

ESPAÇO ABERTO

**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO**

volume 7

número 2

julho/dezembro 2017



Copyright© 2017 Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Programa de Pós-Graduação em Geografia – UFRJ

Coordenador: Manoel de Couto Fernandes

Vice-Coodenador: Rafael Winter Ribeiro

Editores: Ana Maria de Souza Mello Bicalho, Antônio José Teixeira Guerra, Rafael Winter Ribeiro, Rebeca Steiman e Telma Mendes da Silva

Apoio

Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior



Editoração Eletrônica

Ilustrarte Design e Produção Editorial



Espaço Aberto está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-Não Comercial-Compartilha Igual 4.0 Internacional.

Responsabilidade: O Programa de Pós-Graduação em Geografia e os editores não são responsáveis pelo conteúdo, argumentos e uso de informações contidas nos artigos, estes são de inteira responsabilidade de seus autores.

INDEXAÇÃO

A revista Espaço Aberto encontra-se indexada em:

- Diadorim (Diretório de Políticas Editoriais das Revistas Científicas Brasileiras): [Diadorim.ibict.br](http://diadorim.ibict.br/handle/1/947) ou <http://diadorim.ibict.br/handle/1/947>
- Latindex (Sistema Regional de Información en Línea para Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal): <http://www.latindex.unam.mx/buscador/ficRev.html?opcion=1&folio=24783>
- LivRe (Portal para periódicos de livre acesso na Internet): <http://200.156.7.63/ConsultaPorLetra.asp?Letra=E>
- DRJI (Directory of research journal indexing): <http://www.drji.org/JustIncluded.aspx>
- J4F (Journal for Free): <http://www.journals4free.com/link.jsp?l=44062252>
- ROAD (Directory of open access scholarly resources): <http://road.issn.org/issn/2237-3071-espaco-aberto#.Vike8n6rTcc>
- DialNet (Portada de revistas – Dialnet): <https://dialnet.unirioja.es/revistas>
- Google Scholar
- Periódicos CAPES

E77 Espaço Aberto / Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro. – Vol. 7, n. 2 (2017) – Rio de Janeiro : Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2017 – Semestral

Disponível online: <https://revistas.ufrj.br/index.php/EspacoAberto>

ISSN 2237-3071

1. Geografia – Periódicos. I. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Programa de Pós-Graduação em Geografia.

CDU 911

CDD 910

Programa de Pós-Graduação em Geografia

Instituto de Geociências

Centro de Ciências Matemáticas e da Natureza

Universidade Federal do Rio de Janeiro

Av. Athos da Silveira Ramos nº 274

Cidade Universitária, Ilha do Fundão

CEP: 21941-916

Caixa Postal 68537

<http://www.ppgg.igeo.ufrj.br>

Editorial

O período contemporâneo caracteriza-se por profundas mudanças nas lógicas que estruturam as relações sociais e as diferentes possibilidades de produção e reestruturação dos espaços e dos territórios. Conjunturas econômicas e suas respectivas situações geográficas suscitam uma nova divisão territorial do trabalho com a emergência de agentes que proporcionam novos arranjos e se beneficiam de vantagens competitivas, passando a atuar em múltiplas escalas, com novas combinações hierárquicas, articulando horizontalidades e verticalidades de forma sofisticada.

As estruturas econômicas em mutação, juntamente com novos aparatos técnicos e acordos políticos, possibilitam unidades produtivas com novos padrões locacionais e arranjos organizacionais que apresentam destacadas influências de atração de outras empresas, gerando efeitos concomitantes de concentração e desconcentração. Essas dinâmicas alteram significativamente a produção dos espaços urbanos das regiões afetadas por essas mudanças, gerando importantes movimentações nos mercados imobiliários e na oferta de bens, equipamentos e serviços urbanos, com o consumo de novas formas espaciais e novos hábitos de consumo.

No entanto, percebe-se um conflito entre a dinâmica de atuação dos grandes agentes econômicos multinacionais e os agentes econômicos locais, apresentando ritmos econômicos diferenciados daqueles e dificuldades de empreender, o que evidencia a necessidade de um debate acerca do pleno alcance do desenvolvimento regional. Um conhecimento e uma análise mais detalhados e sistematizados das evoluções socioeconômicas e das mutações em cursos podem fomentar perspectivas de cooperação entre agentes públicos e privados, locais e externos, com o intermédio do meio acadêmico e científico.

Nesta direção, a revista *Espaço Aberto* se propôs a organizar um volume dedicado às questões da reestruturação territorial, com contribuições que tratam teórico-conceitualmente da reestruturação econômica, produtiva, regional, agrícola, urbana e das cidades, tendo ou não casos específicos resultantes de pesquisas avançadas nos mais variados recortes analíticos e territoriais acerca do debate proposto.

Desta maneira, este volume da revista *Espaço Aberto* apresenta um conjunto de artigos que debatem a questão da reestruturação, sendo seis deles sobre a reestruturação no Vale do Paraíba Fluminense. As contribuições trazem resultados de pesquisas recentes, com questões atuais sobre a região, cada uma com um recorte temático em especial. Forma-se, assim, um conjunto inédito de textos sobre esta região que pode contribuir para o debate na esfera do planejamento ou mesmo alimentar futuras pesquisas:

- O primeiro deles, assinado por William Ribeiro da Silva, trata da relação contemporânea entre cidade e indústria, no contexto da reestruturação da cidade de Resende-RJ, atribuindo foco aos destacados papéis dos *shopping centers*.
- Em seguida, o artigo de Paulo Pereira de Gusmão aborda a questão da governança territorial no Médio Vale do Paraíba, traçando um histórico de experiências de cooperação interfederativa nesta região.

- O artigo de Eliane Melara, analisa, por sua parte, os efeitos da insegurança urbana sobre a produção do espaço urbano, marcada pela multiplicação de loteamentos e condomínios fechados, com forte monitoramento e sistemas de segurança, o que, segundo a autora, amplia a fragmentação do tecido sócio-político-espaçial nas cidades estudadas – Resende e Volta Redonda.
- Na mesma perspectiva, Livia Maria de Souza Magalhães apresenta uma análise bastante detalhada da produção de loteamentos fechados na cidade de Resende, debatendo o papel e a ação de seus empreendedores, suas características e lógicas locacionais, a partir do conceito de autossegregação residencial.
- Seguindo o viés do debate sobre reestruturação urbana, o artigo de Monique Deise Guimarães Bastos reflete sobre a produção de subcentros na cidade média de Resende (RJ), considerada uma cidade de processo de policentralidade, focando o bairro da Cidade Alegria.
- Enfim, o texto de Júlio Cláudio da Gama Bentes, que avança no debate sobre a urbanização dispersa na região do Médio Vale do Paraíba, trata mais especificamente da relação entre dinâmicas da esfera produtiva e a problemática da residência dos trabalhadores nas áreas urbanas adjacentes. O autor considera essa relação em um novo componente na organização do espaço urbano regional.

No intuito de alimentar teórico e empiricamente a discussão acerca da reestruturação urbana, este volume também traz textos sobre duas outras cidades, de regiões distintas, João Pessoa-PB e Rio de Janeiro-RJ, apresentando um espectro bastante variado que permite avançar na compreensão das nuances do processo no Brasil:

- A contribuição de Paula Dieb Martins e Doralice Sátyro Maia apresenta o debate sobre a estruturação do bairro do Altiplano Cabo Branco, na cidade de João Pessoa-PB. As autoras identificam detalhes da produção imobiliária e analisam o contexto da produção espacial urbana para o alto poder aquisitivo, alterando práticas e a forma urbana já constituída.
- E o texto de Vicente Aprigliano Fernandes, Cristián Henríquez e Cesar Leal Soto, que, a partir da problemática do papel dos transportes no espaço em reestruturação, apresenta contradições na distribuição de atividades, transportes e condições sociais na cidade do Rio de Janeiro.

Enfim, este volume propõe dois artigos apresentando resultados de reflexões sobre a reestruturação urbana em Moçambique que contribuem para o avanço teórico-conceitual, incluindo discussões sobre realidades e situações geográficas distintas:

- O artigo de Zacarias Alexandre Ombe e João Carlos Mendes Lima, que traz uma reflexão sobre a reestruturação urbana na articulação escalar urbano-regional nas cidades moçambicanas de Chibuto e Mocuba, tratando, mais especificamente, de suas interações espaciais, inclusive históricas, e características contemporâneas acerca da reestruturação urbana e centralidade.
- E o texto de Klayde Karmila Gaspar Evaristo e João Carlos Mendes Lima, que apresenta um debate sobre a requalificação urbana e as novas centralidades

em Quelimane, com dados recentes de pesquisa para a análise da reestruturação urbana naquele contexto.

Este número de *Espaço Aberto* traz, assim, um conjunto bastante rico e diversificado de contribuições para alimentar o debate da reestruturação urbana em perspectivas e dimensões regionais bastante caracterizadas. Desejamos, portanto, que o volume possa servir de registro e seja bastante relevante para o avanço teórico-conceitual e para pesquisas futuras e sobre o tema proposto. Eis o convite à leitura!

William Ribeiro da Silva
Paulo Pereira de Gusmão
Frédéric Monié
(Organizadores do volume)

ESPAÇO ABERTO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO

volume 7 número 2 julho/dezembro 2017

Sumário

Cidade e Indústria. Interações Espaciais no Médio Vale do Paraíba – Cenário em Transição.....9 <i>William Ribeiro da Silva</i>
Governança Territorial na Região do Médio Paraíba (Rio de Janeiro, Brasil): Experiências Pioneiras no Período 1980-200027 <i>Paulo Pereira de Gusmão</i>
“Fortified Cell” e “Dangerous Places”: Processos de Fragmentação do Tecido Sociopolítico-Espacial em Cidades Médias – Resende e Volta Redonda-RJ57 <i>Eliane Melara</i>
A Reestruturação Urbana em Resende-RJ e a Autossegregação Socioespacial79 <i>Livia Maria de Souza Magalhães</i>
Análise de uma Cidade Policêntrica: o Caso de Resende-RJ, no Médio Vale do Paraíba99 <i>Monique Deise Guimarães Bastos</i>
Reestruturação Produtiva e Espacial da Microrregião do Vale do Paraíba Fluminense: Reflexões sobre as Transformações Iniciadas com a Implantação de Atividades e Formas Urbanas Dispersas117 <i>Júlio Cláudio da Gama Bentes</i>
Produção do Espaço e Estruturação da Cidade: o Bairro do Altiplano Cabo Branco “Nobre” em João Pessoa-PB137 <i>Paula Dieb Martins e Doralice Sátyro Maia</i>
Cidade para Viver ou Trabalhar? Contradições da Distribuição de Atividades, Transporte e Condições Sociais: Estudo de Caso da Cidade do Rio de Janeiro157 <i>Vicente Aprigliano Fernandes, Cristián Henríquez e Cesar Leal Soto</i>

As Cidades Moçambicanas em Tempos de Mudança: a Dupla Pressão da Globalização e das Mudanças Climáticas.....	181
<i>Zacarias Alexandre Ombe e João Carlos Mendes Lima</i>	
Requalificação Urbana e Novas Centralidades na Cidade de Quelimane, Moçambique	199
<i>Klayde Karmila Gaspar Evaristo e João Carlos Mendes Lima</i>	

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 (Grucce) 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).

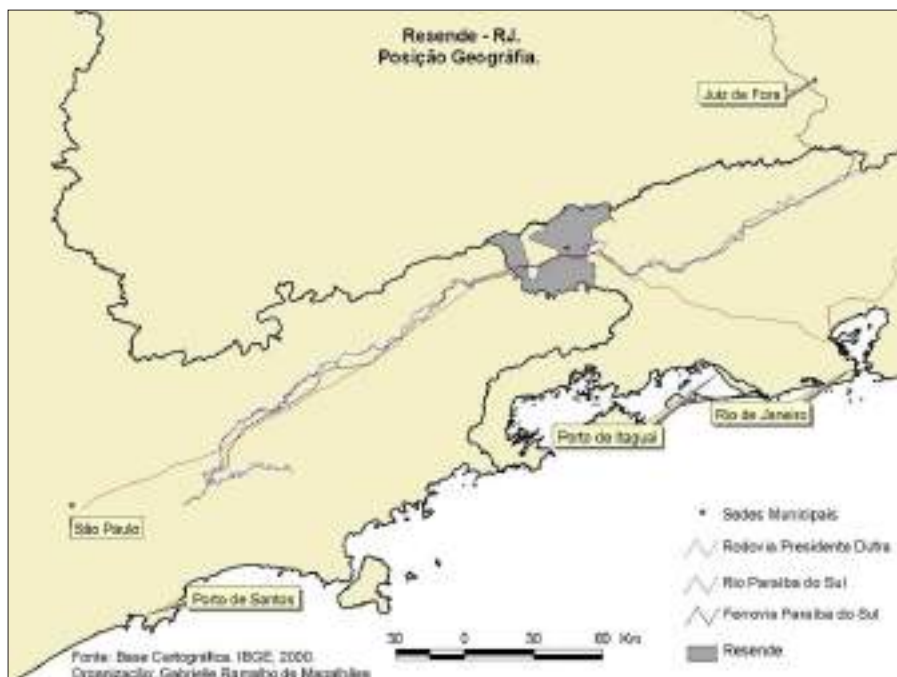


Figura 1 – Localização geográfica do município de Resende (RJ).

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.

CHESSNAIS, 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.

Governança Territorial na Região do Médio Paraíba (Rio de Janeiro, Brasil): Experiências Pioneiras no Período 1980-2000

Territorial Governance in the Middle Paraíba Valley (Rio de Janeiro, Brazil): Innovative Experiments in the 1980-2000 Period

Paulo Pereira de Gusmãoⁱ
Universidade Federal do Rio de Janeiro
Rio de Janeiro, Brasil

Resumo: O presente texto foca duas experiências de governança territorial realizadas na Região do Médio Paraíba-RMPB (Rio de Janeiro, Brasil) durante o período 1980-2000. Mais especificamente, essa análise foca os casos da influência exercida pelas cidades de Volta Redonda e Resende nessa Região. O objetivo central é o de estabelecer um marco de referência visando à investigação de experiências mais recentes, particularmente aquelas articuladas ao processo de reestruturação produtiva iniciado na RMPB na segunda metade da década de 1990.

Palavras-chave: Desenvolvimento Territorial; Governança Territorial; Diálogo Federativo.

Abstract: This article deals with two territorial governance experiments undertaken between 1980 and 2000 in the Middle Paraíba Valley of Rio de Janeiro State. The study focuses on the cases of Volta Redonda and Resende cities and their areas of influence. The objective of the study was to investigate the background of recent experiments related to productive restructuring from the mid-1990s onward.

Keywords: Territorial Development; Territorial Governance; Federative Cooperation and Coordination.

Introdução

As análises aqui apresentadas resultam de investigações desenvolvidas no âmbito de dois projetos de pesquisa, a saber¹: (i) o projeto *Cidades médias: novos papéis, novas lógicas espaciais*, apoiado pelo MCTI/CNPq/MEC/Capes através da Ação Transversal 06/2011 (doravante referido como Projeto Casadinho/Procad); e (ii) o projeto *Reestru-*

ⁱ Professor Associado do Departamento de Geografia. ppg.gusmao@gmail.com

turação urbana no Estado do Rio de Janeiro: governança e desenvolvimento territorial no médio Paraíba, contemplado pelo Edital Faperj 21/2012 do Programa de Apoio às Instituições de Ensino e Pesquisa Sediadas no Estado do Rio de Janeiro.

A temática aqui tratada tem como pano de fundo o processo de descentralização política e administrativa verificado no cenário brasileiro a partir da década de 1980. Contudo, não é nosso propósito (re)fazer aqui o debate desse processo, mas tão somente tomá-lo como ponto de partida. Nesse sentido, importa considerar certo grau de descentralização intergovernamental materializado, por exemplo, pela elevação dos municípios brasileiros à condição de unidades federativas², assim como pela regulação dos mecanismos que permitem o desmembramento dos existentes e, por essa via, a criação de novas unidades dessa categoria. Outro aspecto que interessa à análise aqui realizada é a institucionalização da participação popular, em especial através de fóruns institucionais colegiados (comitês, conselhos, assembleias permanentes etc.) dedicados à formulação e avaliação das políticas públicas tanto em relação a setores (p.ex., conselhos municipais de saúde, meio ambiente, desenvolvimento urbano, transportes) como recortes territoriais (p.ex., comitês de bacias, conselhos gestores de UC's).

Essas mudanças figuram importantes se considerarmos que a administração pública brasileira sempre se notabilizou pela centralização de poderes, relegando aos governos locais (e até mesmo aos estaduais) papéis meramente secundários enquanto instâncias políticas efetivamente decisórias. No caso específico dos municípios, a falta de autonomia contribuiu para explicar o poder das oligarquias e para o estabelecimento de pactos seja com a classe política ou com os gestores públicos das três esferas de governo. O discurso de que os governos locais não estariam (e, para muitos, ainda não estão) preparados para arcar com responsabilidades de maior envergadura serviu para perpetuar, num círculo vicioso, suas históricas limitações financeiras e técnico-administrativas. Conforme assinalado por Almeida (2017, p. 50), "...não basta (para construir o federalismo e produzir a descentralização administrativa e do poder político) distribuir responsabilidades e competências, mas também os recursos, e desconcentrar politicamente; devendo ser essa relação equilibrada e equivalente".

Como resultado dessa contínua concentração de poderes, parte significativa dos municípios brasileiros descumpram sistematicamente suas responsabilidades constitucionais, inclusive no que diz respeito à gestão/planejamento das cidades e ao provimento de serviços de interesse coletivo. Muitos deles experimentam tais dificuldades mesmo quando lidam com oportunidades criadas por grandes corporações que, ao estruturarem novos negócios e respectivas redes logísticas, geram oportunidades de negócios, emprego e renda e, concomitantemente, pressões sobre a qualidade do ambiente, efeitos que se espraiam sobre as áreas sobre as quais exercem sua influência.

Esse efeito pôde ser percebido ao longo da primeira década e meia do presente século quando alguns municípios brasileiros passaram por processos de reestruturação produtiva e socioespacial em relação aos quais demonstraram suas (in)capacidades de oferecer respostas adequadas. O *desencontro* entre *pressões* (que, muitas vezes, superaram as previsões feitas), *oportunidades* (que, por vezes, ficaram muito aquém das promessas feitas) e a *capacidade de resposta* dos governos locais levaram, muitas vezes, ao desperdício de oportunidades e recursos mobilizados, assim como ao aprofundamento de velhos problemas, dentre os quais figuram os déficits acumulados em matéria de

infraestruturas e serviços, com reflexos negativos sobre a qualidade socioambiental de seus territórios.

Não surpreende, portanto, o resultante agravamento do quadro de desigualdades e injustiças, contrariamente às projeções de frutos do “desenvolvimento” como nunca antes visto. Esse resultado não deve (ou deveria) surpreender ao observador mais atento porque, para garantir a construção de um cenário distinto, seria necessário que os governos locais fossem capazes de agir de forma a combinar dois princípios que não lhe são familiares: mais autonomia e mais solidariedade, o que pode soar contraditório, mas não é. Essas seriam duas condições que levariam tais governos a: (i) pelo lado da autonomia, garantir que as iniciativas tomadas por cada unidade político-administrativa estejam mais ajustadas às suas características e necessidades específicas; e (ii) pelo lado da solidariedade, reconhecer que algumas questões lhes são comuns e demandam ações supramunicipais cooperadas e coordenadas, seja como forma de otimizar recursos escassos ou de considerar as reais dimensões espaço-temporal das mesmas.

Essas não seriam, certamente, as condições suficientes para produzir as mudanças necessárias. Outros desafios precisam ser enfrentados, como o estabelecimento de um ambiente de confiança mútua a partir do qual se estabeleçam os laços de cooperação e cooperação intermunicipal, assim como entre os agentes institucionais, econômicos e sociais em cada unidade ou localidade. A coordenação e cooperação entre os agentes envolvidos (a nível local e regional) são requisitos para a análise-debate de que resultará acordos sobre: (i) as questões-problemas e sua hierarquização (prioridades), e (ii) as ações, objetivos concretos (e viáveis) em várias escalas de tempo e espaço. Por esse caminho, pode-se chegar mais próximo da definição das necessidades/possibilidades em termos de recursos (humanos, materiais, financeiros, institucionais etc.), bem como sua obtenção e gestão. A realização dessa “nova prática” de gestão pública deve ser vista como requisito para que governos locais atuem de fato como entes federados capazes de realizar a autogestão, contrariando o modelo federativo brasileiro verticalizado, hierarquizado e clientelista como tem sido.

Ainda que não se possam considerar um grande sucesso, é forçoso reconhecer que desde a década de 1980 e, particularmente, ao longo da década de 2000, puderam ser observados alguns indicativos na direção do fortalecimento da descentralização e dos instrumentos de participação dedicados à formulação de políticas públicas. Nada que possa ser considerado satisfatório e muito menos definitivo, é bem verdade. Contudo, são indicativos de que algo está em movimento. Como de costume, os caminhos abertos por novos experimentos contribuem com experiências a serem analisadas para daí retirar lições. Não há nada que justifique sentimentos de euforia, mas também não se trata de permanecermos totalmente céticos e pessimistas. Numa perspectiva histórica, ainda que se possa lamentar a velocidade, abrangência e, em alguma medida, a permanência dos resultados obtidos, algumas mudanças avançaram ao longo do período 1980-2010.

Base Teórico-conceitual

Nesse item, procuramos definir a moldura conceitual que envolverá a análise das experiências de governança selecionadas. Esperamos que o leitor entenda que certos con-

ceitos serão aqui tratados muito mais no sentido de situá-los do que de discuti-los. Assim, dentro dos limites de um texto dessa dimensão, para emoldurar conceitualmente o tema objeto desse trabalho, faremos uma recapitulação resumida da discussão realizada por Gusmão (2015) seguindo quatro eixos principais, tratando: (i) do desenvolvimento local x globalização; (ii) dos recursos específicos e o desenvolvimento territorial; (iii) do diálogo interfederativo; e (iv) da governança territorial e das políticas públicas negociadas.

Sobre o Aparente Antagonismo entre o Desenvolvimento Local e a Globalização

Segundo Silveira (2008), o *local* pode ser visto como “um campo de produção de novos fluxos, isto é, articulações sociais de ‘dentro para fora’ ou de ‘baixo para cima’”, que seriam capazes de substituir formas de “inserção subordinada e socialmente excludente” por um “desenvolvimento desde o local” que conduziria a uma “outra globalização”. Segundo esse autor, “é nesse ‘encontro entre lugares e fluxos que reside, talvez, o aspecto mais vigoroso e transformador das formulações contemporâneas sobre desenvolvimento local”. Ele trabalha, portanto, com a hipótese de que “as dinâmicas geradoras de desigualdade e exclusão não podem ser desconstruídas pelo alto, ou por outros sistemas de fluxos apartados dos lugares” (p. 43/44).

Nessa linha de argumentos, Silveira (op. cit.) debate também a reconstrução da *esfera pública*, que envolve a criação de novos padrões de organização e modos de regulação. Esse argumento é por ele identificado com a “gestão compartilhada e participativa, ligada à construção de novas ambiências públicas capazes de conduzir e reconduzir os processos de desenvolvimento local” ou de “novos modos de relacionamento que tornam possível a articulação entre agentes autônomos dos diferentes setores (governo, sociedade civil, mercado) na construção de processos de desenvolvimento” (p. 47). Nessa perspectiva de uma reconstrução da esfera pública, o autor indica ser necessário deslocar o protagonismo e a coordenação políticos dos processos de desenvolvimento na direção de “esferas públicas ampliadas cuja natureza é, essencialmente, local”. Essa seria a condição para que realize a descoberta, reconhecimento e valorização dos “ativos locais”, assim como “dos vínculos que podem ser ativados a partir de cada território” (p. 49).

No seu entender, esses “vínculos” estão intimamente relacionados com a ideia de redes. Sua valorização tem a ver com a passagem de uma perspectiva hierarquizada e verticalizada (piramidal) do processo de gestão pública para outra, que teria como característica principal a capacidade de estabelecer ligações não lineares entre diferentes unidades, componentes e agentes. Ou seja, passando da lógica da dependência para a da interdependência, da interação vertical para a interação multidirecional. De conexões que produzem conexões e novos pontos que conectados incorporam ao sistema as conexões que carregam (p. 50).

Sobre os Recursos Específicos e o Desenvolvimento Territorial

Garofoli (apud FRANÇA e GARIBE, 2008) assinala que a transformação da economia e da sociedade local pode resultar de três “grupos de fenômenos” potencialmente determinantes de processos de desenvolvimento. Um desses grupos contempla “as reações a mudanças externas (tecnológicas ou organizativas) por meio de projetos de de-

envolvimento local, prevalecendo o uso de instrumentos de regulação social, e com um processo de valorização de recursos locais que, preponderantemente, não passam pelo mercado, mas por formas de cooperação/colaboração entre empresas” (p. 323).

Agregando uma perspectiva complementar, França e Garibe (2008) destacam que “sendo os territórios diversos, assim como suas condições ambientais e histórico-institucionais, os caminhos do desenvolvimento também o são e, portanto, não devem ser aceitas as interpretações baseadas num modelo único de referência e em trajetórias e estados predeterminados de desenvolvimento” (p. 323). Desse modo, os autores valorizam o território, os recursos específicos nele contidos e os atores locais como elementos constitutivos do desenvolvimento local. A especificidade de cada território (ou local) leva à necessidade de redefinição dos “preceitos em que se assentam a formulação e a implementação de políticas, de forma a permitir que as características da localidade se manifestem” (p. 330). Nesse sentido, destacam o papel indispensável do Estado, pois “o livre jogo do mercado transforma as regiões em algo amorfo, mero receptáculo das decisões otimizadas dos agentes econômicos. A concentração é um requisito do capitalismo global, portanto, cabe ao Estado contrapor-se a tal tendência, reconstruindo espaços de articulação entre a economia e o território” (p. 332).

A propósito, destaca-se o reparo feito pelos autores em relação às distorções a que têm sido submetidas, na prática, os princípios e as teorizações sobre descentralização, integração, coordenação de ações dos agentes públicos etc. Referindo-se especificamente às propostas de ações integradoras e coordenadas, destacam que os mesmos que estes são os temas “mais enfatizados em políticas públicas – e os menos implementados, pois envolvem a perspectiva da mudança da organização do Estado, no sentido de romper com uma lógica verticalizada (*e, acrescentaríamos, setorializada*) ao efetivar ações” (p. 337).

Sobre o Diálogo Interfederativo (ou a Falta Dele)

Ao discutir os limites e as possibilidades do diálogo interfederativo no caso brasileiro, o Ipea (2013) argumenta que a capacidade de alterar a dinâmica territorial – a nível local, regional ou outra escala – provocada pela implantação de grandes empreendimentos não é preocupação recente. Contudo, o Instituto reconhece que esses vetores teriam assumido outra importância a partir de inícios dos anos 2000, quando têm lugar investimentos em número e dimensões inusitadas. Essa condição estaria impondo a necessidade de entendermos “até que ponto a cooperação e coordenação entre agentes públicos é possível, e positiva, para a atenuação desses impactos em casos específicos”, chamando atenção para o fato de o modelo federativo brasileiro garantir autonomia aos entes (no domínio de suas atribuições e competências) ao mesmo tempo que fortalece laços de dependência e antagonismo com rebatimentos territoriais perversos. Nesse sentido, conclui que “da mesma forma que esta configuração de Estado credencia processos de cooperação e de coordenação, permite conflitos e competições entre os entes” (Ipea, op. cit., p. 4).

Essa argumentação do Ipea está muito próxima do que é discutido por Brandão (2011, p. 125) quando afirma que “[...] o pacto federativo brasileiro está esgarçado, carente de mecanismos de coordenação federativa e marcado muito mais por ações

competitivas do que cooperativas”. Segundo esse autor, “[...] é fundamental construir táticas que envolvam um processo delicado de aprendizado conflituoso, que irá requerer o resgate da lógica do projeto e das ações planejadas, participativas e politizadas” (p. 127). Não há como seguir nessa linha sem analisar quem são os agentes que protagonizam e/ou são mais diretamente beneficiados pelos megainvestimentos dessa virada do século. Por outro lado, demanda especial atenção a (in)capacidade de resposta das esferas de governo que, de forma cooperada ou mais frequentemente isoladas, demonstram ter dificuldades de dar respostas às pressões e demandas que deles derivam.

Sobre a Governança Territorial e as “Políticas Públicas Negociadas”

Os brevíssimos argumentos aqui registrados sobre a governança territorial estão próximos dos que foram empregados por Brandão ao discutir a descentralização enquanto modo de ordenamento espacial do poder e de reescalamento territorial do Estado. No texto do autor aqui citado (op. cit., p. 133), ele afirma que seria preciso “[...] construir mesas de diálogo e identificação de problemas e discussão da capacidade coletiva de encaminhamento, buscando a articulação das escalas espaciais, dos níveis de governo e das instâncias de poder [...]”.

Partindo desse ponto e fazendo um paralelo em relação a como Gusmão (2012) trabalha o conceito de gestão ambiental, a governança territorial pode ser entendida como um processo decisório colegiado a ser coordenado por agentes públicos, envolvendo a participação direta e indispensável daqueles movimentos sociais e agentes econômicos que, por estarem presentes e/ou interessados no futuro de um determinado território e dos recursos/processos que ele contém, têm de fazer parte dos processos decisórios que a eles se referem.

Nesse processo colegiado, os diferentes agentes (institucionais, econômicos e sociais) atuam em redes e comparecem com suas distintas *saberes específicos* (ou *leituras*) sobre o território e suas questões, contribuindo para a formação da base de conhecimento e expressão dos interesses a partir dos quais são projetados cenários alternativos e estabelecidos acordos sobre aquele cenário (ou *mix* de cenários) desejado e a ser viabilizado. A governança que visa ao desenvolvimento de um território envolve, assim, uma permanente negociação de interesses divergentes e, conseqüentemente, envolvidos em conflitos (efetivos ou potenciais). Constitui-se, portanto, um processo de contínuo diálogo e aprendizado mútuo.

Desse processo colegiado de governança territorial resultarão *políticas públicas negociadas* que significariam melhores condições de organizar a ação do Estado – nas suas diferentes esferas e setores – e dos demais agentes sociais e econômicos envolvidos.

RMPB: Café, Indústria de Base e Reestruturação Produtiva Pós-1990

Embora esse estudo foque o caso de Resende (e sua região de influência) nas primeiras décadas do século XXI, não seria correto fazê-lo sem situá-la, ainda que brevemente, no contexto da evolução da estrutura produtiva da Região do Médio Paraíba no século XX, a qual apresentaremos dividida em duas partes. A primeira trata da

passagem do arranjo *café /trabalho escravo* para uma economia orientada pelo *projeto desenvolvimentista* identificado inicialmente com a “era Vargas”, do qual resultou a montagem de um parque industrial de base materializado pelo complexo siderúrgico-metal-mecânico localizado inicialmente em Barra Mansa (década de 1930) e Volta Redonda (década de 1940). A segunda aborda o período que começa na década de 1990 e tem como *driving force* a *complementação* do parque industrial siderúrgico-metal-mecânico, marcado pela instalação das modernas montadoras de automóveis e dos serviços logísticos avançados que configuram os efeitos mais notáveis da reestruturação produtiva na RMPB.

Desde já, destacamos que as experiências de governança adiante analisadas situam-se no período 1980-2000 ou seja, poderiam ser vistas como associadas à transição entre essas duas fases da economia do Médio Paraíba.

Recapitulando: Traços mais Marcantes da Estrutura Produtiva da RMPB até a Década de 1990

Ao analisar a evolução da estrutura produtiva do Vale do Paraíba e da RMPB, registramos alguns traços em comum com o processo de “desenvolvimento” brasileiro. A evolução da estrutura econômica do país – assim como do Vale e da RMPB, embora com características específicas e em proporções diferentes – esteve caracterizada pela sucessão de ciclos ao longo dos quais um ou dois produtos representavam, durante um determinado período, a *mola mestra* da economia a nível de certas regiões e, muitas vezes, do país. Em vários casos, esses ciclos foram encerrados de forma a determinar a decadência de estruturas especializadas, arrastando atrás de si a economia das regiões onde tinham assentadas suas respectivas bases produtivas. Esse foi o caso dos ciclos do açúcar, do tabaco, do algodão, do cacau, da borracha e do café, para mencionar os mais importantes. A estruturação/desestruturação dessas economias levou à construção e posterior desativação de infraestruturas e arranjos econômicos, bem como de organizações nos planos social, político-institucional e espacial, causando o desperdício de recursos/opportunidades e uma acentuada instabilidade no que se refere à geração/distribuição, assim como à manutenção de ganhos em termos de padrões de vida. É bom que se destaque que alguns desses ciclos estiveram associados também ao uso predatório do meio ambiente. Efetivamente, a sobreutilização da terra caracterizou alguns deles e contribuiu não só para o colapso da economia local, mas projetou mais longe os impactos socioespaciais negativos derivados desse colapso.

Esse processo cíclico de crescimento, assim como a forma predatória de utilização dos recursos ambientais e a geração de desequilíbrios socioespaciais, também caracterizou o Vale do Paraíba e poderá continuar a fazê-lo. Foi primeiramente no desenvolvimento do ciclo do café que o Vale do Paraíba desempenhou papel relevante. Até o último quarto do século XIX, este ciclo estava aí centrado³. Na passagem dos séculos XIX e XX, a produção de café no médio Vale do Paraíba foi virtualmente abandonada por duas razões a destacar: o esgotamento dos solos e a abolição do trabalho escravo. A essas razões somaram-se a disponibilidade de terras aptas e a extensão de logística de transporte, assim como a admissão da mão de obra imigrante, que contribuíram para o

deslocamento da fronteira agrícola do café em direção aos territórios paulista e, posteriormente, paranaense. Iniciou-se então na RMPB um ciclo econômico *tampão* de curta duração constituído pela pecuária leiteira extensiva e seu processamento.

Os primeiros sinais de um processo de industrialização na região são do tipo substituição de importações. Por volta de 1912, começava a operar, em Barra do Pirai, uma indústria têxtil. Na década de 1920, começaram a surgir então outras indústrias de transformação, destacando-se o setor da cerâmica em Pirai e Barra do Pirai, assim como a produção de papel em Pirai (1925). Essa tendência de “industrialização” tomou um rumo mais claro na década de 1930, ao longo da qual indústrias do ramo siderúrgico e mecânico passaram a ser instaladas em Barra Mansa. Esse processo de especialização veio a culminar com a implantação da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) no que, à época, era um distrito agrícola do município de Barra Mansa que posteriormente se transformou no município de Volta Redonda. A implantação da CSN significou a consolidação de um ciclo industrial já anunciado.

A mesma siderúrgica que deu origem à criação desse novo município desempenhou papel de importância no cenário da industrialização brasileira do pós-guerra, tornando-se também a base para a proliferação, no Vale do Paraíba, de uma diversidade de atividades relacionadas ao beneficiamento do aço. O período 1950-1960 ficou marcado pela consolidação desse parque siderúrgico-metal-mecânico, que se localizou preferentemente nos municípios de Barra Mansa e Volta Redonda. O período 1970-1980 registrou a chegada de outras indústrias, também de grande porte, mas com importante presença do capital estrangeiro, voltadas para a produção de insumos químicos, produtos farmacêuticos, máquinas de escritório, além de alimentos e bebidas. No que se refere à sua localização, essas unidades deram preferência ao então município de Resende, posteriormente desmembrado nos atuais municípios de Resende, Itatiaia, Porto Real e Quatis. Movido talvez pela disponibilidade de áreas planas e de terras mais baratas, assim como de um ambiente urbano menos denso e poluído, o foco desse crescimento moveu-se rio acima, na direção de Resende e da fronteira com São Paulo.

Reestruturação Econômica na RMPB: Construindo um Novo Perfil Industrial na Década de 1990, Perspectivas dos Anos 2000 e Nova Crise

Conforme assinalado por Gusmão (2000), o Vale do Rio Paraíba do Sul desempenhou papel estratégico no âmbito do processo de industrialização brasileira, particularmente no esforço visando à constituição de um parque industrial de base. Por um bom período, o Vale representou elemento físico de articulação estratégica entre as metrópoles Rio de Janeiro e São Paulo. O(s) complexo(s) urbano-industrial-tecnológico aí consolidado(s) até o fim do século XX compreenderam unidades das áreas de biotecnologia, telecomunicações, aeronáutica e militar, no trecho paulista, assim como de alimentícia, química fina, automobilística, siderurgia, metal-mecânica, no trecho fluminense. Esses complexos estiveram, primeiramente, integrados ao dinamismo econômico das duas metrópoles e, posteriormente, à forma como a região se inseriu no processo de reestruturação produtiva em escala mundial verificada, sobretudo, na década de 1990.

Albuquerque (1999) assinalava que uma avaliação do Vale do Paraíba não pode ignorar a presença, dentre os serviços, de redes distributivas utilizadoras de novas tecnologias de transportes, comunicações, intermediação financeira, vendas a varejo e no atacado, e produção e disseminação de informações. Os chamados serviços modernos, intensivos em conhecimento, como os de assistência e consultoria em áreas como engenharia, economia, contabilidade, auditoria, direito, gestão de negócios, publicidade estão também presentes, bem como os que envolvem a interpenetração das manufaturas com os serviços avançados, como ocorre através da logística. Merece destaque ainda, especialmente na década de 2000, o número e a diversidade de instituições de ensino (públicas e privadas, de ensino técnico e terceiro grau) dedicadas à formação de mão de obra de nível médio e superior.

A reestruturação econômica verificada na região do Médio Paraíba a partir da década de 1990 derivou de um cenário econômico internacional *aquecido* e em franca reestruturação. No que se refere ao município de Volta Redonda e sua região de influência, destacam-se os efeitos gerados pelo processo de privatização do setor siderúrgico, o que incluiu a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) em 1993, e o aquecimento do mercado internacional do aço. No que se refere ao município de Resende e sua região de influência, o período envolveu o fechamento e/ou transferência de algumas indústrias (pertencentes aos ramos mais *modernas* ou *menos sujos* como as químicas, farmacêuticas e alimentícias) e a conformação de um novo vetor centrado no setor automotivo. Isso significa que, ainda que mais moderno e limpo, o perfil das indústrias que assumem o espaço antes ocupado pela química-farmacêutica-alimentícia é, outra vez, na linha da siderurgia-metal-mecânica. Ainda que dividido em dois setores (mais limpo/moderno em Resende e mais sujo/antigo em Volta Redonda), há uma unificação da RMPB que passa a ter, toda ela, um perfil mais *uniforme*.

Por um lado, o setor siderúrgico (com a CSN à frente) continuava tendo um peso muito grande na determinação do que se passaria (ou não) com a economia da Região. Os planos de expansão/diversificação da linha de produtos da Usina Presidente Vargas (UPV), assim como a implantação de uma nova unidade da Votorantim em Resende (2005), estão a dizer que o setor não perdeu seu protagonismo na Região. Por outro lado, a reestruturação produtiva (da RMPB como um todo) e produtiva/urbana (de Resende e sua região de influência) verificada a partir de meados da década de 1990 está marcada pela presença das montadoras e do setor de logística avançada que as acompanharam. A instalação da fábrica de caminhões da Volkswagen (hoje Mann) na Grande Resende, seguida pela Peugeot-Citröen, Nissan, Hyundai e outras, formam hoje a nova face do setor industrial na Região.

Esses novos “eventos” deram lugar a vários efeitos político-administrativos e socioespaciais, como o que resultou na criação do município de Porto Real, que já havia sido precedido pela criação de Quatis. A criação desse município foi a forma encontrada para “acomodar” uma solução locacional para a Volkswagen (hoje Mann) de forma a atender aos interesses dos agentes econômicos e políticos, assim como de outras instâncias de governo envolvidas. Também devemos lembrar os efeitos produzidos em decorrência da ampliação-modernização-concessão do Porto de Itaguaí que redefiniu, em certa medida, o ordenamento da ocupação urbano-industrial da Baixada de Sepetiba, assim como as

relações que se estabelecem entre esta e o restante da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (sobretudo depois da implantação do Arco Metropolitano) e a Região do Médio Paraíba (através da rede logística que interliga a produção industrial realizada na mesma e o terminal marítimo de Sepetiba).

A análise das perspectivas da RMPB obriga a pelo menos duas outras considerações. A primeira refere-se à permanência da dependência dessa Região em relação a empresas (sobretudo industriais) que atendem ao mercado global ou, quando menos, nacional. Por outro lado, precisa ser considerado o perfil dessas empresas que indica um grau elevado de especialização (siderurgia-metal-mecânica-automobilística) e sujeita a economia da Região às oscilações originadas em outras escalas (global e nacional), pouco importando o que seja do peculiar interesse local. Em momentos ascendentes das atividades globalizadas, essa inserção econômico-social subordinada (ou “dependente”) pode representar uma oportunidade a ser explorada. Contudo, essa condição tende a estar presente somente enquanto a economia mundial não der um dos seus “soluços”. Nos momentos dos “soluços”, quando os efeitos negativos da produção desterritorializada se mostram mais visíveis, os agentes locais não tem como intervir sobre essas oscilações e suas consequências. Nesses momentos, os frágeis laços de cooperação-coordenação entre agentes locais (públicos, econômicos e sociais) resultam em condições sociais e econômicas locais ainda mais vulneráveis e, portanto, ainda menos resilientes.

É certo que não faz sentido imaginar uma estrutura econômico-social para a RMPB que não esteja articulada com a dinâmica estabelecida por agentes exógenos em outras escalas (os *global players*). Ainda mais se considerarmos a evolução histórica dessa estrutura, conforme traçamos antes. Contudo, por outro lado, é também verdade que os agentes locais têm melhores condições (e deveriam se aplicar mais no sentido) de revelar e desenvolver os recursos específicos do território da Região, de forma a garantir que, em tempos de “vacas magras”, ela possa contar com uma certa “imunidade” ou com um “colchão de amortecimento” às oscilações globais/nacionais.

A segunda consideração diz respeito a um traço característico da estrutura produtiva da Região, qual seja: o predomínio de empresas de grande porte, com o agravante de que parte importante dela é comandada por grupos internacionais ou, quando não, pelo capital nacional cuja lógica é definida em função de um mercado não nacional. A experiência nos indica que o fechamento de uma grande empresa em uma dada localidade pode produzir efeitos negativos significativos como, por exemplo, ao gerar a desmobilização de seu cinturão de fornecedores e clientes. Os efeitos produzidos pela transferência, para São Paulo, da alta direção/setor comercial da CSN após sua privatização em 1993 é suficientemente ilustrativo. Isso apesar de a Usina Presidente Vargas ter passado, depois de sua privatização, por ampliações e diversificação⁴. Faz parte da lógica decisória de muitos setores e grandes empresas (em especial as *global players*, figura bastante comum na RMPB) a definição de estratégias mercadológicas e práticas operacionais que privilegiam critérios ajustados às escalas nacional e global. Segundo essas estratégias, os novos cenários e arranjos comerciais/tecnológicos – que podem implicar o fechamento e transferência de unidades – independem, em larga medida, de interesses vinculados de forma específica à microrregião onde certas unidades estão localizadas. Essas são

decisões sobre as quais os agentes (econômicos, políticos e sociais) locais têm pouca ou nenhuma ingerência.

Admitimos, portanto, que ainda que não seja uma regra geral o *grau de resiliência* de dada estrutura econômica em relação a oscilações conjunturais (decorrências de movimentos cíclicos ou de crises do sistema capitalista, conforme prefira o leitor) tende a depender da sua diversidade tanto no que diz respeito a tipologias, portes e graus de integração em relação às redes/fluxos situados em diferentes escalas espaciais. Esse parece ser, portanto, um fator de vulnerabilidade da RMPB em médio/longo prazo. Na medida em que o poder decisório da “economia regional” é (ou está) predominantemente associado a agentes e lógicas exógenas à Região, cresce proporcionalmente a necessidade de fortalecer ações políticas locais que tenham por base laços de cooperação e coordenação entre os agentes (públicos, econômicos e sociais), ampliando assim a possibilidade de contemplar as especificidades microrregionais tanto no que se refere a recursos disponíveis como no que diz respeito à possibilidade de transformá-los em ativos.

A capacidade do parque automotivo de Resende de fazer frente a oscilações do mercado (nacional e global) parece ser maior pelo fato de serem indústrias organizadas dentro de um processo produtivo mais flexível, menos fordista ou mais claramente toyotista. Contudo, na emergência de uma fase adversa – como a que se apresenta hoje –, os arranjos industriais modulares tendem a reduzir ou interromper suas atividades na expectativa de melhores dias. Mas tanto a mão de obra (desempregada) como os fornecedores de bens/serviços (destinados às indústrias ou às famílias) e seus clientes pagam o preço da crise a curto prazo.

Assim, a economia da RMPB que já experimentou as consequências de uma especialização na cadeia da siderurgia-metal-mecânica, experimenta agora um outro cenário marcado pela ampliação dessa cadeia e da dependência em relação ao setor automotivo mundializado. No primeiro caso, verificam-se reflexos diretos sobre a Grande Volta Redonda, enquanto agora estes se abatem também sobre os municípios de Resende, Itaitiaia, Quatis e Porto Real. Somam-se assim os dois “Médios Paraíba”; enquanto a “crise” de 2008, no plano mundial, interferiu na RMPB através da forma como reage a cadeia da siderurgia-metal-mecânica, a “crise” de 2013 afeta o segmento mais moderno da sua economia, que reage de forma distinta através da cadeia automotiva e as redes/fluxos aos quais ela está conectada⁵. A consequência comum, tanto para o “Médio Paraíba” arcaico como para o moderno, é que expectativas se frustram e disparidades socioambientais permanecem (ou se ampliam) como consequência de cenários futuros construídos sem que os agentes locais tivessem a possibilidade de opinar e que os recursos específicos fossem trabalhados no sentido de transformados em ativos a serviço do desenvolvimento desse território.

Resende como Cidade Média

Como já assinalamos, embora o cenário mais amplo desse texto seja a RMPB, seu foco de investigação é Resende e sua região de influência. Por outro lado, o leitor deve ser lembrado de que essa investigação é parte do projeto *Cidades médias: novos papéis*,

novas lógicas espaciais, fato que justifica a inclusão desse item dedicado a esclarecer a situação de Resende como cidade média.

Segundo Corrêa (2007), a construção de um quadro teórico sobre as cidades médias deve pesquisar três elementos principais que nos ajudam a esclarecer o papel de Resende no âmbito da definição de sua região de influência: (i) a presença nelas de uma elite empreendedora; (ii) a sua posição/localização relativa dentro da rede de cidades; e (iii) as interações espaciais que estabelece. Esses três elementos parecem estar presentes no caso de Resende, pois: (a) ainda que não represente sua “marca”, a cidade (e sua região de influência) conta com uma elite empreendedora capaz de estabelecer a diferença em relação a outras cidades com a mesma dimensão demográfica, pois apresenta “uma relativa autonomia econômica e política [...], criando interesses locais e regionais, competindo em alguns setores de atividades com as grandes cidades e centros metropolitanos”; (b) ela tende a uma posição central na hierarquia regional face à circulação de pessoas, capitais, informações e mercadorias/serviços; e (c) ela apresenta “interações espaciais intensas, complexas, multidirecionais e marcadas pela multiescalaridade” que seriam dadas pelas conexões com a rede global de cidades através de grandes corporações multinacionais (*global players*). Ainda que não tenhamos mostrado evidências a ponto de provar essa tese, partimos do suposto de que Resende ocupa um “lugar central” em relação à sua região de influência e mais além, já que concentra a “oferta dos bens e serviços para uma hinterlândia regional”.

Contudo, não se está afirmando que ela venha a ocupar a posição de uma “capital regional” ou “metrópole regional”, muito embora a condição de “centro de atividades especializadas” possa ser considerada como uma hipótese bastante provável. De fato, Resende concentra atividades que geram interações espaciais a longas distâncias, mantendo assim conexões crescentes com os mercados nacional e internacional que podem levar a um processo de especialização.

A rigor, essa condição de “lugar central” representa uma questão a ser analisada com mais cuidado. A região de influência de Resende compreende o conjunto formado pelo somatório dos territórios dos municípios de Resende, Itaíia, Porto Real e Quatis, sendo que os três últimos resultaram de processos relativamente recentes de desmembramento do primeiro. Contudo, esses processos *emancipatórios* não resultaram nem em autonomia nem em cooperação, mantendo-se um quadro contraditório em que tais unidades podem se apresentar como unidades mutuamente dependentes (nos planos econômico, administrativo e social) dispostas à cooperação-coordenação de ações, ao mesmo tempo que são vistos como competidores disputando oportunidades e, portanto, avessos à cooperação/coordenação.

O enquadramento de Resende como uma cidade média é reforçada pela importância das oportunidades e pressões a que vem sendo submetidas como decorrência “[...] da presença de novos atores econômicos, na maior parte dos casos empresas de grande porte econômico e/ou respondendo a interesses de inovação tecnológica” (Projeto Procad/Casadinho, 2011). Esse eixo orientador da pesquisa está assim alinhado com a análise dos “processos de reestruturação urbana, considerando as funções das cidades médias, seus papéis regionais na rede urbana, assim como sua articulação em circuitos e redes que extrapolam a escala regional, para âmbitos nacionais e, inclusive, globais,

avaliando em que medida mudanças recentes têm desdobramento na estrutura de seus espaços urbanos, bem como em suas morfologias urbanas” (SPOSITO, op. cit., p. 29). No caso de Resende, as articulações em curso (ou em gestação) que extrapolam os limites político-administrativos de vários municípios se traduzem em iniciativas, por parte dessa municipalidade, na direção do estabelecimento de arranjos de governança territorial que poderão resultar na realização de potenciais locais que se somem (ou contraponham) às dinâmicas impostas por agentes exógenos à região.

Obedecendo à mesma orientação dada aos esforços desenvolvidos no âmbito desse Projeto, a discussão aqui iniciada representa a primeira de uma série de avaliações através das quais se pretende gerar resultados que permitam comparar o caso de cidades médias situadas em diferentes regiões brasileiras.

Como já mencionamos, Resende deve ser analisada na perspectiva de um espaço de relações que extrapolam os limites político-administrativos de vários municípios. Assim, o objeto de análise a que se faz referência como sendo a cidade média de Resende (ou a cidade e sua “região de influência”) corresponde a um conjunto articulado de áreas urbanas descontínuas que incluem o primeiro distrito de Resende e outras áreas urbanas situadas nos municípios de Itatiaia, Quatis e Porto Real. A todo rigor, referimos-nos a um espaço que recompõe a formação original do antigo município de Resende, do qual foram sendo desmembradas sucessivamente as porções territoriais que vieram a formar esses outros municípios (Itatiaia, Quatis e Porto Real). Mais do que isso, se o foco de análise estiver voltado para as atividades/infraestruturas ligadas ao setor de turismo, a abrangência espacial do objeto de análise terá de ser ampliado ainda mais pela incorporação de espaços pertencentes a municípios situados nos estados de Minas Gerais (Bocaina de Minas, p. ex.) e São Paulo.

Essa abordagem está alinhada com os argumentos assinalados por Sposito (op. cit.) sobre o fato da cidade média guardar “[...] relação direta com a área sobre a qual ela é capaz de exercer influência [...]”. Argumentos que levam a autora a destacar que as relações espaciais de uma cidade média “[...] não estruturam áreas ou regiões, mas sobrepõem a áreas e regiões, organizadas por lógicas territoriais, outros fluxos que podem ultrapassar essas áreas ou regiões de comando de uma cidade média e o fazem, gerando estruturas espaciais em rede, cuja morfologia não contém (necessariamente) continuidade territorial” (p. 38).

A região de influência de Resende é conhecida hoje por duas fisionomias principais associadas aos perfis de polo industrial e de polo de ecoturismo. Como já assinalado na abordagem do caso, ficará evidente que não são apenas os *agentes mundializados* que estão determinando a reestruturação da cidade e sua região de influência. Empreendedores locais têm sido capazes de revelar recursos responsáveis por uma fisionomia mais endógena. Como também já mencionado, admite-se a hipótese de que existam arranjos de governança que combinam vetores exógenos (as grandes corporações produtivas ou, em outras palavras, os *agentes mundializados*) e endógenos (empreendedores locais, em especial aqueles ligados aos serviços, com destaque para o ecoturismo e turismo de negócios), resultando daí condições específicas favoráveis ao desenvolvimento local, desde que sejam apropriadas e exploradas por um processo *inteligente* de governança.

Há indicações de que, além do parque industrial mais “moderno”⁶, merece igual destaque a presença de “novos elementos”⁷ que também produzem efeitos no que diz

respeito à reestruturação urbana de Resende no período pós década de 1990. Entre eles, desponta o setor imobiliário moderno, o de serviços diversificado e sofisticado, em especial o segmento do turismo de negócios ao qual se junta o turismo ecológico, já consagrado desde há muito.

Efetivamente, o turismo ecológico já está presente na área de Resende/Itatiaia através de três elementos principais, a saber: (i) o Parque Nacional de Itatiaia, primeiro parque nacional brasileiro criado na década de 1930; (ii) o distrito de Penedo (Itatiaia-RJ) e seus ativos naturais, gastronômicos e culturais associados a traços de “colonização” finlandesa; e (iii) a área de Visconde de Mauá (Itatiaia-RJ) e Bocaina de Minas (em Minas Gerais) onde se desenvolveram também os ativos naturais e culturais ligados à “colonização” alemã e aos fluxos/trocas com áreas do estado de Minas Gerais. Admite-se, como hipótese, que os “roteiros” e “produtos turísticos” da região poderiam ser tidos como *recursos específicos* (BENKO e PECQUEUR, 2001). A partir deles, a combinação das ações dos agentes endógenos (empreendedores locais) combinados com as ações dos agentes exógenos (identificados com o parque industrial e o setor de serviços/logístico avançado) poderia ajudar a produzir uma economia, em Resende, mais diversificada e resiliente que aquela experimentada, por exemplo, em Volta Redonda e Barra Mansa.

