GEOGRAFIA DO COLAPSO: CRISE E DESESTRUTURAÇÃO PRODUTIVA NA REALIDADE METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO

GEOGRAPHY OF COLLAPSE: CRISIS AND PRODUCTIVE DESTRUCTURING IN THE METROPOLITAN REALITY OF RIO DE JANEIRO

GEOGRAFÍA DEL COLAPSO: CRISIS Y DESTRUCTURACIÓN PRODUCTIVA EN LA REALIDAD METROPOLITANA DE RÍO DE JANEIRO

LEANDRO DIAS DE OLIVEIRA
Departamento de Geografia, Programa de Pós-Graduação em Geografia – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ), Seropédica/RJ. E-mail: ldiasufrrj@gmail.com

Resumo: A Região Metropolitana do Rio de Janeiro assistiu, desde o início do século XXI, a implementação de novos empreendimentos dos ramos industrial e logístico, num processo de consolidação econômica de suas "fronteiras". No decorrer deste processo, as bordas metropolitanas do Rio de Janeiro se firmaram como áreas de expansão e de influência, e também como polo de propagação política, econômica, social, cultural e ambiental da própria metrópole. Todavia, em tempos de ruptura política e de crise espraiada, há um verdadeiro colapso econômico e social das cidades da borda metropolitana. O desmantelamento do Complexo Petroquímico do Estado do Rio de Janeiro (COMPERJ), a diminuição da intensidade das atividades portuárias, em Itaguaí, e a subutilização do Arco Rodoviário Metropolitano do Rio de Janeiro são exemplos importantes da derrocada produtiva em curso. Baseado na interpretação crítica das realidades política e econômica fluminense e brasileira, o objetivo central deste artigo é analisar as recentes transformações produtivas e territoriais das bordas da Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

Palavras-chave: reestruturação territorial-produtiva, Região Metropolitana do Rio de Janeiro, borda metropolitana, novo desenvolvimentismo, colapso econômico.

Abstract: The Metropolitan Region of the Rio de Janeiro has lived, since the beginning of 21st century, the implementing new projects in industrial and logistics sectors, in a process of economic consolidation of its "borders". In the course of this process, the metropolitan borders of Rio de Janeiro state have been established as an areas prone to expansion and influence as well as an axis of political, economic, social, cultural and environmental sprawl of the city. However, in times of political rupture and crisis, there is a real economic and social collapse of cities on the metropolitan border. The dismantling of Complexo Petroquímico do Estado do Rio de Janeiro (COMPERJ), the decrease in the intensity of port activities in Itaguaí and the underutilization of the Arco Rodoviário Metropolitano do Rio de Janeiro are important examples of the decrease in production. Based on the critical interpretation of the political and economic realities of Rio de Janeiro and Brazil, the main objective of this article is to analyze the recent productive and territorial transformations of the borders of the Metropolitan Region of Rio de Janeiro.
Keywords: territorial-productive restructuring, Metropolitan Region of the Rio de Janeiro, metropolitan borders, new developmentalism, economic collapse.

Resumen: La Región Metropolitana de Río de Janeiro ha vivido, desde el inicio del siglo XXI, la implementación de nuevos proyectos en sectores industriales y logísticos, en un proceso de consolidación económica de sus “fronteras”. En el transcurso de este proceso, las fronteras metropolitanas del estado de Río de Janeiro se han establecido como un área propensa a la expansión e influencia, así como a un eje de expansión política, económica, social, cultural y ambiental de la ciudad. Sin embargo, en tiempos de ruptura política y crisis, existe un colapso económico y social real de las ciudades en la frontera metropolitana. El desmantelamiento de Complexo Petroquímico do Estado do Rio de Janeiro (COMPERJ), la disminución de la intensidad de las actividades portuarias en Itaguaí y la subutilización del Arco Rodoviário Metropolitano de Río de Janeiro son ejemplos importantes de la disminución de la producción. Basado en la interpretación crítica de las realidades políticas y económicas fluminenses y brasileñas, el objetivo central de este artículo es analizar las recientes transformaciones productivas y territoriales de los bordes de la Región Metropolitana de Río de Janeiro.

Palabras clave: reestructuración territorial-productiva, Región Metropolitana de Río de Janeiro, fronteras metropolitanas, nuevo desarrollismo, colapso económico.

Introdução[1]

Há exatos dez anos, em junho de 2008, foram iniciadas as obras para a construção do Arco Rodoviário Metropolitano do Rio de Janeiro, ligando o polo petroquímico em construção (o Complexo Petroquímico do Estado do Rio de Janeiro – COMPERJ), localizado na cidade de Itaboraí, no leste metropolitano, ao Porto de Itaguaí, no extremo oeste desta região. Havia, evidentemente, o duplo interesse de, ao mesmo tempo, evitar-se o fluxo de veículos de carga pela cidade do Rio de Janeiro e por alguns dos municípios da Baixada Fluminense e incentivar o desenvolvimento econômico nas áreas mais afastadas do centro da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Tratava-se da construção de uma verdadeira rodovia produtivo-logística, cuja obra "atropelou" mais de sessenta sítios arqueológicos e dividiu, impiedosamente, a Floresta Nacional Mário Xavier, localizada no município de Seropédica, em nome do "desenvolvimento" – ideologia cujo poder de ressurreição nunca pode ser desprezado.

Atualmente, o Arco Metropolitano pode ser considerado, sem qualquer exagero, o arquétipo sinistro do colapso dos modelos de desenvolvimento brasileiro e fluminense. Símbolo da logística como virtude espacial e da aposta no nomadismo empresarial no tabuleiro

[1] Estas reflexões resultam dos trabalhos do Grupo de Pesquisa Reestruturação Econômico-Espacial Contemporânea (DGG-UFRRJ), e são oriundas das investigações iniciadas no desenvolvimento do projeto de pesquisa *O Processo de Reestruturação Territorial-Produtiva do Oeste Metropolitano Fluminense*, desenvolvido com o apoio da Fundação Carlos Chagas Filho de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro (FAPERJ) – esta, atualmente, vivendo grave crise econômica –, do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) e da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), por meio de bolsas de iniciação científica (PIBIC), iniciação à docência (PIBID) e de mestrado. Que se reforcem nossos agradecimentos às agências públicas de fomento à pesquisa que viabilizaram esta investigação de longo prazo.

econômico da globalização – pois seria um "chamariz de empresas", nestes tempos em que até mesmo os antigos "fixos" se tornam "fluxos" –, este arco rodoviário pressupôs, desde a sua gênese, fornecer o confortável caminho para grandes caminhões de diferentes cargas, de maneira rápida e profícua e sem criação de quaisquer laços locais. A logística se apresentava como um álibi territorial, e a nova estrada se apresentava capaz de desarraigar a cidade de seus habitantes e suavizar as densidades socioculturais locais.

Mas, mesmo com a força do modelo rodoviarista – basta nos remetermos ao "movimento dos caminhoneiros" de maio de 2018, que, praticamente, estacionou a economia brasileira –,[2] o uso do Arco Rodoviário Metropolitano do Rio de Janeiro se transformou numa verdadeira aventura. Para além da própria crise econômica, a subutilização desta estrada se explica pelos atos de violência (com uso de armamentos de grosso calibre) combinados com o pleno descaso de sua manutenção e vigilância, visível pelo infindável número de postes alimentados por energia solar derrubados em toda a sua extensão – que são destruídos para o furto de suas baterias – e pela altura da vegetação em suas margens.

