

INVESTIMENTOS PÚBLICOS E O PLANEJAMENTO ECONÔMICO-TERRITORIAL: O FRACASSO DOS PLANOS E A INSUFICIÊNCIA DAS REDES TÉCNICAS E DE LOGÍSTICAS NO RIO DE JANEIRO

PUBLIC INVESTMENTS AND ECONOMIC-TERRITORIAL PLANNING: THE
FAILURE OF PLANS AND THE INSUFFICIENCY OF TECHNICAL AND
LOGISTICAL NETWORKS IN RIO DE JANEIRO

Floriano José Godinho de Oliveira^A

 <https://orcid.org/0000-0002-9487-3341>

Correspondência: fgodinhodeoliveira@gmail.com

^A Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Brasil

DOI: 10.12957/cdf.2022.69937

Recebido em: 02 set. 2022 | **Aceito em:** 30 out. 2022.

« A velocidade crescente dos meios de transporte e comunicação diminui o atrito e a barreira da distância geográfica, tornando a espacialidade e a temporalidade do capital uma característica da ordem social mais dinâmica do que fixa. O capital cria literalmente seu espaço e seu tempo, ... ». David Harvey, 2016 :74

RESUMO

Nossa proposta neste artigo foi realizar uma interpretação dos processos econômicos e sociais que alteraram as bases econômicas e aspectos importantes da organização do território no Rio de Janeiro. Entendendo que o estado do Rio de Janeiro, hoje, não só apresenta uma reestruturação de sua economia metropolitana, mas também uma nova economia regional, procuramos identificar a necessidade de que haja uma retomada das práticas de planejamento e de ordenamento territorial, com vistas a recuperar novas e antigas redes técnicas, infraestruturas e bases logísticas que busquem a integração entre as regiões produtivas e estimulem os fluxos de capitais, mercadorias e pessoas, como condição fundamental para a recuperação da economia fluminense.

Palavras Chaves: redes técnicas; desenvolvimento regional; rede ferroviária; economia fluminense; Rio de Janeiro.

ABSTRACT

Our proposal in this article was to carry out an interpretation of the economic and social processes that altered the economic bases and important aspects of the organization of the territory in Rio de Janeiro. Understanding that the state of Rio de Janeiro, today, not only presents a restructuring of its metropolitan economy, but also a new regional economy, we seek



to identify the need for a resumption of planning and territorial organization practices, with a view to recovering new and old technical networks, infrastructures and logistical bases, which seek integration between the productive regions and stimulate capital flows, goods and people, as a fundamental condition for the recovery of the state's economy.

Keywords: technical networks; regional development; railway network; Fluminense economy; Rio de Janeiro.

INTRODUÇÃO

A partir dos anos 1990, em particular devido ao incremento das atividades extrativistas do petróleo e à consolidação gradual da indústria automobilística, uma nova economia se desenvolve no interior do estado e no espaço metropolitano do Rio de Janeiro. Contudo, o crescimento e a recuperação econômica do estado dependem dos fluxos de capitais - em suas diferentes fases, como capital monetário, como capital produtivo e como capital mercadorias (MARX, 1984) – que, por sua vez, dependem das condições de circulação e das redes técnicas capazes de garantir os fluxos. Afinal, como assevera David Harvey (2010), capital é fluxo. O desenvolvimento dessas condições exige planejamento e, sobretudo, investimentos logísticos e territoriais, o que não é feito pelo Estado no Rio de Janeiro¹. É sobre esse tema que trataremos neste artigo, mas, para tanto, precisamos, antes, situar esta questão em relação ao debate teórico sobre o processo de reestruturação produtiva, no qual a economia fluminense se insere.

A economia de um país ou região em que predomina o modo capitalista de produção depende das atividades produtivas, públicas e privadas – base sobre a qual se realiza a arrecadação tributária e são gerados os empregos necessários para sua população – e da capacidade de circulação do capital (MARX, 1984, FOUCAULT, 2008). As atividades produtivas, propriamente ditas, realizadas no « chão da fábrica » são, certamente, a fase de circulação do capital de maior relevância, em que se estabelece a valorização do capital investido, geralmente medido como Produto Interno Bruto (PIB), mas que também pode ser medido pelo somatório dos salários, lucros, rendas e juros pagos aos trabalhadores e aos capitalistas.

¹ Não faltam planos e projetos, como o PELC 2045 – Plano Estratégico de Logística e Cargas do Estado do Rio de Janeiro, 2016; o PEL, 2021 (Plano Estratégico Ferroviário); PDUI (Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado), de 2018; o Plano Diretor de Transportes Metropolitano do Rio de Janeiro, de 2015 etc. No entanto, esses são, em geral, Planos elaborados por empresas de consultoria que não são aplicados e tampouco recebem os investimentos indicados.

Essa fase da cadeia do valor, denominada por Marx como a do capital produtivo, em que ocorre a valorização e acumulação de capital na produção, desde os anos 1970 vem passando por total reestruturação – reestruturação produtiva – por meio da incorporação de novas tecnologias e inovações que alteram a composição orgânica do capital, já que se amplia a proporção de investimentos em maquinário e tecnologia, e diminui a contração e a estabilidade da força de trabalho. O atual estágio de inovações tecnológicas e de informatização do maquinário, tanto na indústria quanto nas demais atividades econômicas, como nos serviços, no comércio, nas atividades extrativistas e agrícolas, permite ao processo produtivo uma menor dependência do conhecimento e da experiência dos trabalhadores de cada setor de produção. Tal fato, sem dúvida, aumenta o grau de exploração, fragmentação e precarização nas formas de contração dos trabalhadores, permitindo um sobre lucro dos capitais investidos.

Essa etapa é aquela na qual as formas de contratação do trabalho ganham contornos dramáticos, pois ao lado das formas históricas de precariedade do trabalho assalariado no interior dos sistemas produtivos, vemos crescer as formas de precarização (ALVES, 2011) em que prevalecem a informalidade, terceirizações, enfim, o rompimento das regras protetivas conquistadas pelos trabalhadores ao longo do século XX, ampliando as formas de domínio e exploração sobre o trabalho na fase da produção propriamente dita. No entanto, para além dessa etapa, o capital também passa a buscar formas de reestruturar as fases da circulação das mercadorias produzidas. Com efeito, o capital, nas duas primeiras décadas do século XXI, passa a ter maior atenção nas fases « extramuros » da cadeia de valor, e elabora estratégias de utilização das novas tecnologias para obter ganhos nas fases da circulação do capital, antes e depois da etapa de produção das mercadorias no chão da fábrica.

A circulação do capital, agora, é aquilo em que os agentes capitalistas centram sua atenção e produzem inúmeras estratégias para diminuir o tempo de giro do capital, ou seja, encurtar o ciclo do capital na cadeia do valor. Mas, para isso, precisam modernizar e fazer investimentos, também, nas condições gerais de produção (MARX, 1984; LOJKINE, 1981) mais essenciais ao movimento de circulação do capital: as redes técnicas de circulação dos capitais, pessoas e mercadorias.