Experiências de Cooperação-Coordenação Intermunicipal na RMPB: Período 1980-2000

Para analisar a disposição à cooperação-coordenação intermunicipal na RMPB, selecionamos duas experiências realizadas no período 1980-2000. O primeiro caso diz respeito ao Consórcio para o Desenvolvimento Integrado de Municípios do Estado do Rio de Janeiro, no Vale do Paraíba (CODIVAP-RJ), formalmente criado no início da década de 1980 envolvendo, em tese, todos os municípios fluminenses integrantes da bacia do rio Paraíba do Sul. A segunda experiência trata de uma iniciativa realizada na década de 1990, concebida por um grupo de secretários de planejamento de municípios da Região do Médio Paraíba; o Mercado Comum do Vale do Paraíba (MERCOVALE). As duas experiências diferem em vários aspectos, mas sobretudo no que se refere às respectivas escalas, pois enquanto a primeira envolve toda a parte fluminense da bacia do Paraíba do Sul, a segunda envolvia apenas os municípios do médio curso (que à época eram bem menos numerosos do que hoje).

Além da pesquisa documental/bibliográfica e idas a campo, a composição desse item foi beneficiada pelas entrevistas realizadas com personagens que tomaram parte direta na concepção e desenrolar dessas experiências⁸.

Consórcio para o Desenvolvimento Integrado de Municípios do Estado do Rio de Janeiro, no Vale do Paraíba – CODIVAP⁹

O CODIVAP-RJ foi criado em 1983 com a finalidade de “planejar, adotar e coordenar medidas destinadas a promover e acelerar o desenvolvimento socioeconômico da região compreendida no território dos Municípios consorciados”. A ele deveriam aderir os municípios da parte fluminense da bacia do rio Paraíba do Sul. Independente do número que

tenha aderido, na prática do Consórcio, o protagonismo foi exercido por lideranças políticas dos municípios que compunham a Região do Médio Paraíba (RMPB), sempre nucleada por Volta Redonda (Pinheiral ainda era distrito deste último), Barra Mansa, Barra do Pirai e Resende (Itatiaia, Quatis e Porto Real eram distritos deste último). Ao longo do período em que o Consórcio alcançou alguma expressão (1983-1990), verificou-se uma espécie de rodízio dos prefeitos de Volta Redonda e Resende na presidência do mesmo.

Embora seja difícil dissociar o CODIVAP-SP e o CODIVAP-RJ é fato que eles tiveram gêneses e adotaram práticas muito distintas. Algumas diferenças deixaram marcas como é o caso, destacado por BASTOS (2013): (i) da ênfase dada pelo governo paulista ao planejamento regional; e (ii) ao espaço concedido aos municípios que integravam o Consórcio de SP. Como referência, o entrevistado cita Jorge Wilhelm (Secretário de Economia de Planejamento do Estado de São Paulo no período 1975-1979) “que tinha uma presença muito marcante no CODIVAP-SP, aonde o ânimo era diferenciado, com expectativa de planejamento integrado, com uma presença efetiva dos prefeitos na discussão de projetos estaduais que incidissem sobre a região do Vale do Paraíba Paulista”.

Como assinalado por CARVALHO (1987), “as prefeituras do vale do Paraíba paulista foram as primeiras a se organizar politicamente em torno da questão do planejamento (*de uma bacia hidrográfica ou porção desta*). Contribuiu para isso o fato de as prefeituras do Vale do Paraíba paulista serem majoritariamente do MDB (e depois do PMDB). Em outubro de 1970, fundaram o Consórcio de Desenvolvimento Integrado do Vale do Paraíba (CODIVAP-SP). As do Rio de Janeiro somente em fevereiro de 1979 davam os primeiros passos com vistas a fundação do CODIVAP-RJ [...]” (p. 21).

No caso paulista, o peso da orientação partidária na determinação dos resultados obtidos em matéria de cooperação-coordenação intermunicipal não pode ser visto como um “pequeno detalhe”. Deve-se lembrar que no período (1970/1980) o país tratava de superar o bipartidarismo e resgatar o direito de eleger (de forma direta) os governadores (o que só veio acontecer a partir de 1982). À época, representou uma *mudança de cenário* o fato do PMDB apresentar como candidatos nas eleições de 1982: Franco Montoro (SP), Tancredo Neves (MG) e Miro Teixeira (RJ). Também representava uma mudança (quase uma afronta) o fato do governador eleito no Rio de Janeiro ter sido Leonel Brizola (PDT).

Diferentemente do caso paulista, a criação do CODIVAP-RJ (1983) foi condicionada pela prática de políticas federais que marginalizariam iniciativas do governo estadual e de eventuais novas lideranças locais. O Consórcio serviria assim como instrumento de manutenção do controle federal sobre uma região de interesse estratégico mesmo após o restabelecimento das eleições para governadores e prefeitos. A propósito, BASTOS (op. cit.) lembra que “[...] Benevenuto dos Santos Neto, último prefeito de Volta Redonda a ser nomeado pelo Governo Federal (1982-1986), acordara com o Ministro do Interior, Mario Andreazza (1979-1985), que o CODIVAP-RJ operaria de forma que os recursos da União chegassem aos municípios do Vale do Paraíba sem ter de passar pelas mãos do então Governador do Rio de Janeiro, Leonel Brizola”. Esse seria um arranjo que beneficiaria ambas essas partes, pois manteria um canal de diálogo direto entre União e municípios, permitindo que “[...] Benevenuto Neto se apresentasse aos demais prefeitos da região (*estes eleitos*) como um elemento de ligação com o Governo Federal, o que o colocava na condição de uma potencial liderança regional”.

Por outro lado, CARVALHO (op. cit.) levanta outra hipótese ao argumentar que as prefeituras fluminenses estariam na necessidade de reagir à criação do Comitê Executivo de Estudos Integrados da Bacia do Rio Paraíba do Sul – CEEIVAP, que dava corpo à política do governo federal de gerenciamento integrado de bacias hidrográficas iniciada no final do governo Ernesto Geisel com a criação do Comitê Especial de Estudos Integrados de Bacias Hidrográficas – CEEIBH¹⁰.

Conforme CUNHA (2013), diferentemente do CODIVAP-SP, o Consórcio fluminense foi uma experiência que produziu *mais espuma que resultados* ou, nas palavras do entrevistado, “tinha muito mato e pouco macaco”. Na sua opinião, “[...] o CODIVAP fluminense envolvia ideias que estavam além da compreensão política local [...]”. A propósito do papel jogado de uma maneira geral pelos políticos locais o entrevistado amplia em muito suas dúvidas:

“[...] eu tenho minhas dúvidas se os políticos são as lideranças que devem conduzir essas experiências, ou se na verdade eles funcionam como meros apropriadores dessas ideias. Num determinado momento elas (*as experiências*) podem interessar para dar consistência ao discurso deles (*dos políticos*), alimentando sua relação de poder imediato num determinado momento, sem ter uma noção exata da extensão do compromisso que teria de ser estabelecido [...]” (Cunha, 2013.)

Dentro da linha de entendimento de CUNHA (op. cit.), o ‘tema’ CEIVAP-RJ pode ter emprestado ao projeto de lideranças políticas locais (sobretudo de Resende e Volta Redonda, como Noel de Carvalho e Paulo Cesar Baltazar) uma perspectiva de discurso regional, “uma condição que teria permitido falar para a região como candidatos à condição de seus representantes no cenário político estadual e nacional [...]”. Mas, na verdade, segundo essa fonte, caberiam dúvidas em relação a “[...] quanto desse discurso iria sustentar uma prática? A prática existiria ou tudo se resumiria ao discurso de candidato? A prática que fica era a anunciada pelo discurso ou era outra?”.

Nas palavras de BASTOS (op. cit.) “[...] essas coisas que nascem meio de cima para baixo são complicadas. Não havia chances de sucesso para o Consórcio na medida em que havia uma carência de lideranças e também porque não havia nos prefeitos da região outro interesse que não fosse obter recursos (*e manterem ou fortalecerem suas respectivas lideranças*). Eles não pensavam em planejamento do desenvolvimento regional”. Segundo essa fonte, é possível que Noel de Carvalho, que veio a ser Presidente do CODIVAP-RJ quando no exercício do mandato de Prefeito de Resende, fosse uma exceção à regra pois “tinha outra matriz de intenções, pertencia à ala jovem do PMDB, tinha origem no Vale do Paraíba, mantinha contatos com os prefeitos do CODIVAP-SP e pensava dentro de uma matriz regional, de desenvolvimento do Vale”. Contudo, essa teria sido uma liderança que não teve herdeiro ou sequência. Mais adiante, Paulo Cesar Baltazar foi eleito prefeito de Volta Redonda e passou a exercer o cargo de Presidente do CODIVAP-RJ. Problemas internos da aliança PT/PMDB que lhe dera sustentação acabaram por fazer com que a Prefeitura de Volta Redonda (assim como a de Barra Mansa) retirasse seu apoio ao Consórcio que ficou abandonado à própria sorte¹¹.

O histórico de realizações do CODIVAP-RJ inclui poucos resultados concretos ao longo da década de 1980. Em matéria de iniciativas que visassem efetivamente o desenvolvimento da região (ou da bacia), destaca-se, em 1982, a conclusão e promulgação do Macrozoneamento do Comitê Executivo de Estudos Integrados do Vale do Paraíba do Sul (CEEIVAP). Contudo, essa foi uma iniciativa federal realizada, através do Centro Executivo de Estudos Integrados de Bacias Hidrográficas (CEIBH do Ministério do Interior), no âmbito do modelo de gestão de bacias hidrográficas então ensaiado e que foi materializado através da Lei da Política Nacional de Meio Ambiente (LF 6938/81) e, posteriormente, da Lei da Política Nacional de Recursos Hídricos (LF 9433/97). A iniciativa não contou, portanto, com o envolvimento direto do CODIVAP. Houve um forte envolvimento dos governos estaduais – do RJ, SP e MG – e de uma pálida representação dos municípios que compunham a bacia. Em 1986/1987, o Macrozoneamento do CEEIVAP foi objeto de detalhamento, sob a liderança da Fundação Estadual de Engenharia do Meio Ambiente, restrito ao trecho do Médio Vale e com foco limitado às zonas de uso industrial. Essa iniciativa estava prioritariamente voltada para uma estratégia de controle da poluição do Rio Paraíba do Sul. Esses trabalhos se deram sob a liderança da FEEMA e reduzido interesse/envolvimento dos municípios da RMPB. Foram realizadas audiências públicas, mas com pouco sucesso/interesse local seja das prefeituras, dos agentes econômicos ou da sociedade civil. No início da década de 1990, sob a liderança da Superintendência para a Região Sudeste (SERSE, do Ministério do Interior) e coordenação da Geógrafa Lysia Bernardes, contando com a participação da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano (SEDUR RJ), o trabalho de detalhamento elaborado pela FEEMA foi retomado como parte de um esforço conduzido pelo governo do estado do Rio de Janeiro com o objetivo de identificar espaços físicos visando à nova onda de expansão industrial inaugurada com a chegada da Guardian (vidros especiais para a indústria automotiva), Volkswagen e outras montadoras que vieram se instalar em Resende e sua região de influência (Itatiaia, Porto Real e Quatis).

Mercado Comum do Médio Vale do Paraíba (MERCOWALE)

Diferente da escala assumida pelo CODIVAP-RJ, a abrangência geográfica do MERCOWALE estava restrita aos municípios que formavam a Região do Médio Vale do Paraíba, que, à época, era constituído por Resende¹², Barra Mansa, Volta Redonda¹³ e Barra do Pirai.

A proposta do MERCOWALE resultava da combinação de quatro elementos. O primeiro corresponde à proposta de criação de um *fórum regional de secretários de planejamento*, uma “entidade” informal de caráter “mais técnico que político”, com representação das prefeituras dos municípios da RMPB através dos seus respectivos secretários municipais, sobretudo de planejamento e desenvolvimento urbano. Membros desse grupo ocupavam (e ocuparam por várias administrações) posições de secretários municipais (planejamento, obras, desenvolvimento social etc.), tendo um deles sido eleito Prefeito de Quatis.

O relato de SALDANHA (2013) confirma o MERCOSUL como uma resultante de uma “[...] iniciativa de alguns Secretários municipais na direção de um formato institucional voluntário, de um fórum regional não oficial no sentido de que não seria uma

estrutura de governo, algo como uma iniciativa público-privada com participação destacada da academia [...] Não teria presidente, funcionaria como uma espécie de assembleia permanente que se reuniria em sistema de rodízio nas cidades que integravam o MERCOVALE, como hoje funcionam os Conselhos de Saúde. O presidente de cada reunião seria o prefeito anfitrião da vez. Não haveria sede, estrutura ou equipe [...].”

O segundo componente está associado ao trabalho de consultoria contratado pelo Prefeito Paulo Cesar Baltazar (PSB, Volta Redonda – 1993/1996) e realizado pelo ex-prefeito Celso Daniel (PT, Campinas-SP) objetivando a preparação de um Plano Estratégico para o município de Volta Redonda. A experiência do Consórcio do ABC Paulista serviu assim como referência, até porque havia uma certa semelhança entre as situações criadas pelas decisões que vinham de ser tomadas pela CSN, no caso de Volta Redonda, e pela mudança de parte do setor automobilístico para outras regiões brasileiras, no caso do ABC Paulista. Por meio desse Plano, pretendia-se dar resposta ao cenário gerado a partir da privatização da CSN e seus efeitos sobre a economia de Volta Redonda e o conseqüentemente deterioro da cidade e da sua região de influência. A proposta tinha o respaldo dos agentes econômicos da região, especialmente daqueles que compunham a cadeia de fornecedores e clientes da CSN, que demandavam uma saída para empresas cuja situação se alterara de forma importante com mudanças promovidas pela CSN, como a transferência do seu setor comercial para a cidade de São Paulo.

Bastos (op. cit.) confirma esse componente ao afirmar que “[...] segundo Roberto Procópio Lima Neto, presidente encarregado de encaminhar o processo de privatização da empresa, a CSN tinha um cinturão de fornecedores vicioso [...]”. A privatização representaria, portanto, a possibilidade de rompimento desse arranjo que era importante para os municípios da região, embora visto como pernicioso à lucratividade da empresa privatizada. Dessa forma, o MERCOVALE representava, em certa medida, uma resposta apresentada pelo “pessoal desse cinturão” envolvendo o interesse de compensar a perda desse “mercado cativo, tão próximo, tão fiel”. A intenção primeira era, portanto, a de estabelecer mecanismos de cooperação intermunicipal que ajudassem a preservar o mercado regional onde trocas realizadas pelas pequenas, médias e grandes empresas garantissem uma certa sustentabilidade para a economia do aço e, portanto, da região [...].”

Ainda segundo Bastos (op. cit.) a nova estratégia industrial-comercial da CSN privatizada teve um impacto regional amplo, pois “[...] essa cadeia havia se espreado pelo médio vale do Paraíba como um todo, alcançando desde Resende, à montante, a Barra do Piraí, a jusante, já que Volta Redonda não tinha capacidade física de abrigar todas as unidades que compunham o complexo. Contudo, esse espreado não se deu apenas por força da disponibilidade de espaço físico, mas respondeu também aos efeitos de uma legislação urbanística e ambiental menos rígida no caso dos municípios periféricos a Volta Redonda, como era o caso de Barra Mansa”. Bastos coincide em dizer que o MERCOVALE “[...] foi uma iniciativa montada a partir de interesses fundamentalmente econômicos ligados ao setor siderúrgico e metal-mecânico, como uma tentativa de resposta às novas condições e ameaças associadas ao processo de privatização da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN)”. A ponto dessa iniciativa não dialogar com outros segmentos industriais também presentes na região como o farmacêutico e químico, assim como com outros setores econômicos relevantes como o turismo e serviços.

O terceiro elemento contradiz em parte essa ideia de que a montagem de uma agenda de ações se limitava a uma resposta meramente industrial dada pela siderurgia-metal-mecânica à privatização da CSN. O trabalho de consultoria realizado por Celso Daniel para Volta Redonda não foi o único. As consultoras DIALOG e ANDERSON CONSULTING, de “trânsito internacional”, passaram também a explorar “oportunidades de negócio” associadas à elaboração de um Plano Estratégico visando ao desenvolvimento regional do Médio Paraíba. Tais oportunidades estavam alinhadas com experiências desenvolvidas em outros contextos e escalas, como no caso das “regiões ganhadoras da nova Itália”. Assim, a iniciativa do MERCOVALE pode ser entendida não só como uma resposta à uma situação da crise gerada pela privatização da CSN, mas também como consequência de iniciativas que procuravam pensar uma saída estratégica para a região no contexto de uma *economia mundial sem fronteiras*. Importa lembrar que ela foi contemporânea, por exemplo, à criação do MERCOSUL, que não por acaso inspirou seu nome. Nesse contexto a proposta era que o MERCOVALE envolvesse a produção de uma “marca da região” que seria vendida no plano internacional. Segundo o depoimento de Saldanha (op. cit.) essa agenda era muito mais abrangente e compreendia uma série de outros; “[...] a intenção era de integrar nossas políticas urbanas dentro de uma visão regionalizada e não localista, considerando-se, por exemplo, a questão da mobilidade que é muito séria. Os municípios teriam controle sobre o sistema de transporte, tentando fugir da Dutra, que virou uma via urbana, e buscar a alternativa de linha férrea que faria a interligação regional já que integra todos os municípios e viabilizaria os movimentos feitos pela população para ir à escola/universidade, ao shopping, ao médico etc.”

O quarto elemento esteve ligado à apropriação da proposta de criação do MERCOVALE por agentes que se moviam no cenário político na esfera estadual em três momentos e situações distintas da década de 1990: (i) a primeira esteve ligada à pessoa do ex-prefeito Baltazar (VR) que incorporou o discurso do MERCOVALE à sua plataforma de candidato a deputado, apresentando-se assim como uma voz da região e superando a imagem de um candidato “municipal” muito ligado a Volta Redonda; (ii) a segunda data da administração do governador Marcelo Alencar que, em parceria com o governo federal, através da Superintendência para o Desenvolvimento da Região Sudeste (SERSE/MINTER), retomou o detalhamento do Macrozoneamento do CEEIVAP/MINTER em relação ao uso industrial no trecho correspondente à RMPB. Essa iniciativa foi coordenada pela Geógrafa Lísia Bernardes (Superintende da SERSE) e pelo Arquiteto Mauricio Nogueira Batista (pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano do estado – SEDUR/RJ); e (iii) a terceira situação envolveu a gestão do governador Anthony Garotinho (1998/2002), através da Secretaria de Planejamento do Estado, na gestão Jorge Bittar, que liderava um programa de governo visando à formação de consórcios intermunicipais para o desenvolvimento regional, fazendo o movimento endógeno nascido na RMPB sair do controle dos agentes locais/regionais e perder sua identidade e coesão original.

Entretanto, barreiras associadas à disputas políticas locais/provinciais estiveram presentes desde o início da gestação da ideia. Na verdade, elas já estavam presentes quando da experiência do CODIVAP-RJ. Na fase inicial das tratativas sobre o MERCOVALE já havia surgido a ideia de o Prefeito de Paulo Cesar Baltazar (VR) ser seu primeiro presidente. Segundo SALDANHA (op. cit.) isso foi “[...] coisa que veio lá de VR e que acabaria por

politizar (*termo usado no sentido de partidizar*) esse fórum, o que contrariava a ideia original de promover a cooperação em torno de políticas públicas formuladas com a participação de todos (prefeituras, empresariado e cidadania) no interesse do desenvolvimento da região. É lamentável que essa história tenha se encerrado dessa forma”.

Além de disputas políticas as dificuldades de levar adiante tais propostas também se alimentavam do “[...] fato de não ter havido continuidade político-administrativa, o que pode ser atribuído também à precariedade dos quadros técnicos das prefeituras que, com exceção de VR, que tinha o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano (IPPU), acabou por representar um dos fatores determinantes do fato das ideias não terem seguido adiante [...]” (SALDANHA, op. cit.).

Referindo-se ao plano político da região Bastos (op. cit.) afirma que “[...] depois de Noel de Carvalho deixou de existir uma liderança política com foco na região. Os prefeitos sempre estiveram comprometidos com ações locais, setoriais e de curto prazo, sempre dispostos a disputar as oportunidades que surgiam e quase nunca se mostraram inclinados a cooperar/coordenar suas ações. Se apreciarmos como até hoje têm sido debatidos projetos de interesse regional (tais como o Trem Bala ou o Aeroporto Regional) ficará evidente o clima de disputa que sempre predominou na região”. Argumento com o qual parece concordar Saldanha (op. cit.) quando este registra “[...] não termos mais uma liderança regional, seja política, empresarial ou cidadã, capaz de conduzir a ideia de um projeto regional. A região tem sido preterida pelos investimentos federais, apesar do volume de arrecadação realizada a partir do conjunto de atividades aqui localizadas. Não temos retorno. Não há gente pensando desse tamanho, só há gente pensando no agora. Precisa pensar à frente [...]”.

Considerações Finais: Referências para o Aprofundamento e Ampliação da Análise de Experiências de Governança Territorial Verificadas da Região de Influência de Resende

A análise das iniciativas de que tratamos nesse texto permite tecer algumas considerações finais, assim como encaminhar indicações sobre a necessidade de dar continuidade aos trabalhos. A primeira consideração é de que os arranjos políticos-institucionais analisados foram infrutíferos no que diz respeito à promoção da governança territorial. Nenhum deles pode ser enquadrado como uma experiência de governança visando ao desenvolvimento territorial da região. Embora possam ser tidas como propostas de coordenação-cooperação intermunicipais, o seu conteúdo real de “desenvolvimento” não era capaz de esconder as suas reais inspirações “desenvolvimentistas” e/ou “industrialistas”.

A frustração dessas experiências pode ser atribuída, em boa medida, ao fato de elas resultarem de decisões tomadas por agentes econômicos e políticos externos aos interesses específicos da região. As *driving forces* atuantes na RMPB no período 1940-1995 obedeciam a uma gênese alheia à região. Elas ajudaram a forjar processos liderados por agentes políticos locais que agiam no interesse de suas respectivas “carreiras”, alguns movidos pelo interesse de projetar seus nomes visando *voos políticos mais elevados*. As oportunidades geradas por agentes públicos (vinculados a outras esferas de governo) e privados (sejam nacionais ou estrangeiros) exógenos foram, assim, apropriadas pelas

disputas locais e pelos discursos de certas lideranças políticas. Dessa forma, as possibilidades de desenvolvimento associadas aos recursos específicos da região/local ficaram muitas vezes à margem, sem serem revelados e transformados em ativos a serviço desenvolvimento territorial.

Fazer um percurso diferente não seria simples. Nem estaria garantido se a postura dessas lideranças fosse outra. Entretanto, é fato que, ao falharem, as iniciativas fortaleceram a estrutura econômica que já era caracterizada por um elevado grau de especialização. Daí, resultando uma baixa resiliência expressa pela vulnerabilidade às oscilações colocadas por decisões das empresas e/ou dos mercados aos quais se destinam os bens e serviços.

A confirmação de que a governança territorial na RMPB não passou de teoria, nos vinte anos cobertos pela análise aqui apresentada, remete-nos a Christoffoli (2008) quando este argumenta:

“seria ótimo ter um discurso que aglutinasse todas as forças sociais de uma dada região, que possibilitasse construir alternativas equitativas para o desenvolvimento socioeconômico, combinando antagonismo e cooperação, e que nos tirasse do atraso secular em que nos encontramos... Mas será isso possível?” (p. 232).

Entretanto, convém admitirmos que tais experiências fazem parte de um contexto espaço-temporal próprio e muito específico. As condições que condicionaram as experiências do CODIVAP e do MERCOVALE no período 1980-1999 não são as mesmas verificadas na primeira década dos anos 2000. As forças e os elementos protagonistas não permanecem os mesmos, prevalecendo um quadro que pode ser condutor de mudanças e novas experiências a serem consideradas.

As experiências do CODIVAP e do MERCOVALE devem ser vistas como respostas específicas a um conjuntura política, econômica, urbana e ambiental específica da RMPB no período 1946-1993. Dessa conjuntura, faziam parte muitas e peculiares facetas. Dentre elas, desponta o protagonismo da cidade de Volta Redonda, que passou da condição de uma *Company Town* (1940) à de *Capital Regional B* (REGIC/IBGE, 2007), ocupando ao final do período a condição de centralidade assegurada pelo fato de alajar e gerir o maior complexo siderúrgico-metal-mecânico do país. Do ponto de vista político-administrativo, fazem muita diferença também as relações que, oscilando entre parcerias e conflitos, envolviam a CSN (ainda uma empresa estatal), os governos locais (sobretudo, mas não somente, o de Volta Redonda), os movimentos sindicais (sobretudo dos metalúrgicos), as organizações sociais (comunidades eclesiais de base e ONG's ambientalistas, por exemplo) e os partidos políticos (sobretudo o Partido dos Trabalhadores, criado no início da década de 1980). A criação, em 1977, de uma instituição da importância do Instituto de Pesquisas e Planejamento Urbano (IPPU VR) é fato emblemático dos resultados dessa junção de tensões e esforços no tocante à capacidade de resposta face aos desafios da gestão dos muitos problemas da capital-regional da RMPB.

O restabelecimento das eleições diretas nas esferas estadual e municipal na década de 1980 também faz parte da diferença de contextos. Em especial durante o período em que o governador do estado eleito (no caso Leonel Brizola – PDT, em 1982) era obriga-

do a conviver com a figura do prefeito-interventor¹⁴, o que representava outro foco de tensões e elemento de manobras políticas peculiares do período e da Região. A elevação dos municípios à condição de unidade federativa a partir da CF 88 foi outro vetor de mudanças que tende a transformar a capacidade de resposta e potencializar a autonomia dos governos locais. Ainda que essas transformações sejam lentas e graduais demais, é fato que o contexto político-administrativo tende a algum nível de mudança já que está assentado sobre normas bastante diferentes.

Do ponto de vista da rede urbana, não devem ser negligenciadas as mudanças introduzidas ao longo da década de 1990 na RMPB e, particularmente, na região de influência de Resende. O fato de essa cidade ser classificada como Cidade Média pela RECIME e como Centro Sub-Regional “A” pela REGIC/IBGE (2007), reflete mudanças que certamente têm a ver, mas que não estão limitadas à instalação do polo automobilístico/logístico integrado no plano global. Há todo um conjunto de mudanças que tomam partido também da presença de uma elite empreendedora, da posição de Resende dentro da rede de cidades, assim como das interações espaciais que se estabelecem a partir dela.

Admitindo-se então que as experiências do CEIVAP RJ e do MERCOVALE tenham ocorrido num contexto específico e que estejam próximas do limite de um processo de transição, elas devem então ser tomadas como respostas que se ajustam às condições do período em que vigoraram. Sendo assim, com o objetivo de analisar os processos mais recentes, de forma a produzir comparações e buscar novos esclarecimentos dentro das condições hoje vigentes na Região, recomendamos a sequência aos trabalhos passando-se à análise de arranjos políticos-institucionais instalados a partir da década de 2000.

Nesse sentido, levantamentos bibliográficos e documentais foram iniciados, assim como realizadas entrevistas com agentes políticos locais sobre arranjos institucionais criados na década de 2000¹⁵. Como resultado dessa varredura preliminar foram identificados quatro arranjos: (i) o *Conselho Regional de Turismo – CORETUR*, um arranjo monotemático que envolve cerca de 10 municípios da região de influência de Resende; (ii) o *Projeto Cercanias* que envolve cerca de 13 municípios (pertencentes aos estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais) e previa o tratamento de temas como saúde, educação e segurança; (iii) a *Agência de Desenvolvimento do Médio Paraíba (ADEMP)* que tem sua origem e direção associada a empresas presentes na RMPB, especialmente em Volta Redonda e Barra Mansa; e (iv) o *Consórcio Emprego e Renda* liderado por Resende envolvendo os outros 4 (quatro municípios) que compõem a sua região de influência imediata (Itatiaia, Porto Real e Quatis).

A seleção feita envolveu critérios que visaram: (i) particularizar o caso de Resende e sua região de influência, que resultou na eliminação da Agência de Desenvolvimento do Médio Paraíba (ADEMP); (ii) considerar a diversidade temática e o grau de maturidade das alternativas identificadas, que resultou na eliminação do Conselho Regional de Turismo – CORETUR; e (iii) manter o mesmo procedimento de combinar uma experiência mais “local” e outra mais “regional”¹⁶. Aplicados esses critérios resultaram selecionadas as experiências do *Consórcio de Emprego e Renda* e do *Projeto Cercanias*, ambas iniciativas lideradas pelo município de Resende.

O foco original do Consórcio Intermunicipal de Emprego e Renda era a promoção da cooperação-coordenação dos municípios da região de influência de Resende bus-

cando otimizar oportunidades abertas a partir da instalação do parque automotivo nessa área, assim como garantir a mão de obra demandada pelo conjunto de atividades ali instalados a partir de meados da década de 1990. A proposta de criação do Consórcio envolvia a participação dos municípios de Resende, Porto Real, Itatiaia e Quatis. Além da temática do emprego e renda, visava-se também o estabelecimento de parcerias intermunicipais nas áreas de saúde, segurança, entre outras. Mesmo sem contar com um Termo de Compromisso finalizado e assinado pelos municípios, a iniciativa resultou na ampliação do Projeto “Pró-Jovem Cidadão” que passaria a atender cerca de 721 jovens (2014). Antes previsto para se instalar apenas em Resende, sua ampliação teria sido garantida nos outros três municípios da região¹⁷.

Por sua vez, lançado em 2009, o Projeto CERCANIAS envolveria quinze municípios¹⁸ integrantes dos estados de Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro. Seu objetivo estava centrado na cooperação-coordenação das políticas praticadas pelos mesmos, especialmente nas áreas de educação, saúde, meio-ambiente, turismo e inclusão social¹⁹. De acordo com o portal da Prefeitura de Resende (2009): “O Projeto Cercanias representa uma mudança na maneira de governar, porque consiste em olhar o entorno, agindo de forma conjunta e promovendo a regionalização das ações governamentais”.

Por se tratarem de experimentos recentes sobre os quais é possível realizar levantamentos de dados primários, os novos arranjos selecionados poderiam ser investigados de uma forma mais sistemática que a adotada exposta no presente texto. A experiência dessa primeira abordagem indica a necessidade/conveniência de uma análise mais profunda sobre a gênese dos arranjos selecionados, procurando-se identificar as ideias-força e lideranças que operaram na tentativa de conceber e operacionalizar os mesmos. As ideias-força, os temas tratados e os objetivos mobilizadores podem explicar o engajamento de alguns agentes por algum tempo, mas não necessariamente todos por muito tempo.

Por vezes, será necessário atentar para mudanças nas lideranças e orientações por elas produzidas. A conduta e condução realizada pelas lideranças, assim como a participação, ainda que eventual ou tangencial, de outros agentes e os papéis por eles desempenhados são, via de regra, linhas essenciais de investigação. As “trajetórias” percorridas por arranjos políticos-institucionais como os consórcios interfederativos também estão sujeitas a variações que podem ser produzidas por fatores como mudanças de temas e ênfases, produção de resultados visíveis/notáveis, assim como mudanças na composição de agentes envolvidos e suas respectivas cotas de poder. Novos agentes (e seus respectivos discursos e cotas de poder) podem significar tanto ganhos como perdas irreparáveis para os envolvidos e a concretização de suas pretensões.

A trajetória de toda experiência, sem exceção, está sujeita a fatores que determinam barreiras ou dificuldades que ao influírem na operação do arranjo interferem, consequentemente, na motivação e mobilização dos parceiros e parcerias, determinando muitas vezes o seu (in)sucesso ou (des)continuidade.

No caso de arranjos que envolvam o diálogo interfederativo, a qualidade/estabilidade das respostas geradas por outras esferas governamentais pode funcionar tanto como fator de coesão como de dispersão, dependendo de para onde apontar a tendência. O relacionamento de trocas/interações com outros arranjos assemelhados ou que se sobreponham à temática ou espaço coberto pelo arranjo em tela é informação a ser levada

em consideração tendo em vista a construção de laços de cooperação-coordenação ou, no sentido contrário, de antagonismos, divergências e conflitos que podem explicar a diferença entre o sucesso e o fracasso de uma experiência.

A estrutura e o processo decisório tendem a definir com clareza as reais possibilidades de um arranjo de governança. A forma como eles são estruturados, a escolha e composição da direção, a existência de formas de deliberação colegiadas (conselhos, assembleias etc.), assim como a existência de câmaras técnicas e ouvidorias, podem revelar pontos fortes e/ou fracos de cada arranjo.

Os recursos disponíveis e sua estabilidade no tempo são obviamente questões estratégicas. O perfil quali-quantitativo e a manutenção de equipes técnicas e administrativas condicionam, como é fácil de entender, a capacidade de resposta do experimento que se trate. As fontes e o fluxo (continuidade/descontinuidade) dos recursos financeiros podem variar no tempo e botar a perder uma iniciativa promissora. Normalmente, essas condições humanas, financeiras e materiais jogam papel crucial e devem ser investigadas com atenção.

Por fim, é necessário estar atentos às perguntas básicas quando se trata de investigar as temáticas da governança e do desenvolvimento territorial. Nesses casos, é preciso verificar qual o grau de aderência entre as ações ditadas ou perseguidas pelo arranjo em questão e a possibilidade de através delas: (i) identificar recursos específicos; (ii) mobilizar e permitir a participação efetiva dos agentes e saberes locais; (iii) combinar/articular o interesse local com os objetivos, questões e processos definidos em escalas situadas além do espaço-tempo sobre o qual o arranjo tem condições efetivas de interferir; e (iv) promover laços efetivos de coordenação e cooperação interagentes nos vários horizontes espaciais e temporais.

Referências bibliográficas

ALBUQUERQUE, R. C. A região urbana Rio – São Paulo: caracterização. In: REZENDE, F.; LIMA, R. (org.). *Rio – São Paulo cidades mundiais: desafios e oportunidades*. Brasília: IPEA, 1999.

ALMEIDA, K. R. *O poder local no federalismo brasileiro: os processos de emancipação dos municípios de Luis Eduardo Magalhães e Barra do Mendes (Bahia)*. Exame de qualificação oral (Doutorado) – PPGG/UFRJ, 2017.

AMARAL, C. *Reestruturação socioprodutiva e ações de promoção do desenvolvimento local na microrregião do Vale do Paraíba*. Relatório integrado à pesquisa “Redes Técnicas e Redes Sociais – Problemáticas do Desenvolvimento Local, Integrado e Sustentável”, Núcleo de Assessoramento, Planejamento e Pesquisa – NAPP / LABTeC/UFRJ, 2001.

BECKER, B. K. (coord.). *Logística e Ordenamento Territorial (relatório) documento base para a elaboração da Política Nacional de Ordenamento Territorial (PNOT)*. Brasília: Ministério da Integração Nacional/CDS-UnB, 2006.

BENKO, G.; PECQUEUR, B. Os recursos de territórios e os territórios de recursos. *Geosul*, n. 32, 2001. v. 16. p. 31-50.

BRANDÃO, C. A. Descentralização enquanto modo de ordenamento espacial do poder e de reescalonamento territorial do Estado: trajetórias e desafios para o Brasil. In: DALLABRIDA, V. R. (org.). *Governança territorial e desenvolvimento: descentralização político-administrativa, estruturas subnacionais de gestão do desenvolvimento e capacidades estatais*. Rio de Janeiro: Garamond, 2011.

BRASIL – Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Regiões de Influência das Cidades 2007. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, Diretoria de Geociências, Coordenação de Geografia, 2008.

BRESCIANI, L. P. Tradição e transição: o caso do Consórcio Intermunicipal Grande ABC. *Cadernos Adenauer XII* (2011, n. 4), *Municípios e Estados: experiências com arranjos cooperativos*. Rio de Janeiro: Fundação Konrad Adenauer, abril 2012.

BUARQUE, S. *Construindo o desenvolvimento local sustentável*. 4. ed. Rio de Janeiro: Garamond, 2008.

CHRISTOFFOLI, P. I. A luta pela terra e o desenvolvimento local. In: DOWBOR, L.; POCHMANN, M. (org.). *Políticas para o desenvolvimento local*. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2008.

COCCO, G. Entre conflito e consenso: desenvolvimento local e novo pacto. O legado de Celso Daniel. In: DOWBOR, L.; POCHMANN, M. (org.). *Políticas para o desenvolvimento local*. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2008.

CORRÊA, R. L. Construindo o conceito de cidade média. In: SPOSITO, M. E. B. (org.). *Cidades Médias: espaços em transição*. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

DALLABRIDA, V. R. Concepções teóricas que sustentam o debate sobre descentralização político-administrativa. In: DALLABRIDA, V. R. (org.). *Governança territorial e desenvolvimento: descentralização político-administrativa, estruturas subnacionais de gestão do desenvolvimento e capacidades estatais*. Rio de Janeiro: Garamond, 2011.

FEEMA. *Subsídios ao detalhamento do macrozoneamento do CEEIVAP – Relatório técnico*. Rio de Janeiro, 1987.

FERRÃO, J. Governança, governo e ordenamento do território em contextos metropolitanos. In: ZIBECCHI, R. (tradução Carlos Walter Porto-Gonçalves). *Brasil potência: entre a integração regional e um novo imperialismo*. Rio de Janeiro: Consequência, 2012.

FERREIRA, A. *Desenvolvimento regional, limites e possibilidades institucionais: um estudo de caso da região do Vale do Paraíba – RJ*. Tese (doutorado), Rio de Janeiro: Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas, Estratégias e Desenvolvimento – Instituto de Economia, UFRJ, 2012.

FILGUEIRAS, C. A. C.; ANDRADE, L. T. Capacidades institucionais dos governos municipais e governança metropolitana. In: CASTRO, E.; WOJCIECHOWSKI, M. J. (org.). *Inclusão, colaboração e governança urbana: perspectivas brasileiras*. Vancouver: The University of British Columbia; Rio de Janeiro: Observatório das Metrôpoles; Belo Horizonte: Editora PUC Minas, 2010.

FONSECA, I. F.; BURSZTEIN, M. A banalização da sustentabilidade: reflexões sobre governança ambiental em escala local. *Sociedade e Estado*, n. 1, 2009. v. 24. p. 17-46.

FRANÇA, C. L.; GARIBE FILHO, R. Políticas Institucionais para o fomento ao desenvolvimento local. In: DOWBOR, L.; POCHMANN, M. *Políticas para o desenvolvimento local*. (org.). São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2008.

GARSON, S. *Regiões metropolitanas: por que não cooperam?* Rio de Janeiro: Carta Capital – Observatório das Metrôpoles; Belo Horizonte, PUC Minas, 2009.

GUSMÃO, P. P. *Eficácia da gestão ambiental urbana na Região do médio curso do rio Paraíba do Sul*. Tese (Doutorado), Rio de Janeiro: PPGG/UFRJ, 2000.

_____. Gestão ambiental do território e capacidade de resposta dos governos locais na área metropolitana do Rio de Janeiro. In: BICALHO, A.M.S.M.; GOMES, P.C. (orgs.). *Questões metodológicas e novas temáticas na pesquisa geográfica*. Rio de Janeiro: Publit, 2009.

_____. Elementos para a construção de uma agenda para a gestão ambiental da área de influência do porto de Itaguaí – RJ. In: *Confins* [Online], n. 15, 2012. Disponível em: <http://confins.revues.org/7747> ; DOI : 10.4000/confins.7747.

_____.; BARBOSA, G. S. Governança e desenvolvimento territorial: limites e possibilidades dos novos arranjos político-institucionais no Setor Leste da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. *Revista Política e Planejamento Regional*, n. 2 (jul./dez.), 2015. v. 2.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Região de influência das cidades*. Rio de Janeiro: IBGE, 2007.

Ipea – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. *Relatório de aprimoramento metodológico: projeto Cooperação e Coordenação Federativa em áreas que recebem grandes investimentos: o caso do COMPERJ-Itaboraí/RJ*. Departamento de Estudos e Políticas do Estado, das Instituições e da Democracia (DIEST), Laboratório de Gestão do Território (LAGET/UFRJ) e Fundação Centro Estadual de Estatísticas, Pesquisas e Formação de Servidores Públicos do Rio de Janeiro (CEPERJ), Rio de Janeiro, 2013.

KLINK, J. J. A reestruturação produtivo-territorial e a emergência de uma nova agenda metropolitana: o panorama internacional e as perspectivas para o caso brasileiro. In:

_____. (org.). *Governança das metrópoles: conceitos, experiências e perspectivas*. São Paulo: Annablume, 2010.

_____. Governos e governança metropolitana: o caso do ABC paulista. In: DOWBOR, L.; POCHMANN, M. (org.). *Políticas para o desenvolvimento local*. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2008.

_____. Globalização, reestruturação territorial e o desafio da governança metropolitana colaborativa: evidências recentes e perspectivas brasileiras das cidades-região. In: CASTRO, E.; JOHN WOJCIECHOWSKI, M.J. (org.). *Inclusão, colaboração e governança urbana: perspectivas brasileiras*. Vancouver: The University of British Columbia; Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles; Belo Horizonte: Editora PUC Minas, 2010.

MAGALHÃES, H. T. Políticas e estratégias industriais e desenvolvimento regional: um estudo comparativo. In: EGLER, T. T. C.; MAGALHÃES, H. T. (org.). *Política pública, rede social e território*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012.

MAMEDE, J. A. G., DIAS, N. W.; RICCI, F. O vale do Paraíba e a busca pelo desenvolvimento integrado: uma análise da participação do CODIVAP. In: *Encontro Latino Americano de Iniciação Científica e VII Encontro Latino Americano de Pós-Graduação*, XI, Universidade do Vale do Paraíba – Univap, São José dos Campos – SP, 2007.

PIRES, E. L. S.; FUINI, L. L.; MANCINI, R. F.; PICCOLI NETO, D. *Governança territorial: conceito, fato e modalidades*. Rio Claro: Unesp-IGCE: Programa de Pós-Graduação em Geografia, 2011.

PIRES, L. H. A descentralização do poder e a regionalização das soluções: instrumentos de promoção do desenvolvimento local/regional. In: DOWBOR, L.; POCHMANN, M. (org.). *Políticas para o desenvolvimento local*. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2008.

PORTO-GONÇALVES, C. W. *A globalização da natureza e a natureza da globalização*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.

PROJETO PROCAD/CASADINHO. Cidades médias: novos papéis, novas lógicas espaciais – proposta apresentada ao MCTI/CNPq/MEC/Capes através da Ação Transversal 06/2011, Rio de Janeiro, 2011.

SILVA, C. L.; BASSI, N. S. S. Políticas Públicas e Desenvolvimento Local. In: SILVA, C.L. (org.) *Políticas públicas e desenvolvimento local*. Petrópolis: Vozes, 2012.

SILVEIRA, C. Desenvolvimento local e novos arranjos socioinstitucionais: algumas referências para a questão da governança. In: DOWBOR, L.; POCHMANN, M. (org.). *Políticas para o desenvolvimento local*. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2008.

SPINK, P. Cooperação e governança interjurisdicional: conceitos em discussão. *CADERNOS Adenauer XII* (2011, n. 4). *Municípios e Estados: experiências com arranjos cooperativos*. Rio de Janeiro: Fundação Konrad Adenauer, abril 2012.

SPOSITO, M. E. B. et al. O Estudo das Cidades Médias Brasileiras: uma proposta metodológica. In: SPOSITO, M. C. B. (org.). *Cidades Médias: espaços em transição*. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

VIEIRA, E. T.; SANTOS, M. J. Industrialização e desenvolvimento regional: política do CODIVAP no vale do Paraíba na década de 1970. *Revista Desenvolvimento Regional em Debate*, Ano 2, n. 2, nov. 2012.

VIEIRA DE CASTRO, E. M. N.; MOREIRA, R. J. Integração regional e iniciativas sustentáveis no Médio Paraíba do Sul – RJ. In: Congresso Brasileiro de Sociologia, XI, UNICAMP, Campinas, Setembro 2003.

ZIMMERMANN, V. J.; DALLABRIDA, V. R. Estruturas subnacionais de gestão do desenvolvimento: a possibilidade dos consórcios intermunicipais. In: DALLABRIDA, V. R. (org.). *Governança territorial e desenvolvimento: descentralização político-administrativa, estruturas subnacionais de gestão do desenvolvimento e capacidades estatais*. Rio de Janeiro: Garamond, 2011.

Recebido em: 25/09/2017 Aceito em: 14/10/2017

¹ Essas análises estão alinhadas também, embora de modo mais remoto, com o projeto desenvolvido pelo Ipea, em parceria com a Fundação Centro Estadual de Estatísticas, Pesquisas e Formação de Servidores Públicos do Rio de Janeiro (CEPERJ) e o envolvimento do Laboratório de Gestão do Território (LAGET/UFRJ), intitulado *Cooperação e Coordenação Federativa em áreas que recebem grandes investimentos: o caso do COMPERJ-(Itaboraí, RJ)*.

² Determinação contida na Constituição Federal de 1988 e que coloca os municípios brasileiros numa condição muito peculiar se comparada a outras repúblicas federativas encontradas no contexto mundial.

³ Os primeiros cafezais no vale do Paraíba do Sul foram plantados em Resende em 1770, mas só em 1840 a lavoura cafeeira alcançou o apogeu, tendo sido responsável pela quase totalidade da produção nacional.

⁴ Além da reestruturação do ponto de vista da gestão a UPV/CSN passou por projetos que alteraram seu perfil produtivo. Vale lembrar, a título de exemplo, os projetos de diversificação de seus produtos tradicionais (laminados de aço) e de novos produtos (passou a contar com uma unidade cimenteira que processa a escória dos autofornos como matéria prima principal). Além da reestruturação

do ponto de vista da gestão, a UPV/CSN passou por projetos que alteraram seu perfil produtivo. Vale lembrar, a título de exemplo, os projetos de diversificação de seus produtos tradicionais (laminados de aço) e de novos produtos (passou a contar com uma unidade cimenteira que processa a escória dos autoforos como matéria prima principal).

⁵ A título de exemplo, vale lembrar notícia veiculada na mídia segundo a qual, em outubro de 2015, a comercialização de veículos registrou uma redução da ordem de 40% em relação ao mesmo mês de 2014. O impacto dessa oscilação implicou medidas por parte das montadoras que geraram a interrupção da produção em algumas unidades e a redução do quadro de trabalhadores ou, para os que tiveram mais sorte, a concessão de férias coletivas.

⁶ Especialmente se comparado com o modelo fordista da siderurgia que domina Volta Redonda e sua região de influência.

⁷ As atas se explicam pelo fato de que alguns desses elementos não são novos na sua essência, mas sim no seu formato e dinamismo atual.

⁸ Dentre eles, destacam-se as entrevistas realizadas com: Ruy Saldanha: ex-Secretário de Planejamento de Resende e Secretário de Planejamento de Itatiaia à época da realização da entrevista (22 Maio 2013); Paulo Gustavo Bastos: ex Presidente do Instituto de Planejamento e Pesquisa Urbana – IPPU da Prefeitura de VR, ex Superintendente do Consórcio para o Desenvolvimento Integrado do Vale do Paraíba – CODIVAP – RJ e consultor privado à época da realização da entrevista (22 Maio 2013); e Lincoln Botelho da Cunha: Secretário de Planejamento do município de Volta Redonda ao longo de cinco diferentes administrações desde 1992, quando ocupou pela primeira vez o cargo no governo do Prefeito Paulo Cesar Baltazar Nóbrega (governo do PSB coligado com o PT), entrevistado em 23 Maio 2013.

⁹ CNPJ 27.962.653/0001-08, registrado em 18/11/1983.

¹⁰ Portaria Interministerial # 890 de 20/03/78 dos Ministérios do Interior e das Minas e Energia.

¹¹ Formalmente o Consórcio ainda existe e mantém ativo seu CNPJ. Contudo, consta no site Jusbrasil informação sobre processo que corre no TRT da 1ª Região movido por antigos funcionários do CODIVAP-RJ que requerem que municípios respondam subsidiariamente pelo descumprimento de obrigações trabalhistas não honradas pelo Consórcio na década de 1980.

¹² Itatiaia, Porto Real e Quatis ainda não tinham se emancipado deste.

¹³ Pinheiral ainda não tinha se emancipado de VR.

¹⁴ Entre 1977 e 1985, o cargo de prefeito de Volta Redonda foi exercido por interventores indicados pelo Governo Federal, pois o município era classificado como “área de segurança nacional”.

¹⁵ Durante trabalho de campo realizado no período 2014-2016 foram feitas entrevistas com os seguintes personagens: Alfredo José de Oliveira (Secretário Municipal de Planejamento de Resende); Wilson Oliveira Ribeiro de Moura (Presidente da Agência do Meio Ambiente de Resende); Kiko Besouchet (Secretário Municipal de Trabalho e Renda de Resende); Rogelio Garcia (Consultor da Secretaria Municipal de Trabalho e Renda de Resende); Antônio Leão (Secretário Municipal de Turismo de Resende); Antônio Abrão (Diretor do Sindicato Rural de Resende); Joseli Carneiro Silva (Diretora de Novas Oportunidades da Secretaria de Indústria de Resende); e Jorge Melhem (ex-Secretário de Planejamento de Resende e Secretário Municipal de Governo de Quatis).

¹⁶ Vale lembrar que foram analisados dois arranjos compreendendo recortes espaciais específicos, quais sejam: (i) o CODIVAP RJ que envolvia todos os municípios que integravam a parte fluminense da bacia do Paraíba do Sul; e (ii) o MERCOVALE que era formado apenas pelos municípios que compunham a Região do Médio Paraíba – RMPB, RJ.

¹⁷ Ao que parece, a implementação do Consórcio e das ações por ele patrocinadas encontravam barreiras associadas às dificuldades no que diz respeito à aprovação dos Termos de Compromisso ajustados entre os prefeitos, mas que tinham de ser aprovados pelas câmaras dos municípios envolvidas.

¹⁸ Resende, Itatiaia, Porto Real e Barra Mansa (Estado do Rio de Janeiro); Bocaina, Passa Quatro, Itamonte, Itanhandú e Passa Vinte (Estado de Minas Gerais); Queluz, Areias, São José do Barreiro, Bananal e Arapeí (Estado de São Paulo).

¹⁹ Segundo informações obtidas em campo, duas barreiras têm prejudicado a materialização dos propósitos do Consórcio, quais sejam: (i) contornar os interesses político-partidários de cada município em favor de metas envolvendo interesses comuns; e (ii) conseguir o comprometimento efetivo do maior número possível de prefeitos, especialmente nas reuniões de caráter deliberativo.

***“Fortified Cell” e “Dangerous Places”*: Processos de Fragmentação do Tecido Sociopolítico-Espacial em Cidades Médias – Resende e Volta Redonda-RJ**

“Fortified Cells” and “Dangerous Places”: Processes of Fragmentation of Sociopolitical-Spatial Fabric in Medium-Sized Cities – Resende and Volta Redonda, RJ

Eliane Melaraⁱ

Universidade Federal do Rio de Janeiro
Rio de Janeiro, Brasil

Resumo: Nesse artigo, objetivamos analisar o processo de fragmentação do tecido sociopolítico-espacial nas cidades médias de Resende e Volta Redonda (RJ). Para realização dessa pesquisa, contamos com informações referentes à localização de espaços residenciais fechados e controlados, dados relacionados a renda (IBGE, 2010) e dados criminais obtidos nas delegacias das cidades (2013). Além disso, entrevistamos diversos atores necessários ao entendimento da pesquisa. Concluímos que, embora a territorialização do tráfico de drogas não seja tão intensa nessas cidades quanto é nas metrópoles, tem contribuído para o imaginário da insegurança urbana das camadas mais abastadas, as quais, muitas vezes, têm optado por viver em espaços autosssegados.

Palavras-chaves: Fragmentação do Tecido Sociopolítico-Espacial; Espaços Residenciais Fechados e Controlados; Tráfico de Drogas.

Abstract: The aim of this article is to analyze the process of fragmentation of sociopolitical-spatial fabric in the medium-sized cities of Resende and Volta Redonda (Rio de Janeiro State). Information concerning the location of closed and controlled residential spaces and data related to income was accessed from IBGE (2010) and criminal data obtained from police stations of the cities in 2013. Furthermore, residents of different areas of the cities were interviewed as well as journalists and the police. The results indicated that although the territorialization of drug trafficking is not as intense as it is in Brazilian metropolitan areas, it still contributes to the image of urban insecurity among wealthier people, who have often opted to live in gated self-segregated spaces, which have multiplied locally.

Keywords: Fragmentation of Sociopolitical-Spatial Fabric; Closed and Controlled Residential Spaces; Drug Trafficking.

ⁱ Pós-doutoranda do Programa de Pós-graduação em Geografia da UFRJ. Bolsista PNPd/CAPES. geocalcitapiti@yahoo.com.br

Introdução

Durante muito tempo, e até nos dias atuais, o modelo de cidade centro-periferia caracterizava a maioria das cidades do mundo. Porém, o crescimento da população urbana de forma expressiva, iniciado especialmente no período da 1ª Revolução Industrial, fez com que o centro e a periferia de muitas cidades se tornassem cada vez mais complexos. Essa complexidade veio acompanhada também de diferentes processos de separação entre classes sociais e formação de novas centralidades.

Atualmente, as metrópoles dos países semiperiféricos, como as do Brasil, são poli-cêntricas, altamente segregadas e fragmentadas. Observamos a formação de verdadeiras “células fortificadas” (DAVIS, 1992; 1993), chamados de *gated communities* pela literatura norte-americana, e, condomínios fechados, loteamentos murados, ou condomínios exclusivos, no Brasil. Por outro lado, temos também uma segregação imposta, com a formação de “bolsões de pobreza”, muitas vezes, territorializados pelo tráfico de drogas. Esses processos segregacionistas e fragmentadores são bastante presentes nas metrópoles brasileiras; nas cidades médias, esses processos têm-se intensificado a partir da década de 1990. Assim, nesse artigo, objetivamos analisar o processo de fragmentação do tecido sociopolítico-espacial nas cidades médias¹ de Resende e Volta Redonda (RJ), dando ênfase à produção de espaços residenciais fechados e controlados e espaços territorializados pelo tráfico de drogas.

