

A REESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA E ESPACIAL DO MÉDIO VALE DO PARAÍBA FLUMINENSE

Dr. Júlio Cláudio da Gama Bentes

Laboratório de Estudos sobre Urbanização, Arquitetura e Preservação – LAP/FAU-USP

Universidade de São Paulo

julio.bentes@usp.br

Introdução

A microrregião do Médio Vale Paraíba fluminense vem passando por uma reestruturação produtiva e espacial, com a atração de novas indústrias que são implantadas com formas desconectadas dos tecidos urbanos consolidados, características do processo de dispersão urbana. Com essa reestruturação, alteram-se as relações sociais, econômicas e espaciais nesta microrregião. A rede rodoviária, como também as redes de comunicação e informação, ganharam maior destaque no dia a dia regional.

Anteriormente ocorreram nessa microrregião importantes ciclos econômicos: o do café durante o século XIX e o da pecuária leiteira (após a decadência da monocultura cafeeira). O ciclo industrial, iniciado nos anos 1930-40 na região, tem como símbolo a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), criada em 1941 pelo Estado brasileiro e instalada no então distrito de Volta Redonda (município de Barra Mansa), o que assegurou definitivamente a industrialização do país.

A adoção pelo Estado brasileiro da política neoliberal no começo da década de 1990-2000, teve como primeira consequência sobre o Vale do Paraíba fluminense a privatização da CSN, o que levou à “depressão” econômica e social dos municípios dessa microrregião.

O início da reestruturação e do processo de dispersão urbana na microrregião têm como marcos a privatização da CSN, em 1993, e o anúncio da implantação da fábrica de ônibus e caminhões da Volkswagen, em 1995, no município de Resende. A instalação dessa planta industrial e as possibilidades de desenvolvimento econômico, com o início de um novo ciclo de industrialização, motivaram o movimento de emancipação do então distrito de Porto Real, que pertencia à Resende. A reindustrialização da microrregião levou ao aparecimento de novas atividades de comércio, serviços e residencial, como também de modos de vida e

consumo semelhantes aos metropolitanos. Além das novas fábricas, as demais atividades urbanas também estão sendo implantadas com formas urbanas dispersas pelo território regional.

A microrregião está localizada no terço médio da bacia hidrográfica do rio Paraíba do Sul¹ (Figura 1). Esta possui área de 3.828.702 km² e população de 680 mil habitantes segundo o Censo de 2010. O Vale do Paraíba fluminense faz divisa com os estados de São Paulo e Minas Gerais e é formado por nove municípios (Figura 2): Barra Mansa, Itaitiaia, Pinheiral, Piraí, Porto Real, Quatis, Resende, Rio Claro e Volta Redonda (CEPERJ, 2014).



Figura 1, Localização da Bacia Hidrográfica do Rio Paraíba do Sul (mancha laranja), que ocupa parte dos territórios dos estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais². Em vermelho destaca-se a microrregião do Vale do Paraíba fluminense.



Figura 2, Mapa do Estado do Rio de Janeiro com a microrregião do Vale do Paraíba fluminense em destaque.

Ao lado, municípios do Vale do Paraíba fluminense³.

¹ O Vale do rio Paraíba do Sul está situado no bioma da Mata Atlântica e é conformado ao norte pela Serra da Mantiqueira e ao sul pela Serra do Mar, divisores de águas da bacia hidrográfica.

² Fonte: CEIVAP – Disponível em: <www.ceivap.org.br>. Acesso em: 10 Mai. 2014.

Essa microrregião possui localização estratégica, interna ao triângulo cujos vértices são as mais importantes capitais do país – São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, grandes centros consumidores e acumuladores de capital (Figura 3).

Grande parte do Vale do Paraíba, incluindo a microrregião fluminense, é atravessada longitudinalmente pela principal rodovia do país, a Presidente Dutra (BR-116), como também pela antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Ambas conectam as metrópoles de São Paulo e do Rio de Janeiro. A Via Dutra e seus acessos estruturam as formas urbanas dispersas que surgem nessa microrregião.

