



revista
CIDADES

volume 12 | número 21 | 2015

URBANIZAÇÃO DIFUSA

ISSN 1679-3625 (impressa) - ISSN 2448-1092 (online)

SUMÁRIO

PALAVRAS DO EDITOR.....	1
<i>Silvana Maria Pintaudi</i>	
DOSSIÊ: URBANIZAÇÃO DIFUSA E CIDADE DISPERSA	
APRESENTAÇÃO.....	2
<i>Maria Encarnação Beltrão Spósito</i>	
CONTRAURBANIZAÇÃO, PERIURBANIZAÇÃO, CIDADE DISPERSA E REDE DE CIDADES NA ITÁLIA	14
Counter-urbanization, peri-urbanization, disperse city and city networks in Italy <i>GIUSEPPE DEMATTEIS</i>	
CONTRO-URBANIZZAZIONE, PERIURBANIZZAZIONE, CITTA' DISPERSA E RETI DI CITTA' IN ITALIA.....	35
Counter-urbanization, peri-urbanization, disperse city and city networks in Italy <i>GIUSEPPE DEMATTEIS</i>	
MANIFESTACIONES DE LA DISPERSIÓN URBANA EN EL ENTORNO DE LAS CIUDADES MEDIAS: RESPUESTAS CONVERGENTES EN CONTEXTOS DIFERENTES.....	55
Manifestations of the urban dispersion in the environment of the medium sized cities. Con- vergent answers in different contexts <i>FRANCISCO CEBRIÁN ABELLÁN</i>	
DISPERSÃO URBANA E MODERNIZAÇÃO CAPITALISTA.....	91
Urban dispersion and capitalist modernization <i>NESTOR GOULART REIS</i>	
FORMA E EXPANSÃO URBANAS NO BRASIL: FATOS E HIPÓTESES. PRIMEIROS RE- SULTADOS DO BANCO DE DADOS BRASIPOLIS.....	108
Shape of agglomeration and urban sprawl in brasil: facts and hypothesis first results from <i>brasipolis</i> database <i>CATHY CHATEL E MARIA ENCARNAÇÃO BELTRÃO SPOSITO</i>	
FORME ET ETALEMENT URBAIN AU BRESIL: FAITS ET HYPOTHESES PREMIERS ENSEIGNEMENTS DE LA BASE DE DONNEES BRASIPOLIS.....	153
Shape of agglomeration and urban sprawl in brasil: facts and hypothesis first results from <i>brasipolis</i> database <i>CATHY CHATEL E MARIA ENCARNAÇÃO BELTRÃO SPOSITO</i>	
A DISPERSÃO URBANA É MESMO “URBANA”? DINÂMICAS ESPACIAIS E VALORES ANTROPOLÓGICOS NA FRANÇA.....	197
L'étalement urbain est-il vraiment “urbain”? Dynamiques spatiales et valeurs anthropologiques en France <i>François Moriconi-Ebrard</i>	

L'ETALEMENT URBAIN EST-IL VRAIMENT « URBAIN » ? DYNAMIQUES SPATIALES ET VALEURS ANTHROPOLOGIQUES EN FRANCE.....	225
A dispersão urbana é mesmo “urbana”? Dinâmicas espaciais e valores antropológicos na França	
<i>François Moriconi-Ebrard</i>	
DISPERSÃO URBANA: APONTAMENTOS PARA UM DEBATE.....	250
Dispersion urbaine: notes pour un débat	
<i>IGOR CATALÃO</i>	
CIDADES EXCÊNTRICAS OU NOVAS PERIFERIAS?.....	278
Eccentric cities or new peripheries?	
<i>ESTER LIMONAD E HELOISA SOARES DE MOURA COSTA</i>	
CIDADES E CENTRALIDADES NA AMAZÔNIA: DOS DIFERENTES ORDENAMENTOS TERRITORIAIS AO PROCESSO DE URBANIZAÇÃO DIFUSA.....	305
Cities and urban centralities in the amazon region: from the different territorial arrangements to the diffuse urbanization process	
<i>SAINT-CLAIR CORDEIRO DA TRINDADE JÚNIOR</i>	
NA BUSCA DE SIMILITUDES... A DIVERSIDADE NA URBANIZAÇÃO E NA DISPERSÃO URBANA SURGE NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO PÓS-1990.....	335
In seeking for similitudes... The diversity in urbanization and in urban dispersion arises in the state of Rio de Janeiro in post-1990	
<i>MARIA DE LOURDES PINTO MACHADO COSTA E TATIANA DE SOUZA GASPAR</i>	
ORIGENS E EVOLUÇÃO DO PROCESSO DE DISPERSÃO URBANA NO VALE DO PARAÍBA FLUMINENSE.....	359
The origins and evolution of urban sprawl process in the vale do paraíba fluminense (Rio de Janeiro-Brazil)	
<i>JÚLIO BENTES</i>	
TRANSFORMAÇÕES RECENTES NA ÁREA METROPOLITANA DE FORTALEZA – A EXPANSÃO NO EIXO SUDESTE.....	400
Recent changes in metropolitan area of Fortaleza-Ce, Brasil – expansion in southeast axis	
<i>BEATRIZ HELENA NOGUEIRA DIÓGENES</i>	
FORA DO DOSSIÊ	
O MUNDIAL E O PLANETÁRIO.....	441
<i>HENRI LEFEBVRE</i>	

ORIGENS E EVOLUÇÃO DO PROCESSO DE DISPERSÃO URBANA NO VALE DO PARAÍBA FLUMINENSE

JÚLIO CLÁUDIO DA GAMA BENTES
Pós-doutorando em Arquitetura e Urbanismo
Universidade Federal Fluminense
Niterói/RJ, Brasil
julio.bentes@usp.br

RESUMO

Na atualidade, as novas formas de urbanização e de mobilidade têm assumido cada vez mais um importante papel na vida cotidiana das populações. O presente artigo examina o processo de dispersão urbana na microrregião do Vale do Paraíba fluminense, evidenciando suas origens e evolução. A dispersão urbana ocorre com a formação de áreas cuja urbanização se estende por um vasto território, com núcleos urbanos separados no espaço por vazios intersticiais, mas que mantêm vínculos estreitos entre si. Após a privatização da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), em 1993, a microrregião começou a se reestruturar produtiva e espacialmente, com a instalação de novas plantas industriais, principalmente do setor automobilístico. A vinda dessas fábricas teve um efeito de atração e multiplicação das atividades comerciais, de serviços e residenciais, com alterações nos modos de vida da população.

PALAVRAS-CHAVE: Urbanização dispersa. Expansão urbana. Urbanização contemporânea. Vale do Paraíba - Rio de Janeiro.

THE ORIGINS AND EVOLUTION OF URBAN SPRAWL PROCESS IN THE VALE DO PARAÍBA FLUMINENSE (RIO DE JANEIRO-BRAZIL)

ABSTRACT

Nowadays the new urbanization and mobility forms are becoming more and more important in people's lives. This paper exam the process of urban sprawl in the microregion of Vale do Paraíba fluminense (Rio de Janeiro-Brazil). The origins and evolution of this process are analyzed in the microregion. This dispersion process

occurs with the formation of urbanized areas sprawled over a vast territory, with distinct but strongly linked urban cores that are separated by interstitial voids. After the privatization of Companhia Siderúrgica Nacional (CSN – National Steel Company) in 1993, the microregion started to be productively and spatially restructured, with the installation of new industrial plants – mainly in the automotive sector. The arrival of these factories attracted new trade and services industries, and also new residential uses, bringing new lifestyle choices for the population.

KEYWORDS Urban sprawl. Urban expansion. Contemporary urbanization. Vale do Paraíba - Rio de Janeiro.

INTRODUÇÃO

Na atualidade, estamos observando a predominância do urbano, com mais da metade da população mundial vivendo em áreas urbanizadas, o que não significa, no entanto, necessariamente em cidades, entendidas no sentido clássico e mais amplo de assentamentos humanos onde ocorrem relações entre pessoas e a troca de mercadorias.

Na década de 1960, Melvin Webber (1964, 1968) prenunciava a “era da pós-cidade”, o domínio do urbano numa sociedade totalmente urbanizada, em que os processos sociais extrapolam os limites das cidades e a urbanização avança pelo território, com o intenso uso das redes de transporte, comunicação e informação. Henri Lefebvre (1999), na mesma época, via o urbano como um fenômeno social total, com o domínio do urbano que caminha para a totalidade, ao menos virtual. A enorme concentração urbana nas grandes cidades, não só de pessoas, mas também de atividades, consumo, riquezas e bens materiais, fez com que ocorresse a implosão-explosão da cidade. Os múltiplos fragmentos dessa explosão se espalharam pelo território – periferias, subúrbios, residências secundárias e, posteriormente, a urbanização dispersa. A emergência e a complexidade da sociedade urbana, com novas funções e estruturas, delineiam-se sobre as ruínas da cidade “clássica”, sem que esta, porém, desapareça por completo.

As atuais transformações urbanas e regionais são motivadas e influenciadas pelos estágios do comércio mundial, que evoluíram para a globalização, para métodos flexíveis de produção e trabalho e, também, formas mais complexas de capitalismo informacional e global, como apontadas por Michael Storper (1990), Manuel Castells (2012), Milton Santos (1996, 2000) e Alfredo Mela (1999), entre outros autores. Essas mudanças correspondem ainda à ampliação dos modos de vida que, conforme François Ascher (1995) e Nestor Goulart Reis (2006), apresentam características metropolitanas e cosmopolitas, avançando para outras áreas urbanas, de maneira a generalizar-se, principalmente, no que se refere ao consumo e à circulação – entendida como mobilidade e conectividade entre as diversas redes.

Hoje, a cidade tradicional “explodiu”, e a sociedade urbana em grande escala materializou-se em sistemas urbanos complexos, como previsto inicialmente por Webber e Lefebvre. Novas formas de urbanização e de mobilidade urbana têm assumido cada vez mais um importante papel na vida cotidiana das populações, em que os processos sociais, em suas múltiplas dimensões, passam a se desenvolver, em grande parte, sobre novas bases territoriais e em múltiplas escalas. Assim, os sistemas urbanos contemporâneos incluem formas de urbanização concentradas e dispersas. Há a emergência de novas centralidades, que são múltiplas e conectadas globalmente através de redes físicas e virtuais, como também de novos padrões de ocupação e moradia, com modificações nas inter-relações urbanas e regionais.

