

Cidade e Indústria. Interações Espaciais no Médio Vale do Paraíba – Cenário em Transição

City and Industry: Spatial Interactions in the Médio Vale do Paraíba in a Scenario of Transition

William Ribeiro da Silvaⁱ

Universidade Federal do Rio de Janeiro
Rio de Janeiro, Brasil

Resumo: A região do Médio Vale do Paraíba passa a assumir importantes papéis na rede urbana brasileira, dentro de uma reestruturação urbana vinculada à localização industrial. Nesta perspectiva, este artigo se propõe a debater a particularidade da relação entre cidades médias e indústrias na região, em especial em Resende-RJ, destacando a influência decisiva na diversificação do consumo e nas formas espaciais do consumo produtivo e consumptivo, e nas escalas das relações interurbanas. Para tanto, o artigo está dividido em três partes principais, quais sejam: 1. Concentração industrial no Médio Vale do Paraíba; 2. Novos espaços de consumo, e 3. Sobre a crise da cidade.

Palavras-chave: Reestruturação Urbana; Cidades Médias; Resende; Indústria; *Shopping Centers*.

Abstract: With urban restructuring linked to new industries the Middle Paraíba Valley region has assumed an important role in the urban network of Brazil. This work treats the particularity of the relationship between the presence of medium-sized cities and manufacturing in the region, especially in Resende, highlighting the decisive influence of the diversification of production and consumption and scales of interurban relations. The article is divided into three parts: 1) industrial concentration in the Middle Paraíba Valley, 2) new consumption spaces and 3) the urban crisis.

Keywords: Urban Restructuring; Medium-Sized Cities; Resende; Industry; Shopping Malls.

Introdução

O processo de urbanização¹ se realiza a partir de diferentes condicionantes que se vinculam aos estágios do modo de produção e da maneira como se organiza o trabalho no território. Assim, como condicionante para a dinâmica da sociedade de classes, há

ⁱ Professor Associado do Departamento de Geografia e Programa de Pós-graduação em Geografia. Coordenador do Grupo de Pesquisa sobre Reestruturação Urbana e Centralidade (Gruce) e membro da Rede de Pesquisadores sobre cidades médias (ReCiMe). Pesquisador do CNPq. williamribeiro@hotmail.com

que se ter a divisão social e territorial do trabalho, sendo a cidade *locus* essencial de convergência de agentes sociais, e de concentração e distribuição da produção.

Autores como Taylor (1954), Johnson (1974), Sposito (1988), Mumford (1961), Souza (2003), Beaujeu-Garnier (1980) e Benévolo (1993) são categóricos ao afirmar a estreita relação entre a vertiginosa expansão urbana e a realização da industrialização. Com o advento do processo de industrialização, as cidades experimentaram uma ímpar expansão populacional e territorial, com um ganho de complexidade na maneira de produção e de organização dos espaços, ampliando demasiadamente as interações espaciais a partir das especializações funcionais e dos novos arranjos espaciais da economia.

Percebe-se que o processo de industrialização, por envolver uma miríade de outras atividades – a geração e a distribuição de energia e água; questões relacionadas à circulação das mercadorias e das matérias-primas; formação e disponibilidade da força de trabalho e toda a organização do consumo em atacado e varejo –, encontra espaço fundamental no urbano e este, dialeticamente, passa a ser produzido por novas lógicas. Assim, tem-se uma complexa composição da divisão social e territorial do trabalho que coloca a atividade industrial diretamente vinculada aos espaços urbanos. Sabe-se que a indústria não foi formada na cidade, mas pelas questões mencionadas progressivamente alterou sua localização às cidades, pois nesta forma espacial encontraria as melhores condições para suas atividades.

A cidade, portanto, exerce o papel não apenas de concentrar e distribuir mas, sobretudo, o de gerenciar as diferentes etapas do processo de produção e do consumo. Estes papéis são absorvidos pela cidade a partir de sua organização em rede, de modo que se destacam os papéis das metrópoles², dos centros de comando da gestão dos territórios, chamados também de “cabeças de rede”, e das cidades médias, que perfazem papéis de intermediação entre a produção e o consumo no interior do território, de tal modo a constituírem nós de articulação. Corrêa (2007) chama atenção para o papel das elites locais como responsáveis pela articulação que estas cidades exercem, destacando inclusive seus papéis importantes de comando regional, conforme já bastante assinalados por Rochefort (1966) e George (1971), quando se intitula estas cidades como “capitais regionais”. Rochefort apresenta reflexão sobre a pesquisa da rede urbana regional na França e também no Brasil por intermédio de ampla cooperação com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) (BONFIM, 2015), e destaca a intermediação importante com as cidades pequenas e com a produção agrícola. Os trabalhos de Amorim, sobre a cidade de Formiga (MG), Pontes (1971), para a cidade de Caçapava (SP) e de Souza (1975), em estudo metodológico para o Brasil, apresentam importante continuidade do trabalho de Michel Rochefort, trazendo o debate para a realidade brasileira.

Importante destacar que, nestes trabalhos, não se aponta de maneira muito expressiva a presença do processo de industrialização, bastante concentrado nas áreas metropolitanas no momento histórico analisado, como pertencente ao universo de ação das cidades médias, de tal modo que há sempre uma forte vinculação com os papéis de aproximação com as atividades agrícolas, incluindo a modernização da agricultura.