Para realização dessa pesquisa, contamos com informações provenientes da prefeitura sobre a implantação de condomínios e loteamentos, dados relacionados a renda (IBGE, 2010) e dados criminais obtidos nas delegacias das cidades (2013). Além disso, entrevistamos policiais da esfera federal, civil e militar, jornalistas responsáveis pela seção policial, e moradores de áreas contrastantes da cidade, considerando diferentes níveis salariais – residentes dos espaços controlados (condomínios fechados e loteamentos murados) e moradores dos bairros considerados como “perigosos”.

Processos de Fragmentação do Tecido Sociopolítico-Espacial em Cidades Médias: um Estudo em Resende e Volta Redonda-RJ

Não sendo foco desse estudo, mas não menos importante, é interessante mencionar que as cidades de Resende e Volta Redonda estão localizadas na região do Vale Paraíba² e ambas vêm passando por processos de reestruturação urbana, modificando seus índices populacionais, PIB, IDH e organização interna de seu espaço urbano. A localização estratégica de Resende (entre as duas principais metrópoles brasileiras, Rio de Janeiro e São Paulo), os incentivos fiscais, entre outros fatores, proporcionaram, a partir da década de 1990, um intenso recebimento de unidades industriais automotivas para essa micror-região: a Volkswagen, com a produção de caminhões e ônibus, em 1996, e da Nissan, em 2013, se instalaram em Resende. Outros municípios da região também receberam esse tipo de indústria, como Porto Real, com a chegada da Peugeot/Citroën em 2001. Itatiaia recebeu a instalação da Hyundai Heavy Industries no ano de 2011 e recentemente, em 2016, recebe a Jaguar Land Rover. São empresas de lógicas pós-fordistas que vêm gerando um processo de reestruturação produtiva nas cidades e na região, o que, conseqüentemente, interfere na produção do espaço das duas cidades escolhidas para

esta pesquisa. Volta Redonda, por sua vez, representa um grande potencial industrial na região desde a década de 1940, com a implantação da CSN. Esses processos de reestruturação produtiva e urbana estão inseridos num modelo global de produção pós-fordista, chamado por Harvey (2009) de acumulação flexível. Nas metrópoles brasileiras, as mudanças vêm ocorrendo desde 1970; porém, nas cidades médias, esses processos se tornaram mais intensos na década de 1990. A reestruturação produtiva de muitas cidades do Brasil vem acompanhada de mudanças na organização interna dessas cidades, favorecendo processos e fragmentação, segregação, autoss segregação.

Sposito (2013, p. 84) analisa que:

Trata-se, assim, a meu ver, de processos que se sucedem no tempo, sendo o de fragmentação socioespacial mais recente e mais abrangente, visto que resulta num arco amplo de dinâmicas, envolvendo diferentes formas de uso e apropriação do espaço. Assim, não se poderia aplicar essa ideia à cidade do começo do século XX, a partir do qual se enunciou o conceito de segregação, sendo, entretanto, possível tratar tanto a segregação socioespacial como a fragmentação socioespacial, na cidade atual, reservando-se esta última expressão para analisar o conjunto das formas de diferenciação e segmentação socioespacial presentes nos espaços urbanos contemporâneos, incluindo-se entre elas o par segregação ↔ autoss segregação, este muito mais atinente ao uso residencial do solo. [...] a fragmentação socioespacial é mais ampla, porque abarca o conjunto da cidade e só pode ser apreendida pelo conjunto das suas relações, as realizadas e as não realizadas. Do ponto de vista da profundidade o par segregação ↔ autoss segregação é mais radical, porque associa-se a formas materiais e imateriais de separação, contendo em muitos casos o direito à interdição de ir e vir, que muros de sistemas e segurança tornam-se evidentes e que controles de outras naturezas efetivam, ainda que de modo mais subliminar.

Todas essas mudanças mencionadas no setor produtivo de Resende e Volta Redonda têm favorecido um crescimento urbano significativo³, aumentando as desigualdades socioespaciais dessas cidades, formando áreas fortemente autoss segregadas, e áreas onde há uma predominância dos processos de segregação induzida e segregação imposta. De acordo com Corrêa (2011 [1991]), a segregação residencial é um dos processos que ocorrem no espaço urbano que mais geram separação; o autor considera três tipos de segregação residencial. Temos o processo de autoss segregação, que é uma política de classe associada à elite e aos estratos superiores da classe média, influenciando nas condições de reprodução do espaço. Por outro lado, temos a segregação imposta, relacionada àqueles que não têm opção de escolha; e buscam os locais mais baratos para moradia, nas áreas mais pobres das cidades, onde as condições de infraestrutura urbana são precárias. Além dessas, temos a segregação induzida, que está relacionada àqueles que têm poucas condições de escolha, determinados pelos preços das terras e imóveis, onde a homogeneidade é menor do que nas áreas de segregação imposta e autoss segregação.

O aprofundamento desses processos de autoss segregação e segregação imposta, nas metrópoles do Rio de Janeiro e São Paulo, por exemplo, favorece o processo de fragmen-

tação do tecido sociopolítico-espacial, especificada por Marcelo Lopes de Souza (2006), provocando o enclausuramento dos mais ricos, em condomínios exclusivos e impondo um fechamento de áreas pobres, através do poder do tráfico de drogas sobre as favelas, modificando suas práticas socioespaciais.

Para Souza (2006, p. 466, grifos do autor), “A fragmentação do tecido sociopolítico-espacial não se confunde inteiramente com, nem é redutível à ‘clássica’ segregação residencial, tal como experimentamos, até os anos 70, no Rio de Janeiro e em São Paulo [...]”. Para o autor (p. 473, grifos do autor): “[...] no fundo, a segregação até vem sofrendo, dos anos 80 para cá, um certo aprofundamento, por conta daquilo que o autor já chamou de uma ‘atualização’, ou um *revival* exasperado do ‘mito da marginalidade’ [...]. Desse modo, os favelados agora são taxados como traficantes ou traficantes em potencial, a territorialização das favelas por parte dos traficantes de varejo, por exemplo, ultrapassa os limites da segregação usual, provocando fraturas no espaço – fragmentação. Souza (2006, p. 474, grifos do autor) “Com isso, não se quer afirmar que a descontinuidade seja ‘total’, pois a fragmentação, como já foi dito, se *acrescenta* a segregação e a *agrava*”.

Conforme Souza (2008, p. 59), estamos lidando com uma cidade cada vez mais segmentada por fronteiras invisíveis e ilegais, que muitas vezes reduz sua mobilidade espacial intraurbana, tanto dos pobres, por exemplo, quando pessoas de uma favela já dominada e “territorializada” por uma facção são impedidas de visitar familiares de outra favela dominadas por outra facção, ou quando pessoas das classes médias e altas deixam de frequentar determinados espaços por causa do medo. Nas cidades médias, esse processo de fragmentação do tecido sociopolítico-espacial parece ganhar força nas últimas décadas; especialmente as cidades médias favorecidas por um certo crescimento econômico, associado ao um crescimento populacional significativo não acompanhado de políticas públicas voltadas para os setores sociais (MELARA, 2016).

Com isso, a reestruturação urbana de Resende e Volta Redonda, iniciada na década de 1990 e intensificada a partir dos anos 2000, tem influenciado o mercado imobiliário das duas cidades, favorecendo o investimento em espaços fechados e controlados como os condomínios fechados e loteamentos murados⁴, e os *shopping centers*. Verificamos ainda que o tráfico de drogas tem penetrado em muitas áreas das cidades de Resende e Volta Redonda, especialmente bairros com *déficits* no campo social, aumentando o número de outros crimes, como lesões corporais, homicídios, roubos e furtos. Essas áreas são consideradas “perigosas” pela população em geral, mídia e autoridades responsáveis pela segurança⁵. Nesse contexto, a insegurança urbana e a criminalização da pobreza fazem parte das representações e práticas socioespaciais de ambas as cidades.

“Fortified cell”: Espaços Residenciais Fechados e Controlados

Em Resende, pesquisamos que, desde a década de 1990 e especialmente depois do ano de 2000, muitos espaços fechados e controlados têm sido construídos e projetados na cidade. Na Figura 1 observamos que no setor mais sudoeste da cidade há a localização de vários empreendimentos residenciais caracterizados como fechados e controlados e que concentra uma população com uma renda elevada (IBGE, 2010). Outro setor de valorização imobiliária da cidade se concentram no setor nordeste da cidade, com a presença de

hipermercados e do novo *shopping center* implantado em 2010 (MELARA, 2016). Em Volta Redonda, o setor sudeste da cidade tem concentrado uma gama de espaços fechados e controlados; são bairros que concentram uma porcentagem elevada de pessoas que recebem mais de 10 salários mínimos (IBGE, 2010). Também podemos analisar que, em Volta Redonda, esse setor da cidade também conta com a presença de hipermercados e *shoppings centers*, e da UNIMED, demonstrando ser um setor da cidade bastante valorizado economicamente. Nas fotos e nos trabalhos de campo realizados no ano de 2015, observamos que os condomínios e loteamentos de ambas as cidades são caracterizados por apresentar barreiras físicas, como muros, grades, portaria e sistemas de segurança (Figura 2)⁶.

De acordo com Souza (2012 [1999], p. 197), a autoss segregação está relacionada, especialmente ao escapismo da elite e à degradação da civilidade. Para o autor, a consolidação desse fenômeno nas cidades brasileiras, especialmente nas cidades grandes, como Rio de Janeiro e São Paulo, pode estar relacionada a cinco fatores importantes: 1) paisagem urbana marcada pela pobreza e, em muitos casos, com a degradação do centro e áreas tradicionais; 2) deterioração das condições de habitabilidade e qualidade ambiental, devido a poluição sonora, do ar, congestionamentos etc., dos bairros tradicionais; 3) busca por uma maior “exclusividade social”; 4) busca por espaços com mais amenidades naturais e 5) Aumento da criminalidade violenta e também da sensação de insegurança.

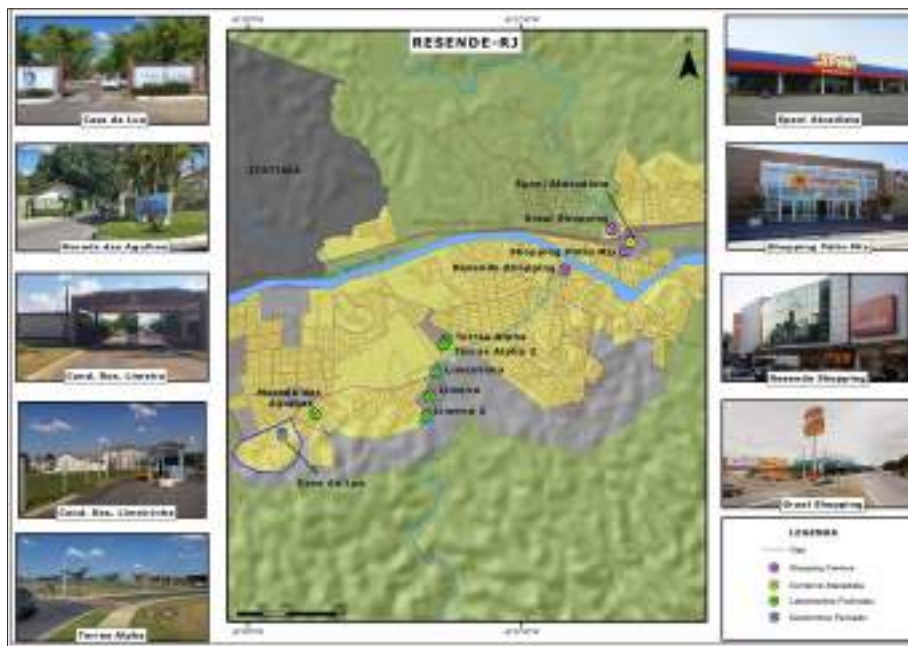


Figura 1 – Localização dos condomínios fechados e loteamentos murados, e outras amenidades, como *shopping centers*, hipermercados, em Resende-RJ.

Fonte: Melara (2016, p. 138).

Para Resende e Volta Redonda, analisamos que o primeiro motivo “paisagem urbana marcada pela pobreza e informalidade e degradação das áreas centrais”,⁷ foi analisada como uma característica que não confere com as cidades aqui estudadas. A área central ainda é o local que concentra riquezas, tanto a nível residencial, como a nível de serviços, comércio, lazer, contando também com a presença de *shopping centers* (SILVA, 2017a, 2017b).

O segundo motivo exposto por Souza (2012, [1999]) foi sobre a diminuição da qualidade de vida das áreas centrais tradicionais, com problemas como: congestionamento, poluição etc. Percebemos, então, que esse é um fator relativamente presente nas cidades estudadas por nós, porém, ocorre com menor intensidade do que as áreas centrais metropolitanas. De fato, as distâncias não tão grandes centro-periferia e os valores acessíveis dos terrenos favorece o investimento nesse setor imobiliário. Volta Redonda, devido à localização da CSN no centro da cidade, apresenta um aspecto bastante degradado em algumas áreas e uma poluição aguda.



Figura 2 – Localização dos condomínios fechados e loteamentos murados, e outras amenidades, como *shopping centers*, hipermercados, UNIMED, em Volta Redonda-RJ. Fonte: Melara (2016, p. 148).

Outra questão focada por Souza (2012 [1999]) foi a busca por uma maior exclusividade social e amenidades naturais. Este ponto foi bastante enfatizado pelos entrevistados, moradores de espaços fechados e controlados; muitos deixaram claro que a homogeneidade da vizinhança era fundamental, inclusive o padrão das residências:

“Aqui tem muitos aparatos de segurança: portaria, vigilância etc. e comodidades, como: clube, local planejado e agradável. Nesse condomínio a vizinhança é selecionada, as pessoas são obrigadas a seguir as regras de construção, não tem aquela coisa de puxadinhos. Se alguma coisa estiver incomodando tem uma administração para cuidar desses problemas”. (Sandro, engenheiro químico, morador do Terras Alphaville Resende, janeiro de 2015).

“Antes tinha vizinhança de outra classe, queremos que seja da mesma classe, que ganham uns R\$ 6 mil para cima”. (Francisco, funcionário da prefeitura, formado em Administração, morador do Residencial Jardim Suíça, Volta Redonda, fevereiro de 2015).

Nas entrevistas realizadas, podemos observar que as pessoas se caracterizaram por apresentar uma renda familiar considerada alta para essas cidades⁸ – acima de 5 mil reais. De acordo com a classificação de classes do Ipea seria uma população pertencente à classe A ou B, pois uma renda acima de R\$5 mil as pessoas já pertencem a classe B. Observou-se que a maioria dos entrevistados eram homens e mulheres casados e com filhos (1 ou 2 filhos), na maioria das vezes o casal tinha uma ocupação profissional bem remunerada. Todos tinham formação em curso superior, alguns tinham pós-graduação. As formações profissionais variavam entre professores, médicos, engenheiros, alguns eram empresários e muitas pessoas de Volta Redonda eram funcionários da prefeitura. As características das moradias dos entrevistados, em geral, apresentavam 3 a 4 quartos, com 3 ou mais banheiros, o que significava ser uma residência bastante confortável.

Poucas pessoas mencionaram a importância da presença de áreas naturais, porém os entrevistados deram ênfase a outras amenidades oferecidas por muitos loteamentos e condomínios como as possibilidades de lazer, com uso de clubes, piscinas etc. Alguns mencionaram que os motivos de morar no condomínio estavam relacionados a “agradabilidade do lugar e a tranquilidade oferecida” – talvez essas falas estivessem se referindo às amenidades naturais.

Sposito e Góes (2013) observaram que nas cidades médias por elas estudadas (Marília, São Carlos e Presidente Prudente), os motivos principais pela escolha de morar em condomínios foi a busca por um estilo de vida (*status*), oportunidade de compra e segurança. Em Resende e Volta Redonda, estas questões se repetiram. Oportunidade de investimento foi um dos motivos mencionados por alguns entrevistados, já que quando compraram seu lote, o preço era mais baixo.

Outro ponto importantíssimo que caracteriza a autosegregação das grandes cidades, como citado por Souza (2012, [1999]), é o problema da criminalidade e a sensação de insegurança urbana. Para os entrevistados dos espaços residenciais fechados de Resende e Volta Redonda, essa foi uma questão muito enfatizada. Há uma sensação de insegurança urbana, que faz parte de um fenômeno de “medo” generalizado no mundo, porém, com grande destaque para as grandes cidades dos países periféricos e semiperiféricos, como o Brasil, especialmente devido à problemática da violência e da criminalidade. Muitas vezes, essa sensação de insegurança pode estar relacionada com

o aumento dos índices criminais, no entanto, em muitos momentos é criada uma sensação de medo com objetivos mercadológicos. A mídia e agentes imobiliários acabam por “lucrar” com a venda da “violência e do medo”⁹.

A arquitetura do medo, como chamada por Nan ELLI (1996; 1997), vem sendo muito utilizada no Brasil, mas tem suas origens nas cidades norte-americanas. Mike Davis (1992), fala sobre a militarização da vida nas cidades, destacando Los Angeles como uma cidade obcecada pelo policiamento das fronteiras sociais. Los Angeles está vivendo em “*fortress cities*”, brutalmente divididos entre “*fortified cell*” e “*places of terror*” – áreas fechadas e controlados onde vive uma população de classe média e alta *versus* locais de criminalização dos pobres. Nessa cidade, como em outras da América, a polícia tem sido a líder da segurança ofensiva. Los Angeles é caracterizada como “o renascimento urbano”, ou como “a cidade do futuro”, com a brutal separação das pessoas por classe e por cor, através de construções.

Ao encontro dessas colocações, Pedrazzini (2006, p. 114, grifos do autor) colabora:

[...] O mercado da segurança evolui com a venda de territórios seguros. Os condomínios fechados (*gated communities*) aspiram à posição de refúgio da paz num mundo em guerra. Evidentemente, eles não estão ao alcance de todos aqueles que têm medo. Para que os fabricantes de segurança possam continuar vendendo seus produtos, o território da cidade não deve estar totalmente pacificado. Se acabassem com a insegurança, por que nos enclausuraríamos voluntariamente em prisões douradas? Quem assustaria os pobres que podem se proteger, se vivêssemos em paz? Na espera de que o preço da água alcance o do petróleo, o valor do metro quadrado seguro aumenta. A insegurança traz benefícios a todas as empresas que investem no desenvolvimento da arquitetura defensiva, no urbanismo do medo e da segurança, a todos aqueles que têm interesse em que a construção de *cidades mais seguras* passe pela transformação da segurança do espaço, a começar pelo que chamamos – contrariando o bom senso – de espaço público.

Analisou-se que a produção do medo e da insegurança não tem uma relação linear com a ocorrência de crimes. Segundo dados pesquisados nas delegacias e Instituto de Segurança Pública durante meu doutoramento (MELARA, 2016), os índices criminais¹⁰ têm aumentado em Resende desde 2005 até 2013, já em Volta Redonda os números da violência têm diminuído. No entanto, nas duas cidades as pessoas entrevistadas, moradoras de espaços fechados e controlados enfatizaram a questão da importância da segurança.

O medo do crime recaiu sobre áreas periféricas e pobres da cidade, especialmente nas áreas onde o tráfico de drogas tem presença significativa, assim como a ocorrência de homicídios, sendo bairros bastante destacados nas notícias jornalísticas. Quando entrevistadas sobre as causas da criminalidade, muitas pessoas¹¹ enfatizaram a questão do tráfico de drogas:

“São pessoas que vieram de outras cidades, não só uma questão de renda, as pessoas se envolvem com **drogas** e isso recai sobre a população menos favo-

recida. [...] Os crimes têm a ver com **a droga**, as pessoas querem ter poder”. (*Lúcia, Corretora e administradora, Condomínio Morada das Agulhas, janeiro de 2015, Resende*).

A **droga** faz as pessoas cometer crimes, pois querem conseguir as coisas fáceis, sem trabalhar, sem estudar. **Traficar** é uma forma fácil de ganhar grana. Além disso, envolve problemas familiares, culturais, e inversão de valores. (Adalberto, engenheiro químico, Condomínio Morada das Agulhas, janeiro de 2015, Resende).

“As causas dos crimes, por exemplo, no homicídio, pode ser **tráfico**, rixas de gangues, ou familiares, passionais, de vizinhança. [...] Existe em Resende a Zona do Medo – Cidade Alegria. Divisa entre viciados e **traficantes** que se dizem donos do lugar” (Manoel, inspetor da delegacia, janeiro de 2015, Resende).

“Tem a ver com o **tráfico de drogas** [...]. Não é necessidade, é malandragem”. (Carlos, Advogado, empreendedor do Alphaville, fevereiro de 2015, Volta Redonda).

“Primeiro, o **uso e tráfico de drogas**. Classe baixa, pessoas jovens, pouca qualificação na educação, famílias desestruturadas, sem apoio, furtam para sustentar o vício, uso de armas etc. Segundo, a falta de perspectivas dos jovens, educação ruim, alienados ao consumismo, falta de uma formação. Terceiro a família que da pouca atenção, sem pai, mãe trabalha. Quarto a troca de valores provocados pela mídia, consumismo exagerado”. (Ismael, secretário do desenvolvimento, bairro Laranjal, fevereiro de 2015, Volta Redonda).

“As pessoas que praticam esses crimes são pessoas que na maioria são reincidentes. Conforme da **facção** que são simpatizantes ficam presos aqui ou vão para o Rio, para Bangu. Para prática desses crimes há um conjunto de fatores: convivência com a criminalidade, busca por uma vida mais fácil, a maioria apresenta um baixo nível de instrução. A falta de emprego também influencia, mas é o último fator que se pode pensar”. (Ivo, major da Polícia Militar, coordenador do CIOPS, fevereiro de 2015, Volta Redonda).

“Acontece mais criminalidade em bairros mais periféricos, há uma **cultura do tráfico** nesses lugares. Açude (1, 2, 3), Vila Americana, Retiro, Jardim Cidade do Aço, Santo Agostinho – Morro da Conquista, neste morro tinha um bandido que aterrorizava as pessoas, matava mesmo, cortava cabeça, expulsava, o pegamos”. (Aluisio, delegado, fevereiro de 2015, Volta Redonda).

Embora as pessoas mencionem os problemas sociais como facilitadores da criminalidade, especialmente do tráfico de drogas, o que não deixa de ser uma realidade, o foco está sempre direcionado para as classes baixas, pouco ou nada se fala sobre os crimes do colarinho branco ou dos facilitadores do tráfico de drogas. A mídia, as instituições policiais e judiciais corroboram com formação dessa opinião de senso comum, pois as

ações criminalizadas geralmente são praticadas por pessoas pobres – é um processo de criminalização da pobreza e de construção do medo.

Para fechar esse subcapítulo, analisamos, dentro dessa perspectiva que, os moradores dos espaços fechados e controlados têm o privilégio de manter uma relativa estabilidade familiar e profissional, elementos de luxo, nessa nova sociedade globalizada, flexível, instável, incerta e insegura. O tipo de moradia contribui para manter esta estabilidade, separando-se do mundo e seus problemas dentro de uma “célula fortificada e estável”. Quando analisamos pelo viés da autossegregação, podemos dizer que as cidades médias de Resende e Volta Redonda parecem encaminhar-se nitidamente para um processo de fragmentação do tecido urbano.

“Dangerous Places”: Bairros do Tráfico de Drogas

O tráfico de drogas é um problema que tem atingido muitas partes do mundo, especialmente as cidades, de diferentes dimensões e funções. As consequências desse “negócio” têm favorecido a ocorrência de outros tipos de crimes, aumentado a sensação de insegurança urbana e modificado as práticas socioespaciais das cidades onde isso ocorre. Embora as metrópoles brasileiras sejam as principais detentoras desse esquema “ilegal”, as cidades médias e até cidades pequenas já sofrem com a violência decorrente do tráfico.

O sistema de funcionamento do tráfico de drogas é bastante complexo, embora as ações policiais tendam a recair quase sempre sobre as áreas mais pobres das cidades. Souza (2012, [1996]) faz uma análise do tráfico de drogas considerando diferentes escalas – global, nacional e local – identificando dois grandes subsistemas de funcionamento: o “atacado” e o “varejo”.

O subsistema “atacado” do tráfico, são representados pelos “parceiros” e os “facilitadores”, ou seja, agentes envolvidos na lavagem de dinheiro e por funcionários corruptos, isto é, aquelas pessoas pertencentes aos segmentos de médio e alto poder aquisitivo – chamado de subsistema importação/exportação/atacado (I-E-A). Esse subsistema é responsável pela importação de droga (Colômbia, Bolívia etc.), pela exportação para Europa e Estados Unidos, por exemplo. Além de serem os responsáveis pela droga que chega no subsistema do varejo. A região Norte e Centro-Oeste são os principais locais por onde a droga entra no Brasil. Na maioria das vezes, esse subsistema agrega pessoas de um nível social bastante elitizado.

O outro subsistema representado é o “varejo”, caracterizado como a ponta dessa rede, no qual muitos jovens pobres fazem o serviço “pesado” do tráfico, arriscando serem presos, morrer ou matar. Eles são chamados pelo autor, seguindo uma hierarquia decrescente de poder no esquema local do tráfico do “varejo”, como: donos da boca de fumo, gerentes, soldados, embaladores, aviões, olheiros, revendedores, usuários-revendedores, que, em muitos casos, estão alocados nas áreas mais pobres das cidades – nas favelas, no caso das grandes cidades. Além disso, temos os policiais corruptos que extorquem os traficantes e também lucram com esse comércio.

Segundo Souza (2008, p. 61), os traficantes do “varejo”, muitas vezes são “demonizados” pela grande imprensa, fazendo com que as atenções se voltem todas para

eles e com que os grandes traficantes, chamados pelo autor de subsistema do I-E-A, ou "importação-exportação-atacado" passem despercebidos. Outra característica desses traficantes do "varejo" varia em coagir a população, controlando o acesso a água, gás e cobrando determinadas taxas, às vezes humilham moradores, proibindo amizades etc. Por outro lado, podem defender a área territorializada, "protegendo" contra outras formas de criminalidade, por exemplo. Segundo o autor, o lucro dos varejistas tem diminuído desde os fins dos anos de 1990, a partir da extorsão praticada pela polícia corrupta, ou pelas milícias, que se constituem como grupos de extermínios, expulsando ou subordinando os traficantes, chegando até a ocupar o lugar dos traficantes. Nesse contexto, o autor chama a atenção para a fragmentação do tecido sociopolítico-espacial provocado pelo poder do tráfico, territorializando uma área, e muitas vezes estabelecendo leis próprias e cerceando a liberdade de ir e vir dos moradores.

O tráfico e consumo de drogas é um crime que envolve todas as camadas sociais, embora as ocorrências criminais registradas estejam focadas geralmente em áreas onde vive uma população de baixa renda. Isso se deve, primeiramente, porque a polícia tende a agir por estereótipos e pelo senso comum, criminalizando as camadas menos favorecidas, poucas investigações são destinadas àqueles envolvidos no tráfico pertencentes às camadas mais altas – "subsistema atacado" (SOUZA 2012 [1996]). Segundo, porque as consequências da desigualdade social produzem áreas segregadas nas cidades, onde vive uma população com baixa qualidade de vida, baixos níveis de instrução, o que consequentemente diminui as possibilidades de emprego e consciência política e crítica da realidade, e, dentro desse contexto, muitas vezes, o tráfico é uma saída rápida para quem, por um lado, não tem alternativa melhor ou por outro, é levado por "desejos consumistas" e está em busca de poder e prestígio dentro de seu território. (Souza 2008; 2012 [1996]; Paixão, 1983).

Nas cidades médias pesquisadas nesse artigo, observamos que a espacialização do tráfico de drogas também se deu nas áreas mais periféricas e pobres das cidades de Resende e Volta Redonda. Na tese de Melara (2016), realizamos, além de uma espacialização criminal por bairro, também uma espacialização relacionada a renda (IBGE, 2010) como já foi mencionado anteriormente. Em ambas as cidades, muitos bairros periféricos concentram uma porcentagem maior de população que recebe menos de 2 salários mínimos, e alguns deles têm-se destacado no número de crimes relacionados ao tráfico de drogas. Como podemos ver na Figura 3, em Resende os bairros 17-Cidade Alegria, 58-Vila Itaipuca e 42-Paraíso se destacaram na quantidade de ocorrência desse tipo de crime. Em Volta Redonda, os bairros que se destacaram foram o 36-Santo Agostinho, 20-Padre Jósimo Tavares e 48-Vila Brasília (Figura 4).¹²

As pessoas entrevistadas (moradores dos espaços fechados e controlados, e autoridades relacionadas à segurança) também enfatizaram essa problemática nas mesmas áreas diagnosticadas pelos dados. Dessa forma, achamos importante, entrevistar os moradores dos bairros que apresentaram números significativos nas taxas relacionadas ao crime do tráfico de drogas como demonstrado nas Figuras 5 e 6.

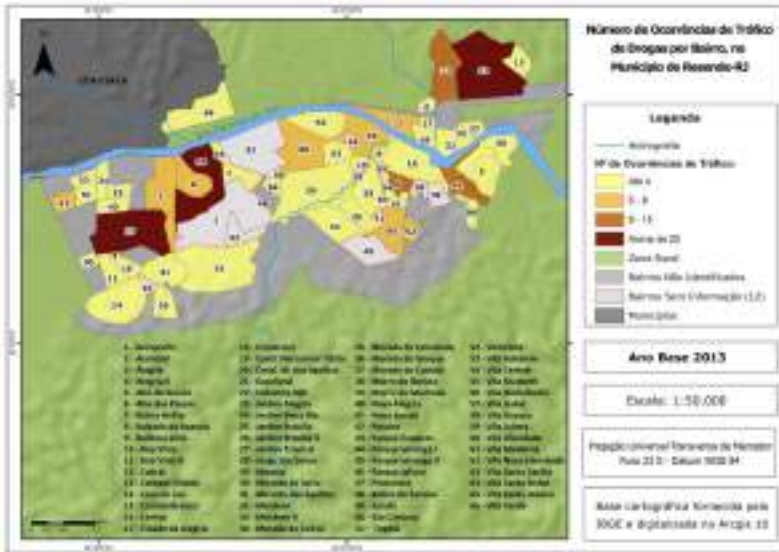


Figura 3 – Números de ocorrência de tráfico e consumo de drogas por bairro, em Resende-RJ. Dados fornecidos pela Delegacia de Resende (2013).
Fonte: Melara (2016, p. 207).

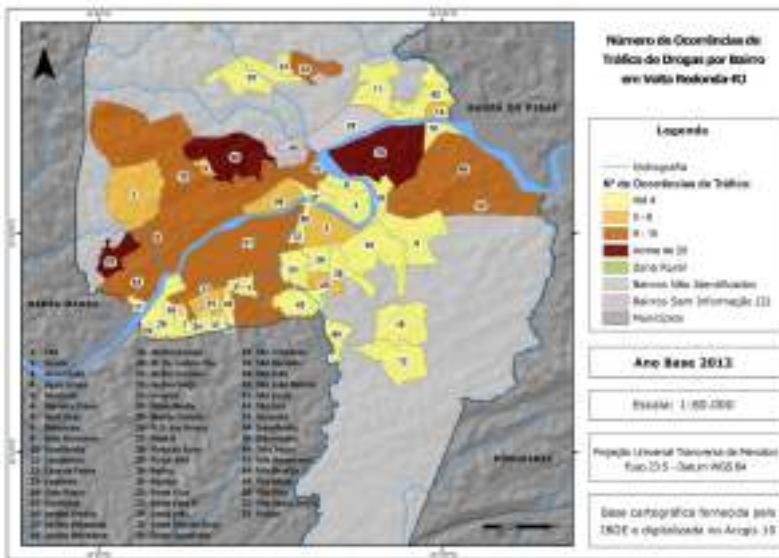


Figura 4 – Números de ocorrência de tráfico e consumo de drogas por bairro, em Volta Redonda-RJ. Dados fornecidos pela Delegacia de Volta Redonda (2013).
Fonte: Melara (2016, p. 210).



Figura 5 – Fotos dos bairros Cidade Alegria e Paraíso, Resende-RJ (2015).
Fonte: Melara (2016, p. 195).



Figura 6 – Fotos dos bairros Vila Brasília, Padre Josimo Tavares e Santo Agostinho, Volta Redonda-RJ (2015).
Fonte: Melara (2016, p. 196)

Um ponto interessante é que “as facções” rivais são denominadas igualmente às facções localizadas no Rio de Janeiro. No entanto, segundo alguns policiais, as facções cariocas, muitas vezes, nem reconhecem estas como pertencentes ao mesmo grupo. Quando ocorrem prisões, aqueles que se denominam do Comando Vermelho são encaminhados ao presídio de Bangu, na cidade do Rio de Janeiro. Já aqueles simpatizantes do Terceiro Comando Puro são encaminhados para o presídio de Volta Redonda. Pois, caso não seja feita esta triagem, ocorrem assassinatos dentro das prisões. Podemos ver que, mesmo presos, os traficantes ainda representam um significativo poder de controle do crime. Muitos entrevistados afirmaram ainda que Resende, por exemplo, é um ponto de passagem da droga, que vem de outras regiões do Brasil, passa por São Paulo, e chega até o Rio de Janeiro através de Resende.

“Existe 3 facções de tráfico: TCP, CV, Amigos dos Amigos. Tem aqueles que se intitulam simpatizantes de um outro grupo. [...] TCP está no Paraíso, Cabral, Alvorada. [...]. Quem comandava aqui era o Carvoeiro, que foi preso em 2009 pelo Ministério Público, mas agora está liberto. Impossível prender ele porque nunca foi encontrado com droga. Ele manda outras pessoas fazer isso, por exemplo semana passada a irmã dele foi presa com 60 mil reais e com 15kg de cocaína. [...] CV é na Cidade Alegria, comando pelo Naldinho que está preso em Bangu. [...] 90% de quem trafica são menores, das classes mais baixas, em locais onde o perfil da população é de classe baixa. Tem muita impunidade para com o menor, por isso continua traficando. Por exemplo, meu sogro que é taxista, foi esfaqueado por 2 menores, porém fugiram, e se apresentaram na polícia depois, como são menores e não foram pegos em flagrante foram liberados. Além disso, as pessoas são sempre reincidentes”. (Joarez, capitão da Polícia Militar, janeiro de 2015, Resende).

“Hoje tem deputados que são financiados pelos traficantes. Resende é um ponto de passagem da droga de São Paulo para o Rio de Janeiro, a qual vem do Paraná, Mato Grosso do Sul”. (Jair, capitão da Polícia Rodoviária Federal, janeiro de 2015, Resende).

“Lugares violentos – Vila Brasília, Coqueiro, Mariana Torres, Belo Horizonte, Vale Verde, fazendinha. Padre Josimo é um terreno ocupado por posseiros desde 1990. [...] Bandidos famosos, existem três: 1) Adilson Ramos Freitas – Dinho, simpatizantes do Comando Vermelho, um cara que matava por crueldade, obrigava as pessoas a alimentar ele, expulsava pessoas do bairro; 2) tem o outro Vladimir Marcelo Camilo da Silva (Vaca) até 1999; 3) e tem o Marcelo Camilo da Silva, chamado de Marcelinho Paraíba, preso em 2011. Continua comandando o tráfico de dentro da cadeia. Atirou num sargento Luis Brum, fugiu do Complexo do Alemão, e foi preso na Av. Brasil [...]. Considera que, hoje os índices de criminalidade caíram muito. [...] Bairro Dom Bosco tem o Fabricio Jesus Melo da facção CV. A droga vinha do RJ, ele está preso, mas ainda comanda o tráfico da cadeia. Ele era muito violento. No Santo Agostinho, tem o Morro da Conquista. [...]. Nen sapão, foi preso recentemente, chamado de Psico, que vem

de psicopata, um cara violento e perigoso, fizeram até um vídeo ameaçando o delegado. Mas o delegado conseguiu desarticular a quadrilha e prender todos os integrantes. Foi preso em São João Del Rei. [...] Geralmente quem pratica crimes são pessoas reincidentes, já que esses não conseguem emprego. [...] No tráfico a maioria dos envolvidos são da periferia, são jovens entre 15 e 30 anos. Uns são chamados de mulas, são aqueles que vendem e transportam a droga”. (Danilo, Jornalista do *Diário do Vale*, fevereiro de 2015, Volta Redonda).

Favelas no Rio de Janeiro e São Paulo ou bairros pobres em Resende e Volta Redonda – nesses territórios o tráfico do varejo muitas vezes é bastante presente, pois a interferência do Estado é precária e são locais com inúmeros problemas sociais. Fernandes (2009, p. 107), analisando o mercado varejista do tráfico de drogas em áreas pobres expõe que:

O processo de territorialização do tráfico de drogas em favelas e outras áreas segregadas e estigmatizadas da cidade se configura a partir do uso da violência armada como meio de conquista e manutenção de territórios. A utilização de armas de fogo é não apenas o fundamento da territorialização desses grupos mas também a base da sustentação de sua territorialização. Todavia, a convivência cotidiana com a *comunidade* local e o fato de muitos de seus integrantes serem originários das áreas de ocupação, apontam para utilização de mecanismos de imposição da força que mesclam o poderio armado com estratégias de persuasão e dominação mais sutis, porém não menos violentos. O fato é que esses grupos se fortalecem em sua base territorial de atuação ao estabelecerem uma relação de “reciprocidade forçada” (DOWDNEY, 2003) com os moradores das áreas controladas.

O autor, analisando especificamente os motivos pessoais que faz uma pessoa entrar no tráfico, aponta que a busca por melhorias na renda é um motivo forte, porém, existem ainda fatores relacionados ao pertencimento ao grupo, visibilidade, prestígio e poder. Obviamente que as influências de amigos e parentes são bastante fortes. Todavia, nesse caso, é deixada de lado uma análise mais ampla, que discuta sobre os mecanismos de produção da pobreza e da criminalidade. É criado, na verdade, um determinismo espacial, ligando favelados à criminalidade, à sustentação de estereótipos e ideologias relacionadas ao “mito da marginalidade” como já analisado por Perlman (2002). Além disso, o autor, baseando-se em Silva e Leite (2007), analisa que o morador da favela tem que viver a ordem do silêncio, pois denunciar o tráfico significa “morrer” e muitas vezes a polícia é corrupta e favorece o tráfico.

Durante as entrevistas, percebemos que o tráfico, tanto em Resende como Volta Redonda, não tem dimensões tão profundas como o que ocorre no Rio de Janeiro, segundo a opinião dos entrevistados, é mais “pulverizado”. Os traficantes de facções rivais territorializam esses bairros com o uso de armas e da violência, porém, os moradores não mencionaram a existência de cobranças de taxas, ou proibições de ir e vir. Muitos afirmaram que problemas de brigas, lesões e mortes ocorrem mais entre traficantes, tratando a questão com certa “naturalidade”. Podemos analisar essa questão por dois vieses: por um lado, a ocorrência desses crimes é inferior a gravidade dada pela mídia, ou por outro, que as pessoas já estariam “acostumadas” em viver com essa realidade criminal.

“Agora não está tão violento, está diminuído de uns 15 anos para cá. A maioria morreu, outros estão muito velhos, sossegaram, ou estão presos. Antes era uma disputa entre Paraíso e Cabral, hoje virou uma associação. Os policiais para mim é uma corja. Pegam dinheiro, dá para traficar, pagou traficou. [...] Eles já sabiam qual policial da ronda que ia deixar traficar – ‘hoje tah tranquilo, hoje é fulano’”. (Aline, dona de casa, outubro de 2015, bairro Paraíso, Resende).

“Mortes, tráfico é o foco da morte, os traficantes são daqui mesmo, brigam por nada”. (Camile, Dona de casa, outubro de 2015, bairro Cidade Alegria, Resende).

“Para mim sim, nunca aconteceu nada comigo. Não uso nada para segurança” (perguntei sobre câmeras etc.) [...] lá em cima que é [...] (se referindo ao Morro da Conquista). [...] Tráfico. Brigas, roubos acontece muito, em mercados, farmácias. Vieram do rio para cá, tomaram o morro ai, deu muita briga, até a polícia fez uma operação por helicóptero” (Marcos, aposentado da prefeitura, agente sanitário, morador do bairro Santo Agostinho, novembro de 2015, Volta Redonda).

[...] Matam aqui por guerra do tráfico, mataram aqui na frente, já tem 3 anos. [...] Os matadores tão morto já, as 9 horas eles começam a passar aqui, eles vem comprar, os vendedores estão aqui, os que eu conhecia morreram, se matam só quando entram em guerra, se matam entre eles mesmo” (Joana, senhora dona de casa, 80 anos, moradora da Vila Brasília, novembro de 2015, Volta Redonda).

“Mais ou menos, tem muito tráfico, venda de drogas, de vez enquanto morre um, os meninos novinho já tão na droga” (Anita, menina de 20 anos, moradora do bairro Padre Josimo, novembro de 2015, Volta Redonda).

Podemos afirmar que a territorialização do tráfico de drogas em Resende e Volta Redonda não representa ainda uma fragmentação do tecido sociopolítico-espacial como o que ocorre nas grandes metrópoles – Rio de Janeiro e São Paulo, no entanto, é um processo que parece estar em curso.

Considerações Finais

Em alguns bairros das cidades estudadas, onde as condições socioeconômicas e de infraestrutura urbana são precárias, o tráfico de droga tem tomado espaço, e a presença de facções rivais, tem contribuído para o aumento do número de crimes, como homicídios. No entanto, analisamos que o poder do tráfico nesses bairros, ainda não é um processo tão fragmentador do espaço urbano, se restringindo mais propriamente as pessoas envolvidas com esse crime. Além disso, muitas áreas pobres de ambas as cidades não se destacaram no número de crimes, comprovando que a “pobreza” não é a causadora direta de criminalidade. Podemos analisar pelo esquema (Figura 7) as áreas das duas cidades onde existe essa territorialização do tráfico de drogas. O esquema mostra

também as áreas onde há um volume elevado de crimes (MELARA, 2016) – algumas áreas centrais se destacaram e algumas áreas mais periféricas.¹³

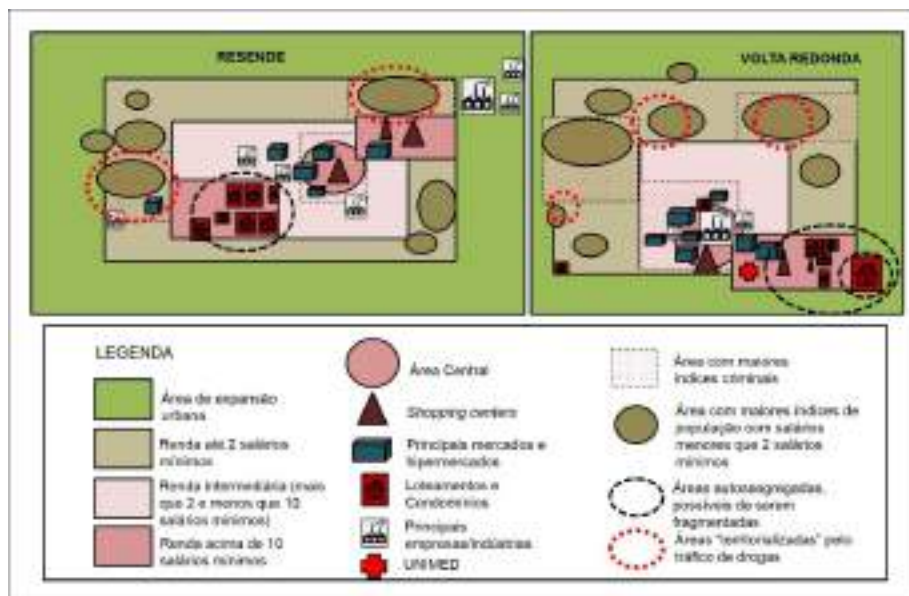


Figura 7 – Esquema da organização da cidade com elementos relacionados à violência, ao rendimento salarial e a processos de segregação, autosegregação e fragmentação urbana.

Fonte: Melara (2016, p. 268).

Avaliamos ainda que o medo da criminalidade e a insegurança urbana têm feito parte do imaginário das elites de Resende e Volta Redonda, especialmente em relação às áreas territorializadas pelo tráfico. Essa questão, aliada aos processos de reestruturação urbana, favoreceram a realização de práticas socioespaciais em espaços controlados, seja para residir ou para o lazer. Verificou-se também que, os loteamentos e condomínios estão localizados em áreas periféricas valorizadas economicamente, internamente homogêneas e separadas da “cidade aberta” por sistemas de segurança – muros, guardas, cancelas. Sposito e Góes (2013) consideram que há um processo em curso de fragmentação socioespacial nas cidades médias, ainda não totalmente concretizado como nas metrópoles. Em Resende e Volta Redonda, isso também foi analisado, como mostra o esquema, já que é visível um processo de fragmentação do tecido sociopolítico-espacial por parte das elites (SOUZA, 2012).

A produção de “Fortified cells” e “dangerous places” (DAVIS, 1992;1993) tem contribuído para intensificar os processos de fragmentação do tecido urbano nas cidades brasileiras, colocando em risco as representações e práticas socioespaciais de civilidade.

Referências Bibliográficas

AMORIM FILHO, O.; SERRA, R. V. Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional. In: ANDRADE, T. A.; SERRA, R. V. (orgs.). *Cidades médias brasileiras*. Rio de Janeiro: Ipea, 2000. p. 1-34.

ANDRADE, T. A. A.; SERRA, R. V. O desempenho das cidades médias no crescimento populacional brasileiro no período de 1970/2000. In: ANDRADE, T. A.; SERRA, R. V. (orgs.). *Cidades médias brasileiras*. Rio de Janeiro: Ipea, 2000. p. 129-169.

CERQUEIRA, D.; LIMA, R. S. de; BUENO, S.; VALENCIA, L. I.; HANASHIRO, O.; MACHADO, P. H. G.; LIMA, A. S. *Atlas da violência 2017*. Ipea. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/portal/images/170602_atlas_da_violencia_2017.pdf. Acesso em: jun. 2017.

CORRÊA, R. L. (1991 – Boletim de Geografia Teorética). Segregação residencial – classes sociais espaço urbano. Texto apresentado no curso de Pós-graduação em Geografia, PPGG/UFRJ, 2011.

DAVIS, M. (1990). *Cidade de Quartzos: escavando o futuro em Los Angeles*. Tradução: Renato Aguiar. São Paulo: Scritta Editorial, 1993.

_____. *Fuerte los Ángeles: La militarización del espacio urbano*. In: SORKIN, M. (org.). *Variations on a theme park: the new american city and the end of public space*. New York: Hill and Wang, 1992.

ELLIN, N. *Posmodern urbanismo*. Cambridge: Blackwell Publishers Ltd., 1996.

_____. *Shelter form the storm or form follows fear and vice versa*. In: ELLIN, N. (org.). *Architecture of fear*. Princeton Architectural Press: New York, 1997. p. 13-45.

FERNANDES, F. L. *Violência, medo e estigma: efeitos socioespaciais da “atualização” do “mito da marginalidade” no Rio de Janeiro*. Tese (Doutorado em Geografia), Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, UFRJ, 2009.

HARVEY, D. (1989). *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. Tradução: Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. São Paulo: Edições Loyola, 2009. 349 p.

IBGE. Censo do IBGE, 2000. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>. Acesso em: ago. de 2010.

IBGE. Censo do IBGE, 2010. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/>. Acesso em: abril de 2013.

Ipea. Disponível em: [http://www.redbcm.com.br/arquivos/bibliografia/pesquisa% 20ipea.pdf](http://www.redbcm.com.br/arquivos/bibliografia/pesquisa%20ipea.pdf). Acesso em: abril, 2013.

MELARA, E. *Espaços fechados e insegurança urbana: loteamentos e condomínios em Resende e Volta Redonda (RJ)*. Rio de Janeiro, 2016. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, UFRJ, 2016.

PAIXÃO, A. L. Crimes e criminosos em Belo Horizonte, 1932-1978. In: PINHEIRO, P.S. (org.). *Crime, violência e poder*. São Paulo: Brasiliense, 1983.

PEDRAZZINI, Y. *A violência das cidades*. Tradução de Giselle Unti. Petrópolis: Vozes, 2006.

PERLMAN, J. *O mito da marginalidade: favelas e política no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

RECIME. Disponível em: <http://www.recime.org/>. Acesso em: set. 2014.

RODRIGUES, A. M. Loteamentos murados e condomínios fechados: propriedade fundiária urbana e segregação socioespacial. In: VASCONCELOS, P. de A.; CORRÊA, R. L.; PINTAUDI, S. M. *A cidade contemporânea: segregação espacial*. São Paulo: Contexto, 2013.

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, 2017. v. 1. p. 199-226.

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

SOUZA, M. L. de. (1996). As drogas e a “questão urbana” no Brasil: a dinâmica socioespacial nas cidades brasileiras sob a influência do tráfico de tóxicos. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C.; CORRÊA, R. L. (org). *Brasil: questões atuais da reorganização do território*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012.

_____. (1999). *O desafio metropolitano: um estudo sobre a problemática socioespacial nas metrópoles brasileiras*. 4. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012.

_____. (2001). *Mudar a cidade: uma introdução ao planejamento e à gestão urbanas*. 2 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013.

_____. *A prisão e a ágora: reflexões em torno da democratização do planejamento e da gestão das cidades*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

Eliane Melara

_____. *Fobópole: o medo generalizado e a militarização da questão urbana*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.

_____. *Os conceitos fundamentais da pesquisa socioespacial*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013a.

SPOSITO, M. E. B. (org.) As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: SPOSITO, M. E. B. (org.). *Urbanização e cidades: perspectivas geográficas*. Presidente Prudente: GAsPERR – FCT/Unesp, 2001.

_____. *Cidades médias: espaços em transição*. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E. B.; SOBARZO, O. (orgs.). *Cidades médias: produção do espaço urbano e regional*. São Paulo: Expressão Popular, 2006.

_____. Novos conteúdos nas periferias urbanas das cidades médias do Estado de São Paulo, Brasil. *Investigaciones Geográficas, Boletín del Instituto de Geografía-UNAM*, n. 54, 2004. p. 114-139. Disponível em: <http://www.igeograf.unam.mx/instituto/publicaciones/boletin/bol54/b54art7.pdf>. Acesso em: dez de 2006.

_____. *O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo*. Presidente Prudente, Tese (Livre docência), Universidade Estadual Paulista, 2004.

_____. Segregação socioespacial e centralidade urbana. In: VASCONCELOS, P. A.; CORRÊA, R. L.; PINTAUDI, S. M. *A cidade contemporânea: segregação espacial*. São Paulo: Contexto, 2013.

SPOSITO, M. E. B.; GOÉS, E. M. *Espaços fechados e cidades: insegurança urbana e fragmentação socioespacial*. 1 ed. São Paulo: Editora Unesp, 2013.

WASELFISZ, J. J. *Mapa da violência 2012: os novos padrões de violência homicida no Brasil*. São Paulo: Instituto Sangari, 2011.

_____. *Mapa da violência 2014: homicídios e juventude no Brasil, atualização 15 a 29 anos*. Brasília: Secretaria-Geral da Presidência da República; Secretaria Nacional de Juventude; Secretaria de Políticas de Promoção da Igualdade Racial, 2014.

ZALUAR, A. *Condomínio do diabo*. Rio de Janeiro: Revan, 1994.

Recebido em: 14/12/2017 Aceito em: 18/12/2017

¹ Para uma discussão sobre cidades de porte médio e cidades médias, consultar: Amorim Filho e Serra (2000), Andrade e Serra (2000), Sposito (2001, 2004, 2006), especialmente os livros organizados pela ReCiMe, como: Cidades médias: produção do espaço urbano e regional (2006) e Cidades médias: espaços em transição (2007).

² Unidades Territoriais Municipais da Microrregião Geográfica Vale do Paraíba Fluminense: Barra Mansa, Itatiaia, Pinheiral, Pirai, Porto Real, Quatis, Resende, Rio Claro, Volta Redonda.

³ Resende cresceu 14,55% e Volta Redonda 6,58%, entre 2000 e 2010 (IBGE).

⁴ De acordo com a lei, é ilegal fechar um loteamento, por isso, é mais correto utilizar o termo “loteamentos murados”. A Lei 6.766/1979 se caracteriza pelo parcelamento do solo urbano, acompanhado de infraestrutura, sendo as ruas e espaços públicos de responsabilidade do município ou Estado. Fechar um espaço desses é inconstitucional, pois deve estar aberto ao público. Já os condomínios fechados seguem a Lei 4.591/1964, que estabelece que os moradores são proprietários de frações ideais de terrenos, das áreas de circulação e das áreas livres. Os moradores também são responsáveis pela manutenção, pois as áreas são de uso coletivo, e precisam pagar o IPTU. Por isso, nesse artigo, usaremos os termos loteamentos murados e condomínios fechados (RODRIGUES, 2013; SOUZA, 2013; SPOSITO & GÓES, 2013).

⁵ Como colocado na metodologia, foram realizadas entrevistas com pessoas estratégicas para realização dessa pesquisa.

⁶ O mapeamento de dados referentes a renda pode ser visualizado na tese de Melara (2016).

⁷ Esse é apenas um dos motivos que pode influenciar na opção das elites em se alocar em áreas mais periféricas. Além disso, no Rio de Janeiro, por exemplo, as áreas centrais vêm sofrendo consecutivas mudanças, com obras que tendem a “expulsar” as camadas mais populares, e a inserção de capital público e privado tem aumentado os valores no setor imobiliário, favorecendo a “volta” das elites para essas áreas.

⁸ Uma renda salarial de 5 mil reais para uma cidade como Rio de Janeiro tem um poder de consumo bem menor se compararmos com Resende e Volta Redonda, por exemplo.

⁹ Dados dos estudos de Waiselfisz (2011) e do Cerqueira et al. (2017), comprovam que desde 2003 os crimes têm diminuídos nas metrópoles Rio de Janeiro e São Paulo.

¹⁰ Considerando os crimes relacionados a homicídios, lesões corporais, roubos, furtos e tráfico de drogas.

¹¹ Foram dados nomes fictícios aos entrevistados – moradores de espaços residenciais controlados e autoridades policiais.

¹² É importante colocar que o centro comercial de Resende fica no bairro 13-Campos Elíseos, e em Volta Redonda se concentra na parte mais próxima do Rio Paraíba, parte do bairro 51-Vila Santa Cecília e 30-Retiro.