O processo de dispersão urbana, conforme as definições elaboradas por Reis (2006), ocorre com a formação de áreas cuja urbanização se estende por um vasto território, com núcleos urbanos separados no espaço por vazios intersticiais, mas que mantêm vínculos estreitos entre si, formando um único sistema urbano. Há o esgarçamento do tecido urbano, com a formação de novos núcleos de diferentes dimensões, interligados pelas redes viária e de comunicação. Os novos empreendimentos são implantados desarticulados dos tecidos urbanos tradicionais

dos municípios – espaços intraurbanos – com infraestrutura e urbanização desconectadas. A população passa a adotar novos modos de vida, com maior mobilidade, o que possibilita a organização da vida cotidiana na escala metropolitana ou intermetropolitana e regional, abrangendo vários municípios. Ainda segundo esse autor, o modo de vida metropolitano ou regional leva ao que denominou “regionalização do cotidiano”.

No caso brasileiro, a urbanização dispersa pode ser vista como um processo contínuo e crescente, que teve condições propícias para se desenvolver a partir da década de 1950. No país, está claramente relacionado às mudanças no tecido urbano que geram “novas territorialidades”, e cada vez mais complexo e diversificado (REIS, 2006), ele tem se mostrado reestruturante no curso das últimas décadas do século XX e no século XXI, com mudanças mais visíveis após 1990. Examiná-lo é fundamental para buscar meios de lidar com a realidade da urbanização contemporânea. Conhecer e analisar o quadro atual da urbanização tornou-se indispensável para o entendimento das transformações que compõem essa realidade, como também para a elaboração e a aplicação de políticas e instrumentos de gestão urbana eficazes.

O presente trabalho foi elaborado a partir da tese de doutorado “Dispersão Urbana no Médio Paraíba Fluminense” (BENTES, 2014)¹, que teve como objetivo principal estudar as formas contemporâneas de urbanização, de modo a compreender o processo de dispersão urbana em suas questões mais gerais, caracterizando-o na microrregião do Vale do Paraíba fluminense.

¹ Essa tese teve suas bases formuladas a partir das referências bibliográficas produzidas no projeto temático “Urbanização Dispersa e Mudanças no Tecido Urbano”, realizado entre 2005 e 2008 e coordenado pelo Prof. Nestor Goulart Reis no âmbito do Laboratório de Estudos sobre Urbanização, Arquitetura e Preservação (LAP), da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP). O projeto examinou o processo de dispersão urbana nas regiões metropolitanas de São Paulo, Campinas e Santos, como também na aglomeração urbana do Vale do Paraíba paulista, áreas que atualmente configuram, conjuntamente, a denominada “Macrometrópole Paulista”. A tese contou com o apoio da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP). Acesso à tese pelo link: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-18102014-160412/pt-br.php>.

Essa microrregião situa-se no terço médio da bacia hidrográfica do rio Paraíba do Sul e possui localização estratégica, interna ao triângulo cujos vértices são as mais importantes capitais do país – São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, grandes centros consumidores e acumuladores de capital.

A microrregião do Vale do Paraíba fluminense possui área de 3.828.702 km² e população de 680 mil habitantes, segundo o Censo de 2010. Está no limite entre os Estados de São Paulo e Minas Gerais e é formada pelos municípios de Barra Mansa, Itatiaia, Pinheiral, Pirai, Porto Real, Quatis, Resende, Rio Claro e Volta Redonda (CEPERJ, 2014), como pode ser observado na Figura 1.

Figura 1: mapa do estado do Rio de Janeiro com a microrregião do vale do paraíba fluminense em destaque. Ao lado, municípios do vale do paraíba fluminense².



Grande parte do médio Vale do Paraíba, incluindo a microrregião fluminense, é atravessada longitudinalmente pela principal rodovia do país, a Presidente Dutra (BR-116), como também pela antiga Estrada de Ferro Central do Brasil. Ambas conectam as metrópoles de São Paulo e do Rio de Janeiro.

A privatização da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), ocorrida em 1993, e sua posterior reorganização, deram origem à reestruturação produtiva e espacial em curso na microrregião do Vale Paraíba fluminense. Estão sendo atraídas novas

² Fonte dos mapas: Wikipédia. Editados por Ellen Reis.

indústrias, relacionadas principalmente aos setores automobilístico e metalomecânico. Elas fazem parte da atual geografia industrial mundial, vinculadas à nova economia global e informacional, ao processo de globalização, informatização e comunicação, sendo integrantes do espaço de fluxos, como conceituado por Manuel Castells (2012).

Os novos empreendimentos são implantados com formas desconectadas dos tecidos urbanos consolidados, dispersos pelo território da microrregião, como evidenciado a seguir. Com a reestruturação em curso, alteram-se as relações econômicas e sociais, a partir da rede rodoviária e das redes de comunicação, que ganharam maior destaque no dia a dia regional.

As indústrias dispersas no Vale do Paraíba fluminense funcionam como catalisadores do processo de ocupação e organização do território regional. Por atraírem mão de obra qualificada e com salários mais elevados, característicos da atividade industrial, possuem o efeito de atração e multiplicação das atividades comerciais, de serviços e residenciais, que passaram a ser instaladas também de maneira dispersa.

As relações sociais e os modos de vida, antes em geral arranjados no interior dos municípios, passaram a ser dispersos, organizados regionalmente, em grande parte conforme os interesses globais das novas indústrias, estranhas aos elementos preexistentes no Vale do Paraíba fluminense. As diferentes atividades urbanas, implantadas com formas urbanas dispersas, são estruturadas a partir da Rodovia Presidente Dutra, seus entroncamentos viários e estradas que dão acesso ao tecido urbano dos municípios da microrregião. Essa via possibilita o desenvolvimento de modos de vida com cotidianos regionais, como observado no trabalho.

Para identificação e exame das origens e evolução do processo de dispersão urbana no Vale do Paraíba fluminense, a pesquisa contemplou como metodologia um estudo teórico-conceitual e a análise empírica do espaço urbano-regional dessa microrregião. Desenvolveram-se pesquisas de campo, por meio das quais foi

possível observar os padrões de ocupação e as atividades urbanas dispersas, envolvendo grandes equipamentos industriais, empreendimentos comerciais, de serviços e residenciais de diferentes portes, além da circulação e dos modos de vida com características regionais. O começo da década de 1990 compreende o recorte de tempo definido, em que a privatização da CSN, em 1993, representa o marco temporal do início do processo da urbanização dispersa nessa microrregião, seguindo-se até as transformações que nela se encontram em curso na atualidade.

AS ORIGENS DO PROCESSO DE DISPERSÃO URBANA NO VALE DO PARAÍBA FLUMINENSE

Após a privatização da CSN, o Vale do Paraíba fluminense passou por uma crise social e econômica, levando a demissões em diversas atividades econômicas, não apenas as industriais, como também à desarticulação e ao fechamento de empresas locais dos fornecedores da siderúrgica. A estagnação econômica afetou mais diretamente os municípios de Volta Redonda e Barra Mansa, mas não deixou de atingir também Resende, Barra do Piraí e Piraí, que abrigavam trabalhadores siderúrgicos e eram utilizados como cidades-dormitório. Intensamente dependentes dos gastos dos empregados e aposentados da CSN, essas cidades viram muitas indústrias sendo fechadas ou se transferindo para outros estados que ofereciam melhores condições. Além da perda de cerca de 14 mil empregos diretos ligados à CSN, outros 30 mil empregos indiretos desapareceram. O comércio e os serviços foram atingidos, bem como as empresas instaladas na região, fornecedoras de produtos e serviços para a usina, as quais compunham o chamado “cinturão de fornecedores da siderúrgica” (OLIVEIRA, 2008).

Em 1994, o governo do Estado do Rio de Janeiro e a Prefeitura de Resende iniciaram negociações com a Volkswagen (VW, atual MAN), que havia anunciado a intenção de instalar no Brasil sua fábrica mundial de ônibus e caminhões. Ainda que marcadas por aspectos técnicos, o que prevaleceu foram os fatores políticos,

conferindo ao município de Resende um papel secundário. O governo estadual assumiu a negociação política e a oferta de incentivos e benefícios econômicos, em articulação com o governo federal, que disponibilizou financiamento pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES)³. Além disso, o Grupo Porto Real (privado) propôs doar um terreno de dois milhões de metros quadrados (200 ha), sem qualquer contrapartida. Dessa forma, Resende conseguiu vencer a disputa por sediar a fábrica da VW (LIMA, 2006; OLIVEIRA, 2008), destacada na vista aérea da Figura 2.

Simultaneamente ao anúncio oficial da instalação da VW em Resende, realizado pelo estado em 1995, surgiu o movimento pela emancipação do então distrito de Porto Real⁴, para a qual tiveram papel essencial a garantia da presença dessa indústria e as possibilidades de crescimento econômico dela advindas. Como parte do jogo político e dos interesses dos atores regionais (LIMA, 2006), a localização da fábrica serviu de “moeda de troca” (RAMALHO; SANTANA, 2002), isto é, ela ficaria no município de Resende, desde que fosse aceita a separação de Porto Real. E assim foi feito, trocando-se a implantação da Volkswagen pela emancipação do distrito. O perímetro de Porto Real foi alterado, com a transferência de parte do território do futuro município – 900 mil m² (90 ha) – para Resende, o terreno destinado à instalação da fábrica da Volkswagen. O limite original do distrito, o rio Paraíba do Sul (que contorna Porto Real), foi modificado e deslocado para a

³ Os governos estadual e municipal ofereceram à empresa uma série de recursos: incentivos fiscais, com a isenção total de impostos estaduais – dez anos de dispensa de Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) –, liberação de impostos municipais por 15 anos – Imposto sobre Serviços (ISS), Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) e taxa de água –; instalação de infraestrutura viária; melhoria dos portos para exportação; qualificação da mão de obra, entre outros.

⁴ O desejo de autonomia de Porto Real vem desde a década de 1960, quando do primeiro desenvolvimento industrial de Resende, período em que as indústrias químico-farmacêuticas começaram a ser instaladas às margens da Rodovia Presidente Dutra. A infraestrutura viária, com a rodovia e a duplicação da E. F. Central do Brasil, que cruza o distrito de Floriano (pertencente a Barra Mansa), melhorou o acesso a Porto Real, diminuindo o isolamento em relação a Resende. Em 1966, foi criado um movimento intitulado Sociedade Amigos de Porto Real (SAPRE), organização que propôs a transformação de Porto Real em uma cidade industrial, envolvendo os proprietários mais influentes, que deram origem ao Grupo Porto Real. No entanto, com a instituição do Ato Institucional Nº 5 (AI-5), pela ditadura militar em 1968, foram inibidas as liberdades civis, inviabilizando, naquele momento, o movimento de emancipação (LIMA, 2006).

estrada que separa a planta industrial da VW (Resende) e a da PSA Peugeot-Citroën (Porto Real), instalada posteriormente.