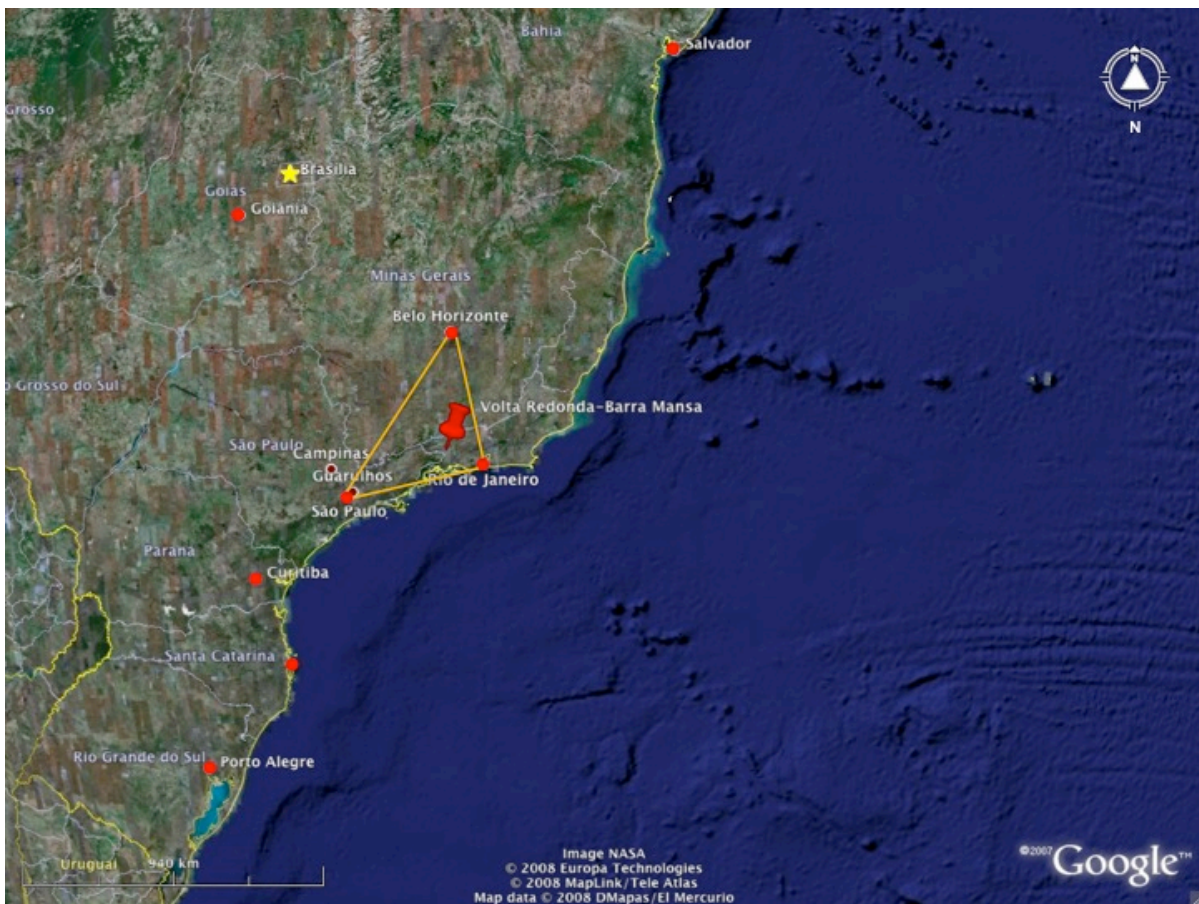


Figura 3, Triângulo formado pelas capitais São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, em que o Vale Paraíba está inserido. Os municípios de Volta Redonda e Barra Mansa estão quase no centro deste triângulo.

Fonte: Google Earth, modificado pelo autor.

Para a realização do trabalho foram pesquisados dados quantitativos e qualitativos sobre o Vale do Paraíba fluminense, envolvendo fontes primárias e secundárias – IBGE, IPEA e CEPERJ –, com indicadores e demais dados, destacando-se: informações geográficas;

³ Fonte dos mapas: Wikipédia.

dados censitários e de séries históricas; Censo Demográfico de 2010; publicações com indicadores econômicos (PIB) e de atividade industrial; dados ambientais e territoriais dos municípios e da região, entre outros.

Além disso, foram realizadas pesquisas de campo, em que foi possível observar e documentar com levantamentos fotográficos os padrões de ocupação (morfologias) e as atividades urbanas dispersas, além da circulação e dos modos de vida com características regionais. A visita aos empreendimentos que compõem a realidade espacial do Vale do Paraíba fluminense trouxe subsídios para a realização das análises empíricas que possibilitaram a compreensão mais ampla dos fenômenos em curso nessa microrregião.

As Transformações Recentes no Vale do Paraíba Fluminense

A reestruturação produtiva e espacial, com a reindustrialização do Vale do Paraíba fluminense, só foi possível a partir da adoção por parte do governo brasileiro da política neoliberal, no início da década de 1990-2000, em que foi aplicado um conjunto de medidas macroeconômicas, formulado por organismos internacionais⁴. Esse conjunto de medidas tinha como objetivo promover políticas de ajuste, com a realização de reformas estruturais, justificadas pela necessidade de restabelecer a competitividade e o crescimento. Para o urbanista Carlos De Mattos (2004), os arranjos institucionais produzidos pelas políticas neoliberais de ajuste estrutural permitiram que os países formassem ambientes favoráveis à entrada de diferentes tipos de empreendimentos e de redes em seus territórios. Com o Estado deixando de atuar no setor produtivo, o capital empresarial privado avançou ainda mais no processo de acumulação e crescimento.

Como resultado, ocorreram profundas modificações institucionais, com o Estado brasileiro reduzindo drasticamente sua participação na economia, ao mesmo tempo que a desregulamentava, e também retirava-se, em grande parte, do processo produtivo. Assim, abriu-se o mercado nacional e foram privatizadas empresas estatais – como a CSN (Figura 4). Foram reduzidos os investimentos estatais em desenvolvimento, especialmente em infraestrutura, transferindo-os, na sua maioria, para a iniciativa privada, atraindo ainda investimentos estrangeiros.

⁴ O neoliberalismo foi a base para o chamado “Consenso de Washington”, em que organismos internacionais multilaterais, estabelecidos na capital norte-americana (Fundo Monetário Internacional – FMI, Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, Banco Mundial e Departamento do Tesouro dos EUA), criaram em 1989 um conjunto de medidas de ajuste macroeconômico. Essas seriam adotadas pelos países em desenvolvimento (até então chamados de Terceiro Mundo) ou com dificuldades financeiras caso fossem tomados empréstimos externos com estas instituições.



Figura 4, Vista do centro de Volta Redonda e da CSN, em uma mesma unidade espacial. Imagem do autor, 2002.

Isso levou à alterações na organização e na localização da produção no Brasil. Essas mudanças, associadas à globalização – com a ampliação dos mercados consumidores, maior intercâmbio de produtos e serviços entre países e o acirramento da concorrência –, e aos movimentos de emancipações municipais, a partir Constituição Federal de 1988⁵, tiveram como consequência a “guerra fiscal” entre estados e municípios, que buscam atrair diretamente investimentos externos. Essas alterações influíram no processo de urbanização, com a reestruturação dos espaços urbanos.

O mercado nacional foi aberto aos produtos estrangeiros e foram criados incentivos por parte dos governos federal, estaduais e municipais, de maneira a estimular os investimentos fora das áreas que tradicionalmente os concentravam. Com isso, teve início no Brasil o redesenho geográfico dos investimentos e plantas industriais automotivas, que passaram a ser instaladas em municípios que, na maioria dos casos, não tinham tradição neste tipo de indústria, gerando a mencionada “guerra” por vantagens para atrair as montadoras⁶ (RAMALHO, 2006).

O início da reindustrialização do Vale do Paraíba fluminense foi possível graças aos fatores originários da adoção da política neoliberal: a privatização de empresas estatais,

⁵ Essa constituição de caráter municipalista permitiu a criação de diversos municípios durante a década de 1990-2000, o que fragmentou politicamente o território. Ela possibilitou ainda um maior repasse de verbas do Governo Federal para os municípios, utilizando o Fundo de Participação dos Municípios (FPM), em que os repasses dos recursos são feitos por patamares, conforme o tamanho da população. Assim, com os repasses garantidos pelo FPM, os municípios podem abrir mão dos impostos, ou parte deles, em troca da instalação dos empreendimentos.

