

O ARCO RODOVIÁRIO METROPOLITANO COMO ELEMENTO DE REESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO FLUMINENSE

Júlio César Gomes Filho*

Resumo: o trabalho propõe a análise da construção do Arco Rodoviário Metropolitano através do papel fomentador do Governo Federal para a inserção do estado do Rio de Janeiro em uma lógica de fluxos intensos de capitais e mercadorias, com a ligação de pontos fixos e estratégicos de interesse econômico. O objetivo é compreender como tal projeto pode servir como elemento de reestruturação do espaço produtivo da metrópole, analisando os principais atores envolvidos no processo de construção e os benefícios do arco rodoviário metropolitano para a economia da metrópole fluminense.

Palavras-chave: Estado; território; infraestrutura; reestruturação.

THE ROAD METROPOLITAN ARC: AN ELEMENT OF RESTRUCTURING THE URBAN SPACE IN RIO DE JANEIRO

Abstract: the article analyses the construction of the Arco Rodoviário Metropolitano through the role of the Federal Government as a developer to insert the State of Rio de Janeiro in a logic of intense flows of capitals and goods, connecting fixed and strategic points of economical interest. The objective is understand how this project can work as a restructuration element of the metropolitan productive space, analyzing the main actors involved in the process of construction of the Arco Rodoviário Metropolitano and its benefits to the Rio de Janeiro's metropolitan economy.

Keywords: State; territory; infrastructure, restructuration.

L'ARC ROUTIER MÉTROPOLITAIN: L'ÉLÉMENT DE RESTRUCTURATION DE L'ESPACE À RIO DE JANEIRO

Résumé: ce texte analyse la construction de l'Arc Routier Métropolitain à Rio de Janeiro et le rôle du Gouvernement Fédéral, dont l'objectif c'est d'inscrire l'État de Rio de Janeiro dans la logique des flux de capitaux et de marchandises. Pour cela, il faut créer les noeuds stratégiques sous le point du vue économique. On veut comprendre ce projet tandis qu'un élément de restructuration de

* Universidade Estácio de Sá - Licenciando em Geografia - juliofdh@gmail.com.

l'espace productif de la métropole, en signalant ses principaux agents et ses bénéfiques pour l'économie de Rio de Janeiro.

Mots-clés: État; territoire; métropole; restructuration.

1. Introdução

A partir da discussão de autores que abordam a temática do Estado, território, espaço social, redes e reestruturação produtiva, objetivamos neste artigo entender a importância do projeto do Arco Rodoviário Metropolitano como elemento reestruturador do espaço produtivo da metrópole fluminense. Além disso, também é interesse compreender o Arco Rodoviário Metropolitano Fluminense como fruto de um amplo processo de investimentos públicos e privados para ampliação do parque industrial e de grandes obras de infraestrutura na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. O trabalho também tem como objetivo compreender como o arco metropolitano influenciará os fluxos da metrópole fluminense, ligando *fixos* de interesse econômico, além de inserir novas áreas no processo da rede urbana metropolitana e, por que não, da globalização.

O cenário econômico brasileiro perpassa pelo investimento crescente do Estado no setor de logística e infraestrutura, através do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), contando com grande aumento de investimentos no estado do Rio de Janeiro. O presente trabalho se justifica pela necessidade de estudos sobre a reestruturação produtiva do estado do Rio de Janeiro, através desses novos e crescentes investimentos, tirando o estado de uma situação pouco competitiva no que se refere à esfera produtiva e tornando-o atualmente um grande captador de investimentos internos e externos. O arco metropolitano, então, está atrelado à superação dos grandes entraves em infraestrutura de transportes, considerado um imenso “gargalo” para uma maior dinâmica das atividades econômicas.

Para alguns autores do campo das ciências sociais, o mundo assiste a consolidação de um novo modo de vida e um novo padrão de produção, baseado em estruturas mais

Júlio César Gomes Filho, *O Arco Rodoviário Metropolitano como Elemento de Reestruturação do Espaço Fluminense*

flexíveis e pautado no desenvolvimento e difusão crescente de novas tecnologias. Para Milton SANTOS (1994), o *meio técnico-científico-informacional* surge a partir da década de 70 do século XX a partir do incremento das tecnologias de comunicação e informação, que se articulam também na escala produtiva e científica, em todo tipo de fluxos. O meio técnico-científico-informacional configura o espaço atual da rede de informações, transportes, mercadorias e pessoas. A transformação técnica é um elemento essencial nessa nova fase e se impõe no território, formando a tecnosfera, onde a lógica do capital e da tecnologia comanda as relações. Para SANTOS (1994: 50), algumas características marcantes desse novo momento histórico são:

a transformação dos territórios nacionais em espaços nacionais da economia internacional; a exacerbação da especialização produtiva no nível do espaço; a aceleração de todas as formas de circulação e seu papel crescente na regulação das atividades localizadas; a produtividade espacial como dado na escolha das localizações; o papel da organização e o dos processos de regulação na constituição das regiões.