O Arco Rodoviário é um dos exemplos mais proeminentes do colapso produtivo da realidade metropolitana do Rio de Janeiro, seja pelo esvaziamento espacial oriundo da produção econômica regional, seja pela invariável paisagem de desolação, medo e abandono presente em seu percurso. Eis o objetivo desta análise: investigar a ascensão e a derrocada do modelo produtivo que se revela, em sua plenitude, na dissolução da promessa desenvolvimentista, retratada

[2] A "greve dos caminhoneiros" consistiu em um movimento nacionalizado desta categoria, iniciado em 21 de maio de 2018 e com duração de praticamente dez dias. Sua pauta reivindicatória questionava os constantes reajustes do óleo diesel e pedia o fim da cobrança de pedágio por eixo suspenso e a reestruturação dos impostos sobre os combustíveis. De caráter político multifacetado e com características de *lockout* (greve patronal-empresarial, proibida constitucionalmente), esta greve atingiu a política de preços de combustíveis praticada no governo de Michel Temer, que precisou acatar todas as reivindicações dos grevistas, ainda que se preservando o ineficaz modelo de gestão da empresa Petróleo Brasileiro S.A. (Petrobras).

pela construção e subutilização do Arco Rodoviário Metropolitano do Rio de Janeiro.

Torna-se oportuno, assim, investigar as transformações econômico-espaciais recentes ocorridas nas bordas da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, que assistiu a instalação de novas indústrias, numa verdadeira reabilitação ideológica da fábrica, nestas áreas afastadas do centro metropolitano. Há que se relacionar tais transformações aos processos de mudança política e de modelos de desenvolvimento do país, por meio da aproximação política-economia-território.[3]

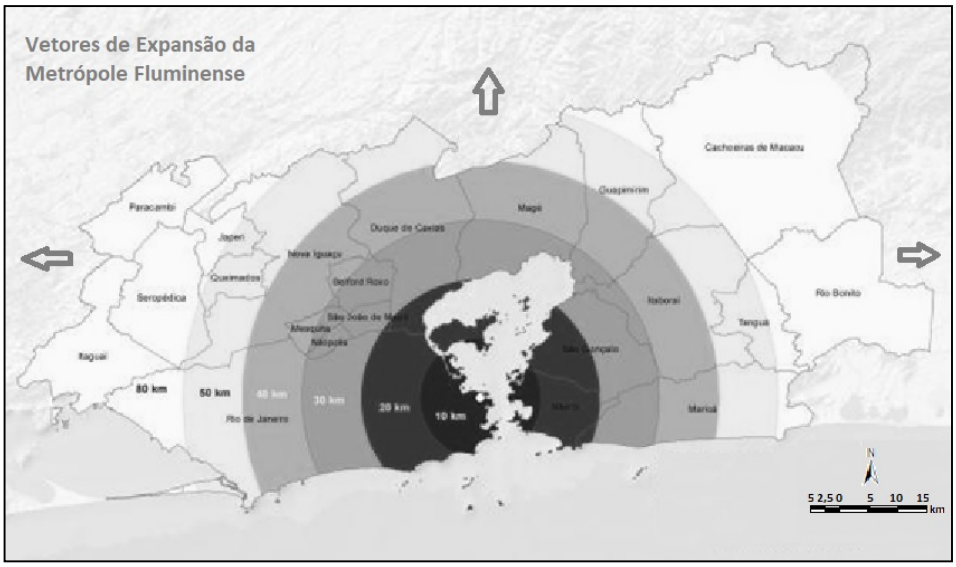
Este propósito se desdobra em outros escopos, que fundamentam a estruturação deste artigo: [i] compreender o processo em curso de reestruturação produtiva nas franjas da referida região, com seus importantes rebatimentos espaciais pelo marcante incremento produtivo metropolitano; [ii] avaliar o papel da fábrica, esta forma-conteúdo que se refugia do centro metropolitano instalando-se em áreas pouco habitadas e ainda esperançosas de que cada nova indústria anunciada traga consigo um almejado desenvolvimento socioeconômico; e, por fim, [iii] sem jamais abdicar de um posicionamento crítico, avaliar a atual crise econômica brasileira, que atinge, de forma potente, o recorte espacial aqui delineado.

A expansão das "fronteiras" da Região Metropolitana do Rio de Janeiro em tempos de novo desenvolvimentismo

[3] Metodologicamente, este é um esforço analítico que incorpora nossas investigações teóricas e empíricas realizadas na última década deste século, calcadas em um detalhado levantamento dos novos investimentos logístico-produtivos nas bordas metropolitanas do Rio de Janeiro – com sua classificação, tipologia e espacialização cartográfica –, por intermédio da análise de documentos de organismos diversos, como as próprias prefeituras municipais e a Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN), além de trabalhos de campo e visitas técnicas. O desmoronamento do modelo neodesenvolvimentista tem sido o escopo de novos levantamentos e reflexões interpretativo-analíticas, incluindo trabalhos em curso de monografias e dissertações sob a nossa orientação.

Instituída pela Lei Complementar nº 20, de 1/07/1974, que uniu as regiões metropolitanas do Grande Rio e da Grande Niterói, após a fusão dos estados do Rio de Janeiro e da Guanabara, a Região Metropolitana do Rio de Janeiro é composta dos seguintes municípios: Rio de Janeiro (capital do estado homônimo), Belford Roxo, Duque de Caxias, Guapimirim, Itaboraí, Japeri, Magé, Maricá, Mesquita, Nilópolis, Niterói, Nova Iguaçu, Paracambi, Queimados, São Gonçalo, São João de Meriti, Seropédica, Tanguá, Itaguaí, Rio Bonito e Cachoeiras de Macacu, sendo estas duas últimas as mais recentes cidades incorporadas, por intermédio da Lei Complementar nº 158, de 26 de dezembro de 2013 (Figura 1).

Figura 1: Região Metropolitana do Rio de Janeiro: agregação de novos municípios e consolidação produtiva de suas bordas.



Fonte: http://www.rj.gov.br/image/image_gallery?img_id=3800983.
Adaptação do autor. Acesso em: 28 de maio de 2018.

Essa região metropolitana – a segunda maior do Brasil, atrás apenas da Região Metropolitana de São Paulo – experimentou, nas últimas duas décadas, e com clareza didática, um movimento de ascensão do modelo calcado no desenvolvimentismo em sua versão

extemporânea seguido do colapso das estruturas deste padrão e da construção de uma verdadeira "atmosfera de crise", sobretudo após o ano de 2016. Assim, as recentes modificações, frutos de novos investimentos e do incremento de antigas bases produtivas (OLIVEIRA, 2008; OLIVEIRA, 2014, 2015; SILVA, 2012; SOBRAL, 2013), foram especialmente sentidas em suas "bordas", tornadas caminhos de irradiação do modelo de desenvolvimento então aplicado. Como este padrão não aplainou as diferenças abruptas de classe, nessas áreas historicamente marcadas pelo pouco espectro do poder público nas ações sociais, o conteúdo da crise se tornou mais violento, tanto economicamente quanto socialmente.

