

ARCO METROPOLITANO DO RIO DE JANEIRO: Transformações e Representações

Victor Tinoco¹

Resumo. O presente trabalho busca analisar o Arco Metropolitano em suas diferentes dimensões e escalas de atuação nas transformações espaciais da dinâmica metropolitana fluminense, especificamente da região da Baixada Fluminense, tendo como exemplificações os municípios de Japeri e Seropédica. Busca ainda refletir sobre suas representações como imaginário de desenvolvimento para o estado do Rio de Janeiro. Observaremos o Arco em seus diferentes momentos: como um equipamento técnico que tem como objetivo ser um eixo de integração de rodovias federais, promovendo o deslocamento de mercadorias, pessoas e serviços; como parte de um plano de desenvolvimento nacional conhecido como Programa de Aceleração do Crescimento (PAC); e como parte do movimento contemporâneo do capital em uma base geográfica, trabalhando com os mecanismos de acumulação como elementos de transformações espaciais desiguais que geram conflitos territoriais.

Palavras-chave: Arco Metropolitano do Rio de Janeiro, Baixada Fluminense, conflitos territoriais, economia fluminense

METROPOLITAN ARCH OF RIO DE JANEIRO: TRANSFORMATIONS AND REPRESENTATIONS

Abstract. This paper intends to analyze the Metropolitan Arch in its different dimensions and scales of action in the spatial transformations of the metropolitan dynamics of Rio de Janeiro,

¹ Doutorando PPGEU PUC-RIO, pesquisador do Grupo de estudos urbanos e rurais (URAIIS PUC-RIO) e Mestre pelo Programa de Pós-Graduação de Ciências Sociais em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade (CPDA/UFRRJ).  <http://orcid.org/0000-0002-9750-1199>. E-mail: victortinoco85@gmail.com

specifically in Baixada Fluminense region, with the municipalities of Japeri and Seropédica as examples. It also reflects on its representations as an imaginary of development for the state of Rio de Janeiro. We will observe the Arch in its different moments: as a technical equipment that aims to be an axis of integration of federal highways, promoting the circulation of goods, people and services; as part of a national development plan known as the Growth Acceleration Program (PAC); and as part of the contemporary movement of capital on a geographic basis, working with mechanisms of accumulation as elements of unequal spatial transformations that lead to territorial conflicts.

Keywords: Metropolitan Arch of Rio de Janeiro, Baixada Fluminense, territorial conflicts, Rio de Janeiro economy

ARCO METROPOLITANO DEL RIO DE JANEIRO: CAMBIOS Y REPRESENTACIONES.

Resumen. Este artículo pretende analizar el arco metropolitano en sus diferentes dimensiones y escalas de la actividad en la dinámica metropolitana de las transformaciones espaciales, específicamente la región de Baixada Fluminense, con contexto tiene la municipios de Japeri y Seropédica. La búsqueda todavía reflejan en sus representaciones como imaginación de desarrollo para el estado de Río de Janeiro. Echemos un vistazo al arco en sus diferentes momentos: como un equipo técnico que pretende ser un eje de integración de las carreteras federales, proporcionando el cambio de mercancías, personas y servicios; como parte de un plan nacional de desarrollo conocido como el programa de aceleración del crecimiento (PAC); y como parte del movimiento contemporáneo de la capital sobre una base geográfica, trabajando con los mecanismos de acumulación como elementos de desiguales transformaciones espaciales que generan conflictos territoriales.

Palabras clave: Arco Metropolitano Rio de Janeiro, la Baixada Fluminense, conflictos territoriales, economía Fluminense.

Introdução

O Arco Metropolitano do Rio de Janeiro é um projeto de intervenção no espaço com intencionalidades multiescalares. Sob o aspecto econômico e social, ele representou, e ainda representa, um projeto de desenvolvimento nacional que partia das premissas do chamado novo desenvolvimentismo, como matriz macroeconômica da escala governamental federal. Já nas escalas estaduais e municipais, esse equipamento ganhou outros significados de desenvolvimento econômico e social, muito mais atrelados ideologicamente à ordem neoliberal e articulados com as forças conservadoras locais.

Analisar o Arco Metropolitano significa refletir sobre o movimento dos mecanismos de acumulação do capital em suas diferentes percepções ideológicas, em suas contradições e, especialmente, nos conflitos promovidos por esse movimento em relação ao desenvolvimento geográfico desigual.

O presente trabalho busca analisar o Arco Metropolitano em suas diferentes dimensões e escalas de atuação nas transformações espaciais da dinâmica metropolitana fluminense, especificamente da região da Baixada Fluminense, tendo como exemplificações os municípios de Japeri e Seropédica. Busca ainda refletir sobre suas representações como imaginário de desenvolvimento para o estado do Rio de Janeiro. Observaremos o Arco em seus diferentes momentos: como um equipamento técnico que tem como objetivo ser um eixo de integração de rodovias federais, promovendo o deslocamento de mercadorias, pessoas e serviços; como parte de um plano de desenvolvimento nacional conhecido como Programa de Aceleração do Crescimento (PAC); e como parte do movimento contemporâneo do capital em uma base geográfica, trabalhando com os mecanismos de acumulação como elementos de transformações espaciais desiguais que levam à geração de conflitos territoriais.

O momento contemporâneo está centrado em um capitalismo globalizado. Cada vez mais, o ideário do neoliberalismo adquire predomínio mundial, como “ideologia e

Vitor Tinoco, Arco Metropolitano do Rio de Janeiro: Transformações e Representações

prática, modo de compreender e agir, forma de gestão do mercado e poder político, concepção do público e privado, ordenação da sociedade e visão do mundo” (IANNI, 1993, p. 59). Analisar o Arco Metropolitano do Rio de Janeiro significa pensar os efeitos econômicos, sociais e geográficos desse momento nas áreas de sua abrangência, especialmente na Baixada Fluminense.