Figura 2: vista aérea da fábrica da Volkswagen em Resende, atual Man Latin America⁵.*



*Sem data. A planta industrial foi inaugurada em 1 de novembro de 1996.

Alçada à condição de município, Porto Real iniciou uma agressiva política de atração de empreendimentos, tornando-se um dos municípios que mais recebe investimentos no estado (LIMA, 2006). Consequentemente, seu parque industrial passou por rápida modernização, com diversificação das atividades, alterando-se significativamente o perfil econômico do município onde, até 1996, predominava a atividade rural, com destaque para a pecuária leiteira.

A Prefeitura de Porto Real, no seu primeiro ano de funcionamento, em 1997, conseguiu a instalação da Guardian – grande empresa norte-americana de fabricação de vidros planos –, que também foi implantada de maneira dispersa no

⁵ Fonte: Site BMB Mode Center. Disponível em: <www.modecenter.com.br/fabrica-da-man-em-resende-atinge-meio-milhao-de-veiculos-produzidos>. Acesso em: 01 Mai. 2014.

território, com a planta industrial inaugurada em 1998⁶, em terreno de 600 mil m², doado pelo Grupo Porto Real (OLIVEIRA, 2008). No mesmo ano, o grupo francês PSA decidiu implantar uma fábrica no país⁷. Porto Real, que já contava com a base logística instalada para a VW, deflagrou uma “campanha” para receber o polo metalomecânico da PSA, que resultou na instalação da primeira fábrica de automóveis do Estado do Rio de Janeiro⁸, junto à qual se estabeleceram diversos fornecedores, no chamado Tecnopolo I, posteriormente ampliado com o Tecnopolo II, como notado na próxima vista aérea (Figura 3).

Os mecanismos de atração dessa indústria foram basicamente os mesmos utilizados com a Volkswagen. Entre os incentivos oferecidos, além dos recursos estaduais do FUNDES e do financiamento do BNDES, estavam o compromisso da prefeitura em viabilizar a infraestrutura regional e a doação, pelo Grupo Porto Real, de um terreno com três milhões de m² (300 ha), dos quais um milhão de m² (100 ha) foi destinado à instalação dos fornecedores para a fábrica principal (Tecnopolo).

⁶ A empresa beneficiou-se dos recursos do Fundo de Desenvolvimento Econômico e Social (FUNDES) do Estado do Rio, operacionalizado pela Companhia de Desenvolvimento Industrial (CODIN) do estado, que concede financiamentos com taxas de juros reduzidas. Já a Prefeitura de Porto Real ofereceu isenção de IPTU por 15 anos e serviços de terraplanagem (OLIVEIRA, 2008).

⁷ Esse grupo, controlador das montadoras Peugeot e Citroën, importava anteriormente automóveis da sua fábrica na Argentina para o Brasil. O investimento inicial na fábrica de Porto Real foi de cerca de US\$ 600 milhões (LIMA, 2006).

⁸ Anteriormente, as montadoras automotivas, presentes no país desde os anos 1950-60, estavam concentradas no Estado de São Paulo, principalmente nos municípios do ABC Paulista e no Vale do Paraíba paulista.

Figura 3: vista aérea da fábrica da psa Peugeot-Citroën em Porto Real⁹.*

Sem data. Ao fundo localizam-se o Centro de Pesquisa da PSA e os Tecnopolos I e II.

Em 1999, foi inaugurada a planta industrial da GalvaSud (atual CSN Porto Real)¹⁰, produzindo bobinas de aço galvanizado para abastecer, principalmente, as indústrias automotivas instaladas na microrregião e nos estados de São Paulo, Minas Gerais e Paraná, além do Mercosul. Essa empresa, que contou com financiamento do BNDES e do banco alemão KfW¹¹, também foi implantada de forma dispersa no território de Porto Real, num terreno de 150 mil m² (15 ha), entre as fábricas da VW e da PSA (LIMA, 2006). Em 2001, a BMB Mode Center, empresa voltada para a montagem de carrocerias, foi instalada, inicialmente no interior da fábrica da VW, em Resende, estabelecendo-se, depois, numa unidade própria em Porto Real. A imagem aérea a seguir (Figura 4), apresenta em destaque o Polo Industrial de Porto Real e o limite modificado desse município com o de Resende, alterado com a emancipação municipal.

⁹ Fonte: Site Imprensa Oficial do Estado do Rio de Janeiro. Disponível em: <www.ioerj.com.br/portal/modules/news/article.php?storyid=518>. Acesso em: 01 Mai. 2014.

¹⁰ Essa empresa foi criada como uma *joint-venture* entre a CSN e o grupo alemão Thyssen Krupp, sendo totalmente adquirida pela CSN em 2003 (LIMA, 2006).

¹¹ O projeto orçado em US\$ 290 milhões teve o financiamento dividido entre o BNDES, com 70%, equivalente a US\$ 165 milhões, e 30%, pelo banco alemão.

Figura 4: imagem aérea do polo industrial de porto real, com indicação das principais indústrias e do limite entre os municípios de Resende e Porto Real. 2014.



Fonte: Bentes (2014). Elaborada a partir de imagem do Google Earth Pro.

Conforme os dados do Censo de 2010, Porto Real possuía, nesse ano, 16.592 habitantes, praticamente o dobro de 20 anos antes. Entre 2001, início do funcionamento da PSA, e 2003, o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) de Porto Real foi de 1.300%, superior ao de qualquer município fluminense, segundo Lima (2006). Em 2010, o PIB do município foi de 4,82 bilhões de reais, o maior PIB *per capita* do Estado do Rio de Janeiro¹² e o 6º do país, com 290.834 reais por habitante.

O centro administrativo municipal de Porto Real, Palácio Municipal 5 de Novembro, foi construído com 70% dos custos assumidos pela iniciativa privada¹³. Esse edifício, visto na Figura 5, possui 1,2 mil m² de área construída e foi inaugurado

¹² Dados tabulados a partir de informações do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e Centro Estadual de Estatísticas Pesquisas e Formação de Servidores Públicos do Rio de Janeiro (CEPERJ). Ranking do PIB *per capita* e avanço do ICMS foram obtidos a partir da reportagem “Porto Real tem o melhor PIB *per capita*”, do Diário do Vale, publicada em 26 Dez. 2013. Disponível em: <m.diariodovale.com.br/ views/noticiaInterna.asp?cod=82995&codArea=1>. Acesso em: 01 Mai. 2014.

¹³ A obra demorou seis anos e meio para ficar pronta, e seu custo foi estimado em 900.000 reais (LIMA, 2006).

em abril de 2004, sendo implantado de maneira dispersa em relação ao rarefeito tecido urbano do município.

Figura 5: palácio municipal 5 de novembro, centro administrativo de Porto Real. Outubro de 2011.



Fonte: Bentes (2014).

Com o impacto sofrido pela perda de Porto Real, o município de Resende tratou de modernizar seu aeroporto regional e buscou atrair novos empreendimentos, como a Votorantim Siderurgia (2009)¹⁴, instalada no oeste do município, e a fábrica de automóveis da nipo-francesa Nissan (2014), próxima ao polo de Porto Real (leste). A siderúrgica, implantada num terreno com área de 430 ha¹⁵, produz aços longos¹⁶ e está agregada à antiga Siderúrgica Barra Mansa, indústria do mesmo grupo, localizada na microrregião. Já a planta industrial da Nissan, com 220 mil m² (22 ha) de área construída¹⁷, ocupa um terreno de três milhões de m²

¹⁴ As datas entre parênteses referem-se ao ano de inauguração.

¹⁵ O investimento inicial foi de 550 milhões de dólares e gerou 700 empregos diretos. Fonte: Reportagem do jornal O Globo – “Nova unidade da Votorantim Siderurgia em Resende entra em operação”, publicada em 07 Out. 2009. Disponível em: <oglobo.globo.com/economia/nova-unidade-da-votorantim-siderurgia-em-resende-entra-em-operacao-3162366>. Acesso em: 01 Mai. 2014.

¹⁶ Produtos voltados principalmente para a construção civil e mecânica: vergalhões, barras, fio-máquinas e perfis.

¹⁷ Foi feito um investimento de 2,6 bilhões de reais, sendo gerados 1.500 empregos diretos, que podem chegar a dois mil. Essa indústria tem sua produção associada com a linha de montagem instalada na planta industrial da Renault em São José dos Pinhais/PR. Fontes: Reportagem do jornal Valor Econômico – “No jogo dos carros, governo do Rio quer o segundo lugar”, publicada em 05 Mar. 2013. Disponível em: <www.valor.com.br/brasil/macroeconomia?page=330>. Acesso em: 01 Mai. 2014; Site Nissan do Brasil. Disponível em: <www.nissan.com.br/#nissan-brasil/no-brasil>. Acesso em: 01 Mai. 2014.

(300 ha), comprado pelo Estado do Rio e doado à montadora, que escolheu o local.

Em Itatiaia, município que também se emancipou de Resende em 1988, ocorreu a expansão da fábrica da francesa Michelin (2012), com 100 mil m² (10 ha) de área construída¹⁸, e a instalação da indústria de máquinas pesadas da sul-coreana Hyundai (2013), em parceria com a BMC Brasil Máquinas, num terreno de 550 mil m² (55 ha)¹⁹. Essas plantas fabris estão localizadas no polo industrial do município, entre o tecido intraurbano de Itatiaia e de Resende, às margens da Rodovia Presidente Dutra e a menos de 20 km da divisa com o Estado de São Paulo. Este é o único dos novos polos industriais da região que conta com acesso ferroviário, estando prevista a construção de um terminal rodoferroviário. Os empreendimentos foram financiados com recursos públicos do BNDES (federal) e do FUNDES (estadual)²⁰.

Em 2013, a britânica Jaguar Land Rover anunciou a construção de sua montadora de automóveis em Itatiaia. Embora a concorrência tenha envolvido oito estados, constituíram fatores decisivos para a escolha do município a presença de fornecedores na região e a proximidade dos principais mercados consumidores brasileiros, com a possibilidade de atender ainda outros países da América Latina. A empresa, que contará igualmente com incentivos fiscais, será instalada num terreno de 590 mil m² (59 ha), localizado no polo industrial que, além dessas indústrias, conta com um centro de logística e distribuição da Procter & Gamble (P&G),

¹⁸ Foi investido o valor total de 300 milhões de euros, ampliando em 300 o número de empregos diretos. Fonte: Site Automotive Business. Disponível em: <www.automotivebusiness.com.br/noticia/15125/michelin-expande-fabrica-de-italiaia>. Acesso em: 01 Mai. 2014.