Estudar a região metropolitana do Rio de Janeiro por meio das cidades de suas bordas é um tema de grande relevo para esta investigação, pois há uma concentração das análises com foco na capital, o que se justifica pela profunda centralização histórica na metrópole. Nesse sentido, de antemão, reforça-se que este espraiamento produtivo também se explica pelo fato de que a cidade do Rio de Janeiro se qualificou, cada vez mais, como "cidade-espetáculo", tornando-se palco de megaeventos esportivos, como os Jogos Pan-Americanos (2007), a Copa do Mundo de Futebol (2014), em que foi uma das cidades-sede, e os Jogos Olímpicos de Verão (2016), e também de eventos de outra natureza, como os Jogos Mundiais Militares (2011), a reunião da Organização das Nações Unidas (ONU) sobre desenvolvimento sustentável, conhecida como Rio +20 (2012), os diversos festivais Rock in Rio (evento tornado bianual desde 2011), as jornadas religiosas, como a Jornada Mundial da Juventude (2013) etc.

A cidade do Rio de Janeiro resplandecia, limpidamente, o empresariamento urbano (HARVEY, 1996), mediante a combinação de um maciço investimento em serviços, transporte e reestilização da paisagem com um duro processo de segregação socioespacial. Em tempos de megalopolização Rio-São Paulo e de constituição de uma nebulosa metropolitana entre estes polos (LENCIONI, 2015), a maior

mercadoria da capital carioca era a própria cidade, com suas típicas fetichizações e imposição de valores-de-troca.

Assim, no atual momento de recomposição metropolitana fluminense – afinal, a rigor, quais os limites da área metropolitana do Rio de Janeiro, na atualidade? E da própria nebulosa Rio-São Paulo? –, há o espraiamento das atividades industriais para as franjas da região metropolitana. As bordas desta região têm recebido uma série de aportes produtivos e se tornado verdadeiros elos com os diferentes espaços com os quais a metrópole se comunica, ou seja, se estabelecendo como uma área de expansão imediata da metrópole, em seus sentidos políticos, econômicos, culturais e sociais. São locais que oferecem mão de obra peremptoriamente barata e com formação escolar incipiente (advinda, inclusive, das regiões contíguas à metropolitana), mas também que se torna progressivamente instruída, capacitada e bem-formada nas universidades, institutos federais e outros centros de instrução que surgiram, são ampliados ou se consolidaram no papel de educar-instruir-qualificar os moradores. Além disso, a incorporação de novas cidades (Rio Bonito, Cachoeiras de Macacu, Maricá e Itaguaí) à região metropolitana permitiu indicar que a expansão das densidades logístico-produtivas também compreende uma ampliação de caráter especificamente territorial.

A construção do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (COMPERJ) no eixo Itaboraí-São Gonçalo, interligado pelo Arco Rodoviário Metropolitano ao Porto de Itaguaí, revela a intenção recente de criação de um verdadeiro cinturão logístico-produtivo no entorno da metrópole. O COMPERJ, projetado para suprir a demanda de derivados de petróleo (óleo diesel, nafta petroquímica, querosene de aviação, coque e gás liquefeito de petróleo, ou GLP, conhecido popularmente como gás de cozinha), no Brasil, ocupa uma grande área (45 km²), no município de Itaboraí, e, mesmo em fase de construção – atualmente, bastante lenta, mediante a crise política e econômica da Petrobras –, impactou, de forma direta, todas as cidades deste entorno.

Itaboraí, uma cidade marcada pelos números negativos de desenvolvimento econômico e social, passou a atrair investimentos como *shopping center*, condomínios residenciais e aportes estruturais diversos. Cidades como Maricá, Guapimirim e Magé, por exemplo, se tornaram espaços luminosos para aquisições de terrenos e construção de empreendimentos de diferentes especialidades. Mesmo Niterói e São Gonçalo, de economias mais abrangentes, passaram a receber transbordamentos econômicos, sociais e culturais do COMPERJ.

Em Rio Bonito, a implantação do Parque Industrial e de Serviços, numa área total de 378 900 m² às margens da BR 101, fez com que esta se tornasse uma cidade atrativa, principalmente devido à isenção de pagamento do Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana (IPTU), pelo período de 10 anos, para imóveis destinados ao exercício da atividade econômica em geral, com, no mínimo, 10 empregados e ampliações iguais ou superiores a 20% da área construída. Estão instaladas, nesse parque industrial, empresas como Gaiapan Soluções Ambientais, RE-BARS do Brasil Comércio, Indústria e Construções, M. H. Lucas Comércio de Gás, Nutriara Alimentos Ltda., Pau-Brasil Comércio e Distribuição de Madeiras, Rio Blocos, Metalvix (Indústria Metalmecânica Vitória), Rally de Mangueira Indústria e Comércio de Pré-Moldados, Alziservice Serviços Técnicos, Aqua Glass Indústria e Comércio de Água Mineral, Marmoraria Carvalho Demier e Transformar Indústria e Comércio Ltda. Com facilidades de compra de terreno e incentivos fiscais diversos, Rio Bonito se consolidou como um "paraíso fiscal" dessa região. A chegada da Indústria de Rações Patense, na cidade vizinha de Tanguá, completou a "atmosfera industrial", na parte leste da região metropolitana fluminense.

Na parte oeste, que engloba as cidades de Itaguaí, Japeri, Paracambi, Queimados e Seropédica, também ocorreram intervenções e despontaram novas empresas produtivo-logísticas na borda da região metropolitana. Isto se deveu, em grande parte, à constituição de infraestrutura, que envolveu desde a expansão do Porto de Itaguaí até a construção do já citado Arco Rodoviário

Metropolitano, além da implantação de incontáveis condomínios e galpões logísticos, nas margens das grandes rodovias, constituindo-se, no Oeste Metropolitano do Rio de Janeiro, um verdadeiro polo logístico-industrial (OLIVEIRA, 2015).

Itaguaí, uma importante centralidade do Oeste Metropolitano do Rio de Janeiro, assistiu à explosão de investimentos industriais impulsionados pela consolidação de empreendimentos do ramo metal-siderúrgico e logístico-petrolífero, como a Ternium Companhia Siderúrgica do Atlântico (ex-Thyssen Krupp – TKCSA), a Gerdau, a Usiminas, a Petrobras e a LLX (do ramo logístico, pertencente à *holding* EBX). Foi relevante para este *boom* a expansão do Porto de Itaguaí e a fundação do Porto Sudeste. Contíguo a Itaguaí, o Distrito Industrial de Santa Cruz, na cidade do Rio de Janeiro, também se redinamizou, apresentando externalidades como: grande área disponível, infraestrutura e capacidade logística rodoviária, ferroviária e portuária, agilidade na implantação do projeto, menores custos operacionais e incentivos fiscais (CHAGAS, 2015).

