

Reestruturação Produtiva e Espacial da Microrregião do Vale do Paraíba Fluminense: Reflexões sobre as Transformações Iniciadas com a Implantação de Atividades e Formas Urbanas Dispersas

Productive and Spatial Restructuring in the Paraíba Valley Micro-Region of Rio de Janeiro State: Reflections on Change Provoked by Urban Sprawl

Júlio Cláudio da Gama Bentesⁱ
Universidade Federal Fluminense
Niterói, RJ

Resumo: A microrregião do Vale Paraíba Fluminense vem passando por uma intensa reestruturação produtiva e espacial desde a privatização da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) em 1993. A reindustrialização da microrregião tem origem na instalação de fábricas relacionadas principalmente ao setor metalomecânico, incluindo a indústria automobilística. Essa atividade e outras de caráter comercial, residencial e de serviços estão sendo implantadas no território regional com formas urbanas dispersas. A reestruturação se mantém em andamento, mas com ritmo reduzido devido ao momento econômico brasileiro. O trabalho tem como objetivo apresentar o estudo da reestruturação produtiva e das transformações espaciais na microrregião, com o estabelecimento de diferentes atividades urbanas dispersas.

Palavras-chave: Espaço Urbano-Regional; Reindustrialização; Urbanização Dispersa; Cotidiano Regional.

Abstract: The micro-region of the Paraíba Valley in Rio de Janeiro State has experienced intense productive and spatial restructuring since the privatization of the huge state steel company the Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) in 1993. Re-industrialization of the micro-region occurred with the installation of new factories related to the metal-mechanic sector, including automotive industries. Industrial renewal as well as other commercial, residential and service activities in turn caused urban sprawl. Spatial restructuring is still in course but more subdued due to a prolonged economic crisis in Brazil. The objective of this paper is to present research results concerning productive restructuring and spatial transformation in the micro-region provoked by different urban sprawl activities.

ⁱ Pós-doutorando no Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense (PPGAU-UFF), Doutor em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (FAUUSP). julio.bentes@gmail.com

Keywords: Urban and Regional Space; Re-Industrialization; Urban Sprawl; Regional Daily Life.

Introdução

A microrregião do Vale do Paraíba Fluminense passa por uma intensa reestruturação produtiva e espacial, iniciada na década de 1990-2000, com a atração de novas indústrias, principalmente automotivas. Essas indústrias estão sendo implantadas com formas urbanas desconectadas dos tecidos consolidados (espaços intraurbanos), características do processo de dispersão urbana. A reestruturação levou a modificações das relações sociais, econômicas e espaciais na microrregião. Na atualidade, esse processo se mantém, mas tendo seu ritmo reduzido devido ao momento econômico do país. A rede rodoviária e as redes de comunicação ganharam maior destaque e são parte do cotidiano regional dos moradores do vale.

Essa microrregião tem significativa importância industrial para o estado do Rio de Janeiro e faz divisa com os estados de São Paulo e Minas Gerais, na Região Sudeste do Brasil. A sua localização é estratégica, no terço médio da bacia hidrográfica do rio Paraíba do Sul¹ e interna a um triângulo cujos vértices são importantes capitais brasileiras, grandes centros consumidores e acumuladores de capital: São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte (Figura 1). Essa microrregião é atravessada pela antiga Estrada de Ferro Central do Brasil, principal ferrovia do Sudeste brasileiro, e pela rodovia Presidente Dutra, parte do sistema rodoviário da BR-116 que conecta o Nordeste ao Sul do país, alcançando a divisa com o Uruguai.

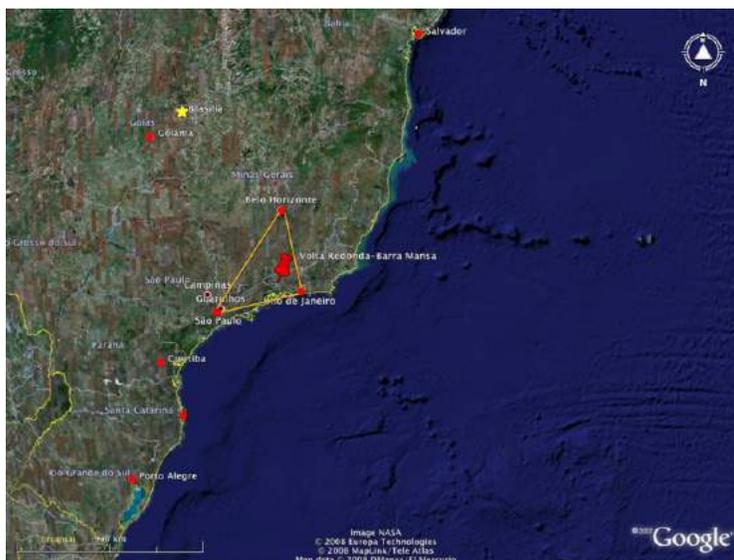


Figura 1 – Triângulo formado pelas capitais metropolitanas de São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, em que o Vale Paraíba se insere. Os municípios de Volta Redonda e Barra Mansa estão quase no centro deste triângulo.

Fonte: Google Earth, modificado pelo autor.

A microrregião tem uma população estimada, em 2017, de cerca de 705 mil habitantes e é formada por nove municípios (Figura 2), sendo três deles cidades médias: Volta Redonda, com população estimada de 265 mil habitantes; Barra Mansa, com 179 mil; Resende, com 127 mil habitantes. Os demais seis municípios são: Itatiaia, Pinheiral, Piraí, Porto Real, Quatis e Rio Claro².



Figura 2 – Mapa do Estado do Rio de Janeiro com a microrregião do Vale do Paraíba Fluminense, tendo, à direita, os municípios da microrregião.

Fonte dos mapas: Wikipédia.

O Vale do Paraíba Fluminense atravessou distintos ciclos econômicos: o cafeeiro durante o século XIX; o da pecuária leiteira, que ocorreu após a decadência do ciclo anterior; o industrial, iniciado na década de 1930-1940. Estes ciclos desenvolveram a região, transformaram a paisagem e provocaram fortes alterações ambientais.

