

Circuitos espaciais da produção e a economia do petróleo no estado do Rio de Janeiro: as transformações territoriais por ação dos níveis superiores da economia

Floriano Godinho de Oliveira
Leandro Dias de Oliveira

Universidade Estadual do Ceará
Programa de Pós-Graduação em
Geografia - PROP GEO

Revista GeoUECE
ISSN: 2317-028X
<https://revistas.uece.br/index.php/GeoUECE/index>

FICHA BIBLIOGRÁFICA

OLIVEIRA, F. G.; OLIVEIRA, L. D. Circuitos espaciais da produção e a economia do petróleo no estado do Rio de Janeiro: as transformações territoriais por ação dos níveis superiores da economia. *GeoUECE* (online), v. 09, n. 16, p. 09-32, 2020.



Circuitos espaciais da produção e a economia do petróleo no estado do Rio de Janeiro: as transformações territoriais por ação dos níveis superiores da economia

Floriano Godinho de Oliveira

Universidade do Estado do Rio de Janeiro
fgodinho@uerj.br

Leandro Dias de Oliveira

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
ldiasufrj@gmail.com

Resumo: O objetivo deste artigo é, a partir da geografia econômica, debater as transformações territoriais recentes no estado do Rio de Janeiro. Para atingir tal intento, privilegiando a análise do intenso processo de integração territorial em lugar da fragmentação que caracteriza as economias em rede, desenvolvemos uma exposição sobre as bases econômicas das atividades mobilizadoras da transformação territorial em curso. Por fim, é importante empreender uma identificação dos eixos produtivos resultantes das transformações territoriais recentes no estado do Rio de Janeiro.

Palavras-chave: circuitos produtivos, economia do petróleo, Rio de Janeiro, geografia econômica, transformações socioterritoriais.

“Mudanças na dinâmica social, política e econômica da sociedade sempre são acompanhadas de transformações na apropriação do território, provocando novas formas de organização societária”.

Angela Santos e Maria Josefina Sant’Anna (2014)

“O presente é fruto da atualização das estruturas econômicas e socioespacial e, ainda, da disputa entre os diferentes futuros possíveis”.

Henri Lefebvre (1969)

Nota da redação

Este artigo foi apresentado no 3.º Encontro Anual de Economia Política: Espaço, Tempo e Economia Política, evento organizado pela Associação Portuguesa de Economia Política (EcPol) e realizado na cidade do Porto, Portugal, entre os dias 30/01/2020 e 01/02/2020, na Católica Porto Business da Universidade Católica Portuguesa e na Faculdade de Economia da Universidade do Porto. A apresentação ocorreu na sessão de painéis, intitulado “Inovação, indústria e território no Brasil”, coordenado pelo Prof. Dr. Edilson Pereira Júnior e pelas Prof.as Dr.as Maria Teresinha Serafim Gomes e Regina Helena Tunes, a quem agradecemos pelo debate e leitura crítica.



Introdução

Este trabalho busca debater as mudanças socioterritoriais no estado do Rio de Janeiro, Brasil, tendo por referências duas dimensões centrais: a especialização de áreas centrais, em que os avanços tecnológicos e as modernizações logísticas influem na diferenciação funcional dos espaços urbanos; e a aceleração das transformações territoriais decorrentes da supremacia de interesses econômicos em diferentes regiões produtivas no interior do estado, que impõem novas articulações entre dinâmicas econômicas, redes técnicas, cidades e urbanização, com base na difusão de investimentos diversos.

10

As mudanças referidas estão identificadas, primeiramente, nos novos setores de atividades econômicas e nos arranjos socioterritoriais no espaço metropolitano, cuja ampliação em termos espaciais e cuja dinamização de centros comerciais desvelam importante requalificação do espaço e formação de novas centralidades urbanas. Mas tais mudanças também se mostram presentes no interior do estado, em particular, no desenvolvimento de novos setores produtivos e na correlata integração territorial-administrativa das regiões, que implica maior integração com o processo de requalificação territorial associado ao novo caráter da metropolização.

Destacamos essas mudanças porque, do final dos anos 1990 até meados da segunda década do século XXI, ocorreram intervenções na estrutura econômica do estado que possibilitaram a implantação de novas atividades produtivas, infraestruturas e bases logísticas que influíram em uma nova configuração dos espaços regionais produtivos, decorrentes tanto da economia do petróleo¹ quanto de uma economia dos *royalties*² na parte norte do estado, bem como, ainda, de uma diversificação do setor metal-mecânico na região do médio vale do Paraíba, no sul do estado. Desde 2015, com a deflagração de uma grave crise política e econômica que vem abalando o País e particularmente o estado do Rio - que culminou no golpe jurídico-parlamentar que destituiu a Presidenta Dilma Rousseff, por meio de *impeachment* forjado - parte importante dessas atividades e bases, devido a mudanças na orientação político-econômica, foi abandonada ou está sendo desativada. Porém, parte do dinamismo a elas relacionado mantém-se, ao menos potencialmente, merecendo atenção cuidadosa na análise do presente e das possibilidades futuras. Em particular, as novas atividades e bases constituídas no interior mantêm, mesmo no contexto de crise, certa capacidade de crescimento, inovação e ramificação territorial, induzindo, inclusive, uma renovação do papel da metrópole, e gerando, por conseguinte, novas possibilidades de integração econômico-territorial³.

Para a interpretação desses fenômenos, entendemos ser importante destacar duas ordens de referenciais teóricos. A primeira, para uma correta análise do novo papel desempenhado pelas áreas metropolitanas, que agora deixa de ser o espaço privilegiado da expansão do capitalismo monopolista

¹ A Economia do Petróleo é aquela cuja dinâmica está ligada às instalações e infraestruturas que servem à extração de petróleo e ao seu apoio, como as instalações portuárias, estaleiros de montagem de sondas, plataformas e embarcações de apoio e movimentação de cargas (OLIVEIRA e PESSANHA, 2019:8)

² A *economia dos royalties* é derivada das receitas das participações governamentais devidas à União, estados e municípios. Essas receitas (rendas) são divididas em duas partes: as quotas mensais e as participações especiais (PE). Os royalties são pagos pelas empresas exploradoras (produtoras) por cobrança e fiscalização da Agência Nacional de Petróleo (ANP) (OLIVEIRA e PESSANHA, 2019:8).

³ É preciso observar que as duas largas conjunturas político-econômicas nas quais se desenvolve esse processo não podem ser entendidas dicotomicamente, na forma de uma oposição e anulação simples entre passado e presente, na qual o passado concentraria os atributos positivos (dinamismo concreto) e o presente comportaria apenas os movimentos negativos relacionados à crise e ao declínio. Mesmo nos mais graves momentos de desinvestimento e paralisação de atividades, parte do que foi produzido no passado recente tem se mantido potencialmente dinâmico, nem tudo desmoronou, de modo que o contexto de crise tem contradições relevantes em termos de possibilidades e mesmo da manutenção, nos tempos presente e futuro, de movimentos construtivos, que não devem ser lidos em negativo.



de meados século XX, em especial a partir dos anos 1950, quando a dimensão urbana alcançou o caráter metropolitano nos grandes centros (OLIVEIRA, 2010) e funcionavam como “polos de crescimento” (LENCIONI, 2014). Consideramos que a metropolização contemporânea é um processo com novas características, como um fenômeno do período da globalização, característica que se inicia no final do século XX e princípio do sec. XXI, como salienta Maria Laura Silveira quando assevera que

na globalização não seria ocioso dizer que a metropolização é uma tendência constitutiva do período ou, em outras palavras, que não é apenas um grau superlativo de urbanização, mas um processo de extrema divisão social e territorial do trabalho, atravessado por complexas formas de cooperação entre agentes de desigual grau de capital, tecnologias e organização. (SILVEIRA, 2015:99)

A segunda ordem de referenciais nos permitiria interpretar os efeitos das cadeias produtivas que influem econômica e socialmente na organização dos territórios e que ensejam inúmeras formas de integração territorial. Trata-se da expansão das redes técnicas viárias, de eletricidades, portuárias, aeroportuárias – associadas, em geral, à nova economia do petróleo – que permitem maior integração territorial e formação de uma estrutura metropolitana dinâmica, que abarca, agora, todo o território do estado.

