

## TRANSFORMAÇÕES ATUAIS NA BAIXADA FLUMINENSE: O PROCESSO DE REESTRUTURAÇÃO TERRITORIAL-PRODUTIVA EM ITAGUAÍ

Guilherme Mapelli Chagas <sup>1</sup>

### RESUMO

O presente artigo tem o intuito de trazer apontamentos gerais sobre as modificações atuais urbano-produtivas que têm ocorrido na Baixada Fluminense, sendo aqui mais enfatizada a cidade de Itaguaí, área esta considerada como desvalorizada historicamente, representada por um lugar de exclusão econômico e social da Região Metropolitana da cidade do Rio de Janeiro, e que tem se tornado um lócus atrativo econômico devido à incorporação de investimentos do ramo industrial-produtiva (metalo-siderúrgico e logístico-petrolífero). Este fato é responsável por fomentar o processo de reestruturação territorial-produtiva, provocando, a partir disso, alterações espaciais, novos locais, formas, modelos e funções produtivas, ou seja, novas marcas e possibilidades no território.

**Palavras-chave:** Baixada Fluminense; Itaguaí; reestruturação territorial- produtiva.

### ABSTRACT

This article aims to bring general guidelines on urban current modifications-production that has occurred in the *Baixada Fluminense*, being here more emphasized the city of Itaguaí, an area that is considered as undervalued historically represented by a place of economic and social exclusion metropolitan area of the city of Rio de Janeiro, and has become an attractive economic locus due the incorporation of investments of industrial-production industry (steel and logistics-oil metal). This fact is responsible for fostering the process of territorial-productive restructuring, resulting from that, spatial changes, new locations, shapes, models and production functions, new brands and opportunities in the territory.

**Keywords:** Baixada Fluminense; Itaguaí; territorially productive restructuring.

---

<sup>1</sup> Mestrando em geografia pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFRRJ (Área de Concentração: Espaço, Questões Ambientais e Formação em Geografia). Bolsista CAPES – (Coordenação de aperfeiçoamento de pessoal de nível superior), projeto orientado pelo Prof. Dr. Leandro Dias de Oliveira, vinculado ao LAGEPPE- Laboratório de Geografia Econômica e Política e Práticas Educativas [DEGEO-UFRRJ].

## INTRODUÇÃO

Tanto a cidade de Itaguaí quanto o seu entorno e os outros municípios da Baixada Fluminense, se apresentam como interessantes a serem estudados devido às recentes transformações, reestruturações, no que trata ao uso dos seus territórios pelo capital, tanto no que diz respeito à renovação de antigas bases produtivas, bem como à criação de novos espaços destinados a indústrias.

É interessante pensar como uma área desvalorizada historicamente, tida como um símbolo de precariedade, de descaso social, de um lugar de exclusão econômica e social da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, que apresenta índices negativos de desenvolvimento social, tem se tornado um lócus econômico, atrativo ao olhar do capital. Esse recorte espacial – em que incluiremos a cidade de Itaguaí mais os outros municípios da Baixada Fluminense – tem sido alvo atualmente de uma série de modificações, recebendo diversos empreendimentos referentes a segmentos logístico-industriais, tendo o seu território como alvo de mudanças de caráter urbano-produtivas, surgindo, assim, novos serviços, além de uma valorização do solo urbano com a formação de um novo mercado imobiliário. Ou seja, se inserem nesse recorte espacial novas marcas, usos e ações, por parte de diversos atores, no que tange ao território, que merecem ser mais meticolosamente analisados.

Destarte, o processo de industrialização que se insere nesse recorte espacial é visto como um elemento responsável pelo processo de reestruturação territorial-produtiva, sendo este, de modo geral, um condutor das transformações que têm como consequência a consolidação de novas formas e marcas no espaço, e se baseia em novos segmentos produtivos com a implantação de novas tecnologias. Esse processo é caracterizado por uma dinamização em relação ao aspecto espaço-tempo, algo pensado totalmente na questão logística. Este processo se delinea em sua vertente econômico-produtiva, através de uma inovação de caráter tecnológica e organizacional viabilizada dentro das empresas, no mundo da fábrica, e em uma esfera espacial, promovendo mudanças territoriais profundas, com fortes marcas geográficas.

O que se configura nos intermeios de todo esse panorama é uma naturalização de uma ideologia construída pela chegada de novos investimentos em áreas periféricas

através de um movimento totalmente especulativo por parte do capital. Surge, assim, a elaboração de um discurso propagado por atores hegemônicos atrelados ao capital e ao Estado, em que ainda se reverbera a fábrica como fonte de todo o progresso. Nasce, assim, uma “nova Itaguaí”, bem como uma “nova Baixada”, mesmo que mantenham os mesmos problemas, estando estas atreladas à construção de uma imagem representativa associada ao desenvolvimento, ao progresso, portadoras de novas expectativas e possibilidades.

### **O PROCESSO DE REESTRUTURAÇÃO TERRITORIAL-PRODUTIVA**

De modo geral, para uma melhor compreensão de todas essas modificações que têm ocorrido tanto no município de Itaguaí quanto também na Baixada Fluminense, torna-se necessário salientar a respeito dos mecanismos globais que determinam novas formas de se produzir e da articulação produtiva, tendo em vista que essas mudanças ocorrem provocadas tendo como base principal o processo de industrialização. Este processo ocorre quando o país elege a indústria como sendo o principal motor de sua economia, ou seja, é quando a indústria se torna o setor dominante da economia, fazendo com que se tenha o aumento da produtividade, gerando assim lucros (OLIVEIRA, 2011). Segundo Leandro Oliveira (2011), a industrialização é vista como um projeto hegemônico no qual a produção fabril se torna como dominante sobre as demais atividades existentes e, a partir disso, passa a exercer influência direta sobre todas as esferas da sociedade, envolvendo desde a política e a economia, até a organização social.