Para David HARVEY (1992), o período atual tem como marco fundamental a profunda recessão de 1973, referente ao choque do petróleo que abalou as estruturas do modo de produção fordista. As décadas de 70 e 80 tornaram-se um período de reestruturação econômica, incluindo novas experiências no modo de organização industrial. Esse novo período traz à tona a *acumulação flexível*, que se apoia na flexibilidade dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho, dos produtos e padrões do consumo. As características são: “surgimento de setores de produção inteiramente novos, novas maneiras de fornecimento de serviços financeiros, novos mercados e, sobretudo, taxas altamente intensificadas de inovação comercial, tecnológica e organizacional” (HARVEY, 1992: 140). Portanto, essa nova fase é marcada pelas inovações tecnológicas, pela fluidez crescente do espaço e a necessidade de interligação entre os lugares, entre o local da produção e do mercado, além de provocar uma nova redistribuição das regiões geográficas industriais, incluindo os países de industrialização tardia, o que é o caso do Brasil.

1. Reflexões sobre a ação do Estado como elemento de reestruturação produtiva no território

Segundo SANTOS (1994), o espaço atual se caracteriza cada vez mais como espaços de racionalidade, cuja disposição obedece aos interesses dos fluxos hegemônicos. Esses fluxos hegemônicos são aqueles que atendem ao grande capital, cujas decisões ocorrem nos principais centros do capitalismo e são denominadas *verticalidades*. Essas decisões subordinam o território às demandas dos agentes do capital corporativo, impondo-se aos sujeitos sociais locais e obtendo real poder de decisão sobre o uso dos territórios. A fluidez é cada vez mais exigida dos espaços, no sentido de reduzir as fronteiras, melhorar os transportes e a comunicação, eliminar os obstáculos à circulação do dinheiro e suprimir as rugosidades hostis aos processos de acumulação.

A técnica é um fator essencial no espaço atual. A técnica unificada torna os lugares mais homogêneos, o que é primordial para o processo de globalização acontecer. A ciência, a tecnologia e a informação configuram a base técnica da vida social atual. Sob esta perspectiva, a globalização constitui o estágio supremo da internacionalização, com a amplificação em “sistema-mundo” de todos os lugares e todos os indivíduos em graus diversos. As ações sobre o espaço, nesse novo momento, se tornam cada vez mais técnicas e específicas e são deliberadamente fabricados e localizados para responder melhor a objetivos previamente estabelecidos.

O espaço de fluxos se torna objeto das intencionalidades de nível hegemônico superior, assim o espaço se torna cada vez mais especializado produtivamente pelas condições técnicas e sociais. A especialização produtiva necessita de *circulação*, que desempenha papel fundamental na transformação da produção e do espaço (SANTOS, 1988).

Assim, o processo de especialização produtiva se torna evidente nas atuais mudanças em curso na metrópole fluminense, onde as áreas são selecionadas conjuntamente pelo capital e pelo Estado para servirem de *lócus* da produção industrial. Nesses locais são implementados infraestrutura, logística, insumos ao saneamento básico,

urbanismo, dentre outras benesses diferenciadas para facilitar todo o processo de instalação, deslocamento, escoamento da produção; ou seja, as bases necessárias para o capital industrial. Pode-se assim entender o espaço como fruto de um sistema de ações estratégicas a partir de um sistema de objetos que o dinamiza e transforma, conferindo ao espaço da metrópole um ambiente extremamente técnico (SANTOS, 1988).

A lógica territorial do poder advém de processos de acumulação do capital no tempo e no espaço e, portanto, as especializações regionais se tornam um aspecto fundamental do funcionamento do capitalismo. O Estado usa seus poderes para aumentar as diferenciações e dinâmicas regionais, através de investimentos em infraestrutura mediante a imposição de leis de planejamento e aparatos administrativos. Os estados continuam se desdobrando para aumentar seus próprios poderes mediante a criação de “paraísos” para o investimento do capital, já que um ambiente de negócios atraentes traz novos fluxos de capital.