O ciclo industrial teve como marco principal a criação da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), em 1941, pelo Estado brasileiro, o que assegurou definitivamente o processo de industrialização no país e que perdura até hoje, com algumas modificações.

A industrialização de base fordista impactou fortemente o desenvolvimento do Vale do Paraíba fluminense, alterando sua economia e modo de vida, do rural para o urbano. Essa microrregião recebeu fortes investimentos e um grande contingente de trabalhadores, com rápida urbanização. O conjunto fordista formado pela CSN-Volta Redonda (Figura 3) era uma verdadeira *company-town*, que já na década de 1950-1960 polarizava a região e centralizava o seu desenvolvimento. Esse conjunto caracterizava-se especialmente por suas formas urbanas concentradas. A abertura da rodovia Presidente Dutra contribuiu para essa concentração, com as indústrias sendo instaladas ao longo da rodovia. A área de influência do polo regional extrapolava a microrregião, alcançando os estados de São Paulo e Minas Gerais.

A rápida expansão urbana motivada pela industrialização fez com que, ainda nos anos 1960-70, os municípios de Volta Redonda e Barra Mansa ultrapassassem, cada, os cem mil habitantes, formando ainda uma conurbação (BENTES, 2008)³. Essas duas cidades médias concentravam a industrialização, além das atividades de comércio e de serviços com melhores qualidades na microrregião.



Figura 3 – Volta Redonda: vista da Vila Sta. Cecília (Centro Comercial) e da CSN (Alts-fornos), em uma mesma Unidade Espacial.
Fonte: Arquivo de pesquisa, 2002.

Essa dinâmica regional foi alterada com a privatização da CSN em 1993. Este fato marcou a reestruturação produtiva e econômica do Vale do Paraíba fluminense, com rebatimentos no espaço regional. Em meados dos anos 1990-2000, após a privatização da CSN e uma grave crise social e econômica, essa região começou a se reestruturar produtiva e espacialmente, com a sua reindustrialização. Novas indústrias começaram a ser implantadas nos municípios de Resende, Porto Real e Itatiaia, esses dois últimos emancipados em 1995 e 1988, respectivamente. Essas plantas industriais se relacionam, sobretudo, ao setor metalomecânico – que inclui a indústria automobilística.

Desse modo, o desenvolvimento econômico-regional dessa microrregião está baseado, principalmente, em empreendimentos industriais implantados com formas urbanas dispersas, alterando-se a configuração e a escala dos espaços urbanos (BENTES, 2014).

O presente trabalho foi elaborado a partir da tese de doutorado “Dispersão Urbana no Médio Paraíba Fluminense” (BENTES, 2014)⁴, que teve como objetivo principal o estudo das formas contemporâneas de urbanização, compreendendo o processo de dispersão urbana em suas questões mais gerais e o caracterizando na microrregião.

O objetivo deste artigo é apresentar o estudo da reestruturação produtiva e suas transformações espaciais no Vale do Paraíba fluminense, evidenciando as atividades e configurações urbanas dispersas. Como metodologia da pesquisa, o estudo teórico-conceitual e a análise do espaço urbano-regional foram as principais estratégias para identificar e examinar as transformações em curso e seus rebatimentos espaciais na microrregião. Foram realizados diversos trabalhos de campo para documentar o processo de dispersão urbana. Observou-se os padrões morfológicos e as atividades dispersas, além da circulação e dos modos de vida regionais. A reunião e confrontação dos elementos teóricos e empíricos possibilitaram a elaboração de análises para compreensão mais ampla dos fenômenos em curso, com reflexões sobre as transformações urbanas recentes e suas tendências, envolvendo a urbanização dispersa.

A Reestruturação Produtiva e Espacial da Microrregião e as Formas Urbanas Dispersas

No início dos anos 1990-2000, o governo brasileiro abraçou o modelo neoliberal e suas conseqüentes medidas de ajuste econômico. Isso levou a profundas transformações na economia, nas atividades produtivas e nas relações trabalhistas do país, com a subsequente reestruturação dos espaços urbanos. A privatização da CSN foi uma ação resultante da adoção da política neoliberal pelo Estado e que gerou significativos efeitos sobre o Vale do Paraíba Fluminense e seu território. Em seguida, essa região passou por uma forte crise social e econômica, com um grande número de demissões em diferentes atividades econômicas, o que levou também à desarticulação e ao fechamento dos fornecedores locais da CSN.

A reindustrialização teve início na microrregião com a implantação de plantas fabris com formas urbanas dispersas no território regional, relacionadas principalmente ao setor metalomecânico, que inclui a indústria automobilística.

O processo de urbanização dispersa, em curso no Vale do Paraíba fluminense, desenvolve-se com esgarçamento do tecido urbano e a formação de novos núcleos de diferentes dimensões, que são interligados pelas redes viária e de comunicação. Novos empreendimentos foram implantados desarticulados dos tecidos urbanos tradicionais (espaços intraurbanos) e estão dispersos pelo território regional, com infraestrutura e urbanização desconectadas (BENTES, 2014).

A dispersão urbana ocorre com a formação de áreas cuja urbanização se estende por um vasto território, com núcleos urbanos separados no espaço por vazios intersticiais, mas que mantêm vínculos estreitos entre si e que configuram um único sistema urbano. A população assume novos modos de vida e consumo, com maior mobilidade. Isso torna possível a organização da vida cotidiana na escala metropolitana ou intermetropolitana e regional, abrangendo um território mais amplo e, conseqüentemente, vários municípios. Esses modos de vida metropolitano e cosmopolita possibilitam a “regionalização do cotidiano” (REIS, 2006).

Em 1994, os governos do estado do Rio de Janeiro e da prefeitura de Resende iniciaram negociações com o grupo Volkswagen, que havia anunciado a intenção de instalar no Brasil sua fábrica mundial de ônibus e caminhões (atual MAN, Figura 4). No ambiente econômico e político altamente competitivo da época, a instalação da Volkswagen em Resende foi um marco importante para a recuperação industrial do Vale do Paraíba fluminense, o que possibilitou, segundo Lima (2006), a reinserção da microrregião no movimento econômico e produtivo do país.