Esse processo que gera transformações econômico-espaciais, com a chegada de novos investimentos logístico-industriais que insere tanto em Itaguaí quanto em outros municípios da Baixada Fluminense, encontra-se intrínseco ao processo de reestruturação territorial-produtiva; ou seja, como um condutor das transformações, que tem como consequência a consolidação de novas formas e marcas no espaço e se baseia em novos segmentos produtivos e na implantação de novas tecnologias. Esse processo atual implica em novas territorializações, ou seja, formando novos territórios

destinados às indústrias, valorizando as áreas ditas “vazias” (desvalorizadas historicamente e pouco povoadas), deslocando o setor industrial do núcleo metropolitano, tecendo, assim, uma nova relação entre a capital e as demais regiões fluminenses e possibilitando uma maior integração de todo o território fluminense.

Torna-se, como premissa básica, a compreensão de que esse processo faz parte de uma conjuntura orquestrada pela reorganização do capital a partir da década de 70. A reestruturação produtiva se insere dentro de um contexto de reestruturação econômica e de reorganizações de cunho espaçotemporal e político-social, enquadrando-se em um complexo quadro de alterações – com rupturas e permanências – que se sucederam a partir da década de 70, tornando-se mais marcante no Brasil a partir da década de 90. Dentre algumas estratégias, evidenciam-se alterações no modo de se produzir com o uso de novos paradigmas tecnológicos, baseados na inovação, informatização e comunicação. Delineia-se a partir de então mudanças organizacionais na esfera do trabalho, além do rompimento com a cultura baseada na rotina sustentada pelo fordismo e substituída pela ideia de flexibilidade.

Nesse modelo, denominado de “regime de acumulação flexível” e que se delineou como um “sistema flexível” (HARVEY, 1992[1989]), marca-se a implantação de novas formas organizacionais e tecnológicas, ou seja, de modos mais dinâmicos no que tange ao setor de produção, na organização do padrão espacial-industrial, com a formação de novas espacialidades industriais de acordo com as melhores possibilidades de rentabilidade. Sobre esta nova etapa, apontamos que

“são mudanças, portanto, que se realizam numa complexa cadeia, ocorrendo não apenas nos sistemas técnicos, mas também nas estruturas industriais, agora mais descentralizadas e flexíveis, na estrutura do capital, agora sob a égide do sistema financeiro em escala internacional, e na forma e conteúdo tanto de organização do trabalho quanto das formas de contratação.” BENKO (1996 *apud* Floriano de OLIVEIRA, 2008, p. 25)

É possível apontar que o conceito de reestruturação denota um sentido muito amplo, apresentando uma crescente bibliografia acadêmica, sendo trabalhada por diversas áreas do conhecimento. Neste quadro, diversos conceitos ganham sentido ao

acoplarem a palavra reestruturação, expressando assim variadas especificações. O sentido da palavra reestruturação [enquanto substantivo] é “reformular em novas bases estruturais”; “reorganizar”; o “ato ou efeito de reestruturar, ou seja, nova estruturação” (DICIONÁRIO ELETRÔNICO HOUAISS *apud* SERAFIM-GOMES, 2011, p. 53).

Segundo Soja (1993, pp. 193-194), sobre o sentido da reestruturação, tem-se que:

“A reestruturação, em seu sentido mais amplo, transmite a noção de uma “freada”, senão de uma ruptura nas tendências seculares, e de uma mudança em direção a uma ordem e uma configuração significativamente diferentes da vida social, econômica e política. Evoca, pois, uma combinação sequencial de desmoronamento e reconstrução, de desconstrução e tentativa de reconstituição, proveniente de algumas deficiências ou perturbações nos sistemas de pensamento e ação aceitos.”

Lencioni (1998, pp. 7-8) considera a reestruturação como movimento, pois:

“cabe lembrar que as formas anteriores não se dissolvem nesse processo de reestruturação, elas se modificam e são modificadas pela teia de relações em movimento. Tornam-se, sim, subordinadas face ao desenvolvimento dessas novas formas que reestruturam tanto a sociedade como o espaço.”

Sobre a instabilidade das estruturas, Lencioni (1998, p. 7) acrescenta:

“as estruturas, nem são fixas e nem estáveis. Elas têm um equilíbrio provisório e quando esse equilíbrio é abalado pode ocorrer uma desestruturação-reestruturação, que se gesta no seio da própria estrutura, pois esta tem uma dinâmica que não só a constitui, mas que, também, busca romper os equilíbrios provisórios. Portanto, estruturação-desestruturação-reestruturação se constitui num único movimento.”

O processo de reestruturação produtiva passa a ser considerado como uma resposta às crises do capital; isto é, reestruturar seria uma alternativa de prover mudanças na forma de se produzir com o objetivo de sair da crise. Segundo Mandel (1982 *apud* SERAFIM-GOMES, 2011, p. 55), “a reestruturação acontece como mecanismo de superação das crises do modo de produção capitalista”.