Desenvolvimento

O Arco Metropolitano é uma obra infraestrutural inaugurada em 2014, que corta oito municípios da região metropolitana. Suas obras foram iniciadas em 2007, mas ele já vinha sendo desenhado desde os anos 1970, com o objetivo de facilitar o deslocamento de cargas, de modo a que não passassem por dentro da cidade do Rio de Janeiro.

O projeto do Arco Metropolitano foi efetivado no governo Lula (2003-2010) como parte das obras infraestruturais em todo o território nacional, integrantes do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), e inaugurado no final do primeiro mandato do Governo Dilma (2011-2014). A efetivação do Arco Metropolitano teve como objetivo central aumentar a competitividade do estado e diminuir o tempo do transporte e seu custo, buscando a integração entre dois polos econômicos localizados no espaço metropolitano, o Porto de Itaguaí e o Complexo Petroquímico, o COMPERJ, em Itaboraí, ao mesmo tempo que adquire a função de conectar a Br-101/Norte e a Br-101/Sul.

Em uma escala regional, ele é um projeto que fomenta a abertura de novos espaços imobiliários, especificamente industriais e logísticos, em suas adjacências, articulando eixos como a rodovia Presidente Dutra e a Washington Luiz. Essa conexão abre uma integração do espaço metropolitano de modo significativo para o mercado imobiliário do setor logístico-industrial, especificamente na vertente oeste da região metropolitana fluminense, como parte do plano logístico do Porto de Itaguaí, como podemos ver nas figuras 1, 2 e 3 abaixo:



Figura 1: Principais eixos da Região Metropolitana do Rio de Janeiro

Fonte: LOPES (2018)

Esses projetos, na Baixada Fluminense², nas vertentes norte e oeste da área metropolitana do Rio de Janeiro, incentivam a chegada de novos capitais nessas localidades, que têm como fixos dois eixos dos fluxos, o COMPERJ e o Porto de Itaguaí, conforme podemos ver na figura



² A Baixada Fluminense se configura como periferia da cidade do Rio de Janeiro, atualmente constituída por treze municípios: Belford Roxo, Duque de Caxias, Guapimirim, Itaguaí, Japeri, Magé, Mesquita, Nilópolis, Nova Iguaçu, Paracambi, Queimados, São João de Meriti, Seropédica. Historicamente, é uma região de altos índices de conflitos sociais, urbanos e rurais.

Figura 2: Integração entre os extremos da região metropolitana
Fonte: Secretaria de Obras do estado do Rio de Janeiro (2007).

EMPREENDIMENTOS PREVISTOS NA ÁREA DE INFLUÊNCIA:

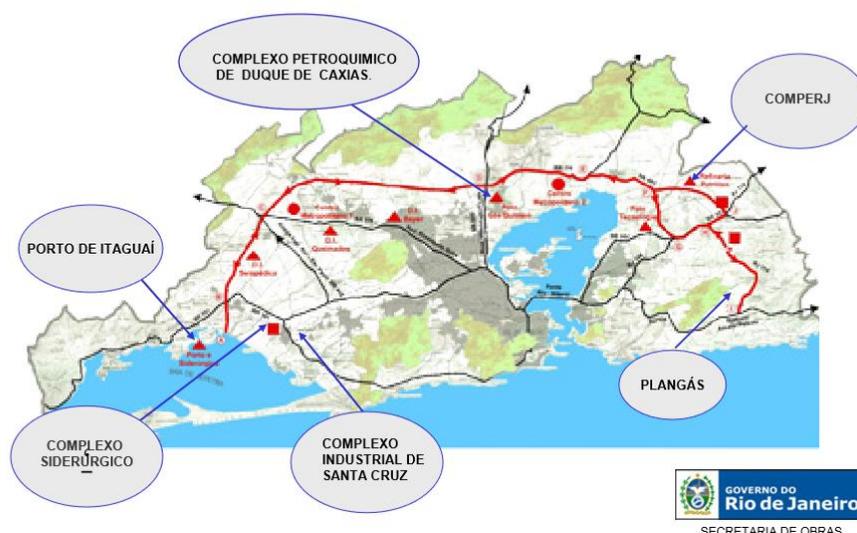


Figura 3: Empreendimento na área de Influência do Arco Metropolitano
Fonte: EI-RIMA do Arco Metropolitano (2007), Secretaria de Obras do estado do Rio de Janeiro

Através dos eixos apresentados na figura 3, podemos contextualizar a divisão regional do trabalho a partir tanto do projeto “Visões do Futuro” da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN), quanto do plano diretor do Arco. Em ambos, há a delimitação de uma parte metal-mecânica e outra químico-fármaco. Está organizado da seguinte forma: no leste metropolitano, ficam os investimentos químico-fármacos, tendo como destaque os municípios de Itaboraí, estendendo-se ao norte no município de Duque de Caxias; já na parte oeste, há a delimitação de uma região voltada para receber as bases logísticas que agregam os municípios de Japeri-Seropédica, localidades, segundo os analistas da FIRJAN e do estado, que apresentam ainda muitos “espaços livres” e “baixa ocupação” do interior de seus territórios. O município de Nova Iguaçu, dentro dessa delimitação, por mais próximo que esteja desses municípios e

Vitor Tinoco, Arco Metropolitano do Rio de Janeiro: Transformações e Representações

tenha maior influência sobre eles, ficou atrelado ao plano químico-fármaco pela demanda e localização de uma série de indústrias desse ramo em seu território, por falta de áreas para a expansão dos mercados de terras devido à proximidade de áreas de preservação por onde passa o Arco.