A compreensão desse processo e de seus efeitos territoriais nos leva para os campos do debate sobre a produção do espaço e da economia política, pois, em uma sociedade de capitalismo periférico, os investimentos realizados para estimular os setores hegemônicos foram e ainda são majoritariamente decorrentes de decisões políticas nos âmbitos das administrações federal e estadual, que determinam ora os avanços, ora os recuos nos investimentos e, conseqüentemente, as mudanças sócio territoriais no estado.

Todo esse processo no Brasil, evidentemente, está profundamente vinculado às decisões político econômicas delineadas em escalas internacional, em face do caráter dependente de nossa economia. Não só porque que parte das decisões econômicas e políticas emanam de agentes econômicos e políticos hegemônicos na escala mundial, mas porque parte das decisões nacionais, estaduais e municipais se vincula à posição do país na hierarquia econômico política aí implicada. As decisões nacionais, estaduais e municipais, neste caso, expressam relações muito complexas com essa outra ordem de relações, podendo envolver adesões, mas também constrangimentos em face das possibilidades reais de administração de processos fortemente determinados a partir de fora. E isto pode se conjugar de formas diversas com as tradições político-administrativas locais, que envolvem problemáticas perspectivas e práticas de uso privado do público (patrimonialismo, clientelismo, nepotismo, corrupção) e igualmente problemáticas formas de pactuação federativa, dentre outros aspectos não menos importantes.

Para realizar a interpretação desse processo, neste trabalho, utilizaremos os conceitos de *circuitos da economia urbana* (SANTOS, 1994; SILVEIRA, 2014 e 2017; CATAIA, 2013 e 2017; ARROYO, 2017), que nos permite considerar a complexidade e os movimentos do capital nos diferentes circuitos econômicos na metrópole, e de *circuitos espaciais da produção* (SANTOS, 1986; BARRIOS, 1986; PESSANHA, 2017; MORAES, 2017; CASTILHO, 2017), para delinear os usos dos territórios pelas complexas cadeias produtivas dos novos setores e ramos da economia fluminense. Para nós, estes são dois instrumentos teóricos que nos permitem uma análise espacial sobre as novas atividades econômicas e sobre as determinações políticas que atuam no estado.

A partir dessa orientação geral, esta comunicação se organiza em três partes: (i) uma discussão sobre o instrumental teórico que nos auxilia na interpretação das transformações territoriais recentes;



(ii) uma exposição sobre as bases econômicas das atividades mobilizadoras da transformação territorial em curso, constituindo um intenso processo de integração territorial, em lugar da fragmentação que caracteriza as economias em rede; (iii) e, por fim, uma identificação dos eixos produtivos resultantes das transformações territoriais recentes no estado do Rio de Janeiro.

Circuitos espaciais de produção e da economia urbana

A metrópole do Rio de Janeiro é a segunda cidade metropolitana do Brasil - classificada como Metrópole Nacional (IBGE:REGIS,2018) - e, por ter uma estrutura econômica diversificada, apresenta uma intensa complexidade, que conjuga os circuitos superiores e inferiores da economia (SANTOS, 1979). Ao lado de complexas estruturas empresariais e financeiras – mais recentemente dominadas pelos setores de comunicação, tecnologia, farmacêutico, petroquímico, de seguradoras, de bases logísticas e imobiliárias –, observamos uma crescente influência de uma economia de comércio varejista, da informalidade e de formas precárias de vínculos e regulamentação do trabalho, em todos os setores, absorvendo o crescente exército de desempregados que não conseguem se integrar no novo circuito produtivo.

Uma renovação do circuito de economia urbana se verifica nas metrópoles, produzindo tanto a modernização dos circuitos superiores, quanto uma nova franja terciária e de atividades econômicas informais que se vinculam a pontos diversos do circuito produtivo moderno, propiciando novas formas de vinculação, ramificação e relação entre circuito superior e circuito inferior. Não são movimentos apenas decorrentes de maior acesso a certas tecnologias pelos setores produtivos, pois envolve um dinamismo “modernizante” também nos circuitos inferiores e, conseqüentemente, sua compreensão requer o aporte a formulações teórico-metodológicas que possibilitem sua melhor apreensão e interpretação.

Por este motivo, consideramos ser importante revisitarmos a construção teórico-metodológica apresentada por Milton Santos (1978) e que tem tido amadurecimentos importantes por meio de trabalhos de vários autores. Trata-se do conjunto de formulações relacionadas aos conceitos de circuitos da economia urbana e de circuito espacial da produção (SANTOS, 1978, 1986; BARRIOS, 1986; SILVA, 2012; CATAIA, 2013; SILVEIRA, 2014, PESSANHA, 2017; ARROYO, 2017), bem como as formas de interações entre os circuitos superiores e inferiores da economia, identificando o quanto são formas que podem estar integradas no movimento geral de acumulação, seja na esfera da estrutura produtiva, seja na circulação de mercadorias, portanto complementares, seja como formas banais e isoladas de organização da atividade econômica. O que se destaca é que tais análises podem desvelar as implicações dessas relações nas modificações dos fatores que influem na organização territorial. O conceito de circuitos de economia urbana nos dá instrumentos de avaliação de uma economia metropolitana, que é complexa, por si só, e pelas dimensões espaciais de sua realização, mas que hoje apresenta novos elementos de complexidade em face da atual forma de supremacia dos circuitos superiores e dos seus contrastes com a crescente desestruturação das formas de organização dos circuitos inferiores, cada vez menos guarnecidas por políticas e bases. Uma identificação aproximada do montante de trabalhadores economicamente ativos implicados nos circuitos inferiores da economia, principalmente nas grandes metrópoles – e conseqüentemente sua importância da economia urbana – pode ser constatada pelo número de trabalhadores sem vínculos empregatícios, autônomos, desempregados ou subempregados, que reivindicaram apoio emergencial oferecido pelo governo federal até maio de 2020, por ocasião da necessidade do isolamento social para combater a



pandemia do coronavírus: 106 milhões de trabalhadores⁴, de um total de 154 milhões de brasileiros acima de 18 anos (IBGE, 2018).

O conceito de circuito espacial da produção, por outro lado, permite-nos usar como referências na análise as formas de gestão e organização do território a partir da instituição de inúmeras redes de infraestrutura que integram as atividades de exploração, distribuição e beneficiamento da produção do petróleo. Esta associação segue uma interpretação de Silveira (2013), quando ressalta que a nova complexidade organizacional da produção material e imaterial interfere na produção social do espaço, ainda que “ao ritmo de novos projetos e novos materiais”. Daí que

causa e consequência desses novos processos, macrossistemas técnicos são implantados no território, reorganizando as redes urbanas e as próprias cidades. Trata-se de infraestruturas públicas e sistemas técnicos de produção intensivos em capital e de grande porte, que constituem uma variável inerente ao circuito superior. (SILVEIRA, 2014:156)

Destacam-se aqui os novos sistemas técnicos, característicos dos circuitos superiores, mas evidencia-se também a sua dependência dos investimentos públicos em infraestrutura, que modificam as bases de ocupação do território. O problema é que cada vez mais as modificações, que consomem as energias e recursos do Estado, são exclusivamente voltadas aos interesses dos capitais do circuito superior. Podemos abrir aqui um parêntese para lembrar que, se antes, a intervenção do Estado destinada à valorização do capital implicava a transferência dos fundos públicos na forma de capital variável aplicado tanto à infraestrutura da produção, em sentido restrito, quanto ao desenvolvimento de condições gerais de produção – que envolvia a produção de bens e serviços coletivos e a composição de salários indiretos, por meio de políticas públicas específicas – hoje implica principalmente o uso de recursos públicos na produção de logísticas mais diretamente a serviço do capital, marginalizando ainda mais a “produção banal dos circuitos inferiores” (SILVEIRA, 2014:161).