Este processo não significa uma dissolução total do modelo existente anteriormente, mas, sim, uma espécie de convivência entre o “velho” e o “novo”, se constituindo, assim, num conjunto de continuidades e discontinuidades. Não há uma ruptura total da estrutura que é sobreposta devido à entrada de novos mecanismos, pois ambos os elementos passam a coexistir no mesmo sistema. Elucidando esse cenário, tem-se que o processo de reestruturação produtiva apresenta características tanto tradicionais (fordistas) quanto modernas (flexíveis) (SERAFIM-GOMES, 2011, p. 56, e, evidentemente, HARVEY, 1992 [1989]). Por conseguinte, é evidente que o padrão fordista ainda sobrevive e suas práticas são mais notórias quando se refere à periferia do sistema no mundo.

Destarte, as modificações no padrão de reorganização do capital não se restringiram apenas ao mundo da indústria, mas extrapolaram os muros das fábricas, sendo acompanhadas por novas estratégias espaciais e consequentes marcas significativas nos territórios. A reconfiguração dinâmica da indústria com a formação de novas espacialidades – desconcentração industrial – é permeada por novos padrões de localizações industriais induzidos por estratégias econômicas. Assim, é pertinente determinar o processo de reestruturação como o produtor de fortes modificações organizacionais referentes ao uso instrumental no território. Portanto, conforma-se deste modo não apenas uma reestruturação no que tange a estrutura produtiva com o advento de novos mecanismos tecnológicos, mas também um pensar efetivo, por parte do capital, na esfera territorial. Assim, as mudanças ocorridas na estrutura da fábrica vão refletir diretamente no território, criando novas necessidades de organização e um pensar mais efetivo na questão de inovações em infraestrutura. O território torna-se uma das chaves fundamentais – tanto para a manutenção quanto compreensão – de todo esse processo, que acarreta em significativas tensões relacionadas à política, à ideologia e ao poder. O que se configura é que o processo de reestruturação produtiva se manifesta de modo muito mais significativo, evidente, em territórios que não apresentam uma infraestrutura mais sólida, podendo considerar que o processo de reestruturação territorial-produtivo é algo típico, notório e

característico de países periféricos, em áreas desvalorizadas historicamente, onde as alterações territoriais são muito mais visíveis e marcantes.

Independente do lócus de ocorrência e da particularidade, o mecanismo de reestruturação produtiva promove fortes marcas territoriais, dependendo das estruturas que se comportam no território para a sua manutenção, manifestando, assim, uma teia de relações que atua de modo dialético. É a partir de toda a importância que o território adquire nessa reorganização do capital pós década de 70 que convém designar esse processo como reestruturação territorial-produtiva, fortalecendo o papel da ciência geográfica na abordagem do assunto.

Deste modo, essa significação oferece à ciência geográfica novos ingredientes para se tratar deste assunto (OLIVEIRA, 2015). “Reestruturação produtiva” – termo já discutido em diversas outras áreas do conhecimento como economia, sociologia, engenharia de produção, entre outras – parece remeter diretamente às mudanças que ocorrem no âmago da fábrica e em suas engrenagens nas esferas da produção e do trabalho. Ao crescer-se o termo “territorial”, amplia-se a capacidade de analisar espectralmente o processo que ocorre fora da empresa, analisando as consequências no espaço urbano em volta das indústrias, às modificações no que se trata a produção do espaço urbano, na reestruturação espacial do lócus que passa a receber investimentos industriais e nos próprios impactos ambientais. Cabe, portanto, à geografia analisar os impactos provocados pelo processo de reestruturação na dinâmica espacial, buscando retratar como esse processo se manifesta no espaço e como é que se dá a formação de “novos espaços industriais” (SCOTT, 1988 *apud* HARVEY, 1992[1989]), de novos espaços produtivos, verificando qual o reflexo disso na sociedade e quais as marcas territoriais provocadas por esse dinamismo. Torna-se ainda mais desafiador analisar os novos arranjos produtivos espaciais, as transformações surgidas no território em si (os novos atores – *tanto sociais quanto econômicos* – que os produzem), assim como os reflexos em relação ao mundo do trabalho, no cotidiano do trabalhador e as interferências nas práticas sociais.

Segundo Oliveira (2015, p. 9),

“este processo de reestruturação territorial-produtiva ‘implica na reinvenção e implementação do regime de acumulação flexível nos

espaços da periferia mundial, por meio da combinação de novas formas de gestão, produção e trabalho deste modelo produtivo com a emergência de novos territórios industriais hodiernos, baseados em ágeis intercâmbios de conhecimento, proletarização extemporânea e seletiva, segregação e isolamento do cotidiano urbano em fábricas-territórios', adequação econômico-ambiental sob os auspícios do desenvolvimento sustentável e reabilitação da fábrica como ideologia espacial.”

Tem-se então que a reestruturação produtiva em si é algo advindo do interior da empresa, em especial da administração; e que promove reflexos que extrapolam os limites dos muros da fábrica e que tendem a se manifestar causando fortes marcas territoriais. Emergem, assim, novas territorialidades, indutoras de relações de poder de acordo com os novos atores surgidos, que a partir de suas tomadas de decisões produzem o território.

Compreende-se, então, que esta reestruturação contemporânea é um par dialético, em que de um lado se caracteriza como uma inovação de caráter tecnológica e organizacional no interior das empresas, na administração, por meio de estratégias de produtividades, e de outro como mudanças espaciais/territoriais profundas, com fortes marcas geográficas, permeando contradições e conflitos engendrados pelos sujeitos que passam a conviver no território. Deste modo, delinea-se uma gama de possibilidades de usos referentes ao ordenamento do território, desde que haja planejamentos territoriais que direcionem essa dinamização.