Essa negociação teve como aspectos decisivos fatores políticos e técnicos. Foram oferecidos incentivos e benefícios econômicos, articulados com o Governo Federal através de financiamento do BNDES⁵. Também o Grupo Porto Real, detentor de grandes glebas de terra em Porto Real, doou um terreno de 200 ha sem qualquer contrapartida (LIMA, 2006; OLIVEIRA, 2008).



Figura 4 – Vista aérea da fábrica da Volkswagen em Resende, atual MAN Latin America. Sem data. A planta industrial foi inaugurada em 1 de novembro de 1996.

Fonte: Site BMB Mode Center. Disponível em: <http://www.modecenter.com.br/fabrica-da-man-em-resende-meio-milhao-de-veiculos-produzidos>.

Acesso em: 1 mai. 2014.

O anúncio oficial da instalação da fábrica da VW em Resende ocorreu em 1995, sendo realizado pelo governo do estado. Simultaneamente, surgiu o movimento pela emancipação do então distrito de Porto Real⁶. As negociações para a fábrica e as possibilidades de crescimento econômico surgidas com essa indústria foram decisivas para a separação de Porto Real, com a emancipação sendo parte do jogo político e dos interesses dos atores regionais (LIMA, 2006).

A localização da Volkswagen serviu de “moeda de troca” (RAMALHO; SANTANA, 2002), em que a planta industrial permaneceria no município de Resende desde que fosse aceita a separação de Porto Real. Assim foi feito, concretizando-se a emancipação⁷ com o novo município abrindo mão de parte de seu território (90 ha), mudando-se o seu perímetro⁸.

Após sua independência, Porto Real começou uma agressiva estratégia política de atração de investimentos (LIMA, 2006). Isso levou à rápida modernização do parque industrial, com significativa alteração do perfil econômico do município, em que anteriormente predominava a atividade rural.

Já no primeiro ano de existência do município, em 1997, a prefeitura de Porto Real obteve a instalação da fábrica da Guardian (empresa norte-americana de fabricação de vidros planos), também implantada de maneira dispersa no território, sendo inaugurada em 1998.

Nesse mesmo ano, o grupo francês PSA Peugeot-Citroën decidiu instalar sua fábrica no país. Porto Real lançou uma forte “campanha” para a implantação do seu polo metalomecânico, que já contava com a base logística para a Volkswagen. Os mecanismos para a atração dessa indústria foram praticamente os mesmos utilizados com a VW. Junto a essa indústria foram instalados diversos fornecedores no chamado Tecnopolo I, posteriormente ampliado com o Tecnopolo II. A fábrica da PSA foi inaugurada em 2001.

Em 1999, foi inaugurada a planta da GalvaSud (atual CSN Porto Real)⁹ para a produção de bobinas de aço galvanizado, visando abastecer as indústrias automotivas da microrregião e também dos estados de São Paulo, Minas Gerais e Paraná, além do Mercosul.

Com a implantação dessas indústrias, a arrecadação de impostos em Porto Real aumentou significativamente, apesar de todos os incentivos fiscais concedidos às indústrias. Entre os anos de 2001 e 2003, o crescimento do PIB de Porto Real foi de 1.300%, superior ao de qualquer município fluminense. O crescimento da arrecadação de ICMS foi de 132% entre 2007 e 2012. (LIMA, 2006).

O município de Resende teve um grande impacto com as perdas do antigo distrito de Porto Real e de possíveis investimentos. Essa cidade média procurou atrair novos empreendimentos em diferentes áreas do município, além de modernizar seu aeroporto regional. A Votorantim Siderurgia¹⁰ foi instalada em 2009 no oeste do município, num terreno com área de 430 ha¹¹. Sua produção de aços longos¹² é agregada à da antiga Siderúrgica Barra Mansa, do mesmo grupo empresarial.

Em 2014, foi instalada no leste desse município a fábrica de automóveis da nipó-francesa Nissan (Figura 5), com 22 ha de área construída¹³ e ocupando um terreno de 300 ha, que foi comprado pelo estado do Rio e doado à montadora, que escolheu o local. Essa indústria localiza-se próxima ao polo de Porto Real e tem sua produção associada à linha de montagem instalada na planta industrial da Renault em São José dos Pinhais (PR).



Figura 5 – Vista aérea da fábrica da Nissan em Resende, 2014.

Ao fundo à esquerda, o Rio Paraíba do Sul e o Polo Industrial de Porto Real.

Fonte: Divulgação Nissan, site da empresa.

Disponível em: <http://www.nissan.com.br/-nissan-brasil/no-brasil>. Acesso em: 1 mai. 2014.

No município de Itatiaia, que se emancipou de Resende em 1988, desenvolveu-se a expansão da fábrica de pneus da francesa Michelin (2012), que foi seguida pela instalação da indústria de máquinas pesadas sul-coreana Hyundai (2013), essa em parceria com a BMC Brasil Máquinas. Essas plantas fabris estão localizadas no polo industrial do município, entre os tecidos intraurbanos de Itatiaia e Resende, às margens da rodovia Presidente Dutra e a menos de 20 km da divisa com o estado de São Paulo. Este é o único polo industrial da região com acesso ferroviário.

Em 2013, a britânica Jaguar Land Rover anunciou a construção de sua fábrica de automóveis em Itatiaia, sua primeira planta fora do Reino Unido. Embora a concorrência tenha envolvido oito estados, constituíram fatores decisivos para a escolha desse município a presença de fornecedores na região e a proximidade dos principais mercados consumidores brasileiros, com a possibilidade de também atender outros países da América Latina. A empresa, que conta igualmente com incentivos fiscais, foi instalada num terreno de 59 ha localizado no polo industrial. Esse polo conta ainda com um centro de logística e distribuição da Procter & Gamble (P&G), instalado em 2010 num terreno de 20,8 ha, sendo 3,4 ha de área construída¹⁴.