Em uma escala regional, essa nova configuração das estruturas produtivas e a atenção do Estado à produção de redes e logísticas a serviço dos empreendimentos do circuito superior produzem mudanças e delinham novos usos do território, que intensifica as formas de integração e estruturam outros circuitos espaciais.

É necessário, então, esclarecer a forma como incorporamos a noção de circuito espacial da produção como base interpretativa de nossas investigações. Para Santos, citando passagens do artigo de Sônia Barrios, publicado em 1978, os

“circuitos de produção e acumulação se estruturam a partir de uma atividade produtiva definida como primária ou inicial” e compreendem “uma série de fases ou escalões correspondentes aos distintos processos de transformação por que passa o produto principal da atividade até chegar ao consumo final (BARRIOS (1978) apud SANTOS, 1986:121).

Tal perspectiva de análise enfatiza a cadeia produtiva dos segmentos produtivos predominantes, e destaca a necessidade de apreensão da problemática espacial a partir de três classes de fenômenos a ela relacionados:

a configuração espacial (formas particulares de distribuição da força de trabalho, das atividades sociais; da infraestrutura produtiva e do consumo coletivo; dos recursos naturais

⁴ Publicação da Agencia Brasil, em 02/06/2020: “O banco recebeu 106,6 milhões de solicitações de cadastro no aplicativo e no site, das quais 101,2 milhões foram processadas até agora. Do total de cadastros processados, 59 milhões foram considerados elegíveis e 42,2 milhões inelegíveis”. <https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2020-06/pedidos-de-auxilio-emergencial-em-analise-somam-11-milhoes>



e das condições ambientais de um dado território – dispersão versus concentração; a *organização social do espaço*, isto é, a forma como os elementos materiais mencionados se relacionam, por meio da ação organizada dos agentes sociais; *os fluxos das pessoas, bens, dinheiros e informação*, principais responsáveis pelo fenômeno da configuração espacial, incluindo a urbanização, e que definem os limites físicos dos diferentes níveis de integração funcional dos agentes sociais, ou, em outras palavras, a organização social do espaço. (SANTOS apud BARRIOS, 1986:123)

Na avaliação de Milton Santos, contudo, há que se avançar enfatizando que a análise de um circuito fechado em torno dos ramos de negócio, de um segmento produtivo, caracterizado por “circuitos de ramos de produção” ou “circuito de firmas”, deve necessariamente considerar o que se define como “circuitos territoriais” (SANTOS, 1986:128).

Nesse caso, Santos trabalha com a perspectiva de que os circuitos de ramos e de firmas indicam, concomitantemente, as modalidades de uso do território por ramos produtivos e firmas, mas

devemos desde logo indicar que eles não nos podem dar uma definição ou explicação do espaço social como um todo, isto é, do espaço como um produto social, uma vez que a análise apenas poderá tangenciar os demais aspectos da vida social. (SANTOS, 1986: 129)

Milton Santos, portanto, concorda com a ideia dos circuitos produtivos, a partir das cadeias produtivas de cada ramo, como defende Sônia Barrios, sobretudo na perspectiva de considerar a ação social acima da dimensão da técnica. Porém, para compreendermos a dinâmica de produção do espaço, propõe considerarmos que “os circuitos espaciais nos dão a *situação relativa* dos lugares, isto é, a definição, num dado momento, da respectiva fração de espaço em função da divisão do trabalho sobre o espaço total do país” (SANTOS, 1986:130).

Assim, para uma apropriação das noções vinculadas ao conceito de circuitos de produção, a delimitação da escala de investigação será o elemento-chave na análise, pois, se se busca a compreensão do processo de produção do espaço em uma escala nacional, teremos que modificar a ênfase na cadeia produtiva para uma perspectiva do circuito territorial. Para Milton Santos,

se é do espaço nacional que se trata, haveria que tomar obrigatoriamente aqueles ‘circuitos’ que envolvem outras atividades, direta ou indiretamente, e cuja integração permita a reconstituição do todo econômico nacional. Desde que a análise envolva a instância política, as relações de trabalho e as demais relações sociais de produção. (SANTOS, 1986: 131)

Este nos parece ser o caso do circuito espacial da produção predominante no estado do Rio de Janeiro, instituído pela *economia do petróleo*, e que mobiliza uma intensa cadeia produtiva para a produção desse recurso energético – atividades de logística, extração, recepção e distribuição e, mais recentemente, de beneficiamento do produto – influenciando em grande parcela do território do estado do Rio de Janeiro. Um circuito espacial que envolve inúmeras atividades produtivas e, portanto, diversas cadeias produtivas. Por exemplo, atividades industriais de suporte à produção do produto primário da cadeia, como a atividade naval, ou atividades logísticas de circulação de materiais implicados na produção, como a extensa atividade portuária para sustentação da produção *off shore*. Essas atividades, a nosso ver, estabelecem vários circuitos que, direta ou indiretamente, integram todo o território no estado, produzindo um grande circuito territorial da produção petrolífera.

A noção de integração é o aspecto relevante nesse processo espacial. Do ponto de vista do circuito produtivo, a cadeia produtiva do petróleo mobiliza vários outros circuitos de atividades, industriais e de serviços, de infraestrutura e logística, que são necessárias à extração do produto. A indústria naval, já que a produção é *off shore*; as empresas de comunicação e robótica, as mais



avançadas em termos da produção imaterial; as atividades portuárias (hoje, já são 8 bases ao longo do litoral fluminense); as infraestruturas, rodovias, aerovias e ferrovias instaladas recentemente no território; as redes técnicas de energia, gasodutos e oleodutos; enfim, são várias as cadeias e circuitos que integram complementarmente à produção do petróleo.

Essas atividades são organizadas em todas as regiões do estado do Rio de Janeiro e, pouco a pouco, vão produzindo novos usos e a implantação de novas redes técnicas, de diferentes modais, e instituindo interferências na circulação e produção de novos fixos, em função das novas infraestruturas instaladas. A instalação de usinas termelétricas (UTE) ao longo do eixo dos gasodutos que ligam a Bacia de Campos às unidades de beneficiamento do gás no polo gás-químico de Caxias, na região metropolitana, são exemplos de instalações que alteram as formas progressas de organização e uso dos territórios.

Assim, o território começa a superar a antiga fragmentação originada nas especializações locais – especialmente a produção agrícola – e atividades econômicas com baixa incorporação de tecnologias, como a canavieira no norte do estado, a siderúrgica no médio Vale do Paraíba, a “vocação turística” na capital e em todo o litoral. No território, hoje, as diferentes regiões administrativas e/ou regiões, cuja delimitação estavam centradas em cadeias produtivas ou circuitos produtivos locais ou específicos, se integram em função da participação setorializada em torno da produção do petróleo, da “economia do petróleo”.

Defendemos, então, a necessidade de trabalharmos tendo como referência a noção de totalidade, já que estamos diante de um processo que integra as regiões e ações, especialmente do setor público, para garantir a fluidez e circulação a partir de um controle central, exercido pela Petrobrás em associação direta com a administração pública do Estado fluminense.

Institui-se, assim, uma nova forma organização e expansão da influência da metrópole do Rio de Janeiro, delineando uma nova fase do processo expansão do controle político e econômico em uma escala que se estende, agora, para o todo estado e para regiões contíguas nos estados do Espírito Santos e Minas Gerais.

Evidencia-se aqui a noção de megalópole (LENCIONI, 2013, 2014 e 2015) apresentada por Sandra Lencioni, em que o processo de consolidação do circuito territorial entre as duas grandes metrópoles brasileiras, Rio de Janeiro e São Paulo, está se estruturando em face do amadurecimento dos circuitos e atividades econômicas, sociais, políticas e culturais nessa vasta e intensa região cortada por fluxos de toda natureza.

Os circuitos da economia urbana e as novas bases da economia metropolitana

O território do estado do Rio de Janeiro foi historicamente dominado por uma metrópole altamente concentrada e com poucas interações com o território do interior, que aglutinava, em 1980, 82% de todo o PIB gerado no estado. Se considerarmos que algumas importantes indústrias se localizavam no interior do Estado, como a Companhia Siderúrgica Nacional – CSN, em Volta Redonda, e a Companhia Nacional de Álcalis, em Arraial do Cabo, a concentração se torna ainda mais visível. Nesse período, a atividade agrária contribuía somente com 0,4% do Produto Interno Bruto.