⁶ Anteriormente as montadoras automotivas, com fábricas no país desde os anos 1950-60, estavam concentradas no Estado de São Paulo, principalmente, nos municípios do ABC Paulista e no Vale do Paraíba paulista.

com a venda da CSN; a criação pelo governo brasileiro, em 1994, do “Novo Regime Automotivo”⁷; o acirramento da “guerra fiscal” no começo dos anos 1990-2000.

Nesse ambiente econômico e político altamente competitivo, a instalação da fábrica da Volkswagen (VW, Figura 5), em Resende, foi um importante marco para a recuperação da condição industrial e econômica da microrregião, possibilitando ao mesmo tempo, segundo Lima (2006), a reinserção dessa região no movimento econômico e produtivo do país. No começo da década de 1990-2000 a microrregião passava por uma crise social e econômica pós-privatização da CSN, o que levou a demissões em diversas atividades econômicas, não apenas as industriais, como também à desarticulação e ao fechamento dos fornecedores locais dessa empresa.

Simultaneamente ao anúncio oficial da instalação da VW, feito pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro em 1995, surgiu o movimento pela emancipação do então distrito de Porto Real. A negociação para implantação da VW e as possibilidades de crescimento econômico, advindas com essa indústria, tiveram papel essencial na separação de Porto Real, com sua emancipação fazendo parte do jogo político e de interesses dos atores regionais (LIMA 2006). Oliveira (2008) considera como decisiva nesse processo a participação do Grupo Porto Real (conglomerado empresarial local, dono de grandes áreas no município), pois desde o início, na negociação com a VW que foi seguida pela proposta de emancipação, (ambas iniciadas em 1994), este grupo ofereceu doar um terreno para a instalação da indústria. A localização da fábrica serviu de “moeda de troca” (RAMALHO; SANTANA, 2002), com a indústria permanecendo no município de Resende desde que fosse aceita a separação de Porto Real. Assim foi feito, trocando-se a fábrica da Volkswagen pela emancipação⁸.

⁷ Esse regime, criado com o Plano Real, possibilitou a reformulação do setor automotivo ao longo da década de 1990-2000. Segundo Ramalho e Santana (2006), a reestruturação desse setor deve-se à longa crise econômica, seguida de recessão, no mercado interno brasileiro, associada ainda à entrada de concorrentes estrangeiros no país e ao lento abandono da política de substituição das importações, ocorrido no final dos anos 1980-90 e começo da década seguinte. O regime automotivo tinha como objetivos: manter em funcionamento as grandes montadoras existentes no país; reestruturar as empresas brasileiras do setor; atrair novas montadoras e marcas, além de estimular a instalação de novas plantas industriais no Brasil; consolidar o Mercosul e reforçar o papel brasileiro como líder dessa região (RAMALHO, 2006).

⁸ A emancipação foi confirmada em 5 de novembro de 1995, com o novo município sendo estabelecido em 28 de dezembro do mesmo ano. Em 1996 foram realizadas eleições municipais, sagrando-se vencedor o candidato que era funcionário do Grupo Porto Real, o mesmo grupo que doou as terras para implantação da fábrica da VW.



Figura 5. Vista aérea da fábrica da Volkswagen em Resende, atual MAN Latin America⁹. Sem data. A planta industrial foi inaugurada em 1 de novembro de 1996.

A separação dos dois municípios foi concretizada, alterando-se ainda o perímetro de Porto Real, com o futuro município abrindo mão de parte de seu território (90 ha), mantendo-se em Resende o terreno para a instalação da fábrica da Volkswagen. O limite original do distrito, o rio Paraíba do Sul (que contorna Porto Real), foi modificado e deslocado para a estrada que separa as plantas industriais da VW (Resende) e posteriormente da PSA Peugeot-Citroën (Porto Real).

Com sua independência, Porto Real iniciou uma agressiva e estratégica política de atração de investimentos, tornando-se um dos municípios que mais recebe investimentos no Estado do Rio (LIMA, 2006). Com isso, alterou-se significativamente o perfil econômico do município, em que predominava a atividade rural até 1996 (destacando-se a pecuária leiteira), passando para a industrial (Figura 6).

A Prefeitura de Porto Real, no seu primeiro ano de funcionamento em 1997, conseguiu a instalação da planta industrial da Guardian – grande empresa norte-americana de fabricação de vidros planos –, que também foi implantada de maneira dispersa no território,

⁹ Fonte: Site BMB Mode Center. Disponível em: <www.modecenter.com.br/fabrica-da-man-em-resende-atinge-meio-milhao-de-veiculos-produzidos>. Acesso em: 01 Mai. 2014.

inaugurada em 1998. No mesmo ano, o grupo francês PSA, controlador das montadoras Peugeot e Citroën, decidiu implantar sua fábrica no país.

Porto Real deflagrou uma “campanha” pela implantação do polo metalomecânico, pois já contava com a base logística instalada para a VW. A PSA tornou-se a primeira indústria automobilística do Estado do Rio de Janeiro. Junto com essa fábrica, foram implantados, ao seu redor, diversos fornecedores no chamado Tecnopolo I, que posteriormente foi ampliado com o Tecnopolo II.

Em 1999 foi inaugurada a planta industrial da GalvaSud (atual CSN Porto Real), produzindo bobinas de aço galvanizado para abastecer, principalmente, as indústrias automotivas instaladas na microrregião e nos estados de São Paulo, Minas Gerais e Paraná, além do Mercosul.

Em 2001 surgiu a BMB Mode Center, empresa voltada para a montagem de carrocerias, instalada inicialmente no interior da fábrica da VW, em Resende. Em 2011, foi construída sua própria planta industrial em Porto Real, localizada próxima à fábrica da VW, atual MAN Latin America.



Figura 6, Imagem aérea do polo industrial de Porto Real, com indicação das principais indústrias e do limite entre os municípios de Resende e Porto Real. 2014. Fonte: Edição do autor a partir de imagem do Google Earth.

O município de Resende, com o impacto sofrido pela perda de Porto Real, buscou atrair novos empreendimentos em diferentes zonas da cidade, como a Votorantim Siderurgia (2009)¹⁰ no oeste do município e a fábrica de automóveis da nipo-francesa Nissan (2014), próxima ao polo de Porto Real (leste), além da modernização de seu aeroporto regional.