O processo de reestruturação produtiva em curso promove transformações nas bases econômicas dos lugares e amplia a intervenção de novos sujeitos sociais no uso do território. O território é visto como um campo de forças de interesses diversos, que através de relações de poder, modificam seu uso de acordo com seus interesses. Logo, o território atual é marcado por uma intensa disputa entre diversos sujeitos sociais pelo seu uso.

O sistema capitalista precisa constantemente produzir novas territorialidades para fugir das crises. As maneiras mais eficazes são a *reorganização espacial* e a *expansão geográfica*, tomando como grande exemplo a retomada norte-americana após a crise de 1929, com a política de obras públicas voltada para lugares até então não desenvolvidos. Como ensina HARVEY (2004: 79), “a formação de um Estado em associação com o surgimento da constitucionalidade burguesa têm sido, por conseguinte, características cruciais da longa geografia histórica do capitalismo”. O papel do Estado como proteção para a acumulação capitalista é essencial para o desenvolvimento desse sistema, tal como para a sua estabilidade e continuidade.

Ainda segundo HARVEY (2004: 87, *grifos do autor*)

O movimento fluído *sobre o espaço* só pode ser estabelecido mediante a instalação de certas infra-estruturas físicas *no espaço*. Vias férreas, rodovias, aeroportos, instalações portuárias, redes de cabos, sistemas de fibra ótica, redes elétricas, sistemas de água e esgoto, oleodutos, etc. constituem “capital incorporado à terra.

O capital investido no espaço necessita que as interações espaciais sigam o padrão dos seus investimentos para que o seu próprio valor se realize, ou seja, para que o seu próprio uso gere lucros que possam justificar todo o valor investido. O autor chega à conclusão de que o capital cria perpetuamente novas paisagens geográficas que facilitem suas atividades num dado tempo, para poder posteriormente destruí-las; a seguir, novamente o capital passa a construir uma paisagem totalmente diferente num para continuar o seu processo de acumulação. Este processo aqui explicado de maneira simples pode ser exemplificado pelo caso brasileiro de atuação estatal sobre o território, onde se pode verificar historicamente uma estreita relação entre capital e Estado, promovendo constantes “construções”, “destruições” e “reconstruções”, tanto no que se refere à base da produção quanto no investimento direto em infraestrutura e logística.

A atuação do Estado brasileiro, através das esferas federal e estadual, busca criar as condições favoráveis para a produção e a reprodução do capital privado com o funcionamento do Arco Rodoviário Metropolitano. O papel do Estado brasileiro de investimento direto, tanto na produção industrial quanto na dotação de infraestrutura no espaço, foi essencial para o desenvolvimento industrial nacional desde a década de 1930, com o início da industrialização no país. Resumidamente, [1] A criação das empresas estatais foi a base de um grande projeto de desenvolvimento econômico do governo de Getúlio Vargas; [2] com o Plano de Metas no governo de Juscelino Kubitschek, aludia-se crescer “50 anos em 5”, o que implicou no investimento em produção de energia, programa nuclear, prospecção e refinamento de petróleo, reaparelhamento e construção de ferrovias e rodovias; [3] no período de João Goulart, o Plano Trienal buscou as reformas de base e onde o Estado teve um amplo

fortalecimento no investimento em usinas, estradas, pontes, etc.; [4] por fim, o chamado “milagre econômico” brasileiro, no período da ditadura militar, elevou o PIB (Produto Interno Bruto) do país de 43º do Planeta em 1964 para o 8º em 1985. Graças à grande captação de recursos no exterior, contou com grandes investimentos estatais em obras faraônicas de infraestrutura, tais como: a rodovia Transamazônica e a Perimetral Norte (ambas jamais integralmente terminadas), a Ponte Rio-Niterói, a Usina Hidrelétrica Binacional de Itaipu e projetos de extração mineral.

O Estado tem demonstrado interesse em inserir as áreas não urbanizadas da metrópole fluminense em novos vetores de expansão urbana. O perímetro urbano dessas localidades certamente será aumentado, bem como devem emergir problemas que já nascem crônicos, tais como carência de infraestrutura, expulsão de atividades agrícolas produtivas, falta de serviços básicos, etc. A lógica do Estado é facilitar os fluxos, tanto de pessoas quanto de mercadorias, e assim investe maciçamente na infraestrutura e na logística sob a ótica do capital. No estudo em tela, os investimentos têm como objetivo central escoar com mais rapidez a produção do futuro Complexo Petroquímico de Itaboraí para o Porto de Itaguaí.