O quadro de concentração começa a se modificar com o início da produção em escala comercial significativa da atividade extrativista do petróleo na plataforma continental e em águas profundas do litoral fluminense (OLIVEIRA, 2006). A princípio, a atividade não alterava a organização territorial no estado, pois a atividade extrativista *off shore* não trazia a produção para o continente, exportando quase toda a produção, devido ao fato de que o óleo ali extraído não podia ser beneficiado nas refinarias instaladas no País.

Esse cenário se altera a partir de duas decisões de natureza política e econômica: (i) a decisão na esfera do governo do Presidente Luiz Inácio Lula da Silva de ampliar os investimentos nas atividades exploratórias da Petrobrás, que permitiram os investimentos em novas prospecções e a identificação de novos campos de exploração de petróleo, conhecidos como pré-sal; e, sobretudo, (ii) em investimentos em novas refinarias e ampliação da base nacional dos equipamentos utilizados nessa atividade. Duas decisões políticas se afirmaram nesse processo e – enquanto não foram extintas pelos governos pós-golpe de 2016 – influíram no desenvolvimento da indústria nacional: a instituição do chamado “contrato de partilha”, que garante um percentual fixo de propriedade do petróleo ao Estado, permitindo a exploração do petróleo por empresas estrangeiras deste que associadas à empresa estatal brasileira; e a obrigatoriedade do “conteúdo local”⁵, que obriga a participação de empresas nacionais no fornecimento de bens e serviços às empresas vencedora das licitações para a exploração do petróleo e ou fornecimento de equipamentos a Petrobras.

Tais políticas produziram um efeito de arrasto em todas as atividades ligadas à exploração do petróleo no estado do Rio de Janeiro, maior produtor e, por conseguinte, maior beneficiário. Temos aí um processo que é denominado “economia do petróleo” (PESSANHA, 2015). A “economia do petróleo” e a sua derivação particular, a “economia dos royalties”, são conceitos apresentados com as seguintes definições:

A Economia do Petróleo é aquela cuja dinâmica está ligada às instalações e infraestruturas que servem à extração de petróleo, ao seu apoio, como as instalações portuárias, os estaleiros de montagem de sondas, plataformas e embarcações de apoio e movimentação de cargas. Também se inserem aí, as instalações das unidades industriais de produção de peças e equipamentos para a indústria do petróleo (perfuração, produção, circulação e beneficiamento), assim como todos os serviços agregados a essas demandas. Ela tem uma imensa capacidade de arrasto, formando uma cadeia acima e abaixo dessas atividades, que como já listado, envolve construção civil de infraestruturas, portos, obras civis, montagens, dutos, etc., cadeias de logística e transportes nas diversas modalidades (marítima portuária, rodoviária, ferroviária, dutoviária e aeroviária) e indústria naval (estaleiros) entre outras. A economia do petróleo envolve altos investimentos em capital fixo no território, ou em equipamentos e serviços (...). A Economia dos Royalties é derivada das receitas das participações governamentais (quotas mensais e quadrimestrais) devidas à União, estados e municípios (...). Na prática a economia dos royalties, deriva da economia do petróleo e, portanto, não existira sem a que lhe deu origem. Por isso, estamos também a denominando como geradora da Economia dos Royalties (...). Mais importante é ainda é identifica-la como uma renda, uma “petrorrenda”. (PESSANHA, 2015)

Esse movimento do setor extrativista do petróleo no estado e essa nova cadeia produtiva nos permitiu observar que, ao contrário do que emergia ao final do século XX, passa a ocorrer um

⁵ As atividades de extração do petróleo na Bacia de Campos necessitavam de uma infinidade de equipamentos de navegação e plataformas marítimas. Com isso, a decisão do Governo Federal, no período do governo do Presidente Luiz Inácio Lula da Silva, de exigir que todo o equipamento contratado pela Petrobrás tivesse, no mínimo, 65% de componentes produzidos no Brasil fez com que renascesse a indústria naval no estado.



movimento que aponta para uma integração territorial em face das articulações das redes técnicas e comunicacionais delineados por esses novos circuitos espaciais da produção.

Para compreendermos esse processo de reversão, é importante avaliarmos, entre outros aspectos, a relação entre a nova estrutura produtiva e de serviços na área metropolitana do Rio de Janeiro (problematizando a ação pública no ordenamento do território metropolitano), produzida especialmente a partir de 2006, e a sua integração com as demais regiões produtivas no estado. É igualmente importante discutir os eixos de reordenamento territorial na área metropolitana, face à perspectiva de maior nível de especialização econômica do núcleo e à dinamização das formas de ocupação da metrópole como um todo, enfatizando a tendência ao direcionamento dos investimentos e políticas públicas para a recuperação de equipamentos e infraestruturas.

Devemos considerar, neste caso, especialmente, as mudanças decorrentes da instalação do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro – Comperj, no município de Itaboraí, na parte leste da região metropolitana. O projeto era a instalação de uma usina de refino e produção de insumos gás-químico, a partir do refino do petróleo extraído da Bacia de Campos, para servir de base para as indústrias petroquímicas. O complexo envolveu, além da instalação da planta industrial da refinaria, a criação de um parque industrial em Itaboraí, em terreno de 6 Km², para instalação de empresas de segunda geração, produtoras de compostos químicos para serem processadas pelas indústrias de terceira geração, as produtoras de materiais de plásticos. Toda essa estrutura dependia de bases portuárias e de logísticas, sem a qual o empreendimento não lograria êxito. Daí os investimentos secundários, como construção da rodovia denominada “Arco Metropolitano”; da formação do complexo portuário/industrial de Itaguaí (oeste metropolitano); a reestruturação e ampliação do Porto do Rio de Janeiro; a criação do Porto de Carga pesada no município de São Gonçalo; a criação do Parque Tecnológico da Ilha do Fundão, associado à UFRJ; e outros investimentos menores.

Consideramos, então, que pela primeira vez na história da formação econômica e social do estado do Rio de Janeiro, o centro da economia industrial deixa de estar no núcleo metropolitano e ganha visibilidade os investimentos na periferia da metrópole.

Assim, metodologicamente, pensamos ser oportuno, para analisar aspectos importantes dos circuitos da economia urbana, segmentar o espaço metropolitano em áreas específicas, segundo os novos circuitos produtivos (Figura 1). A análise aqui apresentada tem em conta os fatores presentes em quatro possíveis delimitações territoriais, nas quais a organização social e territorial vai delineando novas possibilidades econômicas, sociais, políticas e culturais. São elas: a cidade do Rio de Janeiro, com as novas perspectivas econômico-territoriais induzidas por investimentos para abrigar megaeventos e turismo e para atualizar suas funções e *status* de centro de gestão de negócios e pesquisas; o leste metropolitano, fortemente influenciado pela economia do petróleo e, administrativamente, recebendo influência de fóruns econômicos e administrativos, como o Consórcio Intermunicipal de Desenvolvimento do Leste Fluminense – Conleste e o Fórum Comperj⁶;

⁶ Conforme informações constantes no Portal do Governo do Estado do Rio de Janeiro, o Fórum Comperj, criado por meio do Decreto Estadual nº. 40.916, de 28 de agosto de 2007, “pode ser considerado como o primeiro passo orientado para o planejamento e execução de políticas públicas relacionadas à área de influência do COMPERJ [...]. Formado pelos secretários de Estado, prefeitos dos municípios que integram o Consórcio Intermunicipal de Desenvolvimento do Leste Fluminense - CONLESTE e pelo presidente da Assembleia Legislativa - ALERJ, o FÓRUM conta também com a participação de parceiros institucionais e estratégicos como o Ministério das Cidades, o BNDES, a Caixa Econômica Federal - CAIXA, o Banco do Brasil, a Petróleo Brasileiro S/A - PETROBRÁS e entidades e organizações da sociedade, na qualidade de convidados, como Universidade Federal Fluminense - UFF, Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro - UFRRJ, Federação das Indústrias do Rio de Janeiro - FIRJAN, Federação do Comércio do Rio de Janeiro - FECOMÉRCIO, Organização Nacional da Indústria do Petróleo - ONIP, Serviço de Apoio a Pequena e Média Empresa - SEBRAE, Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial - SENAI,



a porção central da Baixada Fluminense, cuja territorialidade se altera com as novas perspectivas de circulação viária, tanto pela Rodovia Presidente Dutra (Rio – São Paulo) quanto pelo Arco Metropolitano, que corta o município de Nova Iguaçu e o interliga aos demais municípios metropolitanos sem passar pela cidade do Rio de Janeiro; e o extremo oeste da região metropolitana [que corresponderia politicamente a uma segunda Baixada com feições ainda rurais], que também pode ser classificada como grande área portuária/industrial no município de Itaguaí, que produz uma retroárea com forte perspectiva industrial ao longo do eixo rodoviário constituído pelo Arco Metropolitano, que se estende pelos municípios de Seropédica, Japeri, Queimados e Paracambi.