Essa necessidade não é nova e está na base do processo de implantação do capitalismo industrial, como assinalou Marx sobre a origem da fase de implantação das grandes indústrias, ainda no século XIX, pois, “... a revolução no modo de produção da

indústria e da agricultura exigiu também uma revolução nas condições gerais do processo de produção social, isto é, nos meios de comunicação e transporte » (MARX, 1996: 16). Associada também a essa condição geral, ocorre a expansão das formas de urbanização, já que a tendência desde o início do processo de expansão das atividades industriais é concentrar-se nas cidades, que necessitam ampliar suas bases infra estruturais, como instalações prediais (MARX, 1984) e de serviços de saúde, educacionais, saneamento, enfim, um largo espectro de investimentos de uso coletivo, em geral instituídos pelos Estados (LOJKINE, 1981).

Partindo dessas considerações preliminares, queremos enfatizar que as políticas de recuperação econômica no País ou, no caso em questão, no estado do Rio de Janeiro, necessitam voltar sua atenção às condições gerais de produção e de circulação tanto do capital, em sua fase de obtenção dos meios de produção, insumos e mobilidade dos trabalhadores, quanto, após a fase da produção no « chão da fábrica », da circulação das mercadorias, visando a renovação e modernização da base de infraestrutura e logística necessária para garantir fluidez e agilidade à circulação da produção.

Concretamente, o processo de reestruturação produtiva, hoje, está enfatizando a recuperação das redes que estruturam a circulação do capital. A circulação é, hoje, a obsessão dos capitalistas para encurtar o ciclo do capital na cadeia de valor. Na primeira fase desse ciclo, a do “capital monetário” (MARX, 1984) – fase de imobilização de capitais na obtenção de mercadorias que serão utilizadas como meios de produção e força de trabalho –, objetiva-se garantir a velocidade à chegada de equipamentos e insumos na linha de produção ou montagem. Na segunda fase da circulação, que Marx denominou “capital mercadoria”, o capital aposta, agora, em formas de garantir a entrega das mercadorias em tempo cada vez menores. Nesse contexto é que explodem as formas de comercialização por meio do *e-commerce* e o aperfeiçoamento de antigas práticas do « just-in-time », que buscam eliminar a manutenção de estoques e alinhar a chegada dos insumos e mercadorias em tempo sincronizado com a entrada na linha de produção².

² O sistema de organização da produção na linha de montagem de caminhões e ônibus da Volkswagen, no município de Resende, é uma comprovação inequívoca desse sistema. A montadora, organizada na forma de associações entre consórcios prestadores de serviços – Consórcio Modular da Volkswagen – recebe diariamente as peças que serão utilizadas na montagem dos veículos. As instalações portuárias e armazéns logísticos em Santos, bem como a Rodovia Presidente Dutra são as redes técnicas que permitem a estruturação desse sistema.

E o Estado (representado pelo governo do estado do Rio de Janeiro) nisso tudo? É preciso destacar, aqui, quem são os agentes que podem interferir na produção de novas e reformulação das antigas redes técnicas de logísticas e infraestruturas em cada lugar, em cada território. Sabemos que a gestão desses serviços é atribuição básica do Estado, seja por investimento direto, seja por parcerias com o setor privado. E sabemos que as práticas do planejamento e o ordenamento do território, que são políticas atribuídas ao Estado para permitirem a integração e desenvolvimento social em cada território, devem ser considerados como políticas públicas (FERRÃO, 2011).

Os aspectos teóricos mencionados acima põem em evidência a necessidade de investimentos que deveriam ser objeto permanente dos governos estaduais, mediante um aprimoramento de investigações, planos e práticas de planejamento, capazes de, pelo menos, identificar os gargalos existentes. Mas, lamentavelmente, sob a égide do neoliberalismo predominante deste os anos 1990 no País, presenciamos a redução da prática do planejamento por parte do Estado.

No Rio de Janeiro, em particular, é flagrante a redução do papel e da relevância dos órgãos e instituições de investigação e pesquisas, que foram sendo secundarizados frente às estratégias de dominação do território por parte dos grandes capitais. No estado, sucessivas crises políticas e de gestão do planejamento do desenvolvimento econômico levaram à extinção de órgãos importantes, como a Fundação Centro de Informação e Dados do Rio de Janeiro (Fundação CIDE), e ao esvaziamento de órgãos como a Companhia de Desenvolvimento Industrial do Rio de Janeiro (Codin). Daí decorrem as práticas de terceirizar a elaboração de planos e projetos de investimentos no estado, como identificado linhas acima, que revelam a ausência de políticas de planejamento e de ordenamento do território, realizadas pelo próprio Estado, mesmo tendo em seu território muitos dos mais expressivos centros de pesquisa e universidades públicas e privadas do País, com forte expertise nas áreas de planejamento, tecnologia, saúde pública, educação, urbanismo, saneamento, meio ambiente etc.

O resultado disso tudo são as perdas de investimentos produtivos e o esgotamento das infraestruturas e bases logísticas, gerando a falta de perspectivas para a capacitação do estado como receptor de novos e reestruturação dos antigos empreendimentos produtivos. Como veremos mais adiante, e este é o centro de nossa argumentação, a ausência dos últimos governos do estado do Rio de Janeiro na promoção do planejamento econômico e na gestão das infraestruturas necessárias ao

desenvolvimento está claramente implicada com a falta de investimentos e a incapacidade de se produzir uma recuperação sustentável na economia do estado. É isso que veremos a partir de agora.

2. AS NOVAS BASES DA ECONOMIA FLUMINENSE E ALGUNS DOS GARGALOS DAS REDES DE CIRCULAÇÃO E DAS BASES LOGÍSTICAS NO TERRITÓRIO FLUMINENSE

A economia do estado do Rio de Janeiro tem um grau de concentração das atividades e recursos que é resultante de um processo histórico complexo. Hoje, segundo os dados do PDUI (Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado) a economia metropolitana concentra 69,5% do PIB estadual, e deste total, 64,7% são produzidos na cidade do Rio de Janeiro, a capital (PDUI, 2018:89). Esta concentração já foi maior. Mas, as atividades extrativistas no norte do estado e a reestruturação do setor metal-mecânico-siderúrgico no médio Vale do Paraíba, acrescido da recuperação da indústria naval da região da Costa Verde, revelam um maior dinamismo no interior e maior participação dessas regiões da economia fluminense.

No sul do estado, empreendimentos automobilísticos reestruturaram a economia industrial, abrigando cinco grandes montadoras e algumas indústrias de autopeças associadas ao distrito industrial da Peugeot-Citroën, na Região do Médio Vale do Paraíba. São elas, a MAN (antiga Volkswagen), a Peugeot-Citroën, a Renault-Nissan, a Hyundai e a Jaguar-Land Rover, que formam associações importantes com outras grandes indústrias como a Michelin Brasil, fábrica de pneumático, todas no eixo formado pelos Municípios de Porto Real, Resende e Itatiaia. A ampliação do setor metalmeccânico aí instalado fortalece o tradicional setor siderúrgico do eixo Volta Redonda-Barra Mansa, e incorpora algumas outras importantes indústrias, como a Guardian, produtora de vidros planos, em Porto Real.

No litoral sul, a reativação da indústria naval na Região da Costa Verde, em 2021, bem como a ampliação das atividades na base portuária da Transpetro, em Angra dos Reis, em face da intensificação das atividades extrativistas no Pré-Sal, produz uma recuperação importante da economia na região denominada Costa Verde do estado. Essa ampliação se soma ao potencial estratégico da localização da Usina Nuclear e de atividades *offshore* derivado de uma relativa aproximação da Bacia Petrolífera de Santos.