Em Itatiaia, município que também se emancipou de Resende em 1988, ocorreu a expansão da fábrica de pneus da francesa Michelin (2012). Também foi instalada a planta da indústria de máquinas pesadas da sul-coreana Hyundai (2013, Figura 7). Além dessas indústrias, esse polo conta com um centro de logística e distribuição da Procter & Gamble (P&G, 2010).

Em 2014 foi iniciada em Itatiaia a construção da indústria de automóveis britânica Jaguar Land Rover. Foi anunciada ainda, a implantação de um complexo industrial e de logística, em forma de condomínio, com um terminal de integração e transbordo rodoferroviário. Esse complexo terá como clientes potenciais para aluguel de galpões industriais os fornecedores e empresas de logística que atendem à cadeia produtiva da indústria automobilística¹¹.



Figura 7, Vista aérea da fábrica da Hyundai, em Itatiaia, com a Rodovia Presidente Dutra à esquerda¹². 2013.

¹⁰ As datas entre parênteses referem-se ao ano de inauguração.

¹¹ Fonte: Reportagem do jornal Folha de São Paulo “Empresa constrói complexo logístico no Rio”, publicada em 22 Nov. 2013. Disponível em: <www1.folha.uol.com.br/colunas/mercadoaberto/2013/11/1374879-empresa-constroiu-complexo-logistico-no-rio.shtml>. Acesso em: 01 Mai 2014.

¹² Fonte: Site Brasil Engenharia. Disponível em: <www.brasilelengenharia.com/portal/industria-tecnologia/5807-bmc-hyundai-apresenta-instalacoes-da-fabrica-no-rio-de-janeiro-para-clientes-e-revendedores>. Acesso em: 01 Mai 2014.

Esses empreendimentos estão localizadas no polo industrial do município, entre os tecidos intraurbanos de Itatiaia e de Resende, às margens da Via Dutra e a menos de 20 km da divisa com o Estado de São Paulo. Os empreendimentos foram financiados com recursos públicos do BNDES (federal) e do FUNDES (estadual)¹³.

No município de Barra Mansa as indústrias e atividades de transporte e cargas estão instaladas em pequenos vales ao longo da Via Dutra, muitas delas implantadas a partir da abertura da rodovia, nos anos 1950-60. Em Pinheiral, Piraí (no distrito de Arrozal) e Barra do Piraí, estão surgindo pequenos polos industriais com formas urbanas dispersas entre as margens dessa rodovia e os acessos viários.

As novas fábricas instaladas a partir dos anos 1990-2000, têm maior diversidade entre as atividades industriais, incorporando inovações e tecnologias no chão de fábrica (produção flexível) e nos produtos. Ao mesmo tempo em que ajudam a recuperar essa região, favorecem o acirramento da competição e das diferenciações entre os municípios. Essas indústrias surgiram no período de intensificação do movimento de globalização, que ampliou a dispersão da produção e aumentou o consumo no mundo.

Os empreendimentos e indústrias mais recentes na microrregião surgiram a partir do aquecimento da economia e do consumo no Brasil, no final da década passada (2000-2010). No caso das indústrias automobilísticas, pesou na decisão de instalação de novas fábricas o estabelecimento pelo Governo Federal de um novo regime automotivo, chamado de “Inovar-Auto”, que entrou em vigor no começo de 2013 e valerá até 2017¹⁴. Com isso, além das novas plantas industriais, foram anunciados, ainda em 2011, investimentos na ampliação das fábricas da MAN (anteriormente VW)¹⁵ e da PSA, como também a diversificação das atividades industriais na microrregião. O aumento no número de fábricas automotivas fez com que o conjunto dos municípios de Resende, Itatiaia e Porto Real fosse apelidado de RIP ou ABC Fluminense, em alusão ao ABC Paulista.

Os empreendimentos industriais dispersos funcionam como catalisadores do processo de ocupação e organização do território regional. Essas fábricas, por atraírem mão de obra qualificada e com salários mais elevados, característicos da atividade industrial, possuem o efeito de atração e multiplicação das atividades comerciais, de serviços e residenciais na microrregião, gerando, inclusive, novas centralidades também dispersas.

¹³ Itatiaia conta ainda com um programa de incentivos fiscais próprio, o Programa de Desenvolvimento Econômico do Município de Itatiaia (PRODEMI), criado em 2009, que fomenta a implantação de empreendimentos através de subsídios para compra/aluguel de terrenos e a redução ou isenção de impostos.

¹⁴ Esse regime aumentou o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para veículos importados e com menos de 65% de conteúdo nacional, de modo a estimular a implantação de fábricas automotivas no Brasil.

¹⁵ A MAN Latin America adquiriu em 2009 a VW Caminhões e Ônibus e ambas pertencem ao mesmo grupo empresarial.

Assim, novos empreendimentos comerciais e de serviços estão sendo instalados de maneira dispersa, espalhados no território regional: *shopping centers* (Figura 8), hipermercados, hospitais, hotéis, centros empresariais e educacionais¹⁶. As formas urbanas desses empreendimentos são genéricas e segregadas: com muros, cercas e sistemas de vigilância.

Esses equipamentos urbanos dispersos possuem caráter de atuação regional e, normalmente, localizam-se ao longo das redes, como a Rodovia Presidente Dutra e os acessos viários aos municípios. Eles estão voltados tanto para o atendimento dos moradores do município-sede, quanto os da região e os que estão de passagem¹⁷, com implantações desarticuladas do tecido urbano tradicional.



Figura 8, Shopping PátioMix, em Resende. Julho de 2012. No lado esquerdo localiza-se o hipermercado Spani.

Fonte: Arquivo da Pesquisa.

Da mesma forma, uma parte das novas construções residenciais também está sendo instalada de forma dispersa pelo território. Isso se dá tanto para o segmento de baixa renda quanto para os de média e alta, com loteamentos e condomínios fechados destacando-se por suas formas urbanas segregadas.

Observa-se que as dinâmicas urbanas e regionais, assim como as formas urbanas, estão mais complexas. São intensificadas as inter-relações entre distintas escalas espaciais, internas e externas à microrregião: intraurbana, regional e extra-regional. A mobilidade tornou-se constante e decisiva no cotidiano regional.