¹³ Na tese de Melara (2016) foi realizado um mapeamento com vários tipos de crimes – homicídios, lesões corporais, furtos, roubos e tráfico de drogas. Foi analisado que, algumas áreas periféricas se destacaram em vários tipos de crimes, especialmente aqueles contra a vida. Já a área central se destacou pela quantidade elevada de crimes contra o patrimônio.

A Reestruturação Urbana em Resende-RJ e a Autossegregação Socioespacial

Urban Restructuring and Sociospatial Self-Segregation in Resende, RJ

Livia Maria de Souza Magalhãesⁱ

Universidade Federal do Rio de Janeiro

Rio de Janeiro, Brasil

Resumo: O Médio Vale Paraíba possui posição geográfica estratégica – está entre as metrópoles do Rio de Janeiro e de São Paulo. A microrregião recebeu um aporte de infraestrutura e investimentos públicos e privados a partir da lógica pós-fordista da década de 1990, com atração de unidades industriais. A chegada dessas indústrias foi, desse modo, vinculada à possibilidade de progresso, modernização e visibilidade num caráter diferencial ao que as cidades do Médio Vale Paraíba já haviam vivenciado. Devido à reestruturação no polo industrial, houve uma demanda maior por mercadorias urbanas, o que gerou aumento do preço da terra, valorização e especulação imobiliária, privilegiando, dessa maneira, certas áreas, que são os centros de investimento de capital, em detrimento de outras, que entraram em processo de marginalização. É este o “cenário” para o lançamento de condomínios e loteamentos fechados em Resende, o que configurou um processo de autossegregação nessa cidade média.

Palavras-chave: Reestruturação Urbana; Valorização e Especulação Imobiliária; Autossegregação e Cidade Média.

Abstract: The Middle Paraíba Valley has a strategic geographical position located between the Rio de Janeiro and São Paulo metropolitan regions. During the 1990s this part of the valley received important public and private investment in infrastructure and benefited from post-Fordist trends in manufacturing. The arrival of new industries was linked to a process involving progress, modernization and visibility which was different from industrial trends of the past in the Paraíba Valley. Due to productive restructuring creating a new industrial pole there was greater demand for space. This resulted in property value appreciation and real estate speculation, which favored certain areas to the detriment of others excluded from the process. Closed condominiums and housing developments became common in the medium-sized city of Resende giving rise to a process of self-segregation.

ⁱ Mestranda em Geografia pelo Programa de Pós-graduação em Geografia. Bacharel em Geografia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro. Membro do Grupo de pesquisa sobre Reestruturação e Centralidade – GRUCE. liviamaria.sm@gmail.com

Keywords: Urban Restructuring; Property Appreciation and Real Estate Speculation; Self-Segregation; Medium-Sized Cities.

Introdução

O Médio Vale Paraíba é uma área localizada entre as duas principais metrópoles brasileiras: Rio de Janeiro e São Paulo. Localiza-se nas margens da rodovia Presidente Dutra (BR-116). A região apresenta áreas extremamente urbanizadas e industrializadas, mas também reservas naturais importantes, como a Serra da Mantiqueira, na divisa com Minas Gerais e a da Bocaina, com a Mata Atlântica, que também inclui cidades pequenas e fazendas.

Essa privilegiada localização atraiu, estrategicamente, unidades industriais com lógica pós-fordista na década de 1990, como a Volkswagen (caminhões e ônibus), a PSA Peugeot-Citröen, em 2003, e a Nissan, em 2014. Além da localização geográfica, outros fatores de atração para essas indústrias foram incentivos fiscais, infraestrutura apropriada, facilidades logísticas e disponibilidade de força de trabalho barata.

Dessa forma, Resende, Porto Real e outras cidades foram consolidando-se como polos industriais, o que aumentou a demanda por espaço urbano. Uma dessas demandas é a por habitações, principalmente para trabalhadores qualificados e/ou diretores das empresas. Num processo de retroalimentação, a indústria foi alimentando o mercado imobiliário e a sua propaganda e vice-versa.

A cidade escolhida para estudo e análise foi Resende devido à sua grande importância no contexto de atração de indústrias. O maior foco será dado aos loteamentos fechados por representarem novas formas espaciais empreendidas por agentes espaciais intimamente ligados às novas dinâmicas socioespaciais da cidade.

Esse trabalho faz parte do subprojeto Reestruturação Produtiva no Médio Vale Paraíba, que possui eixos de pesquisa que estão dentro/delimitados pelo projeto maior intitulado “Cidades médias brasileiras: agentes econômicos, reestruturação urbana e regional”, coordenado pela Professora Maria Encarnação Beltrão Sposito, da Unesp, do qual participam profissionais associados à Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias (ReCiMe).

O subprojeto relacionado ao Médio Vale do Paraíba tem como quadro geral de pesquisa a reestruturação das atividades tradicionais e a emergência e consolidação de novas atividades de cunho industrial a partir do anos 1990 no Médio Vale Paraíba, isto é, em cidades médias, como por exemplo Resende. Os anos 1990 trouxeram a entrada de capitais com uma integração horizontal em locais mais diferenciados, como as cidades médias, o que complementa o que Sposito (2007) colocou: que as cidades médias não são só difusores de bens de serviço. As mudanças no modo de produção geraram novas formas espaciais e sociais de organização do trabalho, além de novos padrões de localização. Assim, trataremos a reestruturação urbana das cidades médias, na perspectiva colocada por Sposito e Silva (2017) e por Silva (2017 e 2006), em que referenciam a literatura já produzida no tema no Brasil e em outros países, contemporaneamente.

David Harvey (1980) mencionou considerar razoável que forma espacial e processo social estão em contínua interação dentro do sistema dinâmico e complexo que é a cida-

de, logo, trazendo esse ponto de vista para o projeto de pesquisa, é válido refletir sobre a interação entre as novas formas que as cidades do Médio Vale Paraíba tomaram com os processos sociais decorrentes das mudanças de caráter produtivo.

Segundo Sposito (1997), a industrialização gera uma cidade capitalista e novos momentos no processo de urbanização. Nessa tese, a autora também mostra que produzir, vender, comprar e consumir um imóvel são ações que se contextualizam no processo mais amplo que é o de reproduzir a cidade capitalista.

Desse modo, uma das novas formas que se apresentaram em Resende pós reestruturação produtiva foram os lançamentos de empreendimentos imobiliários típicos de grandes cidades e metrópoles.

Para execução desse trabalho, foi feita uma pesquisa bibliográfica e foram coletados dados referentes aos condomínios e loteamentos fechados referentes aos distritos 1 e 2 da seção de divisão de licenciamentos da prefeitura de Resende. Foram realizadas também entrevistas junto ao poder público e com Paulo Sampaio, proprietário de terras, corretor e dono da imobiliária Paulo Sampaio Imobiliária. Foi feita também uma coleta de dados referentes aos compradores da fase 1 do *Alphaville* Resende (Terras Alpha Resende) com Marcelo Dias, o gerente administrativo do empreendimento.

A Reestruturação Produtiva no Brasil e em Resende

Para falar de reestruturação produtiva, é importante abordar o sistema produtivo, as formas de acumulação de capital e de reprodução e organização do trabalho. O fordismo foi o primeiro modelo que aliou expansão produtiva e aumento dos lucros, pensando a produção do mundo moderno através da organização fabril racionalmente voltada para redução de perdas e aumento de lucros, e ligada a organizações e estratégias estatais. Harvey (1989) diz que, no período fordista, os padrões de vida e a renda elevaram-se, as tendências de crise foram contidas e houve uma aliança com o keynesianismo.

As críticas e práticas contraculturais dos anos 1960 foram paralelas aos movimentos das minorias excluídas e à crítica à racionalidade despersonalizada e burocrática junto com a insatisfação do Terceiro Mundo (o fordismo promoveu destruição de culturas locais, opressão e formas de domínio capitalista em troca de ganhos baixíssimos de padrão de vida e serviços públicos). Esses fatores ameaçaram o fordismo global (HARVEY, 1989).

Além disso, as duas crises internacionais do petróleo, na década de 1970, aumentaram os custos de produção e dos produtos, desencadeando uma “estagflação”. Não havia compradores para alta quantidade de produtos, até porque os custos eram altos, o que gerou demissões e mecanizações. As dívidas contraídas nos anos de expansão capitalista não podiam ser sanadas e, por fim, os déficits orçamentários e previdenciários fizeram com que ascendesse o neoliberalismo. (SOUTO e DULCI, 2008).

Segundo Harvey (1989), o período de 1965 a 1973 deixou mais evidente a incapacidade do fordismo e do keynesianismo de conterem as contradições do capitalismo, com problemas de rigidez nos mercados, na alocação e nos contratos de trabalho. Assim, para o autor, a acumulação flexível apoia-se na flexibilidade dos processos e mercados

de trabalho, dos produtos e dos padrões de consumo. Há intensificação na inovação comercial, tecnológica e organizacional e mudanças dos padrões do desenvolvimento desigual entre setores e entre regiões geográficas, o que cria mais movimento do emprego no setor de serviços e a implantação de conjuntos industriais novos em regiões até então subdesenvolvidas. A “compressão do espaço-tempo” está relacionada a um menor tempo na tomada de decisões privadas e públicas, à comunicação via satélite e à queda nos custos dos transportes. Em suma, essa fluidez está diretamente ligada ao aumento da capacidade de dirigir os fluxos de capital sobre atividades materiais de produção e consumo, já que a acumulação flexível procura o capital financeiro como poder coordenador mais do que o fordismo fazia.

As grandes corporações com sedes nas potências centrais puderam incorporar estratégias que não eram possíveis e já se podia falar em rede de produção (em vez de linha). O novo modelo permitia maior liberdade de fluxos financeiros e/ou produtivos, até porque as novas T.I. (tecnologias informacionais) contribuíram para que os fluxos fossem acelerados e também porque as estratégias modulares receberam aval das autoridades. Os modelos celulares ou modulares deram fim às extensas linhas de montagem, já que, no modelo japonês, a localização é um fator de extrema importância que interfere na logística da produção e dos investimentos (CASTELLS, 1999).

Ainda em relação ao modelo japonês de acumulação flexível, a demanda determina a produção, o que reduziu os estoques físicos nas fábricas e permitiu menores plantas industriais, além da possibilidade de se produzir modelos com características diferentes na mesma fábrica.

A passagem do fordismo para o toyotismo (ou acumulação flexível) fez com que as cidades médias aumentassem demograficamente (SPOSITO, 2007a). Isso pode estar relacionado ao que Soja (1993) mencionou sobre o alcance espacial dos sistemas de produção que se globalizou, o que teve um grande efeito na urbanização através da aglomeração de novos complexos industriais territoriais fora dos antigos centros. Voltando à cidade objeto de estudo desse trabalho, Souto e Dulci (2008) afirmaram que Resende tornou-se área de exploração de ouro durante o século XVIII. O fim dessa exploração deu lugar à de cana-de-açúcar e café. A área ocupada por Resende cobria todo o Vale do Paraíba Fluminense praticamente, e não a atual. Em 1848, a Vila de Resende elevou seu *status* para cidade, porém, poucos anos depois a cultura do café entrou em crise, o que forçou as fazendas a diversificarem sua produção. Em 1944, a AMAN (Academia Militar das Agulhas Negras) foi fundada com propósito de formar oficiais combatentes do exército, sendo a segunda maior academia militar do mundo. Foi nessa fase que Resende conheceu certo desenvolvimento industrial. Já no final do século XX, a cidade entrou para o rol das cidades industriais com montadoras de automóveis, indústrias químicas (Clariant) e indústrias farmacêuticas (Novartis).

Ainda segundo os autores acima, Resende possuiu um moderníssimo parque industrial que vem crescendo exorbitantemente nas últimas décadas, o que se iniciou após o processo de reestruturação. Assim, a cidade vem abrigando o segundo maior PIB da região Sul Fluminense e estando entre os dez maiores do estado. A atividade turística também contribui para o desenvolvimento da economia, já que abriga o Parque Nacional de Itatiaia.

A reestruturação de Resende está diretamente ligada à abertura do mercado ao capital externo na década de 1990. Reformas fiscais e tributárias, concorrência e muitas isenções solaparam algumas das maiores plantas industriais do Brasil devido a dificuldades de adaptação. O pacto federativo brasileiro recebeu maior liberdade tributária que permitia alíquotas diferenciadas, o que compensava as diferenças técnico-produtivas internas de alguma forma. O que seria uma guerra fiscal acabou fazendo com que determinados estados e municípios dispusessem de atrativos não vistos antes pelo grande capital.

Na primeira metade da década de 1990, a planta industrial da *Volkswagen* foi disputada pelo estado do Rio de Janeiro, oferecendo vantagens por meio da liberdade fiscal. Houve atração, no estado, da primeira fábrica segundo o modelo de consórcio modular para o Brasil, o que foi instalado em outras plantas da montadora pelo mundo posteriormente. Desse modo, a planta foi instalada em Resende em 1996, o que acarretou alterações políticas com a emancipação de Porto Real, geração de empregos e melhoras na educação, com a implantação do Senai, Sesi. Por outro lado, houve dificuldades para instalar comissões de fábrica, organizar sindicatos e mobilizar os trabalhadores das indústrias automobilísticas na região sul-Fluminense (CARDOSO, 2013).

Em 2001, foi instalada a fábrica da indústria automotiva *PSA Peugeot Citroën* em Poro Real. A partir de 2011, foi dado um novo impulso à cadeia metal-mecânica com a construção da planta industrial de máquinas pesadas da *Hyundai* em Itatiaia. A cidade também recebeu a chegada de um novo setor na atividade industrial, o siderúrgico, com a inauguração de uma nova planta industrial da Usina Siderúrgica de Resende – Mini Mill pelo Grupo Votorantim Siderurgia na região da Grande Alegria em 2009 (CARDOSO, 2013).

A Fábrica da Nissan foi inaugurada em 2014 em Resende, sendo resultado de um investimento de R\$ 2,6 bilhões. Atualmente, a fábrica emprega 1,8 mil funcionários. As atividades incluem: produção das chapas de aço estampado, testes finais do carro em uma pista interna, injeção de plásticos, montagem e inspeção de qualidade, além da produção de motores. A fábrica foi concebida para até 200 mil carros por ano, mas montou apenas 115 mil até abril desse ano. Ainda assim, a Nissan detém hoje 4,2% do mercado e, antes de sua inauguração, detinha 2,2%. (*Automotive Business*, 2017).

Cardoso ainda mostra que o processo de discussão e revisão do Plano Diretor da cidade de Resende ocorrido entre 2007 e o início de 2009 produziu diagnósticos dos vetores de expansão urbana da cidade que expressam práticas socioespaciais de segregação social, processo impulsionado pelo discutido processo de reestruturação com a instalação de cadeias produtivas metal-mecânica e siderúrgica, e também pelo processo de urbanização de Resende. A cidade assistiu à chegada de novas cadeias produtivas que se vinculam à diversificação do mercado consumidor, por exemplo, a incorporação imobiliária que vem gerando novos produtos de mercado como os condomínios e loteamentos fechados direcionados à fatia de classes média-alta e alta. Vem havendo também investimentos em redes de comércio atacadista e do *shopping center* que se instalaram a partir de 2011.

Um dos vetores de expansão da cidade mais expressivos é na direção sudoeste da cidade e está relacionado aos condomínios de classes média e alta, e loteamentos fechados, no alto e ao redor das colinas e ao longo das vias estruturais.

Novas Dinâmicas do Mercado Imobiliário de Resende e a Valorização Imobiliária

A consolidação como polo industrial e o crescimento da cidade de Resende acarretaram novas dinâmicas para o mercado imobiliário de Resende. Aumentaram os preços e a procura de imóveis para sua utilização comercial ou habitacional.

Tendo em vista a preocupação em analisar os desdobramentos existentes no processo de autosegregação mediante à reestruturação produtiva ocorrida na cidade, pretendeu-se obter dados a respeito de condomínios e loteamentos fechados utilizados para fins habitacionais.

Durante um trabalho de campo realizado na cidade de Resende em 2013, em visita à Secretaria de Planejamento na Prefeitura Municipal de Resende, foi possível a coleta de dados sobre os condomínios e loteamentos fechados de Resende segundo os distritos 1 e 2 na seção de divisão de licenciamentos da prefeitura. A partir disso, foi elaborado Quadro 1.

Quadro 1: Dados Referentes ao Mercado Imobiliário de Resende.

Empreendimento	Tipo	Localização	Área (m²)	Data de Aprovação
Condomínio Residencial Morada das Agulhas	Condomínio horizontal fechado	Agulhas Negras; Av. Prof. Darcy Ribeiro	34.596,76	10/07/1990
Morro do Cruzeiro	Condomínio de interesse social	Bairro do Paraíso	29.785,00	03/05/1995 OBS: Transformado em condomínio residencial em 14/07/1998
Recanto da Serra	Condomínio de chalés particulares	Serrinha do Alambari	-	03/05/1995
Condomínio Chácara do Bosque	Condomínio de casas luxuosas	Jardim Brasília	4968	24/10/1996
Condomínio Residencial Limeira Tênis Clube	Loteamento fechado	Agulhas Negras; Av. Prof. Darcy Ribeiro	225.000	24/05/2001
Condomínio Haras Pirapitinga Residencial Club	Condomínio	Serrinha do Alambari	63.000	12/07/2002

Empreendimento	Tipo	Localização	Área (m²)	Data de Aprovação
Condomínio Santo André	Condomínio	Vila Julieta	10.875	30/05/2003
Condomínio Residencial Horizontal Limeira Town House	Loteamento fechado	Agulhas Negras; Av. Prof. Darcy Ribeiro	20.000	14/10/2004
Condomínio Residencial Cabanas da Serra	Condomínio	Serrinha do Alambari	5.034,51	25/02/2005
Residencial Alambari	Condomínio	Campos Elíseos	176,15	decreto de aprovação em 28/10/2005
Villa Corsino	Condomínio	Serrinha do Alambari	30.049	04/10/2006
Condomínio Village das Pedras	Condomínio misto composto de hotel, casas, guarita e casa do caseiro	Serrinha do Alambari	-	2007
Terras Alpha Resende (fase 1 concluída)	Loteamento fechado	Av. Augusto de Carvalho, a menos de 5 minutos do centro	411.976,05	20/05/2011
Gardênia Condomínio residencial de interesse social para o Minha Casa Minha Vida	Condomínio	Vila Minas Gerais	91.662,70	31/08/2012
Tulipa Condomínio Residencial	Condomínio	Minas Gerais	45.841,88	decreto de aprovação em 01/06/2012
Vale Verde	Condomínio	Serrinha do Alambari	193.600	decreto de aprovaçã em 16/02/2012
Terras Alphaville Resende (fase 2 em andamento)	Loteamento fechado	Av. Augusto de Carvalho, a menos de 5 minutos do centro	252.680,70	Ainda será lançado

Empreendimento	Tipo	Localização	Área (m²)	Data de Aprovação
Condomínio Residencial Ecovillage Serrinha	Condomínio horizontal	Serrinha do Alambari	2.500 (de frações)	Ainda será lançado
Bella Vista Residencial	Condomínio fechado	Avenida Rita Ferreira Rocha, Beira Rio	Mais de 12.000	2011
Morada da Colina III	Loteamento fechado	Agulhas Negras; Av. Prof. Darcy Ribeiro	–	Parte do projeto ainda em fase de construção

Fonte: Secretaria de Planejamento da Prefeitura Municipal de Resende, 2013.

De acordo com os dados apresentados, pode-se dizer que todos os condomínios e loteamentos têm data de aprovação a partir da década de 1990, ou seja, pós-processo de reestruturação produtiva e que a grande maioria possui área considerável, além de que a maior parte dos condomínios fechados (7 ao todo) está localizada na Serrinha do Alambari, na encosta leste do Parque Nacional de Itatiaia, Serra da Mantiqueira, a oeste da estrada para Visconde de Mauá (Resende) (RJ-163). A Serrinha do Alambari está localizada na localidade das Agulhas Negras, sendo composta por uma paisagem montanhosa e por belas cachoeiras, além de ser considerada uma importante Estância Climática do estado do Rio de Janeiro, ou seja, é uma área que possui amenidades naturais.

Em relação à dinâmica do mercado imobiliário atual da cidade, ele está muito mais ligado à produção voltada para a demanda solvável do que para a não solvável devido ao interesse e à articulação entre poder público e privado por motivos de aquecimento da economia. Segundo entrevista realizada, em 2013, com o proprietário de terras e corretor Paulo Sampaio, da imobiliária Paulo Sampaio Imóveis, os preços estavam subindo devido à alta procura e à baixa oferta: “Não tem casa em oferta hoje, por exemplo, casa à venda em condomínio fechado não tem. Se tiver uma, é muito.” E também “Tem casa no Limeira, o pessoal fala em 2 milhões”.

Paulo Sampaio abordou que era preciso as construtoras “acordarem” e a prefeitura cooperar mais porque havia muita terra disponível. Os problemas do mercado imobiliário na cidade, segundo ele, seriam: a) as construtoras têm como foco a classe C, vendem a ideia antes de estar com a obra do imóvel pronta e constroem com o dinheiro do cliente devido à falta de capitalização. Além disso, não querem pagar pelo terreno e promovem preços de lançamento altíssimos; b) o funcionalismo público é pouco eficiente e há muita burocracia, que acaba embarreirando ou procrastinando empreendimentos.

Outro aspecto relevante foi constatado pelo ex-bolsista Lenon Santiago Mendes Suhett em seu relatório referente ao período de 03/2009 a 03/2010, cuja metodologia

foi analisar anúncios dos principais jornais de Resende entre 1995 e 2006. Ao analisar a variação do valor médio dos imóveis por bairros, ele diz: “constatamos que houve uma valorização em torno de 16,97% de todos os imóveis anunciados nos classificados consultados nos principais jornais locais. Essa valorização, *a priori*, mostra o reflexo da reestruturação produtiva no mercado imobiliário local.”

A Autossegregação Socioespacial na Cidade: os Loteamentos Fechados

O processo de autossegregação socioespacial toma, literalmente, espaço em cidades médias brasileiras mediante a todo um conjunto de mudanças econômicas vividas de acordo com a reestruturação produtiva, onde se acentuam as disparidades entre as classes sociais na construção do espaço urbano e onde formas resultantes são geradas, como os loteamentos fechados. (SILVA, 2006).

O conceito de autossegregação vem desde os anos 1930 do século XX da Escola de Ecologia Humana de Chicago, nos Estados Unidos. Os estudiosos dessa escola baseavam seus métodos e teorias para estudos urbanos no Darwinismo Social, tendo uma perspectiva positivista da realidade. Sendo assim, a cidade funcionava como um organismo vivo, onde aqueles que melhor se adaptavam ao estilo urbano conseguiam habitar as melhores áreas desse espaço. Nesse caso, os dois modelos de segregação eram o “voluntário” e o “involuntário”, onde no voluntário, o indivíduo habitava determinada área segundo sua própria iniciativa e, no involuntário, o indivíduo era obrigado por forças externas a habitar ou deslocar-se de determinados espaços. Para alguns autores, ficava evidenciado que a segregação era, pois, um processo “natural” que se assemelha em muito ao processo de “seleção natural das espécies”, teoria Charles Darwin a qual Durkheim adaptou para a sociedade humana.

Ainda em analogia ao “mundo natural”, a Escola de Chicago criou os conceitos de competição e dominância para analisar as várias atividades urbanas (comercial, industrial e residencial), explicando que o alto valor da terra em determinadas áreas se devia à grande competição entre os gêneros de atividades por vantagens locais, ou seja, o valor da terra seria dado exclusivamente pelo valor de mercado. Com isso, pode-se perceber que tomar para a sociedade uma teoria natural foi um grande erro, já que não se pode naturalizar os diferentes parcelamentos do solo e o modo de vida urbano, além das diferenças em relação a melhores infraestruturas e oportunidades de trabalho e renda.

No contexto desse trabalho, são fatores econômicos e estruturais que se ligam intimamente com a autossegregação. Segundo Marcuse, 2004 (apud NEGRI 2008), um dos três tipos de padrão de segregação, o qual é abordado nesse trabalho é o de “Divisão por Diferença no Status Hierárquico”, que reflete e reproduz as relações de poder na cidade e pode ser representado, por exemplo, por um enclave na forma de loteamento fechado.

Segundo Cardoso (2013), a aceleração na transformação dos modos de uso e ocupação do solo urbano pressionam o Estado em relação às infraestruturas necessárias de acordo com a concentração populacional, as demandas cotidianas da reprodução social e as necessidades socioespaciais do processo de acumulação capitalista em Resende.

Uma dessas necessidades é a da autossegregação das classes com maior poder aquisitivo. Segundo Corrêa (1989), “A segregação residencial é uma expressão espacial das classes sociais.” Há dois tipos de segregação: a imposta aos grupos sociais com opções reduzidas de como e onde morar e a autossegregação, em que as classes dominantes escolhem onde morar e mais: são privilegiadas por poderem pagar por uma localização com amenidades naturais.

Primeiramente, é necessário mostrar o que é um loteamento fechado, que segundo o Tribunal de Justiça do Distrito Federal e dos Territórios, é “o parcelamento do solo urbano cuja delimitação de perímetro, no todo ou em parte, seja marcada por muro, cerca, grade ou similares e que mantenha controle de acesso de seus moradores e visitantes.” Além disso, 35% do terreno é destinado para áreas públicas, sendo áreas verdes, área institucional e arruamentos. Os limites demarcados por muros e os sistemas de controle e vigilância com câmeras de segurança e guarita de acesso agregam o caráter de segregação socioespacial desse tipo de loteamento. Os condomínios fechados não são obrigados por lei a terem parte do seu terreno dedicado a áreas públicas.

O que dá o caráter diferencial em termos de qualidade de vida nos loteamentos fechados é a venda de ideias que constituem uma soma poderosa entre os seguintes fatores: contato com a natureza (amenidades físicas) + boa infraestrutura + garantia maior de segurança + boa localização. A boa localização engloba proximidade do local de trabalho, do centro da cidade e de serviços de qualidade necessários ao cotidiano.

Segundo Negri (2008), a distribuição espacial das classes sociais é desigual, o que leva à ocorrência da segregação socioespacial pela estruturação do espaço urbano. Uma vez que os espaços são humanizados, eles refletem na sua arquitetura e organização o padrão de desenvolvimento da complexidade das relações sociais. Nesse sentido, a segregação socioespacial se dá, principalmente, por meio da diferenciação econômica, onde a classe alta controla e produz o espaço urbano de acordo com seus interesses, ou seja, a segregação é, além de uma divisão física das classes no espaço urbano, um instrumento de controle desse espaço.

Castells (1983) analisa o processo de segregação socioespacial como reflexo da distribuição espacial das diversas classes sociais, sendo que esta tem determinações políticas, econômicas e ideológicas. Assim, o autor visualiza a diferenciação social refletida no espaço como uma tendência à organização em zonas de forte homogeneidade social interna e com intensa disparidade social, hierárquica entre elas. Caldeira (2000) menciona os três padrões de segregação na cidade de São Paulo, sendo o último, compreendido após a década de 1980, caracterizado por uma maior proximidade espacial das classes sociais, já que há dispersão da classe alta pela periferia e da classe mais baixa pelas áreas mais nobres da cidade, principalmente pela criação de favelas, sendo que isso não significa proximidade social entre as classes. Nesse contexto, intensifica-se a autossegregação da classe de alta renda nos “enclaves fortificados”.

Tendo em vista que Resende é uma cidade média, pode-se dizer que a autossegregação é social devido ao elevado preço dos imóveis nesses espaços fechados

(ou seja, nem todos podem pagar por isso) e é também espacial porque a autosseseparação viabilizada pelos muros não implica em um real afastamento espacial ou um aumento do tempo necessário nos deslocamentos cotidianos, já que há facilidades de locomoção.

Corrêa (1995) fala que a segregação residencial existe desde que surgiram as classes sociais, contudo, é no capitalismo que ela se complexifica mais devido à maior estruturação das classes sociais. As áreas residenciais viabilizam a reprodução das classes sociais por configurarem meios distintos para a interação social, de onde as pessoas derivam seus valores, expectativas e hábitos de consumo.

Complementando, segundo Soja (1993), a reindustrialização seletiva decorrente da reestruturação produtiva provocou mudanças na estruturação dos mercados urbanos de trabalho com uma segmentação mais profunda: uma polarização mais pronunciada das ocupações de trabalhadores de elevada ou baixa remuneração/especialização.

Desse modo, pode-se dizer que as cidades médias vêm passando por processos que as aproximam de cidades grandes e metrópoles no sentido de vivências cotidianas espacializadas da cidade. O Limeira Tênis Clube, o Limeira *Town House*, o Morada da Colina III e o *Alphaville* são os loteamentos fechados que se localizam na cidade, ou seja, formas que refletem um processo de valorização imobiliária e espacialização das diferenças entre as classes sociais. A localização desses loteamentos fechados são apresentados no croqui de arruamentos de Resende (Figura 1).



Figura 1 – Loteamentos fechados de Resende.

Fonte: http://www.resende.rj.gov.br/conteudo/downloads/arruamento_resende.pdf.

Para melhor visualização dos dados, foi elaborado o quadro síntese dos loteamentos fechados de Resende com base no Quadro 2.

Quadro 2: Loteamentos Fechados em Resende.

Empreendimento	Localização	Área (m²)	Data de Aprovação
Condomínio Residencial Limeira Tênis Clube	Agulhas Negras; Av. Prof. Darcy Ribeiro	225.000	24/05/2001
Condomínio Residencial Horizontal Limeira Town House	Agulhas Negras; Av. Prof. Darcy Ribeiro	20.000	14/10/2004
Terras Alpha Resende (fase 1)	Av. Augusto de Carvalho, a menos de 5 minutos do centro	411.976,05	20/05/2011
Terras Alphaville Resende (fase 2)	Av. Augusto de Carvalho, a menos de 5 minutos do centro	252.680,70	-
Morada da Colina III	Av. Antenor O'reilly de Souza Junior – Morada da Colina Resende – RJ	-	-

Fonte: Secretaria de Planejamento da Prefeitura Municipal de Resende, 2013.

Abaixo seguem algumas propagandas chamando a atenção para determinadas ideias vendidas, cujos aspectos são procurados pelos moradores interessados nesses loteamentos (Figuras 2 a 4).



Figura 2 – Condomínio Residencial Limeira Tênis Clube.

Fonte: <http://e-limeira.com.br/local.htm>.



Figura 3 – Condomínio Residencial Limeira Town House.
Fonte: <http://e-limeira.com.br/infraestrutura.htm>



Figura 4 – Condomínio Residencial Limeira Town House.
Fonte: <http://e-limeira.com.br/index.html>

Além do Limeira, o empreendimento pertencente ao grupo Alphaville e chama bastante atenção. Na descrição do *site* oficial, o grupo é “o Líder nacional em empreendimentos horizontais, bairros planejados e núcleos urbanos, a *Alphaville* Urbanismo é a principal urbanizadora do país e está presente em 22 estados brasileiros com projetos que reúnem infraestrutura e urbanismo de qualidade superior e consciência ambiental.” Ou seja, é um grupo empreendedor que age como promotor imobiliário em escala nacional voltado para a classe média alta e a alta.

A presença de um loteamento desse grupo, o Terras *Alphaville* Resende, denota que há grande demanda da população e há também a possibilidade dos agentes produtores do espaço de empreenderem devido a uma maior capitalização. As ações de marketing

e propaganda do condomínio Terras Alpha Resende vinculam-se à concepção que o empreendimento está pautado no planejamento urbano de um bairro, e não apenas de um condomínio, ou seja, não somente com funções residenciais.

Segundo o *site* oficial do empreendimento, “O empreendimento tem uma área inteiramente dedicada a comércio e serviços, composta por 35 lotes com área média de 490 m², ideais para estabelecimentos que assegurem a conveniência no dia a dia, como padaria, farmácia, lavanderia, mercado, *pet shop*, entre outros. Posicionada de frente para a Av. Augusto de Carvalho, a área comercial foi concebida de forma que os estabelecimentos possam atender não apenas ao Terras Alphaville, mas a toda a região. Portanto, trata-se de uma grande oportunidade, seja para quem quer ter um negócio próprio, seja para o investimento imobiliário.” A interação com o entorno busca alcançar a moradores de bairros vizinhos ou de perfil social próximo ao dos moradores do Ipiranga I e II, Residencial Limeira Tênis Clube, Limeira *Town House*, Morada da Colina, Casa da Lua e Mirante das Agulhas. Assim, se forma uma espécie de “cinturão” de bairros de classe média-alta que margeia os loteamentos e conjuntos habitacionais populares da área Grande Alegria.

Segundo Paulo Sampaio, a procura de moradores para o Alphaville é de resendenses e até de pessoas de fora que estão em busca de segurança e, principalmente, qualidade de vida, pois Resende “não é tão violenta quanto vai acabar sendo”. Essa afirmação denota a forte crença de Paulo de que a cidade está em via de crescimento e progresso, o que acarretaria o lado negativo do aumento da violência e o lado positivo para os empreendimentos imobiliários desse tipo (condomínios e loteamentos fechados).

Pode-se dizer que o Alphaville é ótimo para exemplificar como as forças produtivas agem no espaço urbano. O poder público, também agindo como agente produtor do espaço, responsabiliza-se por parte da infraestrutura e pela legislação, como já falado anteriormente.

Alguns dados dos compradores da fase 1 do *Alphaville* Resende são apresentados nas Figuras 5 e 6.

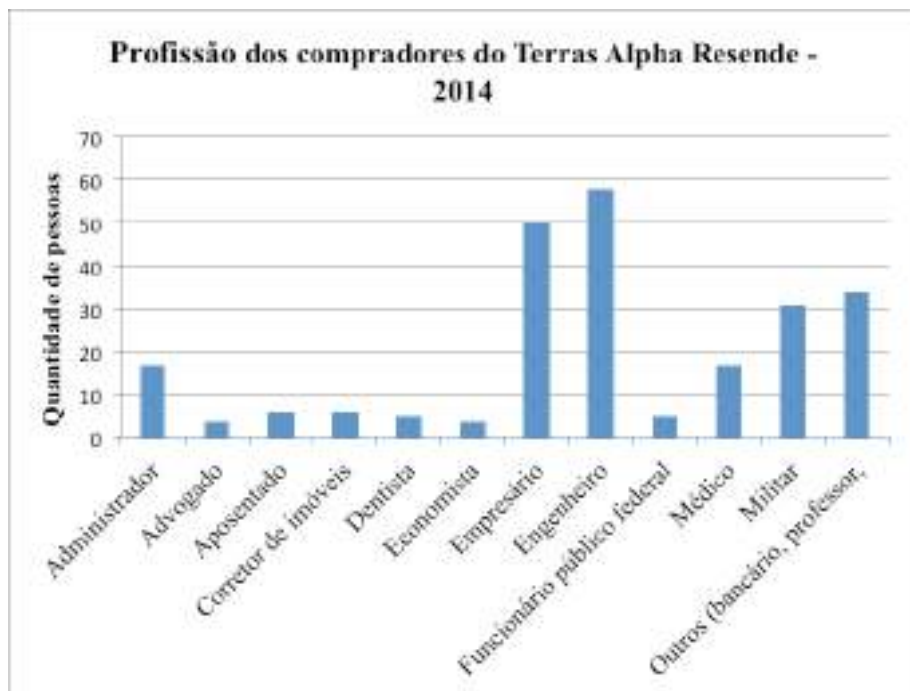


Figura 5 – Compradores do Terras Alpha Resende.
 Fonte de dados: Gerência administrativa do *Alphaville* Resende (2014).

De acordo com os dados apresentados na Figura 5, pode-se dizer que os engenheiros e empresários constituem a maior parcela dos compradores do empreendimento, havendo apenas 8 pessoas a mais na categoria engenheiro em relação à categoria empresário. A categoria “outros” foi estabelecida mediante ao fato que não havia mais do que três profissionais de cada subcategoria que compôs essa. Todas as profissões encontradas na subcategoria da categoria “outros” foram: químico (1 pessoa), metalúrgico (1 pessoa), corretor de seguros (1 pessoa), contador (2 pessoas), enfermeira (1 pessoa), bancário (3 pessoas), pedagoga (1 pessoa), professor (3 pessoas), marítimo (2 pessoas), gestor de recursos humanos (1 pessoa), comerciante (1 pessoa), produtor rural (1 pessoa), policial (1 pessoa), arquiteto (3 pessoas), executivo (1 pessoa), psicólogo (2 pessoas), juiz de direito (1 pessoa), *designer* de interiores (1 pessoa), representante comercial (1 pessoa), construtor (1 pessoa), jornalista (1 pessoa), farmacêutica (1 pessoa), publicitário (2 pessoas) e analista (1 pessoa). Desse modo, a categoria foi constituída de 34 pessoas. Outra observação é que os dados não foram todos discriminados pelo sexo masculino ou feminino.

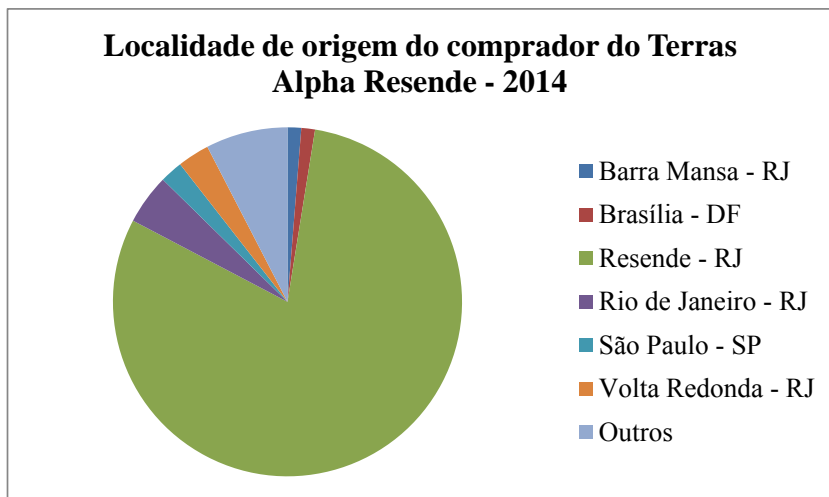


Figura 6 – Localidade de origem do comprador do Terras Alpha Resende.
Fonte: Gerência administrativa do *Alphaville* Resende (2014).

A categoria “outros” foi estabelecida mediante o fato de que não havia mais do que duas pessoas de cada subcategoria de localidade de origem que compôs essa (Figura 6). Foram elas: Lins – São Paulo (1 pessoa), Guaratinguetá – São Paulo (2 pessoas), Cruzeiro – São Paulo (1 pessoa), Vinhedo – São Paulo (1 pessoa), Itu – São Paulo (1 pessoa), Itatiaia – Rio de Janeiro (1 pessoa), Angra dos Reis – Rio de Janeiro (1 pessoa), Nova Iguaçu – Rio de Janeiro (1 pessoa), Niterói – Rio de Janeiro (1 pessoa), Engenheiro Caldas – Minas Gerais (1 pessoa), Juiz de Fora – Minas Gerais (1 pessoa), Nova Lima – Minas Gerais (1 pessoa), Vila Velha – Espírito Santo (1 pessoa), Fortaleza – Ceará (1 pessoa), Campo Grande – Mato Grosso do Sul (1 pessoa), Teresina – Piauí (1 pessoa) e Salvador – Bahia (1 pessoa).

De acordo com os dados apresentados acima, pode-se dizer que a grande maioria dos compradores vem da própria cidade de Resende. O motivos para isso podem ser: conhecimento e vivência prévios da cidade, proximidade geográfica em relação a familiares, amigos, emprego e escola dos filhos ou o emprego em alguma das indústrias da cidade, além da vontade de permanecer em Resende devido ao crescimento econômico e desenvolvimento que a cidade vem apresentando desde a década de 1990.

Um fato interessante relatado na entrevista com Paulo foi a legislação, que prevê 35% de áreas públicas que, segundo Paulo, podem ser melhores utilizadas através da implementação de serviços (por exemplo creches) e infraestrutura (por exemplo pontes e estradas) no entorno do condomínio e não só propriamente dentro dele, o que beneficiaria os funcionários (e até mesmo familiares e parentes de moradores) desses condomínios e toda a população do entorno. O importante seria beneficiar a cidade, e não apenas os moradores desses condomínios. Esse aspecto é bastante completo e passível de análise porque as pessoas que procuram esses espaços fechados para morar querem e são condi-

cionadas pela própria propaganda a terem uma qualidade de vida diferenciada. A partir do momento que um loteamento fechado atrai infraestrutura, serviços e investimentos não só para dentro do loteamento, mas para a área de entorno, estaria havendo uma melhoria da qualidade de vida também para a população que não mora por dentro dos muros desses loteamentos. Porém, seria isso suficiente para erradicar a auto segregação (ou a ideologia de autossegregação) que se dá nesses ambientes, nesses espaços de moradia? Provavelmente não, principalmente por que se trata de uma cidade média que está crescendo no cenário regional, onde esse tipo de loteamento fechado atrai moradores que efetivamente fazem parte do corpo de trabalhadores e diretores dessas indústrias ou moradores que são atraídos, dentre outros motivos, pelo crescimento da cidade, ou seja, são classes sociais que buscam por um diferencial na qualidade de vida e ao mesmo tempo procuram espaços para se reproduzir.

Considerações Finais

Resende conheceu uma maior visibilidade e valorização a partir da década de 1990 com a chegada das multinacionais, o que acarretou um crescimento, além de uma série de mudanças na maneira de consumir e produzir o espaço, até porque, com a reestruturação produtiva, houve também – dialeticamente – reestruturação urbana. Levando em consideração que a economia influencia diretamente a urbanização e as formas capitalistas de produzir e consumir as cidades, o novo padrão produtivo acarretou um novo padrão de consumo, incluindo o consumo por imóveis comerciais e para habitação.

Pode-se dizer que a cidade pós-reestruturação produtiva passou a abrigar formas urbanas que representam enclaves: os condomínios e loteamentos fechados. O aumento do capital possibilitou os seus detentores de realizar novos empreendimentos, produzindo uma nova cidade a partir de uma lógica produtiva que “contagiou” a cidade, a lógica da indústria. Os lançamentos imobiliários com intenção de atrair pessoas com ocupações ligadas a essas empresas ou atraídas pelo crescimento da cidade venderam ideias e as formas propriamente ditas de habitações ligadas a conceitos de segurança, serviços de luxo, proximidade ao local de trabalho e ao centro de Resende, disponibilidade de serviços, paisagem aprazível, contato com a natureza e ótima infraestrutura. Em suma, os condomínios e loteamentos fechados (além de toda infraestrutura e investimentos acarretados) acabaram por fazer parte de dois processos maiores: a valorização imobiliária da cidade através da autossegregação em espaços de vida fechados.

A cidade de Resende apresenta o eixo sudoeste como maior vetor o processo de valorização imobiliária. É nessa parte da cidade que as imobiliárias investem mais em propaganda e expandem os empreendimentos, atestando que, em Resende, a classe social privilegiada mora nas partes “altas”, das colinas e a menos favorecida nas partes baixas, como o bairro Cidade Alegria e seu entorno.

Nesse contexto, o grupo *Alphaville* Urbanismo, que possui reconhecimento nacional como principal urbanizadora do país, viu em Resende uma oportunidade vantajosa de local para empreender, produzindo um loteamento fechado na cidade. Um empreendimento como esse agrega valor à cidade, já que esta passa a ser comercializada como

mercadoria numa concepção do espaço como produto e condicionante das relações sociais, num processo dialético.

Para Negri (2008), o espaço não é utilizado como um mero reflexo das condições sociais, mas como um condicionador dessas. A desigual distribuição espacial dos segmentos sociais através de feições espaciais acaba ocasionando um aumento das diferenças sociais. Desse modo, a estrutura urbana também revela e produz as desigualdades sociais e a desigual distribuição do poder social, já que cada grupo da sociedade possui capacidades diferentes de se localizar em determinados espaços da cidade. Nesse sentido, o Estado, como agente regulador e provedor de infraestruturas básicas, tem papel de destaque na participação desse processo.

Assim, Resende tem crescido, tornando-se uma cidade média cada vez mais capitalizada, complexa e adquirindo características de cidades maiores, até mesmo metrópoles em aspectos como habitação e gestão, dentre outros, devido à reestruturação produtiva.

Referências Bibliográficas

ALPHAVILLE URBANISMO. Disponível em: <http://www.alphaville.com.br/>. Acesso em: 1 abr. 2017.

AUTOMOTIVE BUSINESS. Reportagem extraída de AUTOMOTIVE BUSINESS-Negócios e relacionamento da indústria automobilística de 18 de setembro de 2017. Disponível em: <http://www.automotivebusiness.com.br/noticia/26415/nissan-chega-a-150-mil-carros-em-resende>. Acesso em: 22 set. 2017.

CALDEIRA, T. P. *Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo*. São Paulo: Edusp, 2000.

CARDOSO, I. C. da C. *desenvolvimento urbano do município de Resende e a produção de desigualdades socioespaciais: aceleração dos ritmos de transformação dos modos de uso e ocupação do solo urbano*. VI Jornada Internacional de Políticas Públicas, Cidade Universitária da Universidade Federal do Maranhão. São Luís, 2013.

CASTELLS, M. *A questão urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

_____. *A sociedade em rede*. A era da informação: economia, sociedade e cultura. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CORRÊA, R. L. *O espaço urbano*. São Paulo: Ática, 1989.

_____. *Região e organização espacial*. São Paulo: Ática, 1995.

HARVEY, D. *The condition of postmodernity*. Oxford, 1989.

MARCUSE, P. Enclaves, sim; guetos, não: a segregação e o estado. *Espaço e debates*. São Paulo: NERU.n. 45, 2004. v. 24. p. 24-33

NEGRI, S. M. Segregação socioespacial: alguns conceitos e análises. *Coletâneas do nosso tempo. Rondonópolis, MT*, v. VII, n. 8, 2008. p. 129-153.

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, 2017. v. 1. p. 199-226.

SOJA, E. W. *Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social*. Tradução da 2. ed. inglesa: Vera Ribeiro. Revisão técnica: Berta Becker, Lia Machado. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.

SOUTO, B. F.; DULCI, J. A. Reestruturação produtiva e seu reflexo na sociodinâmica do Sul Fluminense. Trabalho apresentado no XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais, ABEP, realizado em Caxambú-MG, 2008

SPOSITO, M. E. B. *Capitalismo e urbanização*. São Paulo: Contexto, 1997.

_____. *Cidades médias: espaços em transição*. São Paulo: Expressão Popular, 2007a.

_____. Reestruturação urbana e segregação socioespacial no interior paulista. *Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. Nueva serie de geo crítica. Cuadernos críticos de geografía humana*. Universidad de Barcelona. n. 245, 2007. v. XI. p. 01-15.

_____; 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.

Recebido em: 23/9/2017 Aceito em: 10/10/2017

Análise de uma Cidade Policêntrica: o Caso de Resende-RJ, no Médio Vale do Paraíba

Analysis of a Polycentric City: the Case of Resende in the Middle Paraíba Valley

Monique Deise Guimarães Bastosⁱ

Universidade Federal do Rio de Janeiro

Rio de Janeiro, Brasil

Resumo: A reestruturação produtiva, vinculada ao período pós-fordista dos anos 1970, redefiniu a organização espaço-temporal do trabalho e fez repercutir em algumas cidades os rebatimentos espaciais de sua dinâmica. Esse é o caso de Resende, localizada no Médio Vale do Paraíba/RJ, que teve boa parte de sua organização interna alterada em consequência da entrada e fixação na cidade de diversas indústrias, algumas delas multinacionais, que redefiniram sua dinâmica econômica. Assim, sob a perspectiva do processo espacial de descentralização e emergência do primeiro subcentro de comércio e serviços da cidade, o presente trabalho tem por objetivo apresentar um dos efeitos urbanos desse novo papel econômico-produtivo de Resende. Além disso, o artigo se propõe a oferecer possibilidades de diagnóstico e ferramentas metodológicas que ajudem na análise da produção de uma cidade policêntrica.

Palavras-chave: Reestruturação Produtiva; Reestruturação Urbana; Cidades Médias.

Abstract: Restructuring of production related to global post-Fordism after 1970 has redefined the space-time organization of work and its effects are evident in cities like Resende located in the Middle Paraíba Valley of Rio de Janeiro State. The internal organization of this city changed with the establishment of a number of new industries by important national and multinational corporations, which redefined local economic dynamics. Through the analysis of spatial decentralization and the rise of the first commercial and service sub-center within the city, this study has the aim of presenting how the new economic and productive role of Resende has affected urban space. In addition, the article offers methodological tools and criteria for evaluation for the analysis of production in polycentric cities.

Keywords: Productive Restructuring; Urban Restructuring; Medium-Sized Cities.

ⁱ Mestranda do Programa de Pós-Graduação em Geografia. Graduada em Licenciatura em Geografia pela UFRJ. Pesquisadora colaboradora do Grupo de Pesquisa sobre Reestruturação Urbana e Centralidade (GRUCE). moniquebastos.ufrj@gmail.com

Introdução

A dinâmica de reestruturação urbana está ligada à atuação de inúmeros processos e agentes, que redefinem ao longo de eras a organização convencional da cidade. Promovendo em seus espaços a combinação entre mudança e continuidade, as reestruturções urbana e *da cidade* comportam a sobreposição entre os novos elementos de sua composição e os resíduos de uma estrutura anterior. Dentro dessa tensão entre passado e presente, essa dinâmica passou a ser orientada por uma nova ordem produtiva, ascendida na década de 1970 e inspirada pelo então novo modelo de acumulação flexível, que começava a vigorar em boa parte do mundo a partir desse momento.

Também denominado de pós-fordismo, esse novo modo produtivo reorganizou o espaço econômico mundial, promovendo algumas cidades a espaços especiais para sua reprodução. Tal é o caso das cidades médias, que – à medida que atenderam aos novos requisitos condicionados pela lógica da reestruturação produtiva –, por consequência, também assistiram a um dinâmico movimento de reestruturação urbana, que redefiniu muitos de seus processos e formas espaciais. É nesse sentido que a cidade média de Resende/RJ (localizada Médio Vale do Paraíba) serve de objeto empírico desta análise, já que, a partir da década de 1990, insere-se nos circuitos econômicos mundiais, atraindo um número importante de indústrias estrangeiras.

No decorrer dessa década, passa a ser notória a reorganização interna da cidade, aqui verificada especialmente sob a luz do processo espacial de descentralização urbana. Por meio dela, pôde ser verificada de modo visível e metodológico a emergência do seu primeiro subcentro de comércio e serviços – localizado em um dos seus bairros, o Cidade Alegria –, processo entendido como um dos reflexos da mudança do perfil econômico de Resende/RJ, associado à participação do município nos circuitos produtivos mundiais. Estes alteraram o nível de complexidade das relações econômicas da cidade e, por consequência, de suas dinâmicas espaciais nas escalas intra e interurbana.

É por esse motivo que o debate aqui proposto tem por finalidade apresentar o caso de Resende/RJ como um modelo de espaço tanto reprodutor da nova tendência produtiva atual, quanto alterado espacialmente pelo exercício de sua nova função econômica. Assim, pretende-se, no decorrer deste trabalho, demonstrar a reorganização recente do espaço urbano de Resende/RJ a partir da emergência do processo espacial da descentralização que a promoveu a uma cidade policêntrica, cuja complexidade é entendida como um reflexo das novas funções produtivas e econômicas experimentadas por ela (SILVA, 2017a; SILVA, 2017b; SPOSITO e SILVA, 2017).

Da Reestruturação Produtiva à Econômica, da Reestruturação Urbana à da Cidade

Surgido quando “a antiga ordem está suficientemente esgarçada para impedir os remendos adaptativos convencionais”, o processo de reestruturação, segundo Soja (SOJA, 1993, p. 193), mantém-se na relação entre manutenção e mudança de uma ordem vigente, sendo, portanto, mais do que só sinônimo de uma mera transformação. Dentro

dessa perspectiva de complexidade, a dinâmica de reestruturação também pode orientar-se a partir de diversos processos, estando alguns deles relacionados entre si, como é o caso das reestruturações produtiva/econômica e urbana/da cidade.

No caso das transformações de cunho produtivo, estas se associam ao que é chamado de regime de acumulação flexível, que emerge de “um confronto direto com a rigidez do fordismo” (HARVEY, 2007, p. 140). Tal “modalidade” de reestruturação econômica tem como característica marcante o esforço de flexibilização dos diversos processos, segmentos e relações do trabalho produtivo, resultando, segundo o mesmo autor, no “surgimento de setores de produção inteiramente novos, novas maneiras de fornecimentos de serviços financeiros, novos mercados”, além de uma intensificação no âmbito da “inovação comercial, tecnológica e organizacional”.

Nesse sentido, a reestruturação produtiva, que acompanhou a consolidação do modelo de acumulação flexível, surge com o potencial de reorientar fluxos econômicos e inserir novos espaços em suas redes. Partindo da nova prerrogativa de flexibilidade, as cidades passam a exercer novos papéis, o que contribui para a reorganização de toda a divisão do trabalho (MOREIRA, 2003). Consequentemente, são promovidas mudanças na estrutura econômica desses espaços. Como aponta Carvalho (2013, p. 100), este “rearranjo nas funções das cidades aconteceu devido à reestruturação que movimentou as estruturas produtivas no espaço”, alterando a composição interna de suas características, que passaram “por um processo de adequação a uma nova realidade, na qual indústrias de diversos setores passaram a fixar-se no espaço e mudar toda a funcionalidade existente”.

Esse é o caso de Resende/RJ, localizada no Médio Vale do Paraíba, que, ao lado de outras cidades da mesma categoria, passam a ter suas pequenas “diferenciações espaciais” exploradas (HARVEY, 2007, p. 265). Nela, percebe-se um modelo bastante perfeito de cidade no que tange à sua participação na reprodução da ordem produtiva vigente, na reestruturação de sua lógica econômica em decorrência disso e, por consequência, na reorganização de sua estrutura urbana a partir do surgimento de novas formas e funções espaciais. É como assinala Sposito (2007, p. 13):

[...] a instalação de “distritos industriais”, que devem ser, mais propriamente, chamadas de áreas de localização industrial com diferenças entre o tamanho das empresas que têm capacidades diversas na incorporação de novas tecnologias, na participação na produção industrial ou nas diferentes formas de arrecadação oficial, contempla a complexidade da reestruturação das cidades médias no momento atual.