No Norte, vários são os efeitos da denominada economia do petróleo (PESSANHA, 2017), produzindo um intenso dinamismo no setor de serviços industriais ao setor extrativista nas cidades regionais da região petrolífera, especialmente Campos dos Goytacazes e Macaé, onde está instalado um complexo Parque Tecnológico-Industrial, próximo aos limites com o Município de Carapebus. Maior destaque é a complexa instalação do Complexo Industrial-Portuário do Porto do Açu, um importante empreendimento logístico-industrial na região, situado no município de São João da Barra. Hoje, o Porto conta com um processo de expansão significativo, tanto como base naval quanto tem estimulado a expansão da base aeroviária, por meio de instalações de helipontos estratégicos, para suporte da comunicação com as plataformas. As perspectivas de estimular o crescimento econômico desta região é mesmo muito expressivo e tem gerado um grande número de instalações de usinas termoelétricas para a geração de energia.

Na região metropolitana, a partir dos anos 2006, a economia do estado passa a apresentar, também, possibilidades de recuperação nesse espaço regional, mas, nesse caso, o planejamento e ações do Estado, essencialmente do governo federal, foram e devem seguir sendo, mais decisivas. O marco do processo de recuperação no espaço metropolitano foi o anúncio, em 2006, da construção do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (Comperj), que produziu um efeito de arrasto na cadeia produtiva industrial e de logística no espaço metropolitano importante. Sua localização no município de Itaboraí desencadeou um conjunto de intervenções de infraestrutura e logística que interviu significativamente na organização do território metropolitano.

Podemos identificar algumas das intervenções, em termos de empreendimentos e novas redes técnicas, que ampliaram as bases logísticas neste espaço. A recuperação e duplicação da BR.101-Norte; a construção do trecho Caxias-Itaguaí e duplicação do trecho Magé-Itaboraí da BR 493 (Rodovia Rafael de Almeida Magalhães), mais conhecida como Arco Metropolitano; a preparação pela Petrobrás do terreno para o amplo distrito industrial junto ao portão principal do Comperj; o Porto de serviço da Petrobras em São Gonçalo; a Estrada UHOS – ligando o Comperj ao Porto de São Gonçalo. Neste período foi também anunciado a instalação da linha 3 do metrô, ligando Niterói a São Gonçalo, na altura de Quaximtiba, que iria favorecer o acesso de força de trabalho ao Complexo. No extremo oeste do espaço metropolitano, a ampliação e dragagem dos canais do Porto de Itaguaí, induziu a instalação de Grandes Projetos de

Investimentos, como a da fábrica de submarinos da Marinha do Brasil ao lado da Nuclep, a ampliação do Terminal de Container do Porto de Itaguaí, a criação do Porto Sudeste, e, próximo à área portuária, a expansão do Distrito Industrial de Santa Cruz, na cidade do Rio de Janeiro, onde foi instalada a antiga Companhia Siderúrgica do Atlântico, atual Terniun Brasil. Todos esses empreendimentos são evidências de intervenções públicas e privadas que produziram ou poderiam ter produzido efeitos significativos na recuperação da economia metropolitana fluminense.

Com a crise do Comperj, em 2016, e sua transformação em um projeto de beneficiamento de gás (GásLub), estes investimentos e a definitiva incorporação desses empreendimentos, infraestruturas e bases logísticas produzidas, com amplas possibilidades de influir na recuperação econômica do estado, no entanto, exigiriam ações propositivas do Estado (do governo do estado) no Rio de Janeiro, por meio dos órgãos de planejamento do governo estadual, para que, de forma organizada e planejada tentassem preservar e incorporar esses ativos na economia no estado. Isso não está ocorrendo.

Com efeito, é fato que uma das características marcante da economia fluminense atual é «... a grande dependência de um único setor produtivo: o petróleo» (PDUI, 2018: 91). Tal fato, colocou a economia fluminense, que vinha se recuperando com os investimentos e estímulos realizados pelo Governo federal e pela Petrobrás, novamente em declínio.

Contudo, como o cenário econômico atual é de uma relativa recuperação das atividades extrativistas do petróleo e de um aumento dos preços do barril, que vem propiciando uma maior arrecadação, mesmo sem os aportes e estímulos da Petrobrás em atividades produtivas, devido ao processo de privatização por que passa a empresa, podemos considerar um bom momento para que o Estado passe a atuar consistentemente com base em planos de desenvolvimento e planejamento estratégico, visando o crescimento econômico e do desenvolvimento social, assumindo uma agenda de investigação e ações que desvele, e sobre eles atue, os gargalos que travam a economia e o desenvolvimento no estado.

Importante destacar esse fato, já que, desde os anos 1990, com os avanços dos projetos e concepções neoliberais no País e no mundo, o planejamento vem sendo secundarizado, e deixado “ao mercado” as decisões estratégicas. Infelizmente, essa concepção ainda é forte e está presente no planejamento no estado no Rio de Janeiro. O

PDUI, por exemplo, quando se refere à recuperação da economia no estado do Rio de Janeiro, destaca a seguinte concepção, ao final de uma relação de aspectos necessário a recuperação da economia fluminense: «Por último, também é importante compreender outra particularidade da economia capitalista: a ocupação de espaços é feita pela iniciativa privada, cabendo ao Estado apenas induzir a geração de polos de emprego nos locais desejados, quando necessário» (PDUI, 2018: 93). Lamentável esta orientação, em um estado que só tem fracassado no desenvolvimento de ações para recuperar sua economia. Tal perspectiva, precisa ser abandonada, pois a realidade nos informa que a recuperação econômica não pode ser uma atribuição dos próprios agentes econômicos, sem uma conjugação de esforços com as forças públicas, orientados por meio de seus órgãos de planejamento.

Para nós, ao contrário da concepção dominante, a relevância do papel desempenhado pelo Estado fica mais evidente nessa conjuntura de crise, em que as atividades de sua principal base econômica, o petróleo, volta a apresentar alguma perspectivas de retorno do crescimento econômico.

São muitos os caminhos sugeridos e setores a serem estimulados, como forma de alavancar empreendimentos e a economia no estado. Todos, evidentemente, dependem de políticas públicas de regulação e de ordenamento do território, posto que os empreendimentos não são isolados no espaço social, mas articulados por meio de inúmeros fatores de integração dos meios de circulação, infraestruturas e logísticas, presentes no território, conformando o que comumente são denominadas condições gerais de produção, associadas aos demais investimentos sociais necessários na organização do território.

Vale a pena mencionar as orientações contida no próprio PDUI, que, afinal, é um plano elaborado pelo Estado no Rio de Janeiro, no qual enfatiza que « As análises do cenário econômico de 2017/18 consideram que será imperativo concentrar esforços em ações de gestão da crise, com foco na estruturação das condições para o desenvolvimento de ações transformadoras do espaço urbano, como obras de infraestrutura (logística, mobilidade, saneamento, telecomunicações, urbanização e outras), de funções públicas sociais (habitação, saúde, segurança e lazer) » (PDUI, 2018 : 91).

Queremos, aqui, enfatizar, então, que as ações do Estado, principalmente em um cenário de crise econômica, não pode ser a de um Estado que não atue de forma

decisiva no planejamento e gestão territorial, acreditando que os conglomerados e atividades empresarias ocorrerão por interesses de proximidades e fatores específicos no território. Ao contrário, as atividades produtivas, cada vez mais, em um contexto de produção crescentes de inovações das tecnologias informacionais, dos processos e de organização (TUNES, 2020), necessitam que o planejamento e ordenamento do território criem condições de investimentos e estimulem as atividades produtivas em todas as regiões administrativas (figura 1), tendo em conta, evidentemente, os interesses sociais da sociedade local.