Com esse projeto, a região da Baixada Fluminense se tornou uma área de suma importância para novos empreendimentos no caráter logístico, devido aos baixos preços da terra dentro do que seriam os espaços vazios da região metropolitana, e também devido à presença do Porto de Itaguaí e do complexo petroquímico da Petrobrás no município de Duque de Caxias, a REDUC.

Com a emergência da crise político-econômica nacional e estadual, muitos dos possíveis investimentos e investidores não efetivaram as projeções de viabilidade econômica vislumbradas no projeto do Arco Metropolitano, produzindo um cenário de abandono e esvaziamento econômico do que antes era projetado como principal eixo de desenvolvimento do estado do Rio de Janeiro e da região da Baixada Fluminense.

A região também apresenta um forte índice de ocupações irregulares, com famílias de diferentes partes da Baixada Fluminense e do estado ocupando as margens da via, como consequência da crise urbana da região e da falta de moradia associada aos altos preços dos imóveis, dos aluguéis e do desemprego. A Câmara Metropolitana³, órgão responsável pela gestão metropolitana no estado do Rio de Janeiro, produz uma série de dados sobre as ocupações das margens do Arco, assessorando as prefeituras que ficam responsáveis pela contenção do crescimento urbano nos arredores da via que corta os seus territórios municipais. O que mais dificulta o processo de gestão dessa área, segundo alguns levantamentos junto a técnicos da Câmara Metropolitana, é a indefinição, diante de um quadro de crise política, acerca de quem é o real gestor do Arco, a esfera federal ou estadual, o que dificulta o planejamento a longo e médio prazos. Para os gestores entrevistados, a série de impasses sobre esse processo dificulta a implementação da iniciativa privada, especialmente na proposição de medidas de concessão da rodovia.

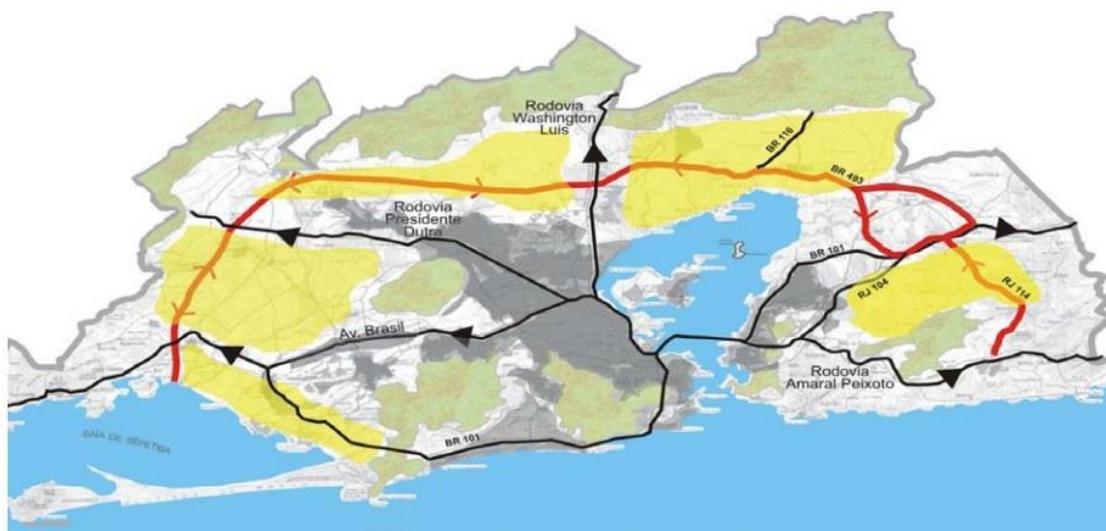
³ A Câmara Metropolitana é um órgão fundado em 2014 com a responsabilidade de promover a gestão metropolitana no estado do Rio de Janeiro. Ela revive, mas com os novos desafios do espaço metropolitano, o FUDREM, extinta na gestão Marcelo Alencar (1995-1998).

A descrição desenvolvida nesta seção nos leva a tentar compreender outras dimensões do projeto do Arco Metropolitano na dinâmica do atual metabolismo do capital, cuja forma financeira, globalizada e urbana tem sido um dos principais traços do que se coloca como intencionalidades do projeto do Arco. Ele é uma das expressões do movimento geral da acumulação através do desenvolvimento geográfico desigual e seu conjunto de contradições e dinâmicas.

O Arco e o Espaço Metropolitano Fluminense

Com a implantação do Arco na região metropolitana do Rio de Janeiro, há a formação de um projeto de desenvolvimento regional e de integração estadual em uma nova dinâmica econômica, destacadamente pelos setores de logística, petróleo e siderurgia. O Arco é a peça fundamental desse projeto, que podemos chamar de “desenvolvimento” econômico da região metropolitana do Rio de Janeiro, pois integra territorialmente esses projetos.

Essa região é o principal centro econômico do estado. Nela está concentrada 70% da população fluminense, os principais parques industriais e tecnológicos, tendo como principal polo a cidade do Rio de Janeiro. A construção do Arco possibilita a expansão de outros setores para áreas com baixo adensamento urbano e vazios demográficos, abrindo uma nova fronteira de acumulação dentro do espaço metropolitano do Rio de Janeiro.



Vitor Ti.

Vazios Urbanos na Região Metropolitana

Figura 4: vazios urbanos da Região Metropolitana do Rio de Janeiro

Fonte: Plano Diretor do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro, 2011.

A figura acima representa as áreas de adensamento urbano e populacional e os “espaços vazios” da região metropolitana. Em sua maioria, esses espaços estão localizados na vertente noroeste da região, onde podemos encontrar um maior número de “espaços livres”. Contudo, é preciso observar que esses espaços foram delimitados de acordo com suas áreas de influência. A vertente norte e leste metropolitana estão sob a abrangência das zonas químico-fármaco, devido à presença do COMPERJ e da REDUC, já a parte oeste e noroeste ficam sob a abrangência dos polos metalomecânicos devido à CSA e ao Porto de Itaguaí.