Foi anunciada, também em 2013, a construção de um complexo industrial e de logística em forma de condomínio, além de um terminal de integração e transbordo rodoferroviário. O projeto foi implantado num terreno de 100 ha e conta com 16 ha de área construída para galpões, além de pátio com 5 ha para contêineres, com sua primeira fase inaugurada em 2014.

As indústrias instaladas a partir da década de 1990-2000 no Vale do Paraíba Fluminense configuram um novo espaço industrial, com significativas alterações nos padrões de produção e de localização, e fazem parte da “nova geografia industrial”, como definida por Castells e Hall (2001). Esses autores entendem que nenhum país pode prosperar sem um certo nível de conexão com as fontes de inovação e produção, e que o impulso para a construção de novos espaços industriais leva a uma onda de reindustrialização mundial, o que vai contra os mitos do pós-industrialismo. A nova geografia industrial vincula-se à economia global e informacional, ao fenômeno da globalização, e à informatização e comunicação. Esses espaços industriais seguem a lógica espacial do espaço de fluxos, como conceituado por Castells (2012), sendo esse o suporte material das práticas sociais simultâneas e dominantes na sociedade pós-moderna, que são comunicadas à distância. Essa passa a ser lógica espacial dominante, que está se traduzindo na manifestação espacial do poder preponderante na sociedade contemporânea.

A substituição do antigo sistema tecnológico e institucional fordista pelo regime de flexibilidade da produção introduz um conjunto de novas realidades (STORPER, 1990). Este conjunto configura o novo desenvolvimento econômico-regional e um novo modo de urbanização, como está sendo observado na microrregião. Assim, as novas indústrias instaladas na região, que têm características do atual período pós-fordista, já foram planejadas e implantadas com base nos princípios da economia global e informacional, com suas linhas de montagem projetadas no regime de produção flexível e modular, envolvendo processos inovadores de produção e gestão – como o sistema *just in time*. Observa-se ainda que o processo de flexibilização da produção nas indústrias automo-

tivas da microrregião é simultâneo à reorganização mundial desse setor, o que provoca também alterações nas relações de trabalho (BENTES, 2014).

A produção flexível e sua espacialização baseada no espaço de fluxos possibilitam a diminuição da concentração do desenvolvimento industrial em determinados países, incentivando a multiplicação de polos de crescimento. De modo concomitante, os meios de inovação industrial de alta tecnologia e dos setores industriais que seguiram em direção à flexibilidade da produção levaram ao ressurgimento do fenômeno dos polos e distritos industriais (STORPER, 1990). A formação de polos e as conexões globais das estruturas industriais urbano-regionais ajudam na maximização do acesso ao contexto cultural e informacional dos sistemas de produção, funcionando como nós que articulam diferentes redes com grandes interações entre si: empresariais, de pesquisa, industriais (produção), acadêmicas, entre outras (CASTELLS e HALL, 2001).

Nesse sentido, observa-se que as novas indústrias implantadas nos municípios de Porto Real (Figura 6), Resende e Itaiaia (Figura 7) seguem a tendência de se concentrarem geograficamente em polos industriais, com o objetivo de reduzir custos e gerar maior produtividade. Esse agrupamento de empresas e indústrias facilita o encadeamento com as demais empresas e fornecedores, possibilitando a reunião da mão de obra e de suprimentos, como a também maior rotatividade de estoques e da produção. Esses polos levam à formação de novas centralidades.



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. Edição a partir de imagem do Google Earth Pro em Bentes (2014).



Figura 7 – Imagem aérea do polo industrial de Itatiaia, com indicação dos principais empreendimentos e vias. 2014. Edição a partir de imagem do Google Earth Pro em Bentes (2014).

Os empreendimentos industriais funcionam como catalisadores do processo de ocupação e organização do território regional, como observado ao logo do trabalho. Essas indústrias contam com mão de obra qualificada e de salários mais altos, características da atividade industrial que possuem o efeito de atração e multiplicação das atividades comerciais, de serviços e residenciais na microrregião, gerando, inclusive, novas centralidades. Essas atividades também são articuladas pela lógica do espaço de fluxos e apresentam características do processo de dispersão urbana (BENTES, 2014).

Dessa forma, a reestruturação produtiva do Vale do Paraíba Fluminense tem levado ao aumento da demanda por casas e apartamentos, além de melhores restaurantes, comércios e serviços que estão espalhados pelo território regional: *shopping centers*, hipermercados, hotéis para executivos, centros empresariais e educacionais.

Esses novos equipamentos urbanos estão localizados ao longo das redes, em vias e linhas conectoras dos espaços de fluxos, como a rodovia Presidente Dutra e os acessos aos municípios, principalmente das cidades médias. Os equipamentos são voltados tanto para o atendimento aos moradores do respectivo município-sede quanto aos da região e aos que estão de passagem, com suas implantações desarticuladas do tecido urbano tradicional (intraurbano).

Em Volta Redonda, cidade média com a maior população da microrregião, esses equipamentos estão sendo instalados na área de expansão urbana ao sul do município junto à rodovia dos Metalúrgicos, seu principal acesso viário. Há três hipermercados, múltiplos condomínios fechados e loteamentos, além da construção do Shopping Park Sul – equipamento comercial de grande porte com usos diversificados.

Em visitas aos hipermercados dispersos e aos supermercados instalados no interior do espaço intraurbano de Volta Redonda, realizadas no mesmo dia, foi observado que os hipermercados têm suas estratégias de vendas voltadas para o atendimento regional, articulando seus preços com os cobrados pelos demais mercados regionais e oferecendo promoções para atrair quem está de passagem. Já nos supermercados dos bairros centrais de Volta Redonda as estratégias de preços e promoções visam os produtos do dia a dia e a concorrência mais imediata de outros mercados, atendendo o público que reside no interior do tecido urbano. Essas particularidades reforçam o caráter de centralidade exercido por Volta Redonda na região, mas com características que vêm-se alterando ao longo dos anos (BENTES, 2014).