Figura 1: Região Metropolitana do Rio de Janeiro em suas complexidades sub-regionais.
Fonte: FORTES, A.; OLIVEIRA, L.; SOUSA, G, 2020.

De um modo em geral, os novos empreendimentos no espaço metropolitano geraram uma nova espacialização “regional”, produzindo novas centralidades secundárias, rompendo com um padrão de extrema centralização dos investimentos e recursos no núcleo metropolitano. Assim, a cidade do Rio de Janeiro, ainda que se mantenha como o centro econômico do estado e da região metropolitana, não possui mais a caráter de único centro produtivo e de comando do território fluminense.

O leste metropolitano, inicialmente, foi o mais impactado por ter sido a área onde foi instalado o Comperj. O Complexo, embora tenha toda a sua planta industrial instalada no município de Itaboraí, necessitava de um conjunto de atividades complementares que mobilizou todos os municípios do leste metropolitano. Redes técnicas como os gasodutos, oleodutos, adutoras de água, cortam os municípios, interligando a região produtora de petróleo e gás e o espaço metropolitano.

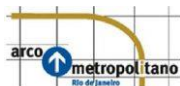
Federação Única dos Petroleiros - FUP, Conselho Comunitário Regional do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro - CONCRECOMPERJ e Assembleia Permanente de Entidades em Defesa do meio Ambiente do Estado do Rio de Janeiro – APEDEMA”. Disponível em:
<http://www.camarametropolitana.rj.gov.br/forumComperj.asp>. Acesso em: 08 de dezembro de 2019.



Paralelamente, os estudos para captação de água para alimentar a refinaria mobilizam os onze municípios do leste metropolitano. Tais mobilizações induziram a formação de uma associação de municípios, denominada Conleste – Consórcio Intermunicipal de Desenvolvimento do Leste Fluminense, organizada no âmbito do Fórum Comperj, com o intuito de discutir os possíveis impactos sócio-econômico-ambientais. O Conleste congrega, atualmente, os municípios de Araruama, Cabo Frio, Cachoeiro de Macacu, Casimiro de Abreu, Guapimirim, Itaboraí, Magé, Maricá, Niterói, Nova Friburgo, Rio Bonito, São Gonçalo, Saquarema, Silva Jardim e Tanguá. De imediato, devemos ressaltar que apenas nove municípios pertencem formalmente à parte leste da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, e os outros seis pertencem à outras regiões administrativas, como as Regiões Serrana ou a Baixadas Litorâneas.

Os três municípios mais impactados foram: Itaboraí, onde está localizada a planta industrial; Magé, onde está situada a área destinada ao parque industrial e o ponto de ligação com a rodovia que interliga o complexo ao Porto de Itaguaí; e, São Gonçalo, município com mais de 1 milhão de habitantes e maior fornecedor de mão de obra para o empreendimento. Neste último município também se situa a Ilha das Cobras, que seria utilizada como base de armazenamento de combustível, e a Praia da Luz, onde foi construído um pequeno porto marítimo de serviço, utilizado para recebimento de cargas e equipamentos superpesados durante as obras de montagem das estruturas do parque de refinamento.

A segunda área de mudanças foi a região cortada pelo Arco metropolitano (Figura 2), pois como a necessidade do acesso a um porto de grande capacidade era uma condição para a instalação do Comperj, a solução foi o governo federal financiar a construção da rodovia para interligar o Comperj ao Porto de Itaguaí, no extremo oeste da região metropolitana. Tal empreendimento acabou beneficiando os oito municípios da periferia mais distante, ou seja, os municípios de Maricá, Itaboraí, Magé, Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Japeri, Seropédica e Itaguaí. Nos três primeiros municípios essa rodovia já existia e as obras foram apenas de duplicação da RJ-493 no trecho entre Itaboraí e Magé. Mas, na parte oeste da metrópole a estrada foi construída e isso significou incorporar áreas com ocupação rurais à dinâmica urbana, já que ao longo dessa rodovia se pretendia definir as áreas de uso industrial, principalmente para empresas de logística e indústrias do setor petroquímico. Portanto, em um extremo da estrada temos o Comperj e no outro o Porto de Itaguaí.



ARCO METROPOLITANO Rio de Janeiro

EMPREENHIMENTOS PREVISTOS NA ÁREA DE INFLUÊNCIA:

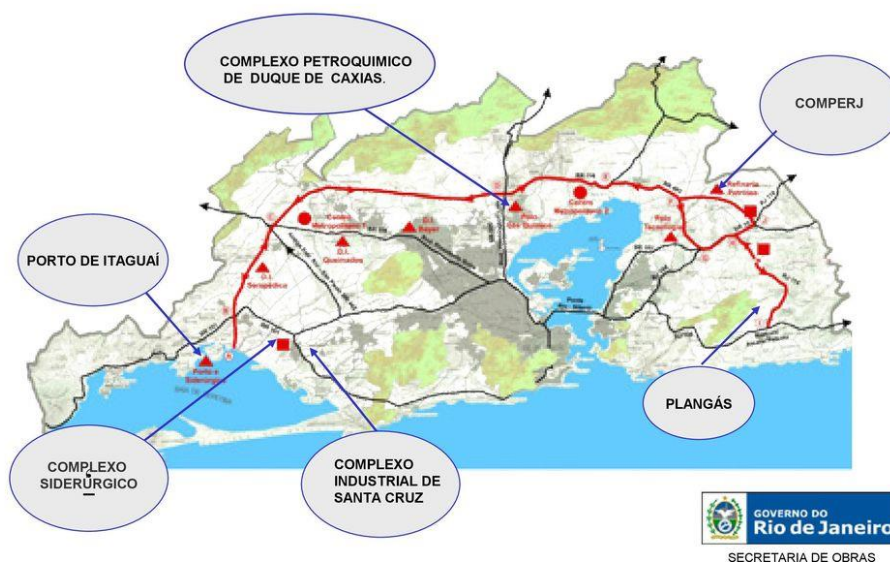


Figura 2: Traçado do Arco metropolitano Fluminense. Fonte: Secretaria de Obras do Governo do Estado do RJ. <https://docplayer.com.br/7107988-Arco-metropolitano-do-rio-de-janeiro-secretaria-de-obras.html>. Acesso em: 07 de maio de 2020.

A disposição de realizar obras de ampliação do porto⁷ e integrá-lo a malha rodoviária e ferroviária produziu efeitos importantes com a subsequente ampliação das atividades industriais. As cidades de Itaguaí, Japeri, Paracambi, Queimados e Seropédica (figura 3) conheceram nas últimas duas décadas um verdadeiro processo de industrialização, ainda que com características bastante peculiares, adotando-se sistemas de volatilização, subcontratação e terceirização de funcionários. Os limites da porção oeste metropolitana do Rio de Janeiro redinamizaram-se como área de expansão, influência e polo de propagação da própria metrópole.