Esse arranjo espacial pode ser melhor compreendido através da figura abaixo, que expressa a distribuição dos investimentos territorializados na região metropolitana:



Fonte: Plano Diretor do Arco Metropolitano (Pdam).

Figura 5: Investimentos Recentes no Arco Metropolitano. Fonte: PDAM.

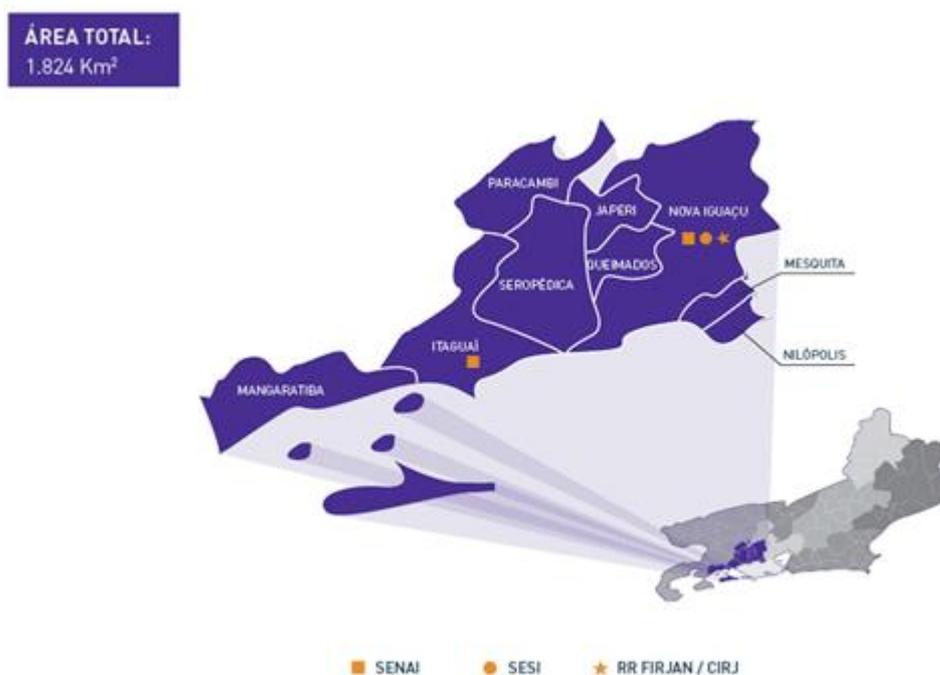
O documento “Visões do Futuro”, da FIRJAN, propõe uma série de projetos ao poder público estadual e à iniciativa privada, que fazem com que o Arco seja um direcionador da lógica de cidade que se impõe aos municípios que se encontram por ele cortados ou em suas adjacências. O poder local, o poder estatal em sua esfera local, assume uma proposta em conjunção a uma visão neoliberal nesse caso, como um dinamizador da economia, ao colocar condições básicas para a atração de investimentos que promovam o crescimento econômico, ou melhor, o discurso de desenvolvimento local, pois os municípios estão localizados em áreas que facilitam a mobilidade de mercadorias, serviços e mão de obra.

Para isso, o estado construiu o órgão responsável para promover a articulação institucional de políticas para o espaço metropolitano, integrando proposições de mobilidade urbana, planejamento e gestão do território, a Câmara Metropolitana, que tem essa função. Criada em 2014 pelo então governador Fernando Pezão, ela busca como objetivo a articulação das instituições governamentais localizadas dentro do espaço metropolitana de maneira a constituir um ordenamento integrado e sustentável para a promoção do desenvolvimento econômico.

Toda essa proposição de desenvolvimento nas adjacências do Arco visa explorar a potencialidade logística produzida pelo Porto de Itaguaí, onde a Baixada Fluminense se torna o grande espaço logístico da região, devido aos “espaços vazios” disponíveis nas bordas do espaço metropolitano. O município de Duque de Caxias se configura como um outro polo de fomento da indústria farmo-química, articulado à REDUC com o COMPERJ em Itaboraí.

Nesse sentido, é importante observar que a Baixada Fluminense foi dividida pela FIRJAN em duas áreas de interesse estratégico, em que se detalham os tipos de investimentos que cada uma poderá vir a receber. A área I é composta pelos municípios de Itaguaí, Japeri, Mangaratiba, Mesquita, Nova Iguaçu, Nilópolis, Paracambi, Queimados e Seropédica, conforme demonstra a figura:

Figura 6: Baixada Fluminense – Área I



Fonte: www.firjan.com.br

Essa área é vista como espaço de ocupação de empreendimentos industriais e, principalmente, logísticos. Uma das propostas é a inserção dos condomínios industriais/logísticos, que são projetos imobiliários para atender a uma demanda das empresas de logística que buscam áreas flexíveis, com baixo custo de ocupação, localizadas estrategicamente, que lhe ofereçam segurança e infraestrutura.

Já a área da Baixada Fluminense II (figura 7) é composta pelos municípios de Belford Roxo, Duque de Caxias, Guapimirim, Magé, Miguel Pereira, Paty do Alferes e São João de Meriti. Nessa área, a proposta principal se volta para sua transformação no maior polo petroquímico e gás-químico do país:

Figura 7: Baixada Fluminense – Área II



Fonte: www.firjan.com.br

As duas áreas são vistas de maneira integrada nas propostas da FIRJAN apresentadas no referido documento. Nele, também ganha destaque a integração metropolitana, que guiou o Plano Diretor do Arco Metropolitano, na orientação dos investimentos em infraestrutura de insumos para a indústria, como água, energia, banda larga etc.