Já no entroncamento da rodovia Presidente Dutra com principal acesso viário ao município de Resende, foi instalado o hipermercado Spani (2008) e, posteriormente, construído o *shopping center* da rede fluminense Pátio Mix (2011), esse sendo de médio porte e tendo múltiplos usos. Esses empreendimentos formam conjuntamente uma centralidade comercial (Figura 8).



Figura 8 – Vista aérea do complexo com o *shopping center* Pátio Mix e o hipermercado Spani, localizado junto ao principal acesso viário de Resende e à Rodovia Presidente Dutra (acima do hipermercado). Sem data.

Fonte: Site Marko Sistemas Metálicos. Disponível em: <http://www.marko.com.br/portfolio/sistema-roll-on/page/7>. Acesso em: 1 mai. 2014.

Fonte: Bentes (2014).

Além desses, há diferentes equipamentos urbanos dispersos como o Hospital da Unimed (2009) em Volta Redonda, que tem médio porte e alta complexidade de atendimentos, e o Hospital Regional do Médio Paraíba, localizado no entroncamento da rodovia Presidente Dutra com o acesso à cidade. A obra deste último hospital foi concluída, contudo encontra-se inoperante por falta de equipamentos médicos.

No município de Resende, a partir da reindustrialização, teve início uma forte expansão urbana em sua zona oeste, conhecida como “Grande Alegria”. Essa expansão foi ainda mais ampliada com a abertura, em 2008, de uma ponte sobre o rio Paraíba do Sul, possibilitando a conexão direta dessa área com a rodovia Presidente Dutra. Essa área caracteriza-

-se pela dispersão urbana predominantemente residencial, com a implantação de diversos loteamentos com casas autoconstruídas e conjuntos habitacionais para as classes de menor renda e média-baixa, além de condomínios e loteamentos para as classes de maior renda. As áreas de dispersão urbana de baixa renda estão situadas em terrenos planos, enquanto os empreendimentos voltados para o atendimento das faixas de renda média-alta se localizam, em grande parte, nas encostas dos morros. Observa-se que não há articulação direta do tecido dessa área com o espaço intraurbano do centro da cidade, estando separados pela área do aeroporto regional¹⁵. A contínua expansão com formas urbanas dispersas no vetor oeste de Resende deve futuramente levar à conurbação deste município com o de Itatiaia¹⁶.

Os empreendimentos voltados para as faixas de maior renda em Resende e Volta Redonda possuem, em alguns casos, serviços, clubes de lazer e atividades esportivas. Esses condomínios são utilizados como primeira residência e apresentam características que lembram as *gated communities* norte-americanas¹⁷. Nessas cidades médias, foram instalados condomínios fechados da “grife” imobiliária Alphaville, com os lotes residenciais e comerciais tendo sido vendidos rapidamente¹⁸.

Os projetos habitacionais do programa Minha Casa Minha Vida, nesses dois municípios, também foram implantados com formas urbanas dispersas, estando localizados nos extremos dos territórios municipais, próximos às estradas de caráter regional.

No tecido urbano consolidado e nas bordas do espaço intraurbano dessas cidades médias e, em menor proporção, em Barra Mansa, nota-se uma intensa verticalização. Esses empreendimentos foram feitos por construtoras locais e também pelas de grande porte com atuação nacional, vindas de fora da região.

As múltiplas atividades urbanas dispersas pela microrregião são induzidas e estruturadas a partir da rodovia Presidente Dutra, seus entroncamentos viários e estradas que dão acesso ao tecido urbano dos municípios, como observado anteriormente. Isso tem levado à modos de vida de grande mobilidade, com características regionais e, em parte, semelhantes aos existentes nas metrópoles (BENTES, 2014).

Na pesquisa, observou-se que as relações sociais e os modos de vida, que anteriormente eram organizados principalmente no interior das cidades, tornaram-se dispersos e estruturados regionalmente, sendo orientados de acordo com os interesses globais das novas indústrias implantadas na microrregião e que são estranhos aos elementos preexistentes. Assim, para a maioria dos habitantes, tornou-se comum morarem num município, trabalharem em outro e estudarem ou se divertirem em um terceiro (BENTES, 2014). No entanto, a localização e acessibilidade dos equipamentos urbanos dispersos e, principalmente, das áreas residenciais dispersas, interferem na qualidade de vida da população. A mobilidade dos mais ricos e a imobilidade dos pobres afeta diretamente os modos de vida e as possibilidades de trabalho e renda (SPOSITO, 2007).

Desse modo, entende-se que as dinâmicas urbanas e regionais, assim como as formas urbanas, ficaram mais complexas, intensificando as inter-relações entre distintas escalas espaciais, internas e externas ao Vale do Paraíba fluminense: intraurbana, regional e extrarregional.

Esses novos modos de vida fazem com que a rodovia Presidente Dutra possua cada vez mais característica de via urbana no trecho que atravessa a microrregião, com congestionamentos entre Volta Redonda e Resende durante a semana, pela manhã e no final da tarde (horários de *rush*), que são coincidentes com a entrada e saída da maioria

dos empregados das indústrias dispersas. Em grande parte desse trecho, não há vias marginais, o que faz somar o tráfego urbano com o rodoviário pesado, principalmente de grandes caminhões. Ao mesmo tempo em que a rodovia Presidente Dutra serve ao tráfego urbano-regional, ela também é utilizada como principal meio de conexão entre as regiões metropolitanas de São Paulo e do Rio de Janeiro, sendo parte da ligação entre o Nordeste e o Sul do país, integrante da BR-116.

Além do intenso fluxo na Presidente Dutra, destacam-se as movimentações nas rodovias: Lúcio Meira (BR-393) entre Três Rios, na divisa dos estados do Rio e Minas Gerais, e os municípios de Volta Redonda e Barra Mansa, principalmente de cargas; dos Metalúrgicos (VR-001), com o trânsito urbano. Nesta última rodovia, há um grande fluxo de veículos entre o tecido intraurbano de Volta Redonda e os empreendimentos comerciais dispersos.