No entanto, esse processo de reestruturação territorial-produtiva – *que apresenta caráter único na periferia* – se propõe a partir de uma reinvenção não apenas da sua faceta econômico-espacial; ou seja, no que tange ao procedimento produtivo e na formação de novos territórios, mas com um teor muito mais complexo, que envolve até mesmo uma amplitude ideológica. As empresas se adéquam, se reestruturam, influenciando na própria percepção da fábrica como fonte de progresso e articulando a questão ambiental com o capital – por meio dos conceitos de “desenvolvimento sustentável” e de “economia verde” – como um fator estratégia, um álibi perfeito para legitimar as suas ações.

Isso se traduz a partir de



“uma verdadeira renovação imagética da indústria atual, que se oculta nas grandes cidades por meio de esconderijos espaciais metropolitanos, mas se reabilita como símbolo de desenvolvimento na periferia da metrópole e nas cidades pequenas e médias, trazendo o discurso de progresso e riqueza e a promessa de ser menos destruidora da natureza.” (OLIVEIRA, 2015, p. 9).

Portanto, toda essa conjuntura engendrada pela ordem neoliberal do capital contemporâneo constitui o que definimos aqui como processo de reestruturação territorial-produtiva. Há, assim, a consolidação de novos e velhos paradigmas referentes ao padrão econômico-urbano e social-ambiental, não significando que nos seus intermeios prevaleça uma preocupação com a questão do desenvolvimento social no sentido concreto, mas o que o norteia são as estratégias visando à acumulação e sobrevivência do capital.

### **ITAGUAÍ E SEU ENTORNO: AS TRANSFORMAÇÕES ECONÔMICO-ESPACIAIS**

Itaguaí é uma cidade localizada a oeste do município do Rio de Janeiro, correspondendo ao primeiro município depois da atual capital do estado; é compreendida – ao menos, em grande parte dos trabalhos – como parte da Baixada Fluminense e associada a uma representação de pobreza, de precariedade, de falta de infraestrutura.

Um fato relevante é que a cidade de Itaguaí procura não legitimar seu território como pertencente à Baixada Fluminense e isso se deve dentre muitos motivos, por Itaguaí se considerar como uma cidade que caminha para o progresso, para o moderno; portanto, estando totalmente distante das representações negativas adquiridas historicamente pelos outros municípios da Baixada Fluminense, naturalizados por extrema pobreza, violência e problemáticas intrínsecas à infraestrutura urbana.

Itaguaí considera que ao se determinar como pertencente da Baixada Fluminense prejudicaria o seu desenvolvimento, devido a toda imagem negativa que é atrelada a essa região, e por isso, buscou-se afirmar a partir do período de sua redinamização, como a “cidade do porto”, como “cidade inteligente”, como a “cidade que todos querem”, buscando também criar nexos com a região turística da Costa Verde. Isso se baseia em um movimento designado de inclusão ou exclusão territorial, determinado por uma geopolítica da inclusão-exclusão (LIMA; ROCHA 2010, p. 5), que estabelece uma crise “identitária” ou de pertencimento de alguns municípios a esta dita “região”, onde uns municípios tentam não se considerarem como parte integrante da Baixada Fluminense, como o caso exemplificado acima de Itaguaí.

Não se torna de interesse discutir profundamente aqui toda a problemática a respeito da delimitação do território representado pela Baixada Fluminense, do que vem a ser a Baixada Fluminense propriamente dito, devido às suas múltiplas representações. O objetivo principal é delinear sobre o atual processo de reestruturação territorial-produtiva que acomete a Baixada Fluminense, sendo mais enfatizado aqui o caso da cidade de Itaguaí – as atuais transformações econômico-espaciais que se manifestam nesse território – estando intrínseco neste processo uma gama de fatores responsáveis por tais modificações, de novos atores, novas formas e marcas significativas no território.

É relevante compreender que todo esse processo de indução de incrementos industriais em tal recorte espacial não implica em algo totalmente novo, pois basta lembrar que o porto presente em tal cidade data de 1982, como também o caso da Nuclebrás Equipamentos Pesados S.A. – NUCLEP, empresa estatal criada na década de 70; como as empresas que se apresentam limítrofes com Itaguaí, localizadas no distrito industrial do bairro de Santa Cruz<sup>2</sup>, tendo como exemplo a Siderúrgica Gerdau (Usina Cosigua), inaugurada em 1973<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> Bairro localizado na Zona Oeste carioca; seu território faz divisa com o município de Itaguaí e começou a se desenvolver após instalação do Porto de Itaguaí; tendo sido instalado a partir do ano de 1975 o seu distrito industrial.

<sup>3</sup> Ver mais: [www.gerdau.com.br/](http://www.gerdau.com.br/) e <http://wikimapia.org/993291/Sider%C3%BArgica-Gerdau-Cosigua>. Acesso em setembro de 2016.

