tornando-os reféns pela força do capital. São intervenções que podemos classificar de verticalidades, usando a noção de economia em rede discutida por Milton Santos, que se caracterizam por serem “formadas por pontos distantes uns dos outros, ligados por todas as formas de processos sociais” (Santos, 1996:16). Aparentemente, para muitos analistas, essas forças produtivas desconsideram as forças sociais presentes no território e qualquer benefício social resultante desses empreendimentos é sempre reduzido.

Todavia, é possível, analiticamente, ir além dos interesses e estratégias dos capitais ao fazermos a análise das transformações no território, em face das atuais dinâmicas e mudanças produtivas. Milton Santos focava essa questão quando discutia, e defendia, o papel ativo do território nas novas conjunturas econômicas:

as redes constituem uma realidade nova que, de alguma maneira, justifica a expressão verticalidade. Mas além das redes, antes das redes, apesar das redes, depois das redes, com as redes, há o espaço banal, o espaço de todos, todo o espaço, porque as redes constituem apenas uma parte do espaço e o espaço de alguns (*ibidem*)

O espaço banal, segundo Milton, é um termo originalmente apresentado por François Perroux e refere-se ao espaço da vida cotidiana, das relações sociais locais que, em última análise, organizam o território. Portanto, para além das verticalidades, como tendência baseada nas modernas tecnologias de produção e comunicação, temos também que considerar as horizontalidades. Milton chama de horizontalidades as relações que se estabelecem em espaços contíguos, “daqueles lugares vizinhos reunidos por uma continuidade territorial” (*ibidem*). A importância desses referenciais cresce na medida em que as atividades produtivas têm fortes dependências de recursos humanos e bases técnicas instaladas em cada território, denominadas de recursos genéricos, em contraposição aos recursos específicos encontrados em cada território. Esses referenciais analíticos são amplamente discutidos por alguns autores, que dialogam no campo da economia regional e da geografia econômica, pela ótica da proximidade geográfica<sup>ii</sup>.

Concretamente, o capital não inventa os lugares. Os lugares existem previamente ao capital e, em geral, investem em sua inserção na economia global mediante uma modernização das forças produtivas presentes em seu território e na maior integração dos diferentes espaços sociais, agrários e urbanos, bem como na relação com cidades situadas no mesmo espaço regional. Importante ressaltar que a noção de local ultrapassa, em nossa perspectiva analítica, o limitado raio de ação de um município. Por isso, a escala que

devemos utilizar para compreendermos a noção de horizontalidades deve ser sempre uma escala regional, como as regiões metropolitanas ou delimitações amplas que agreguem todos os municípios de uma área cujos traços econômicos, sociais e naturais possam ser trabalhados conjuntamente.

A importância dessa noção de horizontalidades tem muita relevância em nossa análise. Quando tratamos de território e, sobretudo, de sua organização, devemos ter em conta a necessidade de revisão permanente de seu significado histórico<sup>iii</sup>. O território, que é uma noção herdada de uma fase da história em que se formaram os Estados modernos e, por isso, um conceito associado ao exercício do poder sobre o espaço social dominado, necessita de atualização para que sua utilização, hoje, expresse o movimento dinâmico da organização e formas de produção atual. Marcelo de Souza, citado anteriormente, contribui com esta interpretação, ao discutir o conceito e as práticas sociais presentes em sua delimitação.

Sendo assim, considerando que o território é expressão das relações sociais e estratégias dos diferentes sujeitos que produz o espaço social, a noção de horizontalidade renova nossa capacidade de analisar e compreender as transformações no território como ação dos sujeitos que o organizam e não simplesmente moldado segundo os interesses dos agentes ligados ao capital corporativo. Mas uma vez recorrendo a Milton Santos, diríamos que compreendermos as transformações no território por meio das ações dos sujeitos que o produz é “fundamental para afastar o risco de alienação, o risco da perda do sentido da existência individual e coletiva, o risco de renúncia ao futuro” (Santos, 1996:15)

Queremos com isso reafirmar que nossa investigação não só busca interpretar as transformações em curso no território fluminense, identificando os novos empreendimentos e as mudanças na base técnica da economia nas várias regiões administrativas do estado, mas, sobretudo, antecipar, analiticamente, os possíveis efeitos sociais e fortalecer as forças produtivas locais, de forma que estas possam impor limites ao capital corporativo no uso de seu território. Ou seja, que estas possam estabelecer regras para que qualquer forma de uso do território seja estabelecida segundo os interesses da comunidade local.