Em Japeri, em 2005, a criação dos Condomínios Industriais I, II e III junto às áreas da APA (área de proteção ambiental) do Rio Guandu, em Engenheiro Pedreira, permitiu a instalação de muitas empresas de diferentes portes, como a unidade fabril da Granado, a INCOPRE, a Embelmar e a Poly Rio Polímeros Ltda., todas às margens da rodovia RJ-193. Já em Paracambi, desde 2002, foram constituídos dois condomínios industriais, onde estão situadas as empresas: Lansa Ferro e Aço, Botafogo Lar e Lazer, Nave City do Brasil, A. C. Atlantic Compósitos, Resinox Indústria Ltda., Vick Mix, EASYTEC, K-LAST Comércio de Produtos Ópticos Ltda., Cia Rock, Ocra Cacau, E. S. Coelho Artefatos de Cimentos, Polo Paracambi Empreendimentos Turísticos Ltda. e Prob Lub Lubrificantes (MARQUES, 2015).

Em Queimados, além da Knauf do Brasil, situada na margem da rodovia Presidente Dutra, o antigo distrito industrial se redinamizou, como um dos símbolos dessa nova fase "progressista", e

passou a contar 23 empresas ativas como: Arfrio, Citycol, Tangará Foods/Sanes, Quartzolit, Power Boats, Burn, Grupo Euronete, VIFRIO, Raft, Henamar, Pactual, DER, P&G, NKS, MK3, AJE e muitas outras em fase de instalação (MORAIS, 2014).

Já em Seropédica, estão em funcionamento os galpões de transitório de mercadorias Pavi do Brasil Pré-Fabricação, Tecnologia e Serviços Ltda. e Vallourec & Sumitomo Tubos do Brasil, ambos na estrada Reta de Piranema (RJ-099), e os condomínios logísticos Golgi Seropédica, na rodovia RJ-125, e VBI LOG Seropédica, próximo à rodovia Presidente Dutra. Também se destacam a inauguração de condomínios industriais no retroporto de Itaguaí e a instalação de empresas como Panco, Mefertec Engates Rápidos, Eletrobolt e Procter & Gamble (esta última, no limite com Paracambi).

Houve a expansão do fenômeno metropolitano, aqui referenciado pela potencialização de *linkages* produtivos e trocas socio-intelecto-econômicas com o interior. Nesse sentido, não seria exagero indicar que forças econômicas centrífugas, de forma inédita, passaram a concorrer com os movimentos centrípetos comuns à metrópole fluminense. O refluxo vivido, com novas ordens espaciais, num estado marcado pela evasão de fábricas durante décadas (F. OLIVEIRA, 2008; SILVA, 2012), criou novos desafios administrativos, sociais e ambientais.

O estado do Rio de Janeiro viveu a expansão metropolitana por meio de novas centralidades econômico-industrial-logísticas situadas em suas bordas e de integrações em múltiplas escalas. Edward Soja (2000) apontou que a metrópole contemporânea vive um processo de reestruturação, por meio das novas cartografias industriais voláteis do pós-fordismo e da consolidação da exópolis, entre outras ações. Já Michael Storper e Richard Walker (1989) indicaram a complexificação dos fatores locacionais, com a tecnologia fornecendo centros inconstantes de industrialização e processos de clusterização que proporcionam transbordamentos econômicos, sociais e, em particular, de conhecimento. Conjugando esses saberes, é possível sugerir que as bordas metropolitanas do Rio de Janeiro, em

vez de oferecerem lugares alternativos à metrópole, planejados para atrair a classe média pela qualidade das residências, comércio e serviços, têm se caracterizado pela expansão urbana, política, econômica, cultural e ambiental da metrópole, por meio de uma especialização produtiva de caráter logístico-industrial.

As cidades de borda da Região Metropolitana do Rio de Janeiro consolidaram frentes produtivo-logísticas que permitem a expansão metropolitana de variadas maneiras. Entretanto, a emersão desse cinturão logístico-produtivo atraente para as empresas e investidores não provocou a melhor distribuição dos recursos e a divisão mais igualitária dos lucros, pois se tratou de um tipo de investimento que pouco implicou em aportes no desenvolvimento social das cidades. Afinal, ainda que contraditoriamente, a *fábrica* – formação secular que outrora representava uma insígnia do progresso – se reconstruiu como mola propulsora e símbolo de esperança do desenvolvimento local justo e sustentável, à revelia de sua condenação histórica como causadora das mais severas poluições ambientais e propulsora da exploração do trabalho.

A reabilitação da fábrica como símbolo de desenvolvimento nas bordas metropolitanas do Rio de Janeiro

A gênese, a construção e o ostracismo do fordismo, bem como do *welfare state* e do próprio neoliberalismo, foram significativamente diferentes em ritmos, diapasão e impactos sociais, no centro e na periferia político-econômica mundial. O neoliberalismo foi mais agressivo territorialmente e mais socialmente virulento em países como o Brasil, por exemplo, pois, nos tempos de privatização em larga escala, o território foi também, em grande parte, negociado para grandes empresários, além do completo desmonte dos investimentos estatais em melhorias das condições sociais da

população. Fernando Henrique Cardoso,[4] do Partido da Social Democracia Brasileira (PSDB), que, à revelia de sua denominação, é defensor do liberalismo econômico e dos valores da direita política, foi o sucessor de Itamar Franco, após vencer o pleito presidencial por meio de uma campanha com base na estabilização econômica oriunda do Plano Real.[5]

Fernando Henrique amadureceu o neoliberalismo econômico nacional, estabelecendo um severo processo de privatizações, controle fiscal e reformas constantes nos direitos oferecidos pelo Estado nacional. Se, em 1998, Fernando Henrique foi reeleito em primeiro turno, com mais de 50% dos votos válidos, não conseguiu eleger seu sucessor, em 2002, mediante as altas taxas de desemprego, a estagnação do crescimento econômico e as próprias incertezas para com o futuro do país. O chamado período FHC (Fernando Henrique Cardoso) pode ser aqui sintetizado como sendo de "neoliberalismo consolidado", com a privatização de grandiosas estatais, como a Companhia Vale do Rio Doce, a Telecomunicações Brasileiras S. A.(Telebrás) e a Embraer S.A., além de praticamente todo o sistema de distribuição de energia e telefonia/comunicações.

A chegada ao poder, no ano de 2003, de Luís Inácio Lula da Silva,[6] do Partido dos Trabalhadores (PT), implicou no aumento do intervencionismo estatal, no aprofundamento dos laços do Brasil com os países em desenvolvimento, na criação de programas sociais (como o Bolsa Família e o Fome Zero), na instituição do programa de investimentos e planejamento estratégico (com destaque para o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), com investimentos

[4] Presidente do Brasil (1995-2002). Anteriormente, no mandato de Itamar Franco (1992-1994), foi ministro das Relações Exteriores e ministro da Fazenda. Neste cargo, chefiou a elaboração do Plano Real.

[5] Iniciado em 1994, durante o governo Itamar Franco, o Plano Real foi um programa econômico com o objetivo de promover a estabilização monetária e realizar reformas na economia brasileira, que, após a utilização do mecanismo de conversão URV (Unidade Real de Valor), culminou com o lançamento de uma nova moeda, o Real, que permanece corrente no país.

[6] Presidente do Brasil (2003-2010). Ex-sindicalista e ex-metalúrgico, Lula é membro fundador do Partido dos Trabalhadores e se elegeu após ter sido preterido nas eleições presidenciais de 1989, 1994 e 1998.

massivos em implementação de infraestrutura) e o programa Minha Casa, Minha Vida, com o mote de construção de moradias populares. Outrossim, o diálogo com o capital nacional foi estimulado, com a ampliação do financiamento via Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Houve também a retomada da interlocução com movimentos sociais, organizações não governamentais (ONGs) e entidades de classe.