A partir da década de 1970, a população urbana supera a população rural no Brasil. De acordo com LENCIONI (2008), nesse momento, a questão da gestão urbana ficou mais evidente para o Estado brasileiro e fez-se a necessidade de criar novos organismos governamentais para implementação de políticas urbanas e regionais. Por um lado, buscava-se promover um desenvolvimento urbano capaz de promover o equacionamento dos problemas relativos a transporte, saneamento e habitação.

Por outro lado, buscou-se descentralizar as atividades industriais até então concentradas no eixo do Sudeste do país. A instituição de nove regiões metropolitanas, por exemplo, teriam a função de irradiar o desenvolvimento ao longo do território brasileiro. Portanto, havia uma *hierarquização das regiões metropolitanas*, de acordo com o grau de importância econômica. As regiões metropolitanas, portanto, ganham destaque por se tornarem pólos estruturadoras do ordenamento territorial. A tese

dessa irradiação do desenvolvimento econômico através de pólos de desenvolvimento pautou as políticas urbanas e territoriais brasileiras ao longo das últimas décadas.

O próprio desenvolvimento interno dessas regiões metropolitanas se deu de forma extremamente desigual, abarcando atuações distintas do Estado, e, portanto, não permitindo um desenvolvimento que integrasse as políticas públicas de forma coordenada. Para piorar a situação, a partir da década de 1980, os organismos de planejamento regional perdem verbas e o tema regional passa a ser visto como obsoleto, fazendo com que o planejamento integrado passe a ser uma realidade distante nas metrópoles brasileiras. Com o advento do neoliberalismo econômico e a desregulação dos mercados, ocorrem muitas mudanças estruturais, provocando a reestruturação de algumas regiões e a marginalização de outras (LENCIONI, 2008).

No contexto da globalização, o processo dominante é o de metropolização, que está intimamente associado à reestruturação capitalista. Para LENCIONI (2008), nesse contexto as metrópoles contemporâneas exprimem o estágio máximo da urbanização, tornando-se condição para a reprodução do capital; mas também tornam-se um meio para a reprodução do capital e, ainda, um produto do capital. Neste sentido, apresenta-se a tendência da expansão das regiões metropolitanas e de seus reflexos imediatos, com a conurbação de maneira ostensiva..

Esses territórios metropolitanos atraem para si a modalidade de empresas do novo momento da acumulação flexível: as chamadas *empresas-rede*, que não se fixam no território, isto é, que migram para outros locais que apresentem mais vantagens competitivas. Forma-se um complexo sistema de redes, que interligam o lugar com localidades distantes, podendo não existir relação com as cidades mais próximas. Existe uma ligação maior com a rede global de produção e distribuição nesses novos territórios que sofreram o processo de metropolização, de maneira que uma cidade como Duque de Caxias pode ter mais ligações com o mercado consumidor de petróleo em São Paulo do que com a cidade vizinha de Magé, por exemplo. Evidentemente, este exemplo não é fictício.

A escala metropolitana é essencial para a localização espacial do Arco Rodoviário Metropolitano. Segundo Floriano OLIVEIRA (2008), o espaço geográfico, fruto do somatório das relações sociais, econômicas, políticas e culturais, é o *locus* da reprodução das relações de produção, produção essa da própria sociedade. E a área metropolitana configura-se “como espaço social que vive processos urbanizadores compartilhados, com descontinuidades físicas, porém com dinâmicas de fluxos que tendem a construir uma realidade que requer projetos de desenvolvimento e serviços comuns” (BORJA, 2009: 24 *apud* OLIVEIRA, 2008). Logo, o Arco Rodoviário Metropolitano, envolvendo uma região com afinidades diversas e particularidades com a cidade do Rio de Janeiro, e constituindo uma rede de municípios que compartilha, dentre outras coisas, uma infraestrutura de transporte e mobilidade, é um exemplo complexo desse processo onde diversos atores se envolvem na reconfiguração do espaço metropolitano.

2. Arco Rodoviário Metropolitano e as estratégias produtivas

As necessidades do Arco Rodoviário Metropolitano do Rio de Janeiro (AMRJ) já eram sentidas, pelo menos, desde a década de 1970, quando um projeto mencionava a duplicação da rodovia RJ-109, que liga Itaguaí a Japeri e Nova Iguaçu. Sua execução nunca saiu do papel. A centralização das estradas federais passando pela cidade do Rio de Janeiro sempre foi uma realidade e impossibilitou uma maior integração entre os municípios periféricos na metrópole fluminense.