Figura 1 - Divisão político territorial do estado do Rio de Janeiro, CEPERJ, 2019



Fonte: CEPERJ, 2019.

2.1 As diferentes regiões produtivas, os limites à circulação e à integração territorial

A distribuição regional das atividades econômicas no estado, identificada linhas acima, nos permite indicar que se trata de uma “nova” economia fluminense. Uma econômica que possui, hoje, alguns polos industriais importantes no interior do estado, e que possui potencial inestimável para fortalecer os lugares que possuem os denominados “Arranjos Produtivos Locais”, assim denominados pelo SEBRAE, e antigos Clusters Industriais no território do estado. Vamos identificar alguns desses

limites à circulação e integração territorial, que impedem a articulações dos polos e distritos industriais no estado.

O maior e mais importante destes polos, fora do espaço metropolitano, é o Complexo Industrial Portuário do Açu, no extremo norte do estado, que dinamiza a economia nos municípios de São João da Barra, Campos e São Francisco do Itabapoana, e que tem previsão de investimentos na ordem de 22 bilhões de Reais no próximos 5 anos (ESTADÃO: 9/10/22). Segundo reportagem do periódico, a empresa gestora do empreendimento, a Prumo Logística, trabalha para atrair para o Porto, que tem uma área útil de 90km², investimentos no setor energético, industriais e de serviços.

No sul, como já mencionado, o polo industrial metalmeccânico, automobilístico e siderúrgico, que hoje promove uma aglomeração urbana muito dinâmica, aproximando os municípios de Volta redonda, Barra Mansa, Porto Real, Resende e Itatiaia, são outro eixo de desenvolvimento econômico que não pode ser desprezado e, certamente necessitará maior investimentos logístico por parte do Estado.

No centro do território, a espaço metropolitano, também passa por profundas transformações decorrentes dos investimentos nos Grandes Projetos de Investimentos (GPIs), como o Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (COMPERJ), no município de Itaboraí; a ampliação dos terminais de *containers* e de exportação automobilístico do Porto do Rio de Janeiro; a construção da Rodovia Rafael de Almeida Magalhães (Arco Metropolitano); a ampliação do Porto de Itaguaí, para um complexo portuário/siderúrgico/industrial; a ampliação da indústria naval militar da Marinha do Brasil, em Itaguaí; a construção da siderúrgica Ternium Brasil no distrito industrial de Santa Cruz, no município do Rio de Janeiro; a delimitação e obras de renovação urbana na Zona Portuária do Rio de Janeiro, para o desenvolvimento de uma maior especialização turística / megaeventos / negócios do núcleo metropolitano, entre outros empreendimentos.

Todos esses investimentos se constituíram em um marco no processo de recuperação da economia no estado e na delimitação de novas territorialidades no Rio de Janeiro e foram indutores da reversão de um quadro de relativo esvaziamento das atividades econômicas indústrias na RMRJ.

Contudo, todo esse dinamismo, que pôs a economia fluminense em movimento, não foi suficiente para reverter a inércia das ações dos governos fluminense em termos de acompanhar os investimentos realizados, seja pelo governo federal, pela Petrobrás e

pela iniciativa privada, para realizar obras de infraestrutura e logística que complementasse as falhas e revertesse a (des)ordem da integração logística no território.

Creio que isso tem um motivo. A histórica concentração de investimentos e população na RMRJ e, em especial, na cidade do Rio de Janeiro, como vimos na parte introdutória deste artigo, fez o Estado fluminense abandonar seu interior. Não foi a perda da condição de Distrito Federal ou de Estado da Guanabara, na fusão realizada em 1974, que resultou na formação do atual Estado do Rio de Janeiro, mas sim o abandono das bases logísticas e redes técnicas importantes que integravam todo o território fluminense. Os sucessivos governos do novo estado, com exceção do Governo de Leonel Brizola, de 1983 a 1986, não realizaram ou tentaram reverter o abandono, por exemplo, das estradas de ferro que deixaram de circular em seu território.

Assim, trabalhamos com a hipótese de que o principal gargalo ao desenvolvimento econômico, seja justamente a incapacidade de integrar o território e articulá-lo por meio de redes técnicas produtivas que não seja somente o rodoviário, de forma a articular os distritos e polos industriais no estado do Rio de Janeiro. Isso porque, o rodoviarismo é a base da circulação de pessoas, capitais e mercadorias no estado e, até a construção do Arco Metropolitano, tinha uma estrutura radial que obrigava todas as estradas federais – BR.101, BR-116, BR.040 – chegar à cidade do Rio de Janeiro. Com o Arco, pelo menos a porção externa do espaço metropolitano tem a oportunidade de ter maior integração, embora ainda seja insuficiente para atrair os empreendimentos produtivos, por falta de conjugação com outros modais, como o ferroviário.

2.2 As diferentes economias regionais no novo cenário e as deficiências das redes técnicas

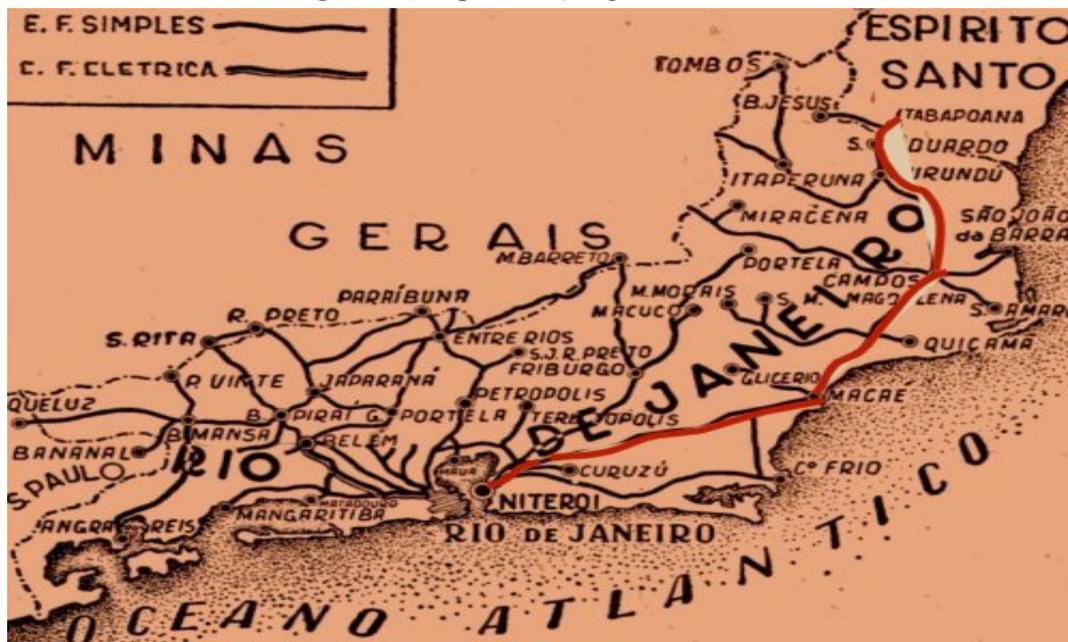
Merecem destaque em termos de identificar os gargalos logísticos para integrar e economia do estado uma ênfase nas duas regiões mais dinâmicas da economia fluminense hoje: a metropolitana e a do norte fluminense. Essas duas regiões se articulam devido a força que a economia do petróleo exerceu nas duas primeiras décadas do século XXI.