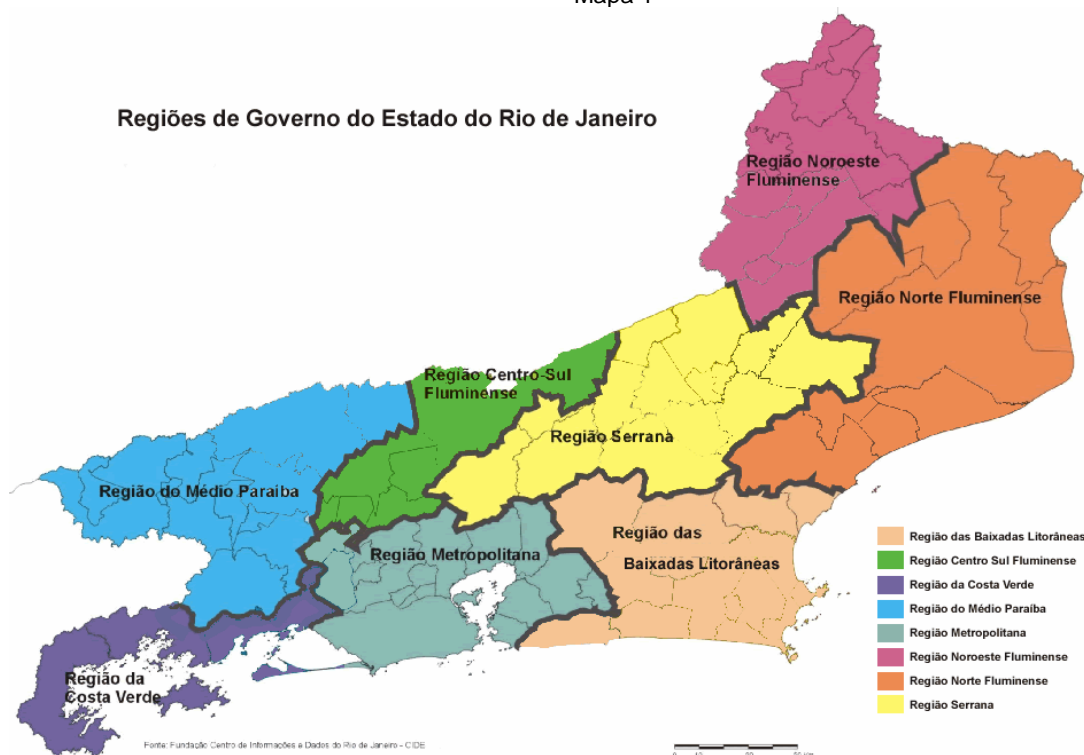
Objetivamente, reafirmamos que a relação indicada, inicialmente, entre política e território, é um caminho de análise que nos permite interpretar as transformações em curso no território, em particular no território sobre o qual trabalhamos, ou seja, o do estado do Rio de Janeiro, antecipando os problemas sócio-espaciais que são conseqüências da ausência de revisão permanente dos instrumentos legislativos e administrativos de gestão territorial, ou seja, das políticas territoriais no sentido amplo. Voltaremos a essa questão ao final deste artigo.

## As transformações e as práticas sociais no território do estado do Rio de Janeiro

As principais transformações no território fluminense têm origem nos processos de mudanças das bases econômicas, iniciados nos primeiros anos da década de 1990. Destacamos as mudanças nas bases técnicas no interior do estado, sobretudo no norte fluminense, cuja economia era baseada nas atividades agroindustriais sucroalcooleiras e, hoje, predominam a indústria do petróleo e gás, por meio das atividades extrativistas e logísticas. No outro extremo, no sul do estado, onde havia uma base isolada do setor siderúrgico, liderada pela Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), se instala um complexo pólo metal-mecânico e siderúrgico, ampliado pelas indústrias automobilísticas e as atividades portuárias da região.

Essas mudanças só ganham visibilidade, tendo o território como elemento ativo, quando esses dinamismos atingem o espaço metropolitano. Durante toda a década de 1990, pouco a pouco, a economia de algumas das regiões delimitadas pelo governo do estado do Rio de Janeiro (vide o mapa 1), como as mencionadas acima, iam ganhando expressão econômica e influenciando na reversão do quadro de estagnação que perdurou no estado durante a década de 1980 e início de 1990. Podemos citar como marco desse processo o ano de 1994, quando teve início a extração, em escala comercial, de petróleo nas grades 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 Paraíba.

Mapa 1



Fonte: Fundação Centro de Disseminação e dados do Rio de Janeiro – Cide. Anuário Estatístico.

Essas atividades, a princípio, apresentavam modificações territoriais pouco expressivas, modificações difusas, pois, tratava-se de empreendimentos que dependiam muito pouco dos recursos locais. Por isso, quando identificamos que essas atividades seriam o início de uma modificação estrutural da economia e da forma de organização do território do estado do Rio de Janeiro, em trabalho publicado em 2003 <sup>iv</sup>, nossa afirmação pareceu que estávamos sendo otimistas demais.

Com efeito, era pouco visível, a partir do centro metropolitano, que uma nova economia regional estava se produzindo. Consideraremos, para melhor elucidar essas transformações, as mudanças originadas nas atividades de extração do petróleo na Bacia de Campos. A cidade de Macaé foi escolhida 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 área metropolitana do Rio de Janeiro, quanto de diversas partes do país. Era uma prática de uso do território sem qualquer planejamento e análise dos impactos sociais 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 evidenciava 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.

A cidade, nessa fase, não possuía sequer um plano diretor de urbanização e o governo do estado em nada se mobilizou para produzir um plano de ocupação e de integração social, em face da nova conjuntura econômica. É verdade que ocorreram inúmeros estudos, por meio de empresas de consultorias financiadas pela Petrobras, de análise dos impactos sócio-espaciais com o crescimento das atividades. Estudos que serviram de alerta, mas jamais se constituíram em base para mudanças na legislação urbanística da cidade ou dos municípios que compõem a micro ou mesorregião geográfica do norte fluminense.