Já no que diz respeito ao debate sobre reestruturação urbana, é importante que algumas considerações conceituais sejam bem contornadas, e a compreensão sobre a escala de seus impactos espaciais é uma delas. Ao tornarem-se palco da reestruturação produtiva, as cidades médias testemunham mudanças em sua estrutura tanto em escala interna, da cidade, quanto na que extrapola seus limites político-administrativos, da sua escala regional, o que justifica a diferenciação conceitual entre os processos de reestruturação urbana e reestruturação da cidade.

Assim esclarece Sposito (2007) ao considerar a reestruturação urbana sob a escala interurbana, regional – das redes urbanas –, e a reestruturação da cidade sob o recorte do interior da própria cidade. Dessa forma, sem preterir a evidente articulação entre ambas, já que “não há estruturação urbana sem estruturação da cidade e vice-versa” (SPOSITO, 2004, p. 312), esta pesquisa se concentra na compreensão da reestruturação de Resende/RJ sob a perspectiva escalar intraurbana da cidade média, ou seja, no entendimento da influência de sua reestruturação econômica – reflexo de sua refuncionalização produtiva –, e no aparecimento de novas formas e funções espaciais dentro dos limites da cidade.

O Uso da Forma, da Função, da Estrutura e do Processo como Recursos de Análise

Os conceitos de forma, função, estrutura e processo podem ser usados como categorias primárias na compreensão da atual organização espacial. Vistos em combinação, eles abrandam os efeitos da teorização de um único fator, que não leva em conta as características verdadeiras, inseparáveis e interatuantes do desenvolvimento espacial. (SANTOS, 1985, p. 38).

O objetivo de iniciar este novo capítulo com a citação supracitada é o de justificar o uso de algumas das principais ferramentas conceituais exploradas na operacionalização desta pesquisa. Em outras palavras, para demonstrar a reorganização do espaço urbano de Resende/RJ, o trabalho se baseia nas noções de *forma*, *função*, *estrutura* e *processo* como importantes recursos que sustentam sua análise, mas não de modo individualizado. Portanto, como propõem Santos e Lefebvre (1971 apud LENCIONI, 1988) ao explicarem que “não deve ser dada prioridade absoluta a nenhuma das noções de *forma*, *função* e *estrutura*” (LENCIONI, 1988, p. 2), a pesquisa visa ao uso articulado entre tais conceitos, acrescentando-se, inclusive, a noção de *processo*.

Desse modo, a começar por *estrutura*, Santos (1985, p. 38) apresenta o conceito a partir do seu diálogo com outro, o de *forma*, indicado pelo autor como “uma estrutura revelada”, sendo “mais visível” e, “até certo ponto, mais fácil de analisar que a estrutura”. Esta, por sua vez, “implica a inter-relação de todas as partes de um todo; o modo de organização ou construção” (p. 37), e é vista sob uma perspectiva mais visual que se baseia nas *formas*. Logo, entendendo a produção da forma espacial do que seria o primeiro subcentro de Resende/RJ, há aí um importante meio teórico de analisarmos e compreendermos o possível processo de descentralização urbana dessa cidade média.

Para a melhor compreensão dessa forma espacial, também foi utilizada a contribuição de Corrêa (1989) como orientação teórica deste trabalho. A partir dela, o subcentro aparece como associado à duas categorias de atividades, uma de natureza industrial e outra relacionada à estrutura comercial e de serviços. No caso desta pesquisa, o subcentro será entendido pela perspectiva da segunda classificação de atividades, sendo determinado, segundo o mesmo autor, pela densidade e pelo nível de renda da população. Além disso, os subcentros são considerados:

[...] inseridos em contextos espaciais mais restritos e são formados, inicialmente por estabelecimentos de proprietários locais, visando atender a uma demanda local, gerada pelo consumo específico de uma população com características homogêneas, que difere da possível pluralidade socioeconômica dos frequentadores do Centro Principal. (SILVA, 2004, p. 64).

Tais qualificantes, como será mais bem apontado adiante, são importantes elementos para a identificação do possível subcentro na cidade média – no bairro Cidade Alegria –, que pode ser claramente caracterizado por atividades comerciais e de serviços, apresentando natureza muito semelhante à descrita por Silva (2004). Assim, a hipótese deste trabalho se justifica na possibilidade de que a reestruturação da cidade possa estar ocorrendo também pela via da produção de formas espaciais nesses moldes, consequência do novo papel produtivo e econômico desempenhado pela cidade média.

Em outras palavras, pressupõe-se que “[...] uma ação contínua, desenvolvendo-se em relação a um resultado qualquer, implicando conceitos de tempo (continuidade) e mudança [...]” (SANTOS, 1985, p. 37), tenha valorizado atrativos em outras áreas de Resende/RJ – como terras não ocupadas e baixo preço de impostos –, justificando o desenvolvimento de infraestrutura e facilidades de transporte (COLBY, 1930, apud CORRÊA, 1989) que fortaleceriam o processo espacial da descentralização, desenhando no espaço a forma urbana de um subcentro.

Ainda dentro do que foi discutido por Santos, a *função*, “tarefa ou atividade esperada” (p. 37) do possível subcentro de análise elevaria Resende/RJ à posição de cidade policêntrica, tornando-se mais complexa do ponto de vista de sua organização interna. Essa condição justifica, portanto, o desenvolvimento deste trabalho, que pretende apresentar, assim, as consequências espaciais da reorientação dos fluxos econômicos que circulam em seu espaço, decorrente da inserção da cidade média nos circuitos produtivos mundiais.

Cidades médias, Médio Vale do Paraíba, Resende/RJ e Cidade Alegria

Todas as questões apresentadas até aqui não só explicam, mas justificam uma análise mais apurada do papel de algumas cidades médias brasileiras, proeminentes na nova lógica produtiva em vigor. É nessa direção, e correspondendo às recentes normativas produtivas contemporâneas, que a cidade média de Resende/RJ será apresentada a fim de exemplificar a complexidade que nasce das relações entre diversas modalidades de reestruturações debatidas até aqui.

A microrregião do Médio Vale do Paraíba, da qual faz parte a cidade média, localizada na mesorregião do Sul Fluminense, é formada por 12 municípios (Figura 1). Apontado como um dos mais importantes polos industriais do Brasil, o Médio Vale justifica sua proeminência produtiva pela instalação de bases de empresas multinacionais, principalmente do seguimento automobilístico, como Volkswagen (1996), PSA Peugeot Citroën (2001), Hyundai (2013), Nissan (2014), dentre outras.

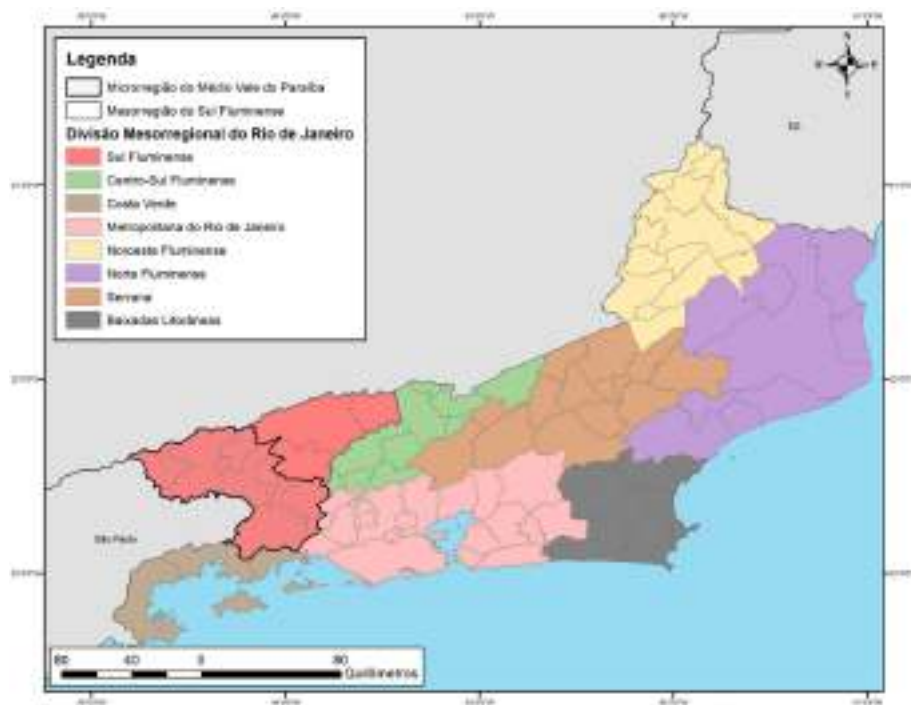


Figura 1 – Localização da mesorregião do sul fluminense e microrregião do Médio Vale do Paraíba.

Fonte: IBGE, 2010.

O motivo de essa região de governo do Estado do Rio de Janeiro comportar tais empresas baseia-se nos fatores já apontados como prestigiados pelo regime de acumulação flexível. Dentre eles, estão: a localização privilegiada da microrregião, posicionada entre os dois principais centros econômicos do Brasil – Rio de Janeiro e São Paulo –; sua boa localização logística, dada uma importante estrutura rodoviária, ferroviária e portuária, sendo esta última representada pelos portos de Santos/SP, de Itaguaí/RJ, de Angra dos Reis/RJ e do Rio de Janeiro/RJ; fácil acesso à Estação Aduaneira Interior (Eadi), que ajuda desde a aquisição de material até o escoamento da produção na microrregião (Figura 2).

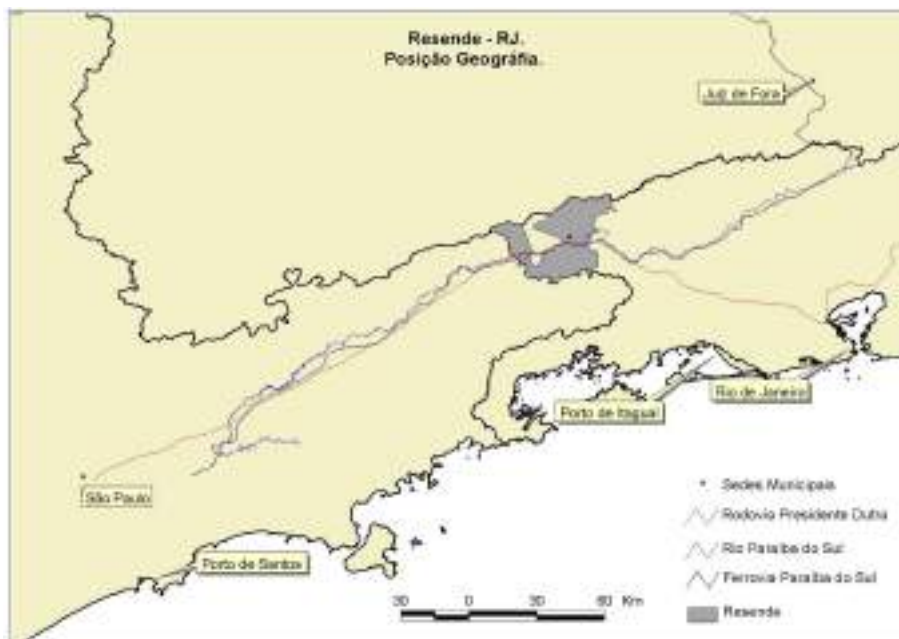


Figura 2 – Resende/RJ – Posição em relação à sua estrutura logística.

Elaborado por: Gabrielle Magalhães, 2011. Fonte: Base Cartográfica, IBGE, 2000.

Além dessas vantagens, outras também justificaram a transformação do Médio Vale do Paraíba em um importante polo industrial brasileiro, sendo elas: a boa oferta de estrutura em comunicação e energia; a disponibilidade de terrenos a preços baixos; isenção fiscal e concessão de facilidades na aquisição de empréstimos; incentivos dados ao estabelecimento de instituições de ensino, com o fim de qualificar a mão de obra local (RAMOS, 2005).

Dessa forma, a despeito de tal descrição, vale acrescentar que essa microrregião não atende sozinha, enquanto totalidade, a tal qualificação; ao contrário, são as suas partes, as cidades médias que a compõem, as maiores protagonistas que explicam o valor produtivo do Sul Fluminense. Nessa direção, para além da dimensão demográfico-quantitativa, as cidades médias precisam ser consideradas também por uma ótica qualitativa, que requer uma análise em um âmbito mais complexo. É como aponta Sposito (2001, p. 627-628) quando diz que:

[...] não é possível reconhecer o papel intermediário que uma cidade média desempenha sem avaliar as relações que ela estabelece com cidades de porte maior e menor, entre si e com os espaços rurais com os quais mantém uma vida de relações.

Além disso, algumas cidades médias têm sugerido uma reflexão ainda mais profunda na medida em que servem ao processo de desconcentração industrial, a partir do qual algumas atividades produtivas passam a ser operadas de modo mais rentável em espaços diferentes dos grandes centros urbanos. Em outras palavras:

As cidades médias têm sido escolhidas como pontos de apoio de diferentes tipos de empresas, sejam de ramos industriais ou de ramos comerciais, em suas políticas de desconcentração das atividades produtivas e de expansão das redes de comercialização de bens e serviços. (SPOSITO, 2007, p. 11).

Nesse sentido, tal como destaca Stamm (2003, apud STAMM; WADR; STADUTO, 2010, p. 71), “devido às facilidades dos meios de comunicação e transporte, as empresas estão-se interiorizando”, buscando, principalmente, “a isenção de impostos e acesso à mão de obra qualificada e, de preferência, não ligada às forças sindicais”, o que passa a justificar o incremento de importância adquirida por algumas cidades médias brasileiras, como é o caso de Resende/RJ.

Por isso, a complexidade produtiva da microrregião do Médio Vale do Paraíba Fluminense explica a necessidade de classificação da área a partir de categorias econômicas, que ajudem na descrição de sua natureza produtiva. É o que propõe Limonad (2001) quando apresenta dois eixos que orientam as atividades desempenhadas por essa microrregião, sendo um do segmento de siderurgia, metalurgia, química e construção civil; outro do setor metal-mecânico e da química fina. A partir desse tipo de descrição e classificação, o município de Resende/RJ se encaixa no segundo eixo, este representado por importantes empresas multinacionais estabelecidas ali a partir da década de 1990.

Como exemplo, temos o caso da Volkswagen, que pode ser considerado um marco de um novo momento produtivo experimentado pela cidade média. Fixada no ano de 1996, a empresa foi a primeira indústria automobilística a se instalar em Resende/RJ, sendo seguida pela Nissan, em 2013, além de diversas outras empresas que passaram, durante esse período, a participar da estrutura produtiva da cidade, inclusive de modo complementar¹.

É a partir de tudo isso que o trabalho pretende compreender os rebatimentos espaciais decorridos na cidade em consequência da alteração de sua dinâmica produtiva. Entendido como o vetor de novos fluxos econômicos, esse processo tem promovido as várias transformações urbanas experimentadas pela cidade média, inclusive a possível produção do seu primeiro subcentro, localizado na via de um dos seus mais importantes bairros, o Cidade Alegria (Figura 3).



Figura 3 – Resende/RJ – Limites do bairro Cidade Alegria; posição do possível subcentro no bairro e do Conjunto Habitacional Grande Alegria.

Fonte: Google Earth (2015).

Criado na década de 1980, este bairro surgiu como consequência da demarcação do perímetro urbano do município, motivado pela construção de uma estrutura residencial de grande porte no local. O Conjunto Habitacional “Grande Alegria”, cujo nome faz alusão à denominação do próprio bairro, é composto até os dias de hoje de 40 blocos – com 32 apartamentos em cada um, totalizando o número de 1280 apartamentos² (Figura 4).



Figura 4 – Resende/RJ – Conjunto Habitacional Grande Alegria, no bairro Cidade Alegria (2013). Foto: Bruno Barreto, trabalho de campo, 2013.

Concentrando 10% da população total do município, que é de 119.769 habitantes (IBGE, 2010), foi observado que, na “época da sua construção, o bairro era considerado remoto por dois motivos: a distância do Centro, cerca de 7 km, e a falta de infraestrutura de comércio, serviços, transporte, saúde” (SOUZA, 2011, p. 4) (Figura 5). Porém, nos últimos anos, ele testemunha um adensamento em suas atividades econômicas, sugerindo o que temos apresentado como hipótese: a produção da forma espacial de um subcentro e a tendência da policentralidade urbana.

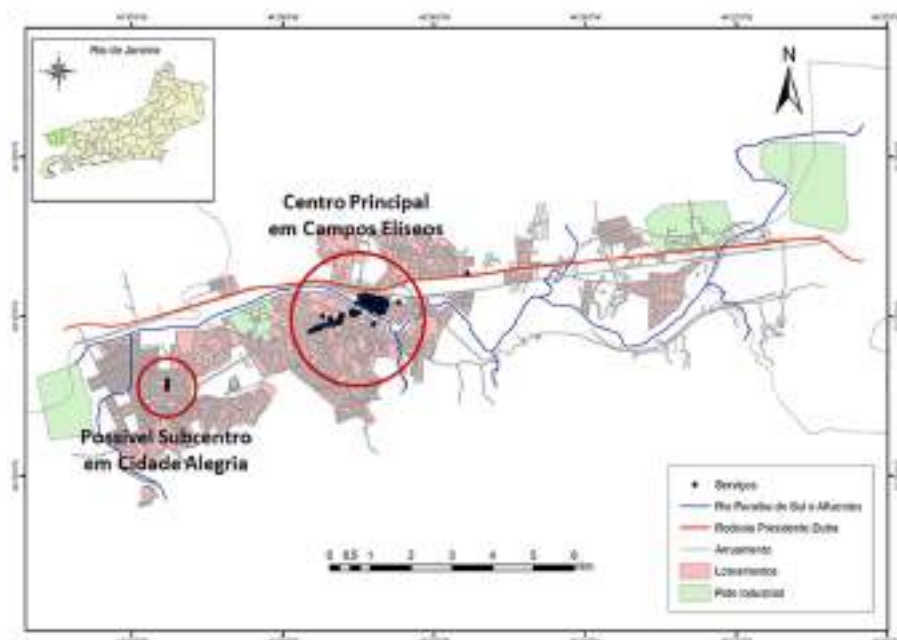


Figura 5 – Resende/RJ – Mapeamento de atividades econômicas.

Elaborado por: Gabrielle Magalhães, 2011. Fonte: Pesquisa de campo, 2009.

Assim, o interesse deste capítulo foi o de não só localizar o objeto de estudo aqui trabalhado, mas também, a partir de sua descrição espacial, situá-lo empiricamente no campo de discussão teórica já construída. Em outras palavras, tanto a posição estratégica de Resende/RJ do ponto de vista econômico-produtivo quanto a localização do bairro Cidade Alegria e a história do seu processo de formação, quando sobrepostos aos conceitos já discutidos, justificam a análise que segue, que se propõe a servir de modelo para a operacionalização de debates sobre reestruturação econômica e urbana no recorte espacial das cidades médias brasileiras.

Dos Instrumentos de Operacionalização da Pesquisa

Para que a possibilidade aqui levantada pudesse ser confirmada, foram selecionados elementos metodológicos que respondessem à problemática da ocorrência ou não do processo espacial de descentralização em Resende/RJ. Sendo assim, foi imprescindível a realização imediata de trabalho de campo à época, em agosto de 2013, o qual viabilizaria um contato inicial com a área de estudo, além da execução de metodologia que desse conta da elaboração de respostas à problemática levantada.

Nesse sentido, foi possível perceber que, dentro dos limites do bairro, a concentração de estabelecimentos comerciais e de serviços se dava em um eixo específico do Cidade Alegria. Localizado na Avenida das Mangueiras Sul e continuado na Avenida das Mangueiras Norte, ele fica transversal ao Conjunto Grande Alegria e possuía um número considerável de estabelecimentos. Por isso, o levantamento de atividades econômicas foi de primeira importância para aferir a quantidade desses fixos comerciais e de serviços, que, posteriormente, foram organizados e adequados à Classificação Nacional das Atividades Econômicas (CNAE) proposta pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), permitindo uma melhor visualização do perfil comercial da área de estudo.

A utilização de questionários para que o perfil dos frequentadores daquele ponto do bairro pudesse ser avaliado também foi de extrema importância, tendo sido as seguintes questões avaliadas: a origem dos frequentadores; o meio de transporte utilizado para se chegar àquela área; o nível de prioridade dada ao bairro na busca por produtos e serviços; o motivo dessa prioridade; se eles preferiam ou não o frequentarem e por que – dentre outras questões que funcionariam como indicadores da importância econômica daquele possível subcentro para o bairro e seu entorno³.

Além desses recursos, o uso de fontes secundárias de dados também foi de extrema importância metodológica, bem como a consulta a outros trabalhos que tinham o recorte do Médio Vale do Paraíba como objeto de estudo. O uso de mapas também foi imprescindível como meio de visualização e melhor compreensão da área estudada, somando-se a todos os demais elementos que ajudaram a compor metodologicamente o desenvolvimento deste trabalho.

O Novo e Primeiro Subcentro de Resende/RJ

Como já antecipado, a tabulação, organização e análise dos dados foram muito reveladoras da estrutura econômica de parte do bairro Cidade Alegria e da expressão de centralidade irradiada a partir dele. Começando pelo levantamento de atividades econômicas realizado, foi possível quantificar e classificar⁴ a estrutura comercial e dos serviços estabelecidos no bairro, como pode ser visualizado na Tabela 1.

Tabela 1 – Resende/RJ – Levantamento de Atividades Econômicas do Bairro Cidade Alegria (2013).

Atividades	Percentual
Comércio, reparação de veículos automotores e motocicletas	53%
Alojamento e alimentação	21%
Outras atividades de serviços	17%
Saúde humana e serviços sociais	3%
Educação	2%
Atividades profissionais, científicas e técnicas	1%
Informação e comunicação	1%
Atividades imobiliárias	1%
Artes, cultura, esporte e recreação	1%
TOTAL	100%

Fonte: Pesquisa de campo (2013).

De acordo com o levantamento realizado, foram quantificados um total de 139 fixos comerciais e de serviços distribuídos em diversas categorias econômicas, como está apresentado acima. A partir do quadro, é possível perceber uma variedade econômica considerável na estrutura daquele possível subcentro, sobretudo por tratar-se de uma centralidade ainda incipiente. Contudo, além da importância quantitativa dessas informações, é necessário destacar o gênero de alguns dos estabelecimentos encontrados ali, que revelam, inclusive, a participação da iniciativa pública e de outros agentes no reforço da centralidade ali analisada.

Desse modo, merecem destaque a fixação de uma UPA 24hs na área do possível subcentro; uma Farmácia Popular; uma concessionária Honda Motos; dois caixas eletrônicos, do Itaú e Banco do Brasil; uma academia de ginástica, filial de uma unidade estabelecida no Centro Principal de Campos Elíseos; uma unidade da Polícia Militar; uma quadra poliesportiva, de administração municipal; e um supermercado, com 14 caixas e amplo estacionamento de carros e bicicletas⁵.

A reflexão sobre o levantamento dessas atividades naquela área foi bastante reveladora. Além da diversidade econômica, quantidade de estabelecimentos e importância da natureza de alguns deles, a análise indica, também, o importante papel de investimentos públicos no aparelhamento daquela área, com equipamentos urbanos de serviços sendo propulsores da centralidade no bairro. Além disso, é possível identificar a função de outros agentes no processo de descentralização estudado – como é o caso das instituições bancárias ali localizadas –, bem como perceber o interessante caso da academia de ginástica, filial de uma unidade já estabelecida no Centro Principal, o que reforça a possibilidade da ocorrência de descentralização⁶.

Por outro lado, mas ainda reforçando a hipótese sugerida no decorrer de todo este trabalho, o levantamento dessas atividades permitiu que fosse identificado o perfil do subcentro em análise. Isso porque, como já foi aqui apontado, Silva (2004) indica que a grande maioria dos fixos estabelecidos em um subcentro possui a função de suprimento de demandas locais, pouco heterogêneas, o que pôde ser percebido na estrutura de comércios e serviços no bairro Cidade Alegria. Embora seja possível identificar o início do que pode ser um movimento de diversificação da oferta de bens e serviços dali, em geral e de forma imediata, estes ainda correspondem a uma categoria de consumo mais popular.

Prosseguindo na descrição dos resultados, as informações obtidas a partir dos questionários, além de ajudarem a analisar a ocorrência do processo de descentralização na cidade de Resende/RJ, também contribuem na mensuração da centralidade irradiada do, até então, possível subcentro estudado (Tabela 2).

Tabela 2 – Resende/RJ – Bairro de Origem dos Frequentadores do Subcentro no Bairro Cidade Alegria (2013).

Bairro de origem	Frequentadores
Cidade Alegria	64%
Outros	36%
TOTAL	100%

Fonte: Pesquisa de campo (2013).

Por essas informações, é possível verificar a extensão do alcance espacial da sua centralidade, uma vez que as respostas dos seus frequentadores apontaram para um uso de seus fixos comerciais e de serviços que extrapolaram os limites do próprio bairro, chegando a irradiar para outros do seu entorno. Tal constatação indica o percentual de frequentadores que se deslocam de fora do bairro, de suas respectivas origens, em direção ao possível subcentro.

Por outro lado, com a finalidade de avaliar o nível de preferência dos seus frequentadores, o questionário indagava também a respeito da prioridade dada por eles ao possível subcentro analisado, bem como o motivo desta preferência.

Assim, como pode ser visto no Tabela 3, manteve-se um equilíbrio no padrão de respostas sobre a preferência dada – ou não – à área do possível subcentro no bairro Cidade Alegria, o que não enfraquece a hipótese de ocorrência do processo de descentralização urbana na cidade de Resende/RJ, já que, segundo Reis (2007, p. 11), o surgimento de vários núcleos secundários não colocam em xeque o papel dominante da centralidade mais importante da cidade. Por outro lado, com relação ao motivo da prioridade dada àquela centralidade no bairro Cidade Alegria, a localização foi a opção mais apontada (Tabela 4), o que remonta às razões conjunturais do processo de descentralização – no caso, a distância em relação aos locais de residência quando comparada à do Centro Principal da cidade em questão.

Tabela 3 – Resende/RJ – Prioridade Dada pelos Frequentadores ao Subcentro no Bairro Cidade Alegria (2013).

Prioridade	Frequentadores
Sim	52%
Não	48%
TOTAL	100%

Fonte: Pesquisa de campo (2013).

Tabela 4 – Resende/RJ – Motivo da Prioridade Dada pelos Frequentadores ao Subcentro no Bairro Cidade Alegria (2013).

Motivo da prioridade	Frequentadores
Localização	65%
Outros	16%
Preços	10%
Variedade	6%
Infraestrutura	3%
TOTAL	100%

Fonte: Pesquisa de campo (2013).

Conclusão

Portanto, depois de todo o debate conceitual apresentado, da descrição empírica do objeto desta análise e dos resultados revelados, é possível elaborar uma conclusão analítica sobre a hipótese deste trabalho. Como previsível de ser interpretado, é possível inferir sobre a ocorrência do processo espacial de descentralização ocorrido na cidade de Resende/RJ e a produção da forma espacial de seu primeiro subcentro, localizado no bairro Cidade Alegria. Em outras palavras, a dinâmica de reestruturação da cidade média, tão clara do ponto de vista empírico, pôde ser aqui substanciada pela via do processo urbano de descentralização urbana.

Por outro lado, é importante não negligenciar vetores adicionais que têm promovido uma reorganização do espaço urbano da cidade média, sendo a produção do subcentro no bairro Cidade Alegria apenas um deles. Podemos citar o reordenamento imobiliário, com a construção de condomínios fechados de elevado padrão; o adensamento do setor comercial, com o incremento da variedade e quantidade de franquias; e a construção de um *shopping center*, oferecendo um novo tipo de consumo à cidade. Todos são exemplos de processos que, ao lado do verificado neste trabalho, também têm alterado a estrutura urbana da cidade média.

Toda essa dinâmica, como já pôde ser apontado, é entendida como influência da reestruturação econômica experimentada por Resende/RJ, tendo em vista o exercício de sua nova função produtiva iniciada na década de 1990. Em outras palavras, assim como diversas pesquisas da mesma natureza, este trabalho surgiu a partir do interesse pela investigação da reestruturação econômica e de sua relação com a reestruturação das cidades, tendo o objetivo de oferecer uma possibilidade de análise para estudos com estes fins. Sendo assim, o trabalho se justificou tanto pela atestação da hipótese inicialmente levantada – da produção do primeiro subcentro de Resende/RJ – quanto pela necessidade de que sejam deslocados esforços acadêmicos para debater cada vez mais o papel das cidades médias na reprodução da lógica produtiva vigente e, por sua vez, para demonstrar as alterações urbanas que tal dinâmica tem promovido nesses mesmos espaços.

Referências Bibliográficas

CARVALHO, U.M. *Reestruturação econômica e urbana no Estado de São Paulo: o papel de Mogi Guaçu e Mogi Mirim na complexa rede urbana paulista*. Dissertação em Geografia. Instituto de Geografia, 2013, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre.

COLBY, C. Centrifugal and centripetal forces in urban geography. *Annals of the Association of American Geographers*. v. 23, n. 1, p. 1-20, 1933.

CORRÊA, R.L. *O espaço urbano*. 4. ed. São Paulo: Ática, 1989.

HARVEY, D. *A condição pós-moderna*. 16. ed. São Paulo: Loyola, 2007.

LENCIONI, S. Reestruturação: uma noção fundamental para o estudo das transformações e dinâmicas metropolitanas. In: VI Encontro de Geógrafos da América Latina. *Anais*. Buenos Aires, Universidade de Buenos Aires, 1998b. p.1-10.

MOREIRA, R. *Reestruturação industrial e espacial do Estado do Rio de Janeiro*. Niterói: Geret/Neret Gecel, 2003.

LÉFÈBVRE, H. O conceito de Estrutura em Marx. In: BASTIDE, R. (org.). *Usos e sentidos do termo "estrutura"*, São Paulo: Edusp/Herder, 1971. p. 101-107.

LIMONAD, E. *Relatório anual CNPq 2001*. Referente aos dois primeiros anos da pesquisa "Reestruturação produtiva, redes empresariais e dinâmicas locais e regionais no Sul Fluminense" – Projeto integrado ao CNPq no período de 1999-2002 (2001).

RAMOS, T. T. *Reestruturação produtiva e des-territorialização no Médio Vale do Paraíba Fluminense*. Dissertação em Geografia. Instituto de Geografia, 2005, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro.

SANTOS, M. *Espaço e método*. São Paulo: Nobel, 1985.

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

_____. *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*. São Paulo: Unesp – Cultura Acadêmica, 2017b. v. 1. p. 227-285.

_____. Novos centros, novas centralidades, novas diferenças. A fragmentação do espaço urbano de Londrina. *Geografia*, 2004, n. 1, 2004. v. 29. p. 55-70.

SPOSITO, E. S. Reestruturação produtiva e reestruturação urbana no Estado de São Paulo. In: IX Colóquio Internacional de Geocrítica: Los Problemas del Mundo Actual. Soluciones y Alternativas desde la Geografía y las Ciencias Sociales, Porto Alegre. *Anais...*, Universidade do Rio Grande do Sul, 2007.

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.

_____. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: SPOSITO, M. E. B. (org.). *Urbanização e cidades: perspectivas geográficas*. Presidente Prudente: [s.n.], 2001.

_____. *O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo*. 504f. Tese (Livre Docência)-Faculdade de Ciências e Tecnologia. Unesp-Campus Presidente Prudente. Presidente Prudente, 2004.

_____. Reestruturação Urbana e Segregação Socioespacial no Interior Paulista. In: IX Colóquio Internacional de Geocrítica: Los Problemas del Mundo Actual. Soluciones y Alternativas desde la Geografía y las Ciencias Sociales, Porto Alegre. *Anais...*, Universidade do Rio Grande do Sul, 2007.

SOJA, E.W. *Geografias pós-modernas – a reafirmação do espaço na teoria social crítica*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.

SOUZA, R.G. *A construção do bairro popular Cidade Alegria na cidade de Resende-RJ, segundo a lógica de reestruturação produtiva*. Rio de Janeiro, 2011. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Geografia) Instituto de Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2011.

STAMM, C. *Análise dos fatores que influenciaram a localização das indústrias no Estado do Paraná*. Relatório de Pesquisa – PIBIC/CNPq. Universidade Estadual do Oeste do Paraná – Unioeste/Campus de Toledo, 2003.

_____; WADI, Y. M.; STADUTO, J. A. R. São as cidades médias responsáveis pelo espraçamento espacial da riqueza nacional? *Rede Brasileira de Estudos sobre Cidades Médias – REDBCM REDES*, Santa Cruz do Sul, v. 15, n. 2, p. 66-91, 2010.

Recebido em: 1/7/2017 Aceito em: 1/8/2017

¹ A microrregião do Médio Vale do Paraíba é considerada um polo automotivo por comportar, também, diversas outras indústrias dessa mesma natureza em vários dos seus municípios. Esse é o caso de Porto Real, que recebeu a unidade da Peugeot/Citröen (2001), e de Itatiaia, que comporta as montadoras Hyundai Heavy Industries (2011) e Jaguar Land Rover (2016). Desse modo, levando em conta a proximidade entre tais municípios, limítrofes à Resende/RJ, é impossível compreender os reflexos urbanos dessa dinâmica produtiva de modo compartimentado, limitado ao espaço intraurbano de cada cidade. Assim, é preciso considerar que, tanto as condições, como os rebatimentos espaciais das funções econômicas desempenhadas por cada município são ampliados, por, juntos, formarem uma economia de escala.

² Informação relativa à estrutura do Conjunto Grande Alegria extraída da monografia intitulada “A construção do bairro popular Cidade Alegria na cidade de Resende (RJ) segundo a lógica de reestruturação produtiva e da cidade”, de Souza (2011).

³ Ambos os recursos, o de levantamento de atividades econômicas e da aplicação dos questionários, foram operados na ocasião de um dos trabalhos de campo realizados em Resende/RJ, tendo sido possível a abordagem de 59 pessoas na área do suposto subcentro da cidade média.

⁴ Os resultados obtidos foram padronizados segundo a CNAE – Classificação Nacional de Atividades Econômicas/IBGE –, posteriormente adaptados à realidade da estrutura comercial identificada ali.

⁵ Informação relativa ao supermercado extraída da monografia intitulada “A construção do bairro popular Cidade Alegria na cidade de Resende (RJ) segundo a lógica de reestruturação produtiva e da cidade”, de Souza (2011).

⁶ Segundo Corrêa (1989), o estabelecimento de filiais do Centro Principal em uma possível área de subcentralidade é um forte indicador do processo de descentralização urbana.

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 consequentes 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-



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.

Produção do Espaço e Estruturação da Cidade: o Bairro do Altiplano Cabo Branco “Nobre” em João Pessoa-PB

Production of Space and City Structure: the Borough of Altiplano Cabo Branco in João Pessoa, PB

Paula Dieb Martinsⁱ

Universidade Federal da Paraíba
João Pessoa, Brasil

Doralice Sátyro Maiaⁱⁱ

Universidade Federal da Paraíba
João Pessoa, Brasil

Resumo: O artigo discute a produção do espaço urbano contemporâneo, a partir da investigação acerca das transformações recentes ocorridas no Bairro Altiplano Cabo Branco, localizado na cidade de João Pessoa-PB. Este bairro tem sido alvo, nos últimos anos, de intensa produção imobiliária, após alterações na legislação de uso e ocupação do solo de uma área considerada patrimônio ambiental e paisagístico do Estado. A pesquisa está fundamentada na concepção de produção do espaço e dos seus agentes, na investigação da regulamentação do uso e da ocupação do solo do bairro, bem como na análise de documentos – Registros de Incorporação, Pesquisa de Mercado Imobiliário e Cartas de Habite-se – que refletem as transformações nele ocorridas. Constatou-se que o processo de caráter eminentemente local, embora viabilizado em parte pelo Governo Federal e pelo capital financeiro, desencadeia processos mais complexos de reestruturação que ultrapassam a escala do bairro e sua produção imobiliária, abrangendo também a escala intraurbana.

Palavras-chave: Reestruturação Urbana; Reestruturação da Cidade; Altiplano Cabo Branco, João Pessoa.

Abstract: This article discusses the production of contemporary urban space based on the investigation of recent transformations in the Altiplano Cabo Branco borough of João Pessoa, the state capital of Paraíba. In recent years this neighborhood has been the target

ⁱ Arquiteta e Urbanista; Doutoranda do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (UFPB). pauladieb@hotmail.com

ⁱⁱ Professora Titular do Departamento de Geociências (UFPB, *Campus* João Pessoa); Professora permanente dos Programas de Pós-Graduação em Geografia e Arquitetura e Urbanismo (UFPB); colaboradora do Programa de Pós-Graduação em Geografia (UFPE). doralicemaia@hotmail.com

of intense real estate production after changes in local land use legislation concerning environmental and landscape patrimony. The research was undertaken from the point of view of the production of space and its agents investigating land use regulation. Incorporation registers and housing licenses were analyzed and the real estate market was researched. It was found that an eminently local process triggered a wider process of urban restructuring beyond the scale of the neighborhood and its specific real estate production reaching the scale of the whole city.

Keywords: Urban restructuring; Altiplano Cabo Branco, João Pessoa.

Introdução

Desde meados do século XX, a cidade de João Pessoa, capital do Estado da Paraíba, localizada no Nordeste brasileiro, passou por um acelerado processo de expansão urbana decorrente, entre outros fatores, do aumento populacional e das políticas nacionais de habitação e de desenvolvimento urbano, que resultaram no aumento das distâncias sociais no espaço intraurbano e no fenômeno de segregação residencial (VILLAÇA, 1998; CORREA, 2005) e/ou espacial imposta (SOUZA, 2003).

A configuração da segregação na cidade, cuja área ocupada limitava-se, até o início do século XX, à Cidade Histórica ou Tradicional nos termos definidos por Maia (2000), deu-se de forma mais intensa a partir, principalmente, da década de 1960, com a conformação e consolidação de duas tendências de expansão: para as áreas a Leste e a Norte, que passaram a ser ocupadas pelas classes de renda média e alta, e para as áreas a Sul e a Sudeste, que passaram a ser ocupadas pelas classes de menor renda. Cabe registrar que, para além dessas duas áreas de expansão, foi também após 1960 que surgiram as ocupações irregulares, particularmente às margens dos rios que cortam a sua malha urbana.

Ambas tendências foram relevantes na estruturação de João Pessoa ao longo do século XX. A primeira tendência, que decorreu do deslocamento das classes de mais alta renda do centro em direção ao litoral, corresponde à parte da cidade com a melhor e mais completa infraestrutura urbana – sistema de esgoto, água, transporte, iluminação etc. – assim como os investimentos do poder público e privado na instalação de equipamentos urbanos e empreendimentos imobiliários, tal como ressaltou Villaça (1998), ao caracterizar de maneira geral os bairros da população de alta renda das cidades brasileiras. A outra tendência resultou da atuação do Sistema Financeiro de Habitação (SFH) através do Banco Nacional de Habitação (BNH) com o lançamento de conjuntos habitacionais que, localizados em áreas rurais e descontínuas ao tecido urbano, estimularam processos de especulação imobiliária, periferização e espraiamento urbano (MAIA, 2000).

Tal configuração socioespacial persiste e se intensifica no espaço intraurbano de João Pessoa até os dias atuais, embora se note atualmente uma concentração de obras públicas e de lançamentos imobiliários em determinados bairros localizados à Sul da cidade. Ao se investigar as mudanças recentes ocorridas na mencionada zona, constata-se um esforço, a fim de estimular a sua ocupação, de ações do poder público – a partir de alterações na legislação urbana e na implementação de obras de infraestrutura urbana –

e da iniciativa privada – com diversos lançamentos de novos produtos imobiliários, tanto para a população de alta renda quanto para a de baixa renda.

O interesse na promoção e na ocupação da zona Sul de João Pessoa pode ser creditado às limitações físico-naturais e ao fato da mesma ainda apresentar uma quantidade considerável de lotes e glebas desocupados. No entanto, a partir de observações *in loco*, se nota que a cidade ainda apresenta “vazios urbanos” ou, mais precisamente, terrenos não edificadas, em outras áreas dotadas de infraestrutura urbana, levando-nos à identificação da atuação de uma lógica especulativa e de acumulação do capital, a qual recorre às áreas distantes, com infraestrutura incompleta (ou até mesmo sem infraestrutura), por possuírem o solo com menor preço.

Apesar da tendência de expansão urbana não apresentar alterações em relação ao seu direcionamento, ao relacioná-la com uma escala econômica e política mais ampla, tais como as recentes transformações no circuito imobiliário (FIX, 2011) e nas políticas urbanas nacionais (MARICATO, 2014), marcadas pela presença e crescente protagonismo do capital financeiro no espaço construído, constata-se que os processos que vêm ocorrendo na Zona Sul de João Pessoa inserem-se numa nova lógica de produção do espaço urbano, a qual deve ser investigada.

Para a concretização dos objetivos propostos, necessita-se de um estudo aprofundado, visto que a apreensão do processo de produção do espaço urbano contemporâneo exige uma abordagem a partir da perspectiva multiescalar, por ser marcado pela emergência de novas lógicas de acumulação e reprodução do capital, que desencadeiam processos de reestruturação na produção, na economia, na política e no espaço urbano (BRENNER, 2013).

A reestruturação, conceituada e utilizada por Soja (1993) para caracterizar a reinvenção da economia capitalista ocorrida entre as décadas de 1970 e 1980, consiste em uma ruptura em direção a uma nova ordem que ocorre sobre a estrutura anterior, adaptando-a e transformando-a. Segundo o autor, a cidade contemporânea, desde então, vive em meio a um processo de reestruturação, marcado pela composição de novas configurações de situações políticas, sociais e econômicas que geram “uma intensificação das lutas competitivas pelo controle das forças que configuram a vida material” (p. 194).

Sposito (2004, 2007) a partir do estudo de Soja e de outros autores, explica que, em meio a tal processo geral de reestruturação, no tocante às cidades não metropolitanas, é possível observar dois processos distintos, mas articulados: a reestruturação urbana e reestruturação da cidade. O primeiro processo envolve uma escala mais ampla, compreendendo dinâmicas que abrangem a rede urbana, e o último diz respeito à escala intraurbana.

Deste modo, este artigo toma como objeto-área de estudo um bairro localizado no litoral Sul de João Pessoa, o Altiplano Cabo Branco, que tem apresentado, desde o final da década de 2000, significativa transformação em seu espaço urbano após alterações na legislação urbana que transformaram em zona de adensamento prioritário um setor do bairro que, até então, possuía ocupação restrita a fim de proteger e preservar a Falésia do Cabo Branco, patrimônio paisagístico e cultural do Estado da Paraíba.

Desde então, muitos foram os lançamentos de “novos produtos imobiliários” voltados para as classes de renda média e alta no mencionado bairro, utilizando-se de

estratégias como raridades urbanas (LEFEBVRE, 2007, 2008) e diferenciação do espaço urbano (BOTELHO, 2007), para abrir uma nova fronteira de valorização dentro do espaço intraurbano de João Pessoa.

No entanto, questiona-se: é possível afirmar que ao sofrer intensas transformações na produção imobiliária o bairro se reestrutura? Pois, se entendemos que na área mais ao Sul da cidade – aquela mencionada anteriormente –, onde se dá uma primeira ocupação urbana, é nítido o processo de estruturação, no Bairro Altiplano Cabo Branco, pergunta-se, por sua vez: é possível afirmar uma conjunção de processos e dinâmicas urbanos de reestruturação urbana e reestruturação da cidade (SPOSITO, 2004)?

A partir das constatações iniciais e a fim de responder os questionamentos acima anotados, propomo-nos a compreender o processo de transformação ocorrido no espaço urbano do Altiplano Cabo Branco desde o final da década de 2000 até os dias atuais, período de intensa produção imobiliária no bairro.

Para tanto, inicialmente, foi realizada uma análise, a partir de uma perspectiva histórica, acerca da base fundiária e da regulamentação do uso e ocupação do solo no Altiplano Cabo Branco¹, com o objetivo de compreender de que forma o Estado atuou nesse processo. Em seguida, com base em pesquisa documental realizada nos Registros de Incorporação, no Cartório de Registro Imóveis, foram levantados dados dos empreendimentos imobiliários construídos no Altiplano Cabo Branco durante os anos de 2007 e 2015, a fim de se compreender as características das incorporações, para identificar possíveis estratégias utilizadas pelos seus agentes.

Além disso, foram levantados outros dados relevantes para o desenvolvimento do estudo proposto: na Prefeitura Municipal de João Pessoa foram levantadas as quantidades de Cartas de Habite-se emitidas para os imóveis construídos no bairro entre 2003 e 2016, e com base em Pesquisa de Mercado do Sindicato da Construção de João Pessoa (Sinduscon-JP), foi analisada a variação de preços do metro quadrado construído do bairro entre 2006 e 2017.

A Produção Imobiliária no Início do Século XXI

Construir moradias e intervir no espaço urbano são atividades que, ao longo do tempo, foram adquirindo cada vez mais força tanto nos usos dos espaços quanto no próprio processo de acumulação de capital, de modo que o aumento da população urbana fez com que produzir o “urbano” se tornasse cada vez mais um processo intrínseco à acumulação do capital (HARVEY, 2011).

De acordo com Lefebvre (2008), para se manter, o capitalismo estende-se à totalidade do espaço e, deste modo, transforma a terra que, na era pré-capitalista, consistia num meio de produção, em bem imóvel, isto é, um produto social na sociedade capitalista. Com base nas leituras de Lefebvre, Gottdiener (1993) expõe que, nesta sociedade, o mercado imobiliário desempenha o papel de mediador entre o processo de acumulação de capital e o bem imóvel, utilizando o potencial de transformação deste e sua baixa composição orgânica, para comercializá-lo. Cabe ressaltar que, para que a atuação do mercado imobiliário se concretize, é necessária a participação de outros agentes tais como as instituições, através de regulamentações, taxas e subsídios.

Um entendimento que se faz mister para a análise da produção do espaço é o caráter da imobilidade do capital imobiliário. Na verdade, no capitalismo, a terra, os imóveis tornam-se “móveis” a partir da circulação que se torna mais ativa e ganha maior amplitude com o sistema de crédito. Apesar do sistema de crédito ter sido utilizado desde o século XIX, como bem mostra Harvey (2015), foram criadas, mais recentemente, pelas instituições financeiras aprimoradas, opções de financiamento que possibilitassem o aumento do consumo da população, gerando investimentos de longo prazo, pagos mensalmente, comprometendo assim a sua renda passada, presente e futura.

Vale ressaltar que o processo de articulação do capital financeiro com o capital imobiliário ocorre de acordo com a realidade econômica e política de cada país. Como afirma Fix (2011), o processo que estimula a lógica financeira e a destruição de entraves relacionados à mercantilização da terra ocorre no Brasil de forma diversa de outros países, devido, principalmente, à má distribuição de renda da população e a um setor imobiliário segmentado e estratificado. No entanto, toda uma conjuntura internacional e nacional foi criada para promover a expansão do capital imobiliário no Brasil (BOTELHO, 2007; MELAZZO, 2013).

Como bem escreve Pereira (2011), a recente reestruturação capitalista altera a lógica de urbanização, sendo as estratégias urbanas comandadas então pelo setor financeiro associado ao imobiliário, com novas demandas decorrentes de um novo tipo de aglomeração que se reestrutura socioespacialmente. Tal processo desencadeia impactos profundos na produção do espaço urbano, constituindo novas formas de valorização que atuam a partir de processos espoliativos – imobiliário, financeiro e urbano. Desta forma, a produção do espaço se subordina, então, a uma ordem distante, que ultrapassa o seu âmbito territorial, mas se materializa na ordem próxima, através do ambiente construído.

Desse modo, no cenário atual, são cada vez mais frequentes os lançamentos de novos empreendimentos imobiliários, que trazem consigo inéditos produtos, agentes e relações para configurar um novo contexto urbano, e a emergência de um novo padrão socioespacial, o qual decorre de processos de reestruturação sobre os quais o Estado age sempre de forma categórica para a sua viabilização (PEREIRA, 2011).

Assim, os argumentos e a pesquisa nos impõem uma outra questão: a reestruturação da cidade decorre diretamente da reestruturação capitalista? Se entendemos que a cidade é produzida, é produto do trabalho social, podemos então entender que, se as relações sociais de produção no sentido mais amplo se reestruturam, a cidade e também o urbano se reestruturam. No entanto, como bem ressaltou Gottdiener (1985), apesar das formas espaciais possuírem relação com os estágios de desenvolvimento do capitalismo, elas não decorrem unicamente dos mesmos, assim como não são totalmente explicadas a partir deles, visto que a estrutura e as relações essenciais do modo de produção capitalista não foram alteradas, o que denota uma continuidade de diversos processos socioespaciais, independentemente do estágio em que se encontrem o processo produtivo, as relações de produção e a sociedade. Além disso, outros aspectos, como as forças ideológicas e políticas, são igualmente relevantes para a composição das formas espaciais.

Segundo Gottdiener (1993), pelo fato da propriedade privada da terra assumir protagonismo no recente processo de reestruturação capitalista no/do espaço, sua manipu-

lação passa a ser alvo da atuação conjunta e convergente dos setores público e privado, a partir da formação de redes de crescimento, que manipulam o espaço de acordo com seus interesses particulares sob a ideologia de crescimento local, sempre que uma boa oportunidade de investimento aparece.

A transformação que vem ocorrendo no Bairro Altiplano Cabo Branco, ao longo deste início de século, é um relevante processo a ser investigado, visto que abrange dois aspectos principais que devem ser observados, analisados, criticados e contestados: o protagonismo da ação do Estado, que não apenas investiu na instalação de infraestrutura urbana da área, mas facilitou e promoveu uma nova frente de investimento imobiliário, modificando normas que visavam à preservação de reconhecido patrimônio paisagístico e ambiental da cidade; e as estratégias dos promotores imobiliários que, ao mesmo tempo que provocaram a densificação e verticalização da área e, conseqüentemente, degradaram e transformaram sua paisagem natural, apropriaram-se dos elementos naturais do local, cada vez mais escassos, isto é das raridades urbanas (LEFEBVRE, 2007), para a promoção de novos espaços exclusivos na cidade. Com esta compreensão, procuramos inicialmente desvelar a transformação da terra, da estrutura fundiária do bairro alinhada à regulamentação municipal.

Da Base Fundiária à Regulamentação do Uso e da Ocupação do Solo no Bairro Altiplano Cabo Branco

A zona litorânea de João Pessoa pode ser dividida em duas partes – o Litoral Norte e o Litoral Sul –, que correspondem a dinâmicas socioespaciais urbanas diferentes, conforme analisaram Vasconcelos Filho (2003) e Barbosa (2005).

O Litoral Norte foi a primeira parte loteada e densamente ocupada da zona litorânea. Inicialmente habitada por uma comunidade de pescadores, desde o início do século XX, a mencionada área passou a ser ocupada por residências de veraneio, as quais, à medida que foram instalados alguns serviços de infraestrutura e transporte, transformaram-se em residências permanentes. No entanto, segundo Vasconcelos Filho (2003), esta ocupação caracterizada por residenciais unifamiliares e significativa quantidade de terrenos vazios, foi alterada entre as décadas de 1980 e 1990, a partir de um processo acelerado de verticalização, no qual as residências existentes foram substituídas por edifícios multifamiliares, e de mudanças de uso do solo, com a instalação de estabelecimentos de comércio e serviços nos lotes localizados próximos à beira-mar e nas principais avenidas. Vale ressaltar que tais processos de (re)produção do espaço urbano em tal área da cidade estiveram sempre voltados para as classes de maior renda, muito embora tenha havido nesse período a formação de aglomerados subnormais em vales de rio e encostas de falésias.

De acordo com Barbosa (2005), desde o início do século XXI, o Litoral Sul de João Pessoa tem sido alvo de investimentos públicos – mudança na regulação do solo e implantação de infraestrutura – e privados – lançamento de novos produtos imobiliários – em decorrência do estoque de terras não edificadas que a área apresentava e da sua proximidade e facilidade de acesso à área urbana consolidada da cidade.

O Litoral Sul teve seus bairros – Altiplano Cabo Branco, Portal do Sol, Penha, Ponta do Seixas, Costa do Sol e Barra de Gramame – delimitados pela Câmara Municipal de João Pessoa, através da Lei n. 1.574, de 4 de setembro de 1998, que definiu setores administrativos com base nos setores censitários utilizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) (Figura 1).

Localizado na mencionada área, o Bairro Altiplano Cabo Branco está assentado sob o Tabuleiro Costeiro da Formação Barreiras² – que se constitui na maior base geomorfológica do município –, “onde se apresentam falésias ativas que sofrem pressão, tanto dos processos erosivos naturais provindos da energia das ondas que retiram sedimentos e instabilizam a falésia, quanto da construção de elementos urbanos sobre ela.” (BARBOSA, 2016, p. 18). Desde o início do século XXI, o referido bairro tem apresentado intensas transformações decorrentes da alteração da legislação urbana, que até então protegia a área e caracterizava-a como patrimônio ambiental e paisagístico do Estado da Paraíba – conforme foi mencionado anteriormente.