No norte fluminense, a economia foi marcada pela produção pelas atividades logísticas para extração do petróleo na Bacia de Campos e hoje continua sendo estratégico para as atividades na Bacia de Santos. Em termos de Grandes Projetos de

Investimentos, maior destaque, certamente, recai sobre o Complexo Industrial Portuário do Açu, já mencionado linhas acima, que se encontra depende de que seja (re)construída o acesso ferroviário, para seu pleno desenvolvimento. (Re)construída, pois a região Norte já foi cortada por ferrovias, que foram sendo abandonadas ao longo da história econômica-social no território fluminense e que, agora, precisará ser novamente construída.

Com efeito, nos referimos aqui ao abandono completo e destruição de todas, sem exceção, todas as malhas ferroviárias na parte leste do espaço metropolitano e norte do estado. Hoje, os órgãos de planejamento do Estado e os governos que virão, terão que reconstruir o que foi desconstruído no passado. Estamos falando da antiga estrada de ferro E.F Leopoldina, linha litoral, que ligava cidades do Rio de Janeiro-Niterói à Vitória, Espírito Santo, com extensão estimada de 638 km (CRISTOU, 2022), como pode ser visto seu traçado na figura 1.

Figura 1 – Representação gráfica da Linha Litoral



Fonte: Cristou, Stefani, 2022 *apud* http://www.estacoesferroviarias.com.br/efl_rj_litoral/niteroi.htm

Assim, para dinamizar as atividades do Complexo portuário do Açu, para que saia do isolamento no litoral norte do estado, depende que seja construída a ferrovia projetada para ligar a RMRJ à Vitória, já batizada de EF-118, que interligará os Porto de Itaguaí ao Porto de Tubarão, no Espírito Santo, e no caminho integrará os Portos do Açu, no Rio de Janeiro, e de Presidente Kennedy, no Espírito Santos. Esta estrada de

ferro estava sendo licitada pelo Governo Dilma Rousseff, antes do Golpe, e o projeto foi abandonado pelo Governo do estado do Rio de Janeiro. Hoje, os gestores do Porto do Açu negociam com o governo do Espírito Santo a extensão do trecho projetado para ser construído no estado do espírito até o Porto do Açu. Tal fato, revela que mesmo sendo um empreendimento federal, os governos estaduais podem sim intervir na elaboração do projeto.

Em relação ao espaço metropolitano, metodologicamente, buscamos segmentá-lo em áreas geográficas específicas, para que seja possível analisar de forma conjugada, em cada área, os efeitos dos Grandes Projetos de Investimento. A análise aqui apresentada tem em conta os fatores presentes em quatro possíveis delimitações territoriais do espaço metropolitano, nas quais a organização social e territorial vai delineando novas possibilidades econômicas, sociais, políticas e culturais. São elas: o leste metropolitano, fortemente influenciado pela economia do petróleo e pela instalação do Comperj, atual, GásLub; a Baixada Fluminense, cuja territorialidade se altera com as novas perspectivas de circulação viária, tanto pela Rodovia Presidente Dutra (Rio – São Paulo) quanto pelo Arco Metropolitano, que corta os municípios de Nova Iguaçu e Duque de Caxias e os interligam aos demais municípios metropolitanos sem passar pela cidade do Rio de Janeiro; O extremo oeste metropolitano, tendo como centro a área portuária no município de Itaguaí, que produz uma retro área com forte perspectiva industrial ao longo do eixo rodoviário constituído pelo Arco Metropolitano, que se estende pelos municípios de Itaguaí, bairro de Santa cruz no extremo oeste da cidade do Rio de Janeiro, Seropédica, Japeri, Queimados e Paracambi; e, por fim, a cidade do Rio de Janeiro – centro e toda a zona litorânea – com as novas perspectivas econômico-territoriais induzidas por investimentos para abrigar megaeventos, turismo e para atualizar suas funções e *status* de centro de gestão de negócios e pesquisas. A figura 2, mostra a divisão proposta com base em nossas observações. Tal proposição já é amplamente incorporada, como pode ser observado no Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (PDUI/RMRJ), aprovado em 2018.

Figura 2 - Região Metropolitana do Rio de Janeiro em suas complexidades sub-regionais (em 2019, o município de Petrópolis havia deixado de pertencer a RMRJ, mas foi incorporado novamente em 2021)



Fonte: FORTES, A.; OLIVEIRA, L.; SOUSA, G, 2020.

Na parte leste do espaço metropolitano observamos mudanças importantes nas cidades de Itaboraí e de São Gonçalo, que eram aquelas que mais tinham perspectivas de mudanças com a instalação do Comperj – por sediarem a planta industrial e as bases logísticas. No entanto, a frustração de expectativas não implica inexistência de mudanças territoriais. As mudanças no setor imobiliário, no sistema viário e na constituição de novas áreas industriais, por exemplo, expressam essas potencialidades, limites, paradoxos e contradições relevantes para a compreensão dos períodos discutidos e dos desafios futuros.

A primeira manifestação, que também esteve na pauta de infraestrutura necessária ao funcionamento do Comperj foi a construção da linha 3 do Metrô, que foi posteriormente abandonada. Essa infraestrutura também pode ser posta na condição de ser (re)construída, como mencionamos em relação à estrada de Ferro EF.118. As cidades de Niterói, São Gonçalo e Itaboraí já foram cortadas por estradas de ferro que, agora devem ser reconstruídas, pois, com o rodoviarismo que tanto predominou no estado, foi igualmente destruída a base logística histórica do ramal ferroviário “Niterói-

Visconde de Itaboraí, que, continha 33 km de extensão. Contava com 11 estações: Niterói, Maruí, Barreto, Vila Lage, Porto da Madama, São Gonçalo, Alcântara, Guaxindiba, Itambi, Amaral e Visconde de Itaboraí » (CRISTOU, 2020). O traçado desta ferrovia deverá (ou deveria) ser a base para o traçado da linha 3 do Metrô, que originalmente prevê a ligação da estação Largo da Carioca, na cidade do Rio de Janeiro, à Itaboraí. Durante o período de implantação do Comperj, a Petrobrás chegou a aportar 500 milhões de reais para a realização desta obra. Com o declínio do Comperj, todo o projeto foi abandonado, e o governo do estado privilegiou a construção da linha 4 do metrô, que amplia, dentro da cidade do Rio de Janeiro, o transporte metroviário. Nenhuma palavra é dita, hoje, sobre a construção da linha 3 do metrô, deixando, mais uma vez, o leste metropolitano dependente do sistema radial de ligação rodoviária.

Temos, portanto, duas redes técnicas de infraestrutura sobre trilhos (a EF-118 e a linha 3 do Metrô) que se constituem em gargalos, que precisarão ser, mais cedo ou mais tarde (re)construídas, sem as quais não haverá desenvolvimento na parte leste e norte do Estado.

Ainda nesta parte do espaço metropolitano, temos um outro, e talvez o mais urgente problema de circulação que beneficiaria os setores produtivos. A completa paralisação da duplicação do trecho na rodovia Rafael de Almeida Magalhães (Arco Metropolitano), no trecho entre a BR.101 (manilha, em Itaboraí) e a BR.116 (Magé), totalizando 36 Km, cujo percurso pode durar até duas horas devido aos engarrafamentos na entrada ou saída do trecho.