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 agro-industriais ali instalados, se torna uma cidade universitária e centro de serviços administrativos e de medicina.

Também se verifica a influência das atividades petrolíferas ao sul da cidade de Macaé. Ainda no município de Macaé 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. Ao longo do eixo rodoviário entre os municípios de Macaé e Cabo Frio, cruzando os municípios de Casimiro de Abreu e Rio das Ostras, o crescimento populacional e o número de licenciamento imobiliário conheceu índices impressionantes, para não dizer alarmantes em face da ausência de planejamento e políticas territoriais para a região.

Portanto, um novo quadro territorial se estabelece: a região canavieira cede lugar a uma economia baseada no petróleo e no 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 área metropolitana, como a reabertura de alguns estaleiros da indústria naval nas duas cidades núcleo da metrópole, para manutenção de embarcações. É importante lembrar 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). Mas, essa pequena recuperação também não era muito visível, pois, como a decadência econômica e social na área metropolitana era muito acentuada, qualquer recuperação teria que ser muito expressiva para lograr algum impacto positivo na organização econômica e social nessa parte do território. Durante os anos 1990, no espaço metropolitano, 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 área metropolitana era o pólo 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 fluminense: as atividades petrolíferas na Bacia de Campos contribuíam, no ano 2000, com 14,67% do PIB, a preços correntes, do estado do Rio de Janeiro (Oliveira, 2008:61), mas os benefícios sociais do aumento de arrecadação propiciado por esse setor não era sentido na área metropolitana e era bastante difuso na região onde as atividades extrativistas se realizavam. 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 área mais adensada, a região metropolitana.

Paralelamente, outro fenômeno de integração do estado à economia global se verificava. No sul do estado, 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 nas áreas situadas ao sul.

Em primeiro lugar, a privatização gerou inúmeros pontos de tensão entre a nova direção da empresa e acabou por impor o rompimento das relações entre a administração da cidade de Volta Redonda e companhia. Tal fato obriga a administração da cidade a buscar novos papéis para seu desenvolvimento. Surge na região do Médio Vale do Paraíba um importante centro de serviços, que se torna uma nova referência para o crescimento das atividades econômicas em todo o médio Vale do Paraíba do Sul. Em 1994 a administração pública de Volta Redonda propõe a criação do que denominou “mercovale”, em uma referência ao Mercosul, e chegou a organizar reuniões regionais para tratar o assunto (Oliveira, 2008).

Como a área territorial do Município de Volta Redonda é pequena e a cidade possui uma malha urbana muito adensada, o Município de Resende se tornou, naturalmente, a área de expansão das atividades que tem interesses 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 fábrica de pneus Michellin, situadas ao longo da rodovia presidente Dutra, 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. A maior parte dessas indústrias se localizava no antigo distrito industrial, no qual, mesmo possuindo um Entrepasto da Zona Franca de Manaus <sup>v</sup> (um armazém-geral que redistribui produtos da Zona Franca no Centro-Sul do Brasil) e uma Estação Aduaneira do Interior (Porto Seco) <sup>vi</sup>, encontra-se praticamente abandonado. Os novos empreendimentos se localizam na área do distrito de Porto Real, emancipado em 1997.

A indústria automobilística se instala em 1994 em Resende e isso gera uma expectativa de crescimento industrial na cidade. 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 ha. que a empresa recebeu gratuitamente, cedido pelo proprietário do Banco de Desenvolvimento Regional Porto Real.

A Peugeot-Citroën foi a segunda empresa automobilística na região, instalando-se no município de Porto Real. Da mesma forma que a Volkswagen, a Peugeot também recebeu

gratuitamente 4000 ha. de terreno e, como não poderia 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. 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 começa um 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.

Essas transformações, todavia, 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 no núcleo da metrópole e sua periferia imediata têm importância econômica e social no estado do Rio de Janeiro.

### **As transformações chegam na área e região metropolitana.**

As transformações na organização e uso do território do Rio de Janeiro foram significativas na década de 1990, mas, lamentavelmente, não suficientes para induzir aos principais agentes que compõem as forças produtivas do estado, governos e empresariado, a investir para estimular o crescimento das atividades econômicas e, com isso, buscar reverter o quadro de estagnação que o estado vivia há duas décadas. A ausência de um planejamento territorial integrado e planos diretores de crescimento econômico e desenvolvimento social é um fato grave e que compromete sua recuperação econômica.

É partir da segunda metade desta primeira década do século XXI, por efeito da maior intervenção do governo federal, é que os efeitos dessa nova economia do interior chegam à área metropolitana do estado, influenciando decisivamente toda a região 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 necessitam de uma infinidade de equipamentos de navegação e plataformas marítimas. Com isso, a decisão do Governo federal de exigir que todo o equipamento contratado pela Petrobrás tenha, no mínimo, 60% 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 naval <sup>vii</sup>, mas, desgraçadamente, essa atividade chegou a ser totalmente paralisada no final dos anos 1980. 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. Hoje, segundo trimestre de 2010, os estaleiros do Rio de Janeiro empregam 23.310 trabalhadores que, acrescidos dos 10.881 pessoas ocupadas da indústria náutica de lazer, totalizam 34.191 empregados diretos no setor naval (Sinaval, 2010).