Neste extremo oeste da região metropolitana já ocorria, desde meados da década de 1990, a instalação de alguns parques industriais, como: os Condomínios Industriais I, II e III no bairro Marajoara (distrito de Engenheiro Pedreira), em Japeri; a implantação de dois condomínios industriais em Paracambi, às margens da Estrada RJ-127, com mais de dez indústrias em funcionamento; a ampliação do Distrito Industrial de Queimados, instituído em 1976, nas margens da Rodovia Presidente Dutra e próxima ao Rio Guandu, com 23 empresas ativas, etc. Mas, a partir do anúncio da construção do Arco Metropolitano, contudo, vimos a formação no município de Itaguaí de uma verdadeira “capitania industrial”, com especial destaque para a península conhecida como Ilha da Madeira e a efetivação do contíguo industrial Itaguaí-Santa Cruz (município do Rio de Janeiro). Nesta área foram instaladas ou ampliadas as instalações da Ternium Companhia Siderúrgica do Atlântico (antiga TKCSA), a Gerdau, a Usiminas, combinados com a expansão do Porto de Itaguaí e a fundação do Porto Sudeste. Também no município de Seropédica, especialmente devido à sua posição logística, vimos o acolhimento recente de empresas como a Eletrobrás, a alimentícia Panco, a Procter & Gamble e de condomínios logísticos, como o Golgi Seropédica, na RJ-125, e VBI LOG Seropédica, próximo

⁷ O Porto de Itaguaí foi inaugurado em 1982, mas teve seu funcionamento limitado às atividades de importação de carvão para o setor siderúrgico brasileiro. Atualmente, com a duplicação da ferrovia, que lhe garante o acesso ao quadrilátero ferrífero, em Minas Gerais, o porto também atua como exportador de minério e terminal de container. Com a reforma, pretende-se que o porto se torne o maior armazenador de carga na América latina.



à Rodovia Presidente Dutra. Todos esses empreendimentos desvelam a dimensão dos investimentos realizados nesta região, polo atrativo para o modelo de desenvolvimento empreendido desde a virada de século (Oliveira, L., 2019a). São visíveis, assim, os efeitos em termos de implantação de novos e recuperação de antigas áreas fabris, como os distritos industriais de Santa Cruz, na cidade do Rio de Janeiro, e Queimados.

Contudo, não podemos deixar de mencionar que a partir de 2016 há um visível declínio do volume de investimentos e até mesmo abandono de muitos empreendimentos, em face à crise econômica no estado e falta de investimentos devido às mudanças no comportamento das administrações públicas, em nível federal e estadual, revertendo as tendências de intervenções públicas observadas até, ao menos, 2014. Mesmo assim, as bases industriais já instaladas, permanecem. Nos municípios cortados pela Rodovia Presidente Dutra, situados mais próximos do núcleo metropolitano, já são visíveis na paisagem os grandes galpões construídos por empresas de logística intermodal e depósitos das grandes redes varejistas que atuam no estado do Rio de Janeiro. É um processo denominado pelo subsecretário de urbanismo regional e metropolitano do governo do estado do Rio de Janeiro, como “revitalização da Dutra”⁸. São centenas de empresas, como: as redes de supermercados e indústrias com grande penetração no comércio varejista, como a Gillette do Brasil. Essas redes, com a construção do arco metropolitano e a disponibilização de imensas áreas não construídas ao longo da rodovia, já estudam a ocupação desse novo espaço com a perspectiva de construir um grande parque logístico da região sudeste, já que disporá tanto de ligação rodoviária quanto ferroviária e portuária.

Enfim, pensando o território como uma totalidade em movimento, podemos afirmar que estamos diante de um processo de produção de uma nova espacialidade das atividades industriais no estado. Uma nova espacialidade que está produzindo uma rápida transformação do uso do território e exigindo novas definições estratégicas para a consolidação e crescimento de inúmeras novas atividades econômicas e industriais. Essas transformações mudaram profundamente o mapa da economia no estado.

Para além das transformações mencionadas até aqui, por força das atividades econômico-industriais no interior, verificamos também mudanças na cidade do Rio de Janeiro. Uma mudança curiosa, pois, ao mesmo tempo em que revela o esgotamento do uso de seu território com as atividades industriais clássicas, cujas histórias se iniciam nos primeiros anos do século XIX e se concentravam nas zonas suburbanas mais adensadas, como as zonas da Leopoldina e Av. Brasil, revela também o potencial de novas instalações e de ampliação de indústrias na zona oeste da cidade. A localização das duas empresas siderúrgicas no distrito industrial de Santa Cruz – CSA e Gerdau – evidencia o potencial industrial nessa parte da cidade integrada ao Extremo Oeste Metropolitano, e contribui para desmistificar a limitada concepção de que a cidade do Rio de Janeiro tem uma vocação natural: o turismo.

O turismo não impede os investimentos em outros ramos da economia. A indústria naval que voltava a ter alguma expressão, a revitalização do Porto do Rio de Janeiro como terminal de contêineres e de armazenamento de automóveis destinados à exportação, o novo polo siderúrgico de Santa Cruz, as indústrias do setor de alimentação, bebidas e confecções na Avenida Brasil na altura dos bairros de Campo Grande e Santa Cruz, são evidências de uma economia que continua diversificada. Nada disso impediu os projetos de urbanização e de turismo baseados nos

⁸ Entrevista realizada com o Subsecretário Vicente Loureiro, em 16 de novembro de 2010.



megaeventos⁹, um modelo caracterizado no consumo da cidade e de suas paisagens (OLIVEIRA, 2010).

Todavia, projetos de urbanização apenas voltados ao atendimento dos megaeventos tiveram alcance limitado para o desenvolvimento econômico e social o estado. Os Jogos Olímpicos, por exemplo, tiveram a maior parte da infraestrutura viária e de serviços instalados ou ampliados no bairro da Barra da Tijuca e Recreio (zona sul e oeste da cidade), quando poderiam ter sido destinados às áreas mais carentes, e necessitadas, da cidade. Secundariamente, também poderiam ter sido destinados recursos para fortalecer a revitalização da área portuária da cidade, decadente e abandonada há muitos anos, mas os recursos só foram destinados à uma reurbanização voltada ao turismo (novos museus, centros gastronômicos, *shoppings*, hotéis etc.) e aos novos empreendimentos imobiliários destinados às empresas do chamado setor quaternário, ou seja, empreendimentos do setor de serviços que utilizam equipamentos de alta tecnologia e avançados sistemas de comunicação. Esse tipo de urbanismo, desenvolvidos em várias cidades no mundo, tem uma característica comum a todas: limitam o acesso da população residente dessa parte de sua própria cidade.

Assim, considerando a configuração das quatro áreas que compõem o espaço metropolitano, observamos que há uma clara redefinição das formas de ocupação e uma relativa descentralização das atividades econômicas, produzindo novos arranjos territoriais produtivos e novos usos do território. Por isso, chamamos a atenção para os novos cenários que propiciam circuitos espaciais da economia urbana, a partir de novas centralidades que se formam, conjugando os novos setores produtivos e os novos circuitos de dinamização dos centros comerciais e áreas informais de atividades.

Os circuitos espaciais da produção integrando o território fluminense

Se tivermos em conta a concepção de supressão do espaço-tempo (HARVEY, 1994), o tempo de deslocamento no território fluminense a partir do núcleo metropolitano pode ser um indicador interessante. Isso é o que propôs Fany Davidovich (2001) ao demonstrar que a influência da metrópole fluminense se estendia até uma distância de duas horas de carros em estradas. De fato, até o final do século XX, tínhamos sob a influência direta da metrópole fluminense as cidades de Angra dos Reis, ao Sul; Volta Redonda, no Centro-Sul Médio Vale do Paraíba; as cidades serranas (Petrópolis, Teresópolis e Nova Friburgo); e Cabo Frio, na Região dos Lagos. Contudo, todas as cidades que foram envolvidas na nova estrutura econômica do estado, tanto ao norte com a economia do petróleo, quanto ao sul com o polo automobilístico, curiosamente, encontram-se para além desses limites e, hoje, pela força de indução dos setores produtivos e frações dos capitais ali envolvidas se constituem como polos de destaque na economia do estado e, ao mesmo tempo, propulsores da economia metropolitana. Por isso consideramos haver uma maior integração territorial no estado.