Recentemente, Itaguaí se tornou um lócus de concentração que representa uma diversidade de investimentos que englobam o ramo metal-siderúrgico e logístico-petrolífero. Essa área já apresentava, mesmo que com um potencial limitado, certa característica industrial – com a existência do seu porto e da operação de algumas outras empresas – e passou a se reconfigurar/reestruturar às suas bases produtivas, assim como atrair novos incrementos logístico-industriais. Destarte, tanto o território de Itaguaí quanto do seu entorno se redinamizou adquirindo uma nova funcionalização, tornando-se como uma posição estratégica geográfica favorável para a instalação de novos investimentos quanto à requalificação de antigos que inseriram ou reintegraram os respectivos territórios numa lógica de valorização do capital.

Itaguaí, assim, principalmente após 2005/2006, passou a ter seu território reconfigurado, se inserindo como um dos grandes alvos dos investimentos ao abarcar processo de reestruturação territorial-produtiva, representando, assim, como uma grande indutora no cenário econômico fluminense. Este fato se ratifica pela construção, no ano de 2007, do Arco Rodoviário Metropolitano que desemboca na cidade, pela reestruturação do seu porto e a criação de novos terminais portuários, seguido da instalação de um número consistente de novos empreendimentos comerciais, logísticos e industriais que trouxeram significativas alterações espaciais.

A partir deste recorte temporal, 2005/ 2006, diversos fatos ratificam essa redinamização do território de Itaguaí – com a chegada de investimentos mais massivos – e que geraram consequências também em seu entorno. Há, portanto, tanto a chegada de novos investimentos como a reestruturação de antigas bases produtivas, como também toda uma construção de caráter ideológica – da fábrica como fonte de progresso em áreas periféricas – implicando em uma nova imagem para a cidade e para o seu entorno.

Seguindo essa linha de raciocínio, diversos investimentos passaram a ser reestruturados ou instalados em tal recorte espacial. Exemplificando tal fato, no ano de 2009, foi criada a Itaguaí Construções Navais S.A. (ICN)<sup>4</sup>, com o intuito de atender o Programa de Desenvolvimento de Submarinos da Marinha do Brasil (PROSUB), este

---

<sup>4</sup> Ver mais: <http://www.icnavais.com/icn.html>. Acesso em setembro de 2016.

criado em 2008. A ICN surgiu da parceria entre a Construtora Norberto Odebrecht S.A e a DCNS, empresa esta francesa e tradicional no setor de defesa marítima e de construção de embarcações de cunho militar. Tem-se o caso significativo da ThyssenKrupp CSA<sup>5</sup>, sendo um complexo siderúrgico integrado que vem atuando como produtor de placas de aço de alta qualidade e que encontra-se localizado no Distrito Industrial de Santa Cruz, tendo iniciado sua instalação em 2006 e sendo inaugurada em 2010. Nesse mesmo recorte temporal, há o caso da implementação das atividades da CSN<sup>6</sup> - Companhia Siderúrgica Nacional, passando a administrar dois terminais no Porto de Itaguaí, o terminal de granéis sólidos (Tecar) e o terminal de contêineres (Sepetiba Tecon)<sup>7</sup>. Enquadrando-se neste recorte espaço-temporal, teve-se também o caso do Superporto Sudeste, que atualmente é designado apenas como Porto Sudeste. Este empreendimento teve no ano de 2010 um financiamento aprovado pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES de R\$ 407,7 milhões para a LLX Sudeste Operações Portuárias Ltda. para que pudesse adquirir equipamentos nacionais para essa instalação. Tal porto foi idealizado para servir como instrumento logístico referente ao escoamento da carga de minério de ferro da empresa MMX (também do grupo EBX), proveniente das minas de Minas Gerais, sendo que a LLX Sudeste também pretendeu efetuar o escoamento de minério de ferro de outras empresas localizadas no Quadrilátero Ferrífero de Minas Gerais.

Considerando os principais aportes industriais tratados anteriormente, ratifica-se que Itaguaí tem-se apresentado como um vetor de novos eixos de expansão produtivo-industrial e como uma área atrativa para o capital, com a instalação de aportes em infraestruturas – que maximizam a potencialidade de tal território – como novos empreendimentos imobiliários e de uma consequente valorização do seu solo urbano, com a consolidação de novos hábitos de consumo e de ofertas de serviços. Como exemplo, um dos investimentos imobiliários<sup>8</sup> presentes na área de estudo – um

---

<sup>5</sup> Ver mais: <http://www.acobrasil.org.br/site/portugues/aco/parque--thyssenkrupp--siderurgica--do--atlantico.asp> Acesso em setembro de 2016.

<sup>6</sup> Ver mais: [http://www.csn.com.br/irj/go/km/docs/csn\\_multimedia/csn/html/rel2013/csn-pt/a-empresa/default.htm](http://www.csn.com.br/irj/go/km/docs/csn_multimedia/csn/html/rel2013/csn-pt/a-empresa/default.htm) Acesso em setembro de 2016.

<sup>7</sup> A CSN possui participação na MRS Logística, concessionária da ferrovia que interliga as minas do chamado “Quadrilátero Ferrífero”, em Minas Gerais, ao Porto de Itaguaí.

<sup>8</sup> Ver mais: <http://www.turopark.com.br/>. Acesso em: 10 de outubro de 2016.

condomínio sofisticado – promove a sua divulgação retratando as potencialidades da região, enumerando os pontos positivos de residir em Itaguaí. Este empreendimento encontra-se localizado na Rodovia RJ-099, sendo esta conhecida como Reta de Piranema, e que liga o Município de Seropédica a Itaguaí. Essa estrada apresenta um caráter paisagístico com fortes aspectos rurais, tendo ao longo de sua via a presença de areais, além de sítios e propriedades que carregam esse aspecto. Atualmente, tem se configurado através de modificações em sua estrutura, recebendo galpões logísticos, como também condomínios residenciais, sobrepondo neste recorte novas marcas em seu território. É intrigante pensar como um local, como a Reta de Piranema – pouco urbanizado, sem conter ainda infraestruturas mais sólidas – emergiu como alvo de especulação a partir da chegada destes novos empreendimentos.