Mas, sem dúvidas, o grande marco do processo de recuperação da economia e as mudanças na organização social do território ocorreram com o anúncio feito pelo presidente Luis Inácio, no ano de 2006, em solenidade no Município de São Gonçalo, da decisão da Petrobrás de instalar uma refinaria no município de Itaboraí e as bases de operações e formação de mão de obra em São Gonçalo. Trata-se do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (Comperj), uma planta industrial destinada ao refino do petróleo extraído na Bacia de Campos e a instalação de empresas de 2ª geração para produção de insumos, destinados às indústrias químicas de produção de material plástico.

O Comperj, embora tenha toda sua planta industrial instalada no município de Itaboraí, necessita de um conjunto de atividades complementares que está mobilizando 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 metropolitanos. Paralelamente, os estudos para captação de água para alimentar a refinaria 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 agrega os municípios de Itaboraí, Niterói, São Gonçalo, Cachoeiras de Macacu, Casimiro de Abreu, Guapimirim, Magé, Maricá, Rio Bonito, Silva Jardim e Tanguá. De imediato devemos ressaltar que a agregação desse município integra seis municípios formalmente integrantes da parte leste da Região Metropolitana do Rio de Janeiro e mais cinco outros, agora, parte integrante de uma nova regionalização, o leste metropolitano, que se delinea por força da dinâmica econômica-ambiental resultante desse processo.

Os três municípios mais impactados são: Itaboraí, pois é onde se situa a planta industrial; Magé, para onde está se dirigindo as estradas internas do complexo e onde será

o ponto de ligação com a rodovia que fará a ligação do complexo ao Porto de Itaguaí – rodovia que está sendo denominada arco metropolitano; e, São Gonçalo, onde já existem várias unidades de formação de força de trabalho, a ilha das cobras que será utilizada como base de armazenamento de combustível e, mais recentemente, está sendo construído um novo porto, que será utilizado para recebimento de carga para as empresas que trabalham no Comperj. Esse porto, uma exigência não prevista originalmente, será também utilizado para transporte de passageiros, interligando o município à estação das barcas no Rio.

Os efeitos na organização do território já são sentidos, sobretudo, pela antecipação dos setores imobiliários que anunciam inúmeros lançamentos de prédios e condomínios fechados, acreditando no aumento da demanda gerado pelo conjunto dos empreendimentos. Igualmente é expressivo o aumento do número de instituições, públicas e privadas, de ensino técnico e qualificação de força de trabalho. São instituições que oferecem curso básicos, como o Senai e Senac; ensino técnico, como os cursos recém implantados pelo Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia (IFET), e de nível superior, em geral cursos associados à atividades de petróleo e gás.

O fato mais marcante da escolha do município de Itaboraí para a instalação do Comperj é que não foi uma escolha casual. Foi uma escolha marcada por um conhecimento estratégico do território metropolitano e dos problemas sócio-econômicos existentes nessa região. Com a escolha de Itaboraí, os municípios do leste metropolitano, sobretudo, São Gonçalo, pode mobilizar seu imenso exército de reserva de mão de obra, em geral dependente de emprego no núcleo metropolitano. Por outro lado, com a necessidade da logística portuária, o Comperj obrigou ao governo federal a financiar a construção da rodovia denominada arco metropolitano, mencionada linhas acima, que interligará os oito municípios da periferia mais distante da Região Metropolitana, ou seja, Maricá, Itaboraí, Magé, Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Japeri, Seropédica e Itaguaí. Nos três primeiros municípios essa rodovia já existe sem ser duplicada e as obras serão apenas de duplicação no trecho entre Itaboraí e Magé. Mas, na parte oeste da metrópole a estrada será construída e isso significará incorporar áreas com ocupação rural à dinâmica urbana, já que ao longo dessa rodovia se pretende definir as áreas de uso industrial, principalmente para empresas de logística e indústrias do setor petroquímico.

Ora, estrategicamente, o Comperj mobiliza toda a área metropolitana do estado. A rodovia Arco Metropolitano é, na verdade, um projeto elaborado desde os anos 1970, quando se mencionava a duplicação da RJ 109, rodovia que liga Itaguaí a Japeri e Nova Iguaçu. Portanto, a necessidade de um acesso de ligação entre os municípios da periferia metropolitana já era sentida. Sua execução, todavia, nunca saiu do papel. Por isso, todas as estradas federais que cortam o estado, passam necessariamente pela cidade do Rio de

Janeiro (BRs 116, 040 e 101). Esse nível de centralização da circulação de mercadoria e cargas impediu a integração dos municípios periféricos na metrópole fluminense.

Mas, a necessidade do Comperj de acesso rápido ao porto, obrigou sua construção imediata. Logo após a confirmação do início das obras do complexo, foi licitada a obra de construção do arco pelo governo do estado, em 2007. Curiosamente a obra foi anunciada como uma PPP – parceria público-privada – mas, para evitar cobrança de pedágio em uma estrada que é considerada a primeira destinada à circulação de mercadorias, portanto, uma estrada que tem como função principal servir de logística para as atividades industriais no estado, o governo federal incluiu sua construção no Plano de Aceleração do Crescimento (PAC). Complementarmente, já foi concluída a duplicação do trecho da BR 101 entre a cidade do Rio de Janeiro e Mangaratiba, facilitando assim o acesso das indústrias do município do Rio de Janeiro ao porto.