É verdade que esta rodovia é uma estrada federal, a BR 493, mas, creio, que aqui reside outra prática que desvela a incapacidade e dependência dos governos estaduais do Rio de Janeiro, em relação aos investimentos do governo federal, para resolver os problemas e gargalos logísticos no estado. Certamente esta é uma herança dos tempos em que o estado abrigava o Distrito Federal, até 1961.

A construção do Arco Metropolitano, como é chamada essa estrada, era completamente necessária e vinculada às demandas do Comperj. Mas, ela representa muito mais do que isso para a economia fluminense, pois interligará eixos rodoviários importantes e, principalmente, viabilizará um fluxo muito mais rápido para a circulação entre a Região Norte do estado e os fluxos vindos do Nordeste e Espírito Santo, e o Médio Vale do Paraíba, que tem sua economia muito vinculada ao estado de São Paulo. Portanto, a duplicação do trecho mencionado significa concluir a estrutura viária do

Arco Metropolitano, inconclusa, portanto, e produzir possibilidade de estimular uma economia industrial no leste metropolitano, vinculado, hoje, às perspectivas de aproveitamento e beneficiamento do gás na GasLub, que utiliza as instalações do antigo Comperj.

Com o abandono desta parte da estrada Rafael de Almeida Magalhães também ocorre, quase que por consequência do descaso com a economia regional, também o abandono das instalações deixadas pela Petrobrás no Porto Operacional de São Gonçalo e a Estrada UHOS, que interligava o Comperj ao Porto. A estrada UHOS (*Ultra Heavy Over Size*) é uma infraestrutura construída especialmente para permitir o acesso ao Porto operacional da Petrobrás para recebimento de equipamentos superpesados. Concluída a fase de instalação dos equipamentos no Comperj, tanto o Porto quanto a estrada foi cedida pela Petrobras para administração do Estado e, conseqüentemente, foram também abandonados. Resultado disso foi a desativação do Projeto, que contava com o apoio da Petrobrás de instalação da « Cidade da Pesca », no bairro de Itaóca, com aproveitamento das instalações portuárias e da estrada (UHOS) de acesso ao porto. Igualmente deixado a própria sorte foi o Parque Industrial-Logístico que começava a se instalar na convergência desta estrada operacional com a BR.101, na altura de Quaxindiba (CANDIDO, 2019).

Na porção Oeste do espaço metropolitano, a formação em Itaguaí de verdadeiro complexo portuário, com seis portos e um conjunto de empreendimentos em seu entorno, envolvendo as atividades na “Ilha” da Madeira e a efetivação do contíguo industrial Itaguaí-Santa Cruz [Rio de Janeiro], delineou uma imensa área com forte perspectiva de constituição de um parque tecnológico importante. Grandes industriais, como a Ternium (Companhia Siderúrgica do Atlântico, antiga TKCSA), a Gerdau, a Usiminas, combinados com a expansão do Porto de Itaguaí e a fundação do Porto Sudeste, constitui uma base não desprezível de empreendimentos que formatam uma estrutura produtiva capaz de alavancar um completo parque tecnológico.

Contudo, como resultante das mudanças na orientação política após a crise e o golpe de destituição da Presidenta Dilma Rousseff, também o Porto de Itaguaí assiste à redução de suas atividades, que atinge diretamente os empreendimentos atraídos por tal base logística. Não há dúvidas, todo o território fluminense passou a viver uma “atmosfera de crise”. O Porto Sudeste, terminal privativo de uso misto para o carregamento de granéis sólidos (escoamento de minério de ferro), advindos do

quadrilátero ferrífero (Minas Gerais), definha, desde 2015, como modal de exportação do minério de ferro³.

Algo não muito diferente ocorre com o Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB), uma vez que a crise neste programa implicou em cortes, incertezas e irregularidades na construção dos submarinos, envolvendo diretamente a Itaguaí Construções Navais (ICN) e a Nuclebrás Equipamentos Pesados S.A. (NUCLEP). Nesse cenário, várias empresas que anunciaram a sua instalação na RMRJ, ou no conjunto de municípios que formam o espaço metropolitano sequer iniciaram suas obras e nem mesmo confirmaram sua operação. Em Seropédica, a unidade fabril da Sadia-Perdigão não iniciou o cercamento ou a terraplanagem do terreno em que se instalaria. Nesta mesma cidade, os condomínios logísticos Seropédica I e II, Multimodal Seropédica, CCP Seropédica e Seropédica Park e o galpão da Capital Brasileiro de Empreendimentos Imobiliários Ltda. (Casas Bahia), que chegaram a iniciar as prévias de praxe, já encerraram as expectativas de construção e colocaram, em alguns casos, seus terrenos à venda (OLIVEIRA, L., 2019B).

Merece destaque as discussões em torno da perspectiva de investimentos na chamada indústria da saúde no estado do Rio de Janeiro, como base da recuperação da economia fluminense, tendo como referência a instalação do Complexo de Biotecnologia da Fiocruz - projeto que já conta com terreno adquirido no entorno do Distrito Industrial de Santa Cruz – que não chegou a ultrapassar a fase de limpeza do terreno. A falta de infraestrutura de circulação - mobilidade urbana - pode ser considerada uma das razões do fracasso da ocupação desta nova área, bem como a de ampliação do uso e desenvolvimento do Distrito de Santa Cruz. Comentaremos essa percepção mais adiante.

Para além das transformações mencionadas até aqui, por força das atividades econômica-industriais no interior, verificamos também mudanças na cidade do Rio de Janeiro. Uma mudança curiosa, pois, ao mesmo tempo em que revela o esgotamento do uso de seu território, com as atividades industriais clássicas, cujas histórias se iniciam

³ Negócio constituído por meio da subsidiária LLX Sudeste Operações Portuárias em parceria com o BNDES, este empreendimento abandonou o epíteto de Superporto Sudeste e deixou de ser controlado pelo “Império X”, mediante a derrocada empresarial de Eike Batista, até então a referência do sucesso do capital nacional nos negócios neodesenvolvimentistas. O Porto Sudeste passou seu controle acionário para a joint venture formada pela operadora mundial de terminais Impala, subsidiária do Grupo Trafigura, e pelo fundo de investimento Mubadala Development Company, o que não impediu que a empresa de mineração Usiminas rescindisse o seu contrato de embarque de minério de ferro, firmado no ano de 2011.

nos primeiros anos do século XIX, e se concentravam nas zonas suburbanas mais adensadas, como as zonas da Leopoldina e Av. Brasil, revela também o potencial e a ampliação de indústrias na zona oeste da cidade. A localização de duas empresas siderúrgicas no distrito industrial de Santa Cruz – CSA e Gerdau – evidenciam o potencial industrial nessa parte da cidade, integrada ao Oeste Metropolitano. Também contribui para desmistificar a limitada concepção de que a cidade do Rio de Janeiro tem uma vocação natural: o turismo ou a chamada indústria criativa.

O turismo não impede os investimentos em outros ramos da economia. A indústria naval que voltava a ter alguma expressão, a revitalização do porto do Rio de Janeiro como terminal de contêineres e de automóveis destinados à exportação, o novo polo siderúrgico de Santa Cruz, as indústrias do setor de alimentação, bebidas e confecções na Avenida Brasil na altura dos bairros de Campo Grande e Santa Cruz, são evidências de uma economia que continua diversificada. Nada disso impediu os projetos de urbanização e de turismo baseados nos megaeventos⁴, um modelo caracterizado no consumo da cidade e de suas paisagens (OLIVEIRA, 2010).