Tais questões também são ressaltadas quando se analisa a recente produção apresentada pela Rede de Pesquisadores sobre cidades médias (ReCiMe), nos trabalhos sobre as cidades de: Passo Fundo-RS, em Sobarzo (2010); Mossoró-RN, em Elias e Pequeno (2010); Uberlândia-MG, em Soares et al. (2010); Marília-SP, em Melazzo (2012); Cam-

pina Grande-PB, em Maia et al. (2013); Londrina-PR, em Silva (2013); Marabá-PA, em Sposito, Elias e Ribeiro (2016); Dourados-MS, em Sposito e Maia (2017), tendo forte associação com atividades econômicas vinculadas com o meio agrário ou extrativo, embora em um contexto de ampla reestruturação econômica e produtiva e com novas lógicas locais, inclusive da industrialização. Assim, ainda que presença das indústrias seja permanentemente destacada nos textos, principalmente em Marília (SP), Campina Grande (PB) e em Londrina (PR), não chega, em nenhum dos casos estudados, a constituir uma característica de destaque em nenhuma das regiões estudadas, porém, em grande parte delas, ressalte-se a ação de grande importância da economia relativa ao agronegócio, tanto na produção primária como no consumo urbano, da chamada agricultura científica, por Elias (2006). Percebe-se, com isso, para o caso brasileiro, um predomínio da relação entre a agricultura moderna e as cidades médias, como seu centro de gestão e/ou intermediação, mesmo diante de forte processo de desconcentração industrial e nova lógica locacional da produção, como destacou Lencioni (1994).

Exatamente neste contexto, a região do Médio Vale do Paraíba passa a assumir importantes papéis na rede urbana brasileira, com destaque para a produção industrial no ramo metal mecânico, tendo cidades médias utilizadas como *locus* da intermediação das relações estabelecidas as metrópoles brasileiras Rio de Janeiro e São Paulo, e toda a rede automotiva internacional, bem como as cidades pequenas que passaram a sediar etapas do processo produtivo. Desta maneira, a região em tela, de importância histórica da produção agropecuária – café e derivados do leite, passando por grandes projetos nacionais, como a indústria bélica e a Companhia Siderúrgica Nacional –, assume contemporaneamente um arranjo produtivo e urbano, com a importância intermediária fundamental das cidades médias que provoca questionamentos inerentes às relações interurbanas e quanto à própria reestruturação interna destas cidades. Nesta perspectiva, este artigo se propõe a debater a particularidade da relação entre cidades médias e indústrias na Região do Médio Vale do Paraíba, em especial em Resende, destacando a influência decisiva na diversificação do consumo e nas formas espaciais do consumo produtivo e consumptivo, bem como nas escalas das relações interurbanas. Para tanto, o artigo está dividido em três partes principais, quais sejam: Concentração Industrial no Médio Vale do Paraíba; Novos Espaços de Consumo, e Sobre a Crise da Cidade.

Concentração Industrial no Médio Vale do Paraíba e a Estruturação Urbana Tradicional de Resende

Com o advento do processo de industrialização, as cidades experimentaram uma vertiginosa expansão populacional e territorial, com um ganho de complexidade na maneira de organização dos espaços, ampliando demasiadamente as interações espaciais a partir das especializações funcionais e dos novos arranjos espaciais da economia. Trataremos em especial o caso de Resende, porém, dentro do contexto regional.

Com a organização da produção com características fordistas, conquistaram-se avanços na organização técnica do trabalho, bem como na garantia de condições da produção em massa e no consumo em massa, passando por períodos de forte crescimento econômico mundial, tendo ápice no período imediatamente posterior à Segun-

da Guerra Mundial, quando se teve o processo de expansão internacional do sistema de acumulação fordista e da maneira como a produção e o consumo modernos se difundiram pelo mundo. Com a implantação de indústrias multinacionais, as grandes corporações foram capazes de diversificar sua espacialidade e de produzir uma nova lógica locacional, a partir da realização de um novo arranjo espacial destinado ao processo de industrialização.

No caso do Brasil, houve, a partir dos anos de 1930, a realização de uma gama de investimentos estatais e privados no processo de industrialização, assumindo uma dimensão de política nacional urbano-industrial, em substituição à política agrário-exportadora, até então vigente (SANTOS, 1994). Houve, portanto, a edificação de redes técnicas que dessem suporte à instalação das indústrias de diferentes matizes. Chama atenção para o período a implantação de uma significativa quantidade de indústrias de base, com destaque à Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), localizada em Volta Redonda (RJ), no Médio Vale do Paraíba.

Becker e Egler (1993), analisando as questões geopolíticas brasileiras, pontuaram a região do Vale do Paraíba como sendo o *locus* do projeto nacional, sendo portanto, alvo estratégico de políticas nacionais. Como segue:

O *locus* do projeto geopolítico moderno é o Vale do Paraíba do Sul, o eixo histórico que liga as metrópoles do Rio de Janeiro e São Paulo, onde o objetivo de construir um complexo militar-industrial fica em evidência. O CTA localizou-se no Vale, assim como a ENGESA e a mais importante fábrica de mísseis – AVIBRAS, – uma firma privada nacional. [...]

A decisão de localizar o novo projeto nesta área pode ser explicada pela posição estratégica do Vale, tanto em termos econômicos quanto militares, e pelas condições locais favoráveis em terras e em ambiente técnico. (BECKER e EGLER, 1993, p. 134)

Para sua construção, foi necessário o desmembramento do município de Barra Mansa e a criação do Município de Volta Redonda, que foi ocupado basicamente pela CSN ou pelas atividades a ela relacionadas: moradias aos trabalhadores, distribuição de bens e serviços etc. O município apresentou significativo crescimento populacional e passou a expressar importante centralidade regional como núcleo capaz de atrair um consumo diversificado.

Os demais municípios da região apresentaram um crescimento mais modesto, de tal maneira que não recebiam os mesmos volumes de capitais para investimentos, mas foram solidificando uma divisão regional do trabalho, com especializações, como o caso de Resende-RJ, que passou pela prevalência das atividades da produção de café, tendo sido pioneira e adquirido destaque nacional e, mais recentemente, na produção leiteira, fato que, embora não se tenha mais a prevalência, ainda constitui importante economia local.

Porém, nos anos de 1980, houve a instalação de um número considerável de indústrias na cidade de Resende, com especialização do ramo de produção em química, sendo indústrias da área de tintas, de fotografias etc., sempre com escolhas locacionais alicerçadas em sua destacada posição geográfica (Figura 1).