Portanto, em um extremo da estrada temos o Comperj e no outro o porto de Itaguaí. A disposição de realizar obras de ampliação do porto <sup>viii</sup> e integrá-lo à malha rodoviária e ferroviária já produz efeitos notáveis em termos de dinamização das atividades industriais. O efeito mais notável foi o aproveitamento da infra-estrutura portuária pela Companhia Vale, que instalou, em parceria com a ThyssenKrupp, a Companhia Siderúrgica do Atlântico (CSA). Indústrias do ramo petroquímico estudam as possibilidades de localização de plantas industriais na área, como, a Petroquisa, subsidiária da Petrobras, que pretende instalar uma unidade no município de Seropédica. É nesse município que se localiza a Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ), que está desempenhando um papel de destaque no campo de pesquisas de planejamento e uso do território.

Concretamente, alguns fenômenos já são visíveis nessa parte do território metropolitano: (i) a recuperação e maior dinamismo no antigo distrito industrial de Santa Cruz, na cidade do Rio de Janeiro, e fortalecimento do distrito industrial de Queimados; (ii) crescimento populacional e reurbanização da cidade de Itaguaí; e, (iii) crescimento significativo no número de empresas de logística ao longo da Rodovia Presidente Dutra (BR 116).

O distrito industrial de Santa Cruz foi criado no governo de Carlos Lacerda (1960-1965) do antigo estado da Guanabara, e é onde se localiza a Cosigua-Guerdal – Companhia Siderúrgica da Guanabara. Esse distrito, projetado para ser um pólo industrial na cidade do Rio de Janeiro não logrou êxito e, até o ano de 2007, só se mantinha devido à presença da Cosigua, da termoelétrica de Furnas e da Casa da Moeda do Brasil. Agora, com a presença da CSA, o distrito se tornou em um pólo siderúrgico, já que a proximidade do porto e a infraestrutura para a exportação do aço atraíram também o interesse da Companhia Siderúrgica Nacional para a região. A CSN já é proprietária do porto, privatizado no final da década de 1990, e agora anunciou a instalação de uma unidade produtiva no município de Itaguaí, onde possui terrenos. Portanto, além do porto, já podemos falar de pólo siderúrgico.

O crescimento da cidade de Itaguaí também já é um fato importante. Influenciado pelo modelo de urbanismo funcional e empreendedorismo (Harvey, 2006), a administração do município estabelece uma relação muito próxima com a administração do porto e desenvolve projetos urbanísticos que favorecem a instalação de empresas e de pessoal atraído para a cidade. Antes a cidade era administrada segundo os interesses do segmento de extração de areia, destinada a construção civil. Como essa atividade extrativista não gera valor agregado, a massa salarial era muito baixa, e a maioria da população trabalhava fora do município. Assim, predominava um comércio destinado a população de pequeno poder aquisitivo e os índices de pobreza e exclusão social eram muito elevados.

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”<sup>ix</sup>. 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 das atividades industriais no estado. Uma nova espacialidade que está produzindo uma rápida transformação do uso do território e 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, indústrias 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 das duas empresas siderúrgicas no distrito industrial de Santa Cruz – CSA e Gerdau – evidencia o potencial industrial nessa parte da cidade, e 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 volta ter alguma expressão, a revitalização do porto do Rio de Janeiro como terminal de contêiner e de armazenamento de automóveis destinados à exportação, o novo pólo 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 impede os projetos de urbanização e de turismo baseados nos megaeventos<sup>x</sup>, um modelo caracterizado no consumo da cidade e de suas paisagens (Oliveira, 2010).

Todavia, projetos de urbanização apenas voltados ao atendimento dos megaeventos têm alcance limitado para o conjunto da população. Os Jogos Olímpicos, por exemplo, terá a maior parte da infra-estrutura viária e de serviços instalados ou ampliados no bairro da Barra da Tijuca e Recreio. Isso é lamentável, pois, muito da infra-estrutura olímpica poderia ser instalada nas áreas mais carentes e necessitadas da cidade. Secundariamente, também serão destinados recursos para fortalecer a revitalização da área portuária da cidade. A área portuária, decadente e abandonada há muitos anos, receberá imensos investimentos com o intuito de uma urbanização destinada ao turismo (novos museus, centros gastronômicos e shopping, hotéis etc) e aos novos empreendimentos imobiliários destinados às empresas do chamado setor quaternário, ou 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 à essa parte de sua própria cidade.

### **Os limites da integração e a da gestão compartilhada: ação dos municípios ou planos territoriais regionais de ocupação e uso do solo.**

Mudanças na formas de organização das atividades econômicas e novas práticas sociais no território deveriam ser seguidas de novas políticas territoriais, ou seja, novos planos de ações e de ordenamento territoriais que incorporassem esses novos dinamismos. Seguindo um pouco mais adiante, pensamos que devíamos rever as base das políticas de gestão territorial existente no Brasil e voltarmos a discutir as formas de integração da administração dos serviços intermunicipais, para além dos comprovadamente ineficazes consórcios intermunicipais e, sobretudo, revermos as possibilidades de uma gestão metropolitana compartilhada.