As múltiplas atividades urbanas dispersas pela microrregião são estruturadas a partir da Rodovia Presidente Dutra, seus entroncamentos viários e estradas. Essas vias

¹⁶ Essas atividades dispersas contam com edificações de arquitetura homogênea, em que suas formas não se identificam com nenhuma cultura e “não pertencem a lugar nenhum”.

¹⁷ Os hipermercados e *shopping centers* têm suas estratégias de vendas voltadas para o atendimento regional, articulando seus preços com os cobrados pelos demais mercados regionais, colocando determinados produtos em promoção para atrair quem está de passagem.

induzem cada vez mais o surgimento de urbanizações dispersas. A Via Dutra passou a ter características de via urbana no trecho que atravessa a microrregião. No trecho dessa rodovia que corta a microrregião, entre os municípios de Piraí e Itatiaia, em grande parte não há vias marginais, o que faz somar o tráfego urbano-regional com o pesado, principalmente de grandes caminhões. Durante a semana são formados congestionamentos pela manhã e no final da tarde, coincidentes com a entrada e saída da maioria dos empregados das indústrias dispersas. Os deslocamentos são cada vez maiores e mais demorados, como no caso dos ônibus fretados que servem aos trabalhadores industriais (como na PSA), podendo chegar a até 93 km de distância e 2 horas (percurso Porto Real-Barra do Piraí, Figura 9). Além disso, essa rodovia é utilizada como principal meio de conexão entre as regiões metropolitanas de São Paulo e Rio de Janeiro.

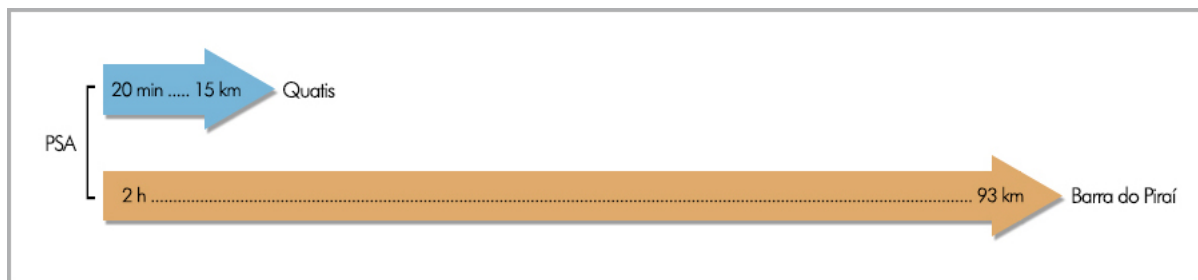


Figura 9, Gráfico comparativo da menor e maior distância e de tempo entre os trajetos dos ônibus fretados que transportam os trabalhadores da fábrica da PSA¹⁸.

A reestruturação em curso, com suas formas urbanas dispersas, levou a que uma parcela crescente dos habitantes dessa microrregião tivesse seu cotidiano organizado regionalmente, semelhante ao de uma metrópole. A população adota, ao menos parcialmente, modos de vida com hábitos de trabalho, consumo, lazer, moradia e deslocamento metropolitanos, nas várias partes do sistema regional. Tornou-se comum para os habitantes dessa microrregião morarem em um município, trabalharem em outro e estudarem ou se divertirem em um terceiro.

Essa reestruturação produtiva e espacial, com a reindustrialização do Vale do Paraíba fluminense, vem provocando transformações nas relações sociais e econômicas, alterando a matriz de desenvolvimento dos municípios da microrregião. Isso pode ser

¹⁸ Gráfico elaborado a partir da análise das 92 planilhas com as linhas de ônibus que servem à fábrica da PSA.

comprovado a partir da análise do Produto Interno Bruto (PIB)¹⁹ da região e dos seus municípios.

A partir do estudo do PIB da microrregião no período entre os anos de 1999 e 2010, observou-se que ocorreu uma transição da atividade preponderante na região, com maior concentração desse indicador econômico nas atividades de comércio e serviços (incluindo a administração pública), seguido pela indústria, que dominava anteriormente. O PIB do Vale do Paraíba fluminense em 2010 foi de 26,66 bilhões de reais, com 44,09% referente ao comércio e serviços e 41,68% à indústria.

No entanto, examinando os números de 2010 relativos aos municípios da microrregião (Figura 10), percebeu-se que o PIB regional é bastante desigual, com Volta Redonda concentrando 34,4%, seguido por Resende 24%, Porto Real 18% e Barra Mansa com 12%. Estes quatro municípios concentram a maior parte do PIB regional, com os outros cinco municípios somados representando apenas 11,4% do PIB da microrregião.

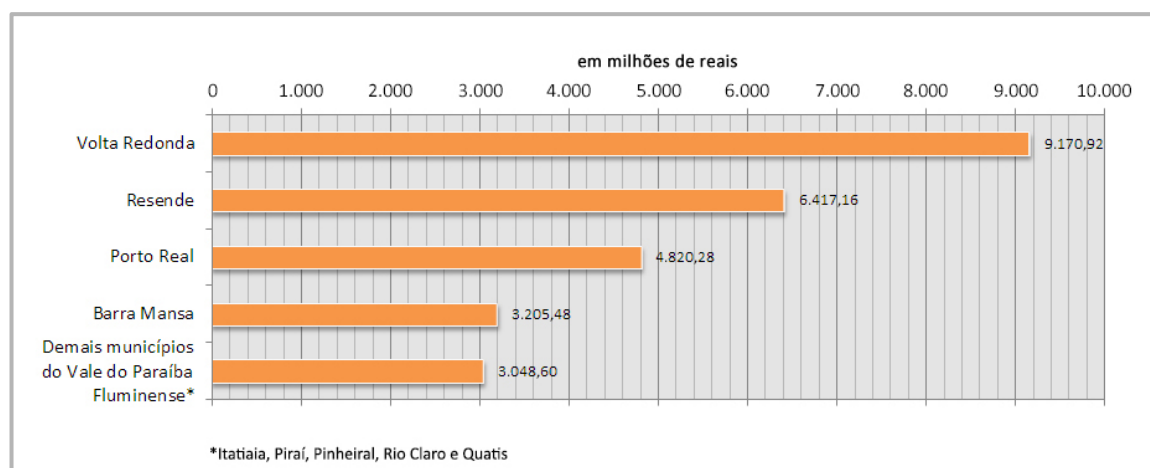


Figura 10, Gráfico com PIB de 2010 dos quatro municípios com maior participação econômica no Vale do Paraíba fluminense, em valores absolutos.