Toda essa sistematização pode ser analisada dentro do campo da logística, que se divide em duas dimensões, uma corporativa e outra territorial. Na base corporativa, a estruturação de propostas feitas por agentes como o BID, Instituto Millenium e FIRJAN tem por objetivo a elaboração de um ordenamento para a chegada de empresas à região metropolitana em nível local e a implantação de uma série de medidas burocráticas e modelos de gestão público-privada nas prefeituras. Já na base territorial, o Estado é o principal agente ordenador das condições estruturais de circulação de transportes e armazenamento.

Ao analisarmos o Arco sob o prisma do PAC e, especialmente, do novo desenvolvimentismo, temos que retomar a compreensão de duas escalas: a nacional e a estadual. O Arco é parte do programa logístico de escoamento da produção do Porto de Itaguaí, integrando todo um conjunto de eixos da região Sudeste e de outros sete estados de diferentes regiões. Na escala estadual, é um meio de atrair investimentos infraestruturais e capitais privados para atuar nesse ramo de distribuição, transporte, armazenamento, em que a “logística é importante, especialmente quando falamos da integração da cadeia de abastecimentos” (SILVEIRA, 2011, p. 54).

Nesse sentido, a logística do Arco abrange um conjunto de estratégias integradas de cadeias produtivas, transporte e armazenamentos para todo o país e um espaço de atração de investimentos diversos para a economia fluminense. As prefeituras da região metropolitana têm se enquadrado para oferecer melhores condições de infraestruturas e atração para investimentos, incentivos fiscais e doações de terrenos para que as empresas se instalem em seus municípios. Para atrair investimentos, essas localidades oferecem condições de um bom “ambiente de negócios”. A esse respeito, Oliveira (2015) observa que:

também são implementados condomínios logísticos inseridos na lógica industrial, com valorização do solo urbano; esta valorização da terra urbana reverbera tanto na comercialização de áreas com fins de loteamento habitacional e conseqüente emergência de condomínios residenciais voltados para os altos estratos da classe média quanto para venda de grandes espaços para implementação de áreas que sirvam ao setor secundário (p. 5).

A implantação de condomínios logísticos industriais tem na Baixada Fluminense a principal região de sua promoção, apoiada pela abertura de terras que se obteve com a construção do Arco e a proximidade com o Porto de Itaguaí. O plano logístico e industrial se consolidou nessa região, abrindo um mercado de terras significativo e uma série de investimentos que transformaram em um primeiro momento, antes da crise, seu espaço.

Há diferenças estruturais entre distritos industriais e condomínios logístico-industriais. Finatti (2017) analisa as diferentes abordagens que essas denominações

assumem no território brasileiro. Em seu estudo, destaca que distrito industrial é uma política de uso do solo feita pelo poder público para reserva de áreas para o uso industrial. É uma política utilizada principalmente pelo poder local, que promove um zoneamento do espaço municipal, essencialmente para a “divisão da área urbana a fim de estabelecer regulamentação adequada às determinadas áreas e propriedades existentes em cada uma delas” (FINATTI, 2017, p. 51).

Já os condomínios logísticos, na discussão de Finatti (2017), se enquadram em formas de aglomerações de maior diversidade de termos empregados para sua identificação. Ele os classifica dentro da denominação de condomínios empresariais, que agregam não somente a logística, mas também os condomínios industriais, condomínios de galpões, condomínios de escritórios, centros logísticos, parques industriais, *business centers* e *business parks*.

Trata-se de empreendimentos de natureza imobiliária, destinados a receber atividades econômicas, cujos terrenos são vendidos para empresas, podendo apresentar uma infraestrutura pronta. Um exemplo desses empreendimentos são os galpões para serem alugados por um determinado tempo, que se constituem em espaços de controle, acesso e sistemas de segurança reforçados e de todos os equipamentos técnicos que possam facilitar à empresa se alocar nele. Os condomínios, nesse sentido, são “expressão das estratégias dos promotores imobiliários, que inovam e diversificam sua mercadoria saindo dos nichos apenas residencial ou comercial” (FINATTI, 2017, p. 67).

Com os condomínios, as empresas deixam de ter necessidade de comprar terrenos e construir estruturas físicas, ao mesmo tempo em que os condomínios passam a garantir de possuírem boa localização, segurança, licença ambiental e infraestrutura urbana de qualidade, que facilitam a desoneração, a implantação ou a realocação de empresas.

Os condomínios estão associados diretamente à questão da renda fundiária decorrente do custo da terra, quando esta é incorporada ao mercado urbano, em que

a essência do empreendimento imobiliário é o seu valor de troca, a renda obtida pelos promotores imobiliários. Por isso, estes empreendimentos

proximidade com fatores locacionais como o Porto de Itaguaí, o Arco Metropolitano, a Rodovia Presidente Dutra etc. Trata-se da parte mais oeste da região metropolitana, composta pelos municípios de Itaguaí, Seropédica, Paracambi, Queimados e Japeri.

Oliveira (2017) indica que a quantidade de condomínios empresariais tem maior relevância nos municípios de Seropédica e Queimados. Essas são as localizações que são favorecidas para receber esse tipo de investimento, pela disponibilidade de terras baratas e próximas de vias de escoamentos de grandes fluxos. Queimados tem como destaque o distrito industrial próximo à Rodovia Presidente Dutra, com proximidade de Seropédica, onde se encontra o entroncamento do Arco, a antiga Rio-São Paulo e a Presidente Dutra. O gráfico a seguir, desenvolvido por Patrícia Oliveira (2017), lista os condomínios industriais e logísticos localizados no extremo oeste metropolitano:

| | |
|-------------------|-------------------------------------------|
| Seropédica | VBL LOG Seropédica |
| | Seropédica Park |
| | Prologis CCP Seropédica |
| | Multimodal Seropédica |
| | Golgi Seropédica |
| Queimados | Distrito Industrial |
| | Condomínio industrial e logístico GLP |
| | Queimados |
| | Condomínio Logístico Queimados |
| | ENAAAX Queimados |
| Paracambi | Prologis CCP Queimados |
| | AQ ³ Log Queimados- Condomínio |
| | Logístico / RJ |
| Japeri | Condomínio Industrial I (CI I) |
| | Condomínio Industrial II (CI II) |
| | Condomínio Industrial Marajoara |