Com efeito, estamos diante de mudanças nas práticas sociais e econômicas que geram impactos em uma escala sempre superior ao do restrito território municipal, onde obrigatoriamente se localiza um determinado empreendimento. Sempre é bom lembrar que no decorrer do século XX, as atividades econômicas industriais, estruturadas segundo o



modelo de concentração espacial e uso intensivo de mão de obra, pelas características de seu processo produtivo influíam diretamente no município onde se instalava. Mas, atualmente, em face das transformações nas estruturas produtivas e incorporação de recursos tecnológicos e de comunicação, a territorialização das atividades econômicas são, espacialmente, mais dinâmicas e visam o uso de recursos regionalmente localizados. Assim, a produção de propostas ou estudos de revisão das estratégias de gestão do território na atualidade, deve, necessariamente, se atrever a por em discussão os limites de uma gestão municipal, no que diz respeito às políticas territoriais e de desenvolvimento social, enfrentando as forças políticas conservadoras que atuam como defensoras da fragmentação das políticas territoriais.

A necessidade de revermos as políticas territoriais é mais sentida nos espaços metropolitanos, principalmente nos espaços referidos às nove primeiras grandes regiões metropolitanas, delimitadas pelo governo federal no início dos anos 1970, dentre as quais a do Rio de Janeiro. Isso porque devemos superar as limitações impostas por uma delimitação de regiões metropolitanas produzidas em uma conjuntura política e econômica que já não mais se aplica. Não vivemos mais um regime de governo autoritário, que instituiu por decreto as regiões metropolitanas, nem estamos mais influenciados pela noção de pólos de crescimento econômico, defendidos por François Perroux e por Mirdal, que influenciaram teoricamente na condução da institucionalização desses espaços no Brasil.

Do ponto de vista da gestão desses espaços, algumas delimitações e referenciais analíticos precisam ser revistos. Falamos da necessidade de redefinir as delimitações do espaços metropolitanos, que, ao nosso ver abrangem três escalas distintas: (i) a que considera a cidade compacta, ou, usando a terminologia de Jordi Borja, cidade metropolitana convencional (Borja, 2009:24), que abarca a aglomeração no entorno da cidade núcleo formando um continuo urbano; (ii) a área metropolitana, que abarca um território mais amplo do que a cidade metropolitana, configurando-se como espaço social que vive processos urbanizadores compartilhados, com descontinuidades físicas porem com dinâmicas de fluxos que tendem a construir uma realidade que requer projetos de desenvolvimento e serviços comuns<sup>xi</sup> (Borja, 2009:25); e, por fim, (iii) a região metropolitana propriamente dita, que, em face da expansão das redes técnicas e da expansão de bases logísticas rodoviárias, portuárias, aeroviárias, ferroviárias, áreas de retro portos, instalação de empreendimentos de grande porte etc, põe sob o comando do núcleo mais adensado da metrópole, a cidade metropolitana – se aceitarmos a definição proposta por Jordi Borja – uma grande quantidade de municípios no interior dos estados.

Cada uma dessas escalas apresenta um tipo de integração territorial, e sua administração exige a produção de mecanismos institucionais que possam integrar também sua gestão. Todavia, para levar adiante um propósito de produzir estratégias de gestão compartilhada

desse território, teremos que superar um importante entrave gerado no pacto federativo brasileiro. A Constituição brasileira, promulgada em 1988, no capítulo de política urbana, em seu artigo 182, ao definir que a política de desenvolvimento urbano seria executada pelo Poder Público municipal, e definiu, em seu § 1º, que o plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal (...) “é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana”, fortaleceu uma perspectiva de que o planejamento territorial era uma atribuição exclusiva do município.

Esse fato, é verdade, não implica que os demais entes da federação não possam participar do planejamento territorial e da elaboração de planos regionais de desenvolvimento e de ordenamento do território. A tentativa de maior intervenção dos demais entes federativos nos territórios municipais, é registrado pelos inúmeros programas, projetos e planos estratégicos nos ministérios do governo federal, como os de planejamento e integração regional, e das secretárias de governo do estado do Rio de Janeiro. Todavia, são, em geral, planos macrorregionais ou de assessoramento que não se traduzem em planos de ordenamentos territoriais efetivamente submetidos a discussão das administrações e instituições governamentais e, na medida do possível, aprovados na forma de lei nos respectivos poderes legislativos.

Concretamente, nossas pesquisas apontam para a necessidade de produção de planos diretores metropolitanos e regionais, que sejam elaborados em parcerias entre cada governo estadual e os municípios envolvidos, a partir de estudos técnicos especialmente orientados para tal tarefa. Uma vez apresentados ao debate e aprovados na forma de lei estadual, servirão de base para a aprovação dos planos diretores municipais.

A princípio essa definição aparenta uma forma de intervenção na autonomia municipal, mas esta interpretação não é correta, pois, ela revela apenas o fato que as formas de planejamentos municipais e regionais se articulam no atual estágio de desenvolvimento das forças produtivas, já que apresentam particularidades que necessitam de políticas específicas e de planos de integração dos serviços, bem como, no plano geral, de coordenação do crescimento econômico e perspectivas de desenvolvimento social.