O crescimento destes quatro municípios ocorreu em ritmos diferentes, com alterações na composição desse indicador da atividade econômica. No período 1999-2010, em Volta Redonda e Barra Mansa o PIB das atividades de comércio e serviços ultrapassou o industrial. Esses dois municípios concentram as indústrias mais antigas da região. Os dados de 2010 confirmam essa tendência (Figura 11): Volta Redonda com 46,8% do seu PIB nas atividades de comércio e serviços, incluindo a administração pública, e Barra Mansa com

¹⁹ Compilação elaborada a partir de dados do PIB municipal de 2010 dos municípios fluminenses, fornecidos pela Fundação CEPERJ e completados pelas informações do IBGE.

63%²⁰. Já Resende e Porto Real têm seu PIB concentrado na indústria, respectivamente com 52,3% e 49,6%.

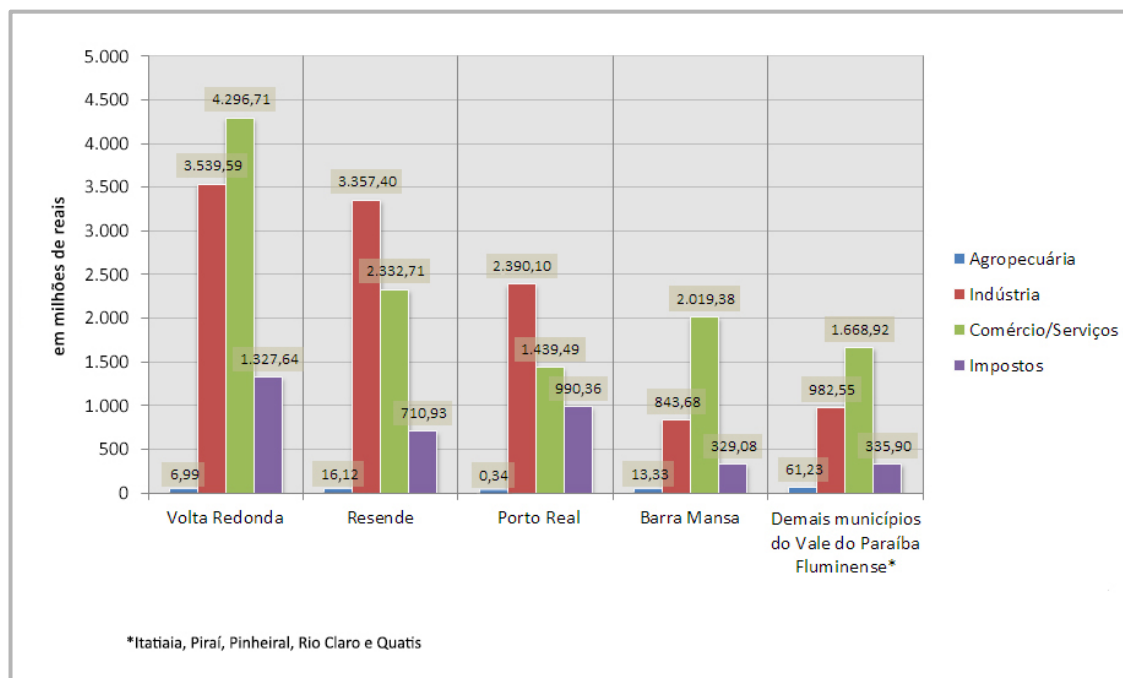


Figura 11, Gráfico com PIB dividido pelas atividades econômicas, no ano de 2010, dos quatro municípios com maior participação econômica no Vale do Paraíba fluminense, em valores absolutos.

Os dados apresentados comprovam não a desindustrialização dos municípios que anteriormente concentravam as indústrias – Volta Redonda e Barra Mansa, antigos centralizadores da polarização regional –, mas sim, a transformação desses dois em polos de comércio e serviços, com a implantação de atividades urbanas dispersas. Volta Redonda continua a liderar o PIB da região, por possuir maior diversidade de atividades econômicas e maior população²¹.

Este município abriga a principal planta da CSN, que continua sendo a maior indústria da microrregião. Além de ampliar a produção, essa empresa instalou no interior de sua planta uma fábrica de cimento (2009), para aproveitamento da escória siderúrgica, e recentemente inaugurou uma instalação para fabricação de aços longos (2014). A manutenção do desenvolvimento econômico deste município pode ser confirmada pelos números absolutos de 2010: o PIB industrial de Volta Redonda foi de 3,53 bilhões de reais, enquanto o de Resende foi menor, com 3,35 bilhões, apesar desse último município ter mais da metade do seu PIB na atividade industrial.

²⁰ Mesmo sem contar com a participação da administração pública, o PIB de comércio e serviços desses municípios é maior que o da atividade industrial.

²¹ O Censo Demográfico de 2010 registrou uma população de 257.803 habitantes (CEPERJ, 2014).

O maior percentual do PIB industrial em Resende e em Porto Real demonstra o processo de reindustrialização do Vale do Paraíba fluminense. Esses dados comprovam a reestruturação produtiva da microrregião e as conseqüentes alterações nas relações econômicas e sociais, que são rebatidas no espaço regional.

Ao mesmo tempo em que a microrregião se reindustrializa nestes municípios, incluindo ainda Itatiaia, o comércio e os serviços mais desenvolvidos na microrregião (com maior valor agregado) concentram-se em Volta Redonda. Este município possui atividades especializadas – centros médicos, universidades, comércio de maior padrão –, atraindo moradores de outras cidades e reforçando o seu caráter de polo regional. Essa polarização de comércio e serviços, que vem sendo ampliada, é compreendida pela existência de um *shopping center* no intraurbano de Volta Redonda, além da presença de quatro hipermercados e a construção de um *shopping* de grande porte (Park Sul).