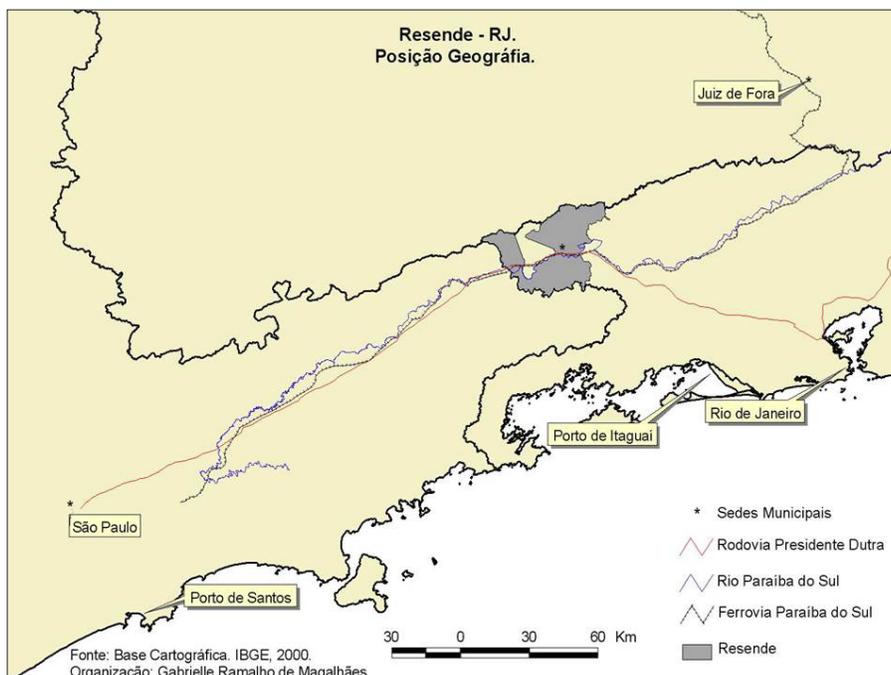


Figura 1 – Localização geográfica do município de Resende (RJ).

Com isso, a força industrial de Volta Redonda foi suavemente compartilhada com a cidade de Resende, que, por já possuir a instalação da Academia Militar de Agulhas Negras, detinha uma renda municipal importante, em razão da residência e do consumo cotidiano dos oficiais militares e de suas famílias, que lá residiam. Assim, somadas as atividades econômicas, houve um discreto crescimento urbano, no entanto, sem alteração da hierarquia urbana que atribuía o comando regional à cidade de Volta Redonda e na sua crescente aglomeração conurbada com Barra Mansa.

As indústrias de Resende passaram a atrair contingente trabalhadores, porém, não houve impacta suficiente para reestruturar o tecido urbano (Quadro 1).

Quadro 1: Resende (RJ). Grandes Equipamentos Industriais até 1996.

Empresa	Segmento
Atar do Brasil Ltda.	Produção de Defensivos Agrícolas
Clariant S. A.	Fabricação de Produtos Químicos e Corantes
Carbox Resende Química	Siderúrgica e soldagem
Eco Chamas Ltda.	Tratamento de Resíduos Industriais
Filtroil Indústria e Comércio de Filtros Ltda.	Produção de Filtros e Prensa

Empresa	Segmento
Hemmelrath do Brasil	Produção de Primers
Indústrias Nucleares do Brasil	Energia Nuclear
Montec de Resende Indústria Ltda.	Caldeiraria
Novartis Biociência S. A.	Farmoquímica
Pernod Ricard	Bebidas Destiladas
Rimet Empreendimentos Ltda.	Embalagens Metálicas
Solúcia	Serviços para Indústria de Agroquímica
Sonoco Phoenix	Fabricação de Tampas Metálicas
Spanset do Brasil	Fabricação de Cintas Poliéster

Fonte: Prefeitura Municipal de Resende, 2008.

Para se ter uma noção da hierarquia urbana estabelecida na Região do Médio Vale do Paraíba, o estudo da Região de Influência das Cidades (REGIC), publicado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) no ano de 1987, com dados de pesquisa até 1983, classificou Barra Mansa e Volta Redonda como Capital Regional, e Resende como um Centro de Zona, subordinada às primeiras³, na região de influência do Rio de Janeiro.

Desse modo, constituiu-se uma rede de localidades centrais de clássico padrão *christalleriano*, com uma hierarquia rígida estabelecida da Capital Regional às cidades subordinadas. Isso se refletia na oferta de serviços e equipamentos urbanos, e na densidade das redes técnicas instaladas e em operação, e se teve um padrão bastante tradicional de estruturação urbana das cidades, sobretudo de Resende, com prevalência quase exclusiva do seu Centro Principal (Campos Elíseos) na oferta de bens e serviços, no lazer, nos locais de encontro dos jovens e na tomada de decisões econômicas e políticas.

O Cenário de Mudança – Reestruturação Urbana e os Novos Espaços de Consumo

Após os anos de 1960, tem-se uma alteração profunda na organização e produção do espaço mundial, com processos de reestruturação econômica, produtiva e urbana, sentidos no Brasil com maior força posterior a 1990, com influência decisiva na lógica de localização das atividades econômicas, incluindo as produtivas, mas também uma maior difusão do consumo moderno, sobretudo com o ingresso de grandes redes varejistas internacionais, com a presença crescente de franquias que passaram a reorganizar o território do consumo no Brasil. Tem-se uma plena reestruturação urbana e uma redefinição significativa das relações interurbanas, numa mudança – embora seletiva no território –

na rede de localidades centrais, que assume um padrão complexo não necessariamente hierárquico (SILVA, 2009).

Por tal motivo, há a necessidade de estudar como se deu o processo de reestruturação produtiva, sob perfil “Pós-fordista”, chamado de “Economia de acumulação flexível” (HARVEY, 1996 [1989]; LIPIETZ, 1988; BENKO, 1999 [1995]) ou de “Toyotismo” (ANTUNES; 1998; CHESNAIS, 1996; MAMIGONIAN, 2000).