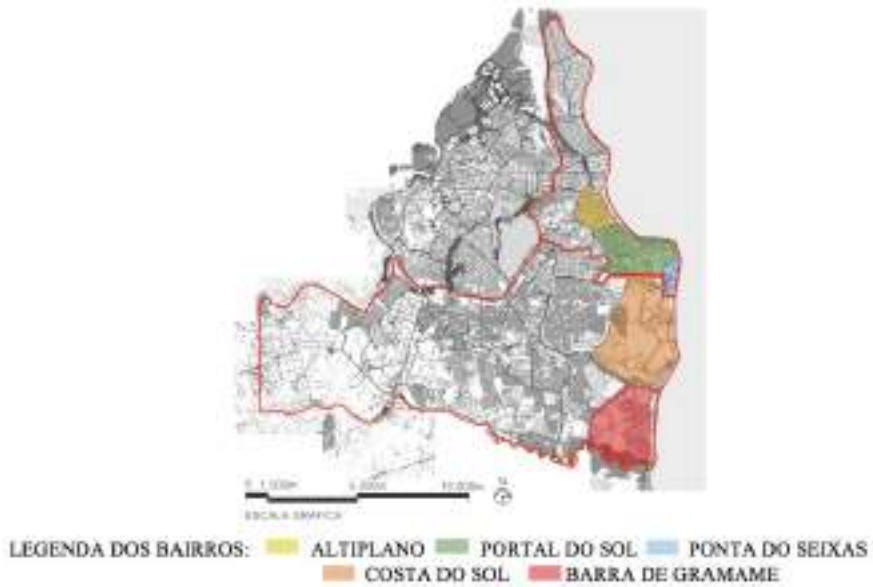


Figura 1 – Mapa com traçado urbano atual de João Pessoa com marcação, em vermelho, dos perímetros das zonas Leste e Sul de João Pessoa-PB e dos bairros do Litoral Sul.

Fonte: Planta Base da cidade (PMJP, 2005). Edição nossa, 2017.

De acordo com Barbosa (2005), a área onde está localizado o referido bairro correspondia às propriedades Oiteiro e Enseada Cabo Branco (Quadro 1) e foi loteada parcialmente, pela primeira vez, em 1938, com o Loteamento Jardim Bela Vista. No entanto, por se situar em uma região considerada periférica e com acessibilidade difícil ao tecido urbano consolidado, sua ocupação se iniciou apenas a partir do final da década de

1970, com a construção de 529 unidades habitacionais do Conjunto Habitacional do Altiplano Cabo Branco, destinado principalmente a funcionários públicos, e com a inauguração da Avenida José Américo de Almeida, que conectava a orla da Praia do Cabo Branco com o Centro e tangenciava o Altiplano Cabo Branco.

Neste mesmo momento, teve início também a formação de duas comunidades irregulares – a Vila São Domingos e a Comunidade Rabo do Galo – que conformaram um traçado urbano e ocupação do solo próprios a partir da ocupação de lotes privados, ruas e vielas. Mais recentemente, por volta dos anos 2000, outra comunidade se instalou no bairro – a Vila Nova –, e dois condomínios horizontais fechados foram lançados – o Alphavillage (2001) e o Altavista (2010) (FERNANDES, 2013).

Quadro 1 – Base Fundiária do Bairro Altiplano Cabo Branco.

Loteamento/ Propriedade	Proprietário/ Incorporação	Ano de aprovação pela PMJP	Área total (ha)	Número de quadras e lotes
Jardim Bela Vista	Durval Marinho da Silva	1938	120	53 quadras e 783 lotes
Conjunto Altiplano Cabo Branco	INOCOOP-PB	1977	–	– quadras e 529 lotes
Visão Panorâmica I	Visão Empreendimentos Imobiliários Ltda.	1979	31,46	15 quadras e 154 lotes
Visão Panorâmica II	Visão Empreendimentos Imobiliários Ltda.	1985	10,95	10 quadras e 48 lotes
Visão Panorâmica III	Visão Empreendimentos Imobiliários Ltda.	1990	9,30	9 quadras e – lotes
Colinas dos Bancários	Incorplan Incorporações Ltda.	2003	4,89	2 quadras e 61 lotes

Fonte: Barbosa (2005). Edição nossa, 2017.

O Código de Urbanismo de João Pessoa (PMJP, 2001), quando originalmente publicado, em 1975, ao definir o zoneamento de uso e ocupação do solo da cidade, subdividiu o Bairro Altiplano Cabo Branco em setores, que possuíam restrições específicas para os lotes situados próximos à Falésia do Cabo Branco, a fim de garantir a preservação da área a partir de ocupações de baixa densidade.

Posteriormente, a área do bairro foi definida pelo Plano Diretor da Cidade de João Pessoa (PMJP, 1994) como uma Zona de Restrição Adicional (ZRA), isto é, possui restrições adicionais em relação ao uso e à ocupação do solo, devido ao interesse de sua preservação ambiental, paisagística, histórica ou cultural.

Em decorrência de ações populares em defesa de preservar toda a área onde a Falésia do Cabo Branco se insere e na tentativa de se constituir um parque, a Prefeitura Municipal de João Pessoa (PMJP), a partir do Decreto Municipal n. 5.363, de 28 de junho de 2005, impôs mais restrições à ocupação do solo do bairro, permitiu novos usos e criou um Setor de Amenização Ambiental (SAA) – compreendendo os lotes mais próximos à Falésia do Cabo Branco – e, dentre outros aspectos, definindo como limites para as edificações multifamiliares verticais de cinco pavimentos – para os setores B, C e ZR3 – e de três pavimentos para o SAA.

No entanto, após menos de dois anos, as mencionadas definições restritivas foram completamente alteradas: em 8 de janeiro de 2007, o Decreto n. 5.844 da PMJP, delimitou uma área dentro da ZRA e a definiu como Zona de Adensamento Prioritário (ZAP), para a qual foi redefinido o índice de aproveitamento do bairro – chegando a 4 na ZR3 –, e permitiu a construção de edifícios altos na área, com a condição de acordo prévio com a PMJP, no tocante à instalação de infraestrutura viária e de drenagem.

Além disso, em 29 de novembro de 2010, foi publicado o Decreto n. 7073, que modificou a classificação da zona da Quadra 1 do bairro Altiplano – localizada próxima à Avenida Beira-Rio e ao vale do Rio Jaguaribe – de Zona Especial de Preservação (ZEP) para Zona Axial 3 (ZA3), além de delimitar, na mencionada quadra, uma área específica, a qual definiu como Setor Residencial Especial (ZRE). Tais mudanças no zoneamento da quadra repercutem diretamente no futuro uso e ocupação do seu solo na medida em que aumentaram os índices máximos de ocupação, diversificaram-se os usos permitidos e foi liberada a construção de edifícios com mais de cinco pavimentos, com índice de aproveitamento 3 e apenas 30% de área permeável mínima (Figura 2).

No tocante à infraestrutura urbana, o bairro possuía, até o início deste século, uma infraestrutura mínima e poucos equipamentos, os quais foram instalados na década de 1970 como pré-requisito para a implantação do Conjunto Habitacional do Altiplano Cabo Branco. No entanto, a partir da aprovação do Decreto n. 5.844, de 2007, que alterou as regras de uso e ocupação de parte da área do bairro, houve uma intensificação da atuação do poder público no local na instalação de infraestrutura urbana adequada, diante da demanda criada pelo adensamento da sua ocupação.

Dentre as obras empreendidas pelo poder público, destacam-se: a duplicação das duas principais avenidas de acesso ao bairro pela PMJP; a pavimentação de vias internas do bairro pelas construtoras como contrapartida social, decorrente da permissão para construção de edifícios altos no bairro; a instalação da rede de esgotamento sanitário pela CAGEPA (Companhia de Água e Esgoto do Estado da Paraíba); e a implantação da rede de gás pela empresa PBGás – empresa de economia mista (FERNANDES, 2013).

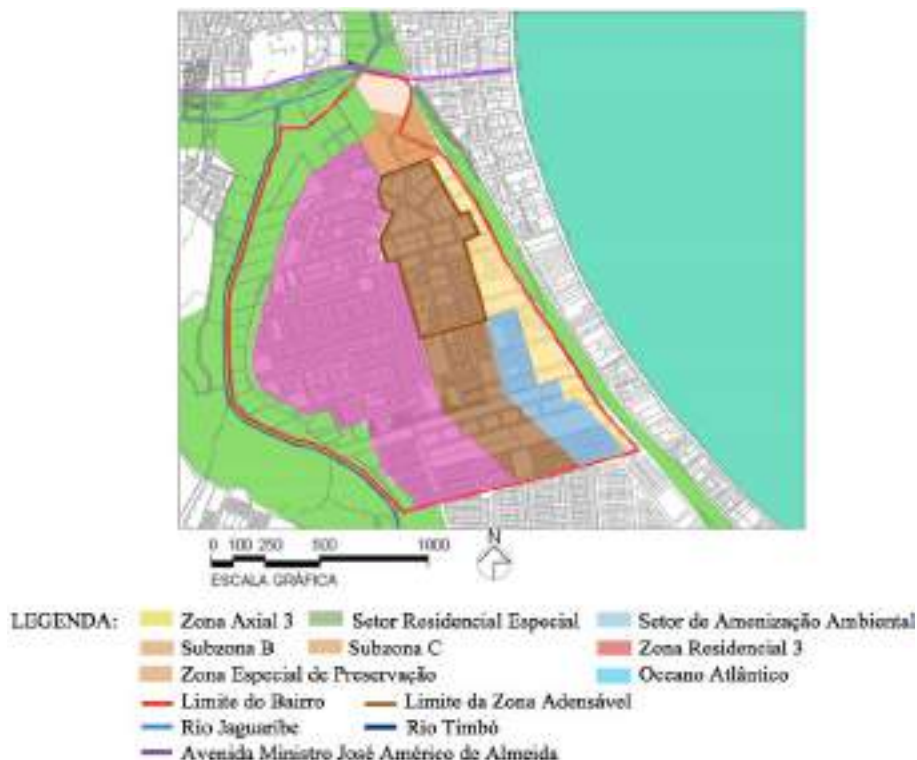


Figura 2 – Mapa do zoneamento urbano do Altiplano Cabo Branco em 2010.

Fonte: Planta Base da cidade (PMJP, 2005). Edição nossa, 2017.

Conforme mencionado anteriormente, as publicações dos mencionados decretos pelo poder público municipal, que alteraram as definições de uso e ocupação de parte da área do Bairro Altiplano Cabo Branco, ocorreram em um importante período, no qual a produção imobiliária assume um papel relevante na economia e política nacionais, provocando intensas transformações no espaço urbano das cidades brasileiras. Além disso, como afirma Rolnik (2015).

A derrogação de um dos elementos essenciais do planejamento urbano modernista, o zoneamento, através da sua flexibilização seletiva, também faz parte do ideário neoliberal. Assim como nas relações de trabalho, trata-se da criação de um ambiente menos regulado e com mais liberdade de ação para o mercado. Entretanto, não se trata de suspender ou substituir o zoneamento, instrumento construído à imagem e semelhança do mercado, mas de abrir as possibilidades de exceção, [...] (p. 329).

A partir das alterações realizadas pelo poder público na legislação urbana referente ao bairro em estudo, ampliando a permissão para a edificação de forma densa, inclusive com a verticalização, a terra passa a ser utilizada pelos proprietários fundiários e pelos promotores imobiliários como meio direto de adquirir riqueza, ou seja, conferindo o que nos esclarece Gottdiener (1993), ela será alvo da manipulação dos capitalistas “através de poderes monopolistas, a fim de criar as condições para realização de renda e a produção de um meio ambiente de valores [...]” (p. 178).

Desta forma, uma nova fronteira de valorização imobiliária voltada para as classes de alta e média rendas numa área com amenidades ambientais – proximidade a áreas verdes de preservação e à orla marítima –, e com vista privilegiada e “eterna”³ para o mar foi criada pelos promotores imobiliários locais. Tais características naturais do local são apropriadas de forma material e simbólica pelos promotores como elementos escassos e, portanto, exclusivos no espaço urbano, constituindo as raridades do espaço, conceituadas por Lefebvre (2007).

Além disso, no caso abordado, destaca-se a criação de “novas necessidades” ou “novos produtos imobiliários” pelos promotores imobiliários a fim de estimular determinados grupos a adquirirem novos imóveis. Podemos entender tal processo a partir da leitura de Botelho (2007):

Nesse processo de expansão da área construída urbana como estratégia para o enfrentamento da alta dos preços nas áreas mais “nobres” da cidade é fundamental o papel dos promotores/incorporadores imobiliários para a criação de novas necessidades, que se materializam em uma diferenciação do espaço urbano (p. 57).

É possível identificar tais estratégias a partir, principalmente, do *marketing* utilizado no lançamento e na divulgação dos empreendimentos imobiliários em propagandas e programas de TV, em jornais e revistas locais, os quais intitulam o bairro como Altiplano Cabo Branco “Nobre”.

A Produção do Altiplano Cabo Branco “Nobre” (2007-2015)

Para promover essa “nova” área privilegiada da cidade, os incorporadores lançaram condomínios residenciais e de uso misto, caracterizados como “novos produtos imobiliários” (Figura 3), os quais eram inéditos em João Pessoa, apesar de já se fazerem presentes nos processos de produção imobiliária de outras cidades brasileiras.

Segundo Pádua (2015), os “novos produtos imobiliários” são empreendimentos com novos padrões construtivos que resultam do refinamento dos projetos, utilizando as novidades oferecidas pelo setor da construção relacionados às tecnologias construtivas e aos materiais, assim como do apelo publicitário, diferenciando-os do que já foi produzido ou do que é ofertado no mercado para os valorizarem.



Figura 3 – Perspectiva eletrônica de um edifício alto do Bairro Altiplano Cabo Branco.

Fonte: Disponível em: <http://www.tws-empresendimentos.com.br/empreendimento/tour-geneve>. Acesso em: 10 jun. 2017.

Os empreendimentos lançados na área do Altiplano Cabo Branco – que passou a ser ZAP, em 2007, e ZA3, em 2010, – apresentaram aprimoramento tanto nos projetos arquitetônicos quanto no processo de construção: foram utilizadas novas técnicas construtivas e materiais de alto padrão – vedações em blocos pré-moldados de concreto, divisórias em *drywall*, fachadas revestidas com *structural glazing* e placas de ACM, entre outros –; além de terem sido inseridos novos serviços – automação residencial e sistema de segurança biométrico –, novos ambientes e equipamentos – cinema, brinquedoteca, redário, *spa*, academia, salão *gourmet*, piscina aquecida, quadra de tênis, entre outros –, assim como novos ambientes no interior dos apartamentos – varanda *gourmet* e adega (Figura 4).



Figura 4 – Planta baixa do pavimento tipo de um edifício alto do Bairro Altiplano Cabo Branco.

Fonte: Disponível em: <http://www.tws-empresendimentos.com.br/empresendimento/tours-mont-blanc>. Acesso em: 10 jun. 2017.

A fim de se investigar como se conformam os produtos acima mencionados, foi realizada uma pesquisa documental no Cartório de Registros Imobiliários da cidade sobre os empreendimentos imobiliários que realizaram o Registro de Incorporação (RI) entre os anos de 2007 e 2015. O RI consiste num documento obrigatório para a comercialização do bem imóvel, que contém a descrição de todas as características construtivas do imóvel, assegurando que as mesmas sejam realmente contempladas na sua construção e que estejam condizentes com as normativas regulamentadas pela Prefeitura Municipal.

Foram levantados ao todo 55 RIs, sendo 48 deles correspondentes a imóveis de uso exclusivamente residencial, 6 destinados a uso misto (comércio e/ou serviço e residencial) e apenas 1 destinado somente a comércio e serviços.

Apesar da intensa produção de edifícios altos – considerados aqui aqueles que possuem 5 pavimentos ou mais – de alto padrão, houve também um relevante processo de construção de edifícios com menor quantidade de pavimentos, o qual se concentrou na área do bairro que não sofreu alteração com o Decreto n. 5.844 (2007) e com o Decreto

n. 7073 (2010) da PMJP. Foram registrados em tal área 31 empreendimentos de uso exclusivamente residencial, com um gabarito variado – de 2 a 5 pavimentos –, assim como o número de unidades habitacionais – de 6 a 22 apartamentos –, possuindo poucas áreas de uso comum, tais como, *hall* social, escadas e garagens descobertas. Em relação à área privativa dos apartamentos, as mesmas iam desde 50 m² a 80 m².

Os edifícios altos de alto padrão construtivo identificados nos RIs apresentaram muitas diferenças em relação ao que estava sendo produzido no mesmo momento fora do setor delimitado como ZAP e ZA3. Seus gabaritos chegam a até 51 pavimentos, com áreas privativas de até 1.000 m². As áreas comuns possuem uma série de ambientes novos, conforme explicitado anteriormente. Além disso, dadas as dimensões dos empreendimentos, muitos deles realizaram alterações no parcelamento dos lotes, lembrando-os a fim de adquirir mais área construída.

Outra diferença importante constatada a partir da pesquisa documental foi em relação aos custos das construções registrados nos RIs, os quais são calculados de acordo com a NBR-12.721 e que, entre as finalidades para as quais se destina, destaca-se aquela que define critérios para avaliação dos custos das incorporações imobiliárias. Ao comparar os custos de uma incorporação de um edifício fora da ZAP e da ZA3 construído com 8 unidades habitacionais – cujo custo da construção declarado foi de R\$ 459.753,70 – e outro construído em seu interior com 35 unidades habitacionais – cujo custo da construção declarado foi de R\$ 36.026.735,00 – no ano de 2015, observa-se que o segundo apresenta um custo 17 vezes maior por unidade habitacional em relação ao do primeiro.

Deste modo, observa-se que, dentro do mesmo bairro – às vezes, em lotes separados por apenas uma rua –, é possível se produzir espaços homogeneizados destinados a grupos sociais distintos, com morfologias, usos, apropriações e estratégias diversos. Tal processo, permitido pela alteração na legislação urbana, aprofunda o quadro de segregação socioespacial dentro do próprio bairro.

Da Reestruturação Imobiliária à Reestruturação da Cidade

Ao identificar e analisar, pelo menos, algumas das recentes mudanças que ocorreram no Altiplano Cabo Branco, é possível constatar que as mesmas vão além da alteração do seu espaço construído. A partir deste período, uma série de equipamentos e infraestruturas foram instalados no bairro, o sistema viário do bairro foi melhor integrado ao da cidade, o tráfego se tornou mais intenso, novos moradores com diferentes níveis de renda passaram a habitar no local, o setor terciário passou a se instalar em sua área ou próximo a ela, entre outros aspectos.

Antes do início do processo de verticalização e adensamento do bairro, grande parte das relações capitalistas de produção do espaço urbano ocorriam por encomenda, isto é, por uma demanda específica através de contratos firmados entre os construtores e os proprietários dos lotes, para a construção de suas residências. Após as alterações na legislação urbana referente ao bairro, as relações que passaram a predominar foram aquelas caracterizadas como produção de mercado que, segundo Rufino (2016), ocorre “quando a produção da habitação se organiza em sua totalidade por relações estritamente capitalistas e se objetiva o mercado” (p. 121).

Tal produção de mercado se intensificou neste início de século dadas as transformações capitalistas na produção do espaço a partir da abertura do capital financeiro, que passa a dispor e facilitar o acesso ao crédito e, por sua vez, possibilitar o financiamento para aquisição de imóveis, os quais são alvos de estratégias como a criação de “novas necessidades” relacionadas ao espaço de moradia a fim de atrair e gerar uma demanda solvente.

Segundo Sposito (2004), no contexto da sociedade de consumo, é fundamental provocar o desejo, a partir de uma – falsa – ideia de necessidade, de modo cada vez mais convincente e intensa a partir do *marketing*. De acordo com a autora, tal estratégia torna ainda mais complexo o processo de estruturação da cidade, provocando uma contínua e instável transformação dos desejos, valores, usos, preços, entre outros aspectos.

Por conseguinte, alteram-se não apenas as relações capitalistas na produção do espaço do bairro, mas também os agentes envolvidos no processo. O Estado, juntamente com os promotores imobiliários e proprietários dos lotes, conformam uma rede de crescimento, voltada para a promoção e valorização do bairro, que se diferencia materialmente e simbolicamente dos demais da cidade, atraindo novos moradores e novas dinâmicas para a área. Além disso, nesse processo, atuam ativamente instituições financeiras, empresas de arquitetura e engenharia, empresas de publicidade e empresas de advocacia.

A dinâmica da intensificação da produção imobiliária no Altiplano Cabo Branco pôde ser visualizada a partir do levantamento quantitativo de Cartas de Habite-se emitidas pela Secretaria de Planejamento (SEPLAN) da PMJP para imóveis construídos no bairro entre os anos de 2003 a 2016. Ao analisar os dados obtidos (Figura 5), é possível identificar que o *boom* imobiliário no bairro ocorreu, de fato, após as alterações na legislação, sendo a construção dos primeiros edifícios altos finalizados a partir de 2012. A partir do mencionado ano, construiu-se, em média, uma quantidade 14 vezes maior de imóveis no bairro anualmente.

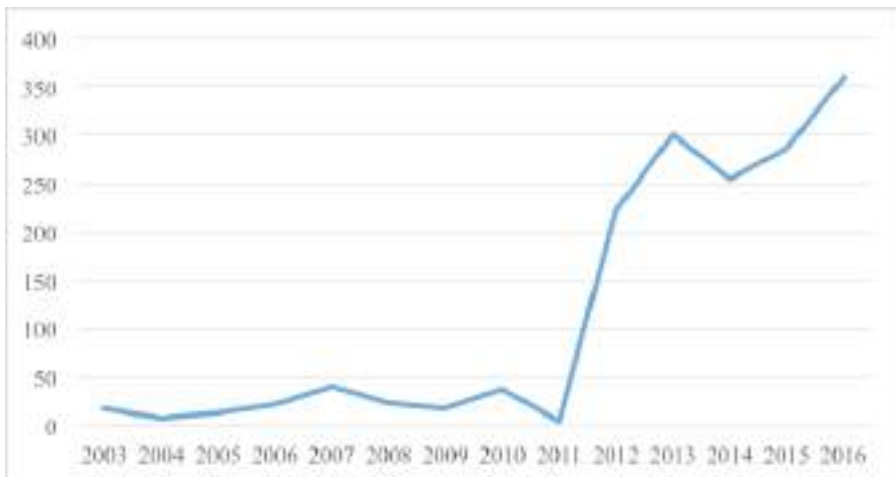


Figura 5 – Quantidade de cartas de Habite-se emitidas pela PMJP no Altiplano Cabo Branco entre 2003 e 2016.

Fonte: (SEPLAN/PMJP, 2017). Edição nossa, 2017.

No que se refere ao preço do metro quadrado construído no bairro, a partir de dados da Pesquisa de Mercado do Sinduscon-JP, entre os anos de 2007 e 2017, houve um aumento de aproximadamente 300%.

A partir dos dados e análises apresentados, é possível constatar que, dadas as ações empreendidas, principalmente, pelo Estado (poder público) e pelos promotores e incorporadores imobiliários (privado local), relacionadas às transformações recentes na produção do espaço urbano, desencadeou-se um recente processo de reestruturação imobiliária no bairro. Tal fato corrobora a afirmação de Lefebvre (2007) de que a produção do espaço é influenciada em grande parte pela atuação do Estado que, apesar da sua aparência imparcial, age segundo os interesses dos capitalistas, sendo portanto “[...] um aliado necessário para a sua reprodução [do capital] frente à propriedade imobiliária”, como complementa Botelho (2007, p. 83).

A reestruturação imobiliária no Altiplano Cabo Branco, por sua vez, tem-se desdobrado nos últimos anos em um processo de reestruturação da cidade, visto que tem alterado profundamente o espaço intraurbano da cidade de João Pessoa, a partir da criação de uma “novo bairro” e de uma nova frente de valorização imobiliária na direção Sul da cidade, os quais passaram a atrair edifícios residenciais, estabelecimentos comerciais, instituições privadas e públicas para o bairro e outras áreas próximas a ele, provocando alterações em todo o espaço urbano consolidado da cidade.

No entanto, apesar de se observar um eminente processo de reestruturação da cidade, não foram constatadas alterações profundas relacionadas à rede urbana. De acordo com o que foi levantado, a maioria dos agentes envolvidos nas transformações recentes no Altiplano Cabo Branco, bem como no zoneamento e na infraestrutura da cidade, é local, não apresentando uma relação direta com outras cidades ou com a rede urbana de uma maneira geral, embora existam relações interescares relacionadas à produção do espaço urbano de João Pessoa, as quais correspondem às relações com os agentes financeiros nacionais – na concessão de crédito para construção e comercialização dos empreendimentos imobiliários – e com o Governo Federal – na provisão de verbas para diversas obras de infraestrutura empreendidas pelas administrações locais. Tais aspectos estão diretamente relacionadas ao atual processo de (re)produção e acumulação da sociedade capitalista.

Desta forma, a pesquisa permite reafirmarmos que a produção imobiliária do bairro, ao se tornar um novo *locus* de produção imobiliária voltada para alta renda, reestruturou esta área da cidade, com a instalação de uma outra lógica de construção e de incorporação. Ao atrair uma nova população residente, promover maior integração da área à infraestrutura urbana da cidade e abrir uma nova frente de valorização imobiliária na direção Sul, alterou a morfologia e a estrutura da cidade. Contudo, os resultados da análise realizada nos conduzem ao entendimento de que o processo de reestruturação reforçou a segregação socioespacial e, portanto, a dinâmica urbana, a vida urbana. Por conseguinte, tal observação pode nos indicar um processo de reestruturação urbana, assertiva esta que ainda se apresenta mais como uma questão ou um tema para a continuidade dos estudos e das discussões.

Referências Bibliográficas

BARBOSA, A. G. *Produção do espaço e transformações urbanas no Litoral Sul de João Pessoa/PB*. Dissertação (mestrado). Programa de Pós-Graduação em Geografia/UFRN, 2005.

BARBOSA, T. S. *Geomorfologia urbana e mapeamento geomorfológico do município de João Pessoa-PB, Brasil*. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Geografia/UFPB, 2015.

BOTELHO, A. *O urbano em fragmentos: a produção do espaço e da moradia pelas práticas do sector imobiliário*. São Paulo: Anablume, 2007.

BRENNER, Neil. Reestruturação, reescalonamento e a questão urbana. *GEOUSP*, n. 33, 2013. p. 198-220.

CORRÊA, R. L. *O Espaço urbano*. 4. ed. São Paulo: Ática, 2005.

FERNANDES, M. A. M. *A (re)produção do espaço urbano no bairro Altiplano, João Pessoa/PB: estratégias, iniciativas e interesses dos agentes que produzem a cidade*. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo/UFPB, 2013.

FIX, M. de A. B. *Financeirização e transformações recentes no circuito imobiliário no Brasil*. Tese (Doutorado). Instituto de Economia/UNICAMP, 2011.

GOTTDIENER, M. *A produção social do espaço urbano*. São Paulo: Edusp, 1993.

HARVEY, D. *Os enigmas do capital*. São Paulo: Boitempo, 2011.

_____. *Paris capital da modernidade*. São Paulo: Boitempo, 2015.

LEFEBVRE, H. *The production of space*. Oxford: Blackwell Publishing, 2007.

_____. *Espaço e política*. Belo Horizonte: Ed. da UFMG, 2008.

MAIA, D. S. *Tempos lentos na cidade: permanências e transformações dos costumes rurais em João Pessoa – PB*. Tese (Doutorado). Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana/Usp, 2000.

MARICATO, E. *O impasse da política urbana no Brasil*. 3. ed. Petrópolis: Vozes, 2014.

MELAZZO, E. S. Estratégias fundiárias e dinâmicas imobiliárias do capital financeirizado no Brasil. *Mercator*, v. 12, n. 2, 2013, p. 29-40. Disponível em: <http://www.mercator.ufc.br/index.php/mercator/article/view/1118/507>. Acesso em: 20 set. 2016.

MOREIRA, R. C. C. *A questão do gabarito na orla marítima de João Pessoa (bairros de Manaíra, Tambaú e do Cabo Branco)*. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana/UFPB, 2006.

PADUA, R. F. Produção estratégica do espaço e os “novos produtos imobiliários”. In: CARLOS, A. F. A.; VOLOCHKO, D.; ALVAREZ, I. P. (orgs). *A cidade como negócio*. São Paulo: Contexto, 2015. p. 145-164.

PEREIRA, P. C. X. Negócios imobiliários e transformações socioterritoriais em cidades latino-americanas: agentes, produtos e segregação. In.: PEREIRA, Pa. C. X. (org.). *Negócios imobiliários e transformações socioterritoriais em cidades da América Latina*. São Paulo: FAUUSP, 2011. p. 7-22.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JOÃO PESSOA. *Plano Diretor da cidade de João Pessoa*. João Pessoa: Grafset, 1994.

_____. *Código de urbanismo*. Prefeitura Municipal de João Pessoa, Secretaria de Planejamento, 2001.

_____. *Decreto n. 5363 de 28 de junho de 2005*. Semanário Oficial n. 963. João Pessoa, 15 de junho a 01 de julho de 2005.

_____. *Decreto n. 5844 de 08 de janeiro de 2007*. Semanário Oficial n. 1043. João Pessoa, 07 a 13 de janeiro de 2007.

_____. *Decreto n. 7073 de 29 de novembro de 2010*. Semanário Oficial n. 1247. João Pessoa, 05 a 11 de dezembro de 2010.

ROLNIK, R. *Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças*. São Paulo: Boitempo, 2015.

RUFINO, B. *Incorporação da metrópole: transformações na produção imobiliária e do espaço na Fortaleza do século XXI*. São Paulo: Annablume, 2016.

SOJA, E. W. *Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.

SPOSITO, M. E. B. *O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo*. Tese (Livre Docência). Faculdade de Ciências e Tecnologia, 2004, Universidade Estadual Paulista.

SOUZA, M. L. S. *ABC do desenvolvimento urbano*. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

VASCONCELOS FILHO, J. M. *A produção e reprodução do espaço urbano no Litoral Norte de João Pessoa*. Dissertação (Mestrado). Curso de Pós-Graduação em Ciências Geográficas/UFPE, 2003.

VILLAÇA, F. *Espaço intraurbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

Recebido em: 10/10/2017 Aceito em: 14/12/2017

¹ A partir de informações levantadas por Barbosa (2005) e Fernandes (2013).

² Tamires Barbosa (2016), referindo-se à geomorfologia do município de João Pessoa, afirma que a Formação Barreiras é a "unidade geológica de maior exposição em sua extensão geográfica, cobrindo 136,57 km² de sua área ou 67% [...]". (BARBOSA, 2016, p. 35).

³ O artigo 25, do Plano Diretor de João Pessoa (PMJP, 1992), regulamenta o cálculo para o escalonamento dos edifícios na faixa dos quinhentos metros do mar: "Artigo 164 – é vedada a concessão da licença para construção de prédio com mais de dois pavimentos, na avenida da orla marítima. Desde a praia da Penha até a Praia Formosa". Cf. Moreira (2006).

Cidade para Viver ou Trabalhar? Contradições da Distribuição de Atividades, Transporte e Condições Sociais: Estudo de Caso da Cidade do Rio de Janeiro

A City to Live or Work In? Contradictions Present in the Spatial Distribution of Economic Activities, Transport and Social Conditions: A Case Study of the City of Rio de Janeiro

Vicente Aprigliano Fernandesⁱ
Pontificia Universidad Católica de Chile
Santiago, Chile

Cristián Henríquezⁱⁱ
Pontificia Universidad Católica de Chile
Santiago, Chile

Cesar Leal Sotoⁱⁱⁱ
University of Tuebingen
Tuebingen, Alemanha

Resumo: Apesar de existir, atualmente, um esforço do setor de transportes do Rio de Janeiro para demonstrar as contribuições das recentes soluções de mobilidade urbana para as questões sociais, ambientais e econômicas, ainda parece contraditório, quando a cidade em reestruturação continua apresentando uma distribuição desigual dos postos de trabalho, alto índice de desigualdade social e problemas crônicos de mobilidade urbana, como alto índice de uso de transporte privado, baixo nível de serviço do transporte público, longos trajetos e tempos de viagens. Esta contribuição busca avaliar a relação da infraestrutura de transportes disponíveis com a dinâmica de empregos e empresas da cidade do Rio de Janeiro, sob uma perspectiva geográfica. Com as análises geradas, será possível observar se os meios de transportes existentes e projetados para a cidade estão reproduzindo interesses já estabelecidos no curso da história, ou buscam gerar rupturas e novas logicas espaciais, com a intenção de reduzir as diferenças socioespaciais.

Palavras-chave: Distribuição de Atividades; Transporte; Segregação Socioespacial.

ⁱ Departamento de Ingeniería de Transporte y Logística/Centro de Desarrollo Urbano Sustentable (CEDEUS). vicente.fernandes@uc.cl

ⁱⁱ Instituto de Geografía/Centro de Desarrollo Urbano Sustentable (CEDEUS).

ⁱⁱⁱ Instituto de Geografía.

Abstract: Although there is currently an effort by the transport sector of Rio de Janeiro to demonstrate the contribution of urban mobility for addressing social, environmental and economic issues, the claims are contradictory because urban restructuring continues to cause the uneven distribution of jobs in the city, high levels of social inequality and chronic problems with poor urban mobility, as seen in high levels of private transportation use, low levels of public transport service, long journeys and travel times. This work uses a geographical perspective to evaluate the relationship between available transport infrastructure and the dynamics of jobs and businesses in the city of Rio de Janeiro. We seek to evaluate whether the existing and projected means of transportation in the city merely attend to the demands of historically established interest groups or create ruptures and new spatial logics which reduce socio-spatial differences.

Keywords: Distribution of Activities; Transport; Socio-Spatial Segregation.

Introdução

A cidade do Rio de Janeiro vem produzindo e reproduzindo uma lógica de intensificação da desigualdade social. Esta lógica é um reflexo das oportunidades oferecidas pela cidade e de como elas estão distribuídas no espaço urbano, envolvendo acesso a saúde, educação, serviços, áreas de lazer etc. Se o acesso aos serviços básicos, às áreas de lazer e aos locais de trabalho não estiverem a uma distância aceitável para ser percorrido a pé, isso significa que existe a necessidade de implementar tecnologias de encolhimento do espaço (*space-shrinking technologies*), conhecidos também como sistemas de transporte e telecomunicação, com a intenção de permitir o acesso aos serviços apontados anteriormente e aos locais de trabalho.

Entretanto, existe uma complexidade na implementação de um sistema de transporte adequado no meio urbano, pelos diversos fatores envolvidos neste processo, alguns dos quais considera a demanda a ser atendida, custo de implementação e operação, tempo de realização do projeto, entre outros. Apesar de existir atualmente um esforço do setor de transportes do Rio de Janeiro de demonstrar as contribuições das recentes soluções de mobilidade urbana para as questões sociais, ambientais e econômicas, ainda parece contraditório, quando a cidade continua apresentando uma distribuição desigual dos postos de trabalho na cidade, alto índice de desigualdade social e problemas crônicos de mobilidade urbana, como alto índice de uso de transporte privado, baixo nível de serviço do transporte público, longos trajetos e tempos de viagens.

Sob a perspectiva da geografia econômica, com a evolução dos sistemas de produção (exemplo, fordismo, pós-fordismo, sistema flexível de produção), é argumentado que, no contexto urbano atual, existe a tendência de se adotar uma estratégia de economias de aglomeração, com a intenção de aglomerar atividades urbanas que se beneficiem da mesma infraestrutura urbana, por exemplo, o sistema de transporte. Desta forma, deve-se esperar que a concentração de infraestrutura de transporte tenha uma relação estrita com a concentração de serviços e conseqüentemente de empregos. Sob a perspectiva da reestrutur-

turação urbana, busca-se compreender as ações que geram uma ruptura e mudanças nos aspectos relacionados a funcionalidade e uso da cidade, no espaço e no tempo.

Este artigo tem o objetivo de caracterizar os espaços para viver e trabalhar, em função do acesso a meios de transporte público, viagens originadas/destinadas, da distribuição de empregos e empresas, e em função da renda dos habitantes e empregados na cidade do Rio de Janeiro, sob uma perspectiva geográfica. Com a compreensão das tendências da cidade do Rio de Janeiro no espaço e no tempo, e as análises geradas neste artigo, será possível observar se os meios de transportes existentes e projetados para a cidade estão reproduzindo interesses já estabelecidos no curso da história, ou buscam gerar rupturas e novas lógicas espaciais, com a intenção de reduzir as disparidades socioespaciais.

Mobilidade Urbana e Produção do Espaço Urbano

Urbanização, crescimento populacional, desenvolvimento econômico, mobilidade social e conflitos urbanos são tópicos que motivaram um aumento significativo dos trabalhos científicos voltados para estudos urbanos. E os estudos urbanos sob uma perspectiva social ganharam visibilidade no século XX, através da Escola de Chicago (Scott & Storper, 2014; Castells, 2002; May & Perry, 2005).

Desde então, pode-se dizer que existem quatro temas que se destacaram dentro dos estudos urbanos: produção do espaço (Castells, 2009; Carlos, et al., 2011; Lefebvre, 2008; Soja, et al., 1983; Lefebvre, 1991; Molotch, 1993); direito a cidade (Harvey, 2003; Lefebvre, 1995; Harvey, 2012); consumo coletivo (Castells, 2002; 1983; Walton, 1993); movimentos sociais (Castells, 1983; Harvey, 2012).

Estes quatro temas são dificilmente separáveis, para qualquer estudo que tenha preocupação de compreender o espaço urbano, suas contradições e tendências. Com relação a produção do espaço, Castells (2009) defende que a organização social do espaço pode ser compreendido pelas expressões geográficas dos aspectos econômicos, político-institucional e as origens ou natureza das contradições urbanas. De forma mais concreta, estas expressões espaciais podem ser um reflexo dos seguintes processos urbanos: (1) concentração; (2) centralização; (3) descentralização; (4) circulação; (5) segregação; e (6) invasão-sucessão (*invasion-succession*).

Estes processos envolvem (Castells, 2009): a densidade demográfica (1); especialização funcional das atividades dentro da rede urbana (2 e 3); circulação de pessoas, bens e informações (4); diferenciação das condições sociais entre unidades dentro espaço (5); e o processo de inserção de uma população ou atividades em um espaço já ocupado, onde o novo pode ser rejeitado, entretanto se mantendo como atividade ou população dominante (6).

Com relação ao direito à cidade, Harvey (2008) aponta que as cidades são moldadas por uma necessidade contínua de encontrar formas espaciais de gerem maior produção e absorção do excedente de capital. Ou seja, existem agentes da produção do espaço urbano que são dominantes (exemplo, grandes empresários, políticos, classes sociais com maior renda etc.), e possuem maior influência na determinação das funções do espaço urbano, gerando a exclusão e acentuando a vulnerabilidade de outros agentes

menos influentes neste processo (exemplo, pequenos empresários, classes sociais com menor renda etc.).

A questão dos movimentos sociais está associada com o tema de consumo coletivo (Castells, 1983), pois as formas urbanas são determinadas por seus significados (*urban meaning*). O significado urbano pode ser definido como o processo histórico e conflituoso entre os agentes responsáveis pela produção e construção do espaço urbano. Este processo histórico da produção do espaço urbano define as funções e formas urbanas (Capel, 2016).

Para complementar esta discussão, é importante destacar o papel do sistema de transporte e mobilidade no contexto de produção do espaço urbano. Com enfoque na perspectiva sociológica do transporte, é relevante compreender os motivos pelos quais algumas pessoas ou setores da cidade possuem mais ou menos acesso a determinados sistemas de transporte (Vasconcellos, 2014). Estes motivos podem estar relacionados com condições socioespaciais e com o nível de influência dos diferentes agentes de produção do espaço urbano na construção de espaços mais acessíveis em termos de transporte e mobilidade.

Para aproximar mais o tema de mobilidade e transporte na produção do espaço urbano, é necessário contextualizar suas características com os temas de estudos urbanos apontados anteriormente. Primeiramente, pode-se definir que o sistema de transporte é um serviço de consumo coletivo. A forma que este sistema está distribuído na cidade pode ser um reflexo das contradições urbanas, e levando a cidade a potencializar lógicas de produção e acumulação de capital. Nesta lógica, a concentração deste serviço pode estar relacionado com os níveis de salários nas diferentes partes da cidade, assim, contradizendo o seu significado de consumo coletivo (Castells, 1983).

Desta forma, o sistema de transporte pode limitar o acesso de classes sociais de baixa renda a áreas da cidade que possuem um significado e funções associadas a classes de alta renda. No caso brasileiro, a limitação da circulação e locomoção de cidadãos dentro de seu território infringe o Art. 5, inc. XV da Constituição Federal de 1988, em que se defende o direito de ir e vir, garantindo direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade. Estes direitos estão intimamente relacionados com o tema de direito a cidade, que consiste não apenas na igualdade de acesso as atividades e serviços oferecidos, mas também envolve o direito de participar e de se beneficiar do processo de produção do espaço urbano (Harvey, 2008).

Para entender a relação recíproca entre transporte e espaço urbano, apresentam-se aqui as Figuras 1, 2 e 3, que ajudam a ilustrar esta relação e como ela se insere no processo de produção do espaço urbano.

A Figura 1 demonstra que uma viagem, para ser realizada, depende das necessidades de um indivíduo, o sistema de transporte disponível e os recursos financeiros e humanos (em termos de nível de educação). Estes três componentes podem levar a viagens possíveis ou adaptadas para a realização da atividade de interesse, ou podem levar um indivíduo a confrontar a possibilidade de uma viagem impossível, levando o indivíduo a ter de buscar alternativas, adaptar a viagem ou ter sua viagem e realização da atividade de interesse suprimida. A viagem suprimida é um reflexo das deficiências das condições de mobilidade, podendo levar a uma pressão sobre o indivíduo e a necessidade de exigir melhoras das condições de mobilidade através de movimentos sociais.

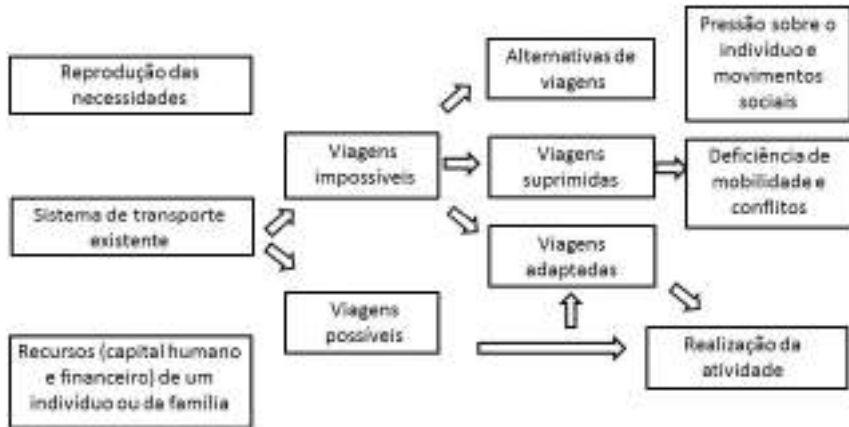


Figura 1 – Condições determinantes para realização de atividades que dependem ou não de um meio de transporte.
Adaptado de: Vasconcellos (2014).

A Figura 2 demonstra que a necessidade de um indivíduo está relacionada com a divisão social do trabalho (função dentro da sociedade), divisão técnica do trabalho (nível de qualificação), classe social, etnia, religião, idade, gênero, e experiência de vida. Esta reprodução de necessidades e suas condicionantes estão intimamente ligadas à relação de um indivíduo com o espaço. Esta relação pode-se definir como nível de atratividade de uma pessoa com um certo lugar. Ou seja, se a necessidade de uma pessoa é compatível com os serviços oferecidos em um lugar, isto significa que existe um certo nível de atratividade. Esta atratividade pode gerar uma alternativa para a realização de atividades em um contexto de viagem impossível, como mostra a Figura 3.



Figura 2 – Condições determinante para a reprodução das necessidades.
Adaptado de: Vasconcellos (2014).

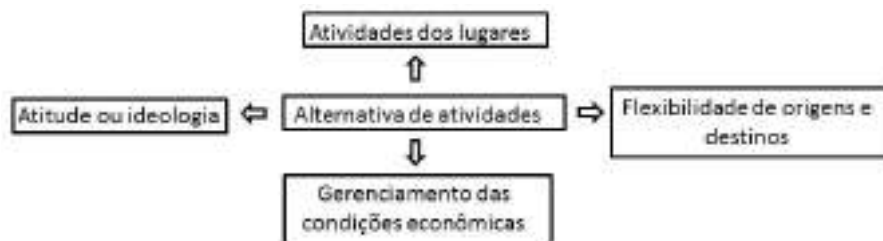


Figura 3 – Fatores determinantes para encontrar uma alternativa para realização de uma atividade. Adaptado de: Fernandes (2017).

A Figura 3 mostra que, além de buscar uma atividade em outro lugar, com base na atividade, existem outras alternativas para realizar a atividade sobre o contexto de viagem impossível. Dentre estas outras alternativas, existe a possibilidade de alterar a atitude ou ideologia, isso quer dizer que existem indivíduos que podem escolher entre usar transporte público ou privado, entretanto para cada indivíduo existe uma preferência ou resistência frente a essas escolhas que podem suprimir a viagem. Estas atitudes intimamente relacionadas com os fatores determinantes na reprodução de necessidades.

Outra alternativa é o gerenciamento das condições socioeconômicas. Ou seja, se a viagem é suprimida em condições normais (entendidas como esperadas), pode existir a alternativa de sacrificar gastos pessoais ou familiares (por exemplo com lazer, saúde, educação etc.) para realizar as atividades almeçadas, investindo mais do que o esperado para a realização da atividade.

Por último, existe a possibilidade de alternar origens e destinos. Esta alternativa está estreitamente relacionada com as condições socioeconômicas e de atividade, pois envolve a mudança de residência, local de trabalho ou local de realização das atividades de interesse.

Entende-se que existe uma complexa relação do espaço com o homem, entretanto o espaço oferecido para consumo do homem é intencionalmente criado com uma determinada função e forma (Santos, 2002). Ou seja, esta lógica reforça a ideia dos significados do espaço urbano e de seus lugares.

Desta forma, propõe-se neste artigo analisar a cidade do Rio de Janeiro sob duas perspectivas: cidade para trabalhar e cidade para viver. A cidade para trabalhar estaria seguindo a lógica de potencializar partes da cidade para gerar maior produção e absorção de capital excedente, para os agentes dominantes na produção do espaço urbano, em determinados setores da economia (Harvey, 2008). A cidade para viver segue a lógica de potencializar esta mesma produção e absorção, para todas classes sociais e todos os setores da economia.

Para resumir, esta seção do artigo mostrou as relações intrínsecas entre a produção do espaço urbano e a mobilidade urbana. Existem condições determinantes entre as relações de interesse e necessidade das classes sociais com as funções do espaço urbano. Sendo que os meios de transporte têm o poder de obstruir ou permitir o acesso de “certas” pessoas a “certos” lugares, em um espaço, com uma infraestrutura, intencionalmente moldado para determinados acessos e funções.

Metodologia de Análise da Cidade para Viver e Trabalhar

Este artigo propõe uma metodologia quantitativa, utilizando dados oficiais de censo demográfico e de relatórios oficiais de âmbito governamental. A metodologia envolve um processo de análise de dados estatísticos, como média e desvio padrão. Além disso, também se realiza um cálculo de correlação das variáveis específicas da cidade para viver e trabalhar com as variáveis de concentração de atividades e transporte. Ao final, será possível caracterizar as áreas de planejamento em função dos dados da cidade para viver e para trabalhar.

Pelas proporções dos dados da cidade do Rio de Janeiro, decidiu-se definir como áreas de estudo as áreas de planejamento regiões, que reduz a quantidade de áreas de estudo de 160 para 5. As variáveis utilizadas para análise estão apresentadas no Quadro 1. Além disso, é importante destacar que, para os dados do sistema de transporte, considerou-se um cenário em que todos os sistemas estão em funcionamento, mesmo aqueles projetados para 2020.

Os dados de viagens usados foram retirados do Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (Governo do Rio de Janeiro, 2013). Os dados utilizados representam viagens no horário de pico da manhã (7:00 até as 8:00), coletados no ano de 2012, considerando apenas dias úteis.

Quadro 1 – Variáveis Utilizadas na Análise da Cidade para Viver e Trabalhar

Variáveis	COD	Descrição	Viver/ Trabalho
Densidade de empresas/ atividades	DensA	Quantidade de empresas por km ²	Viver/ Trabalho
Densidade do sistema de transporte	DensT	Quantidade de estações e paradas de transporte público (veículo leve sobre trilhos – VLT, <i>Bus Rapid Tran- sit</i> – BRT, Ônibus, Trem e Metro) por km ²	Viver/ Trabalho
Densidade demográfica de habitantes	DensH	Habitantes por km ²	Viver
Densidade demográfica de empregados	DensE	Empregos por km ²	Trabalhar
Renda média dos habitantes em reais	ReH	Renda média ponderada dos bair- ros dentro da região administrai- va (RA), com base na população com renda (reais/mês)	Viver
Renda média dos emprega- dos em reais	ReE	Renda média ponderada dos bair- ros dentro da RA, com base na po- pulação empregada	Trabalho

Variáveis	COD	Descrição	Viver/ Trabalho
Quantidade de viagens de transporte privado de origem, por motivo de trabalho (MT)	VpriOT	Total de viagens de transporte privado por MT estimada para cada RA, ponderando a quantidade de pessoas com renda em cada RA	Trabalho
Quantidade de viagens de transporte privado destinados, por motivo de trabalho (MT)	VpriDT	Total de viagens de transporte privado por MT estimada para cada RA, ponderando a quantidade de pessoas empregadas em cada RA	Trabalho
Quantidade de viagens de transporte público de origem, por motivo de trabalho (MT)	VpuOT	Total de viagens de transporte público por MT estimada para cada RA, ponderando a quantidade de pessoas com renda em cada RA	Trabalho
Quantidade de viagens de transporte público destinados, por motivo de trabalho (MT)	VpuDT	Total de viagens de transporte público por MT estimada para cada RA, ponderando a quantidade de pessoas empregadas em cada RA	Trabalho
Quantidade de viagens de transporte privado de origem, por outros motivos (OM)	VpriOM	Total de viagens de transporte privado por OM estimada para cada RA, ponderando a população residente em cada RA	Viver
Quantidade de viagens de transporte privado destinados, por outros motivos (OM)	VpriDM	Total de viagens de transporte privado por OM estimada para cada RA, ponderando a quantidade de empresas em cada RA	Viver
Quantidade de viagens de transporte público de origem, por outros motivos (OM)	VpuOM	Total de viagens de transporte público por OM estimada para cada RA, ponderando a população residente em cada RA	Viver
Quantidade de viagens de transporte público destinados, por outros motivos (OM)	VpuDM	Total de viagens de transporte público por OM estimada para cada RA, ponderando quantidade de empresas em cada RA	Viver

Fonte: MPRJ (2017), Prefeitura do Rio de Janeiro (2014) e Governo do Rio de Janeiro (2013).

Contexto Atual da Cidade do Rio de Janeiro

Nesta seção, a contextualização da cidade do Rio de Janeiro será baseada nas macrozonas de ocupação e sistema de transporte da cidade. A cidade do Rio de Janeiro está dividida em 5 áreas de planejamento (Figura 4), 34 regiões administrativas e 160 bairros. Além disso, com uma população aproximada de 6 milhões de habitantes, com índices preocupantes de desigualdade social e desigualdade no acesso a serviços de educação, saúde, lazer etc. Além disso, existe uma distribuição desigual das tecnologias de encolhimento do espaço, em específico, o transporte – tecnologia que permite aos habitantes da cidade alcançarem e realizarem as atividades. Ou seja, o transporte não é o objetivo, mas o meio para um fim. Desta forma, para uma cidade da proporção do Rio de Janeiro, monocêntrica e com destacada desigualdade socioespacial, a oferta de serviços de transporte pode ser um facilitador ou obstáculo para aqueles quem percorrem longas distancias casa-trabalho e possuem condições financeiras desfavoráveis.



Figura 4 – Áreas de Planejamento e Regiões Administrativas da Cidade do Rio de Janeiro.

Para contextualizar a cidade do Rio de Janeiro, apresenta-se a definição das macrozonas de ocupação, que são divididas em 4 (Figura 5 e Quadro 2). Percebe-se que o recorte geográfico das macrozonas não condiz exatamente com a divisão das áreas de

planejamento. A definição das macrozonas é apresentada a seguir (Prefeitura do Rio de Janeiro, 2011, p. 20):

“I – Macrozona de Ocupação Controlada, onde o adensamento populacional, a intensidade construtiva serão limitados, a renovação urbana se dará preferencialmente pela reconstrução ou pela reconversão de edificações existentes e o crescimento das atividades de comércio e serviços em locais onde a infraestrutura seja suficiente, respeitadas as áreas predominantemente residenciais;

II – Macrozona de Ocupação Incentivada, onde o adensamento populacional, a intensidade construtiva e o incremento das atividades econômicas e equipamentos de grande porte serão estimulados, preferencialmente nas áreas com maior disponibilidade ou potencial de implantação de infraestrutura;

III – Macrozona de Ocupação Condicionada, onde o adensamento populacional, a intensidade construtiva e a instalação das atividades econômicas serão restringidos de acordo com a capacidade das redes de infraestrutura e subordinados à proteção ambiental e paisagística, podendo ser progressivamente ampliados com o aporte de recursos privados;

IV – Macrozona de Ocupação Assistida, onde o adensamento populacional, o incremento das atividades econômicas e a instalação de complexos econômicos deverão ser acompanhados por investimentos públicos em infraestrutura e por medidas de proteção ao meio ambiente e à atividade agrícola.”



Figura 5 – Divisão das Macrozonas de Ocupação na Cidade do Rio de Janeiro
Fonte: Prefeitura do Rio de Janeiro (2011).