Considerações Finais

Hoje, o Vale do Paraíba fluminense apresenta-se com um conjunto de novas realidades, evidenciando profundas transformações em seus processos sociais. A microrregião caracteriza-se por um novo desenvolvimento econômico-regional e pela urbanização dispersa, alterando-se a configuração e a escala dos espaços urbanos, com modos de vida cotidianos que se estendem pelo território regional.

Na nova racionalidade das regiões, tornada plena com a globalização, observa-se que o poder não está mais concentrado no interior desta microrregião, como no período da CSN estatal. A reindustrialização em curso no Vale do Paraíba fluminense, iniciada somente nos anos 1990-2000, bem como a industrialização do lado paulista do vale, que começou na década de 1970-80, fazem parte do processo de desconcentração-concentrada da indústria paulista. Desse modo, na atualidade o poder está distribuído, ao menos parcialmente, entre as sedes nacionais das indústrias – situadas na metrópole paulista e, em menor proporção, na cidade do Rio de Janeiro – e as respectivas matrizes (sedes mundiais), em seus países de origem no caso das multinacionais.

Entende-se que a ação do Estado brasileiro – com seus entes federativos e agentes públicos – foi essencial para o desenvolvimento do Vale do Paraíba fluminense, sendo o indutor da industrialização com a instalação da CSN, e posteriormente da polarização regional. Na atualidade possui responsabilidade na reestruturação produtiva e na dispersão urbana da microrregião.

A redução da atuação do Estado, com a adoção da política neoliberal e de suas medidas de ajuste econômico pelo governo brasileiro, levou à perda das políticas de desenvolvimento regional e industrial. A concessão de incentivos fiscais e financiamentos públicos para a atração de indústrias e a falta de articulação regional geram a competição predatória entre estados e municípios, na busca por investimentos privados e públicos. A “guerra fiscal” ocorre mesmo entre os municípios da própria microrregião, principalmente Resende, Porto Real, Itatiaia e Volta Redonda. Essa disputa certamente não favorece a integração regional.

Essa concorrência tem como objetivo indireto alçar dividendos políticos aos governantes, que com suas perspectivas limitadas, acreditam que a instalação de grandes empreendimentos resolverá todos os problemas de desenvolvimento econômico. Nessa ação política, o setor automobilístico encabeça a lista de investimentos a serem conquistados.

A falta de interesse na articulação regional deve-se em parte a essa competição – “guerra fiscal” –, mas também à razões políticas, com prefeitos e secretários dos municípios dessa região pertencendo à diferentes partidos e com objetivos políticos distintos. Assim, os “egos” e interesses políticos locais se sobrepõem aos interesses coletivos e regionais.

Não há no Brasil um planejamento industrial estruturante que organize as atividades produtivas e a localização dos empreendimentos, o que leva ao mencionado embate entre estados e municípios por investimentos. A atuação do Estado nos últimos vinte anos ocorreu através do estabelecimento de planos e estímulos específicos à determinados setores da economia, como os proporcionados ao setor automobilístico para a instalação de novas fábricas, produção e exportação de veículos, visando impulsionar a economia nacional a qualquer custo. Esses são os casos do então “Novo Regime Automotivo”, de 1994, e do atual “Inovar-Auto”, de 2013. O governo do Estado do Rio de Janeiro deseja transformar o Vale do Paraíba fluminense no segundo maior polo automobilístico do país, ficando atrás apenas de São Paulo²².

Por não serem criadas ou estimuladas políticas e planos de desenvolvimento regional e industrial, as fábricas que são atraídas para o país têm suas plantas instaladas de maneira dispersa no território regional. Conclui-se que as ações do Estado, os entes federativos e suas instituições causam e motivam a urbanização dispersa.

²² Atualmente o Estado do Rio de Janeiro é o quarto maior produtor de automóveis do país, com a indústria automobilística do estado toda concentrada no Vale do Paraíba fluminense. Fonte: Reportagem do jornal Valor Econômico – “No jogo dos carros, governo do Rio quer o segundo lugar”, publicada em 05 Mar. 2013. Disponível em: <www.valor.com.br/brasil/macroeconomia?page=330>. Acesso em: 01/05/2014.

Percebeu-se também a responsabilidade de empresas privadas na reestruturação produtiva e espacial dessa microrregião, como a CSN e o Grupo Porto Real. A CSN, após sua privatização, possui dupla responsabilidade: ao mesmo tempo que é indutora de investimentos no Vale do Paraíba fluminense – por ser o aço insumo básico na fabricação de muitos produtos; mantém a propriedade e a concentração das melhores terras disponíveis nos municípios de Volta Redonda, Barra Mansa e Pinheiral, que foram privatizadas em conjunto com o parque industrial da empresa.

Isso impede a instalação de novas indústrias de grande porte em Volta Redonda e Barra Mansa, cidades que anteriormente centralizavam a produção industrial da região. A não disponibilização dos terrenos da CSN no mercado imobiliário, sobretudo em Volta Redonda, faz com que se mantenham grandes vazios nesses três municípios, dificultando a expansão urbana. Essa concentração de terras é utilizada como instrumento de pressão e subordinação das administrações municipais. Desse modo, Volta Redonda sai em desvantagem na concorrência por novos empreendimentos, pois mesmo possuindo a maior população e as melhores condições urbanas da região, não pode disponibilizar terrenos para a instalação desses empreendimentos, principalmente industriais. Assim, apenas as atividades comerciais e de serviços conseguem se instalar na cidade²³. Com isso, há o estímulo para a urbanização dispersa no território regional.

Como consequência, os empreendimentos, principalmente as indústrias de grande porte, estão sendo instalados em outros municípios – Porto Real, Resende e Itatiaia –, que além de possuírem terrenos disponíveis, oferecem vantagens econômicas.

No caso do município de Porto Real, o grupo empresarial de mesmo nome tornou-se um dos responsáveis pela dispersão urbana. Este grupo doou grandes áreas para a instalação das indústrias dispersas, inicialmente com o objetivo de conseguir a emancipação de Porto Real e, posteriormente, exercer maior poder sobre o território desse município. As terras pertencentes a esse grupo, localizadas ao redor das indústrias dispersas, aumentaram de valor e passaram a ser alugadas ou vendidas para os fornecedores e prestadores de serviços industriais. Enquanto isso, os terrenos mais próximos às margens da Via Dutra continuam vazios, como forma de valorização especulativa. Desse modo, o grupo empresarial tornou-se um dos causadores da implantação de formas urbanas dispersas em Porto Real, influenciando toda a microrregião.