Trata-se de uma análise que abrange determinações relativas à lógica capitalista, que se constituem na macroescala e têm como consequência rearranjos em toda a economia, pois exigem modificações em várias esferas, inclusive a pública. Para entender como este processo se deu/dá nas cidades contemporâneas, optamos por partir da análise da Teoria da Regulação, de maneira a entender tal processo como uma etapa de reorganização e superação de crises dos capitais.

Os investimentos de capital fixo deram sinais de que a rigidez fordista precisava de modificações, pois não conseguiam mais se manter em taxas crescentes, com mercados invariantes e com sistemas de produção em massa. Os contratos de trabalho começaram a se tornar pesados demais; os custos de produção não mais garantiam os padrões de vida alcançados nos áureos tempos de expansão.

Uma nova orientação empresarial, de logística, de produção, financeira e espacial estava surgindo e partia do modelo japonês, que se estruturou para o crescimento econômico desde o fim da Segunda Guerra Mundial. Trata-se do sistema de acumulação flexível, que, por ter surgido nas fábricas da Toyota, foi alcunhado por alguns autores de Toyotismo.

As regras da economia do *just in time* nas cidades contemporâneas, assim como as características e as lógicas que criam e atraem, segundo novas lógicas de subordinação quanto à terceirização e subcontratação, ocorrem com a diminuição da necessidade de mão de obra formalizada. Desse modo, ocorre uma reordenação nas estruturas do mercado de trabalho, com o aumento da flexibilidade na produção, no aparato tecnológico e nas novas engenharias de produção, mas, sobretudo, relacionado à flexibilidade dos contratos de trabalho e produção, enquanto maneiras impostas pelos grandes capitais para garantir maior velocidade de produção, respostas rápidas às dificuldades relativas à diminuição da taxa de lucro e práticas de socialização dos possíveis prejuízos.

Entre as estratégias implementadas pelas empresas em processo de reestruturação, encontram-se as diferentes lógicas de modificação de sua gestão. Entre as alterações de maior substância, identificamos os processos de horizontalização da atividade produtiva, de terceirização, subcontratação, de transferências industriais, numa apenas aparente desconcentração produtiva, sistemas rápidos de comunicação e transportes, e outras estratégias elaboradas para diminuição das taxas de risco e de custos.

Nesta direção, no Brasil, houve fortes transferências de plantas industriais, com significativa desconcentração da região do ABC Paulista para áreas até então sem a presença de unidades produtivas, sobretudo, no ramo automotivo. Várias foram as regiões que passaram a receber unidades produtivas, entre elas, houve o destaque para Resende (RJ) e arredores, que recebeu um número expressivo de grandes montadoras e suas empresas fornecedoras, como: Volkswagen/MAN (1996); PSA Peugeot-Citroen (2001); Votorantim Metais (2008); Hyundai (2010); Nissan (2012), Hyundai Heavy Industries (2013); Jaguar

Land Rover (2016). Considerando que cada grande empresa atrai para seus arredores de raio aproximado de 100 km, tem-se um conjunto industrial portentoso e com fortes relações com o espaço urbano. Acrescente-se, ainda, equipamentos relacionados à logística como o Entrepasto da Zona Franca de Manaus, a Eadi (Estação Aduaneira do Interior), a presença da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), com cursos relacionados à Engenharia de Produção, com diversos convênios de cooperação com as indústrias, o Senai, que forma força de trabalho para o trabalho nas indústrias, e não menos importante, todos os incentivos fiscais e as facilidades proporcionadas pelo poder público municipal e estadual.

Do ponto de vista populacional, não houve grandes alterações na cidade de Resende, sobretudo, porque houve destacado processo de desmembramento para criação de outros municípios, como o caso de Porto Real, criado especificamente para sediar indústrias com maiores facilidades burocráticas e fiscais (Tabela 1).

Tabela 1: Evolução da População de Resende – 1801-2017.

Ano	População
1801	4.000
1842	18.477
1856	24.188
1872	28.964
1890	29.691
1900	22.909
1920	28.210
1940	27.422
1950	34.752
1955	38.819
1960	44.641
1970	67.154
1980	87.372
1996	96.961
2000	105.077
2010	119.769
2017	126.923

Fonte: Academia Resende de História, 2001, e censos do IBGE, 2000 e 2010, e IBGE 2017 (estimativa populacional).

Do ponto de vista territorial, houve uma lógica de expansão que seguiu o traçado da Rodovia Presidente Dutra e o leito do Rio Paraíba do Sul, além da geomorfologia, que atribui aspecto particular de diferenciação e distinção social por poder econômico, atribuindo os loteamentos localizados nos topos das suaves colinas, a população mais abastada, com grandes lançamentos imobiliários, incluindo condomínios fechados, conforme analisado por Melara (2016).

Do ponto de vista da estruturação urbana, há importantes mudanças no sentido de uma reestruturação da cidade. Ainda que não se tenha grande incremento populacional, alguns elementos como a distância do centro principal, ocasionada por sua forma alongada e, portanto, grande diâmetro, facilitou a formação de um subcentro bastante complexo, o caso do bairro Cidade Alegria; porém, a presença dos *shopping centers* marcam grande mudança na lógica da localização. Tal fato foi evidenciado em entrevistas empreendidas com funcionários das indústrias automotivas de Resende e de seu entorno imediato, em Itatiaia e Porto Real, conforme segue:

“Eu morava em São Bernardo do Campo (SP), nasci lá, minha família é de lá. Sempre trabalhei no setor industrial; tive minha formação técnica e superior na área. Sempre tivemos uma vida confortável. Em 1995, fui demitido e fiquei mais de um ano procurando emprego, mas nem o sindicato dos Metalúrgicos do ABC me deu esperança de que teria condições de me empregar por lá novamente. [...] Foi então que apareceu esta oportunidade na fábrica aqui em Resende. Como tinha grande experiência, não foi difícil ser contratado, pois já conhecia bem o serviço, o que foi me dito pelo diretor que me contratou. Aí me mudei com minha família. No início, foi sofrido. Era uma cidade pequena, sem muitas opções pros meus filhos. Sem *shopping* e sem local de lazer. Não tinha um restaurante melhorzinho. [...] A gente tinha que ir pra Volta Redonda ou pro Rio. Mas com o tempo foi melhorando, apareceram mais opções, escolas e até em termo de imóvel deu pra melhorar. [...] **Quando abriu o *shopping* Pátio Mix, foi uma maravilha. Aí não precisava mais sair pra nada.** Aqui, a gente ganha menos que em São Bernardo, mas o custo de vida é bem menor também. Atravesso a cidade toda pra ir no *shopping*, mas nem ligo, pois é o que tem de melhor pra família.” Pedro⁴ (Gerente de industrial, novembro de 2013).