Quadro 2: Macrozonas de Ocupação e Áreas de Planejamento da Cidade do Rio de Janeiro

Macrozonas	Regiões de Planejamento	Regiões Administrativas
Controlada	AP 1.1 Centro	II – Centro; XXI – Ilha de Paquetá; XXIII – Santa Teresa
	AP 2.1 Zona Sul	IV – Botafogo; V – Copacabana; VI – Lagoa; XXVII – Rocinha
	AP 2.2 Tijuca	VIII – Tijuca (parte) – Alto da Boavista
Incentivada	AP 1.1 Centro	I – Portuária; III – Rio Comprido; VII – São Cristóvão
	AP 2.2 Tijuca	VIII – Tijuca (parte) – excluído Alto da Boavista; IX – Vila Isabel
	AP 3.1 Ramos	X – Ramos; XXX – Complexo da Maré
	AP 3.2 Méier	XIII – Méier; XXIX – Jacarezinho
	AP 3.3 Madureira	XIV – Irajá; XV – Madureira
	AP 3.4 Inhaúma	XII – Inhaúma; XXIV – Complexo do Alemão
Incentivada	AP 3.5 Penha	XI – Penha; XXXI – Vigário Geral
	AP 3.6 Pavuna	XXII – Anchieta; XXV – Pavuna
	AP 3.7 Ilha Governador	XX – Ilha do Governador
	AP 4.1 Jacarepaguá	XVI – Jacarepaguá (parte) – excluída a área do Decreto N. 3.046, de 27 de abril de 1981; XXXIV – Cidade de Deus
	AP 5.1 Bangu	XXXIII – Realengo
Condicionada	AP 4.1 Jacarepaguá	XVI – Jacarepaguá (parte) – área do Decreto número 3.046, de 27 de abril de 1981
	AP 4.2 Barra da Tijuca	XXXVI – Barra da Tijuca
	AP 5.4 Guaratiba	XXVI – Guaratiba
Assistida	AP 5.1 Bangu	XVII – Bangu
	AP 5.2 Campo Grande	XVII – Campo Grande
	AP 5.3 Santa Cruz	XIX – Santa Cruz

Fonte: Prefeitura do Rio de Janeiro (2011).

A macrozona de ocupação controlada envolve, aproximadamente, a AP 1 e 2, onde admite-se que existe uma alta densidade demográfica e pouco espaço de expansão urbana, sendo desta forma uma prioridade em renovação de urbana, reconstrução ou reconversão de edifícios e estimulando o crescimento de comércio e serviços aproveitando a infraestrutura existente (incluindo transporte). Com relação ao sistema de transporte, observa-se que esta área converge os sistemas de transporte sobre trilhos, ciclovias, possui alta densidade de paradas de ônibus convencional (Figura 6) e a futuramente vai convergir o sistema BRT (*Bus Rapid Transit*), através da linha Transbrasil (Figura 7).

A macrozona de ocupação consiste, em sua maior parte a AP 3, onde existe um interesse de incentivar o adensamento populacional e de área construída. Além disso, também existe o interesse de incentivar o crescimento de atividades econômicas, implementação de equipamentos de grande porte (exemplo, *shopping centers*), em áreas com disponibilidade ou potencial de implantação de infraestrutura. Em termos de transporte, esta área possui acesso aos sistemas de trem, metro, BRT e ônibus convencional (Figura 6). E algumas áreas de favelas, como complexo do alemão, possui teleférico para facilitar o acesso dos habitantes aos sistemas de transporte já mencionados. Até 2020, a AP 3 também vai ter acesso direto ao centro através da Transbrasil (Figura 7).

A macrozona de ocupação condicionada envolve, em sua maior parte, a AP 4, onde o adensamento populacional, intensidade construtiva e instalação de atividades econômicas serão restringidos, de acordo com a rede de infraestrutura (pode-se ler transporte), buscando a proteção ambiental, e com possível expansão urbana com aporte do setor privado. Com base na Figura 6, esta área possui basicamente acesso ao sistema de BRT e ônibus convencional, e recentemente entrou em funcionamento a linha 4 do metrô que chega no Jardim Oceânico (Figura 7), permitindo conexão com o BRT. Pode-se observar que o sistema de transporte nesta área é menos disperso e denso geograficamente, em comparação a AP 1, 2 e 3.

A macrozona de ocupação assistida consiste, basicamente, na AP 5, onde se admite que o adensamento populacional e incremento de atividades e complexos econômicos deverão ser acompanhados por investimentos públicos em infraestrutura urbana, respeitando o meio ambiente e atividades agrícolas. Em termos de transporte, é uma área com acesso ao BRT, sistema de ônibus convencional e trem urbano.

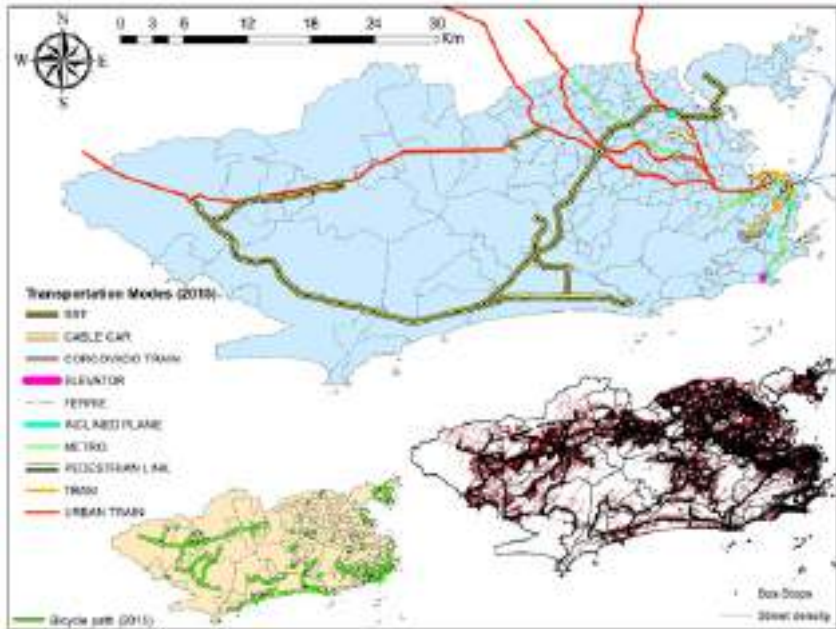


Figura 6 – Sistema de transporte existente até 2015, na cidade do Rio de Janeiro (Fernandes, 2017).



Figura 7: Sistema de transporte esperado até 2020, na cidade do Rio de Janeiro (Prefeitura do Rio de Janeiro, 2017).

É possível observar que o plano diretor da cidade do Rio de Janeiro, de 2011, destaca diferentes políticas e interesses distribuídos pela cidade, construídos ao longo da história. É importante destacar que Abreu (2008) já afirmava que modelos de crescimento urbano de países desenvolvidos não podem ser aplicados em cidades brasileiras, pelos diferentes padrões de crescimento urbano e das mudanças socioeconômicas no espaço e no tempo.

A área de planejamento 1 representa o epicentro da urbanização do Rio de Janeiro, desde o século XIX (Abreu, 2008). A expansão das linhas de trem urbano para AP 3, no final do século XIX, refletiu uma expansão das indústrias nesta área e, conseqüentemente, um adensamento populacional dos trabalhadores destes estabelecimentos na região. Enquanto, no século XX, implementou e expandiu-se o metrô no sentido AP 2, atendendo a uma classe trabalhadora mais qualificada e com rendas mais elevadas que trabalhavam no centro de negócios do Rio de Janeiro, e para AP 3 atendendo a uma classe trabalhadora menos qualificada com menor renda, para trabalhar na AP 1.

A expansão para o oeste da cidade é marcada pela construção de ruas e avenidas neste sentido, já atendendo a demanda da indústria automobilística em ascensão, em fins do século XX e princípio do século XXI. Já desde então marcando as debilidades do transporte públicos na AP 5 e AP 4 (de Souza Vieira, 2011). O Rio de Janeiro repete padrões observados por Vasconcellos (2014), de forma geral, em diversas cidades de países desenvolvidos. Ou seja, existe melhores condições para o uso de transporte privado em áreas periféricas da cidade, por péssimas condições de uso e acesso a transporte público.

Resultados

Nesta seção, realiza-se a análise das variáveis propostas para entender o espaço para viver e trabalhar dentro da cidade do Rio de Janeiro. As Tabelas 1 e 2 apresentam as variáveis para analisar a cidade para viver e trabalhar. Para todos os fatores, apresentam-se dados de média e desvio padrão. Além disso, avalia-se por correlação de Pearson as variáveis dependentes, densidade de estabelecimentos econômicos e do sistema de transporte, com as outras variáveis, que podem ser lidas como independentes.

Avaliação da Cidade para Viver

A correlação das médias das variáveis independentes das APs com as dependentes (densidades de atividades e de transporte público) mostram que, geograficamente, existe uma tendência de maior uso do transporte privado por outros motivos em áreas que possuem alta densidade de atividades e do sistema de transporte público, como a AP 1 e 2. Enquanto que as áreas que geram e recebem viagens por transporte público, por outros motivos, possuem uma baixa correlação com a densidade de atividades (Tabela 1).

Tabela 1 – Variáveis para Avaliar a Cidade para Viver

Variáveis	Medidas	AP1	AP2	AP3	AP4	AP5	Correl (1) ¹	Correl (2) ²
DensA (1)	Média	521	530	203	112	28	1,00	0,98
	Desvpad	177%	87%	90%	78%	79%		
DensT (2)	Média	113	101	59	27	19	0,98	1,00
	Desvpad	78%	77%	69%	90%	85%		
DensH	Média	11845	14199	12584	6879	4553	0,83	0,86
	Desvpad	54%	70%	34%	100%	82%		
ReH	Média	835	3832	1032	1840	761	0,49	0,35
	Desvpad	46%	40%	41%	86%	39%		
VpriOM	Média	751	704	224	535	432	0,72	0,63
	Desvpad	66%	107%	70%	87%	107%		
VpriDM	Média	1001	688	211	396	483	0,75	0,73
	Desvpad	287%	123%	110%	197%	173%		
VpuOM	Média	1591	634	631	664	1472	0,04	0,10
	Desvpad	66%	107.3%	70%	87%	107.1%		
VpuDM	Média	2039	703	625	506	1495	0,26	0,33
	Desvpad	287%	123%	110%	197%	173%		

1 – correlação de todas as variáveis das APs com a variável de densidade de atividades.

2 – correlação de todas as variáveis das APs com a variável de densidade de transporte.

Apesar de AP 2 e AP 1 apresentarem valores similares em relação à média da densidade de atividades e de paradas/estações de transporte público por bairro, existe uma destacada diferença em relação à renda média dos habitantes, que são de R\$ 3.832 para AP 2 e R\$ 835 para AP 1. Além disso, a AP 1 apresenta maior desvio padrão da densidade de atividades dos bairros, porque esta área possui bairros como o Centro, com 3.384 empresas por km², e bairros como Caju, Santa Teresa e Mangueira, com respectivamente, 28, 55 e 46 empresas por km², que também possuem rendas médias abaixo do valor do Centro.

Por outro lado, a AP 2 possui menor desvio padrão da densidade de empresas e de renda média por bairro. Esta área também apresenta uma quantidade menor média de viagens de saída por bairro para outras APs, tanto por transporte privado quanto

público, em comparação com a AP 1. Isso pode representar uma menor necessidade de sair desta área, por já apresentar uma oferta de serviços compatíveis com as necessidades dos habitantes. Todas as variáveis de viagens de transporte público e privado se destacam pelos altos valores de desvio padrão. Com exemplo, pode-se citar bairros como Copacabana e Tijuca, com valores acima de 2000 viagens geradas e recebidas por transporte público e privado por bairro, com renda média acima de 3000 reais, e bairros como Vidigal e Andaraí, com viagens geradas e recebidas por transporte privado e público abaixo de 1000 por bairro, com renda média abaixo de 2000 reais.

A AP 3 é a área com a terceira maior média de empresas e paradas/estações de transporte por km² por bairro, entretanto com uma menor renda média, em comparação com as AP 1, 2 e 4. Em relação às viagens geradas e recebidas por transporte privado, chegam a ser aproximadamente 3 vezes menores do que a AP 1 e 2, com uma quantidade de viagens produzidas e recebidas por transporte público similar à AP 2. Assim como a AP 2, a AP 3 apresenta, possivelmente, serviços compatíveis com as necessidades daqueles que vivem nesta área ou de pessoas de renda similar de outras APs, e dependentes do transporte público para a movimentação. Na AP 3, em termos de desvio padrão, existe um maior destaque nas viagens recebidas por transporte público, pois possuem bairros como Madureira e Bonsucesso, com aproximadamente 3.000 viagens recebidas, com renda média dos habitantes de aproximadamente R\$ 1.000, e bairros como Pavuna e Maguinhos com menos de 1.000 viagens recebidas por transporte público, e com renda média abaixo de R\$ 1.000.

A AP 4 apresenta baixa densidade de atividades e do sistema de transporte público. Entretanto possui a segunda maior renda média. Esta área de planejamento possui valores similares a AP 2 de geração e recebimento de viagens por transporte público e privado. A AP 4 possui maior destaque na dispersão da média em relação às variáveis relacionadas às viagens recebidas por transporte privado e público. Esta AP possui a Barra da Tijuca, com mais de 3000 viagens por transporte público e privado, com renda média de R\$ 5.940, enquanto os outros bairros na região de Jacarepaguá, por exemplo, cada uma recebendo menos de 1000 viagens por transporte público e privado, com renda média variando de R\$ 1.000 a R\$ 2.000.

A AP 5 possui menores valores de densidade de atividades, transporte público e menor renda média. Esta área possui a segunda maior geração e recebimento de viagens de transporte público e privado. Entretanto, ela se destaca por receber maior parte destas viagens por outros municípios do Estado do Rio. Esta área possui uma dispersão relevante das viagens geradas e recebidas entre os bairros. Por exemplo, a AP possui bairros como Bangu e Campo Grande, com mais de 5000 viagens recebidas por transporte público cada um, com renda média variando de R\$ 650 a R\$ 880 reais. Ou seja, pode-se esperar que os serviços oferecidos nesta área sejam compatíveis com o nível de renda dos habitantes desta AP e de habitantes de outras APs com renda similar.

Avaliação da cidade para trabalhar

É possível observar com a correlação estatística realizada com os dados das APs, que existe uma correlação negativa das viagens geradas por transporte público e privado, e

alta correlação das viagens destinadas pelos mesmos meios, com relação a densidade de atividades e do sistema de transporte. Ou seja, as APs que geram maior quantidade de viagem tendem a ter menor densidade de empresas e do sistema de transporte público. Além disso, as áreas onde os empregados ganham maior salários, possuem também maior concentração de empresas e maior acesso ao transporte público (Tabela 2).

Tabela 2: Variáveis para Avaliar a Cidade para Trabalhar.

Variáveis	Medidas	AP1	AP2	AP3	AP4	AP5	Correl (1) ¹	Correl (2) ²
DensA (1)	Média	521	530	203	112	28	1,00	0,98
	Desvpad	177%	87%	90%	78%	79%		
DensT (2)	Média	113	101	59	27	19	0,98	1,00
	Desvpad	78%	77%	69%	90%	85%		
DensE	Média	30072	7184	3052	1527	351	0,74	0,79
	Desvpad	144%	85%	125%	88%	73%		
ReE	Média	2579	2679	1743	1831	1699	0,97	0,92
	Desvpad	41%	38%	59%	42%	66%		
VpriOT	Média	519	843	285	720	908	-0,13	-0,27
	Desvpad	72.2%	106%	71.5%	88%	119%		
VpriDT	Média	1655	756	271	761	620	0,60	0,61
	Desvpad	224%	127%	133%	214%	171%		
VpuOT	Média	2701	2125	1824	2259	2966	-0,17	-0,17
	Desvpad	72%	106%	72%	88%	119%		
VpuDT	Média	9997	3232	1096	3060	1485	0,67	0,70
	Desvpad	224%	127%	133%	214%	171%		

1 – correlação de todas as variáveis das APs com a variável de densidade de atividades.

2 – correlação de todas as variáveis das APs com a variável de densidade de transporte.

Pode-se observar que as APs 1 e 2 se destacam pelos mais altos valores relacionados às variáveis dependentes, como apontado na análise do espaço para viver. Além disso, por serem áreas que geram maiores salários, em comparação com a AP 3, 4 e 5.

Com relação às viagens, a AP 1 se destaca por receber maior quantidade de viagens a trabalho por transporte público e privado, possuir um dos menores valores de geração de viagens por transporte privado e apresentar segunda maior quantidade de viagens geradas por transporte público. Estas informações podem ser um reflexo da importância da AP 1 como centro de negócios, o tipo de atividades envolvidas que geram rendas maiores, e as condições dos habitantes desta área, que apresentam uma média de renda não compatível com a média de renda gerada. As viagens de destino à AP 1 apresenta valores significantes de desvio padrão, por conta da diferença em relação à densidade de empresas e empregos em cada bairro. Por exemplo, o Centro possui 65% de todos os empregos da AP 1, enquanto existem bairros como Mangueira e Gamboa com menos de 1% dos empregos desta AP.

A AP 2 apresenta também maior média da renda gerada por habitante em relação à AP 3, 4 e 5. Esta área se destaca por possuir uma alta geração de viagens por transporte privado e público, e maior recebimento de viagens por transporte público. Em relação às viagens geradas por transporte público, esta área apresenta um dos menores valores. Estes valores mostram que esta AP oferece empregos com a maior média de salário por bairro na cidade do Rio de Janeiro. Além disso, assim como esta área possui a maior média de renda por bairro por habitante, ela também apresenta maior média de salário por empregado. Possivelmente, há maior compatibilidade entre as características da população desta AP com os tipos de trabalhos existentes. Quanto aos valores de desvio padrão, esta área apresenta uma variação significativa entre os bairros das viagens geradas e produzidas por transporte público e privado. Esta variação pode estar relacionada a uma distribuição desigual dos empregos, renda dos habitantes e dos trabalhadores. Por ser uma área de alta densidade demográfica e diversidade socioeconômica, possivelmente, existem habitantes desta área que necessitam buscar empregos em outras APs, por não possuírem a qualificação necessária, e outros que não necessitam trabalhar em outras APs, pois estão mais compatíveis com os empregos oferecidos nesta AP, que em média oferece maiores salários, em relação às outras APs da cidade. Por exemplo, existe o bairro de Andaraí, em que a média de salário dos habitantes é de R\$ 1.942, enquanto a média de salário das pessoas que trabalham nesta área é de R\$ 3.259.

A AP 3 possui a terceira maior média de densidade do sistema de transporte público e de empresas. Esta área apresenta as menores medias de viagens geradas e recebidas por bairro. Apesar desta área possuir a terceira maior densidade de empregados por km² por bairro. A AP 3, possivelmente, possui maior compatibilidade entre tipos de empregos e interesse (necessidades) dos habitantes, desta forma gerando menores viagens de saída e chegada nesta AP. Mas, de qualquer forma, ainda existe um fluxo de saída e entrada desta AP, sendo as de saída menores que o fluxo de entrada. Em relação aos valores de desvio padrão, esta AP se destaca pela variação de viagens que chegam nos bairros desta AP, sendo uma consequência da variação na quantidade de empregos e empresas entre os bairros. Como exemplo, esta área possui o bairro de Bonsucesso com 12% e Madureira com 5% de todos os empregos da AP 3, enquanto a maioria dos outros bairros apresentam valores próximos ou menores do que 1%.

A AP 4 apresenta características inversas da AP 3, por possuir menores densidades de empresas, do sistema de transporte e empregados. Entretanto, esta área apresenta uma maior média de renda dos empregados, e possui médias similares à AP 2 de viagens geradas e recebidas por transporte privado e público. É interessante observar que a renda média dos habitantes é similar à renda média dos trabalhadores. Possivelmente, esta área já possui uma quantidade significativa de habitantes desta AP que trabalham nesta área. Entretanto, esta área também atrai pessoas de outras APs por motivo de trabalho. Em termos de desvio padrão, esta área apresenta diferenças significativas no destino das viagens entre os bairros, por conta das diferenças de densidade de empresas e empregos. Por exemplo, Barra da Tijuca consiste em 52% dos empregos de toda a AP 4, enquanto bairros como Camorim e Cidade de Deus possuem menos de 1%.

A AP 5 possui as menores médias de densidade de atividades por bairro, do sistema de transporte, de empregados e menor média de renda dos trabalhadores por bairro. Em termos de viagens, é uma área que gera mais viagens do que recebe por transporte privado e público. Esta área possui diferenças significantes entre os bairros das viagens geradas e recebidas por transporte público e privado. Esta área possui a menor diferença entre os bairros em relação à distribuição de empresas e empregos, entretanto ainda em baixa quantidade e, talvez, muitos empregos não compatíveis com a qualificação dos habitantes, mas compatíveis com habitantes de outros municípios do Rio de Janeiro e APs da cidade. Estas características podem ter relação com o distanciamento geográfico desta área do *Central Business District* (CBD), na AP 1.

Conclusões

Este artigo buscou identificar a existência de diferenças entre a cidade para viver, com base nas viagens realizadas por outros motivos, e a cidade para trabalhar, com base nas viagens a trabalho. Foi possível observar que, apesar de a AP 5 apresentar menores densidade de atividades e de serviços de transporte, esta área possui atrativos para pessoas se destinarem a esta AP por outros motivos, enquanto que, para as viagens a trabalho, esta área apresentou menor destaque.

Sendo a AP 5 uma macrozona de ocupação assistida, admitiu-se que o desenvolvimento desta área deve vir com um acompanhamento de investimentos públicos em infraestrutura. Entretanto, a AP 5 possui pouco acesso ao sistema de transporte público e além disso existe um potencial não admitido na definição da macrozona. Por exemplo, observou-se que existe uma quantidade significativa de viagens por outros motivos para esta área. Ou seja, existe uma economia local representativa, e mesmo assim a AP 5 recebeu os menores investimentos em transporte em comparação com outras APs, pois apenas implementaram o BRT, enquanto, na AP 4, já implementaram uma estação de metrô e o sistema de BRT, que é uma área mais recente de expansão urbana.

A AP 1 é uma área onde os habitantes tendem a ter menor renda, entretanto esta área possui o *Central Business District* da cidade (Centro), onde existe uma quantidade grande de empregos que geram maior renda, em consequência também criando uma demanda de serviços para este público, que necessariamente não vive nesta área. E por outro lado, possivelmente, estes serviços são inacessíveis para a população de baixa renda da região.

Desta forma, como um espaço para viver, a AP 1 gera uma quantidade alta de viagens de saída de seus habitantes e uma quantidade alta de viagens de entrada de habitantes de outras APs, possivelmente, com maior renda. Como um espaço de trabalho, a AP 1 é a que possui maior atratividade, tanto para viagens por transporte privado quanto público, e oferecendo maior média de renda para seus trabalhadores.

A AP 2 se destaca como uma cidade para viver e trabalhar, uma vez que, em comparação com os dados das outras APs, ela se destaca nos dois tipos de dados. É uma área que apresenta atrativos de trabalho e de serviços, além de possuir alta densidade de serviços de transporte e menor desigualdade de renda, tanto dos habitantes quanto dos trabalhadores.

A definição de macrozona de ocupação controlada apresentado na seção 4 condiz com os dados analisados neste artigo, da AP 2. Entretanto, não se pode separar a sociedade do espaço. Desta forma, projetos de renovação urbana, reconstrução ou reconversão de edifícios para estimular o crescimento de comércios e serviços, possivelmente, corre o risco de continuar não incluindo a população local, por incompatibilidade da reprodução de necessidades dos habitantes e a atratividade do espaço para eles.

A AP 3 é uma área que pode ser vista como um espaço para viver e trabalhar, entretanto atendendo aos seus habitantes, com base em seus níveis socioeconômicos. Além disso, a AP 3, em termos de viagens de trabalho e por outros motivos, é a área com os menores médias de viagem por bairro, em comparação com as outras APs. Entretanto, é uma área que apresenta alta densidade de atividades, de serviços de transporte e densidade demográfica. Desta forma, possivelmente, é uma área com mais circulação interna por fins de trabalho e outros motivos, que não está contabilizado neste artigo.

Vendo a AP 3 como macrozona de ocupação incentivada, admite-se que o adensamento populacional, expansão da área construída e crescimento das atividades econômicas serão incentivadas. Entretanto, esta área já é uma área adensada e possui maior acesso a transporte público em comparação com a AP 4 e 5. Além disso, a implementação de equipamentos de grande porte (exemplo, *shopping centers* e franquias estabelecidas no mercado brasileiro) pode ser prejudicial para a economia local e também corre o risco de não ser compatível com os interesses dos habitantes desta área. Pois esta área possui a terceira maior média de empregos por bairros que, possivelmente, dependem das atividades e serviços já existentes.

A AP 4 é a área que possui maior variação de nível de renda dos seus habitantes e uma das menores variações de renda de seus trabalhadores. Consequentemente, é uma das áreas que menos recebe e mais gera viagens por outros motivos. Enquanto que, para as viagens a trabalho, é uma das áreas que mais recebe e gera viagens. Ou seja, para outros motivos há uma incompatibilidade de interesses dos habitantes com o espaço, por conta da desigualdade socioeconômica. E por motivo de trabalho, possivelmente, existem mais pessoas de maior renda que trabalham nesta AP, enquanto os habitantes de menor renda trabalham em outras APs, que possuem uma renda média do trabalhador mais baixo.

A macrozona de ocupação condicionada, definida como a AP 4 neste artigo, foi definida como uma área em que o adensamento populacional, intensidade construtiva e instalação de atividades econômicas serão restringidos. Entretanto, admite-se também que para esta área será buscado investimentos do setor privado. Essa afirmativa contradiz o interesse comum, pois a AP 4, já vem, desde a década de 1970, sofrendo um *boom* imobiliário,

atraindo a população de alta renda (Abramo & Faria, 1998) e, conseqüentemente, atraindo serviços e atividades compatíveis com os interesses dessa população. Ou seja, pode-se perguntar: incentiva-se o adensamento populacional “onde” e controla-se “onde”?

Considerações Finais e Limitações

Este artigo é uma tentativa incipiente de diferenciar os espaços da cidade, entendendo que a cidade está dividida em atividades diversas, umas mais ligadas a negócios e outras mais a atividades do dia a dia de um cidadão, como lazer, compras etc. Estas empresas e atividades geram um tipo de renda e viagens que, possivelmente, estão condicionadas as características socioespaciais da cidade.

Com o objetivo de identificar se há diferenças no consumo do espaço urbanos em termos de trabalho e atividades não relacionadas a trabalho, neste artigo, foi possível destacar que existe diferentes padrões de uso da cidade em função dos significados do espaço e distribuição socioespacial. Além disso, observa-se que há uma reprodução de uma lógica que favorece as classes sociais com maior renda, oferecendo maior acesso ao sistema de transporte público. Sendo este comportamento contraditório. Por exemplo, no caso das viagens a trabalho, elas são em sua maioria originadas de áreas com menor acesso a sistemas de transporte público, onde habitam pessoas com menor renda.

Existe um desafio de planejamento urbano na cidade do Rio de Janeiro, no sentido de incentivar a policentralidade para se reduzir a distância das viagens, em específico a trabalho, em áreas mais distantes do centro da cidade e com menor acesso a serviços de transporte público.

As limitações deste trabalho se destacam pela escala de análise e variáveis utilizadas. Pode-se observar que, dentro das áreas de planejamento, existe uma significativa diferença em questões socioeconômicas, de acesso a serviços de transporte público, e densidade de atividades/empresas e empregos. Além disso, as variáveis de viagens utilizadas foram coletadas em escala de APs e depois ponderadas com base em variáveis de população, emprego e empresas. Desta forma, estes dados podem não representar a realidade por completo. Outra limitação está relacionada com a análise com base em média aritmética, uma vez que estes valores não representam todas as realidades. É necessário buscar outros tipos de variáveis estatísticas que representem, com maior precisão, a realidade da cidade.

Para trabalhos futuros, a intenção é desenvolver um modelo que permita avaliar com maior precisão a cidade para viver e trabalhar, incluindo outros dados que se considera importante, como de nível de educação, de acesso a serviços básicos, dados de movimentação dentro das APs e as escolhas modais, incluindo transporte não motorizado. Para complementar, existe a necessidade de diferenciar os tipos de atividades existentes em cada parte da cidade, não apenas a quantidade.

Agradecimentos

Esta pesquisa foi financiada pelo Projeto FONDAP n. 15110020 do Centro de Desarrollo Urbano Sustentable (CEDEUS) na Pontificia Universidad Católica de Chile.

Referências Bibliográficas

ABRAMO, P.; FARIA, T. C. *Mobilidade residencial na cidade do Rio de Janeiro: considerações sobre os setores formal e informal do mercado imobiliário*. Caxambu, XI Encontro Nacional de Estudos Populacionais da Abep, 1998. p. 421-456.

ABREU, M. *A evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Instituto Pereira Passos (IPP), 2008.

CAPEL, H. Violencia inequidad, contaminación y otros problemas en la ciudad actual. ¿Qué hacer? In: BENACH, N.; ALESSANDRI, A. (eds). *Pensar la ciudad en tiempos de crisis*. Barcelona: Icaria, 2016. p. 225-270.

CARLOS, A. F. A., SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. *A produção do espaço urbano*. São Paulo: Contexto, 2011.

CASTELLS, M. *The city and the grass-roots: cross-cultural theory of urban social movements*. Berkeley: Univ. Calif. Press, 1983.

_____. Urban sociology in the twenty-first century. *Cidades – comunidades e território*, v. 5, 2002. p. 9-19.

_____. *A questão urbana*. 4. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2009.

VIEIRA, W. S. *Memória, identidade, cultura e movimentos sociais na zona oeste carioca*. Salvador, s.n., 2001.

FERNANDES, V. A. *Resilience of urban mobility in the face of fossil fuel dependency: an empirical study of Rio de Janeiro*. Tuebingen: Universitätsbibliothek Tübingen, 2017.

Governo do Rio de Janeiro. Plano diretor de transporte urbano da região metropolitana do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro: Governo do Rio de Janeiro, 2013.

HARVEY, D. The Right to the City. *International journal of urban and regional research*, 27(4), 2003. p. 939-941.

_____. The right to the city. *New Left Review*, v. 53, 2008. p. 23-40.

_____. *Rebel cities – from the right to the city to the urban revolution (E-book)*. London: Verso, 2012.

LEFEBVRE, H. *The production of space*. Oxford: Blackwell Publishing, 1991.

_____. 1995. *The right to the city*. Cambridge: Blackwell, 1995.

_____. *A evolução urbana*. Belo Horizonte: UFMG, 2008.

MAY, T.; PERRY, B. The future of urban sociology. *Sociology*, 39(2), 2005. p. 343-370.

MOLOTCH, H. Review: the space of Lefebvre. *Theory and Society*, 22(6), 1993. p. 887-895.

MPRJ, 2017. *MPRJ em mapas*. [Online] Disponível em: <http://apps.mprj.mp.br/sistema/mpmapas/inloco.html#/plataforma>. Acesso em 3 de junho de 2017.

Prefeitura do Rio de Janeiro. *Lei Complementar n. 111 de 1 de fevereiro de 2011*, Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio de Janeiro, 2011.

_____, 2014. *Armazém de dados*. [Online] Disponível em: <http://www.armazemdedados.rio.rj.gov.br/>. Acesso em 3 de junho de 2017.

_____, 2017. *Rede de transporte 2017*. [Online] Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/web/pmus/mapa-da-rede-de-transportes>. Acesso em 3 de junho de 2017.

SANTOS, M. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Edusp, 2002.

SCOTT, A. J.; STORPER, M. The nature of cities: the scope and limits of urban theories. *International Journal of Urban and Regional Research*, 2014. p. 1-16.

SOJA, E., MORALES, R.; WOLFF, G. Urban restructuring: an analysis of social and spatial change in Los Angeles. *Economic Geography*, 59(2), 1983. p. 195-230.

VASCONCELLOS, E. A. Sociological and political approach to transport (Ebook). In: *Urban Transport environment and equity: the case for developing countries (Ebook)*. s.l.:Routledge, 2014. p. 1-38.

_____. *Urban transport environment and equity: the case for developing countries (eBook)*. s.l.: Routledge, 2014.

WALTON, J. Urban sociology: the contribution and limits of political economy. *Annual Review of Sociology*, 1993. v. 19. p. 301-320.

Recebido em: 18/10/2017 Aceito em: 14/11/2017

As Cidades Moçambicanas em Tempos de Mudança: a Dupla Pressão da Globalização e das Mudanças Climáticas

Mozambican Cities in Times of Change: the Double Pressure of Globalization and Climate Change

Zacarias Alexandre Ombeⁱ

Universidade Pedagógica de Moçambique
Maputo, Moçambique

João Carlos Mendes Limaⁱⁱ

Universidade Pedagógica de Moçambique
Quelimane, Moçambique

Resumo: Caminhando para o final da segunda década do século XXI, dois fenômenos de atuação planetária concorrem para a reestruturação das cidades moçambicanas: a globalização e as mudanças climáticas. Este artigo visa refletir sobre as novas centralidades que se registram nas cidades moçambicanas, os agentes e seus respectivos papéis na requalificação urbana. Através da análise da bibliografia sobre a matéria, seguido de trabalho de campo, foi possível concluir que as funções das cidades estão transitando das tradicionais cidades produtivistas para uma maior concentração em serviços de mediação das atividades caracterizadas pela atuação em rede ligados a finanças, comunicações e a governança global através, por exemplo, de ONGs. As atividades de coordenação relacionam-se com a exploração dos recursos naturais e a distribuição de uma gama variada de serviços de natureza social incluindo saúde, comunicações, produtos industriais, e mitigação dos impactos das mudanças climáticas caracterizados pelo uso das tecnologias da informação e comunicação e menor peso dado às infraestruturas físicas.

Palavras-chave: Cidades Moçambicanas; Reestruturação; Produtividade; Pós-Produtividade; Mudanças Climáticas.

Abstract: At the end of the second decade of the 21st Century two phenomena of planetary agency stand out in the process of restructuring Mozambican cities: globalization and global climatic change. The aim of this article is to reflect on new centralities sha-

ⁱ Doutor em Geografia. Professor Associado da Universidade Pedagógica de Moçambique, Maputo. zuyyaombe@hotmail.com

ⁱⁱ Doutor em Geografia. Professor Auxiliar na Universidade Pedagógica de Moçambique, Quelimane. jocarlima57@gmail.com

ping the re-qualification of Mozambican cities. By drawing on a review of the available literature and field work we demonstrate that urban functions are undergoing a transition from being productive centers to greater reliance on services including finances, communications and the expanding role of NGOs. These services are related to health care, communications and disaster management of the impacts caused by global climatic change. The use of information and communication technology and less dependence on heavy infrastructure is one of the new characteristics of the current activities coordinated by the cities.

Keywords: Mozambican Cities; Restructuring; Productivity; Post-Productivism; Climatic Change.

Introdução

Este artigo constitui um convite à reflexão acerca de novas centralidades que surgem nas cidades moçambicanas movidas pela atuação de agentes com papéis diferenciados na requalificação urbana decorrentes de dois fenômenos com influência planetária, os quais concorrem para a reestruturação das cidades moçambicanas, nomeadamente a globalização e as mudanças climáticas.

A atuação e influência destes fenômenos originam processos similares em várias cidades, sejam médias, sejam pequenas e grandes, mesmo na metropolitana de Maputo, mas com peculiaridades que as tornam únicas considerando as *nuances* de cada lugar. Para a reflexão, abordamos duas cidades médias: a cidade de Chibuto, no sul do país, e Mocuba no centro.

O artigo é estruturado em três pontos, sendo o primeiro acerca da trajetória das funções tradicionais das cidades moçambicanas desde o colonialismo; o segundo versa sobre os desenvolvimentos pós-independência: o fluxo urbano da guerra e das calamidades; e o terceiro, por sinal o último, analisa a escassez de empregos produtivos e a emergência de serviços que definem novas centralidades

A Trajetória das Funções Tradicionais das Cidades Moçambicanas desde o Colonialismo

As atuais cidades moçambicanas tiveram sua gênese no âmbito da expansão mercantil, concebidas na estratégia de penetração para o interior decorrido no fim do século XIX, após a conferência de Berlim, avançando depois para a ocupação efetiva do território visando desenvolver a economia colonial capitalista. Por isso, umas têm origem primordialmente militar. Enquanto outras foram autênticos entrepostos comerciais para servir de porto de embarque de produtos decorrentes de sucessivos ciclos coloniais, como ouro, marfim e oleaginosas, para alimentar o mercado que florescia em Portugal, para além de escravos para as américas. A Figura 1 ilustra a divisão política e administrativa de Moçambique, evidenciando as províncias, as cidades e vilas.



Figura 1 – Mapa da Divisão Político-Administrativa da República de Moçambique.
Fonte: africa-turismo.com/imagens/mapa-mocambique.

A ocupação efetiva possibilitou o definitivo controlo total econômico dos portugueses no período do Estado Novo de Salazar quando se colocava ênfase na produção da matéria-prima para as indústrias, inicialmente na metrópole colonial e mais tarde transferidas para as colônias, como Moçambique, para servir a uma população colonial que crescia continuamente, seja com a vinda de mais colonos, seja por nascimentos.

Por isso, tal como sucedeu no Brasil, descrito por Doralice Sátyro Maia (2017), segundo o qual a história de formação de cidades médias está ligada a atividades rurais, como pecuária bovina ou como fazenda e cultivo de café, o fato é que essas cidades surgiram “impulsionadas pela ocupação do território através da criação de gado, conjugada com a economia cafeeira e com a implantação de ferrovias” (MAIA, 2017, p. 29). Chibuto e Mocuba (Figura 2) tiveram a mesma origem, pese embora Chibuto estivesse ligada à produção de cereais (arroz) e Mocuba à produção de plantas fibrosas (sisal e algodão), para além da criação de gado bovino em ambas as cidades.

Do mesmo modo, como decorreu no Brasil colonial, em que é raro encontrar “o núcleo urbano que não tivesse origem associada a um curso d’água, a uma via de passagem ou ao longo de trilhas” (Maia, 2017:28), Chibuto e Mocuba foram edificados ao longo dos rios Limpopo e Licungo, respectivamente, bem como a vias de passagens para outros distritos e vilas.



Figura 2 – Mapa da cidade de Chibuto (A) e Mocuba (B) nas margens de rios.

Fonte: Google Earth.

No caso de Mocuba, esteve ainda associada à ferrovia que levava diversos produtos e pessoas à cidade de Quelimane, capital da província da Zambézia e ao respectivo porto. Com essa facilidade, ferrovia e estrada, cedo Mocuba começou a exercer uma função de capital regional ao ligá-la a distritos vizinhos para colocarem seus produtos agropecuários, que depois seguiam ao porto de Quelimane, ou a norte para Nampula.

Desse modo, Mocuba constituiu um nó de entroncamento onde é quase obrigatório passar por ela para quem pretende deslocar-se de norte a sul, de este a oeste e vice-versa, daí o *slogan*: Mocuba onde todos caminhos se cruzam e Moçambique se abraça (Figura 3).



Figura 3 – Placa de Entrada à Cidade de Mocuba.

Fonte: LIMA (2014).

No Chibuto, por exemplo, devido a sua posição no Centro da Província de Gaza, surgiu um entroncamento de transportes rodoviários, facilitando a penetração da economia mercantil para o interior, permitindo a aquisição de produtos agrícolas para o seu processamento primário e envio às indústrias em Maputo. Os produtos mais a destacar nesse processo de comercialização são algodão, arroz, amendoim, feijões, rícino e caju.

Em 1949, foi instalada uma fábrica de processamento de arroz, cujo produto era enviado para os povoados com grande concentração de população branca portuguesa nomeadamente, Maputo, Xai Xai, Maxixe e Inhambane (OMBE, 2016).

Contudo, as funções das cidades no país sofreram transformações históricas consideráveis desde então, ao passar-se por momentos de crise decorrentes da luta de libertação nacional, das sabotagens no período de economia socialista, a guerra de desaseis anos, esta que afetou grandemente a base produtiva, bem como os eventos extremos trazidos pelas mudanças climáticas até ao período atual, caracterizado por uma recuperação destas funções, algumas antigas tradicionais e outras novas que vieram a emergir.

Além disso, verifica-se que, na fase atual do desenvolvimento do país, algumas das funções das cidades adquiridas aquando da sua criação não foi possível recuperá-las, passados quase meio século de sua existência. Surge daí que novas funções e atividades econômicas estão a emergir com a identificação e avaliação dos recursos minerais, principalmente os hidrocarbonetos e início da sua exploração.

Num outro artigo recente (OMBE e LIMA, no prelo), referimos que, olhando para a realidade de Moçambique, a economia colonial havia definido a estrutura territorial que consagrava a regionalização para acomodar os seus interesses, instituindo a região Sul para se especializar como zona de reserva de mão de obra para a República da África do Sul (RAS). Mais tarde, com o crescimento das cidades, esta região passou também a participar na produção de alimentos para a população europeia baseada na então cidade de Lourenço Marques, atual Maputo. Por isso, a cidade de Chibuto, nos finais dos anos 1950 do século XX após a segunda guerra mundial, viu nascer a indústria de processamento do arroz, bem como se expandia a passos largos a criação de gado bovino para a produção de carne e de leite, que depois eram colocados na cidade capital colonial.

Destino diferente tiveram as regiões do Centro e do Norte, onde foram implantadas economias de plantação para produção de plantas fibrosas (sisal e algodão), do

coqueiro no litoral, do chá e do açúcar no interior, que tempos depois foram sendo diversificados. Para além destas culturas de rendimentos, estas regiões foram convertidas em áreas de produção de cereais para abastecer o mercado local, como forma de fornecer alimento à crescente mão de obra recrutada compulsivamente para trabalhar nas obras de construção de infraestruturas, tais como edifícios da administração colonial e de vias de acesso (estradas e caminhos-de-ferro).

A cidade de Mocuba, uma cidade média do interior, desenvolveu-se para constituir um autêntico centro de recepção e trânsito da produção da hinterlândia, que mais tarde viu serem erguidas algumas indústrias de processamento primário (descaroçamento do algodão e de serração de madeira), bem como serviu de um entreposto comercial ativo, um autêntico porto seco, que depois transportava os produtos, como referido anteriormente, por via férrea, para o porto de Quelimane e depois para a metrópole colonial.

No entanto, com a guerra dos dezesseis anos, entrou em declínio, tendo perdido a sua importância econômica. Vai daí que nesse período passou a desempenhar essencialmente, a função político-administrativo, mas nos dias de hoje está recuperando o seu lugar na contribuição da produção global da província da Zambézia, mais do que a capital Quelimane.

Os Desenvolvimentos Pós-independência: o Fluxo Urbano da Guerra e das Calamidades

Em Moçambique, podem ser apontadas diversas causas para responder a questão da migração campo-cidade, que em certa medida influenciaram e reestruturaram as cidades coloniais decorrentes da passagem de três “pós”, onde se pode visualizar sequelas marcantes, as quais podem ser consideradas desafios para a sua gestão e planificação para o desenvolvimento.

Para os propósitos deste artigo, os três “pós” que abordamos são: o pós-colonial, o pós-economia centralizada e o pós-conflito armado, tomando duas cidades médias de Moçambique – a cidade de Chibuto a sul e Mocuba no centro.

O primeiro refere-se ao período pós-colonização de Moçambique, decorrente da proclamação da independência nacional, como resultado do triunfo da luta de libertação nacional. Consideramos como primeiro período de análise em virtude de as cidades possuírem traços e configurações específicas, na medida em que parte da sua morfologia reflete aquilo que foram tais cidades, no auge do colonialismo. Esse traçado obedeceu quase sempre a fisionomia das cidades da então metrópole colonial, procurando construir edifícios que reproduzisse fielmente a sua arquitetura. Na verdade, podem ser vistos vários edifícios com janelas pequenas numa região com clima quente, onde por adaptação a geodiversidade deveriam ser largas e mais altas para conferir maior circulação da brisa noturna e matinal.

Esta situação manifesta-se ainda no espaço urbano com a presença de embriões de CBD's abandonados logo depois da independência, devido ao colapso do sistema econômico de então. Outros elementos são espaços públicos verdes (EvP), usados para lazer tais como: jardins abandonados, praças, reservas do Estado, entre outros.

Esses espaços constituem autênticos territórios ausentes, em virtude do abandono que denotam. Abandono, entendido não como ausência de pessoas ou de uso, mas como declínio da atividade para a qual tinham sido concebidas e erguidas.

Para elucidar, temos em Mocuba a Pensão São Cristóvão e a Pensão Cruzeiro (Figura 4), lugares onde, para além de servir de hospedagem a colonos e a técnicos da administração colonial provenientes das vilas de Lugela, Namarrói, Errego, Gurué, Milange e Maganja da Costa, constituíam igualmente lugares onde os colonos se juntavam para estabelecer relações sociais e mesmo para acertar negócios ou para discutir e encontrar consensos com vista a sua participação na tomada de decisões da cidade (LIMA, 2016).



Figura 4 – Pensão Cruzeiro, antes (A) e depois (B).
Fonte: Africa21.online.com (foto à esquerda) e João Lima (à direita).

Além desses, temos a piscina, que foi outrora um lugar bastante concorrido pelos colonos e militares coloniais, mas que hoje, devido ao seu estado de degradação acentuado, virou discoteca e bar, como mostra a Figura 5.



Figura 5 – Piscina de Mocuba no tempo colonial (A) e na atualidade (B).
Fonte: [www.google.com/ imgres.bp.blogspot.com.Fmocuba-piscina2.jpg](http://www.google.com/imgres.bp.blogspot.com/Fmocuba-piscina2.jpg) (à esquerda) e Lima (à direita).

Contudo, com o pós-colonial, tais pensões enfrentaram um declínio acentuado entrando em degradação, chegando até a ser encerrada, como foi o caso da Pensão São Cristóvão.

Encontramos, em Mocuba, outros lugares que ostentaram simbologias específicas, algumas das quais constituíram lugares de densidade simbólica, quer seja retórico, quer seja vernacular. Um desses lugares era a Praça Serpa Pinto (Figura 6), situada no entorno do edifício da Administração – espaço onde os colonos, juntamente com as suas famílias se juntavam para trocar conversa, trocar notícias da terra, ou mesmo para apanhar frescura da brisa nas tardes quentes. Dito por outras palavras, a retunda jogava o papel de centralidade da vila e depois da cidade de Mocuba.



Figura 6 – Praça Serpa Pinto (à esquerda) e Retunda da Junta (à direita).
Fonte: www.google.com/imgres.bp.blogspot.com.

A questão de lugares que jogam papel de centralidade ou lugares de sublimação foi discutida por alguns geógrafos contemporâneos, como são os casos de Maria Encarnação Sposito (2005), Roberto Corrêa (2003) e Silva (2017).

No caso de Mocuba, a Praça Serpa Pinto desempenhou o papel de centralidade, no período colonial, pois era nela ou à sua volta que decorriam as paradas militares e as grandes reuniões públicas.

No entanto, o pós-colonial fez perder essa função de centralidade, inclusive foram retirados os bancos que haviam sido colocados, transferindo a função para a praça ao largo da margem sul da Ponte do Licungo.

A Estação dos Caminhos-de-Ferro é outro lugar que outrora jogou papel de centralidade na cidade de Mocuba, mas que ultimamente denota uma territorialidade ausente, porque o encerramento do transporte ferroviário e a conseqüente desativação da ferrovia conduziu à mudança da sua atividade vocacional, transformando-a em armazéns, onde comerciantes, grossistas e alguns retalhistas, guardam os produtos da comercialização, principalmente cereais e leguminosas (milho e feijões).

Em suma, o pós-colonial, recorda-nos o processo de ruptura das marcas e influências deixadas pelo sistema colonial e de opressão, para o período da libertação da *Terra e dos Homens*.

O segundo pós refere-se ao pós-socialismo ou pós-economia centralizada, agora difícil de notar, mas que aqui e ali restam evidências da euforia da independência do País, tais como grafites, escritos e desenhados nas paredes e nos muros, enaltecendo os heróis da Pátria ou com palavras revolucionárias proferidas na época, as quais constituíam autênticas palavras de ordem para as cumprir, sem questionamento, tais como “Abaixo o Colonialismo”, “Viva a Independência Nacional”, “Viva o Homem Novo”, a “Luta Continua”, “A Vitória é Certa”.

O nome dos bairros em Chibuto, por exemplo, 25 de Junho, cujo nome deriva da antiga Aldeia Comunal 25 de Junho, veio juntar-se à cidade e transformou-se em bairro, do mesmo modo o bairro Samora Machel que também refletem este período. A Figura 7 reflete este período.

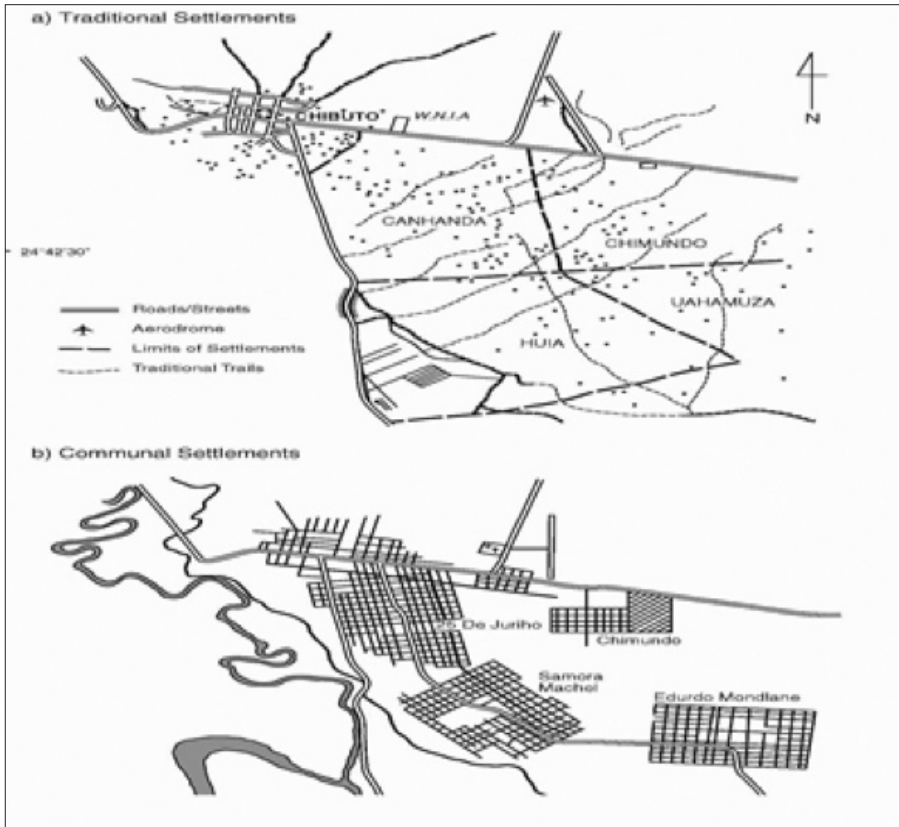


Figura 7 – Cidade colonial e a inclusão das aldeias no Chibuto.

Fonte: Ombe, 2006 e Imagem Google de 2017.

Em Mocuba, encontramos ainda desenhos em paredes de heróis da luta de libertação nacional, como de Eduardo Mondlane, o primeiro presidente da luta de libertação e de Samora Machel, presidente que levou a frente de luta à independência e, portanto, o primeiro presidente da república.

Para além destas, outra marca ainda visível podemos recordar a ocupação de residências sem respeitar a renda dos seus ocupantes incluindo a cultura do uso das suas comodidades. Neste caso, a ocupação das casas da *cidade de cimento*, algumas outrora de luxo, por pessoas de baixa renda, incluindo a sua superlotação, tendo em conta o tamanho da família, gerou uma rápida degradação, por um lado. Por outro, dada a elevada fecundidade desses novos moradores e da influência da própria cultura da família alargada, aumentou rapidamente o número dos moradores em casas que foram concebidas para albergar famílias pouco numerosas. Esse fenômeno pode ser utilizado para justificar a forte pressão exercida sobre as casas e toda a infraestrut-

tura da cidade, exigindo investimentos adicionais para manter condições condignas de vida.

Acrescentamos o fato de a nacionalização dos prédios e casas de aluguel ter trazido outros tantos problemas de gestão urbana, ligados com o saneamento, remoção dos resíduos sólidos e líquidos, abastecimento de água, eletricidade e mesmo de comida.

Foi desse modo que assistimos, nesse período, o uso do pilão no prédio e da banheira, que não servia para banho, mas sim para servir de horta, pois tinha água para umedecer o solo, bem como a retirada das tábuas de madeira do chão, que serviam de lenha para confeccionar as refeições.

No entanto, este período ainda é caracterizado pela decisão do Governo de conceder o direito dos moçambicanos que possuíam contratos de arrendamento para alienar as respectivas residências. Deste modo, os moçambicanos passaram a ter o pleno direito de usufruir tais casas.

Poucas décadas depois, uma boa parte desses proprietários de casas, em particular daqueles de baixa renda, iniciaram um processo de alienar esses imóveis a outrem, conhecido, na época, com o nome de *venda de chaves*. Este fenômeno, empurrou as pessoas de baixa renda para o subúrbio, que cada vez ficava mais distante da cidade de cimento. É assim que vão surgindo, um pouco por toda a parte, os bairros de expansão, a maioria dos quais estava desprovida das condições básicas de habitabilidade e de infraestruturas sociais urbanas. É este um dos motivos que pode ser usado para explicar a gênese de conflitos de terras, nas cercanias das cidades médias e grandes.

Como se pode depreender, o período pós economia centralizada nos faz lembrar o momento de passagem do sistema de orientação socialista para uma economia livre de mercado, mostrando os conflitos entre esses dois regimes e os diferentes modos de atuação e comportamento dos sujeitos, na cidade.

O terceiro e último pós que analisamos é o de pós-conflito dos dezesseis anos, o qual induziu um acentuado êxodo rural, ao trazer população das zonas afetadas pelas hostilidades para as cidades e vilas, locais que ofereciam maior segurança. Este período explica o crescimento rápido e a ocupação espontânea e informal das cidades principalmente as pequenas e médias, originando um acentuado adensamento nos bairros periféricos.

Em algumas cidades, como são os casos de Chibuto e Mocuba, ainda são visíveis as marcas do conflito, com a presença de material de guerra abandonado (caminhões, carros blindados), edifícios danificados em ações militares. Nos dias de hoje, já não se encontram nas redondezas das cidades, pois foram cortadas e vendidas como ferro velho a operadores que adquirem esse material para as revender na fábrica de fundição e produção de vigas de ferro para construção.

Com o término do conflito armado, esperava-se que os deslocados de guerra fossem regressar às suas terras de origem, o que não aconteceu na prática. Pelo contrário, a facilidade de circular pelo território nacional e a adoção da municipalização decorrente da política de descentralização acelerou ainda mais o êxodo rural-urbano. Esta migração está trazendo um novo fenômeno nas cidades, que Araújo (2003) e Bahia (2009) designaram de ruralização das cidades, os antigos moradores vêm todos os dias à cidade praticar o co-

mércio nas calçadas. Aliado a isso, ocorre a forte pressão nos poucos meios de transportes – ônibus – que em Moçambique são designados por machimbombo.