²³ Os empreendimentos dispersos em Volta Redonda estão sendo instalados no sul do município, na Rodovia dos Metalúrgicos, acesso da Via Dutra ao município.

Mesmo não havendo uma articulação regional institucionalizada, a microrregião do Vale do Paraíba fluminense possui algumas características semelhantes às de uma região metropolitana, comportando-se em alguns aspectos como uma “metrópole incompleta”, como definida por Santos (1978). Nessa microrregião há cada vez mais uma relação de interdependência entre seus municípios e suas populações. Alteraram-se os processos sociais e as relações entre suas múltiplas dimensões, principalmente econômica, social, espacial e urbana, com as mencionadas transformações no cotidiano da população regional.

O município “vencedor” da competição por um determinado empreendimento, como uma grande indústria, recebe os benefícios sociais e econômicos, além do eventual “bônus” político para o administrador que conseguiu o investimento. Contudo, os ônus do novo empreendimento são distribuídos por toda a região, pois os trabalhadores, ao terem modos de vida regionais, vão morar e utilizar a infraestrutura e os equipamentos urbanos em diferentes municípios. Isso afeta todos os municípios da região, mas principalmente os com características de dormitório: Quatis, Pinheiral, Piraí e Barra do Piraí. Essas cidades-dormitório possuem baixa arrecadação de impostos, mas necessitam fazer investimentos básicos: infraestrutura, saúde, transporte, entre outros. No entanto, não recebem os benefícios econômicos dos empreendimentos dispersos e nem conseguem aumentar a arrecadação de impostos.

Conclui-se que a falta de entendimento entre os municípios dessa microrregião não permite a elaboração de um planejamento regional. Mesmo as cidades médias conurbadas de Volta Redonda e Barra Mansa, que elaboraram seus Planos Diretores de Desenvolvimento Urbano no mesmo período de tempo, em 2006, não houve nenhuma iniciativa formal de planejar conjuntamente seus territórios e suas continuidades urbanas.

Nesse vazio de planejamento, abrem-se lacunas para a ação do mercado imobiliário. Valendo-se das fragilidades institucionais, os promotores imobiliários atuam como planejadores privados, fomentando o processo de dispersão urbana. Este processo é estruturado numa escala mais ampla do que a do território municipal.

Considera-se que mais atividades de comércio, serviços e residencial voltadas ao atendimento regional surgirão, conforme cresce o número de fábricas na microrregião, pois, como mencionado, os empregados industriais possuem rendimentos mais elevados que os trabalhadores dos demais setores econômicos. Isso faz crer também que serão implantados mais condomínios fechados com serviços, avançando-se nesse padrão de urbanização, com o aparecimento de complexos condominiais segregados.

Há ainda um grande desequilíbrio econômico entre os municípios, como mostrado na comparação do PIB. Observa-se que as transformações em curso nos perfis dos municípios dessa região tendem a se acentuar, com o aumento das indústrias em Porto Real, Resende e Itatiaia, e o avanço das atividades de comércio e serviços em Volta Redonda e Barra Mansa. As indústrias que poderão surgir nesses dois últimos municípios serão de pequeno e médio portes e não poluentes. Resende aumentará sua participação nas atividades de comércio e serviços, enquanto Itatiaia, que possui o primeiro Parque Nacional do país, avançará mais nos serviços ligados ao turismo, convertendo, ainda, muitas de suas moradias de segunda residência para primeira, com uso permanente. Já as cidades-dormitório – Quatis, Pinheiral, Barra do Piraí e Piraí –, buscarão empreendimentos que possam ser instalados nas margens das rodovias que cruzam esses municípios, mas que não serão necessariamente indústrias, estando relacionados às atividades de serviços e residências.

Referências Bibliográficas

- Augé, M. 1994. *Não-lugares: Introdução a uma antropologia da supermodernidade*, Campinas, Papirus.
- Bentes, J. C. G. 2014. *Dispersão Urbana no Médio Paraíba Fluminense*, São Paulo, FAU-USP [Tese de Doutorado].
- Castells, M. 2012. *A Sociedade em Rede*, São Paulo, Paz e Terra.
- De Mattos, C. A. 2004. “Redes, nodos, e cidades: transformação da metrópole latino-americana”, In Ribeiro, L. C. Q. (Org.), *Metrópoles: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito*, São Paulo, Fundação Perseu Abramo/FASE, 157-196.
- Fundação Centro Estadual de Estatísticas, Pesquisa e Formação de Servidores Públicos do Rio de Janeiro-CEPERJ. 2014. *Cadernos do Desenvolvimento Fluminense* [Online], Disponível: <http://www.ceperj.rj.gov.br/ceep/ceep.html> [Acesso em: 01/05/2014].
- Lima, R. J. C. 2006. “Empresariado local, indústria automobilística e a construção de Porto Real (RJ)”, In Ramalho, J. R., Santana, M. A. (Orgs.). *Trabalho e Desenvolvimento Regional: efeitos sociais da indústria automobilística do Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, UFRJ/PPGSA, 43-70.
- Oliveira, F. J. G. 2008. *Reestruturação produtiva, território e poder no Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, Garamond.
- Ramalho, J. R. 2006. “Novas conjunturas industriais e participação local em estratégias de desenvolvimento”, In _____, Santana, M. A. (Orgs.). *Trabalho e Desenvolvimento Regional:*

efeitos sociais da indústria automobilística do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, UFRJ/PPGSA, 11-42.

_____, Santana, M. A. 2002. “A indústria automobilística no Rio de Janeiro: relações de trabalho em um contexto de desenvolvimento regional”, In Nabuco, M. R., Neves, M. A., Carvalho Neto, A. M. (Orgs.). *Indústria automotiva: a nova geografia do setor produtivo*, Rio de Janeiro, DP&A, 83-103.

Reis, N. G. 2006. *Notas sobre Urbanização Dispersa e Novas Formas de Tecido Urbano*, São Paulo, Via das Artes.

Santos, M. 1978. *O Trabalho do Geógrafo no Terceiro Mundo*, São Paulo, HUCITEC.