Com efeito, indo de encontro a uma maior racionalidade na administração dos espaços metropolitanos, o que observamos é um esvaziamento, se não a própria extinção de instituições ou entidades metropolitanas criadas com o intuito de gerir os serviços de interesses comuns. No caso do Rio de Janeiro, a extinção da Fundação para o Desenvolvimento da Região Metropolitana (Fundrem), cujo primeiro diretor foi o arquiteto Jaime Lerner, pode ser considerado a maior demonstração de incompreensão dos processos e práticas sociais contemporâneas. A Fundrem, em face das desconfianças por parte das administrações municipais, devido ao poder conferido ao prefeito do município da capital e o poder de influência do governador sobre a instituição, era rechaçado pela maioria

das prefeituras. Esse mesmo cenário esvaziou a maioria das instituições criadas nas regiões metropolitanas no Brasil.

Esse histórico negativo não impede a imediata revisão das formas de gestão das políticas públicas no país e, particularmente, em seus espaços metropolitanos. Como esses espaços são constituídos por verdadeiras cidades plurimunicipais, há que se criar e institucionalizar formas de governos próprios e, no limite, instituições capazes de gerir com autonomia certos serviços e elaborar planos regionais de urbanismo e desenvolvimento. Evidentemente não é um assunto simples, em face dos preceitos e restrições constitucionais, mas necessário, posto que, refere-se à reprodução de condições gerais de produção em espaços metropolitanos e, ao mesmo tempo, de criar melhores condições de vida e socializar os benefícios sociais dos investimentos públicos.

Várias formas podem ser utilizadas para a criação dessas formas de governo próprio, ainda que somente para a administração dos serviços e do planejamento plurimunicipal, com orçamento próprio e uma organização política compartilhada, eleita entre as bases representativas de cada município. O caminho mais imediato para estabelecer formas de governo superior nesses espaços poderia ser a de associações espontâneas de municípios, mas, ao mesmo tempo, não podemos descartar a instituição por parte dos governos estaduais de legislação específica de elaboração de planos regionais e metropolitanos.

Existem várias experiências nas metrópoles de todo o mundo que podem servir de referência. São formas de organização de níveis de governos ou instituições que administram esses espaços, que dependem das formas como ocorre a divisão político-territorial de cada país e das escalas territoriais de abrangências dessas metrópoles. Para exemplificar essas possibilidades, identificamos algumas das diferentes formas que adotam os governos metropolitanos em alguns países (Revista Paper, 2009:17)

- (i) Governos locais com competência metropolitanas: Varsóvia e Budapeste;
- (ii) Associação voluntária de municípios: Mancomunidade de municípios de Barcelona e a Regional Verband Ruhr de Còlonia;
- (iii) Entidades específicas e Agências setoriais: A Área Metropolitana de Lisboa e do Porto; A Agência de Planificação Regional de Frankfurt/Rhein-Main e La de Munic; As entidades de Meio ambiente e Transportes de Barcelona e Valência; o Tyne and Wear Fire and Civil Defence Authority de Sunderland (Inglaterra); o Greater Manchester Waste Disposal Authority e o West Midlands Passenger Transport executive.
- (iv) Entidades consorciadas: metropolregion de Hamburgo e a Autoridade de Transporte Metropolitano de Barcelona;
- (v) Provinciais (governos de província cujo território coincide com o da área metropolitana): Estocolmo, Viena, Milão, Turin e Nápoles;

- (vi) Regiões com competência metropolitana: Ilê de France, Madri, Lázio (Itália), Piemont, Llobardia, Campània, Brandenburg e Berlim, Nottingham e Praga;
- (vii) Governos especificamente metropolitanos criados por disposição legislativa: o Greater London Authorith a as diversas Comunidades Urbanas de France.

A grande quantidade de formas revela a importância que é conferida à problemática metropolitana nas cidades européias. Tal preocupação deveria ser maior nos países em que o crescimento urbano ocorre de forma muitíssimo mais desordenada, ou ordenada segundo interesses particularistas e espoliativos.

Nesse sentido, ao analisarmos as transformações no território e as políticas públicas no estado do Rio de Janeiro, identificamos as limitações das administrações municipais de produzirem políticas territoriais que regulem os usos de seus territórios e a incapacidade do governo do estado de produzir estudos e projetos capazes de constituir um plano integrado de gestão e desenvolvimento no estado.

## Notas

---

<sup>i</sup> La política i l'administració del territori. Sánchez i Péres 1991:33

<sup>ii</sup> Alguns dos mais importantes autores do campo de análise da proximidade geográfica, como Bernard Pecquer e Jean Zimmermann, participam do livro Economia e Território, organizado por Clélio Campolina Diniz e Mauro Lemos.

<sup>iii</sup> Um conceito, como mostra Lefebvre, emerge e se formula em uma condição histórica determinada, expressando, portanto, tanto os movimentos do pensamento que formam as condições de seu nascimento, quanto os movimentos da história que formam o contexto de sua formulação (Lefebvre, 1983:17). Porque mudam as condições de pensamento e as condições históricas que se busca apreender, torna-se preciso reformular os conceitos e, até mesmo, rever suas bases.