Dilma Rousseff,[7] também do Partido dos Trabalhadores, sucedeu o governo de Lula da Silva e manteve a opção pelo desenvolvimentismo – ao menos, em seu primeiro governo –, com o Estado regulador e subsidiador do crescimento econômico. Instituiu o Plano de Aceleração do Crescimento 2 (PAC 2), constituindo metas mais ambiciosas para o programa então vigente, bem como o programa Minha Casa, Minha Vida 2, visando à construção de novas habitações populares. Brasil sem Miséria, Bolsa Família e programas do campo da educação, como o Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico e Emprego (PRONATEC), Programa Universidade para Todos (PROUNI) e Ciências sem Fronteiras (com oferta de bolsas para iniciação científica em universidades estrangeiras) – todos sob forte ataque, quando não extintos, no presente momento – foram programas exemplos de investimentos sociais capitaneados pelo Estado brasileiro, neste governo.

Este período histórico brasileiro pode ser economicamente intitulado de "novo desenvolvimentismo", entendido como a ampliação do próprio desenvolvimento então em voga (MERCADANTE, 2010; SADER, 2013), e que implicou em uma nova centralização decisória nas mãos do Estado.[8] Ainda que não tenha

[7] Presidenta do Brasil (2011-16), ex-ministra de Minas e Energia e, posteriormente, da Casa Civil, durante o governo de Luís Inácio Lula da Silva.

[8] Usaremos, neste artigo, os termos "novo desenvolvimentismo" e "neodesenvolvimentismo" – Márcio Pochmann (2010) usa o termo "social-desenvolvimentismo" para reforçar o papel dos investimentos sociais – como forma de identificação do modelo de desenvolvimento adotado durante os governos nacionais de Lula e Dilma (2003-2016).

rompido com preceitos neoliberais típicos (como disciplina fiscal, reforma tributária, juros e câmbio de mercado e direito à propriedade intelectual), o período de governo Lula-Dilma não se baseou na tríade canônica composta de desregulação, privatização e retirada do Estado da ordem econômica, e retomou um modelo de desenvolvimento tendo o Estado como protagonista das ações econômicas e sociais.

Evidentemente, a adoção do novo desenvolvimentismo como plataforma progressista é controversa, pois a leitura histórica do "desenvolvimentismo brasileiro" é negativa, já que remete a tempos de fordismo periférico adaptado aos momentos de ditadura e populismo, como os períodos do governo de Getúlio Vargas (1930-1945) e da Ditadura Militar (1964-1985), entendendo o desenvolvimento per se como algo mais importante que as melhorias sociais. No entanto, à revelia da interpretação da história do próprio termo, este novo desenvolvimentismo é visto como algo positivo e redentor dos problemas nacionais (MERCADANTE, 2010; SADER, 2013). Da mesma maneira, ressalte-se que ideias presentes no Consenso de Washington (1989) extrapolaram a concepção de neoliberalismo, e alguns termos fundantes desta corrente econômica se transformaram em bula governamental apartidária: disciplina fiscal, reforma tributária, juros e câmbio de mercado e direito à propriedade intelectual são provas da capilarização dos preceitos neoliberais com os quais os governos Lula-Dilma não romperam. Afinal, muitos preceitos do neoliberalismo penetraram na economia mesmo sob o disfarce de medidas saudáveis e a-ideológicas nas relações políticas e econômicas.

Os governos de Luís Inácio Lula da Silva e Dilma Rousseff promoveram, indiscutivelmente, avanços sociais no Brasil, bem como o investimento no desenvolvimento econômico nacional implicou em melhorias da qualidade de vida. A diminuição dos índices de pobreza absoluta, a ampliação das vagas em universidades, o alargamento da capacidade de consumo, a promoção de maior número de moradias e o estabelecimento de diversos programas de inclusão são progressos inquestionáveis, de maneira que qualquer discussão séria sobre este

tema deverá considerar os incontáveis ganhos do período. Neste cenário, o questionamento à requalificação do desenvolvimento e a adoção da "chaminé da fábrica" como símbolo de progresso devem ser atrelados à "dualidade do desenvolvimento", em que o atraso e a pobreza, conforme nos ensina Francisco de Oliveira (2003), são reflexos do próprio processo de desenvolvimento e de modernização do modo de produção econômica vigente.

Nesse cenário, a fábrica retomou o seu papel (outrora vilipendiado pelas circunstâncias) de vetor de desenvolvimento. Se, em cidades como o Rio de Janeiro, o desejo dos planejadores é a constituição de uma espécie de *shoppinização* do urbano, voltado para um cidadão-consumidor em constante *zapping* (RIO FERNANDES et al., 2007) pelas vitrines espaciais, nas bordas metropolitanas – com suas carências de emprego, de moradia, de educação, de instalações hospitalares e de infraestrutura –, este tipo de investimento produtivo tornou-se muito bem-vindo. A reabilitação da fábrica como esperança de desenvolvimento foi a tônica para que as populações das bordas metropolitanas acreditassem em um futuro melhor. À revelia dos péssimos indicadores sociais dessas cidades, a chegada de novos empreendimentos fabris e logísticos associados e um processo de reestruturação urbana em diferentes graus redinamizaram a crença no defasado modelo de desenvolvimento em moldes fabris. Não é por outro motivo que cada indústria que anuncia a sua instalação nessas cidades é saudada como um grande triunfo das prefeituras, ainda que a história revele que isto não necessariamente implique em desenvolvimento social e em distribuição de renda.

Uma característica importante do processo de implantação das novas empresas é o distanciamento do centro urbano local. Estas fábricas, por vezes, estão situadas em verdadeiros "esconderijos espaciais", em ruas de menor movimento, "protegidas" por áreas verdes, ou em outras, com muros elevados que nem sequer revelam o

seu conteúdo interno.[9] O COMPERJ e a Ternium CSA são importantes exemplos disto, mas a maior parte das novas instalações dessas empresas permanece escondida. Nesse sentido, a questão ambiental é um grande trunfo: incrustadas em áreas verdes, é a natureza (rios, vegetação, formas do relevo) que protege as empresas, e não o inverso. A natureza se torna um muro verde de ocultação da estrutura física da empresa. Escondidas na paisagem e distantes do alcance das populações locais, anacronicamente, essas novas instalações fabris resplandecem como esperanças simbólicas do desenvolvimento nas bordas da região metropolitana fluminense.