Ou ainda, do ponto de vista da operação da indústria:

“No meu dia a dia na produção, nós temos muitas relações com várias empresas daqui da cidade. Com o porto seco é direto, pois recebemos mercadorias por lá. No cartório, correio e bancos temos que ir bastante. [...] Aqui tem também empresas que contratam mão de obra, é bem útil pra gente. Além da UERJ, que forma nossos estagiários – muitos foram contratados –, e do Senai, que temos uma proximidade bem grande. [...] Mas também, quando a gente recebe fornecedor, representante ou mesmo companheiros de outras unidades, **vamos logo pro *shopping* pra comer melhor. É rápido ir pra lá e agora**

o shopping tá bom. A cidade virou outra [...]” Antonio⁵ (gerente comercial, novembro de 2013).

No que diz respeito aos funcionários das indústrias de menor poder aquisitivo, também encontramos a presença do discurso com a relação à cidade e também com destaque ao *shopping center*, como segue:

“Eu morara em Itatiaia e consegui arrumar esse emprego na fábrica aqui. Foi muito bom. Não era muito da área. Antes trabalhava na construção civil. Na fábrica, temos muita coisa boa. Lá tem o refeitório. [...] O salário não é alto, não, mas é mais do que eu ganhava antes. Tô bem satisfeito. **Já pude colocar meus filhos em escola particular e vamos todo final de semana passear no shopping.** Sempre tem um cinema e um McDonald’s.” Augusto⁶ (pintor de peças automotivas, novembro de 2013).

Assim, com base nestas e em outras 14 entrevistas realizadas com funcionários de indústrias de Resende e suas proximidades em Itatiaia e Porto Real, depreende-se que há uma vinculação bastante estreita entre as mudanças na estruturação urbana e as instalações industriais, tanto na perspectiva da vida pessoal dos funcionários, com poder aquisitivo e aspectos culturais acostumados ao consumo moderno, quanto ao funcionamento operacional das indústrias, nos serviços urbanos e no consumo produtivo urbano (SILVA, 2017 b). Em muitas entrevistas realizadas, o *shopping center* recebeu papel de destaque, o que nos conduz a afirmar que, na cidade em reestruturação, este empreendimento que faz as vezes do centro urbano, porém, controlado, refrigerado e com nova lógica locacional, desenvolve o papel da interação espacial das atividades econômicas industriais e urbanas, e se torna fundamental para os novos paradigmas da urbanização, mesmo se tratando de cidades médias, o que demonstra uma mudança importante na rede urbana brasileira, com maior difusão destes equipamentos pelo território.

Os *shopping centers* são considerados grandes empreendimentos urbanos consumidores de terra e que podem produzir influências na produção e estruturação das cidades. É possível sistematizar as influências que os *shopping centers*, como grandes empreendimentos urbanos consumidores de terra, podem ter na produção e estruturação da cidade, conforme desenvolveu Silva (2017a, p. 205-206).

- a. ampliam dramaticamente o preço da terra interna e externamente, de tal maneira que influenciam na atração de outros investidores imobiliários, os quais terminam por consolidar uma economia de aglomeração em seus arredores;
- b. passam a competir com outras áreas – inclusive o centro principal – pela concentração de lojas comerciais e de prestação de serviços, ampliando a difusão no tecido urbano e diminuindo a atratividade do centro principal, fortalecendo o processo de descentralização espacial; um dos mais marcantes exemplos se refere às salas de cinema que, na atualidade, se concentram basicamente em

shopping centers, restando reduzido número de cinemas de rua nas cidades brasileiras. Destaque-se que, em cidades médias, é ainda mais rara, ou mesmo inexistente, a localização de cinemas fora de *shopping centers*;

c. por serem predominantemente produzidos em áreas de expansão urbana, alteram os vetores dos investimentos e dos fluxos da mobilidade urbana, incluindo os transportes individuais e coletivos; reorientam os fluxos – urbanos e regionais – criando novas possibilidades espaciais para o consumo e maior adequação de estratos socioeconômicos, contribuindo decisivamente para aprofundar a complexidade da divisão territorial do trabalho urbano;

d. tornam-se polos geradores de viagens do transporte urbano e passam a ocupar frequentemente os fóruns oficiais de planejamento urbano, comparecendo, frequentemente, na elaboração de políticas públicas das prefeituras municipais ou como objeto de intervenções urbanísticas;

e. constituem importantes formas simbólicas caracterizadas, em determinado momento, como *status* de consumo, como marca da vida cotidiana fugidia dos espaços públicos, tornando-se as únicas áreas de consumo de parcela significativa da população urbana, de diferentes estratos sociais.

f. por concentrarem serviços de lazer, alimentação e entretenimento – muitas vezes em grande quantidade e os mais sofisticados da cidade – sobretudo nas médias, atraem a frequência de pessoas durante o tempo fora do trabalho, tornam-se lugares de encontro e de celebração, como festas, aniversários etc., assumindo a função de espaços públicos, porém, com forte controle de acesso e regras rígidas de condutas estabelecidas pelas administrações. (SILVA, 2017a, p. 205-206)