¹⁹ Os investimentos foram de 408 milhões de reais, gerando 1.000 empregos diretos. Fonte: Site A Voz da Cidade. Disponível em: <www.avozdacidade.com/site/page/noticias_interna.asp?categoria=1&cod=25055>. Acesso em: 01 Mai. 2014.

²⁰ Itatiaia conta com um programa próprio de incentivos fiscais – Programa de Desenvolvimento Econômico do Município de Itatiaia (PRODEMI) –, criado em 2009, que fomenta a implantação de empreendimentos através de subsídios para compra/aluguel de terrenos e redução ou isenção de impostos. A redução do ICMS chega a 75%, o total da parcela desse imposto recebida pelo município.

gerenciado pela empresa de logística DHL Supply Chain, instalado em 2010, num terreno de 208 mil m² (20,8 ha), sendo 34 mil m² (3,4 ha) de área construída²¹.

Foi anunciada também, no mesmo ano, a construção de um complexo industrial e de logística, em forma de condomínio, e de um terminal de integração e transbordo rodoferroviário. O projeto está sendo implantado num terreno de um milhão de m² (100 ha) e contará com 160 mil m² (16 ha) de área construída para galpões, pátio de 50 mil m² (5 ha) para contêineres, com a 1ª fase inaugurada ainda em 2014. Esse empreendimento tem como clientes potenciais os fornecedores e empresas de logística que atendem a cadeia produtiva da indústria automobilística²². A imagem aérea da Figura 6 mostra o Polo Industrial da Itatiaia, indicando os principais empreendimentos, a Rodovia Presidente Dutra e a via férrea.

Figura 6: imagem aérea do polo industrial de Itatiaia, com indicação dos principais empreendimentos e vias. 2014.



Fonte: Bentes (2014). Elaborada a partir de imagem do Google Earth Pro.

²¹ Fonte: Site JusBrasil. Disponível em: <gov-rj.jusbrasil.com.br/politica/5147229/itatiaia-recebe-investimentos-das-empresas-michelin-e-procter-gamble>. Acesso em: 01 Mai. 2014.

²² Os custos iniciais são de 200 milhões de reais. Fonte: Reportagem do jornal Folha de São Paulo – “Empresa constrói complexo logístico no Rio”, publicada em 22 Nov. 2013. Disponível em: <www1.folha.uol.com.br/colunas/mercadoaberto/2013/11/1374879-empresa-constrói-complexo-logístico-no-rio.shtml>. Acesso em: 01 Mai. 2014.

No município de Barra Mansa, as indústrias e atividades de transporte e cargas estão instaladas em pequenos vales ao longo da Via Dutra, muitas delas implantadas a partir da abertura da rodovia, nos anos 1950-60. Em Pinheiral, Piraí (no distrito de Arrozal) e Barra do Piraí, estão surgindo pequenos polos industriais com características de dispersão, entre as margens dessa rodovia e os acessos viários, distantes de seus núcleos urbanos (intraurbano).

As indústrias instaladas no Vale do Paraíba fluminense a partir da década de 1990, com alterações nos padrões de produção e de localização, seguem a lógica do espaço de fluxos, configurando um novo espaço industrial. Segundo Castells (2012), o espaço de fluxos é a lógica espacial dominante, por representar os interesses e funções preponderantes hoje na sociedade.

A nova forma de produção, flexível, e sua lógica de implantação, baseada no espaço de fluxos, permitem a redução da polarização espacial global do desenvolvimento industrial, estimulando a multiplicação de polos de crescimento industrial. Ao mesmo tempo, os meios de inovação industrial de alta tecnologia e dos setores que seguiram em direção à flexibilidade da produção levaram ao ressurgimento do fenômeno dos polos e distritos industriais, segundo Michael Storper (1990).

Assim, as novas indústrias estabelecidas nos municípios de Porto Real, Resende e Itatiaia²³ tendem a se organizar de maneira a estarem concentradas geograficamente, instalando-se em polos industriais, com o objetivo de reduzir custos e gerar maior produtividade. O agrupamento de empresas e indústrias facilita o encadeamento com as demais empresas e fornecedores, proporcionando ainda a reunião de mão de obra e de suprimentos. Além da maior rotatividade de estoques e de produção, isso permite também a redução de custos na contratação e no treinamento da mão de obra e, ainda, a socialização dos empregados (STORPER, 1990).

²³ O aumento no número de fábricas automotivas fez com que o conjunto desses três municípios – Resende, Itatiaia e Porto Real – fosse apelidado de RIP ou ABC Fluminense, em alusão ao ABC Paulista.

A concentração e a ligação das estruturas industriais urbano-regionais ajudam na maximização do acesso ao contexto cultural e informacional dos sistemas de produção, tendo como característica comum funcionarem como nós que articulam diferentes redes com intensivas interações: empresariais, de pesquisa e produção, industriais e acadêmicas, entre outras.

Como observado por Storper (1990), a substituição do antigo sistema tecnológico e institucional fordista por um regime de flexibilidade de produção introduz um conjunto de novas realidades que configura o novo desenvolvimento econômico regional e uma nova forma da urbanização, como está sendo observado no Vale do Paraíba fluminense. Desse modo, as fábricas instaladas na microrregião, como também as de seus fornecedores locais, foram e estão sendo implantadas com formas urbanas dispersas no espaço regional, gerando, por aglutinação e ao longo do tempo, centralidades com os polos industriais.

Essas plantas industriais e os polos onde estão instaladas apresentam características de não-lugares, como definido por Marc Augé (1994), isto é, pontos de não permanência e transitórios, conectados pela Rodovia Presidente Dutra e pelos acessos viários. Configuram-se como espaços abstratos, elementos do espaço de fluxos, em que não se criam laços sociais e afetivos profundos e duradouros.

Paralelamente à instalação dessas novas indústrias, surgem outras atividades urbanas – comércio, serviços e residencial –, inicialmente, para atender a mão de obra industrial, inseridas também na lógica do espaço de fluxos e dispersas no território regional, como tratado a seguir. Localizadas ao longo da rodovia, de seus entroncamentos viários e estradas de acesso às cidades, essas atividades estão desarticuladas dos tecidos urbanos dos municípios do Vale do Paraíba fluminense e, juntamente com as industriais, induzem o surgimento de urbanizações dispersas. Essa configuração acaba por promover modos de vida regionais, desenvolvidos por todo o território da microrregião e organizados por interesses globais.

A reestruturação produtiva e espacial em curso na microrregião (com a reindustrialização) vem provocando transformações nas relações sociais e econômicas, alterando a matriz de desenvolvimento de seus municípios, o que pode ser comprovado a partir da análise dos respectivos índices do Produto Interno Bruto (PIB)²⁴.

O estudo do PIB do Vale do Paraíba fluminense no período entre 1999 e 2010 demonstrou ter ocorrido uma transição da atividade preponderante na microrregião, com maior participação do comércio e dos serviços (incluindo a administração pública), vindo em seguida a indústria, atividade dominante anteriormente. O PIB da microrregião, em 2010, foi de 26,66 bilhões de reais, com 44,09% referentes ao comércio e serviços e 41,68%, à indústria.

Confirmando essa tendência, no período 1999-2010 as atividades de comércio e serviços ultrapassaram o setor industrial na composição do PIB dos municípios que abrigam as indústrias mais antigas da região: Volta Redonda, com 46,8% do seu PIB concentrado nas atividades de comércio e serviços, incluindo a administração pública, e Barra Mansa, com 63%²⁵. Já em Resende e Porto Real, a contribuição da indústria para o PIB foi de, respectivamente, 52,3% e 49,6%. O gráfico da Figura 7 apresenta o PIB de 2010, dividido por atividades econômicas, dos municípios de Volta Redonda, Resende, Porto Real e Barra Mansa, e o somatório dos demais municípios da região em estudo.

²⁴ Compilação elaborada por Ellen Reis, a partir de dados do PIB de 2010 relativos aos municípios fluminenses, fornecidos pela Fundação CEPERJ e completados pelas informações do IBGE.

²⁵ Mesmo sem contar com a administração pública, o PIB de comércio e serviços desses municípios é maior que o da atividade industrial.

Figura 7: gráfico com pib dividido pelas atividades econômicas, no ano de 2010, dos quatro municípios com maior participação econômica no vale do paraíba fluminense, em valores absolutos.



*Itatiaia, Pirai, Pinheiral, Rio Claro e Quatis

Fonte: Bentes (2014).

A análise dos dados demonstra não estar ocorrendo a desindustrialização dos municípios que anteriormente concentravam as indústrias – Volta Redonda e Barra Mansa, antigos centralizadores da polarização regional –, mas, sim, sua transformação em polos de comércio e serviços, com a implantação de atividades dispersas. Volta Redonda continua na liderança do PIB da região, pois, além de ser o mais populoso²⁶, possui grande diversidade de atividades econômicas.

O maior percentual do PIB industrial de Resende e Porto Real demonstra o processo de reindustrialização do Vale do Paraíba fluminense. Os dados comprovam a reestruturação produtiva por que passa a microrregião e as consequentes alterações nas relações econômicas e sociais, com reflexo no espaço regional. Ao mesmo tempo em que esses municípios, incluindo ainda Itatiaia, se reindustriali-

²⁶ O Censo Demográfico de 2010 registrou uma população de 257.803 habitantes (CEPERJ, 2014).

zam, o comércio e os serviços mais desenvolvidos da microrregião (com maior valor agregado) concentram-se em Volta Redonda, que possui atividades especializadas – centros médicos, universidades, comércio de maior padrão –, atraindo moradores das demais cidades e reforçando o caráter de polo regional.

A EVOLUÇÃO DA DISPERSÃO URBANA NA MICRORREGIÃO - AS ATIVIDADES DE COMÉRCIO, SERVIÇOS E RESIDENCIAIS

Na reestruturação produtiva e espacial em curso no Vale do Paraíba fluminense, com a reindustrialização e a dispersão urbana, os empreendimentos industriais dispersos funcionam como catalisadores do processo de ocupação e organização do território regional, como observado anteriormente. Por exigirem mão de obra qualificada e oferecerem salários mais elevados, característicos da atividade industrial, essas fábricas possuem o efeito de atração e multiplicação das atividades comerciais, de serviços e residenciais na microrregião, gerando, inclusive, novas centralidades.

Assim, novos empreendimentos comerciais e de serviços – *shopping centers*, hipermercados, hospitais, hotéis, centros empresariais e educacionais – estão sendo implantados de maneira dispersa, espalhados no território regional. Instalados em edificações de arquitetura homogênea, cujas formas não se identificam com nenhuma cultura e “não pertencem a lugar nenhum”, reforçam as características do espaço de fluxos, como observado por Castells (2012). As formas urbanas são genéricas e segregadas – com muros, cercas e sistemas de vigilância.