Queremos, então, enfatizar a necessidade de termos na agenda de investimentos logísticos e de infraestrutura no espaço metropolitano, a mobilidade urbana na parte oeste da metrópole.

Aqui identificamos, também, a necessidade de (re)construir mais uma das ferroviárias abandonadas no estado: o antigo ramal Santa Cruz-Mangaratiba, desativada em 1983. O Ramal de Mangaratiba, foi inaugurado em 1911, até Itaguaí, e em 1914 chegou a Mangaratiba. O mais interessante neste ramal é que também havia uma interligação, inaugurada em 1973, de um ramal ferroviário que partia da estação de Japeri até a parada de Brisamar, em Itaguaí, se conectando com o Ramal de Mangaratiba (GIESBRECHT). A partir de 1983, com o fim do ramal até Mangaratiba:

a CBTU ainda disponibilizou trens de subúrbio que realizavam a curta ligação de passageiros num dos trechos iniciais do ramal, entre as estações de Santa Cruz e de Itaguaí. Com o fim da operação dos trens em 1990, o trecho acabou caindo em desuso. Na década de 1990,

⁴ Houve o expresso interesse das últimas administrações municipais da cidade do Rio de Janeiro de seguir os preceitos do chamado modelo de “urbanização olímpica” ou de “megaeventos”, preparando a cidade para o consumo de milhares de turistas que frequentam a cidade durante esses eventos (MASCARENHAS, 2016). A copa do mundo de futebol, em 2014, e os Jogos Olímpicos de 2016 se tornaram álibis para a implementação de projetos urbanísticos e de organização dos serviços especialmente nas áreas centrais e nas partes litorâneas da cidade do Rio de Janeiro.

cogitou-se uma duplicação do trecho entre Santa Cruz e Itaguaí pela CBTU, visando atender ao polo petroquímico daquela cidade, mas isto nunca aconteceu (GIESBRECHT, consultado em 2022).

Importante destacar que a reativação desta estrada de ferro para transportes de passageiros, é defendida em todos os planos estratégicos elaborados pelo Governos do Estado (PEL, 2015, PELC-2045, PDTU, 2016), contudo nenhuma mobilização para que isso ocorra é visto pelos órgãos de planejamento e secretarias responsáveis pelo desenvolvimento ou transportes. Importante frisar que esta linha ferroviária passa exatamente dentro do Distrito Industrial de Santa Cruz, e que na proposta do PDTU, está indicado a instalação da “Estação Zona Industrial”. É inegável que esse ramal é fundamental para garantir a mobilidade tanto para o Distrito Industrial de Santa Cruz, quanto para o Porto de Itaguaí. Mais importante ainda é o fato de que um outro ramal, reestabelecendo a circulação entre a estação de Brisamar e Japeri, permitiria uma circulação de trabalhadores nas proximidades das áreas industriais situadas ao longo do Arco Metropolitano, e passaria dentro do terreno onde está situado a UFRRJ, beneficiando milhares de estudantes daquela Universidade.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nossa proposta neste artigo foi realizar uma interpretação dos processos econômicos e sociais que alteraram as bases econômicas e aspectos importantes da organização do território no Rio de Janeiro, e procurou demonstrar que o estado do Rio de Janeiro, hoje, não só apresenta uma reestruturação de sua economia metropolitana, mas também uma nova economia regional.

A análise sobre a economia e efeitos espaciais no espaço metropolitano do Rio de Janeiro apresenta singularidades importantes, pois não foi um movimento de reestruturação produtivo-tecnológico, a partir do centro da metrópole, que impulsionou a reversão do quadro de estagnação econômica no estado, mas sim a incorporação de bases tecnológicas em novos setores produtivos no interior do estado. Assim, uma interpretação da nova estrutura econômica e espacial no território fluminense, e suas implicações na nova economia metropolitana, nos obriga e situar as novas atividades de exploração petrolíferas na Bacia de Campos, no Norte do estado, a reestruturação do

setor metal-mecânico-siderúrgico, na Região Sul, como as mais relevantes para na alteração das bases econômicas do estado, que exerceram forte influência no delineamento da nova economia metropolitana.

Contudo, o ano de 2015 marcou o início de uma crise política, institucional, econômica e social de grandes proporções no Brasil e, conseqüentemente, a partir de então passamos a observar uma desaceleração de todos os grandes projetos de investimento instituídos a partir de 2006, especialmente o Comperj. Tal fato torna as pesquisas sobre as políticas territoriais no país bastantes complexas. Muitos investimentos entraram em “compasso de espera” e os seus efeitos na organização territorial foram sendo restringidos, em face da paralisação de obras e de desinvestimentos, como no setor naval e na Petrobrás, por exemplo. Não faremos aqui uma análise das conseqüências da crise no país, mas não podemos deixar de registrar a ideia de que, tanto econômica quanto politicamente, o estado do Rio de Janeiro foi o mais afetado nesta conjuntura. Por isso, fazendo uma leitura política dos fatos, é incompreensível, ao nosso ver, que os governantes do estado e da cidade do Rio de Janeiro tenham apoiado o Golpe jurídico-legislativo contra a Presidenta Dilma Rousseff, que desencadeou a completa desaceleração da economia fluminense.

No espaço metropolitano do Rio de Janeiro havia uma perspectiva de que a construção do Comperj e os investimentos vinculados a este empreendimento produziram um dinamismo na área leste e uma polarização nas demais áreas. O quadro da crise implicou não apenas a interrupção das obras do Comperj, mas também o esvaziamento desses investimentos. O projeto da Rodovia Raphael de Almeida Magalhães, mais popularmente denominada Arco Metropolitano, envolvia a destinação prioritária de terrenos, para a localização de empresas de terceira geração na cadeia produtiva do setor petroquímico associado ao Comperj, configurando novas áreas industriais. Com a interrupção da instalação do Comperj, esse uso não se verificou, e ainda não há perspectiva de que isso aconteça agora, com o beneficiamento industrial do gás no GásLub.

Estas e outras “frustações” nas expectativas econômicas, relativas às mudanças na organização territorial, não impediram que ocorressem alterações sócio territoriais importantes. Na parte leste do espaço metropolitano, observamos dinâmicas importantes nas cidades de Itaboraí e de São Gonçalo, que eram as que mais tinham perspectivas de mudanças no processo aqui discutidos, por sediarem a planta industrial e as bases

logísticas das instalações do Comperj, e atualmente do GáLub, foram as que mais sofreram com a paralisação das obras desse empreendimento, em 2015. No entanto, como afirmamos acima, a frustração de expectativas não implica inexistência de mudanças territoriais. As mudanças no setor imobiliário, no sistema viário e na constituição de novas áreas industriais, por exemplo, expressam essas potencialidades, mas também, limites, paradoxos e contradições relevantes, para a compreensão dos períodos discutidos e dos desafios futuros da economia política no País e no território fluminense.

Com base nessas informações podemos finalizar com uma indicação para nossa reflexão: a necessidade de avançarmos nos estudos sobre a relação entre a nova estrutura produtiva e de serviços no estado do Rio de Janeiro, problematizando a ação pública no ordenamento e gestão do território metropolitano, e na integração administrativa entre as regiões produtivas no estado. Este é um desafio tão imediato quanto urgente.