Figura 9: Lista de Condomínios empresariais do Extremo Oeste Metropolitano

Fonte: Oliveira (2017)

Dos municípios listados acima, Seropédica tem o maior número de empreendimentos. Há ainda uma série deles para serem executados no município em futuros próximos. Dentro do plano diretor do Arco Metropolitano, Seropédica tem destaque por ser área mais próxima ao Porto de Itaguaí e por ter potencial para ser o

concentrador da atividade logística por causa da instalação de centros de distribuição atacadista e varejista. Japeri é classificado no plano diretor como área de expansão futura do capital, que se instala em Seropédica devido à potencialidade de “espaços vazios” a serem explorados.

No município de Japeri, o desenvolvimento do condomínio industrial tem sido a grande proposta política de desenvolvimento das últimas gestões, que trabalham, segundo o plano diretor, para oferecer condições de bom ambiente para a permanência das empresas em seus territórios. A vantagem logística apresentada em Japeri é o fato de ser um dos municípios cortados pelo Arco Metropolitano, ter acesso também à Rodovia Presidente Dutra e, como Seropédica, ser cortado pela linha ferroviária da MRS, que tem ligação direta com o Porto de Itaguaí. A figura a seguir demonstra o preço médio de locação por metro quadrado em alguns dos municípios do estado do Rio de Janeiro:

| Preços médios pedido de locação (m²/mês) | |
|------------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| Estado (RJ) | RS 23,00 m²/mês |
| Avenida Brasil | RS 35,00 m²/mês |
| Belford Roxo | RS 25,00 m²/mês |
| Nova Iguaçu | RS 25,00 m²/mês |
| Queimados | RS 18,60 m²/mês |
| Seropédica | RS 18,60 m²/mês |
| Campos | RS 15,00 m²/mês |

Figura 10 – Quadro dos preços médios de locação

Fonte: Elaborado por Oliveira, 2017.

Analisando o quadro que sinaliza que a média estadual é de 23 (vinte três) reais o metro quadrado, Seropédica só perde para Campos dos Goytacazes no preço da terra, que custa 15 reais o metro quadrado. As áreas do oeste metropolitano têm uma diferença de preço da terra bastante significativa, quando comparadas a locais mais valorizados, como Nova Iguaçu, cujo preço médio do metro quadrado é 25 (vinte e cinco) reais, em comparação a Queimados e Seropédica, em que o metro quadrado vale 18 (dezoito) reais e 60 (sessenta) centavos.

Vitor Tinoco, Arco Metropolitano do Rio de Janeiro: Transformações e Representações

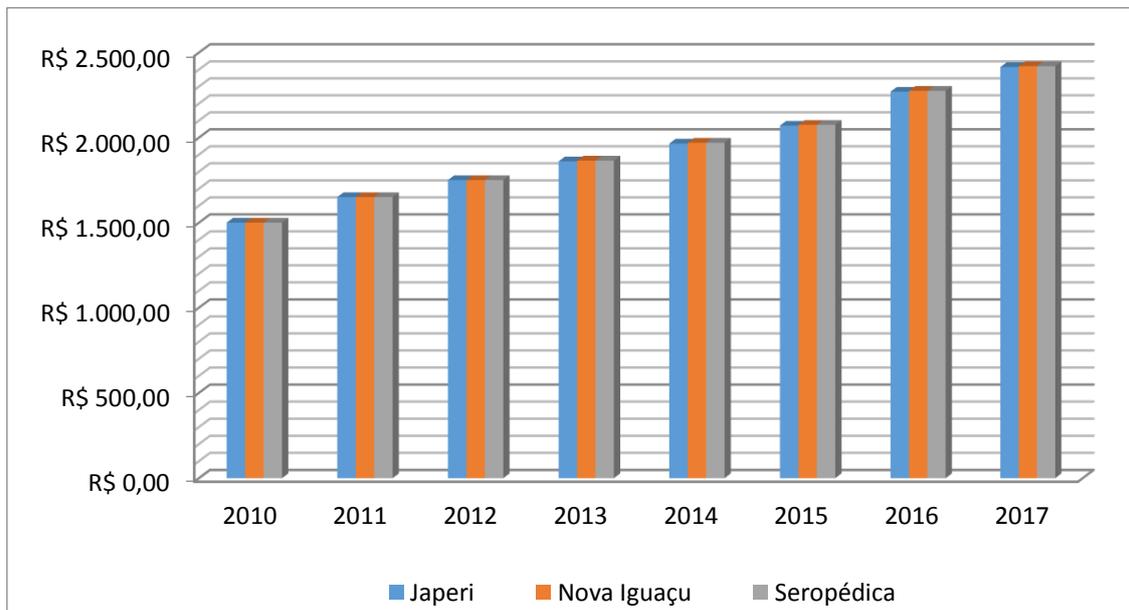
Quando observamos esse processo em uma trajetória histórica a partir dos preços das terras nuas nos municípios de Nova Iguaçu, Japeri e Seropédica, recorte de nosso estudo, verifica-se um aumento significativo de, aproximadamente, 50% do preço da terra nua no espaço amostral analisado nos três municípios, computados 7 anos de amostras do preço médio da terra no período de 2010 a 2017, como pode ser visto abaixo:

Quadro 1: Tabela Preço da Terra Nua

| Municípios | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|-------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Japeri | 1.500,00 | 1.650,00 | 1.750,00 | 1.860,00 | 1.965,00 | 2.070,00 | 2.270,00 | 2.415,00 |
| Nova Iguaçu | 1.500,00 | 1.650,00 | 1.750,00 | 1.865,00 | 1.970,00 | 2.075,00 | 2.275,00 | 2.420,00 |
| Seropédica | 1.500,00 | 1.650,00 | 1.750,00 | 1.865,00 | 1.970,00 | 2.075,00 | 2.275,00 | 2.420,00 |

Fonte: Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro, dados da Secretaria de Estado de Agricultura, Pesca e Abastecimento.