Os equipamentos urbanos, implantados de modo desarticulado do tecido urbano tradicional, localizam-se normalmente ao longo das redes, em vias e linhas conectoras dos espaços de fluxos, como a Via Dutra e os acessos viários aos municípios, sendo espaços transitórios – não-lugares. Estão voltados para o atendimento tanto aos moradores do município-sede, quanto aos da região e aos que estão de passagem.

Em Resende, no entroncamento entre a Via Dutra e o principal acesso viário ao município, foi instalado o hipermercado paulista Spani²⁷ (2008) e, posteriormente, construído o *shopping center* da rede fluminense PátioMix (2011), de médio porte e com usos múltiplos. A Figura 8 mostra que o hipermercado e *shopping* formam, conjuntamente, um complexo comercial²⁸.

Figura 8: fachada do shopping PátioMix, em Resende. Julho de 2012. No lado esquerdo localiza-se o hipermercado Spani.



Fonte: Bentes (2014).

Em Volta Redonda, município mais populoso da microrregião, esses equipamentos foram instalados na área de expansão urbana ao sul de seu território, em seu principal acesso viário (Rodovia dos Metalúrgicos - VR 001), como por exemplo, o hipermercado Spani (2008) e o holandês Makro (2009), ambos atacadistas, que também vendem a varejo, com preços diferenciados. Em 2012, foi instalado o hipermercado da rede norte-americana Walmart e, recentemente (2013), anunciada a construção do Shopping Park Sul, empreendimento de grande porte com múltiplos usos – lojas, restaurantes e cinema tipo *multiplex* –, com inauguração prevista para 2016, havendo ainda planos para a implantação de edifício comercial e hotel²⁹.

²⁷ Rede com forte presença no Vale do Paraíba paulista.

²⁸ O *shopping* conta com três megalojas, quatro lojas âncoras, 63 lojas, 11 restaurantes, quatro salas de cinema do tipo *multiplex*, dois espaços de lazer e 848 vagas de estacionamento descobertas. A área construída é de 30,4 mil m², e ABL de 24,6 mil m². Fonte: Site do empreendimento. Disponível em: <www.patiomixresende.com.br>. Acesso em: 01 Mai. 2014.

²⁹ O empreendimento foi anunciado com quatro megalojas, nove lojas âncoras, 168 lojas, 25 restaurantes *fast-food*, cinco salas de cinema do tipo *multiplex*, área de lazer e 1.700 vagas de estacionamento,

Esses empreendimentos comerciais possuem grandes áreas descobertas para estacionamento de veículos, localizadas entre as edificações de tipologia pavilhonar e os acessos aos terrenos, que são cercados por alambrados e controlados por câmeras. A imagem aérea da Figura 9 apresenta a localização dos principais empreendimentos e equipamentos urbanos.

Figura 9: imagem aérea dos equipamentos urbanos dispersos no acesso viário de Volta Redonda (rodovia dos metalúrgicos).



Fonte: Bentes (2014). Elaborada a partir de imagem do Google Earth Pro.

A empresa francesa Accor anunciou, em meados de 2013, a construção de quatro hotéis da bandeira Ibis, rede hoteleira de baixo custo já presente em São Paulo e no Vale do Paraíba paulista³⁰, em áreas junto à Via Dutra e aos acessos viários, o que ajudará a suprir a carência desse serviço na região.

No sul de Volta Redonda, foi construído, junto à Rodovia dos Metalúrgicos (acesso à Rodovia Presidente Dutra), o Hospital da Unimed (2009), que tem características de médio porte e alta complexidade de atendimentos. Além disso, desde

entre cobertas e descobertas. O *shopping*, com terreno de 106 mil m² de área total, terá 85 mil m² de área construída e 33 mil m² de área bruta locável (ABL).

Fonte: Site do empreendimento. Disponível em: <www.joaofortes.com.br/shoppingparksul>. Acesso: 01 Mai. 2014.

³⁰ São previstos 144 quartos, em Volta Redonda, 120, em Barra Mansa, e 308, em Resende, distribuídos pelas redes supereconômica e econômica.

o ano de 2011, está sendo edificado pelo município, mas com recursos estaduais, o Hospital Regional do Médio Paraíba³¹, localizado no entroncamento da Via Dutra (que dá acesso à cidade).

Em Resende, o movimento de reindustrialização provocou forte expansão urbana no oeste do município, onde surgiu uma série de loteamentos com casas autoconstruídas e conjuntos habitacionais para as classes de renda média-baixa e baixa³², na região conhecida como “Grande Alegria”. Em 2008, com a conclusão de uma ponte sobre o rio Paraíba do Sul³³, uma nova ligação ao município foi criada, o Acesso Oeste, possibilitando a construção da siderúrgica do Grupo Votorantim, localizada na mesma zona.

Com a conexão direta à Via Dutra e a presença da siderúrgica, intensificou-se o processo de dispersão urbana na zona oeste do município, que foi ainda mais ampliada, com uso predominantemente residencial, repetindo a malha urbana típica de áreas residenciais. No entanto, não há articulação direta entre essas novas áreas e o espaço intraurbano do centro da cidade, separados, que estão, pelo aeroporto regional³⁴. A contínua expansão com formas urbanas dispersas no vetor oeste de Resende pode, no futuro, levar à conturbação deste município com o de Itatiaia³⁵.

³¹ O hospital será de alta complexidade e atenderá 12 municípios (âmbito maior que o da microrregião) que formam o Consórcio Intermunicipal de Saúde do Médio Paraíba (CISMEPA), retirando pacientes que lotam os hospitais existentes na cidade de Volta Redonda (intraurbano). As obras, paralisadas por oito meses em 2013, foram retomadas recentemente, encontrando-se em fase de acabamento e com previsão de conclusão para dezembro de 2014. O consórcio, criado em 1998, é uma das poucas articulações regionais existentes.

³² Anteriormente ao período de reestruturação industrial já haviam sido construídos o loteamento Cidade Alegria (1980) e o Conjunto Grande Alegria (1983), parcerias da COHAB de Volta Redonda com a Prefeitura de Resende. Posteriormente, já no período de implantação das indústrias dispersas surgiram os loteamentos: Mirante da Serra (1996), Morada da Montanha (1998), Morada do Contorno I e II (1999), Jardim Aliança (2001), Jardim D'Oeste (2001) e Jardim Aliança II (2006) – além dos voltados para a população de baixa renda: Jardim Primavera I, II e III, Toyota I e II, Jardim Beira Rio, Jardim Alegria, Nova Alegria, Alegria II, Vila Isabel, Vila Lourdes e Santo André (CARDOSO, 2013).

³³ Obra iniciada no ano 2000 e paralisada por vários anos.

³⁴ Este existe desde 1941, e anteriormente estava em área considerada como periferia da cidade.

³⁵ Como previsto pelo Estudo de Impacto Ambiental da Siderúrgica Votorantim (2007).

As áreas de dispersão urbana de baixa renda no oeste de Resende localizam-se, em sua maioria, em terrenos planos, enquanto os loteamentos e condomínios voltados para o atendimento das faixas de renda média-alta e alta encontram-se, em grande parte, nas franjas dessas áreas, nas encostas dos morros, como pode ser visto na imagem área da Figura 10.

Loteamentos e condomínios fechados de médio e grande porte, muitos com serviços, clubes de lazer e atividades esportivas, são utilizados como primeira residência e apresentam características que lembram as *gated communities* norte-americanas³⁶. Recentemente, foi implantado o condomínio Terras Alphaville (2013), da grife imobiliária paulista, cujos lotes residenciais e comerciais foram rapidamente vendidos em suas duas fases³⁷.

Figura 10: imagem aerea da zona oeste de Resende, localizando a vitorantim siderurgia e outras atividades urbanas. 2014.



Fonte: Bentes (2014). Elaborada a partir de imagem do Google Earth Pro.

³⁶ Loteamentos e condomínios: Boa Vista I e II, Casa da Lua, Morada das Agulhas, Mirante das Agulhas, Morada do Bosque, Morada da Colina I, II e III, Bela Vista, Limeira Town House, Residencial Limeira Tênis Clube, entre outros (CARDOSO, 2013).

³⁷ Na 1ª fase foram vendidos 384 lotes residenciais, com área média de 385 m², e 35 lotes comerciais, com área média de 490 m². Na 2ª fase foram comercializados 411 lotes residenciais e 3 comerciais. O condomínio conta com sete praças temáticas, mirante, clube com piscinas e quadras esportivas. A área total do empreendimento é de 722 mil m². Esse condomínio possui normas internas que limitam e controlam a forma e a estética das casas, regulando os coeficientes de edificação, a altura máxima, entre outras restrições. Fonte: Site do empreendimento. Disponível em: <www.alphaville.com.br>. Acesso em: 01 Mai 2014.

Em Volta Redonda, os loteamentos e condomínios fechados, existentes e em implantação, são de pequeno e médio porte, a maioria deles construídos nos topos de morros, devido à indisponibilidade de grandes áreas planas no município. Em 2013, foi anunciada a instalação do condomínio Alphaville Volta Redonda³⁸, localizado numa área de fazenda junto a uma rodovia em construção (Rodovia do Contorno) que conectará duas rodovias federais – Presidente Dutra e Lúcio Meira (BR-393) – além de urbanizações próximas. O empreendimento é bem menor que o de Resende, e está totalmente vendido.

No extremo sul do município, em território antes pertencente a Pirai e localizado no lado oposto da Rodovia Presidente Dutra, junto ao entroncamento viário que leva ao Hospital Regional em construção, há bairros dispersos (Roma 1 e 2) com autoconstruções voltadas para as classes de baixa renda, que são acessados a partir da Rodovia Presidente Dutra, sem haver conexão direta com o espaço intraurbano de Volta Redonda. Também nesse município, os projetos do Programa Minha Casa, Minha Vida estão sendo implantados de forma dispersa, nos extremos do território municipal, próximo às estradas regionais.

Nos municípios de Porto Real, Quatis e Itatiaia, os empreendimentos residenciais, localizados em áreas de antigas fazendas, são loteamentos e condomínios fechados de pequeno e médio porte que possuem formas urbanas dispersas, próximos a atividades rurais que se mantêm nesses municípios.