Para melhor elucidar essas transformações, devemos ter em conta as mudanças originadas nas atividades de extração do petróleo na Bacia de Campos. A cidade de Macaé foi escolhida no início dos anos 1990 para a instalação da base logística da Petrobrás para exploração do petróleo e, conseqüentemente, sofreu transformações abruptas no uso de seu território. Em primeiro lugar, por abrigar o escritório de representação de negócio da Petrobras e, como as atividades de exploração das

⁹ Houve o expresse interesse das últimas administrações municipais da cidade do Rio de Janeiro de seguir os preceitos do chamado modelo de “urbanização olímpica” ou de “megaeventos”, preparando a cidade para o consumo de milhares de turistas que frequentam a cidade durante esses eventos (MASCARENHAS, 2016). A copa do mundo de futebol, em 2014, e os Jogos Olímpicos de 2016 se tornaram álibis para a implementação de projetos urbanísticos e de organização dos serviços especialmente nas áreas centrais e nas partes litorâneas da cidade do Rio de Janeiro.



jazidas petrolíferas são em alto-mar, exigiu-se a instalação de toda logística portuária e aeroportuária necessária para abastecimento e deslocamento dos técnicos e funcionários para as plataformas.

Isso implicou a indução de um fluxo populacional sem precedente na região. Todo o pessoal empregado, no início, vinha de fora da região, ou seja, tanto da área metropolitana do Rio de Janeiro, quanto de diversas partes do país. Era uma prática de uso do território sem qualquer planejamento e análise dos impactos sociais que viria dessa forma de ocupação. Enquanto o governo do estado aumentava substancialmente a arrecadação, por meio de impostos estaduais e repasses federais, e o Produto Interno Bruto (PIB) dava sinais de uma tímida recuperação no estado, a cidade de Macaé conhecia a mais intensa ampliação de suas favelas e o crescimento populacional em áreas de ocupação ilegal da cidade fazia evidenciar a pobreza decorrente da atração de muita mão-de-obra não qualificada, em um ambiente que exigia muita qualificação. Portanto, o aspecto mais visível de tudo isso era, de fato, o crescimento da pobreza e da degradação das condições de habitação na cidade de Macaé, favorecendo a ampliação de uma economia urbana periférica, no centro logístico de maior incorporação de tecnologia no estado. São os dois circuitos da economia urbana reestruturando as formas de uso do território.

As mudanças nas formas de ocupação do território não demoram a se fazer sentir em toda a região. Como Macaé era uma cidade de pequeno porte, é na cidade de Campos dos Goytacazes onde se instalam as principais atividades de sustentação das novas atividades, como de formação de mão-de-obra e de serviços, para sustentar o crescimento decorrente das atividades petrolíferas. Campos, antigo centro regional da economia sucroalcooleira, cujo comando político era subordinado aos interesses dos proprietários latifundiários e agroindustriais secularmente ali instalados, se torna um cidade universitária e centro de serviços administrativos e de medicina.

Também se verifica a influência dessa atividade ao sul da cidade de Macaé, onde se instalam distritos industriais para localização de empresas prestadoras de serviços às atividades extrativistas, e, principalmente, para onde se dirige o novo vetor de crescimento imobiliário. Ao longo do eixo rodoviário entre os municípios de Macaé e Cabo Frio, cruzando os municípios de Casimiro de Abreu e Rio das Ostras, o crescimento populacional e o número de licenciamento imobiliário conheceram índices impressionantes, para não dizer alarmantes, em fase da ausência de planejamento e políticas territoriais para a região.

Portanto, um novo quadro territorial se estabelece: a região canavieira cede lugar a uma região cuja base da economia se tornou o petróleo e o gás. As modificações na organização do território, desde os primeiros anos das transformações, ainda que difusas, eram evidentes.

Nessa fase, alguns reflexos econômicos e sociais começam a ser sentidos na área metropolitana, como a reabertura de alguns estaleiros da indústria naval nas duas cidades-núcleo da metrópole – Rio de Janeiro e Niterói – para manutenção de embarcações que estavam a serviços das atividades *off shore*. É importante lembrar que a indústria naval do Rio de Janeiro estava totalmente paralisada desde meados dos anos 1980, devido ao esgotamento das linhas de financiamento concedidos no II Plano Nacional de desenvolvimento (PND) de 1979. Mas essa pequena recuperação também não era muito evidente, pois, como a decadência econômica e social na área metropolitana era muito acentuada, qualquer recuperação teria que ser muito expressiva para lograr algum impacto positivo na organização econômica e social nessa parte do território. Durante os anos 1990, no espaço metropolitano, eram poucos os setores em que se podia creditar algum potencial de crescimento ou identificar algum projeto de investimento produtivo inovador. A atividade que mais gerava expectativa na área metropolitana era o polo gás-químico, associado à Refinaria Duque de Caxias (Reduc), mas que pouco avançou durante toda a década devido a insuficiência das redes técnicas e de



logísticas, como a conclusão da termoelétrica para ampliação do fornecimento de energia e o acesso ao porto de Itaguaí, para permitir que os empreendimentos tivessem início.

Portanto, chegamos ao final do século XX com um paradoxo na economia fluminense. As atividades petrolíferas na Bacia de Campos contribuía, no ano 2000, com 14,67% do PIB, a preços correntes, do estado do Rio de Janeiro (Oliveira, 2008, p. 61), mas os benefícios sociais do aumento de arrecadação propiciado por esse setor não eram sentidos na área metropolitana e era bastante difuso na região onde as atividades extrativistas se realizavam. Como mencionado anteriormente, eram expressivas as transformações territoriais nas cidades de Macaé (base logística), Campos dos Goytacazes (centro de serviços e de formação técnica) e nos municípios de Rio das Ostras, Casimiro de Abreu, Búzios e Cabo Frio, que se tornaram áreas de expansão do mercado imobiliário. Mas, mesmo assim, as perspectivas de crescimento da economia do estado do Rio de Janeiro e os efeitos positivos desses empreendimentos não eram considerados amplamente, já que seus efeitos ainda não se faziam sentir na sua área mais adensada, a região metropolitana.

Faltava à integração territorial, bases logísticas e de infraestrutura que consolidasse a integração neste novo circuito espacial da produção. A produção da base portuária para movimentação de carga da produção mineral – carvão e minério – e a criação do terminal porto-industrial do Açú, no município de São João da Barra, ampliou as bases econômicas da região. Logo se fez sentir a necessidade de duplicação da rodovia BR-101 norte, que interliga a região metropolitana ao norte do estado, viabilizando acesso dinâmico à região produtora de petróleo e que, agora, começa também a ganhar contornos de uma zona industrial. Esses investimentos revertem o antigo cenário de uma aparente estagnação.

Vale destacar, igualmente, que na Região Norte do estado se intensifica um processo de integração territorial do tecido urbano, delineando uma “metropolização regional”. De acordo com os estudos de Helio Gomes (2017) os fluxos comerciais, populacionais e financeiros contínuos entre as cidades de Macaé e Campos dos Goytacazes, bem como as associações entre essas cidades e os municípios contíguos a cada um deles – Campos, Quissamã, São João da Barra e São Francisco de Itabapoana; e, Macaé, Rio das Ostras, Casimiro de Abreu, Cabo Frio e Búzios – mostram a formação de redes importantes que poderiam estar caracterizando uma nova metropolização regional – ou formação de um conglomerado metropolitano – que fortalece a rede urbana e metropolitana central no estado. O fenômeno de metropolização regional também se repete no sul do estado.

Na região sul, também nos anos 1990, outro fenômeno de integração da economia do estado à economia global se verificava. No sul do estado, com a privatização da CSN, localizada no município de Volta Redonda e o anúncio da instalação de fábrica de caminhões da Volkswagen, no município de Resende, punha-se em marcha uma nova perspectiva econômica nas áreas situadas ao sul do estado.