Seguindo esse panorama, ao se tratar do núcleo urbano da cidade, atentas a esse cenário de dinamização, incorporadoras e construtoras buscaram levar para o município o conceito de condomínio. Como exemplo disso, a pioneira na região, a João Fortes Engenharia, está comercializando o Fusion Work & Live, um dos primeiros *mixed used* do estado, este que integra em um mesmo local diversas funções, como área residencial com serviços, *apart hotel*, salas e lojas<sup>9</sup>.

Salienta-se que toda essa “requalificação”/“refuncionalização” que acomete esse recorte espacial – e gera como consequência modificações urbano-produtivas – se fundamenta tendo em vista a sua importância estratégica no que tange à questão logística e industrial, fato este confirmado pela já existência do porto em seu território, ou seja, por se situar no centro de um dos mais importantes complexos portuários do país. Além disso, Itaguaí se tornou favorável para novos investimentos devido à grande disponibilidade de oferta, junto ao distrito industrial do bairro de Santa Cruz, de áreas antes inoperantes que pudessem ser destinadas a atividades intrínsecas a todo esse processo.

Nessa conjuntura, se tornou atrativa por conter grande área disponível, infraestrutura e capacidade logística rodoviária, ferroviária e portuária, agilidade na

---

<sup>9</sup> Ver mais:

<http://www.joaofortes.com.br/institucional/ficha/FusionComplexoMetropolitanoDeltauguai/conteudo.aspx>. Acesso em 08 de outubro de 2016.

implantação do projeto, menores custos operacionais, incentivos fiscais etc. (CHAGAS, 2015, p. 3). Além disso, há grande vantagem que se tem com a questão espaço-tempo, com o pensamento na logística ligado ao escoamento da produção; fato este por estar próxima à Rio- Santos; cortada pelo ramal ferroviário de Mangaratiba e com acesso ao mar através do Porto de Itaguaí, como também ao papel desempenhado pelo Arco Rodoviário Metropolitano – pensado numa ótica logístico-produtiva – sendo este responsável pelo surgimento de novas espacialidades logístico-industriais ao longo do seu traçado, que aproveitam a vocação estratégica propiciada por tal via. O objetivo principal de tal obra era de conectar o Porto de Itaguaí até o Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro-COMPERJ, localizado no município de Itaboraí. Tal aporte rodoviário garantiria, assim, às empresas instaladas nos municípios cortados ou próximos uma redução significativa referente aos custos com o transporte, sendo também idealizada como facilitadora ao acesso ao Porto de Itaguaí. Tal investimento passou a estimular a formação de uma nova espacialidade industrial no território fluminense, tanto fazendo surgir novos lócus logístico-industriais como requalificando as antigas bases produtivas.

Segue abaixo uma imagem que simboliza – ilustrando os municípios cortados por tal via – o objetivo inicial de tal investimento.



Fonte: RIMA-COMPERJ (2007).

**Fig.1: Traçado do Arco Rodoviário Metropolitano**

**Fonte: RIMA-COMPERJ (2007)**

Deste modo, ao lado de outros municípios da Baixada Fluminense, este recorte espacial se tornou atraente devido a sua posição geográfico-territorial favorável que torna possíveis uma maior rentabilidade e possibilidades de concentração do capital, pois este sempre se mobilizará para onde se encontrarem as melhores condições para a sua reprodução.

“Tanto a emergência de novas formas quanto da participação de novos agentes e “novos capitais” que se realizam na reestruturação econômica, confere ao território da Baixada Fluminense, diante de sua posição logística, um caráter singular nas transformações espaciais da metrópole.” (ROCHA, 2015, p. 13).

O que se configura é que toda essa redinamização que ocorre, tanto em Itaguaí quanto na Baixada Fluminense, é mobilizada pelo processo de reestruturação territorial-produtivo, que é visto como responsável por colocar áreas desvalorizadas historicamente no processo de valorização do capital. Na Baixada Fluminense, se configura uma gama de segmentos de caráter produtivo, como, por exemplo, o Distrito Industrial de Queimados, de Japeri; o Complexo Químico-farmacêutico da Bayer-Belford Roxo; a REDUC-Gás-químico-Duque de Caxias; o Polo Cosmético em Nova Iguaçu. Apesar destes não serem investimentos novos, o que se percebe é que, nos últimos anos, estão sofrendo um processo de redinamização, sendo reformulados, requalificados.

Como já retratado, este processo de reestruturação produtiva é o grande fator responsável pela produção tanto de “novos espaços industriais” (SCOTT, 1988 *apud* HARVEY, 1992) como também a renovação de antigas bases produtivas. Em relação aos novos espaços que são destinados à questão logístico-industrial, tem-se os casos marcantes das cidades de Seropédica – com a presença da Eletrobolt, a alimentícia Panco, a Mefertec Engates Rápidos, a Procter & Gamble, entre outras (ver: OLIVEIRA, 2015, p. 15) – e de Paracambi. Estes municípios – caracterizados ainda por fortes feições paisagísticas rurais – passaram a propiciar maiores vantagens para as empresas em relação à diminuição do custo de transporte, a questão logística em si. Isso se deve a adquirirem uma posição favorável devido à proximidade com o Arco Rodoviário Metropolitano – passaram a ter vocações estratégico-logísticas – consolidando em

seus territórios a construção tanto de condomínios industriais como de galpões de cunho logístico.