Ao observarmos as novas plantas fabris, os números de oferta de postos de trabalho e a própria localização dos novos empreendimentos, fica patente que ocorreram mudanças no perfil industrial fluminense e do Brasil. Com poucas exceções, as novas indústrias ocupam espaços menores, oferecem números bem mais contidos de empregos e estão situadas no interior dos muros elevados dos condomínios fabris ou nas margens de rodovias (muitas vezes, secundárias). Trata-se da emersão, ainda que lenta e seletiva, de um modelo flexível de produção (HARVEY, 2006 [1989]; HOOGVELT, 1997), padrão que se contrapõe à rigidez fordista, com sua monumentalidade predial, multidões operárias e localização central nas cidades. Ainda que merecedora de críticas por uma espécie de dicotomização severa (MARTIN, 1996), a acolhida de um modelo mais

[9] Vale alentar que, desde o início da fábrica moderna, no decorrer do século XVIII, a delimitação de um espaço de produção ocultado do exterior constituiu uma das suas características. A comparação justa é com o modelo de fábrica-estandarte e símbolo de desenvolvimento. Um bom exemplo disto é a analogia da planta fabril e a disposição urbana da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), em Volta Redonda/RJ, construída na década de 1940, com a atual Ternium Companhia Siderúrgica do Atlântico (antiga ThyssenKrupp CSA): a primeira, central na cidade e vista de todos os pontos da urbe; a segunda, situada no limite entre a cidade de Itaguaí/RJ e o bairro de Santa Cruz (na cidade do Rio de Janeiro), oculta, em rua fechada, e que, apesar de ser assunto importante no cotidiano de toda a região metropolitana, pouquíssimas pessoas tiveram a oportunidade de conhecê-la *in loco*.

flexível com produção *on demand* tornou-se ponto pacífico na interpretação das novas bases industriais.

Como apontado em ocasião anterior (OLIVEIRA, 2015), essa reestruturação territorial-produtiva implicou na reinvenção e na implementação do regime 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. Este modelo está combinado com uma espécie de 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. Não há vilas operárias; os vínculos empregatícios são efêmeros; os sistemas de subcontratação e de terceirização são eminentemente empregados no chão da fábrica; e práticas de *downsizing*, combinadas com a intensificação do trabalho e a redução do tempo perdido, são sempre bem-vindas (ANTUNES, 2001). Se o fordismo não completou o ciclo evolutivo, no Brasil, esta transição para o modelo flexível é ainda mais segregadora por cortar os pouquíssimos ganhos do mundo do trabalho outrora conquistados.

Golpe jurídico-parlamentar de 2016 e o desmonte econômico-espacial nas bordas metropolitanas do Rio de Janeiro

O segundo governo de Dilma Rousseff, presidenta eleita com mais de 54,5 milhões de votos, teve início em 2015, sob os auspícios de forte crise econômica. Assim, mesmo representando um voto de continuidade político-econômica ao projeto iniciado em 2003, com a vitória de Luís Inácio Lula da Silva, Dilma Rousseff iniciou uma série de concessões ao modelo neoliberal. Tais medidas significaram perda de popularidade junto àqueles que a elegeram e não implicaram em contenção dos efeitos da crise, que ultrapassava as fronteiras brasileiras e tinha raiz na desvalorização de *commodities* no mercado global e na própria desaceleração do crescimento chinês, parceiro

essencial nas negociações brasileiras, especialmente, na última década.

A indicação do então diretor-superintendente na divisão de gestão de ativos do banco Bradesco (*Bradesco Asset Management*), Joaquim Levy,[10] publicada no Diário Oficial da União, em 2 de janeiro de 2015, é representativa desta guinada neoliberal das ações de Dilma Rousseff. Levy, que integrou os quadros do Fundo Monetário Internacional (FMI), entre 1992 e 1999, foi vice-presidente do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e secretário-adjunto de Política Econômica do Ministério da Fazenda do governo Fernando Henrique Cardoso, era considerado "homem de mercado". Logo no início do seu mandato, este ministro adotou medidas de ajuste fiscal que modificaram as regras de concessão de benefícios trabalhistas e previdenciários, combinadas com a adoção de uma política de juros altos. A austeridade econômica significou um importante golpe no modelo neodesenvolvimentista então vigente.

Todavia, no ano de 2016, o governo de Dilma Rousseff foi interrompido por meio de um golpe político, com inúmeras implicações econômicas, políticas e sociais. O golpe, alicerçado em incansáveis e intermitentes manobras institucionais e de mídia, manteve as relações políticas e sociais em um estado de convulsão prolongado, dolorido e desagregador. A quebra real da economia, naquele momento, envolvendo a aceleração do desemprego, a insolvência de estados da federação e de municípios e a dilapidação de serviços e atividades públicas, conjugados, interromperam as perspectivas que, de algum modo, vinham sendo construídas (FREIRE et al., 2016).

Com a deposição de Dilma Rousseff, assumiu, no dia seguinte, Michel Temer, então vice-presidente, pertencente aos quadros do PMDB (atual Movimento Democrático Brasileiro – MDB), que carregava consigo grande parte dos partidos da antiga base. A

[10] Ministro da Fazenda (01/01/2015 a 18/12/2015). Anteriormente, foi secretário do Tesouro Nacional (01/01/2003 a 27/03/2006), durante a gestão do presidente Luís Inácio Lula da Silva.

aprovação da Emenda Constitucional nº 241, que congela as despesas do governo federal por até 20 anos (corrigidas apenas pelos índices de inflação); a determinação da reforma no ensino médio, reduzindo sua estrutura; o corte nas verbas de assistência do programa Bolsa Família; a revisão das metas do programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) e a dilapidação da Petrobras, maior empresa brasileira no campo energético e detentora de ampla base tecnológica e de inovações para a produção do petróleo em águas profundas (FREIRE et al., 2016),[11] foram algumas das ações que consolidaram a opção por um modelo de Estado inabilitado como propulsor do desenvolvimento e pelo enxugamento total de gastos governamentais no que se refere aos investimentos sociais. Trata-se de um modelo de "neoliberalismo acelerado", de planejamento inepto, inconsequente e sem quaisquer perspectivas de melhoria social.

O reflexo da crise e o desmantelamento pós-golpe, nas bordas da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, são avassaladores. Itaboraí, eldorado fluminense do circuito geoeconômico do petróleo, passou imediatamente a conviver com o esvaziamento econômico e o êxodo das companhias terceirizadas da Petrobras, bem como com a crescente dificuldade na geração de renda e emprego. O desalento presente nas obras do COMPERJ, a crise econômica do município, a ampliação da violência e os grandes prejuízos e abandonos que atingiram o cotidiano de Itaboraí fomentaram um cenário desolador nesta cidade que, mesmo escolhida como a catalizadora de investimentos, jamais superou seus principais problemas de ordem social.

Mediante as conexões entre os investimentos no estado, cada fragilidade tem rebatimentos diversos, com um verdadeiro efeito em cadeia. Isto se torna muito relevante quando analisamos o Porto de

[11] O amplo processo de negociações e a "venda de ativos" da Petrobras, sob a presidência de Pedro Parente – o mesmo que esteve à frente da desorganização do setor energético no governo de Fernando Henrique Cardoso, o chamado "apagão" –, e a mudança no "contrato de partilha" dos campos petrolíferos são exemplos do desmonte da Petrobras.

Itaguaí mediante a redução das exportações e a crise no COMPERJ, cuja produção seria escoada por este porto. A redução das atividades relacionadas ao Porto de Itaguaí atingiu diretamente os empreendimentos atraídos por tal base logística. Não há dúvidas: todo o território fluminense passou a viver uma "atmosfera de crise" que atingiu os seus investimentos e, consequentemente, se refletiu em suas arrecadações.