Tabela 2: Gráfico do Preço da Terra Nua



Fonte: Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro, dados da Secretaria de Estado de Agricultura, Pesca e Abastecimento.

A curva de aumento do preço da terra é mais acentuada principalmente no ano de 2010, por causa do início das obras do Arco Metropolitano. Isso demonstra como a Baixada representou uma área de interesse para investimentos no mercado imobiliário, especialmente para implementação dos condomínios empresariais (FINATTI, 2017), nos quais a questão imobiliária tem grande foco.

Por mais que a crise econômica do estado tenha afastado investimentos, é perceptível que a região do extremo oeste metropolitano é um espaço de valorização imobiliária. Talvez o ritmo de valorização do preço da terra tenha diminuído, porém os baixos preços podem ser fatores que, se levados em consideração, fazem com que a região se configure como uma área estratégica no projeto de desenvolvimento regional do estado.

Quando analisamos a questão da terra, temos que compreender também a posse dela. A Baixada Fluminense é marcada historicamente por ser a região do estado com um dos maiores índices de conflitos fundiários. Há uma concentração de assentamentos de reforma agrária, acampamentos e pré-assentamentos que ali se colocam desde os anos 1980, além do conjunto de loteamentos ilegais e irregulares que

surgiram nos últimos anos. Quando compreendemos a história dos conflitos fundiários na Baixada Fluminense, o sujeito central é o posseiro, que, nos anos 1950 e 1960, foi central na luta contra os despejos promovidos pela justiça nas medidas de reintegração de posse da terra devido ao movimento de crescimento imobiliário que marcou a região nesse momento. Os mesmos posseiros, anos depois, foram os cernes do movimento de ocupações de terra nos anos 1980, que deram origem a assentamentos rurais como Campo Alegre entre Nova Iguaçu e Queimados.

A luta dos posseiros se repete agora no limiar do século XXI através das remoções e expulsões brancas dos atingidos pelas políticas de implementação do Arco Metropolitano, como também pelo avanço dos investimentos logístico-industriais na Baixada, conforme analisamos acima na região do extremo oeste metropolitano (OLIVEIRA, 2015). A luta pela permanência na terra é a busca por uma vida digna, elementos que perpassam os sujeitos aqui estudados sobre o movimento de territorialização do capital e as transformações territoriais a eles impostas.

O preço da terra ganha evidência neste trabalho por ser ele um dos fatores de desterritorialização em nossa análise, sendo um dos efeitos mais graves para a maior parte da população que vive nas adjacências do Arco Metropolitano. A Câmara Metropolitana tem feito um acompanhamento dessas ocupações; porém, segundo os técnicos entrevistados, não há uma ação efetiva por parte das prefeituras em fazer um controle sobre o solo urbano nessas localidades.

Esse processo de expulsão branca pode ser visto pelo exemplo da prefeitura de Seropédica que criou mecanismos em seu plano diretor, segundo Souza (2015), para a modificação do uso do solo caso seja de interesse da cidade. Com esses mecanismos, as zonas rurais, especialmente a do assentamento Sol da Manhã, foram afetadas diretamente, pois deixam de ser cotadas pelo preço da terra nua, para uso agrícola, e passam a ser cotadas de acordo com o preço do metro quadrado. A área do condomínio vista na foto foi vendida pelo preço de 16 (dezesseis) reais o metro quadrado.

O baixo preço da terra e o fator locacional atraem uma série de investidores imobiliários para a região. Contudo, a questão da infraestrutura ainda é um dos elementos limitadores.

Já o Condomínio Industrial de Japeri hoje conta com indústrias do ramo da construção civil e de reciclagem. Muitos relatos retratam os impactos ambientais como poluição atmosférica e contaminação do solo. Há outros problemas elencados como a falta de saneamento básico, o fornecimento de água apenas para as empresas e o baixo investimento em saúde e educação.

A atual gestão municipal de Japeri tem mantido uma linha de busca por investimentos industriais e logísticos, para promover a chegada de novas empresas. A gestão de Carlos Moraes tem feito investimentos em infraestrutura e buscado melhorar as condições burocráticas do município para facilitar a inserção de empresas no condomínio Marajoara (AZEVEDO, 2018). Alguns exemplos são as parcerias com o estado junto à CEG para a chegada do gás, a fim de atender a indústria local, residentes e postos de GNV que queiram se instalar ao longo da avenida Tancredo Neves, que corta o município. Uma das ações da prefeitura para produzir incentivos foi a criação de um órgão municipal para controle e licenciamento ambiental, tendo como justificativa a demora para a liberação de licenças e laudos por parte dos órgãos estaduais, como o INEA.

Carlos Moraes é um dos principais políticos do município, tendo sido o primeiro prefeito após a emancipação de Nova Iguaçu, em 1993. Desde então, ele vem participando das gestões do município. Foi em sua gestão que os conflitos que estamos estudando se acentuaram em associação com o empresariado local, tendo em vista a valorização imobiliária produzida pela obra do Arco e o fator locacional que o mesmo produzia.

Considerações Finais

O Arco representava, como hoje ainda representa, um projeto mais complexo na política nacional e estadual, não só de escoamento da produção, e sim como ação que agrega um conjunto de iniciativas multiescalares. Ele é um dos projetos de integração nacional, criados para superar os chamados gargalos infraestruturais que marcam o território brasileiro, por meio do PAC, o principal projeto do segundo governo Lula (2007-2010),

que visava a uma intervenção direta do estado na economia a partir de uma série de obras infraestruturais e de urbanização por todo o território.