Todo esse processo atuante em Itaguaí e em outros municípios da Baixada Fluminense se tenciona de modo estratégico, dotado de intencionalidades e sentidos, emergindo, assim, novas formas, conteúdos e significados. Houve, assim, readequações e requalificações em tais territórios a partir da chegada de novos incrementos, seja: industriais, logísticos, de serviços, instrucionais, entre outros, que de certo modo são consequência como também necessidade de ampliação das competências de tais territórios a se tornarem favoráveis para alocarem novas instalações.

Toda essa conjuntura se manifesta através de uma “ideologização” em torno do desenvolvimento, da construção da imagem dessas cidades e que se sustenta por um movimento totalmente especulativo propagado por parte do capital e do Estado. A chegada desses novos segmentos industriais em áreas periféricas e que ainda demonstram um caráter paisagístico com fortes marcas rurais, é anunciado pelas prefeituras locais como a chegada do progresso, como um vetor propulsor do desenvolvimento. Toda essa ideologização que gira acerca desse processo é responsável por findar um discurso que propaga que, com a chegada da fábrica, haverá melhoria da qualidade de vida da população, com a oferta de novos empregos e a incorporação de novos serviços, como se estivessem agora inseridas na rota do crescimento, mesmo que não seja novidade alguma que todo este processo não esteja vinculado a implicações em um desenvolvimento social eficaz.

A cidade de Itaguaí, portanto, se tornou hodiernamente um dos lócus que tem apresentado um protagonismo no que se refere à formação de uma nova Geografia Econômica e da Indústria do estado do Rio de Janeiro, em especial de sua região metropolitana, embora o momento atual se configure como uma redução de investimentos devido à crise econômica. Itaguaí se tornou uma das responsáveis na tentativa de reativação econômico-industrial fluminense no início deste século. Neste processo, delinea-se tanto Itaguaí, como os municípios da Baixada Fluminense, “cortados” ou próximos do Arco Rodoviário Metropolitano, como sendo lócus



operantes de um crescimento de investimentos que surge a partir do deslocamento de atividades produtivas para fora do núcleo metropolitano – enquanto este se ideologiza como *lócus* do consumo, da “espetacularização” da cidade – sendo responsáveis por causarem significativos impactos de ordem sócio-ambientais e econômicos.

Destarte, todo este processo que se evidencia em tal recorte espacial é responsável por levar modificações tanto no que diz ao caráter produtivo como territorial, sendo; como já mencionado; um movimento do capital que se manifesta de modo concomitante, e que causa implicações gerais na sociedade, tanto no que se refere ao econômico-social, como nas esferas culturais e ambientais.

### **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O processo de reestruturação territorial-produtiva, como já mencionado, tornou o recorte espacial aqui delimitado como um imponente *lócus* econômico e como uma das responsáveis pela formação de uma nova geografia econômico-produtiva fluminense. Há, portanto, um processo de deslocamento progressivo das atividades para fora do núcleo metropolitano *strictu sensu*, onde ocorre uma formação de uma nova espacialidade industrial, a formação de novos arranjos espaciais, sendo que Itaguaí – junto à Baixada Fluminense – as representantes desse novo cenário industrial, determinado pela desconcentração espacial, por um novo padrão de localização de incrementos logístico-industriais. O que torna-se evidente é que este recorte espacial se apresenta atualmente como um exemplo claro da atuação de novas estratégias do uso dos territórios por parte do capital.

O processo de reestruturação territorial-produtiva que vem ocorrendo em Itaguaí e na Baixada Fluminense, implica como já retratado, em novas relações de poder e em novas especializações econômicas e sociais e na configuração de impactos ambientais, culturais, sociais, de certo modo mascarados pela manifestação positiva referente às possibilidades e potencialidades em relação a seu desenvolvimento.

Todavia, a concretude deste processo tem gerado distorções nos aspectos sociais, culturais, econômicos que afetam tanto o urbano quanto o meio ambiente, ou

seja, a vida local em si<sup>10</sup>. Configura-se, assim, uma subordinação dos aspectos sociais, culturais e ambientais ao econômico, em que o território é entregue facilmente ao capital, aos grandes grupos econômicos. Isso se sustenta por uma ideologia do desenvolvimento que acomete a periferia – “da reabilitação da fábrica como fonte de progresso” (OLIVEIRA, 2015) – e que contribui para legitimar o uso do território pelos agentes econômicos.

O que ocorre, segundo Floriano de OLIVEIRA (2013), no território fluminense – muito evidente no município de Itaguaí e nos outros municípios da Baixada Fluminense – é a existência de grandes projetos de investimentos que geram forte impacto econômico e social e que se configuram baseados apenas em demanda de interesse empresarial, sem que seus efeitos sejam previstos e as precauções sejam tomadas tendo em vista também os interesses da população. Continua, assim, se configurando um crescimento econômico com rebatimentos sociais ínfimos, sem que haja a presença de políticas de ordenamento do território eficazes.