Guilherme Chagas (2017) mostrou, por meio do Porto Sudeste, a real dimensão da crise presente na cidade de Itaguaí. Terminal privativo de uso misto para o carregamento de graneis sólidos (escoamento de minério de ferro) advindos do quadrilátero ferrífero (Minas Gerais), o Porto Sudeste definha, desde 2015, como modal de exportação do minério de ferro. Negócio constituído por meio da subsidiária LLX Sudeste Operações Portuárias em parceira com o BNDES, este empreendimento abandonou o epíteto de Superporto Sudeste e deixou de ser controlado pelo "Império X", mediante a derrocada empresarial de Eike Batista, até então a referência do sucesso do capital nacional nos negócios neodesenvolvimentistas.

O Porto Sudeste passou seu controle acionário para a *joint venture* formada pela operadora mundial de terminais Impala, subsidiária do Grupo Trafigura, e pelo fundo de investimento Mubadala Development Company, o que não impediu que a empresa de mineração Usiminas rescindisse o seu **contrato de embarque de minério de ferro,** firmado no ano de 2011. Este porto permanece operando com menos da metade de sua capacidade. Algo não muito diferente ocorre com o Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB), uma vez que a crise neste programa implicou em cortes, incertezas e irregularidades na construção dos submarinos, envolvendo diretamente a Itaguaí Construções Navais (ICN) e a Nuclebrás Equipamentos Pesados S.A. (NUCLEP).

Nesse cenário, várias empresas que anunciaram a sua instalação nas bordas metropolitanas nem sequer iniciaram suas obras e nem mesmo confirmaram a sua operação. Em Seropédica, a

unidade fabril da Sadia-Perdigão, anunciada e celebrada em carros de som pelas ruas de diferentes bairros desta cidade, não iniciou o cercamento ou a terraplanagem do terreno em que se instalaria. Nesta mesma cidade, os condomínios logísticos Seropédica I e II, Multimodal Seropédica, CCP Seropédica e Seropédica Park e o galpão da Capital Brasileiro de Empreendimentos Imobiliários Ltda. (Casas Bahia), que chegaram a iniciar as pré-vendas de praxe, já encerraram as expectativas de construção e colocaram, em alguns casos, seus terrenos à venda.

Em cidades como Itaboraí e Itaguaí – símbolos máximos do modelo calcado no novo desenvolvimentismo na Região Metropolitana do Rio de Janeiro –, como também em Seropédica, Paracambi, Rio Bonito, Queimados e em praticamente todos os demais municípios desta região, permanece ocorrendo o fechamento de lojas, galpões e empresas, a interrupção de obras, o encalhe de espaços para aluguel e o recrudescimento dos negócios imobiliários, o desemprego espraiado e o desalento relativo às esperanças por novas oportunidades. Não se trata tão somente de uma deseconomia de aglomeração, mas do colapso de um modelo que logrou esperanças – ainda que, em grande parte, não concretizadas – e do advento de uma crise cujas soluções para os graves problemas sociais não parecem compor a agenda dos atuais governantes nas mais diversas esferas de poder público.

Considerações finais

Slavoj Žižek (2009) apontou que, com a deslocalização das fábricas, exporta-se o lado sombrio da produção industrial (trabalho disciplinado e hierarquizado, contaminação ambiental etc.) para o Terceiro Mundo, ou melhor, para os lugares invisíveis ao mundo desenvolvido. Na realidade fluminense (e, em grande parte, na brasileira) tal exportação é ainda mais severa: não somente a fábrica migra do "primeiro" para o "terceiro" mundo, mas também do centro metropolitano para as suas bordas. Todavia, o que Žižek não alentou,

em seus escritos, foi que, nas bordas da periferia metropolitana de países menos desenvolvidos, a fábrica não representa um tipo de trabalho defasado ou a poluição em suas diversas formas, mas uma esperança de desenvolvimento – antiquado, nos centros econômicos – que ainda não floresceu, nestas áreas historicamente excluídas.

Estes investimentos produtivo-logísticos (basicamente, empreendimentos fabris, galpões e silos de estocagem e trânsito de mercadorias, estruturas rodoviárias e portuárias de transportes de carga etc.) não somente reverberam a ideologia do desenvolvimento, mas suas adaptações contemporâneas: desenvolvimento local, regional, sustentável e integrado, bem como ocorrem com seletivas adaptações do modelo flexível de produção. E, como o fordismo não atingiu a maturidade econômico-produtiva, em terras brasileiras, e, tampouco, aqui se constituiu minimamente o estado de bem-estar social, o que se tem é um modelo *protoflexível*, com a combinação esquizofrênica de trabalhadores braçais com pouquíssimos direitos e as estruturas modernas e avançadas em termos de tecnologia. Da mesma maneira, as plantas fabris que incorporam o *just-in-time* e a lógica da pulverização produtiva possuem entradas mais rígidas, mecanismos duros de vigilância e rotina mais rigorosa de trabalho. São "empresas-fortificações", com seguranças em suas casamatas, e que se apropriam do território como se este não possuísse quaisquer atributos da sociedade local.

É possível, portanto, traçar algumas conclusões acerca da geoeconomia das bordas da Região Metropolitana do Rio de Janeiro:

1) As cidades situadas nas fronteiras da Região Metropolitana se consolidaram, apesar do colapso do modelo neodesenvolvimentista, como pontos de reverberação metropolitana. Mesmo em tempos da crise que assola o país, permanecem como espaços de trocas e convecções econômicas metrópole-interior e possibilidades de *linkages* produtivos pelas artérias abertas no território para o escoamento das mercadorias.

2) O desinvestimento e a dissolução do modelo neodesenvolvimentista desaceleraram a consolidação econômica desses espaços. Certamente,

o conjunto portuário de Itaguaí, o complexo petrolífero de Itaboraí, o arco rodoviário e outras estruturas afins são exemplos privilegiados do colapso da parceria Estado-capital nacional, e, atualmente, não correspondem às expectativas criadas. Mas a lenta retomada das obras do COMPERJ e a capacidade logística desses investimentos são legados para novas oportunidades industriais-mercadológicas, em qualquer regime de acumulação que se proponha e que se constitua futuramente.

3) A implantação desse modelo fabril e a renovação ideológica da fábrica trouxeram promessas para as bordas metropolitanas. Este modelo, ainda que aglutinando alguns rebatimentos sociais em sua instalação, não rompeu com as estruturas de um desenvolvimento capitalista avassalador. A construção de fábricas, rodovias, galpões logísticos e portos dizimou pequenos grupos de produção agrícola familiar para a instalação de suas unidades, espoliou pescadores para que se pudesse vilipendiar ambientalmente a baía de Sepetiba, dividiu uma floresta nacional (a Floresta Nacional Mário Xavier, única unidade de conservação desta modalidade no estado do Rio de Janeiro) para que caminhões pudessem acelerar as entregas das mercadorias transportadas e corrompeu comunidades locais em prol de instalações técnicas. Os muito bem-vindos programas sociais do governo Lula-Dilma não foram capazes de impedir que o desenvolvimento econômico, tratado como *meio e fim*, nas bordas metropolitanas do Rio de Janeiro, mostrasse a sua face mais torpe e excludente. O desenvolvimento permaneceu conjugando a supremacia dos interesses dominantes, a obliteração das riquezas naturais e a modernização dolorosa das estruturas de produção.