Na pesquisa, foi realizada a análise dos deslocamentos diários na microrregião, a partir das planilhas com linhas, trajetos e horários dos ônibus fretados que transportam os trabalhadores da PSA, fábrica localizada no Polo Industrial de Porto Real¹⁹. O estudo demonstrou que nenhuma dessas linhas atravessa a divisa com o estado de São Paulo ou passa para além do pedágio da rodovia Presidente Dutra, localizado em Itatiaia, com os veículos circulando por dentro desse município para buscar os funcionários que lá residem.

Esses trajetos têm como primeiro ponto de origem sete municípios distintos²⁰, sendo que Barra do Piraí é o mais distante deles (com três linhas). Essa cidade localiza-se fora dessa microrregião, próxima à descida da Serra das Araras (Serra do Mar). O trajeto mais curto é o que liga o município de Quatis à PSA, percorrendo 15 km e durando cerca de 20 minutos. Já o mais longo vai do centro de Barra do Piraí até a PSA, com 93 km e longas duas horas de duração (Figura 9). Esse último deslocamento não é “um ponto fora da curva”, pois muitos dos trajetos analisados têm duração de 50 a 90 minutos, ou seja, tão longos e demorados quanto as viagens que ocorrem em regiões metropolitanas.

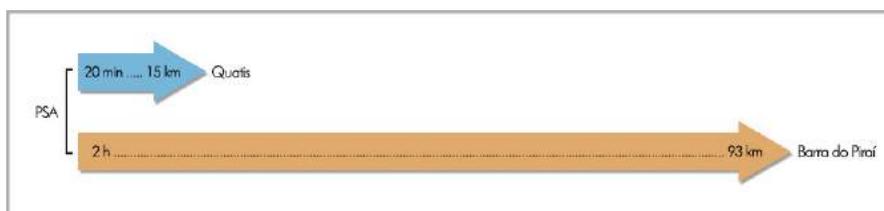


Figura 9 – Gráfico comparativo da menor e maior distância e tempo entre os trajetos dos ônibus fretados que transportam os trabalhadores da fábrica da PSA²¹.

Fonte: Bentes, 2014.

Além dos ônibus fretados, cresceu o número de carros particulares que fazem esses deslocamentos diários²². Isso se deve à facilidade na compra de automóveis pelos próprios funcionários das montadoras, com preços reduzidos e financiados, sendo motiva-

dos também pelos estímulos que foram dados pelo governo com a redução de impostos (IPI)²³ e financiamentos a perder de vista (BENTES, 2014).

Observa-se, assim, que a rede rodoviária e as redes de comunicação ganharam maior destaque no dia a dia regional, corroborando o pensamento de Villaça (2001) ao afirmar que, na estruturação do espaço regional, sobressaem-se os deslocamentos de infraestruturas e energia, como também do capital e das mercadorias em geral, considerando ainda o deslocamento, eventual, da “mercadoria força de trabalho”.

A partir dessa análise, conclui-se que os limites da dispersão urbana no Vale do Paraíba Fluminense são definidos pelas distâncias a serem percorridas facilmente pelos automóveis e ônibus fretados. Isso é semelhante ao que foi observado por Fishman (1987), em Los Angeles e Reis (2006), em São Paulo. Entende-se que as divisões político-administrativas dos municípios da microrregião não são definidoras da dispersão, sendo seus únicos limitadores a Serra das Araras, a sudeste, e o pedágio da rodovia Presidente Dutra, a oeste, em Itaíia, próximo à divisa com o estado de São Paulo²⁴.

Considerações Finais

O estudo apresentado demonstrou a reestruturação da microrregião do Vale do Paraíba fluminense, com a formação e o desenvolvimento do processo de dispersão urbana no território regional, abrangendo a indústria – origem da dispersão – e envolvendo também as atividades de comércio, institucionais, de serviços e residenciais. Desse modo, entende-se que a microrregião se caracteriza por um conjunto de novas realidades, evidenciando nas profundas transformações em seus processos sociais: em que se destacam o novo desenvolvimento econômico-regional e as formas urbanas dispersas que levam às alterações na configuração e na escala dos espaços urbanos, com modos de vida cotidianos que se estendem pelo território regional (BENTES, 2014).

A instalação da fábrica da Volkswagen em Resende foi o marco inicial para a recuperação da condição industrial da microrregião. As novas indústrias trouxeram maior diversidade produtiva para a região, incorporando inovações e tecnologias à produção e aos próprios produtos.

Os fatores decisivos para a reindustrialização dessa região foram: a preexistência da indústria, com a garantia de fornecimento de aço pela CSN, privatizada em 1993; o início da operação privada da rodovia Presidente Dutra, através de concessão em 1996; a existência de uma cultura industrial originária da ação estatal, iniciada nos anos 1940-50.

Entende-se que a reindustrialização do Vale do Paraíba Fluminense é parte do processo de desconcentração-concentrada da indústria brasileira, antes muito concentrada na Região Metropolitana de São Paulo. As indústrias dessa microrregião fluminense possuem estreitas relações com a metrópole paulista e com o capital internacional.

A vinda de novas fábricas para a microrregião criou grandes expectativas quanto ao seu desenvolvimento regional. Contudo, ao mesmo tempo que essas indústrias fomentaram o crescimento econômico regional, elas também favoreceram o acirramento da competição e das diferenciações entre os municípios. Isso ocorre por não haver, no país, um planejamento industrial estruturante que organize as atividades produtivas e a localização dos empreendimentos, levando ao embate entre estados e municípios por

investimentos. Com isso, a cidade “vencedora” na 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. Entretanto, os ônus do novo empreendimento são distribuídos por toda a região e, especialmente, para as cidades médias, pois os trabalhadores – ao terem modos de vida regionais – moram e utilizam a infraestrutura e os equipamentos urbanos principalmente desses municípios.

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. Como não são criadas ou estimuladas políticas e planos de desenvolvimento regional e industrial, as indústrias que são atraídas para o país têm suas plantas instaladas de maneira dispersa e sem planejamento.