O autor ainda destaca os aspectos particulares da influencia estruturante dos *shopping centers* nas cidades médias, como segue:

a. o alcance espacial de um empreendimento desse tipo nas cidades médias é suficiente, pela sua escala populacional e territorial, para alterar fluxos urbanos e regionais e competir de maneira bastante direta com seus centros principais;

b. o fator de “inovação” ou “modismo” que os *shopping centers* carregam para essas cidades se expressa nas presença de redes e franquias em cujas lojas a frequência torna-se rapidamente um elemento de *status* e diferenciação de consumo;

c. sua influência sobre a esfera de governo municipal é ainda mais determinante, pois possui maior capacidade de influenciar, produzir e alterar leis e normativas urbanas, sendo, muitas vezes, os maiores investimentos desenvolvidos no espaço urbano; representam a reprodução de grandes capitais e contam com grande aprovação de parcela significativa da população, visto estarem associados ao ideário de progresso;

d. a mobilidade da população de poder aquisitivo médio e alto é reorganizada, na medida em que os *shopping centers* conseguem atrair não só a instalação de estabelecimentos comerciais e de serviços para seus arredores, como também a produção de moradias, em forma de loteamentos e condomínios fechados, criando áreas reservadas a esse estrato populacional;

e. a tendência de se localizarem em rodovias ou em áreas de fácil acessibilidade regional amplia seus alcances espaciais e sua capacidade de influenciar e de competir com os centros principais. (SILVA, 2017a, p. 207-208)

Resende possuía apenas o Resende Shopping e ainda que com uma dimensão que certamente não atenderia a toda população da cidade, muito menos das cidades próximas, este foi importante no que se refere aos serviços oferecidos. Em 2012, após passar por obras de expansão, o *shopping* compreendia 9.000 m² de área bruta locável, notadamente insuficientes para sequer atender os aproximadamente 120.000 habitantes da cidade. O Resende Shopping oferece aos frequentadores duas lojas âncoras (Lojas Americanas e Leader) e 40 lojas, das quais 9 são de grandes redes e franquias, como: Bob's Sorvetes, Brasil Cacau, Chilli Beans, Hering, Le Postiche, Nobel e O Boticário. O porte do empreendimento é muito inferior ao dos demais analisados neste trabalho – haja vista o número de lojas e as vagas de estacionamento (120) – e, por isso, o Resende Shopping será utilizado para comparar empreendimentos que, supostamente, teriam lógicas diferentes quanto ao atendimento das demandas locais e regional (WEYLL, 2015).

Deste modo, até que fosse inaugurado outro empreendimento comercial de maior porte, os consumidores de Resende, ao buscar um espaço que ofertasse os supracitados serviços e bens, comumente rumavam para o Sider Shopping, em Volta Redonda.

O Sider Shopping, localizado em Volta Redonda, cidade inserida na mesma região, era um típico *shopping center* de cidade média. Além do processo de reestruturação produtiva da cidade de Volta Redonda ter sido semelhante ao de Resende, a reestruturação dos espaços urbanos dos dois municípios também foi parecida. Inaugurado em 1989, pela CBS, o fundo previdenciário dos trabalhadores da Companhia Siderúrgica Nacional, o Sider Shopping foi, durante duas décadas, um lugar central imprescindível para a Região do Médio Vale do Paraíba. Em sua estrutura, destacam-se os 11.000m² de área bruta locável, a capacidade do estacionamento para 4.000 veículos ao dia e as 95 lojas. Dentre essas lojas, estão quatro âncoras – C&A, Casa & Video, Leader e Renner – além de outras 25 pertencentes a grandes redes e franquias de grande volume de capital, como Andarella, Bagaggio, Bob's, Cacau Show, Cia. do Terno, Claro, Giraffas, Habib's, Hering, Lupo, Mister Pizza, Mr. Cat, O Boticário, Ortobom, Spoletto, Taco, Uncle K, Vivo e World Tennis. Ainda hoje, o empreendimento apresenta importante centralidade, mesmo perdendo força com a instalação do empreendimento comercial de maior porte na região estudada: o *shopping* Pátio Mix Resende (WEYLL, 2015).

Inaugurado em 2011, o Pátio Mix Resende detém uma área bruta locável de 25.000 m², com ancoragem de oito redes varejistas de destaque no cenário nacional: C&A, Centauro, Lojas Americanas, Hipermercado Spani, Marisa, Renner, Riachuelo e Ricardo Eletro. Entre elas o Hipermercado Spani, cuja área de mais de 10.000 m² supera a de todo o Resende Shopping. Este *shopping* conta, ainda, com estacionamento para 1.400 veículos, além de 74 lojas, sendo 18 delas pertencentes a franquias e redes de operação nacional ou regional. Têm destaque, entre essas lojas, marcas como Mc Donald's, Bob's, Mr. Cat, Taco, Renner, Giraffas, O Boticário, Nobel, Polishop, Rei do Mate e Spoletto. A

Tabela 2 foi elaborada para sintetizar essas informações em uma visualização mais simplificada e elucidativa (WEYLL, 2015).

Tabela 2: *Shopping Centers* no Médio Vale do Paraíba. Dados Gerais. 2013.

Empreendimento	Resende Shopping	Pátio Mix Resende	Sider Shopping
Proprietário/Administrador	Locais	Pátio Mix	CBS / Lumine
Ano de Inauguração	1985	2011	1989
ABL	9.000 m ²	25.000 m ²	11.000 m ²
Vagas de Estacionamento	120	1.400	4.000/dia
Número de Lojas	40	74	95
Franquias e Redes	9	18	29
Âncoras e Megalojas	2	9	4

Fonte: Abrasce (2014), <http://www.resendeshopping.com.br/>, www.sidershopping.com.br/, <http://patiomixresende.com.br/shopping.php>. Acessos em: 29/12/2014.

Organização: Felipe Bueno Weyll

O Pátio Mix Resende foi construído na principal via de circulação da região e um dos principais eixos de transporte rodoviário do País: a Rodovia Presidente Dutra. A localização estratégica das cidades de Resende, Volta Redonda, Barra Mansa, Porto Real, entre as três principais metrópoles do sudeste brasileiro – Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte –, que tanto contribuiu para a escolha de matrizes fabris se instalarem ali, propicia uma circulação intensa na Via Dutra. Aliado a isso, o *shopping* se encontra no trevo de acesso à cidade de Resende, em frente à rodoviária do município (WEYLL, 2015).