REFERÊNCIAS

CANDIDO, D’Jeanine. “As transformações espaciais resultantes da inserção de redes técnicas em São Gonçalo: o Sistema UHOS (*Ultra Heavy Over Size*) e a sua refuncionalização com o projeto Cidade da Pesca.”, **Espaço e Economia** [Online], 15 | 2019, <http://journals.openedition.org/espacoeconomia/7063>; DOI: <https://doi.org/10.4000/espacoeconomia.7063>

CANDIDO, D.; OLIVEIRA, F.J.G. de. Investimentos produtivos, territorialidades e gestão do uso do território no leste metropolitano do Rio de Janeiro. In: Jacob Binsztok; Jorge Luiz Barbosa. (Org.). **Modernidade fracassada: Dossiê Comperj**. 1. ed. Rio de Janeiro: Consequência, 2018, v. I, p. 67-95.

CHAGAS, G. M. *A reestruturação territorial-produtiva de Itaguaí/RJ: ascensão e crise de uma cidade símbolo do Novo Desenvolvimentismo Fluminense*. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ), 2017.

CEPERJ – Centro Estadual de Estatísticas, Pesquisas e Formação de Servidores públicos do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2019. Disponível em: <http://www.ceperj.rj.gov.br/Conteudo.asp?ident=79>. Acessado em: maio 2019.

GIESBRECHT, R. M. Estações ferroviárias do Brasil. Disponível em: http://www.estacoesferroviarias.com.br/efcb_rj_mangaratiba/brissamar.htm

GOVERNO DO RJ. Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Disponível em: https://setrerj.org.br/wp-content/uploads/2017/07/pdtu2015_alerj.pdf

GOVERNO do RJ. Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Acessado em maio de 2019. <https://www.modelarametropole.com.br/documentos/#documentos-produtos>

GOVERNO do RJ. Plano Estratégico Ferroviário do estado do Rio de Janeiro. Disponível em: http://arquivo.proderj.rj.gov.br/setrans_pelc_imagens/SCSEditaImprensa/arquivo/upload/Reatorio%20P4%20Revisao%20Final.pdf

GOVERNO do RJ. Plano Estratégico de Logística e Carga do Rio de Janeiro – PELC-2045. Disponível em: <http://www.pelcrj2045.rj.gov.br/biblioteca.asp?Fcategoria1=&Flegenda=&CurrentPage=1&Submit=Pr%C3%B3xima>

FOUCAULT, Michel. Segurança, território, População. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

HARVEY, D. Do administrativismo ao empreendedorismo: a transformação da governança urbana no capitalismo tardio. *In: A produção capitalista do Espaço*, São Paulo: Annablume, 2005 (p.161 – 188).

MONTEIRO, L. G. Do lugar à rede e da rede ao lugar: as estratégias de apropriação do espaço em Itaboraí (RJ) diante das novas lógicas produtivas, **Espaço e Economia** [Online], 1 | 2012, URL: <http://espacoeconomia.revues.org/125>;

LENCIONI, S. Metropolização do espaço e a constituição de megarregiões. *In: FERREIRA, A., RUA, J.; MATTOS, R. C. Desafios da Metropolização do Espaço*, p.35-68. Editora Consequência. Rio de Janeiro, 2015.

OLIVEIRA, F. J. G. Políticas territoriais e integração do "novo" território do estado do Rio de Janeiro. *In: Tamara Tania Cohen Egler; Hermes Magalhães Tavares. (Org.). Política Pública, rede social e território*. 1ªed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012, v. I, p. 131-176.

_____. O crescimento econômico do Rio de Janeiro (2006 – 2016) posto a perder: a ausência de políticas públicas territoriais e de ordenamento do território comprometido com a possibilidade de desenvolvimento. *In.*: OLIVEIRA, F.G.; WERNER, C. L. e RIBEIRO, Patrícia. **Políticas Públicas: interações e urbanidades**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013.

_____. Políticas territoriais e uso do território em uma perspectiva integradora: as escalas, dilemas e perspectivas de justiça social no capitalismo contemporâneo. **Ata del Colóquio de Geocrítica** (online), 2016 Disponível em: http://www.ub.edu/geocrit/xiv_florianooliveira.pdf

_____. Reestruturação Produtiva, Território e Poder no estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, Editora Garamond, 2008.

OLIVEIRA, F.J.G.; PESSANHA, R.M. Os circuitos espaciais de produção do petróleo no Rio de Janeiro e em São Paulo: formação e integração da megarregiãoRio-SP. *Geographia (UFF)*, v. 21, p. 3-17, 2019.

OLIVEIRA, F.J.G.; SILVA NETO, R.; GOMES FILHO, H.; QUINTO JUNIOR, L. P. Impactos socioeconômicos das atividades do petróleo e de suas rendas nos municípios do circuito espacial do petróleo do estado do Rio de Janeiro. **Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional**, v. 14, p. 1-24, 2018.

OLIVEIRA, L. D. de. A emersão da região logístico-industrial do Extremo Oeste Metropolitano fluminense: reflexões sobre o processo contemporâneo de reestruturação territorial-produtiva, *Espaço e Economia* 7 | 2015, posto online no dia 12 abril 2016, consultado o 09 dezembro 2019. URL: <http://journals.openedition.org/espacoeconomia/1814>; DOI: 10.4000/espacoeconomia.1814.

_____. As “Fronteiras” da Região Metropolitana do Rio de Janeiro: Mudanças territoriais e ajustes no circuito econômico-produtivo. *In.*: PINA, Helena; REMOALDO, Paula; RAMOS, Maria da Conceição Pereira. **Grandes Problemáticas do Espaço Europeu– um (re)posicionamento estratégico das questões ambientais e socioculturais?** Porto, Portugal: Editorada FLUP-U. PORTO, 2019a.

_____. Geografia do colapso: Crise e desestruturação produtiva na realidade metropolitana do Rio de Janeiro. **Terra Livre**, v. 1, n. 50, p. 131-158, 2019b.

PESSANHA, R. M. A ampliação da fronteira de exploração petrolífera no Brasil é parte da geopolítica da energia: oportunidades e riscos de inserção global em meio às novas territorialidades regionais e ao desafio da abundância na economia dos royalties no Estado do Rio de Janeiro. **Revista Espaço e Economia** [Online], 6 | 2015, posto online no dia 10 Agosto 2015, consultado o 24 Março 2016. URL: <http://espacoeconomia.revues.org/1511>; DOI: 10.4000/espacoeconomia.1511.

SILVA NETO, R. e ROCHA, M. D., Avaliação dos impactos dos grandes projetos de investimentos na dinâmica do emprego formal no estado do Rio de Janeiro. *In: Revista Espaço e Economia*, nº 5 | ano 2014 <http://espacoeconomia.revues.org>.

SINAVAL. Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação naval e Offshore. http://www.sinaval.org.br/docs/EmpregosGerados_Set2010.pdf

TUNES, R. H. Reestruturação Produtiva e do Espaço no Rio de Janeiro: uma análise regional a partir do Vale do Paraíba fluminense. *In.: Revista Tamoios*. São Gonçalo: UERJ, V.15 nº 2, jul-dez, 2019.

Os artigos assinados são de inteira responsabilidade dos autores, bem como no que se refere ao uso de imagens.