Além do processo de dispersão urbana, intensifica-se também a verticalização no tecido urbano consolidado das cidades de Volta Redonda, Resende e, em menor quantidade, em Barra Mansa, bem como nas bordas do espaço intraur-

³⁸ São 415 lotes residenciais, 5 lotes comerciais e 7 lotes multiuso, que possibilitam a construção de edifícios residenciais e estabelecimentos de serviços. O clube conta com piscinas, quadras esportivas e *fitness center*. A área total do empreendimento é de 478 mil m². Fonte: Site Alphaville. Disponível em: <www.alphaville.com.br>. Acesso em: 01 Mai 2014.

bano. Os lançamentos imobiliários de condomínios ocorrem tanto por construtoras locais, quanto pelas de grande porte, com atuação nacional, vindas de fora da região³⁹.

As atividades comerciais, de serviços e residenciais na microrregião, com formas urbanas dispersas, estão articuladas diretamente com as rodovias e acessos viários, levando a modos de vida e a grande mobilidade com características regionais, tratados a seguir. Assim, as relações sociais e os modos de vida, que antes eram arranjados principalmente no interior dos municípios, passaram a ser dispersos, organizados regionalmente, em grande parte conforme os interesses globais das novas indústrias, estranhas aos elementos preexistentes no Vale do Paraíba fluminense.

MODOS DE VIDA E MOBILIDADE REGIONAL

Com a reindustrialização do Vale do Paraíba fluminense, começou a ser formada uma nova classe de operários industriais, alterando o perfil do trabalhador metalúrgico da região, anteriormente relacionado às atividades na CSN. Consequentemente, a estrutura do mercado de trabalho tornou-se mais complexa na microrregião, apresentando novas características, a partir das exigências das montadoras⁴⁰. Criou-se ainda um “mercado interno de mão de obra” que tornou possível a rotatividade dos trabalhadores nas indústrias. A nova classe operária do Vale do Paraíba fluminense, além de possuir uma média salarial superior à das demais atividades da região, recebe ainda, anualmente, a participação nos lucros das

³⁹ Como RJZ Cyrela, Gafisa, Rossi e outras.

⁴⁰ O novo trabalhador industrial necessita de melhores formação e preparo para atender as necessidades específicas das novas indústrias – como a montagem de veículos. Esta situação é muito diferente da que ocorria no início da CSN, quando os peões que se destacavam na construção da usina, originários da atividade rural, foram promovidos a operários industriais e aprenderam suas funções no chão de fábrica.

empresas⁴¹ que, no caso do setor automobilístico, é uma das mais altas da indústria. Isso introduziu um padrão de renda e consumo que tem consequências no comércio e no setor de serviços locais (RAMALHO, 2006).

A reestruturação produtiva da região levou ao aumento da demanda por casas e apartamentos, hotéis para executivos, melhores restaurantes, comércios e serviços. Foram gerados empregos nos setores da construção civil e de serviços, inclusive em atividades turísticas. Os trabalhadores menos qualificados da região são subcontratados (terceirizados) ou desempenham funções que não exigem especialização.

A reestruturação em curso na microrregião, espacializada com as formas urbanas dispersas, fez surgir modos de vida de caráter regional, desenvolvidos por todo o Vale do Paraíba fluminense. As atividades urbanas voltaram-se, em grande parte, ao atendimento da população da microrregião, transpondo a escala intraurbana para a regional, não servindo apenas aos moradores das cidades que sediam essas atividades, o que, como tratado anteriormente, fez constante a mobilidade pelas rodovias e estradas. Para a maioria dos habitantes, tornou-se comum morar num município, trabalhar em outro e estudar ou divertir-se num terceiro. No entanto, a localização e a acessibilidade aos equipamentos urbanos dispersos e, principalmente, às áreas residenciais dispersas, interferem na qualidade de vida da população. A mobilidade dos mais ricos e a imobilidade dos pobres afeta diretamente os modos de vida e as possibilidades de trabalho e renda, como observado no caso de São Paulo por Sposito (2007).

As dinâmicas urbanas e regionais, assim como as formas urbanas, tornaram-se mais complexas, intensificando as inter-relações entre distintas escalas espaciais, internas e externas ao Vale do Paraíba fluminense: intraurbana, regional e

⁴¹ O Programa de Participação nos Lucros e Resultados (PLR) normalmente está atrelado à distribuição dos lucros das empresas e ao cumprimento de metas (resultados) pelos funcionários, com os benefícios financeiros pagos no final do ano.

extrarregional. A interdependência é cada vez maior entre os municípios da microrregião, onde se alteram os processos sociais e as relações entre suas múltiplas dimensões, principalmente econômica, social, espacial e urbana, com transformações no cotidiano da população regional. Tal situação vem se ampliando ao longo dos anos, e mesmo que não exista quase nenhuma articulação institucional entre os municípios⁴², ela é reconhecida pelos gestores municipais, como observado por Oliveira (2008).

Apesar da ausência de uma articulação regional institucionalizada, a microrregião do Vale do Paraíba fluminense configura-se, no entanto, como uma “metrópole incompleta”, como definido por Santos (1978). Nessa configuração urbana, o conjunto de cidades médias e de menor porte está arranjado de modo integrado e apresenta características semelhantes, ao menos parcialmente, às de uma área metropolitana. Nesse contexto, o cotidiano de uma parcela crescente dos habitantes dos municípios dessa microrregião está sendo organizado regionalmente, como numa metrópole, com a adoção, pelo menos por parte da população, de modos de vida, mobilidade e consumo metropolitanos, nas várias partes do sistema regional.

As múltiplas atividades urbanas dispersas pela microrregião são estruturadas a partir da Rodovia Presidente Dutra, seus entroncamentos viários e estradas que dão acesso ao tecido urbano dos municípios do Vale do Paraíba fluminense, vias que estruturam e induzem o surgimento de urbanizações dispersas. A Via Dutra adquire, cada vez mais, características de via urbana no trecho que atravessa a região, com congestionamentos entre Volta Redonda e Resende pela manhã e no final da tarde – horários de *rush* – durante a semana, coincidentes com a entrada e saída da maioria dos empregados das indústrias dispersas. Em grande parte

⁴² As únicas articulações regionais existentes são: Consórcio Intermunicipal de Saúde do Médio Paraíba (CISMEPA), formado por 12 municípios da região (mencionados anteriormente); Consórcio Intermunicipal de Segurança com Cidadania do Médio Vale do Paraíba (CISEGCI), composto por 13 municípios; Comitê da Bacia Hidrográfica do Médio Paraíba do Sul (CBH-MPS), composto pelos municípios e empresas que englobam o terço médio fluminense do rio Paraíba do Sul.

desse trecho não há vias marginais, o que faz somar ao tráfego urbano-regional o rodoviário pesado, principalmente de grandes caminhões.

A análise dos deslocamentos diários pelo Vale do Paraíba fluminense, a partir das planilhas com linhas, trajetos e horários dos ônibus fretados que transportam os trabalhadores da PSA, fábrica localizada no Polo Industrial de Porto Real⁴³, demonstrou que nenhuma das linhas cruza a divisa com o Estado de São Paulo ou passa pelo pedágio da Rodovia Presidente Dutra (localizado em Itatiaia), com os veículos circulando por dentro de Itatiaia para buscar os funcionários que lá residem.

As viagens têm como primeiro ponto de origem sete municípios distintos⁴⁴, sendo que Barra do Piraí (com três linhas) é o mais distante, localizado fora da microrregião do Vale do Paraíba fluminense, próximo à descida da Serra das Araras (Serra do Mar). O trajeto mais curto é o que liga Quatis à PSA, durando cerca de 20 minutos para percorrer 15 km. Já o mais longo vai do centro de Barra do Piraí até a PSA, com 93 km e longas duas horas de duração. Esse deslocamento não é “um ponto fora da curva”, pois muitos dos trajetos observados têm duração entre 50 e 90 minutos, ou seja, tão longos e demorados quanto os que ocorrem em regiões metropolitanas.

Além dos ônibus fretados, cresce o número de carros particulares que fazem esses deslocamentos diários⁴⁵, devido não só à facilidade na compra de auto-

⁴³ Essa indústria possui cerca de 2.500 funcionários, entre próprios e terceirizados, e é servida por 92 linhas de ônibus, divididas pelos setores administrativo, manutenção e produção, este último com três turnos diários. Dados relativos ao mês de maio de 2014. No final de maio, foi anunciado um programa de demissão voluntária para 650 empregados do setor de produção. Havia um excesso de carros no pátio, devido à diminuição das vendas no Brasil e à retração da economia argentina, que impôs limitações à importação de carros brasileiros.

⁴⁴ Municípios originários das viagens de ida para o trabalho e a quantidade de linhas: Resende, com 38; Volta Redonda, 15; Barra Mansa, 14; Itatiaia, 11; Quatis, cinco; Porto Real, cinco (onde localiza-se a fábrica); Barra do Piraí, três; Pinheiral, dois.

⁴⁵ O número de veículos para cada mil habitantes, em Volta Redonda, é 329, em Resende, 310 e, em Porto Real, 301, todos acima do registrado na cidade do Rio de Janeiro, 284. Dados de 2013. Fonte: Revista Auto Esporte. Disponível em: <g1.globo.com/carros/frota-carros-motos-2013>. Acesso em: 01 Mai. 2014.

móveis pelos próprios funcionários das montadoras, a preços reduzidos e financiados, como também aos estímulos dados pelo governo, com a redução de impostos (IPI⁴⁶) e financiamentos a perder de vista.

Como observado, a rede rodoviária e as redes de comunicação ganharam maior destaque no dia a dia regional, corroborando o pensamento de Villaça (2001), quando afirma que, na estruturação do espaço regional, sobressaem-se os deslocamentos de informações e energia, como também do capital e das mercadorias em geral, considerando ainda o deslocamento, eventual, da “mercadoria força de trabalho”.

Os limites da dispersão urbana no Vale do Paraíba fluminense são definidos pelas distâncias a serem percorridas facilmente pelos automóveis e ônibus fretados, semelhante ao que observou Robert Fishman (1987), em Los Angeles, e Reis (2006), em São Paulo. As divisões político-administrativas dos municípios da região não são definidoras da dispersão, tendo-se como únicos limitadores a Serra das Araras, a sudeste, e o pedágio na Via Dutra, a oeste, em Itatiaia, próximo à divisa com o Estado de São Paulo⁴⁷.