Uma Reflexão sobre a Crise da Cidade e as Novas Dimensões da Urbanização

A crise da cidade, para além da crise na cidade, manifesta-se nos padrões da produção espacial e na configuração de novos paradigmas da sociabilidade urbana. A cidade, como lugar de encontro e convívio da diferença socioeconômica, cede progressivamente lugar à cidade da seletividade, do controle e da segurança.

A urbanização brasileira rompe com suas práticas usuais e passa a produzir cidades pela lógica da fragmentação e da policentralidade, atribuindo centralidade e lógica estruturante aos *shopping centers*, enquanto formas urbanas que passam centralizar a expansão urbana sob diferentes perfis socioespaciais e posições no território.

Deste modo, este trabalho visa debater o papel dos *shopping centers* como lógica presente no cotidiano da população de diferentes perfis socioeconômicos para finalidades de consumo de bens e serviços, de trabalho, da diversão e do encontro social.

Conforme já intensamente debatido por Henri Lefebvre, a cidade é o vetor nulo, que não produz, mas atrai tudo e todos para si; concentra e centraliza; drena e distribui; é o lugar do excedente, da reunião, do encontro, da convivência e do compartilhamento. A cidade é, portanto, o espaço de encontro e convívio da diferença; dos diferentes. Historicamente, indivíduos de classes diferentes nunca se encontraram na cidade na condição de iguais. Não é demais lembrar que a tão debatida ágora grega era o espaço público dos cidadãos – homens, não escravos e não estrangeiros –, ou seja, um grupo bastante seletivo.

Se no passado, mesmo recente, os centros das cidades eram os espaços que proporcionavam os encontros e as interações espaciais das esferas econômicas, atualmente, coloca-se o questionamento do deslocamento de inúmeros papéis para os *shopping centers*, fato que altera a lógica de produção – inclusive locacional – das cidades e dilui o papel dos poder público como órgão regulador dos convívios e das relações estabelecidas, já que os *shopping centers* são de propriedade privada e seus espaços são amplamente controlados com suas regras de convivência. É verdade que se trata de um espaço de possível convivência de pessoas desconhecidas, mas há um filtro que impede a expansão dos espectros da diferença por nível de poder aquisitivo.

Tem-se, portanto, a cidade em questão, em xeque, pois seus conteúdos ora públicos passam por decisões da iniciativa privada, como a própria localização. Se antes a localização do centro era para as melhores possibilidades das interações espaciais das atividades econômicas praticadas, agora tem-se uma mera escolha por padrões imobiliários e os cidadãos das cidades médias, muitas vezes, cruzam a cidade inteira para frequentar estes espaços (SPOSITO e SILVA, 2017).

Assim, detectam-se, nesta realidade urbano-industrial, aspectos também já encontrados em cidades médias localizadas em regiões dominadas pelo agrário moderno, como é o caso de Londrina (PR) (Silva, 2013), Campina Grande (PB) (Maia, 2013) e Ribeirão Preto (SP) Silva (2017 b).

O que se depreende desta região do Médio Vale do Paraíba é um conjunto de relações mais intensas regionais, com uma interdependência muito maior das áreas metropolitanas do Rio de Janeiro e de São Paulo. Trata-se inegavelmente de uma área que passa pela gestão metropolitana de maneira muito intensa, mas que demonstra indubitavelmente, que não há apenas uma crise nas cidades, mas ela própria está em crise e a reestruturação em curso tende a alterar os sentidos da urbanização.

Referências Bibliográficas

ABRASCE. Site corporativo. 2014. Disponível em: www.abrasce.com.br. Acesso em: 21 abr. 2014.

ACADEMIA RESENDENSE DE HISTÓRIA. Revista comemorativa. Resende: Prefeitura Municipal de Resende, 2001.

LEFEBVRE, H. *A revolução urbana*. Tradução de Sérgio Martins. Belo Horizonte: UFMG, 1999 [1970].

AMORIM FILHO, O. B. *Contribution a l'étude des villes moyennes au Minas Gerais*. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade de Bordeaux III, 1973.

ANDRADE, T. A.; SERRA, R. V.; SANTOS, D. P. *Pobreza nas cidades médias brasileiras*. Mimeo, 2000.

ANTUNES, R. *Os sentidos do trabalho*. Ensaio sobre a afirmação e negação do trabalho. 2. ed. São Paulo: Boitempo, 2000 [1999].

BEAUJEU-GARNIER, J. O comércio na cidade. In: BRITO, R.S. (tradução). *Geografia urbana*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1980. p. 203-364.

BECKER, B.; EGLER, C.A. *Brasil, uma nova potencia regional na economia-mundo*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1993.

BENÉVOLO. *A história da cidade*. 4. ed. São Paulo: Perspectiva, 2007 [1993].

BENKO, G. B. *Economia, espaço e globalização: na aurora do século XXI*. Tradução de Antonio de Pádua Danesi. São Paulo: HUCITEC, 1999 [1995].

BOMFIM, P. R. A. Michel Rochefort e o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística na década de 1960 *Soc. & Nat., Uberlândia*, 27 (3): 365-378, set/dez/2015 DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/1982-451320150301>

IBGE. CENSO, 2000.

_____. CENSO, 2010.

CHESNAIS, F. *A mundialização do capital*. Tradução de Silvana Finzi Foá. São Paulo: Xamã, 1996. [1994]

CORRÊA, R. L. Rede urbana e formação espacial – uma reflexão considerando o Brasil. *Revista Território*, Rio de Janeiro, n. 8. Jan./jun., 2000.

ELIAS, D. Globalização e fragmentação do espaço agrícola do Brasil. *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2006, vol. X, n. 218 (03). Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-218-03.htm>> [ISSN: 1138-9788]

GEORGE, P. Villes et organisation de l'espace au Brésil. In: CNRS. *La régionalisation de l'espace au Brésil*. Paris: Éditions du Centre National de la Recherche Scientifique, 1971. p.136-148.