Desse modo, a atuação do Estado nos últimos trinta anos ocorreu através do estabelecimento de planos e estímulos específicos à determinados setores da economia, como os voltados ao setor automobilístico para a instalação de novas fábricas, produção e exportação de veículos²⁵, que visam impulsionar a economia nacional a qualquer custo.

Entende-se que a ação do Estado brasileiro, com seus entes federativos e suas instituições, foi essencial para o desenvolvimento do Vale do Paraíba fluminense, sendo o indutor da industrialização com a instalação da CSN nos anos 1940-50 e, posteriormente, da polarização regional. Na atualidade, o Estado possui responsabilidade na reestruturação produtiva e na dispersão urbana dessa microrregião. Isso se deu a partir de incentivos fiscais e outros benefícios para a implantação das indústrias, concedidos pelos diferentes níveis de governo. Contudo, o processo de dispersão urbana na microrregião não foi somente induzido pelos entes públicos, mas também pelos privados.

A falta de um planejamento urbano-regional estruturante, em escala regional, abre 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 com suas formas espalhadas e, em grande parte, segregadas. As ações desses promotores são estruturadas em escalas mais amplas do que a do território municipal (BENTES, 2014).

Na microrregião, observa-se a existência de uma relação de interdependência cada vez maior entre os seus municípios, que vem sendo ampliada ao longo dos anos, mesmo não existindo quase nenhuma articulação institucional entre eles²⁶. A falta de entendimento entre esses municípios não permite a elaboração de um planejamento regional.

A rodovia Presidente Dutra tem cada vez mais características de via urbana no trecho que atravessa a microrregião. Seus entroncamentos viários e estradas secundárias estruturam e induzem o surgimento de mais formas urbanas dispersas. Destaca-se que não são as barreiras geográficas ou administrativas que delimitam a urbanização dispersa, mas sim as distâncias que podem ser percorridas facilmente com automóvel ou ônibus fretados, como apontado no estudo. Os deslocamentos na microrregião são cada vez maiores e mais demorados, como no caso dos coletivos que transportam os trabalhadores da PSA. Essa situação é similar à observada nas grandes metrópoles do Sudeste brasileiro, como São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte.

Cabe ainda ressaltar que as novas indústrias da microrregião surgiram no período de intensificação do movimento de globalização, que ampliou a dispersão da produção e o consumo no mundo. Nessa lógica global, as hierarquias territoriais e do trabalho podem ser transformadas rapidamente conforme determinados setores industriais se expandem mundialmente ou a concorrência entre empresas é intensificada. Essa mesma lógica leva à estruturação de hierarquias de inovação e de produção, que são articuladas em redes globais nas quais as indústrias da microrregião estão inseridas. Contudo, é preciso destacar a possibilidade oposta – de retração industrial –, que pode acontecer devido às oscilações econômicas, políticas e normativas, tendo como efeito o enfraquecimento de toda a microrregião.

Por fim, entende-se que o processo de dispersão urbana no Vale do Paraíba Fluminense é irreversível. Com o passar dos anos, as formas urbanas dispersas devem avançar para os municípios paulistas mais próximos, na direção do *continuum* urbanizado existente no lado paulista do vale. A aceleração ou redução da velocidade desse processo depende das circunstâncias macroeconômicas brasileiras.

Referências Bibliográficas

BENTES, J. C. G. *Dispersão urbana no Médio Paraíba Fluminense*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo (Usp/Fau), 2014. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-18102014-160412/pt-br.php>. Acesso em: 15 set. 2017.

_____. *Análise ambiental-urbana da conurbação Volta Redonda-Barra Mansa, no Sul Fluminense-RJ*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal Fluminense (UFF/PPGAU), Niterói, 2008. Disponível em: <https://drive.google.com/file/d/0B7GF6OvdwFRTY25xZdk2U1R3RmM/view>. Acesso em: 15 set. 2017.

CASTELLS, M. *A sociedade em rede*. 6. ed. atualizada com novo prefácio. São Paulo: Paz e Terra, 2012.

_____; HALL, P. *Tecnópolis del mundo: la formación de los complejos industriales del siglo XXI*. Madri: Alianza Editorial, 2001.

FISHMAN, R. *Bourgeois utopias. The rise and fall of suburbia*. Nova York: Basic Books, 1987.

FUNDAÇÃO CENTRO DE INFORMAÇÕES E DADOS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. *Evolução da população e da malha municipal – Estado do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: CIDE, 2004. Cd-rom.

FUNDAÇÃO CENTRO ESTADUAL DE ESTATÍSTICAS, PESQUISA E FORMAÇÃO DE SERVIDORES PÚBLICOS DO RIO DE JANEIRO. *Cadernos do Desenvolvimento Flumi-*

nense. Rio de Janeiro: CEPERJ, 2014. Disponível em: <http://www.ceperj.rj.gov.br/ceep/ceep.html>. Acesso em: 1 mai. 2014.

LIMA, R. J. C. 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/PPG-SA; Brasília-DF: CAPES, 2006. p. 43-70.

OLIVEIRA, F. J. G. *Reestruturação produtiva, território e poder no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Garamond, 2008.

RAMALHO, J. R.; SANTANA, M. A. 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, 2002.

REIS, N. G. *Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano*. São Paulo: Via das Artes, 2006.

SPOSITO, M. E. B. Descontinuidades territoriais e novas morfologias urbanas no estado de São Paulo. In: REIS, N. G.; PORTAS, N.; TANAKA, M. (coords). *Dispersão urbana – diálogos sobre pesquisas no Brasil-Europa*. São Paulo: Fau-Usp, 2007. p. 49-58.

STORPER, M. A industrialização e a questão regional no Terceiro Mundo. In: VALADARES, L.; PRETECEILLE, E. (coord.). *Reestruturação urbana: tendências e desafios*. São Paulo: Nobel/IUPERJ, 1990. p. 120-147.

VILLAÇA, F. *Espaço intraurbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel/Fapesp: Lincoln Institute, 2001.

Recebido em: 30/9/2017 Aceito em: 14/12/2017

¹ Esta bacia hidrográfica está localizada no bioma da Mata Atlântica e é conformada ao norte pela Serra da Mantiqueira e ao sul pela Serra do Mar, divisores de águas da bacia.