A necessidade atual de acesso rápido do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro em implantação no município de Itaboraí ao Porto de Itaguaí obriga a construção rápida do arco. As obras foram licitadas no ano de 2007, incluídas nos recursos do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), do governo de Luiz Inácio Lula da Silva. De maneira complementar, as obras de duplicação do trecho da BR-101, entre a cidade do Rio de Janeiro e Mangaratiba, foram concluídas e puderam facilitar o acesso das indústrias do município do Rio de Janeiro ao porto.

A lógica de construção do Arco Rodoviário Metropolitano faz parte de um processo maior de investimentos governamentais em transportes, onde o orçamento para infraestrutura para este setor dobrou no Brasil no período de 2000/2001 e quase quadruplicou no Rio de Janeiro nesse mesmo período, segundo um estudo da FIRJAN de 2008. A proposta apóia-se em três funções básicas. Primeiro: a integração do Porto de Itaguaí à malha rodoviária nacional. Segundo, ligação entre os cinco eixos rodoviários beneficiados pelo projeto sem a necessidade de conexão via Avenida Brasil e Ponte Presidente Costa e Silva, desviando assim o fluxo de tráfego das principais vias de acesso à capital. Por fim, aumento da acessibilidade aos municípios próximos ao AMRJ, que concentram grande contingente populacional e atualmente só se conectam através de percursos mais longos que utilizam os grandes eixos rodoviários convergentes para o Rio de Janeiro. A figura abaixo permite verificar os municípios no qual o Arco Rodoviário Metropolitano estará presente:



Fonte: <http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=16222>

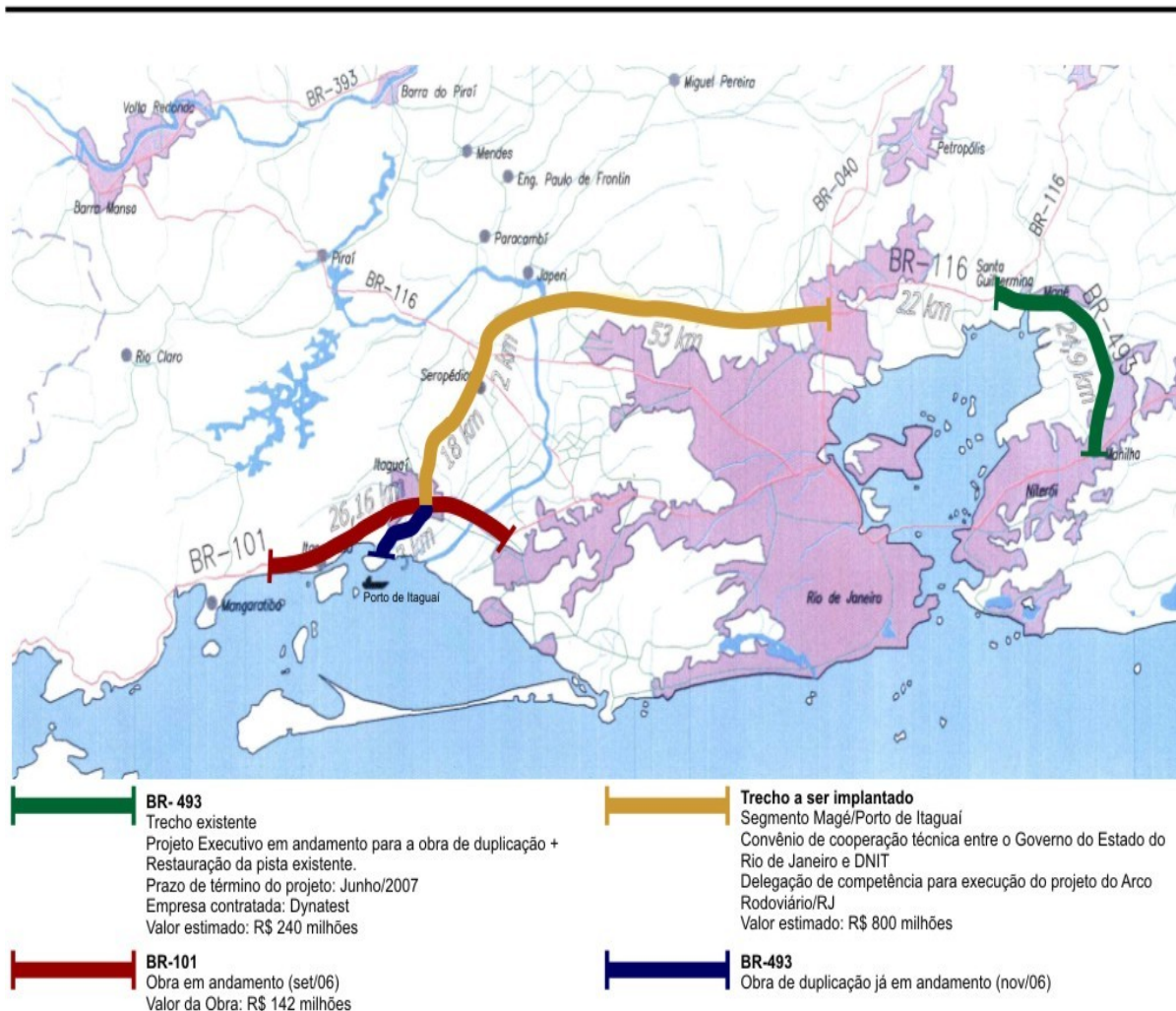
Acesso em: 5 de setembro de 2011.