Em uma outra escala, a estadual, significou um projeto de atração de investimentos e formação de um eixo de desenvolvimento para o estado, que agrega não mais o escoamento, mas todo um mercado logístico-industrial para o espaço metropolitano fluminense, abrindo novas fronteiras mercantis e de serviço. E, por extensão, também teve significação para as prefeituras cujos territórios municipais são cortados pelo Arco e estão em sua área de influência, que receberam investimentos e atraíram uma série de obras que fomentaram o mercado de trabalho local.

O histórico da implementação do Arco expressa não apenas um projeto de intervenção técnica para circulação mercantil. Consiste em uma nova lógica de acumulação que marca o atual metabolismo do capital, que compreende também o espaço como uma mercadoria, ou seja, a produção do espaço do Arco Metropolitano e de seu entorno é tomada como mercadoria.

A Baixada Fluminense, conhecida historicamente como uma região marcada pela segregação e por altos índices de violência, foi vista por parte dos investidores imobiliários como um El Dorado da especulação, incentivada pelas prefeituras, e como parte da estratégia elaborada pelo Governo do estado do Rio de Janeiro do Plano Estratégico do Arco Metropolitano, em que havia uma projeção de se alcançar, segundo a Firjan (2012), uma série de investimentos diretos e indiretos para a economia fluminense.

Esse crescimento de investimentos imobiliários na Baixada Fluminense, que se mantém até o atual momento de crise econômica e social nacional e estadual, se dá pelo potencial logístico do Porto de Itaguaí, região que, pela disponibilidade de espaços livres, é uma área de forte interesse para a implantação de projetos como os dos condomínios logísticos-industriais presentes em Seropédica e Japeri.

Em suma, Arco Metropolitano é um eixo econômico do estado do Rio de Janeiro e de um projeto de desenvolvimento infraestrutural nacional, integra uma política que articula as diferentes escalas das dimensões federativas e os diversos agentes e sujeitos envolvidos nesse projeto, que atinge as populações que se estabeleceram e

constituíram suas vidas nos lugares que hoje são alvos de intervenções ou são vistos como áreas de interesse logístico para diferentes setores da economia.

Referências Bibliográficas

- AZEVEDO, Nathalia Figueiredo de. *As desigualdades territoriais no Extremo Oeste Metropolitano Fluminense: um estudo de caso sobre o Município de Japeri*, 2018. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas) – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro.
- BINSZTOK, Jacob. Crise e construção de uma nova ordem territorial no estado do Rio de Janeiro. *GEOgraphia*. Ano 1, nº. 2, 1999.
- FERREIRA, Álvaro; RUA, João (Org.); MATTOS, Regina Célia de (Org.). *O espaço e a metropolização: cotidiano e ação*. Rio de Janeiro: Consequência, 2017.
- FINATTI, Rodolfo. *Aglomerções industriais no Brasil: uso do território e transformações recentes*, 2017. Tese (Doutorado em Geografia (Geografia Humana) - Universidade de São Paulo.
- LOPES, Gabriel Oliveira. *"Novos" espaços: os condomínios logísticos e a expansão capitalista no município de Seropédica (RJ)*. 2018. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.
- OLIVEIRA, Leandro Dias de. A emergência da região logístico-industrial do extremo Oeste Metropolitano Fluminense: reflexões sobre o processo contemporâneo de reestruturação territorial-productiva. *Revista Espaço e Economia*, Ano IV, nº. 7, 2015.
- OLIVEIRA, Patrícia Matias de. *Empreendedorismo urbano periférico: um estudo sobre os municípios da Borda Oeste Metropolitana Fluminense*, 2017. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas) – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro.
- OLIVEIRA, Patrícia Matias de; SILVA, Robson Dias. Baixada Fluminense? RJ: Notas sobre os Impactos Iniciais do Arco Metropolitano. *Revista Continentes*, v. 6, p. 75-94, 2017.
- SISTEMA FIRJAN. *Visões para o futuro: potencialidades para o estado do Rio de Janeiro*. Setembro de 2012.

SILVEIRA, Márcio Rogério. *Circulação, Transportes e Logística: Diferentes Perspectivas*. 1. ed. São Paulo: Outras Expressões, 2011.

SILVEIRA, M. R. ; JULIO, A. S. . *Os Investimentos em Transportes do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e o Efeito Multiplicador Brasileiro a partir do Governo Lula da Silva*. Revista de Literatura dos Transportes, v. 7, p. 199-224, 2013.

SOUZA, Ticianne Ribeiro de. *O papel da ideologia na expansão urbana: a questão econômica e os impactos socioambientais do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro*. 2015. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo.

TÂNGERI, Vera Regina; REGO, Andrea Queiroz; MONTEZUMA, Rita de Cássia Martins (Orgs.). *O Arco Metropolitano do Rio de Janeiro: integração e fragmentação da paisagem metropolitana e dos sistemas de espaços livres de edificação*. Rio de Janeiro: PROARQ/FAU, 2012.

Webgrafia:

<http://www.camarametropolitana.rj.gov.br/PlanoDiretor.pdf>. Acesso em 20 de abril de 2018.

<http://www.der.rj.gov.br>. Acesso em 13 de maio de 2018.

<http://www.fetranscarga.org.br/inicio.php>. Acesso em 14 de abril de 2018.

<http://www.rj.gov.br/web/setrans>. Acesso em 17 de abril de 2018.

<http://www.sistemafaerj.com.br/vtn-valor-de-terra-nua/>. Acesso em 18 de maio de 2018.

Data de Submissão: 15/05/2019

Data da Avaliação: 13/07/2019