² Segundo o Censo do IBGE de 2010, a população da microrregião era de 680 mil habitantes. A estimativa populacional é realizada anualmente pelo IBGE, sendo a de 2017 corresponde ao dia 1 de julho de 2017. Essa microrregião possui área de 3.828.702 km².

³ O município de Resende só alcançou este número na década de 1990-2000.

⁴ Essa tese teve suas bases formuladas a partir das referências bibliográficas produzidas no projeto temático “Urbanização dispersa e mudanças no tecido urbano”, realizado entre 2005 e 2008 e coordenado pelo Prof. Nestor Goulart Reis no âmbito do Laboratório de Estudos sobre Urbanização, Arquitetura e Preservação (LAP), da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAUUSP). O projeto examinou o processo de dispersão urbana nas regiões metropolitanas de São Paulo, Campinas e Santos, como também na aglomeração urbana do Vale do Paraíba paulista, áreas que atualmente configuram, conjuntamente, a denominada “Macrometrópole paulista”. A tese contou com o apoio da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP). Acesso à tese pelo link: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-18102014-160412/pt-br.php>. Acesso em: 1 mai. 2014.

⁵ Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social.

⁶ O desejo de autonomia de Porto Real vem desde a década de 1960-70, período do primeiro desenvolvimento industrial de Resende, em que as indústrias químico-farmacêuticas começaram a ser instaladas às margens da rodovia Presidente Dutra (LIMA, 2006).

⁷ 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 as eleições municipais.

⁸ O limite original do distrito, que era 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). O município de Porto Real tem uma área de 50,7 km².

⁹ Essa empresa foi criada como uma *joint venture* entre a CSN e o grupo alemão ThyssenKrupp, sendo totalmente adquirida pela CSN em 2003 (LIMA, 2006).

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

¹¹ O investimento inicial foi de 550 milhões de dólares e gerou 700 empregos diretos. Fonte: Reportagem do jornal O Globo – “Nova unidade da Votorantim Siderurgia em Resende entra em operação”, publicada em 07/10/2009. Disponível em: <http://www.oglobo.globo.com/economia/nova-unidade-da-votorantim-siderurgia-em-resende-entra-em-operacao-3162366>. Acesso em: 1 mai. 2014.

¹² Produtos voltados principalmente para a construção civil e mecânica: vergalhões, barras, fio-máquinas e perfis.

¹³ Foi feito um investimento de 2,6 bilhões de reais, sendo gerados 1.500 empregos diretos, que podem chegar a dois mil. Fontes: Reportagem do jornal Valor Econômico – “No jogo dos carros, governo do Rio quer o segundo lugar”, publicada em 05/03/2013. Disponível em: <http://www.valor.com.br/brasil/macroeconomia?page=330>. Acesso em: 1 mai. 2014; Site Nissan do Brasil. Disponível em: <http://www.nissan.com.br/nissan-brasil/no-brasil>. Acesso em: 1 mai. 2014.

¹⁴ Empreendimento gerenciado pela empresa de logística DHL Supply Chain. Fonte: Site JusBrasil. Disponível em: <http://www.gov-rj.jusbrasil.com.br/politica/5147229/itaitiaia-recebe-investimentos-das-empresas-michelin-e-procter-gamble>. Acesso em: 1 mai. 2014.

¹⁵ Este existe desde 1941, e anteriormente estava em área considerada como periferia da cidade.

¹⁶ Como previsto pelo Estudo de Impacto Ambiental da Siderúrgica Votorantim (2007).

¹⁷ Loteamentos e condomínios: Boa Vista I e II, Casa da Lua, Morada das Agulhas, Mirante das Agulhas, Morada do Bosque, Morada da Colina I, II e III, Bela Vista, Limeira Town House, Residencial Limeira Tênis Clube, entre outros.

¹⁸ Contudo, o de Volta Redonda enfrenta problemas, pois o acesso viário pela chamada “rodovia do contorno” não foi concluído, com o empreendimento sendo alvo de ações judiciais.

¹⁹ Essa indústria possui cerca de 2.500 funcionários, entre próprios e terceirizados, e é servida por 92 linhas de ônibus, divididas pelos setores administrativo, manutenção e produção, este último com três turnos diários. Dados relativos ao mês de maio de 2014.

²⁰ Municípios originários das viagens de ida para o trabalho e a quantidade de linhas: Resende, com 38; Volta Redonda, 15; Barra Mansa, 14; Itaitiaia, 11; Quatis, cinco; Porto Real, cinco (onde localiza-se a fábrica); Barra do Piraí, três; Pinheiral, dois.

²¹ Gráfico elaborado a partir da análise das 92 planilhas com as linhas de ônibus que servem à fábrica.

²² O número de veículos para cada mil habitantes, em Volta Redonda, é 329, em Resende, 310 e, em Porto Real, 301, todos acima do registrado na cidade do Rio de Janeiro, 284. Dados de 2013. Fonte: Revista Auto Esporte. Disponível em: <http://www.g1.globo.com/carros/frota-carros-motos-2013>. Acesso em: 1 mai. 2014.

²³ Imposto sobre produtos industrializados. A redução desse imposto para o setor automotivo ocorreu em 2009, e entre 2012 e o começo de 2015.

²⁴ Esse pedágio, alvo de contenda judicial, não é tarifado para os veículos emplacados em Resende, já que separa o centro desse município do seu distrito de Engenheiro Passos.

²⁵ Novo Regime Automotivo de 1994 e Inovar-Auto de 2013.

²⁶ As únicas articulações regionais existentes são: Consórcio Intermunicipal de Saúde do Médio Paraíba (CISMEPA), criado em 1998 e formado por 12 municípios da região; Consórcio Intermunicipal de Segurança com Cidadania do Médio Vale do Paraíba (CISEGCI), composto por 13 municípios; Comitê da Bacia Hidrográfica do Médio Paraíba do Sul (CBH-MPS), composto pelos municípios e empresas que englobam o terço médio fluminense do Rio Paraíba do Sul.