Conforme pode se observar no mapa [imagem apenas ilustrativa, sem escala] a seguir, o projeto do Arco Rodoviário Metropolitano do Rio de Janeiro é composto por trechos de rodovias perpendiculares aos grandes eixos rodoviários que convergem para o município do Rio de Janeiro e atravessam a Baixada Fluminense, notadamente a BR-101/RJ Sul, BR-116/RJ Sul, BR-040/RJ, BR-116/RJ Norte e BR-101/RJ Norte.

Júlio César Gomes Filho, *O Arco Rodoviário Metropolitano como Elemento de Reestruturação do Espaço Fluminense*

Tendo como objetivo chegar até o Porto de Itaguaí, a área servida pela BR-101 Norte utilizará um total de 118 km em três trechos do Arco. Em ordem decrescente vem as regiões atingidas pela BR-116 Norte, percorrendo 93 km dentro do Arco; a BR-040, usando 71 km; a BR-116 Sul num total de 22 km; e a BR-101 Sul, a menos impactada pelo arco, a partir de onde os veículos de carga percorrerão apenas seis quilômetros até Itaguaí.

Figura 2
Arco Rodoviário do Rio de Janeiro



Fonte: <http://memoria801.blogspot.com.br/2010/12/lula-inaugura-duplicacao-da-br-101-no.html>

Acesso em: 05 de setembro de 2011.

Conforme se pode notar na próxima imagem, retirada do Estudo de Impacto Ambiental do Projeto de Implantação do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro (BR-493, RJ-109), de junho de 2007, os segmentos do Arco Rodoviário são os seguintes: o segmento A corresponde ao trecho da rodovia BR-493/RJ, entre a BR-101, em Manilha (Itaboraí), e o entroncamento com a BR-116, em Santa Guilhermina (Magé); o segmento B corresponde ao trecho da rodovia BR-101 (Rio – Santos), entre Itacuruçá e a Avenida Brasil; o segmento C corresponde a RJ-109, entre as rodovias BR-040 (Rio-Juiz de Fora) e a BR-101/SUL; o segmento D corresponde ao trecho da rodovia BR-116/Norte, entre a BR-493/RJ em Santa Guilhermina (Magé) e a BR-040/RJ em Saracuruna (Duque de Caxias).

Figura 3 - O Arco Metropolitano e seus segmentos



Fonte: Estudo de Impacto Ambiental, 2007, disponível em http://www.firjan.org.br/site/anexos/Decisaorio/2012-2014/RIMA_-_Arco_Metropolitano.pdf
Acesso em: 11 de setembro de 2011.

Essa lógica do Estado de fornecer a infraestrutura básica para a viabilidade crescente dos fluxos de mercadorias e capitais fundamenta-se no processo de inserção do Brasil e do estado do Rio de Janeiro no chamado mercado global. Com a fluidez sendo cada vez mais importante para que os pontos nevrálgicos de produção se interliguem com

Júlio César Gomes Filho, *O Arco Rodoviário Metropolitano como Elemento de Reestruturação do Espaço Fluminense*

mais rapidez e para que os custos de produção sejam cada vez menores, se faz necessário a intervenção do Estado nessa logística, se associando aos grandes empreendimentos capitalistas como facilitador da sua expansão.

Certamente há uma motivação indutora de desenvolvimento da região Metropolitana do Rio de Janeiro, onde serão interligadas cinco rodovias federais, uma ferrovia e vários pólos industriais de grande porte. Uma das prerrogativas mais importantes para a construção do Arco Rodoviário é a ligação mais fácil com o porto de Itaguaí, para escoamento da produção do futuro COMPERJ (Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro) – *um conjunto de indústrias petrolíferas com cerca de 15 quilômetros quadrados* – e diversas indústrias químicas de produção de material plástico, que têm previsões de números vultosos de produção. O porto de Itaguaí teria ligação com as principais vias de acesso interestadual que cortam o estado do Rio de Janeiro.