HARVEY, D. *A condição pós-moderna*. Tradução de Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. 6. ed. São Paulo: Loyola, 1996.

HENRIQUES, C. R.; ARENAS, F. V.; HENRIQUES, M. F. Transformaciones urbanas em la ciudad de Chillan, Chile: lo local y lo tradicional frente a la influencia global. In: SPOSITO, M.E.B.; ELIAS, D.; SOARES, B. R. (orgs.). *Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional*: Chillan e Marília. São Paulo: Expressão Popular, 2012. v. 1.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Estimativa 2017.

JONSON, J. H. *Geografía urbana*. Tradução de Joan Olivar. Barcelona: Oikos-Tau, 1974.

LENCIONI, S. Reestruturação industrial do Estado de São Paulo. A região da metropole desconcentrada. In: SOUZA, M. A.S.; SILVEIRA, M. L. (orgs.). *Território, globalização e fragmentação*. São Paulo: HUCITEC, 1994. p. 198-210.

LIPIETZ, A. *O capital e seu espaço*. Tradução: Manoel Seabra. São Paulo: Nobel, 1988.

MAIA, D. S. A difusão e a concentração do comércio e dos serviços: o centro e a centralidade. In: ELIAS, D.; SPOSITO, M. E.B.; SOARES, B. R. (orgs.). *Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional*: Campina Grande e Londrina. São Paulo: Outras expressões, 2013. v. 1.

MAMIGONIAN, A. Teorias sobre a industrialização brasileira. *Cadernos Geográficos*. Florianópolis, n. 2, maio de 2000.

MELARA, E. Espaços fechados e insegurança urbana: loteamentos e condomínios em Resende e Volta Redonda. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2016.

MELAZZO, E. S. Comércio e serviços: difusão e centralidades. In: SPOSITO, M.E.B.; ELIAS, D.; SOARES, B. R. (orgs.). *Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional*: Chillan e Marília. São Paulo: Expressão Popular, 2012. v. 1.

MUMFORD, L. *A cidade na história*. Belo Horizonte, 1965.

PONTES, B. S. *Caçapava: étude de géographie generale et relations ville-campagne dans ce municipio*. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade de Paris, 1971.

Prefeitura Municipal de Resende. Relatório de indústrias. Mimeo, 2008.

ROCHEFORT, M. *A concepção geográfica da polarização regional*. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1966.

SANTOS, M. *A urbanização brasileira*. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1998 [1994].

SILVA, W. R.. Centralidade, *shopping centers* e reestruturação das cidades médias. In: MAIA, D.S.; SILVA, W.R.; WITHACKER, A.M. (orgs.). *Centro e centralidade em cidades médias*. São Paulo: Unesp – Cultura Acadêmica. v. 1. p. 199-226, 2017a.

_____. *Shopping centers* e a redefinição da centralidade em cidades médias brasileiras. In: MAIA, D.S.; SILVA, W.R.; WITHACKER, A.M. (org.). *Centro e centralidade em cidades médias*. 1 ed. São Paulo: Unesp – Cultura Acadêmica, 2017b. v. 1. p. 227-285.

_____. Reestruturação da cidade de Londrina. In: ELIAS, D.; SPOSITO, M. E. B.; SOARES, B. R. (orgs.). *Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Campina Grande e Londrina*. São Paulo: Outras expressões, 2013. v. 1.

_____. O papel das cidades médias diante da reestruturação urbana. In: BICALHO, A.M.S.M., GOMES, P.C.C. (orgs.). *Questões metodológicas e novas temáticas na pesquisa geográfica*. Rio de Janeiro: Publit, 2009.

SOUZA, M. L. *ABC do desenvolvimento urbano*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

SOUZA, M. A. A. *Ville/region – propositions méthodologiques*. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade de Paris, 1975.

SPOSITO, M. E. B.; SILVA, W. R. Um tema, um livro, um debate? Reestruturações e cidades médias. In: SILVA, W.R.; SPOSITO, M.E.B. (orgs.). *Perspectivas da urbanização. Reestruturação urbana e das cidades*. Rio de Janeiro: Consequência, 2017. v. 1. p. 9-31.

SPOSITO, M. E. B.; ELIAS, D.; SOARES, B. R. (orgs.). *Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Tandil e Uberlândia*. São Paulo: Expressão Popular, 2012. v. 1.

_____. *Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Marabá e Los Angeles*. São Paulo: Cultura Acadêmica, Editora da Unesp, 2016. v. 1.

_____. *Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: Passo Fundo e Mossoró*. São Paulo: Expressão Popular, 2010. v. 1.

SPOSITO, M. E.B. *Capitalismo e urbanização*. 8. ed. São Paulo: Contexto, 1988.

TAYLOR, G. *Geografia urbana*. Tradução de Ismael Antich. Barcelona: Omega, 1954 [1946].

WEYLL, F. B. O papel dos *shopping centers* na reestruturação das cidades médias fluminenses. Os casos de Resende e Volta Redonda. Monografia (Bacharelado em Geografia). Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2015.

Recebido em: 20/9/2017 Aceito em: 20/10/2017

¹ A pesquisa que gerou a publicação deste artigo foi desenvolvida com financiamento do CNPq e da FAPERJ.

² Do grego *Metropolis* – *Meter* (mãe); *polis* (cidade) – Cidade-mãe. Na origem grega, a cidade de onde partia a colonização das demais. Desta maneira, a cidade de onde se comandava a produção da rede de cidades e, conseqüentemente, do território.

³ Note-se que a hierarquia estabelecida pelo estudo da REGIC (1987) possuía as seguintes classes de cidades, em ordem decrescente de centralidade: Metrópole Regional, Centro Submetropolitano, Capital Regional, Centro Sub-regional, Centro de Zona e municípios subordinados.

⁴ Nome alterado para garantir anonimato.

⁵ Nome alterado para garantir anonimato.

⁶ Nome alterado para garantir anonimato.