<sup>iv</sup> Trata-se da tese de doutorado, intitulada "Reestruturação produtiva e regionalização da economia no território fluminense", defendida na Universidade de São Paulo (USP), em 2003. Essa tese, após ter sido selecionada em primeiro lugar no concurso organizado pelo Jornal O Globo, como apoio da Firjan, para selecionar teses que versassem sobre desenvolvimento do Estado do Rio de Janeiro, deu origem ao livro "Reestruturação produtiva, território e poder no Estado do Rio de Janeiro" editado pela editora Garamond, em 2008.

<sup>v</sup> Trata-se do único município brasileiro que possui uma unidade externa da Zona Franca de Manaus.

<sup>vi</sup> Também o único porto seco do interior do estado do Rio.

<sup>vii</sup> O Barão de Mauá fundou a primeira indústria naval brasileira, a Companhia Ponta da Areia, em 1846, em Niterói, no Rio de Janeiro.

<sup>viii</sup> 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 férreo, 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.

<sup>ix</sup> Entrevista realizada com o Subsecretário Vicente Loureiro, em 16 de novembro de 2010.

<sup>x</sup> Há um grande interesse das últimas administrações municipais da cidade do Rio de Janeiro de seguir os preceitos do chamado modelo de "urbanização olímpica" ou de "megaeventos", que prepara a cidade para o consumo de milhares de turistas que freqüentam a cidade durante esses eventos. Atualmente todos os projetos urbanísticos e de organização dos serviços visam os Jogos Olímpicos militares, em 2011, a copa do mundo de futebol, em 2012 e os Jogos Olímpicos de 2016.

<sup>xi</sup> Em nossa interpretação das políticas territoriais no estado, o espaço que hoje é delimitado constitucionalmente como Região Metropolitana do Rio de Janeiro se enquadra melhor na definição de área, pois o alcance territorial do que consideramos região metropolitana é muito mais amplo. A interdependência e integração propiciada

---

pelas obras viárias e infra-estruturais que estão sendo produzidas no estado dá maior visibilidade dessa nova escala.

## Bibliografia

CAPEL, Horacio. El urbanismo, la política y la economía (y viceversa). Una perspectiva comparada. *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, Vol. XV, nº 893, 25 de octubre de 2010. <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-893.htm>>

DINIZ, Clélio Campolina e LEMOS, Mauro. *Economia e Território*. Belo Horizonte, Editora da UFMG, 2005.

DONADA, Joan Tort i. Interrogants: sobre l'organització territorial. In.: *Jornades sobre L'Organització Territorial: Um Repte per AL Segle XXI?*. Barcelona, Fundació Universitat Catalana d'Estiu, Galerada, 2008.

GRAMSCI, Antonio. *Maquiavel, a política e o Estado moderno*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1984.

\_\_\_\_\_. *Cadernos do cárcere*. Volume 3: Maquiavel. Notas sobre o Estado e a política. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000b. 428 p.

\_\_\_\_\_. *Cadernos do cárcere*. Volume 5: Il Risorgimento italiano. Para uma história das classes subalternas. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002. 461 p.

HARVEY, David. *A Produção Capitalista do Espaço*. São Paulo, Annablume, 2006.

LEFEBVRE, Henri. *L'idéologie structuraliste*. Paris, Éditions Anthropos, 1971.

\_\_\_\_\_. *El Derecho a la ciudad: historia, ciencia, sociedad*. Barcelona, Ediciones Península, 1978.

\_\_\_\_\_. *Espacio y política El derecho a la ciudad II*. Barcelona, Espanha, ediciones península, 1976.

\_\_\_\_\_. *Une pensée devenue monde. Faut-il abandonner Marx?* Paris, Fayard, 1980.

LENCIONI, Sandra. 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, vol. XI, núm. 245 (07). <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-24507.htm>>

OLIVEIRA, Floriano José Godinho de. Área metropolitana de Barcelona: política territorial e escalas de planejamento - uma visão a partir da imprensa local. *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, Vol. XV, nº 870, 30 de abril de 2010. <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-870.htm>>

\_\_\_\_\_. *Reestruturação Produtiva, Território e Poder no estado do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, editora Garamond, 2008.

*Revista PAPERS*. Aglomeracions Metropolitanas Europees. Barcelona: IERMB (Institut D'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona), Papers n. 50, 2009

SANTOS, Milton. O retorno do território. In.: SANTOS, Milton, SOUZA, Maria Adélia e SILVEIRA, Maria Laura. *Território, Globalização e Fragmentação*. São Paulo, Editora Hucitec, 1996.

SINAVAL. Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação naval e Offshore. [http://www.sinaval.org.br/docs/EmpregosGerados\\_Set2010.pdf](http://www.sinaval.org.br/docs/EmpregosGerados_Set2010.pdf)

SOUZA, Marcelo J.L. O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In.: CASTRO, Iná E., GOMES, Paulo C.C. e CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs) *Geografia: Conceitos e Temas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995, p.78 a 116.

SÀNCHEZ i PÉREZ, Joan-Eugeni. La política i l'administració del territori. In.: Institut D'Estudis Catalans. *Primer Congrés Català de Geografia, II ponències*. Barcelona, 1991.

WOOD, Ellen Meiksins. *Democracia contra Capitalismo: a renovação do materialismo histórico*. São Paulo: Boitempo, 2003.