Para além desse motivo, verifica-se nesses bairros a presença de uma certa multietnicidade constituída pelos desmobilizados de guerra oriundos das diversas partes do país, alguns dos quais se juntaram em determinados bairros constituindo autênticas microterritorialidades.

A globalização trouxe igualmente suas influências, visto que as barreiras fronteiriças foram quebradas ou tornaram-se fictícias, já que circulam pelas cidades, médias e grandes, sujeitos de várias origens, de várias nacionalidades e de várias seitas religiosas. É assim que é comum em quase todas as esquinas da cidade de Mocuba visualizar comerciantes nigerianos, burundeses, paquistaneses e até chineses, que colocam contentores nas bermas das ruas e avenidas a vender peças de veículos, desde bicicletas, motos e até de carros de diversas marcas e potências. Outro que abraja loja de confecção de roupa, onde a marca típica é a malaia, as túnicas bordadas na gola e nas mangas.

Certas seitas religiosas iniciaram como momento de juntar conterrâneos para recordar as suas origens, que gradualmente começaram a empreender autênticas campanhas de angariação de crenças, tal e qual se faz no movimento de angariação de membros de partidos, associações e organizações filantrópicas e com carácter lucrativo (LIMA, 2016).

Finalmente, mas não o menos importante, devido aos eventos extremos, consubstanciados por desastres naturais tem estado a criar deslocações em massa da população rural para as cidades onde geralmente são criados os centros de acomodação. Eventos como cheias de 2000, 2010 e 2015 fizeram deslocar várias centenas de populares das margens dos rios Limpopo, em Gaza e Licungo, na Zambézia e em Mocuba, em particular fazendo com que os governos locais tenham de estabelecer áreas de expansão urbana, a maioria sem condições condignas de erguer a casa e morar.

As consequências decorrentes de mudanças climáticas contribuem para a produção de espaços urbanos com características diferentes das conhecidas até meados do século XX, quando os seus efeitos começaram a tornar-se realidade. A ocorrência de fortes enchurradas em períodos de tempo curtos tem provocado a aceleração da ação dos agentes erosivos bem como inundações em bairros de baixa altitude.

A inundação nos bairros cria hábitat propício para a reprodução de vetores transmissores de doenças hídrica, como a cólera e a malária. Está igualmente sendo registrado o aumento da temperatura, tornando os solos cada vez mais secos, o que dificulta a produção agrícola.

As Figuras 8 e 9 mostram os efeitos da cheia na dinâmica das margens do Rio Limpopo, em Chibuto e do Rio Licungo, em Mocuba.



Figura 8 – Fenômenos erosivos em Chibuto derivados de mudanças climáticas.
Fonte: www.africa21.online.com. Acesso em 1 jun. 2017.



Figura 9 – Fenômenos derivados de mudanças climáticas em Mocuba: A – Cheia; B – Fenômenos erosivos; Cheia de 2015 no rio Licungo.
Fonte: Africa21.online.com.

Assim, todos esses aspectos quando adicionada a deficiente gestão dos resíduos sólidos tornam as cidades moçambicanas lugares bastante vulneráveis a doenças, principalmente para as camadas mais pobres. Ao mesmo tempo, as mudanças climáticas afetam a disponibilidade de água para o abastecimento da população (Quadro 1).

Quadro 1 – Resumo dos Três Períodos Avaliados nas Cidades de Chibuto e Mocuba.

Os Pós	Chibuto	Mocuba
Pós-Colonial pós 1974	Presença de infraestruturas abandonadas relacionadas com a economia produtivista colonial	Infraestruturas ligadas a economia colonial
Pós-Socialismo pós 1975-1987	Existência de bairros resultantes do período da socialização do campo	Casas mal mantidas no centro da cidade de pessoas de baixa renda
Pós-Conflito, pós 1983-1992	Presença de casas destruídas e de bairros de construção desordenada	Bairros de construção espontânea e informal

No entanto, um novo fenômeno está surgindo nas cidades moçambicanas relacionado ao surgimento das sucessões urbanas entendidas como um fenômeno decorrente da modernidade onde os sujeitos de classe média a rica, com certo poderio econômico, estão abandonando a cidade para formar novos bairros de expansão com um padrão alto de construção, surgindo até autênticas mansões, que destoam, por completo com as residências das redondezas (Lima, 2016).

Contudo, os que hoje empurram podem ser empurrados mais tarde por outros, porque os poderosos adquirem propriedade/benfeitorias de pessoas pobres e empurra-nos para lugares distantes da cidade ou mesmo para zonas de expansão. Mais tarde, esses novos proprietários vendem a benfeitoria a grupos econômicos maiores, e assim sucessivamente.

Este fenômeno assemelha-se a suburbanização ou *urban sprawl*¹¹ que ocorreu pela primeira vez nos EUA nos anos 1960 e rapidamente se propagou pelo mundo, onde os que possuem maior poder econômico procuram viver em lugares ambientalmente mais saudáveis.

Escassez de Empregos Produtivos e Emergência de Serviços que Definem Novas Centralidades

Devido ao declínio, na década de 1980, das atividades produtivas nas cidades, decorrentes da crise financeira, onde considerável número de empresas caiu em falência, viram-se obrigadas a fechar as suas portas, o que se refletiu na conversão das antigas instalações em armazéns e escritórios para prestarem serviços que vão desde consultoria à terceirização das atividades econômicas.

Este fenômeno, quando conjugado com as sucessões urbanas, tem contribuído para a redefinição das centralidades antigas, pois na virada do século XX a centralidade nas cidades moçambicanas, em particular as médias, tem mudado em virtude da instalação de supermercados e bancos nas suas redondezas. Desse modo os lugares que outrora constituíam centralidade ou lugares de sublimação (SPOSITO, 2005) decaíram a favor de novas áreas, dado o papel que os novos atores de produção do espaço urbano desempenham.

Com relação à centralidade, Arthur Withacker referiu que o centro da cidade é uma forma espacial com conteúdo que se expressa em dimensões e níveis diversos. É “o local de encontros que pode ser contingente ou não, os quais o tornam espaço de apropriação e representação. Se é local de encontros, é local de confluências” (WITHACKER, 2017, p. 149). É assim que a Praça Serpa Pinto constituiu o centro da cidade colonial de Mocuba, pois era aquele lugar de encontros e confluências dos colonos que, no final do dia e início da noite, juntavam-se na companhia da família para saborear a brisa vespertina e noturna, trocar conversa e dar notícias da terra, quando recebiam alguma correspondência.

No entanto, a centralidade em Mocuba sofreu certas metamorfoses, na medida em que passou sucessivamente da Praça Serpa Pinto para a Praça Licungo, situada na margem sul da ponte sobre o rio de mesmo nome e depois para o triângulo que se estende do restaurante Fresquinha até a pensão Cruzeiro.

Outros agentes de produção do espaço surgem nas cidades médias de Moçambique, em particular nas de Chibuto e Mocuba, que definem novas centralidades ligadas com a implantação de investimentos de pequenas e médias empresas (PME) de distribuição e logística, responsáveis por aquisição de bens alimentares e de utilidade geral ou mesmo de prestação de serviços terceirizados para vários fins. Assim são as empresas de construção civil, de restauração, ou lugares onde certos grupos instalaram nos subúrbios autênticos salões de eventos para albergar festas (casamento, aniversários), de conferências ou reuniões, de restaurantes, entre outros.

Mocuba desempenha um papel de lugar de trânsito, pois praticamente é obrigatório passar por ela para deslocar-se do norte ao centro do país e vice-versa, portanto, constitui-se como um lugar de fluxos. Este fato confirma a abordagem de Whitacker, segundo a qual “os fluxos que para lá se dirigem e de lá partem não são apenas traduzidas nos deslocamentos de pessoas e veículos; são também os movimentos materiais e imateriais que conferem o centro da cidade uma dimensão econômica preponderante” (p. 149).

Em Mocuba, transitam viajantes, mas também comerciantes, na maioria professando diversas seitas religiosas, manifestando uma diversidade de culturas, por isso carregam a imaterialidade das suas convicções e manifestações, alguns dos quais difundem nos outros. Daí que se estabeleceram novas seitas religiosas que se juntaram as antes existentes e novas manifestações culturais, algumas das quais estão ligadas à indumentária, por exemplo o uso da burca, da túnica e veste indiano. Do mesmo modo, as novas centralidades podem incluir lugares de práticas religiosas como é o caso das igrejas Pentecostais, Universal do Reino de Deus e Maná que rapidamente se expandiram em Mocuba.

Assim o incremento e a difusão dos fluxos têm contribuído para a formação de centros e não apenas de um centro da cidade. Ao mesmo tempo que “há mais de um centro, porque encontram-se num mesmo território, expressões de centralidade que se manifestam também de modo cambiante e efêmero” (WHITACKER, 2017, p. 149). São os casos do centro econômico localizado em volta do supermercado Number One de chineses, da Fresquina ao Cruzeiro, Quinta Opincai, as empresas prestadoras de serviços de telefonia móvel e de internet café, entre outros. Deste modo, emergem várias centralidades sem um centro físico reconhecível mas que podem ser operados por vários agentes ligados a várias atividades.

Em ambas as cidades, encontramos a rede de telefonia móvel que inclui serviços de Banca móvel, Delegações de Instituições do ensino superior em regime presencial e a

distância (Universidade Zambeze, Instituto Superior de Gestão, Economia e Finanças, Instituto Cristão de Moçambique, Universidade Pedagógica e Universidade Católica, em Mocuba; Universidade Eduardo Mondlane e Universidade Pedagógica, no Chibuto). Surge também uma gama de serviços de montagem de sistemas satélites de televisão: DSTV, ZAP e Star Times; e de logística e de distribuição de vários tipos de mercadorias de consumo intensivo como bebidas alcoólicas e refrigerantes (Figuras 10 e 11).



Figura 10 – Chibuto e Mocuba da era digital com economia informal, vendo-se edifício sucursal da Movitel, empresa de telefonia móvel (Mocuba à esquerda e Chibuto à direita).
Fotos: João Lima à esquerda e Zacarias Ombe, à direita.

Em Chibuto, permanecem as casas comerciais e serviço de transporte de passageiros antigas, assim como surgiram novas, como ilustram as fotos na Figura 11.



Figura 11 – Chibuto colonial com atividades formais em Chibuto: A – Oficina de autocarros; B – Mercado; C – Terminal semicoletivo. Fotos de: Zacarias Ombe (20.08.2017).

A coordenação das atividades de emergência perante cheias e secas, através do Instituto Nacional de Gestão de Calamidades (INGC) com as suas representações a nível provincial e distrital, constitui uma das novas funções de coordenação que as cidades médias adquiriram com o tempo. Esta atividade inclui a realização de treinamento em matéria de monitoria e salvamento das pessoas afetadas. As ONG's, nacionais e internacionais, encontram na governação distrital nas cidades médias os seus parceiros para o desenvolvimento das suas atividades. Das ONG's de maior visibilidade, podemos destacar a Visão Mundial, a Save the Children, os Médicos sem Fronteira e a USAID.

Existem ligações diretas, via transporte rodoviário por minibuses com a cidade de Joanesburgo, a partir do Chibuto, permitindo ligações através da rede de transportes locais com localidades no interior mais a Norte da cidade. A ligação com Joanesburgo

tem como origem o trabalho migratório para as minas da África do Sul, mas atualmente servem ao comércio informal transfronteiriço, principalmente de roupa, produtos pesqueiros e cosméticos que são vendidos em lugares, fixos e em regime ambulante incluindo encomendas pré-pagas de revendedores. Fenômeno semelhante está tomando proporções consideráveis na cidade de Mocuba que realiza comércio transfronteiriço com o Malawi.

Em Moçambique, estabeleceu-se uma teia complexa de relações entre os circuitos superiores e inferiores da economia onde, por exemplo, uma loja formal encomenda produtos importados informalmente via comércio transfronteiriço, alguns são vendidos na loja em regime formal, mas outros, se não a maioria, são entregues a revendedores informais que circulam pelas ruas, estes por sua vez podem fornecer a barracas formais existentes nos mercados alguns dos quais informais.

Assim sendo, em Chibuto e em Mocuba, podemos encontrar mais do que um lugar de encontro, um lugar de confluência, uma centralidade, considerando o tipo de encontro que as pessoas procuram no espaço para apropriação e representação.

Considerações Finais

Como consequência do período colonial, encontramos em Moçambique muita infraestrutura de construções geralmente fabris abandonadas e, como consequência do socialismo, temos pessoas de renda baixa ocupando espaços nobres sem capacidade de manutenção, mas também uma toponímia que inclui nomes de dirigentes comunistas, como Fidel Castro, Ho Chi Min, Mao Tse Tung, Vladimir Lenin, Karl Marx, entre outros. Já no período de guerra é caracterizado por ocupações espontâneas e informais e/ou em espaços de riscos e de elevada vulnerabilidade as mudanças climáticas.

As funções das cidades estão transitando das tradicionais cidades produtivistas para uma maior concentração em serviços de mediação das atividades caracterizadas pela atuação em rede ligadas às finanças, comunicações e à governança global através, por exemplo, de ONGs. Esta transição constitui resultado de um processo histórico peculiar de sucessivas transições que ocorreram depois da independência, algumas das quais caracterizadas por rupturas radicais com o passado como o que aconteceu, por exemplo, com as nacionalizações das casas de arrendamento, a introdução das aldeias comunais e a guerra.

A emergência de novas centralidades e funções possui a característica de se relacionar com a globalização e a rápida informatização numa situação de elevada informalidade e forte dependência de investimento de capitais estrangeiros. Esta informalização da economia juntamente com a emergência das mudanças climáticas constitui séria ameaça à sustentabilidade das cidades moçambicanas.

Referências Bibliográficas

BAIA, A. M. *Ruralidades na cidade de nampula: exercício teórico para crítica à cidade*, Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas/Usf, São Paulo, 2004.

CORRÊA, R. L. Sobre agentes sociais, escalas e produção do espaço: um texto para discussão. In: *A produção do espaço urbano: agentes, processos, escalas e desafios*. São Paulo: Contexto, 2012.

_____. Construindo o conceito de cidade média. In: Sposito, M. E. B. (org.) *Cidades médias: espaços em transição*. São Paulo: Expressão Popular, 2006.

_____. Cultura, política, economia e espaço. *Espaço e cultura*, Uerj, n. 35, 2014. p. 27-32.

LIMA, J. C. M. *Plano de estrutura urbana de Mocuba*. Dissertação de Master en Planificación, Gestión Ambiental e de los Recursos Naturales, Fundación General da la Universidad Politécnica de Madrid, Cepade, Madrid, 2010.

_____. Os circuitos da economia e as desigualdades sociais em Mocuba: uma abordagem espacial e escalar. In: SILVA, W.R.; SPOSITO, M. E. B.; CALIXTO, M. J. M.; GUSMÃO, P.P. (orgs.). *Cidades médias, reestruturação urbana e redes*, Anais do III Simpósio Internacional Cidades Médias, UFRJ/ReCiMe, Rio de Janeiro, 2015.

_____. *Conflito entre na urbanização: as tradições das comunidades e o planeamento de Estado na cidade de Mocuba*. Tese (Doutorado), Faculdade de Ciências da Terra e Ambiente, Universidade Pedagógica de Moçambique, Maputo, 2016

MAIA, D. S.; SILVA, W. R.; WHITACKER, A. M. (orgs.). *Centro e centralidade em cCidades médias*. São Paulo: Unesp – Cultura Acadêmica, 2017. v. 1. 290p.

MICOA, DINAPOT, *Plano de estrutura urbana de Mocuba*, Quelimane, 2005

SANTOS, M. *Espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana em países subdesenvolvidos*, Rio de Janeiro: Francisco Alves, UFRJ, 1979.

_____. *A urbanização brasileira*. 2. ed. São Paulo: UCITEC, 1993.

_____. *A natureza e o espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2002a. e 5. reimpr. São Paulo: Edusp, 2009 (Coleção Milton Santos).

_____. *A produção do espaço*. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2009.

_____. *Manual de geografia urbana*. 3. ed. 1ª reimpr. São Paulo: Edusp, 2012.

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, 2017. v. 1. p. 199-226.

Zacarias Alexandre Ombe e João Carlos Mendes Lima

OMBE, Z. A. *Environmental change in south central Chibuto southern Mozambique, 1965-2000*. Tese (Doutorado). Universidade de Witwatersrand, Johannesburgo, RSA, 2006.

_____. *Lagoa Ghorwane, lugar, nostalgia e aprendizagem*, UP, Maputo, 2013.

OMBE, Zacarias e LIMA, João Carlos Mendes. *Os três pós das cidades médias em Moçambique* (no prelo). Maputo, 2017.

_____. *Moçambique e o destino das cidades médias* (no prelo). Maputo, 2017.

SPOSITO, M. E. B. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: SPOSITO, M. E. B. (org.) *Urbanização e cidades: perspectivas geográficas*. Presidente Prudente: GASPERR, 2001.

<http://www.africa-turismo.com/imagens/mapa-mocambique>

Recebido em: 1/9/2017 Aceito em: 1/11/2017

¹ *Urban sprawl* é resultado da combinação da promoção de construções de vastas super autoestradas fazendo com que o automóvel seja o principal meio de transporte urbano e a criação de um mercado imobiliário (So e Getrels, 1980). Hanchett (2000) acrescenta como fatores que favorecem ao *urban sprawl* as iniciativas indiretas para a suburbanização dos subsídios federais para a construção dos sistemas municipais de esgotos, o relaxamento de taxas de mais-valia aos proprietários de imóveis resultantes do ganho de capitais na venda de casas.

Requalificação Urbana e Novas Centralidades na Cidade de Quelimane, Moçambique

Urban Re-qualification and New Centralization in Quelimane, Mozambique

Klayde Karmila Gaspar Evaristoⁱ

Universidade Pedagógica de Quelimane
Quelimane, Moçambique

João Carlos Mendes Limaⁱⁱ

Universidade Pedagógica de Quelimane
Quelimane, Moçambique

Resumo: Este artigo analisa a reestruturação urbana decorrente das atividades econômicas que vêm sendo desenvolvidas por os agentes econômicos na cidade de Quelimane. Nele, fundamentam-se a urbanização e a expansão da cidade; a dinâmica econômica e a produção do espaço urbano, a reestruturação da cidade, a difusão do comércio e dos serviços especializados, bem como as desigualdades e precariedades socioespaciais. O estudo procura demonstrar como são retratadas as questões relacionadas com as atividades econômicas, os agentes e papéis destes intervenientes no processo de reestruturação urbana. Para o efeito, foi usada a pesquisa exploratória com abordagem qualitativa, tendo sido aplicadas entrevistas a respondentes-chaves para obter informação necessárias para a condução da pesquisa. Os resultados da pesquisa revelaram que a reestruturação urbana na cidade de Quelimane no passado recente decorreu de forma informal e espontânea e, ainda hoje, a produção do espaço urbano e as formas de sua expansão, é reflexo da conjuntura dos modelos de ocupação do mesmo; que as atividades econômicas de maior expressão nesse processo são as pequenas e médias empresas do ramo hoteleiro, de fornecimento de bens e serviços especializados, de comércio, de construção civil, de entretenimento e de transportes de passageiros, incluindo os táxis de bicicleta. O estudo sugere que, no processo de reestruturação urbana, o planificador físico seja mais cauteloso, rigoroso e minucioso para acomodar os interesses dos excluídos, bem como que o processo de reestruturação urbana e da expansão da cidade siga os modelos de requalificação urbana definidos não apenas nas normas instituídas no país, mas também os saberes locais, nesta era da globalização para acomodar os sistemas funcionais políticos, culturais e socioeconômicos.

ⁱ Licencianda em Gestão Ambiental e Desenvolvimento Comunitário na UPQ. klaydekarmilageva0@gmail.com

ⁱⁱ Doutor em Geografia. Prof. Auxiliar na UPQ. jocarlima57@gmail.com

Palavras-chave: Quelimane; Reestruturação Urbana; Desconcentração Urbana; Meio Rural; Meio Urbano; Moçambique.

Abstract: This essay analyses urban restructuring caused by the introduction of new economic activities undertaken by private sector agents in Quelimane, Mozambique. The research investigated the process of urbanization and expansion of the city, economic dynamics and production of urban space, the growth of commerce and specialized services, social inequality and socio-spatial precariousness. The study seeks to demonstrate how issues related to the economic activities, agents and roles of actors in the process of urban restructuring are portrayed. A qualitative approach was used, involving interviews of key actors. The research revealed that urban restructuring in Quelimane in the recent past occurred informally and spontaneously as it still does today. Urban expansion reflects occupational models, the most expressive being economic activities undertaken by small and medium enterprises involving hotels, the provision of specialized goods and services, commerce, civil construction, entertainment and passenger transport in bicycle taxis. The study suggests that in the process of urban restructuring planners must be more careful to embrace excluded actors. Similarly, the process of urban restructuring and city expansion must follow models of urban re-qualification based not only on official norms but which also take indigenous knowledge into account. This is fundamental in times of globalization in order to accommodate political, cultural and socio-economic functional systems.

Keywords: Quelimane City; Urban Restructuring; Urban De-Concentration; Rural Environment; Urban Environment; Mozambique.

Introdução

A cidade surge a partir da migração de população das áreas rurais para, aos poucos, criarem a urbe, que lenta e gradualmente se estruturam para dar origem à cidade. Por isso a cidade nasce da necessidade de se organizar num dado espaço no sentido de integrá-lo e aumentar a sua independência visando a determinado fim. A partir do momento em que o Homem começou a ter algum domínio tecnológico agrícola, ele deixou de ser nômade, pois o exercício desta atividade impôs algumas divisórias que determinaram, a partir de então, os primeiros aglomerados urbanos (CORRÊA, 2006, p. 34).

O estudo parte de uma análise reflexiva procurando demonstrar como são retratadas as questões relacionadas com as atividades econômicas, os impactos ambientais, os agentes e papéis destes intervenientes no processo de reestruturação urbana, numa altura em que a cidade de Quelimane cresce por extensão, em serviços e economicamente. A partir daí, analisa como se desencadeia a definição e a redefinição dos espaços e suas funções, ao mesmo tempo que se notabilizam problemas de saneamento, bem como as desigualdades de acesso, de oportunidades e de organização espacial dos aspectos sociais e econômicas entre o centro e subúrbio e até mesmo ao nível do mesmo espaço urbano, de acordo com as novas perspectivas da urbanização mundial (SILVA e SPOSITO, 2017).

Por isso, trata-se de um trabalho que, pela característica da sua temática multifacetada, remete-nos a necessidade de buscar indicadores poliformes para a resposta do problema em questão, e que pela natureza do problema e seus objetivos será analisada numa perspectiva qualitativa assente numa pesquisa exploratória.

O artigo é constituído por três partes, sendo a primeira referente à dinâmica de vida urbana da cidade de Quelimane; a segunda versa sobre o solo urbano como meio de troca e a terceira aborda a questão de reestruturação urbana e novas centralidades, como possibilidade.

Dinâmica de Vida Urbana da Cidade de Quelimane

A cidade de Quelimane localiza-se próximo à costa leste do centro de Moçambique entre os paralelos de 17° 52' 42" de latitude S e 36° 53' 17" de longitude E, respectivamente (DINAGECA, 2012). Limita-se a norte com as localidades de Namacata e Maquival pertencentes aos distritos de Nicoadala e Quelimane, respectivamente, a sul pelo Rio Cuacua (Bons Sinais) que o separa do distrito de Inhassunge, a este limita-se com a localidade da Madal e a oeste com a localidade de M'purune, como ilustra a Figura 1.

As cidades moçambicanas no geral confrontam-se com o paradigma de desenvolvimento urbano decorrente da ocupação espontânea e informal das zonas periféricas, as quais avançam mais rapidamente do que o processo instituído de ordenamento territorial dessas urbes. A cidade de Quelimane não constitui exceção. No entanto, estão sendo ensaiadas estratégias para a sua reestruturação e requalificação.

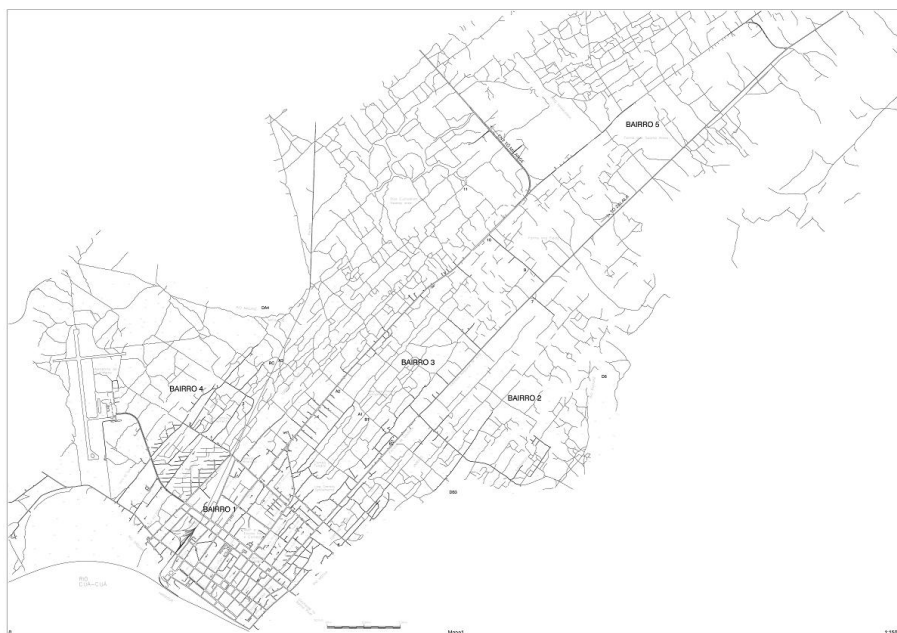


Figura 1 – Mapa de Localização Geográfica da cidade de Quelimane.

Fonte: CMCQ, 2012.

De acordo com Gottdiener (1993, p.76), “na contemporaneidade da urbanização, verifica-se um amplo processo de reestruturação caracterizado pela ‘explosão’ das tradicionais formas de concentração urbana e pela emergência de novas formas espaciais e de novas territorialidades dos grupos sociais”.

Para o autor, na escala interurbana, o fenômeno da “dispersão urbana” está a “alterar a morfologia urbana tradicional, gerando novas centralidades e novas periferias. Na escala interurbana e regional, são produzidos novos processos de desconcentração e reiteração espacial da população, das atividades econômicas e da informação sobre o território” (Idem, p. 77).

Neste âmbito, o processo de desconcentração e reafirmação estão a caracterizar as atuais cidades e regiões, sejam elas pequenas ou médias, em que a dispersão urbana se dá através do processo de desconcentração com a abertura de novos espaços para exploração habitacional, ou para bens e serviços especializados e não especializados, devido à ocupação dos espaços e às funções para as quais lhes são definidas, quer seja formal, seguindo as normas estabelecidas pela postura municipal vigente na urbe, quer seja informal ligado ao saber dos atores e de ocupação espontânea.

De igual modo, verifica-se a situação de reconcentração feita pela ocupação recente dos espaços nos centros urbanos e da reconstrução de algumas infraestruturas para atribuição de novos papéis a tais espaços, já que, durante décadas estas áreas estiveram em situação de subaproveitamento total.

Para o caso da cidade de estudo, este processo deveu-se e deve-se, em parte, a fatores de ordem político-colonial e da guerra dos 16 anos, que confrontou as forças armadas do país com as do movimento de guerrilha da Renamo. De fato, a independência de alguns países, incluindo Moçambique, induziu o abandono dos projetos que os colonos que implementavam nesses países. Com a retirada dos colonos, as cidades ficaram inacabadas e com uma estrutura rural e urbanizada em simultâneo. Portanto, as cidades ficaram com espaços vazios e ainda hoje é possível observar este fenômeno, ao coabitar espaços ocupados com prédios e infraestruturas, de um lado da rua e do outro, casas precárias numa ala completamente degradada, o que Bahia (2004) chamou de uma característica híbrida. Mais do que isso, de um lado são visíveis infraestruturas inacabadas onde assentam focos de marginalidade perpetuadas por meninos de rua, mendigos e outros marginais, e do outro lado focos de fecalismo a céu aberto, de prostituição e até de acumulação de lixo que se desenvolvem em terrenos desocupados no centro da cidade, como é o caso da catedral velha, situada na marginal.

Contudo, o município, em parceria com o setor público e privado, tem implementado estratégias para que aos poucos leve ao fechamento desses espaços ausentes existentes na cidade com a construção de hotéis, prédios mistos (serviços e atividade comercial no andar térreo e habitação nos andares acima), residenciais, lojas, supermercados, discotecas, parques infantis, de lazer e de estacionamento de viaturas etc., de modo a requalificar tais lugares da cidade e oferecer a esses espaços novos papéis na cidade. Na cidade de Quelimane, podem ser encontrados novos edifícios públicos erguidos, como são o caso da Direção Provincial de Economia e Finanças, a Procuradoria Provincial, o Instituto Nacional de Segurança Social (INSS), a Assembleia Provincial, o Hotel Elite, a Universidade Politécnica, entre outros. A Figura 2 mostra três desses edifícios, nomeada-

mente o INSS, o muro do futuro Condomínio dos membros do Governo Provincial e a UPQ.



Figura 2 – Implementação de novos projetos com o objetivo de preencher os espaços vazios em Quelimane: A – Edifício da Direção de Economia e Finanças; B – Edifício da Procuradoria Provincial; C – Edifício da Delegação do Instituto Nacional de Segurança Nacional. Fotos: Klayde Evaristo, 2017.

Já na área suburbana está sendo erguido o *campus* da Universidade Pedagógica de Quelimane (UPQ) e, um pouco por todos os bairros de expansão, casas de singulares, algumas das quais de mais de 2 andares, oferecem condições providenciadas em edifícios que indicam a modernidade, como a instalação de sistemas de segurança em circuito fechados ou com guardas armados (Figura 3).



Figura 3 – Implementação do *Campus* de Raiz da UPQ em Murropué.
Foto: Klayde, 2017.

No entanto, na cidade de Quelimane, este aproveitamento dos baldios para a implantação de projetos ainda é incipiente, pois ainda se denota espaço constituído por edificações de subúrbios no centro da cidade, como é o caso do bairro Cansa, Chabeco e Torrone Velho.

A expansão urbana é uma das expressões mais concretas do processo de produção do espaço na sociedade contemporânea. No espaço urbano,

[...] a concentração espacial de pessoas na forma de força de trabalho e de mercado consumidor, aliada à concentração dos meios de produção, permite que as forças produtivas alcancem um elevado grau de desenvolvimento, acelerando assim a realização da mais-valia e a reprodução do capital, e ao mesmo tempo levando a uma concentração populacional ainda maior (NASCIMENTO et al., 2011, p.45).

Portanto, a urbanização reflete a dinâmica de acumulação e concentração do capital na cidade e reproduz a aglomeração ao demandar cada vez mais espaço. Mas a cidade, mais do que um local de produção e consumo de mercadorias e de habitação, parafraseando Nascimento (2011), é também um importante lugar de vivência humana em sua dimensão plena, e seu espaço reflete e condiciona as diversas estratégias engendradas pelos diferentes agentes sociais na criação e apropriação da riqueza, da reprodução da força de trabalho e do desenrolar da vida cotidiana como um todo.

Diante do aumento da necessidade de locais para o desenvolvimento de atividades produtivas e para a constituição de áreas habitacionais, a expansão da área urbana se dá em direção a terras até então utilizadas para fins agropecuários, ou mesmo em áreas marginais com fortes potencialidades de riscos de várias ordem, sendo estas anexadas ao perímetro urbano. Este fenômeno é patente em Quelimane, pois os espaços expandidos com esses objetivos estão sendo usados para acomodar habitações, o que leva a crer que aqui também a produção do espaço urbano está diretamente veiculada à dinâmica de capitais, ou então pela economia da pobreza dos *vientes* (os novos que chegam à cidade) porque a obtenção desse espaço é feito por aquisição monetária e a preços cada vez mais exorbitantes dada a demanda, o que contraria a Lei Mãe, a Constituição da República de Moçambique (CRM, 2008) no número 1 e 2 do artigo 109. Recorde-se que este artigo reza que a terra é propriedade do Estado e que ela não pode ser vendida, ou por qualquer outra forma alienada, nem hipotecada ou penhorada.

Este princípio inspira-se não no modelo de orientação socialista como também coaduna com os saberes locais dos moçambicanos, pois a terra, segundo Alassan e Ndau, citado por Ngoenha (1994:27), “não é propriedade da família, nem da povoação e da tribo, mas estes são apenas beneficiários”. A natureza, ou seja a terra, “é propriedade divina, pois para os saberes locais ou melhor na epistemologia africana, a natureza é um órgão vivo e podem ser desvendados os seus segredos recorrendo a mitos”. Por isso, para que “o sujeito conheça uma coisa tem que estar em união com ela, tem que estar no seu interior e abordá-la a partir daí. Para que o sujeito possa conhecer algo deve ir ao ‘coração das coisas’” (Idem).

Contudo, o crescimento na demanda por espaços incentiva a acelerada expansão urbana, mas não há uma relação direta entre a demanda e a rapidez com que as novas áreas são urbanizadas, nem com o grau em que ocorre a ocupação efetiva dessas terras. A explicação está na condição particular de mercadoria assumida pela terra no espaço urbano, introduzido pela expansão mercantil e o modo de produção capitalista.

O Solo Urbano como Meio de Troca

A importância da terra urbana enquanto condição essencial para a realização de qualquer atividade, somada às suas propriedades intrínsecas (sobretudo condições físicas), confere a ela o carácter de mercadoria, assumindo assim um determinado preço a ser pago pelos indivíduos desprovidos do direito de propriedade privada, o que contraria com todo o quadro legal do País.

Enquanto simples matéria, elemento da natureza, a terra não possui valor, pois não pode ser reproduzida pelo trabalho humano. Todavia, enquanto componente do espaço geográfico, “a terra transcende a condição de mera superfície, sítio das edificações, e agrega atributos específicos que viabilizarão, em maior ou menor grau, as necessidades de produção e consumo no espaço urbano” (SINGER, 1982; RIBEIRO, 1997, p. 93).

Em função disso, pode-se dizer que a terra urbana assume a condição de “terra mercadoria”, apresentando um valor de uso, dado pela “sua condição de elemento vital, não reproduzível e indispensável à atividade humana, além de um valor de troca, pois diante da demanda e da possibilidade iminente de acumulação de riqueza que a mesma representa a quem tenha sua posse, assume um preço” (HARVEY, 1980, p.108).

Paradoxalmente, os espaços que hoje estão sendo urbanizados antes pertenceram ao meio rural ou ao menos ruralizado em que os camponeses herdaram dos seus antepassados vastas áreas de terra e continuam proprietárias das mesmas, mas sem o mínimo conhecimento do seu real valor enquanto componente do espaço geográfico, pois para os saberes locais a terra é do divino e não pode ter preço por não constituir objeto de troca. De fato, em Moçambique e Quelimane em particular, para além de terras de indivíduos que as herdaram, há terras que eram propriedade de latifundiários ou empresas majestáticas, resultantes de um processo longo e conturbado de expropriação, que foram nacionalizadas na pós-independência.

Há necessidade de se harmonizar as temáticas de obtenção e as funções para que se destina o espaço, pois a mercadoria “terra urbana” não pode ser entendida dissociada dos objetos que constituem o espaço da cidade, que se prende com “as condições do sistema viário, a disponibilidade de serviços públicos e, principalmente, a sua posição em relação a outros objetos espaciais fundamentais como os centros de trabalho e consumo, pois são esses objetos os elementos que agregam valor a ela”. (RIBEIRO, 1997, p. 52).

Nesta via de análise, a terra deve ser considerada, de acordo com Vilaça (1998), a partir de um valor conferido pela sua localização no espaço da cidade, o seu preço e remuneração a ser paga por ela no mercado:

[...] há dois valores a considerar no espaço urbano. O primeiro é o dos produtos em si – os edifícios, as ruas, as praças, as infraestruturas. O outro é o valor produzido pela aglomeração, dado pela localização dos edifícios, ruas e praças, pois é essa localização que os insere na aglomeração. A localização se apresenta, assim, como um valor de uso da terra – dos lotes, das ruas, das praças, das praias – o qual, no mercado, se traduz em preço da terra. Tal como qualquer valor, o da localização também é dado pelo tempo de trabalho socialmente

necessário para produzi-la, ou seja, para produzir a cidade inteira da qual a localização é parte (VILLAÇA, 1998, p. 334).

A localização aparece como principal valor de um determinado fragmento do espaço urbano em virtude das vantagens que a mesma pode proporcionar na realização das atividades econômicas ou à função residencial. É daí que as terras no centro da cidade são mais valorizadas que as das áreas de expansão.

Para as empresas, a disponibilidade de localizações favoráveis é fundamental para usufruir das vantagens de aglomeração, como o acesso aos principais mercados consumidores, a proximidade a atividades complementares e, principalmente para as indústrias, condições adequadas para o transporte de mercadorias. Razão pela qual uma das grandes prioridades no processo de expansão da cidade é apetrechá-la de vias de acesso para os diferentes pontos estratégicos ao nível da cidade, bem como para áreas de produção socioeconômica mesmo que para o meio rural.

Nestas condições, Ribeiro (1997, p. 45) referiu que a cidade assume o papel de “uma força produtiva social espacial, cuja utilização permite aumentar a produtividade do trabalho e diminuir o tempo de rotação do capital, o que se traduz em maior rentabilidade dos investimentos realizados”. Mais do que isso, ainda nas palavras do autor, as empresas passam então a disputar as localizações mais vantajosas, visando, com isso, obter o “controle de certas condições da produção não reprodutíveis, portanto, monopolizáveis, geradoras de sobre lucros de localização” (Idem, p. 46).

Por sua vez, Vilaça (1998) referiu que, para a função habitacional, a localização é importante ao condicionar a acessibilidade do indivíduo aos demais pontos da cidade, seja para a realização da produção enquanto força de trabalho, seja para o próprio consumo do espaço. No entanto, cabe aqui acrescentar que tudo depende da disponibilidade dos meios de transporte para garantir a mobilidade das pessoas de um lugar a outro.

Em certa medida, também importarão aspectos referentes ao padrão social do bairro, bem como a presença de amenidades físicas, que incidem sobre o poder de atratividade da área às camadas de média e alta renda.

As periferias urbanas sobretudo as produzidas pela expansão possuem características antagônicas que às acima mencionadas, uma vez que, de acordo com Corrêa (2008), constituem aquela área da cidade que em termos de localização se situa nos arredores do espaço urbano. Para o autor, trata-se de uma faixa periférica que, “a cada momento que se considera inclui: a) áreas que se acham urbanizadas e nos limites do espaço urbano contínuo; b) áreas onde a urbanização ainda é incipiente, coexistindo com áreas de agricultura, ora intensiva, ora extensiva, ou então marcada por uma forte esterilização” (CORRÊA, 2008, p. 3).

Ainda de acordo com o autor, as estratégias e ações dos proprietários fundiários e dos meios de produção, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos no contexto da sociedade capitalista são determinantes para a configuração do espaço urbano tal e qual se conhece, carregando em sua formação uma herança de conflitos e desigualdades.

De igual modo, “as estratégias adotadas por esses agentes variam no tempo e no espaço, em virtude de causas externas e de contradições inerentes ao movimento geral de acumulação capitalista” (Idem, citado por FERREIRA, s/d, p. 8).

Neste contexto, os dois primeiros agentes especulam e moldam o espaço mediante as necessidades da demanda populacional de média e alta renda, ou seja, os que podem pagar para utilizarem o espaço urbano. O autor também dá a entender que “os grupos sociais excluídos, ao produzirem casas de lata, invadindo terrenos públicos ou privados, tornam-se, efetivamente, agentes modeladores, produzindo seu próprio espaço” (FERREIRA s/d, p.198). Da mesma forma, Souza (2000) complementa que “o modo de produção capitalista produz novas formas e origina paisagens com características cada vez mais urbanas”.

Com as abordagens, deixadas por esses autores, pode-se entender que as características desiguais incluindo as próprias precariedades socioespaciais ditam a essência do que pode ser considerado como meio urbano em função das suas características. Dito por outras palavras, o meio urbano é e deve ser caracterizado por áreas dotadas de infraestruturas de gabarito, de bens e serviços especializados no centro, com uma periferia urbana caracterizada por carência de tais infraestruturas e abundância de serviços não especializados.

Isso quer dizer que o mais provável é que, por mais que se melhorem as condições socioespaciais das periferias expandidas, ter-se-á sempre áreas menos urbanizadas, já que, como se afirmou anteriormente, as cidades foram edificadas sobre uma pequena porção do meio rural, ao que indica que ainda existe muito espaço rural em volta do que já foi ou ainda se pretende urbanizar com a política de expansão das cidades.

Há que se destacar que “quanto mais espaço urbano se produz, mais elevado é o preço da terra urbanizada e mais evidente a expulsão dos trabalhadores para áreas menos urbanizadas e quanto mais áreas nobres se expandem, [...] maior é a renda, lucros e juros, apropriados por parcelas de classes” (SINGER, 1982, p. 43).

De acordo com Damiani, fora do circuito da riqueza, é visível:

... a outra face do urbano, em geral nas periferias distantes e nas áreas centrais degradadas. São nelas que trabalham, moram e circulam os trabalhadores, nelas se encontram em bairros de lata, ocupações coletivas de terra, casas precárias, conjuntos habitacionais de casas ou apartamentos com dimensões mínimas, edifícios precários utilizados para escolas, creches, postos de saúde, hospitais (DAMIANI, 2006, p. 44).

Mais do que isso, “nessas áreas, os trabalhadores não desaparecem após a jornada de trabalho e sua presença torna visível a desigualdade socioespacial”, como referiu Soares (2007, p. 64). Este cenário é visível na cidade de Quelimane com a invasão massiva de sujeitos que vêm praticar a atividade de “taxistas de bicicleta”, que permanecem durante a semana e regressam à zona de origem nos finais de semana para se juntarem a suas famílias e a coetâneos.

Nos bairros periféricos ou “cidade caniço”, segundo ARAÚJO (2003, p. 38), “as ruas são estreitas, sujas, esburacadas, com pouca ou nenhuma iluminação pública por onde circulam ônibus¹, *minibuses*, camiões, carros velhos de segunda ou terceira mão, que colocam em risco a vida dos que neles são transportados”.

Como se referiu anteriormente, estas paisagens sociais constituem características típicas do meio urbano, onde é visível a presença diária dos trabalhadores que nela circu-

lam para fornecer a força de trabalho nas atividades no meio urbano que requerem uma força de trabalho segunda ou terciária e pouco remunerada, como operários, latoeiros, pedreiros, ferreiros, carpinteiros, “taxistas de bicicleta”, entre outros.

E é muito vantajoso ter esses agentes sociais por perto para que, a qualquer momento, possam servir as necessidades urbanas dentro ou fora do seu horário normal de trabalho. Também podem ser incluídas nesse processo as atividades que as mulheres da mesma classe exercem como empregadas domésticas nas casas dos funcionários públicos e privados da classe média e alta, cuidando da limpeza da casa, das crianças e das refeições.

Outro elemento característico deixado pelos sujeitos que moram ou frequentam a cidade e que se tornou um estilo de vida próprio das cidades é a venda e revenda de produtos diversos por ambulantes que circulam por todas as ruas e avenidas da cidade, vendem nas esquinas dos passeios do centro da cidade, controlam e lavam carros nas ruas muito bem frequentadas. Então não se pode negar que esses fenômenos criados pelo *déficit* econômico dos trabalhadores terceirizados constitui característica típica do meio urbano e fazem parte do ambiente que caracteriza o dia a dia das cidades, incluindo aí a criminalidade, a prostituição em ruas e avenidas, a privatização de espaços públicos² e o vandalismo sucessivo. Todos estes aspectos são encontrados na cidade de Quelimane e fazem a paisagem urbanística do dia a dia dos municípios.

Restrução Urbana e Novas Centralidades: uma Possibilidade

Constitui foco deste ponto a reflexão sobre as tendências de evolução da urbanização que ocorre na cidade de Quelimane a partir das resultantes da influência da modernidade e globalização, como é o caso de sucessões urbanas.

Na virada da primeira década do século XX, iniciou um novo fenômeno na cidade de Quelimane, que se assemelha ao verificado nos Estados Unidos da América e na França nos finais da década de 1970 que tem a ver com a sucessão urbana ou simplesmente *urban sprawl*³. Esse fenômeno está ligado ao fato de que os que detém poder econômico estão *empurrando os sujeitos* mais modesto, aqueles de menor posse, da cidade para o subúrbio. No entanto, os sujeitos que hoje empurram os pobres acabam sendo empurrados por outros mais tarde, porque os poderosos adquirem propriedade de pessoas pobres e empurra-nos para lugares cada vez mais distantes da cidade ou mesmo para zonas de expansão. Mais tarde, esses novos proprietários vendem a benfeitoria a grupos econômicos maiores, e assim sucessivamente. Este fenômeno ficou conhecido em Moçambique como a “venda de chaves” por parte de pessoas de baixa renda que viviam em casas alugadas no período de pós-nacionalização a novos-ricos emergentes, indo depois erguer as suas novas moradias nas áreas de expansão (LIMA, 2016).

Em Quelimane e em muitas outras cidades, pequenas, médias e grandes, está surgindo gradualmente, a partir do início deste século, uma variante do fenômeno de sucessões urbanas quando alguns empreendedores requereram o direito de uso e aproveitamento de terra (DUAT) em lugares distantes da cidade antiga, iniciando com a implantação de sítios, onde plantaram árvores frutíferas e fizeram criação de gado e

aves, e mais tarde ergueram casas, algumas das quais evidenciando comodidades da modernidade. Ultimamente esses sítios têm sido transformados em lugares de lazer, pela beleza criada, alguns dos quais dispõem de salões de festas e locais de acomodação (Idem).

Paralelamente à sucessão urbana, ocorre a expansão de serviços bancários a lugares dos subúrbios, o que está definindo novas centralidades (Silva, 2017, 2009 e 2004). Tais serviços formam novos lugares de encontro e reencontros entre pessoas de diferentes origens e até de nacionalidades. Além disso, as novas centralidades unem sujeitos da mesma etnia ou da mesma religião, criando determinadas microterritorialidades tidos como microcosmos, que têm sentido particular de confrontação com o contexto excessivo da cidade, dando lugar a formação de espaços com certas especificidades, que as torna únicas e visíveis (FORTUNA, 2012).

Em suma, na cidade de Quelimane são encontradas várias centralizadas, que são definidas segundo o tipo de ator que mais influência cria.

Considerações Finais

Na cidade de Quelimane, ocorre uma dinâmica intensa de vários atores que definem e reestruturam a cidade, indicando a futura direção para onde poderá drenar a requalificação urbana.

Esses atores são os agentes econômicos, em particular desempenhado pelos proprietários das PME's, das agências de instituições financeiras e de instituições públicas (Universidade e Hospital Central), mesmo dos informais que definem novas centralidades e lugares de sublimação.

No entanto, fica claro que a nova requalificação deve tomar uma abordagem inclusiva, aquela que olha para as nuances, aqueles lugares que poucas pessoas conseguem perceber, que na maioria das vezes são únicas e as suas dinâmicas, assim como a cultura dos povos que aí habitam e habitarão.

Referências Bibliográficas

ARAÚJO, M. G. *Geografia dos Povoamentos: Assentamentos humanos rurais e urbanos*, Maputo: UEM, 1997.

_____. Ruralidades-urbanidades em Moçambique: conceitos ou preconceitos? *Geografia: revista da Faculdade de Letras e Geografia, Porto, I Série*, v. XVII-XVIII, 2002.

_____. Os espaços urbanos em Moçambique. *GEOUP: Espaços e tempos*, São Paulo, 2003.

ARROYO, M. M. Dinâmica territorial, circulação e cidades médias. In: SPOSITO, E. S. SPOSITO, M. E. B. SOBARZO, O. (orgs.). *Cidades médias: produção do espaço urbano e regional*. São Paulo: Expressão Popular, 2006. (Série Geografia em Movimento).

CAVALCANTI, L. S. Uma geografia da cidade – elementos da produção do espaço urbano. In: CAVALCANTI, L. S. (org.). *Geografia da cidade: a produção do espaço urbano de Goiânia*. Goiânia: Alternativa, 2001.

CMCQ. *Conselho Municipal da Cidade de Quelimane*, 2016.

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA 2004. Imprensa Nacional de Moçambique, edição 2008 (atualizada). Maputo, 2008.

CORRÊA, R. L. A periferia urbana. *Geosul*, v. 1, n. 2, 1986.

_____. *O espaço urbano*. 4. ed. 2ª reimpressão. São Paulo: Ática, 2000.

_____. *Estudos sobre a rede urbana*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

_____. *Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional*. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1996.

DAMIANI, A. L. Cidades médias e pequenas no processo de globalização: apontamentos bibliográficos. In: LEMOS, A. I. G.; ARROYO, M.; SILVEIRA, M. L. (orgs.). *América Latina: cidade, campo e turismo*. CLACSO, Conselho Latino-americano de Ciências Sociais, São Paulo: Dezembro/2006.

FERREIRA, M. C. P. P. *A Produção desigual do espaço urbano: considerações sobre a Política Habitacional de Interesse Social no município de Parnamirim/RN*. São Paulo, S/D.

GOTTDIENER, M. *A produção social do espaço urbano*. Tradução de Geraldo Gerson de Souza. São Paulo: Edusp, 1993.

HARVEY, D. *A justiça social e a cidade*. São Paulo: Hucitec, 1980.

_____. *The condition of postmodernity: an enquiry into the origins of cultural change*. Cambridge, MA; Oxford, UK: Blackwell, 2007.

LIMA, J. C. M. *Plano de estrutura urbana de Mocuba*, Dissertação de Master en Planificación, Gestión Ambiental e de los Recursos Naturales, Fundación General da la Universidad Politécnica de Madrid, Madrid, CEPADE, 2010.

_____. *Planificação territorial, desenvolvimento urbano: tendências históricas de Quelimane, Quelimane*, MIMEO, 2012.

_____. Os Circuitos da economia e as desigualdades sociais em Mocuba: Uma Abordagem Espacial e Escalar. In: III Simpósio Internacional Cidades Médias, Rio de Janeiro – RJ. *Anais...*, UFRJ/ReCiMe, 2015.

_____. *Conflito entre saberes na urbanização: as tradições das comunidades e o planeamento de Estado na cidade de Mocuba*. Tese (Doutorado). Faculdade de Ciências da Terra e Ambiente, Universidade Pedagógica de Moçambique, Maputo, 2016

NGOENHA, S. *O retorno de bom selvagem: uma perspectiva filosófica africana do problema ecológico*. Porto: Salesianas, 1994.

SANTOS, M. *A natureza do espaço: técnica e tempo. Razão e emoção*. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. *Territórios: estudos sobre o ordenamento territorial*. (Coleção espaço, território e paisagem). 2. ed. Rio de Janeiro: DP&A, 2006.

_____. *A urbanização brasileira*. (Coleção Milton Santos). 5. ed. São Paulo: Edusp, 2005.

_____. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. 4. ed. São Paulo: Edusp. 2008.

SILVA, W. R.; SPOSITO, M. E. B. (orgs.). *Perspectivas da urbanização*. Reestruturação urbana e das cidades. Rio de Janeiro: Consequência, 2017.

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

_____. O papel das cidades médias diante da reestruturação urbana. In: BICALHO, A. M. M. S.; GOMES, P. C. C. (orgs.). *Questões metodológicas e novas temáticas na pesquisa geográfica*. Rio de Janeiro: Publit, 200. p. 125-140.

_____. Novos centros, novas centralidades, novas diferenças. A fragmentação do espaço urbano de Londrina. *Geografia* (Londrina), Rio Claro, v. 29, n.1, p. 55-70, 2004.

SINGER, P. O uso do solo urbano na economia capitalista. In: MARICATO, E. (org.). *A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial*. 2. ed. São Paulo: Alfa-Ômega, 1982.

SOARES, P. R. Cidades médias e aglomerações urbanas: a nova organização do espaço regional no Sul do Brasil. In: SPOSITO, E. S. SPOSITO, M. E. B. SOBARZO, O. (orgs.). *Cidades médias: produção do espaço urbano e regional*. São Paulo: Expressão Popular, 2006. (Série Geografia em Movimento).

SPOSITO, M. E. B. Desafios para o estudo das cidades médias. In: XI Seminário Internacional de la Red Ibero-americana de Investigadores sobre Globalización y Territorio, 2010, Mendoza. Trabalhos completos. Mendoza: UNCUYO – Universidade de Cuyo. 2010.

Klayde Karmila Gaspar Evaristo e João Carlos Mendes Lima

VERDI, A. R.; PIRES, E. L. S. *As dinâmicas territoriais locais na globalização*. Santa Cruz do Sul: Edunisc, 2008.

VILLAÇA, F. *Espaço intraurbano no Brasil*. São Paulo: Estúdio Nobel, FAPESP, Lincoln Institute, 1998.

_____. A recente urbanização brasileira. In: CASTRIOTA, L. B. (org.). *Urbanização brasileira: redescobertas*. Belo Horizonte: C/ Arte, 2003.

Recebido em: 1/8/2017 Aceito em: 10/10/2017

¹ Conhecidos em Moçambique por machimbombos.

² Conhecidos localmente como *boutique inclina*, pelo fato dos produtos serem estendidos no chão, e para escolher, o interessado terá que se baixar ou se inclinar e daí o nome.

³ *Urban sprawl* é resultado da combinação da promoção de construções de vastas super autoestradas fazendo com que o automóvel seja o principal meio de transporte urbano e a criação de um mercado imobiliário (So e Getrels, 1980). Hanchett (2000) acrescenta como fatores que favorecem ao *urban sprawl* as iniciativas indiretas para a suburbanização dos subsídios federais para a construção dos sistemas municipais de esgotos, o relaxamento de taxas de mais-valia aos proprietários de imóveis resultantes do ganho de capitais na venda de casas.