Um fato muito marcante na escolha da instalação do COMPERJ no município de Itaboraí é o fato de que o Leste Metropolitano fluminense, sobretudo o município de São Gonçalo, pode mobilizar seu imenso exército de reserva de mão-de-obra. Por outro lado, criou-se a necessidade de uma ligação rápida com o Porto de Itaguaí, portanto, a mobilização pela construção do Arco Rodoviário Metropolitano na região oeste metropolitana (Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Japeri, Seropédica e Itaguaí são os municípios cortados por esta via), irá incorporar áreas rurais à dinâmica urbana, já que ao longo dessa rodovia serão definidas áreas de uso industrial e logístico, tal como já acontece ao longo da Rodovia Presidente Dutra (Via Dutra) no trecho fluminense.

Os benefícios previstos pelo relatório do TESOURO NACIONAL (2005) prevêm a diminuição dos custos de exportação de várias indústrias no estado. O interesse das indústrias e do capital privado é diminuir consideravelmente o custo com transporte, o que faz perder parte da lucratividade dos produtos, pois o mesmo pode representar 60% dos custos logísticos.

Um estudo da FIRJAN do ano de 2008 sobre os impactos do Arco Rodoviário Metropolitano informa que o projeto ampliará a competitividade do Porto de Itaguaí na movimentação de soja e grãos líquidos, chegando a até 500 mil toneladas nos

fluxos rodoviários futuros. Além disso, outros impactos positivos também poderão ser sentidos; segundo esse estudo, o Arco trará economia da ordem de 3% no custo de transporte para a ligação entre o COMPERJ e a cidade de São Paulo.

Segundo a FIRJAN (2008), os municípios no entorno do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro terão redução dos custos de transporte no acesso a Itaguaí entre 15% e 20%. Além disso, os impactos logísticos da construção do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro se estendem por sete estados brasileiros através da redução do custo de transporte de e para o Porto de Itaguaí. Mesmo estados afastados desse porto – como Mato Grosso e Mato Grosso do Sul – poderão obter ganhos com a obra. Naturalmente, esses ganhos diminuem com a distância e podem chegar, no caso dos estados mais afastados, a 2,5%, o que não é irrelevante, porque pode significar ter um produto competitivo ou não para exportação. A redução dos custos de transportes é mais intensa nos quatro estados do Sudeste, que representam conjuntamente mais da metade do PIB nacional.

A região do Vale do Paraíba – região que concentra a maior parte da produção nacional – terá redução do custo de transporte de no mínimo 10%, podendo alcançar até 20%. Essa área se apresenta como uma região de grande atração para criação de centros logísticos industriais.

Ainda segundo a Firjan, considerando o *mix* de produtos movimentados pelo Porto de Itaguaí e as projeções futuras de seu crescimento, a economia total de gastos com transporte trazido pelo Arco Rodoviário Metropolitano do Rio de Janeiro nos fluxos atuais de e para Itaguaí varia de 2,1% a 6,4% em 2011 e de 0,9 a 2,7% em 2015, dependendo do cenário analisado. A economia de transporte trazida pelo Arco nos fluxos otimizados varia de 2,3 a 4,7% em 2011 e de 0,2 a 1,6% em 2015, dependendo do cenário observado.

3. Conclusão

Os impactos positivos para a macroeconomia não podem ser desconsiderados. As estimativas de impacto sobre comércio exterior em decorrência de uma maior proximidade aos portos indicam, em longo prazo, um aumento de cerca de R\$ 2 bilhões no Produto Interno Bruto da área de abrangência do Porto de Itaguaí, acompanhado de um incremento de R\$ 275 milhões na arrecadação de impostos. A estimativa de criação de empregos chega a 16 mil vagas (FIRJAN, 2008).

Considerando o viés positivo da construção do Arco Rodoviário Metropolitano, do ponto de vista da integração e de novos vetores de expansão nos municípios abrangidos pelo projeto, os benefícios logísticos, melhor escoamento de produtos, ligação urbana mais rápida entre os municípios da Região Metropolitana, criação de novas centralidades urbanas e dinamismo da economia metropolitana, o Arco Rodoviário Metropolitano é um elemento essencial para uma nova reestruturação produtiva da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Trata-se de processo em curso que se ampara em grandes obras de infraestrutura e parques industriais em implantação, com o potencial de retomar a competitividade da indústria fluminense em comparação com outras regiões do país.