Destarte, há um crescimento econômico que não tem seu excedente direcionado em benesses reais para a população local, se conformando em um apartado desenvolvimento social que continua se reproduzindo excludentemente. Deste modo, o território encontra-se cada vez mais subordinado aos anseios do capital, sem uma gestão correta e que seja pautada em um diálogo com todos os atores envolvidos em sua produção. Por conseguinte, quanto mais se tornam inseridos na lógica de valorização, sem planejamentos territoriais eficazes, mais geram desigualdades e contribuem para deslegitimar a função social da cidade, como um valor de uso, como um direito em si.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CHAGAS, Guilherme Mapelli « O processo de reestruturação territorial-produtiva na cidade de Itaguaí, Rio de Janeiro », Espaço e Economia [Online], 7 | 2015, posto online no dia 12 Abril 2016, consultado o 21 Abril 2016. URL: <http://espacoeconomia.revues.org/1898>; DOI : 10.4000/espacoeconomia.1898

---

<sup>10</sup> Ver mais: <http://memoria.ebc.com.br/agenciabrasil/agenciabrasil/noticia/2012-10-08/audiencia-publica-debate-impactos-ambientais-da-construcao-do-arco-metropolitano-do-rio>. Acesso em 10 de outubro de 2016.

FILHO, Júlio C. G, O Arco Rodoviário Metropolitano como Elemento de Reestruturação do Espaço Fluminense. Revista Continentes: Revista de Geografia da UFRRJ, ano 2, n.2, 2013. Disponível em: <http://r1.ufrj.br/revistaconti/pdfs/2/ART7.pdf>. Último acesso em: 10 de maio de 2015.

GOMES, Maria Terezinha Serafim. O Debate sobre a Reestruturação Produtiva no Brasil. In: RA'EGA 21 (2011), p. 51-77. Curitiba, Departamento de Geografia, UFPR. Disponível em [www.ser.ufpr.br/raega](http://www.ser.ufpr.br/raega)

HARVEY, David. Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Loyola (1992[1989]).

LENCIONI, S. Reestruturação: uma noção fundamental para os estudos transformações e dinâmicas metropolitanas. In: Encontro de Geógrafos da América Latina. VI, Buenos Aires, Universidade de Buenos Aires, 1998. Anais... Buenos Aires, Universidade de Buenos Aires, 1998, pp. 1-10.

LIMA. I. G; ROCHA, A. S. Expressão Geopolítica da Baixada Fluminense: os trunfos de legitimidade territorial em jogo. In: Anais XVI Encontro Nacional de Geógrafos. Crise, práxis e autonomia: espaços de resistência e de esperanças. AGB: Porto Alegre, 2010.

ROCHA, André Santos. “Nós não temos nada a ver com a Baixada!” – problemáticas de uma representação hegemônica na composição do território. Recôncavo: Revista de História da UNIABEU Ano 3 Número 4, p. 5. Janeiro - Julho de 2013.

ROCHA, André Santos « Os efeitos da reestruturação econômica metropolitana na Baixada Fluminense: Apontamentos sobre o “novo” mercado imobiliário da região », Espaço e Economia [Online], 6 | 2015, posto online no dia 09 Agosto 2015, consultado em 08 novembro 2015. URL : [http:// espacoeconomia.revues.org/1677](http://espacoeconomia.revues.org/1677) ; DOI : 10.4000/espacoeconomia.1677

OLIVEIRA, Floriano José Godinho de. Reestruturação Produtiva e Regionalização da Economia no Território Fluminense, 2003. Tese (Doutorado em Geografia Humana). Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

OLIVEIRA, Floriano José Godinho. Reestruturação produtiva, território e poder no Rio de Janeiro. Ed. Garamond Universitária – Rio de Janeiro, 2008.

OLIVEIRA, Floriano José Godinho. O crescimento econômico do Rio de Janeiro (2006-2016) posto a perder: a ausência de políticas territoriais e de ordenamento do território comprometendo a possibilidade de desenvolvimento. Políticas Públicas: interações e urbanidades. 1. ed - Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. A Construção do Desenvolvimento Sustentável na Cidade de Volta Redonda: Um Estudo sobre Reestruturação do Território e Ideologia, 2006.

204 p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Departamento de Geografia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), Rio de Janeiro, 2006.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. A Geopolítica do Desenvolvimento Sustentável: um estudo sobre a Conferência do Rio de Janeiro (Rio - 92), 2011. 283 p. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), Campinas – SP, 2011.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. Os Desafios do Ensino de Geografia em Tempos de Reestruturação Territorial- Produtiva da Cidade de Seropédica. PIBIDI, Geografia UFRRJ (2015)

OLIVEIRA, Leandro Dias de. « A emergência da região logístico-industrial do Extremo Oeste Metropolitano fluminense: reflexões sobre o processo contemporâneo de reestruturação territorial-produtiva », *Espaço e Economia [Online]*, 7 | 2015, posto online no dia 12 Abril 2016, consultado o 23 setembro 2016. URL : <http://espacoeconomia.revues.org/1814> ; DOI : 10.4000/espacoeconomia.1814

OLIVEIRA, Leandro Dias de; ROCHA, André Santos de (2014). “Neodesenvolvimentismo” e reestruturação produtiva ... The overarching issues of the european space: the territorial diversity of opportunities in a scenario of crisis. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, pp. 126-142.

SOJA, Edward. Geografias Pós- Modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor(1993[1989]).

Recebido em 10 de novembro de 2016.

Aceito em 12 de dezembro de 2016.