Ao mesmo tempo em que a Rodovia Presidente Dutra serve ao tráfego urbano-regional, ela é utilizada como principal meio de conexão entre as regiões metropolitanas de São Paulo e do Rio de Janeiro, além de ser também parte da ligação entre o Nordeste e o Sul do país, integrante da BR-116. Paralelamente ao intenso fluxo nessa via, destaca-se a forte movimentação nas rodovias: Lúcio Meira (BR-393), entre Três Rios, na divisa do Estado do Rio com Minas Gerais, e os municípios de Volta Redonda e Barra Mansa, principalmente de cargas; dos Metalúrgicos (VR-001), na qual, além do trânsito urbano, há um grande fluxo de veículos entre o tecido intraurbano de Volta Redonda e os empreendimentos comerciais dispersos.

⁴⁶ Imposto sobre produtos industrializados.

⁴⁷ Esse pedágio, alvo de contenda judicial, não é tarifado para os veículos emplacados em Resende, já que separa o centro desse município do seu distrito de Engenheiro Passos.

Esses empreendimentos foram implantados mais próximos ao núcleo urbano de Volta Redonda do que à Via Dutra, o que se deve ao fato de que este município concentra, na microrregião, a maior população e com alto poder aquisitivo. Em visitas aos hipermercados dispersos e aos supermercados instalados no interior do espaço intraurbano de Volta Redonda, realizadas no mesmo dia, observou-se que os hipermercados têm uma estratégia de vendas voltada para o atendimento regional, articulando seus preços com os cobrados pelos demais mercados regionais e oferecendo determinados produtos em promoção para atrair quem está de passagem. Já nos supermercados dos bairros centrais de Volta Redonda, a estratégia de preços e promoções visa aos produtos do dia a dia e à concorrência mais imediata de outros mercados, atendendo o público que reside no interior do tecido urbano. Essas particularidades reforçam o caráter de centralidade exercido por Volta Redonda na região, mas com características que vêm se alterando ao longo dos anos, como observado anteriormente.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa realizada demonstrou a conformação e o desenvolvimento do processo crescente de dispersão urbana na microrregião do Vale do Paraíba fluminense, que abrange a indústria – origem da dispersão –, mas envolve também as atividades de comércio, institucionais, de serviços e residenciais. Como resultado, essa microrregião apresenta-se com um conjunto de novas realidades, no qual se evidenciam profundas transformações nos processos sociais. Caracteriza-se por um novo desenvolvimento econômico-regional e por formas urbanas dispersas, alterando-se a configuração e a escala dos espaços urbanos, com modos de vida cotidianos que se desenvolvem regionalmente. Essas atividades são articuladas pela lógica do espaço de fluxos, em que não se criam laços sociais e afetivos profundos e duradouros com os funcionários das empresas e com a comunidade, constituindo, portanto, não-lugares, como define Augé (1994).

As indústrias dispersas instaladas na região, ao formarem polos, geram centralidades. Elas são integrantes de um sistema global de produção flexível, partes interdependentes dos meios de inovação espalhados por todo o planeta, compartilhando informações e produção, de modo a aumentar ainda mais as sinergias produtivas e obter maior produtividade e competitividade. Essas fábricas estão articuladas em redes com outros polos industriais mundiais, racionalizando a produção, incluindo as demais fábricas do mesmo grupo empresarial – localizadas no Brasil ou em outros países – e ainda os fornecedores – instalados localmente no interior ou ao redor das plantas industriais, como também espalhados pelo globo.

As grandes empresas estão presentes em locais com formas urbanas dispersas e concentradas: suas plantas fabris apresentam configurações com urbanizações dispersas, enquanto suas sedes ocupam novas centralidades metropolitanas. Essas formas são características da dualidade da urbanização contemporânea, numa simultaneidade que foi denominada por Nuno Portas (1993) como “esquizofrenia urbanística”. Suas sedes, geralmente instaladas em edifícios corporativos com arquitetura “internacional” homogênea, características dos não-lugares e incluídas no espaço de fluxos, constituindo nós de diferentes redes globais⁴⁸, interligadas às suas matrizes, no caso das multinacionais, às unidades de produção e de suprimento (fornecedores) mundiais, entre as quais as existentes no Vale do Paraíba fluminense.

A questão de localização e articulação em redes das sedes empresariais e das unidades produtivas vai ao encontro do pensamento de Milton Santos (1994), para quem a globalização leva a uma nova relação e racionalidade entre as regiões, de forma que algumas concentram o poder – “regiões do mandar” –, enquanto outras, mais dependentes, as “regiões do fazer”, não são capazes de dirigir a si mesmas, “cada vez mais regiões do fazer para os outros” (SANTOS, 1994, p. 109).

⁴⁸ Além das redes produtivas, essas sedes empresariais e administrativas conectam-se às redes financeiras, de fornecedores e de vendas (*Business-to-business*, B2B), de *marketing*, de empregados, e até mesmo às de consumidores (*Business-to-consumer*, B2C), entre outras.

Na atualidade, este é o caso da microrregião enfocada, onde se observa que o poder, antes concentrado em seu interior, encontra-se agora nas sedes das indústrias, na metrópole paulista e, em menor proporção, na cidade do Rio de Janeiro, sendo essas as “regiões do mandar”.

A reindustrialização do Vale do Paraíba fluminense, iniciada nos anos 1990, é parte da desconcentração-concentrada da indústria paulista. Como observado, a direção nacional e os departamentos de compras, vendas e *marketing* dessas empresas estão localizados em sua maioria em São Paulo, e de lá reportam-se às suas matrizes nos países de origem, no caso das multinacionais. Dessa forma, as indústrias dispersas instaladas na microrregião mantêm vínculos estreitos com a metrópole paulista que, no caso brasileiro, exerce a função de comando nacional e continental, como estudado por Santos (1993) e Sposito (2007).

Na microrregião, a expansão da urbanização e, conseqüentemente, do processo de dispersão urbana, só foram possíveis graças à ampliação e diversificação das atividades industriais que, na transição do fordismo para o pós-fordismo, relacionam-se diretamente às formas de produção e aos produtos tecnológicos.

No Vale do Paraíba fluminense, a proximidade relativa das formas urbanas e indústrias concentradas com as dispersas – essas representativas do período de desenvolvimento atual, pós-fordista – estabelece um forte contraste que torna evidente e denuncia as novas formas de urbanização e industrialização, como também os processos sociais envolvidos.

As antigas formas urbanas e modos de vida do período industrial fordista (da CSN) – que eram muito presentes na microrregião – implodem com a explosão da urbanização que passa a ocorrer na escala regional, os processos sociais extrapolam para além das cidades e se desenvolve um modo de vida cotidiano similar ao metropolitano – como observado de forma geral por Melvin Webber (1964, 1968) e Henri Lefebvre (1999). Desse modo, simultaneamente ao surgimento das novas indústrias implantadas com formas urbanas dispersas e à transformação crescente do cotidiano de caráter regional, o antigo centro polarizador fordista –

concentrado na CSN e na conurbação Volta Redonda-Barra Mansa – foi sendo deixado em segundo plano. Mas a nova onda de industrialização na microrregião não deixou de atingir esses municípios, que passaram a receber, em grande parte, os benefícios indiretos dela advindos.

As formas concentradas em núcleos urbanos “tradicionais”, com um tecido urbano mais ou menos regular (intraurbano), possuem características do “espaço de lugares”, como definido por Castells (2012), em oposição ao espaço de fluxos, onde estão inseridas as formas dispersas. Entre os núcleos urbanos com características do espaço intraurbano destaca-se o conjunto fordista CSN-Volta Redonda, em que se integram a usina e o centro urbano da antiga Vila Operária, projetada pelo arquiteto-urbanista Atílio Corrêa Lima. Nas devidas proporções, a referida proximidade relativa das formas urbanas concentradas e dispersas assemelha-se à situação europeia, em que as formas urbanas tradicionais, por contraste, tornaram as novas formas urbanas mais evidentes, como apontou Portas (1993, 2007).

O processo de dispersão urbana foi induzido por entes públicos e privados na microrregião (BENTES, 2014). Os diferentes níveis de governo ofereceram incentivos fiscais e outros benefícios, como a instalação de infraestrutura, para a implantação das fábricas da Volkswagen, PSA, Nissan, Hyundai, entre outras. Muitas das plantas industriais foram posteriormente ampliadas, utilizando-se da mesma lógica de incentivos.

Nesse ambiente econômico e político altamente competitivo, a instalação da Volkswagen em Resende foi um marco importante para a recuperação da condição industrial do Vale do Paraíba fluminense, possibilitando ao mesmo tempo, segundo Lima (2006), a reinserção dessa região no movimento econômico e produtivo do país. Com as novas indústrias, tem maior diversidade entre as atividades industriais, incorporando inovações e tecnologias no chão de fábrica (produção flexível) e nos produtos.

A preexistência da indústria no Vale do Paraíba fluminense, com a garantia de fornecimento de aço pela CSN, então recém-privatizada, e de uma cultura industrial, como também o início da operação privada da Rodovia Presidente Dutra, através de concessão em 1996, foram fatores decisivos para o início da mencionada reindustrialização. A vinda dessas fábricas para Resende e Porto Real criou grandes expectativas de desenvolvimento regional para a microrregião. No entanto, ao mesmo tempo em que fomentaram o crescimento econômico regional, as novas indústrias, surgidas no período de intensificação do movimento de globalização que ampliou a dispersão da produção e o consumo no mundo, favoreceram o acirramento da competição e das diferenciações entre os municípios.

Entende-se que a ação do Estado brasileiro – por meio de seus entes federativos e agentes públicos – foi essencial para o desenvolvimento do Vale do Paraíba fluminense, ao ser indutor da industrialização a partir da instalação da CSN e, posteriormente, com a polarização regional, tendo, na atualidade, responsabilidade no processo de dispersão urbana da microrregião (BENTES, 2014).

A partir da adoção da política neoliberal, pelo governo brasileiro, e das medidas de ajuste econômico no começo da década de 1990, a atuação do Estado e de seus entes federativos foi reduzida. Isso levou à perda das políticas de desenvolvimento regional e industrial, ao mesmo tempo em que o país passava por profundas transformações na economia, nas atividades produtivas, nas relações trabalhistas e, conseqüentemente, no processo de urbanização e estruturação dos espaços urbanos.

A concessão de incentivos fiscais e financiamentos públicos para a atração dessas indústrias e a falta de articulação regional geram a competição predatória entre estados e municípios, na busca por investimentos. A “guerra fiscal” ocorre mesmo entre os municípios da própria microrregião, principalmente Resende, Porto Real, Itatiaia e Volta Redonda. Com isso, cada nova possibilidade de investimento na região, seja privado ou público, provoca disputa entre os municípios, o

que não favorece a integração regional. Essa concorrência tem como objetivo indireto conferir dividendos políticos aos governantes que, com suas perspectivas limitadas, acreditam na instalação de grandes empresas como solução para o desenvolvimento econômico.