4) A desestruturação em curso apresenta trágica repercussão social, nas bordas metropolitanas do Rio de Janeiro, e se torna um profundo abalo em seu próprio sentimento de esperança. Se a população local já enxergava com desconfiança os empreendimentos instalados no seu território, a crise revelou que os investimentos sonhados eram bem mais simples: postos de saúde que fornecessem a mínima tranquilidade em caso de necessidades médicas; escolas equipadas

com professores suficientemente remunerados para o exercício de sua profissão; praças públicas que permitissem o encontro de famílias; asfaltamento, saneamento básico, coleta de lixo regular e outros investimentos estruturais plenamente factíveis pelos portes da cidade; mobilidade espacial capaz de aproximar a realidade local da vizinhança; segurança para além dos "condomínios-fortalezas" em formato "medievalesco" que despontam pelas cidades, amplificando a violência na paisagem.

O que se assiste, no Brasil, durante o governo de Michel Temer, não é somente o empobrecimento econômico com base em plataformas que mesclam surtos de ortodoxia neoliberal não propícia, mas a ruína de algumas esperanças, pois se antes havia a mescla de desconfiança com otimismo, de possibilidades com críticas construtivas, com os últimos acontecimentos da política nacional, o pessimismo ganhou força na intepretação do Brasil. A desesperança na construção de um estado social minimamente capaz de confrontar as profundas mazelas do passado – mesmo que, por vezes, restrito pelas próprias amarras do nosso modelo republicano, parlamentar e federativo instituído – serviu para desacreditar a consecução de avanços sociais em nossa realidade socioeconômica-espacial.

Nesse panorama, o estado do Rio de Janeiro, ao conjugar a crise de sua principal *commodity* (o petróleo), o investimento colossal em eventos esportivos efêmeros e profundamente segregadores e a incapacidade, a improbidade e a desfaçatez de seus gestores, assistiu ao ocaso de uma atmosfera de otimismo e à explosão de uma crise sem precedentes em sua história. O COMPERJ ainda em lenta construção, o abandono do Arco Metropolitano Fluminense, a ruína ideológica das Unidades de Polícia Pacificadora (UPPs), com o espraiamento da violência metropolitana para o interior, e a crise nas universidades estaduais refletem também a incompetência, a inaptidão e a miopia dos gestores responsáveis por conduzir o futuro do estado do Rio de Janeiro. Infelizmente, este amálgama entre políticos e grandes empresários não é somente motivo de investigação

policial, mas também a prova da limitação intelectual, interpretativa e planejadora de nossas elites econômica e política.

Referências bibliográficas

ANTUNES, Ricardo. *Os sentidos do trabalho: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho*. Boitempo Editorial, 1999.

CHAGAS, Guilherme Mapelli. *"O processo de reestruturação territorial-produtiva na cidade de Itaguaí/Rio de Janeiro". In: Espaço e Economia*: Revista Brasileira de Geografia Econômica, ano 2, n. 4, janeiro-junho de 2014.

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

FREIRE, Désirée Guichard; OLIVEIRA, Floriano José Godinho de; RIBEIRO, Guilherme; OLIVEIRA, Leandro Dias de. "2016, ano em que o país sofreu um golpe político-institucional, não termina". In: *Espaço e Economia:* Revista Brasileira de Geografia Econômica, ano 5, n. 9, julho-dezembro de 2016.

HARVEY, David. "Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio". In: *Espaço & Debates*: Revista de Estudos Regionais e Urbanos, v. 16, n. 39, p. 48-64, 1996.

_____. *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural.* 13ª ed. São Paulo: Loyola, 2006 [1989].

HOOGVELT, Ankie. *Globalization and the PostColonial World: The New Political Economy of Development.* Baltimore, Maryland: The John Hopkins University Press, 1997.

LENCIONI, Sandra. "Urbanização difusa e a constituição de megarregiões: o caso de São Paulo-Rio de Janeiro". In: *E-metropolis: Revista Eletrônica de Estudos Urbanos e Regionais,* ano 6, n. 22, setembro de 2015.

MARQUES, Barbara da Conceição. *Análise dos conflitos socioambientais em Paracambi/RJ decorrentes da implantação dos condomínios industriais no município.* Monografia (Graduação em Geografia) – Instituto Multidisciplinar, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ), Nova Iguaçu, RJ, fevereiro de 2015.

MARTIN, Ron. "Teoria econômica e geografia humana". In: GREGORY, Derek; MARTIN, Ron; SMITH, Gregory (orgs.). *Geografia humana:* sociedade, espaço e ciência social. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1996.

MERCADANTE OLIVA, A. *As bases do Novo Desenvolvimentismo no Brasil: análise do governo Lula (2003-2010)*. Tese (Doutorado em Economia) – Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), Campinas/SP, 2010.

MORAIS, Marcelo Loura de. "A Baixada Fluminense 'respira os ares do progresso'". In: *Continentes: Revista de Geografia do Departamento de Geociências da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ)*, Seropédica, ano 3, n. 4, 2014.

OLIVEIRA, Floriano J. Godinho. *Reestruturação produtiva, território e poder no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Editora Garamond/FAPERJ, 2008.

OLIVEIRA, Francisco de. *Crítica à razão dualista – o ornitorrinco*. São Paulo: Boitempo Editorial, 2003.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. "Geografia econômica e reestruturação espacial contemporânea: passado e presente, desenvolvimento e utopística". In: *Espaço e Economia:* Revista Brasileira de Geografia Econômica, ano 2, n. 4, janeiro-junho de 2014.

_____. "A emersão da região logístico-industrial do Extremo Oeste Metropolitano fluminense: reflexões sobre o processo contemporâneo de reestruturação territorial-produtiva". In: *Espaço e Economia*: Revista Brasileira de Geografia Econômica, ano IV, n. 7, julho-dezembro de 2015.

_____. "'Seropédica sustentável': transformações ecológico-econômico-espaciais recentes em um lacônico julgamento". In: *Recôncavo:* Revista de História da UNIABEU, v. 6, n. 11, p. 87-101, 2016.

POCHMANN, Márcio. *Desenvolvimento e perspectivas novas para o Brasil*. São Paulo: Cortez, 2010.

RIO FERNANDES, José Alberto Vieira; GUILLEMOT, Lionel; MARTINS, Luís P. Saldanha; SOUMAGNE, Jean. *As Cidades do Porto e de Angers: apontamentos sobre os processos de metropolização, terciarização e revitalização urbana*. Porto: Edições Afrontamento, 2007.

SADER, Emir (org.). *Lula e Dilma: 10 anos de governos pós-neoliberais no Brasil*. Rio de Janeiro: Boitempo Editorial, 2013.

SILVA, Robson Dias da. *Indústria e desenvolvimento regional no Rio de Janeiro (1990- 2008).* Rio de Janeiro: Editora FGV [FAPERJ], 2012.

SOBRAL, Bruno Leonardo Barth. *Metrópole do Rio e projeto nacional: uma estratégia de desenvolvimento a partir de complexos e centralidades no território*. Rio de Janeiro: Garamond Universitária [FAPERJ], 2013.

SOJA, Edward. *Postmetropolis: critical studies of cities and regions*. Oxford: Blackwell Publishing, 2000.

STORPER, Michael; WALKEN Richard. *The capitalist imperative: territory, technology and industrial growth.* Oxford: Blackwell Publishing, 1989.

ŽIŽEK, S. *Violência: seis notas à margem.* Lisboa: Relógio D'Água, 2009.