Outro ponto importante é a formação de uma rede metropolitana mais integrada. A construção do Arco Rodoviário Metropolitano é uma oportunidade ímpar para o fortalecimento da rede urbana da metrópole, contando com uma interligação direta entre a Baixada Fluminense e o Leste Metropolitano. Essas áreas podem formar um corredor industrial e logístico integrado, caso o desafio de integrar as áreas rurais desses municípios à dinâmica urbana seja vencido. Essa rede de mercadorias e pessoas pode vir a se integrar em uma rede maior, que têm amplitudes globais de comando e com viés de exportações importantes para a economia do país.

Por outro lado, existe a possibilidade de um crescimento populacional de mais de 111 mil pessoas, segundo dados da FIRJAN (2008), na área de influência do novo eixo rodoviário, o que irá aumentar a demanda de serviços de infraestrutura básica. É

necessário, portanto, que as políticas públicas do Estado possam viabilizar as demandas dessa população, atendendo essas áreas com serviços de arruamento, esgoto e saneamento, atendimento de saúde e educação, lazer, etc. para que esses futuros novos bairros possam ter infraestrutura mínima e não se tornem apenas dormitórios.

Portanto, a inserção da metrópole fluminense na lógica do mercado global depende de maiores esforços do Estado. Dentre estes esforços, podemos apontar a necessidade de formação técnico-especializada no território da metrópole, fortalecendo a criação de novos centros de pesquisas integrados à indústria. Da mesma maneira, o Estado pode atuar inserindo áreas não rurais no contexto urbano, bem como integrando melhor a rede urbana com o desenvolvimento de vias de transportes mais estruturadas, com uma melhor rede de comunicação e logística. Todas essas medidas não serão suficientes se a mão-de-obra local não for qualificada para o trabalho técnico e científico, já que, sem esta pré-condição, novos bolsões de pobreza serão reproduzidos ao longo de todo o espaço da metrópole e boa parte das más condições de emprego e de qualidade de vida se perpetuarão ao longo dos anos.

4. Referências bibliográficas

EIA-RIMA. *Estudo de Impacto Ambiental do Projeto de Implantação do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro (BR-493, RJ-109)*. Junho de 2007. Disponível em: [http://www.firjan.org.br/site/anexos/Decisaorio/2012-2014/RIMA - Arco Metropolitano.pdf](http://www.firjan.org.br/site/anexos/Decisaorio/2012-2014/RIMA_-_Arco_Metropolitano.pdf). Acesso em: 11 de setembro de 2011.

FIRJAN. *Estudos para o desenvolvimento do Estado do Rio de Janeiro. Avaliação dos impactos logísticos e socioeconômicos da implantação do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro*. Edição Nº3, 2008.

HARVEY, David. *Condição pós-moderna: Uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Edições Loyola, 1992.

_____. *O novo imperialismo*. São Paulo: Edições Loyola, 2004.

LENCIONI, Sandra. *Da metrópole como estratégia desenvolvimentista à metrópole como sobrevivida do capitalismo*. In: PEREIRA, Paulo César Xavier & HIDALGO,

Júlio César Gomes Filho, *O Arco Rodoviário Metropolitano como Elemento de Reestruturação do Espaço Fluminense*

Rodrigo. *Producción inmobiliaria y reestructuración metropolitana en América Latina*. Santiago: PUC-Chile, 2008, p. 41-54.

OLIVEIRA, Floriano José Godinho. Políticas e planos territoriais nas escalas metropolitanas e regionais: Análise das mudanças no Rio de Janeiro. *Anais do XIV ENANPUR – Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional*. Quem planeja o território? Atores, arenas e estratégias. Rio de Janeiro, 23-27 de maio de 2011. Disponível em: <http://www.anpur.org.br/site/anais/ena14/ARQUIVOS/GT1--349-20110104125448.pdf>. Acesso em: 5 de setembro de 2011.

SANTOS, Milton. *Metamorfoses do espaço habitado, fundamentos teórico e metodológico da geografia*. São Paulo: Hucitec, 1988.

_____. *Técnica, espaço e tempo: globalização e meio-técnico-científico-informacional*. São Paulo: Hucitec, 1994.

TESOURO NACIONAL. *Relatório de projeto STN Nº1. Projeto Arco Rodoviário do Rio de Janeiro*. Brasília: 2005.