Assim, ao não criar ou estimular políticas e planos de desenvolvimento regional e industrial – um planejamento estruturante que organize as atividades produtivas e a localização dos empreendimentos – as indústrias atraídas para o país tiveram suas plantas fabris implantadas de maneira dispersa no território regional, fato pelo qual o Estado, os entes federativos e suas instituições são responsáveis, colocando-se, enfim, como motivadores da dispersão. À falta de políticas de desenvolvimento regional seguiu-se a criação de políticas de estímulo setorial, como a política automotiva, que foi acompanhada pela oferta de financiamentos públicos, com recursos do BNDES e do FUNDES (estadual), para a instalação de novos empreendimentos industriais, como também de outras atividades, motivando a competição predatória entre estados e municípios, já abordada anteriormente.

Também as empresas privadas, como o Grupo Porto Real e a CSN, tiveram responsabilidade no processo de dispersão urbana no Vale do Paraíba fluminense. O Grupo Porto Real doou grandes áreas para a instalação das indústrias dispersas, tendo inicialmente o objetivo de conseguir a emancipação política de Porto Real e com isso exercer maior poder sobre o território do novo município. As terras pertencentes a esse grupo, localizadas ao redor das indústrias dispersas, valorizaram-se, passando a ser alugadas e vendidas para os fornecedores e prestadores de serviços industriais. Enquanto isso, os terrenos mais próximos às margens da Via Dutra mantêm-se vazios, como forma de valorização especulativa. Desse modo, o grupo empresarial tornou-se um dos causadores da implantação de formas urbanas dispersas em Porto Real, influenciando toda a microrregião.

Já a CSN, mesmo após sua privatização, mantém a propriedade e a concentração das melhores terras disponíveis nos municípios de Volta Redonda, Barra Mansa e Pinheiral, adquiridas juntamente com o parque industrial da empresa. Isso

impede a instalação de novas indústrias de grande porte em Volta Redonda e Barra Mansa, cidades que anteriormente concentravam, em grande parte, a produção industrial da região. A indisponibilidade dos terrenos pela CSN no mercado imobiliário, sobretudo em Volta Redonda, faz com que se mantenham grandes vazios nesses municípios, dificultando a expansão urbana. Essa é uma das razões para a dispersão urbana no Vale do Paraíba fluminense. Simultaneamente, essa empresa continua a induzir investimentos na microrregião, com a instalação, nos últimos vinte anos, de indústrias dispersas que utilizam o aço fabricado por ela como insumo básico de produção.

Em face da dificuldade de acesso a terras nesses municípios, as indústrias de grande porte acabaram se instalando com formas urbanas dispersas em outros, principalmente Porto Real, Resende e Itatiaia, que além de possuírem terrenos disponíveis, oferecem vantagens econômicas (BENTES, 2014).

As transformações provenientes da reestruturação produtiva e espacial, iniciadas na década de 1990 na microrregião, foram acompanhadas do aumento da renda nas cidades que receberam novas indústrias, mudando o perfil dos municípios. Grande parte da dispersão urbana comercial, de serviços e residencial é motivada pela presença das indústrias e de seus trabalhadores, os quais possuem rendimentos maiores que os de outros setores da economia.

Assim como os industriais, os empreendimentos comerciais e de serviços que têm se instalado nos municípios do Vale do Paraíba fluminense possuem, em sua maioria, formas urbanas dispersas e estão junto a rodovias e acessos viários. Eles possuem caráter de atuação regional, com suas estratégias de venda voltadas ao atendimento da população dessa microrregião, como também dos que a cruzam. Da mesma forma, uma parte das novas construções residenciais também está sendo instalada de forma dispersa pelo território. Isso se dá tanto para o segmento de baixa renda quanto para os de média e alta, sendo que os loteamentos e condomínios fechados estão mais em evidência, pelas suas formas segregadas.

Mesmo não havendo uma articulação regional institucionalizada, a microrregião do Vale do Paraíba fluminense comporta-se como uma metrópole. Alteraram-se os processos sociais e as relações entre suas múltiplas dimensões, principalmente econômica, social, espacial e urbana, com as mencionadas transformações no cotidiano da população regional, que passou a adotar, ao menos parcialmente, modos de vida como hábitos de trabalho, consumo, lazer, moradia e mobilidade semelhantes aos metropolitanos nas várias partes do sistema regional. A mobilidade tornou-se decisiva no cotidiano regional, ampliando cada vez mais a relação de interdependência entre os municípios e suas respectivas populações.

A Rodovia Presidente Dutra, que assume características de via urbana no trecho que atravessa a microrregião, seus entroncamentos viários e as estradas secundárias estruturam e induzem cada vez mais o surgimento de urbanizações dispersas. Não são as barreiras geográficas ou administrativas que delimitam a urbanização dispersa, mas sim as distâncias que podem ser percorridas facilmente com automóvel ou ônibus fretados, como apontado. Os deslocamentos são cada vez maiores e mais demorados, como no caso dos coletivos que transportam os trabalhadores da PSA, situação similar à observada em grandes metrópoles do Sudeste brasileiro, como São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte.

A recente aceleração da economia, no final da última década (2000-2010), com a rápida instalação e expansão de indústrias e outras atividades de comércio e serviços, possibilitou o avanço do processo de urbanização dispersa nessa microrregião. Considera-se que a transformação que tem se apresentado nos perfis dos municípios dessa região tende a se acentuar, devido à instalação de novas indústrias em Porto Real, Resende e Itatiaia, e ao avanço do setor de comércio e serviços em Volta Redonda e Barra Mansa.

REFERÊNCIAS

ASCHER, François. *Métapolis ou l'avenir des villes*. Paris: Odile Jacob, 1995.

AUGÉ, Marc. *Não-lugares: Introdução a uma antropologia da supermodernidade*. Campinas: Papirus, 1994.

BENTES, Júlio C. da G. *Dispersão Urbana no Médio Paraíba Fluminense*. 2014. 431f. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/tde-18102014-160412/pt-br.php> Acesso em: 01/05/2016.

CARDOSO, Isabel C. da C. Desenvolvimento Urbano do Município de Resende e a Produção de Desigualdades Sociespaciais. In: Jornada Internacional de Políticas Públicas, VI, 2013, São Luiz do Maranhão, *Anais da VI Jornada Internacional de Políticas Públicas*. São Luiz do Maranhão: UFMA, agosto de 2013, CD-ROM.

CASTELLS, Manuel. *A Sociedade em Rede*. 6ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2012.

FISHMAN, Robert. *Bourgeois Utopias. The rise and fall of suburbia*. Nova York: Basic Books, 1987.

FUNDAÇÃO CENTRO ESTADUAL DE ESTATÍSTICAS, PESQUISA E FORMAÇÃO DE SERVIDORES PÚBLICOS DO RIO DE JANEIRO. *Cadernos do Desenvolvimento Fluminense*. Rio de Janeiro: CEPERJ, 2014. Disponível em: <http://www.ceperj.rj.gov.br/ceep/ceep.html>. Acesso em: 01 de maio de 2014.

LEFEBVRE, Henri. *A Revolução Urbana*. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

LIMA, Raphael J. da C. Empresariado local, indústria automobilística e a construção de Porto Real (RJ). In: RAMALHO, José R.; SANTANA, Marco A. (Orgs.). *Trabalho e Desenvolvimento Regional: efeitos sociais da indústria automobilística do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: UFRJ/PPGSA; Brasília-DF: CAPES, 2006, p. 43-70.

MELA, Alfredo. *A Sociologia das Cidades*. Lisboa: Estampa, 1999.

OLIVEIRA, Floriano J. G. *Reestruturação produtiva, território e poder no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Garamond, 2008.

PORTAS, Nuno. Tendências do Urbanismo na Europa: planos territorial e local. In: *Ôculum* – Revista Universitária de Arquitetura, Urbanismo e Cultura, Campinas, FAUPUCCAMP / Hollons, n. 3, março de 1993, p. 4-13.

_____. Uma história, algumas hipóteses de trabalho e reflexão. In: REIS, Nestor G.; PORTAS, Nuno; TANAKA, Marta. (coords). *Dispersão Urbana – diálogos sobre pesquisas no Brasil – Europa*. São Paulo: FAU-USP, 2007, p. 49-58.

RAMALHO, José R. Novas conjunturas industriais e participação local em estratégias de desenvolvimento. In: _____.; SANTANA, Marco A. (Orgs.). *Trabalho e Desenvolvimento Regional: efeitos sociais da indústria automobilística do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: UFRJ/PPGSA; Brasília-DF: CAPES, 2006, p. 11-42.

RAMALHO, José R.; SANTANA, Marco A. A indústria automobilística no Rio de Janeiro: relações de trabalho em um contexto de desenvolvimento regional. In: NABUCO, Maria R.; NEVES, Magda de A.; CARVALHO NETO, Antonio M. de (Orgs.). *Indústria automotiva: a nova geografia do setor produtivo*. Rio de Janeiro: DP&A, 2002, p. 83-104.

REIS, Nestor G. *Notas sobre Urbanização Dispersa e Novas Formas de Tecido Urbano*. São Paulo: Via das Artes, 2006.

SANTOS, Milton. *O Trabalho do Geógrafo no Terceiro Mundo*. São Paulo: HUCITEC, 1978.

_____. *A Urbanização Brasileira*. São Paulo: EDUSP, 1993.

_____. *Técnica, Espaço, Tempo*. São Paulo: EDUSP, 1994.

_____. *A Natureza do Espaço*. São Paulo: EDUSP, 1996.

_____. *Por uma Outra Globalização*. Rio de Janeiro: Record, 2000.

SPOSITO, Maria E. B. Descontinuidades territoriais e novas morfologias urbanas no estado de São Paulo. In: REIS, Nestor G.; PORTAS, Nuno; TANAKA, Marta. (coords). *Dispersão Urbana – diálogos sobre pesquisas no Brasil – Europa*. São Paulo: FAU-USP, 2007, p. 49-58.

STORPER, Michael. A industrialização e a questão regional no Terceiro Mundo. In: VALADARES, Lícia.; PRETECEILLE, Edmond (coord). *Reestruturação urbana: tendências e desafios*. São Paulo: Nobel/IUPERJ, 1990, p. 120-147.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço Intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Nobel/ FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

WEBBER, Melvin. El Lugar Urbano y el Dominio Urbano ilocal. In: _____. *et al. Investigaciones sobre la Estructura Urbana*. Barcelona: Gustavo Gili, 1964. p. 73-140.

_____. The Post-City Age (1968). In: LEGATES, Richard; STOUT, Frederic. *The City Reader*. Londres: Routledge, 2000, p. 535-539.