Em primeiro lugar, a privatização gerou inúmeros pontos de tensão entre a nova direção da empresa e acabou por impor o rompimento político da administração da cidade de Volta Redonda com a companhia. Tal fato faz com que a condição de base de sustentação logística das atividades siderúrgicas fosse superada, obrigando a administração da cidade a buscar novos papéis para seu desenvolvimento. Surge na região do Médio Vale do Paraíba um importante centro de serviços, que se torna uma nova referência para o crescimento das atividades econômicas em todo o médio Vale do Paraíba do Sul.

Como o território do município de Volta Redonda é pequeno e a cidade possui uma malha urbana muito adensada, o Município de Resende se tornou, naturalmente, a área de expansão para os



investidores que tinham interesse na região do Médio Vale do Paraíba Fluminense. Resende, que já possuía um antigo distrito industrial e tinha algumas importantes empresas multinacionais como a Xerox do Brasil e a Michelin, situadas ao longo da Rodovia Presidente Dutra (BR-116), bem como uma incipiente base logística – como o aeroporto destinado a aviões de pequeno porte – passou a ser o novo centro industrial da região.

Todavia, trata-se de uma nova industrialização, já que a maior parte das indústrias que se instalaram entre os anos 1970 e 1980 fecharam ou perderam totalmente competitividade. O antigo distrito industrial, mesmo possuindo um entreposto da Zona Franca de Manaus¹⁰ (um armazém-geral que redistribui produtos da Zona Franca no Centro-Sul do Brasil) e uma Estação Aduaneira do Interior (Porto Seco)¹¹, esteve praticamente abandonado, até a chegada da indústria automobilística Nissan.

A primeira indústria automobilística se instala em 1994, em Resende, e isso gera uma expectativa de crescimento industrial na cidade. Em uma negociação que envolvia o governo do estado, prefeitura, empresários e proprietários fundiários locais, a direção da CSN e a Volkswagen, decidiu-se sobre a instalação da fábrica de caminhões em um terreno de 2000 hectares que a empresa recebeu gratuitamente, cedido pelo proprietário do Banco de Desenvolvimento Regional Porto Real. Nessa negociação também foi acertado incentivos e renúncias fiscais, isenções de impostos, instalação de centros de formação de mão-de-obra e muitas outras vantagens que acabaram por estimular outras indústrias a se instalarem na região.

A Peugeot-Citroën foi a segunda empresa automobilística na região, instalando-se no município de Porto Real, emancipado de Resende em 1997. Da mesma forma que a Volkswagen, a Peugeot também recebeu gratuitamente 4000 hectares de terreno e, como não podia faltar, inúmeros subsídios e renúncias fiscais. Mas, diferentemente da Volkswagen, que se organizou apenas como montadora sob a forma de um consórcio modular, terceirizando toda a estrutura produtiva, a Peugeot-Citroën produz a maior parte dos componentes do veículo em suas instalações e conta com um moderno sistema tecnológico, com oito robôs na linha de montagem da estrutura do veículo. Além disso, esta empresa, diferentemente da Volkswagen, trouxe para junto de suas instalações cinco empresas que fornecem equipamentos para seus veículos, criando um “distrito industrial” onde estas firmas se localizam¹². Estas empresas inauguram a implantação de um setor de autopeças no entorno da fábrica que fez vislumbrar, segundo a diretora de comunicação da Peugeot¹³, a ampliação com a criação do segundo “distrito” com mais oito empresas fornecedora de peças para os motores e veículos produzidos. No decorrer deste século a região ampliou a atividade automotiva e se consolidou como um expressivo polo metal-mecânico-automobilístico, com a instalação de mais três grandes empresas na região: a Hyundai e a Jaguar-Land Rover, ambas no município de Itatiaia, e a Renault-Nissan, em Resende.

Esta nova perspectiva, sobretudo de desenvolvimento das atividades do setor automotivo, denota uma grande capacidade local para absorver estes e outros segmentos industriais, face à infraestrutura já instalada e a existência de mão-de-obra experiente no setor metal-mecânico ou, quando se trata dos jovens que entram no mercado de trabalho, treinada nas escolas técnicas existentes na região, principalmente na Escola Técnica Pandiá Calógeras, pertencente à CSN.

¹⁰ Trata-se do único município brasileiro que possui uma unidade externa da Zona Franca de Manaus.

¹¹ Também o único porto seco do interior do estado do Rio.

¹² Trata-se das empresas Eurostamp do Brasil, fabricante de estamperia de aço; Faurecia, fabricantes de bancos de automóveis; Gefco, empresas de logística; Vallourec, montadora de eixos e da fabricante de espuma Copo Fehrer. Juntas, estas empresas empregam cerca de 200 funcionários.

¹³ Entrevista realizada em outubro de 2002.



Evidentemente, o uso do território dessa região sofre transformações significativas, ainda que de forma difusa, a partir das quais novas relações e formas urbanas vão se constituindo. A cidade de Resende vive processo importante de verticalização, denotando uma forte influência do setor imobiliário, e outras indústrias começam a se instalar na região, como a fábrica de vidros americana Guardian, em Porto Real, e a ampliação das instalações da fábrica de pneus Michelin, em Itatiaia.

Todavia essas transformações, tanto quanto as ocorridas no norte do estado, não são percebidas como processo de interiorização da economia no estado do Rio de Janeiro, já que, devido ao grande percentual da participação das atividades situadas na área metropolitana no PIB do estado, sua importância relativa ainda é pequena. Isso reflete a pequena contribuição na composição do PIB no estado das atividades industriais localizadas fora da região metropolitana. Mesmo sendo uma importante atividade para uma região do interior do estado, essa a atividade industrial contribuiu apenas com 6% da composição do PIB estadual.

De qualquer forma, são significativas as mudanças territoriais, pois, a expansão das atividades industriais da cidade de Volta Redonda e Barra Mansa para os municípios de Resende, Itatiaia e Porto Real, produziram uma significativa expansão urbana, configurando outro processo importante de “metropolização regional”.

Assim, quando analisamos a totalidade das formas de ocupação e desenvolvimento das atividades produtivas, encontramos evidências da consolidação de um circuito espacial da produção que integra, ao menos, toda a parte litorânea do território fluminense.

Considerações finais

Nossa proposta de análise nesta comunicação procurou mostrar a importância da utilização dos conceitos apresentados por Milton Santos, de circuitos da economia urbana e espaciais da produção, que são instrumentos importantes de análise para compreendermos tanto os processos internos nas modificações da economia política em curso no espaço metropolitano do Rio de Janeiro, como identificar as formações secundárias de metropolizações regionais, nas regiões sul e norte do estado.

Contudo, não poderíamos deixar de registrar que os principais aspectos indutores de mudanças na organização e produção do espaço, observados a partir dos anos 1990, mas, sobretudo, intensificado por força da ação política do governo federal no período 2006 a 2014, foram fortemente abalados por interrupção das ações e investimentos por parte do Estado após o golpe que destituiu a Presidenta Dilma Rousseff, em 2016. Vimos que a *economia do petróleo* foi a principal indutora da recuperação da economia no estado, e que os investimentos públicos e privados, bem como os mecanismos de regulação das atividades industriais de empreendimentos estrangeiros no país serviram para estimular a indústria nacional e, com isso, projetar novos usos do território no estado e influir nos novos arranjos produtivos e territoriais.

A partir do golpe, os governos que se seguiram impuseram uma agenda neoliberal e de privatizações, desestruturando as bases locais da economia, que gerou um processo acelerado de interrupção, declínio e frustração em relação às expectativas de crescimento econômico e de instituição de novos padrões de uso do território.



O ano de 2015 foi o ano do início de uma crise política, institucional, econômica e social de grandes proporções no Brasil e, conseqüentemente, a partir de então passamos a observar uma desaceleração de todos os grandes projetos de investimento instituídos a partir de 2006, especialmente o Comperj. Tal fato torna as pesquisas sobre as políticas territoriais no país bastante complexas. Muitos investimentos entraram em “compasso de espera” e os seus efeitos na organização territorial foram sendo restringidos, em face da paralisação de obras e de desinvestimentos, como no setor naval, por exemplo. Não faremos, aqui, uma análise das conseqüências da crise no país, mas não podemos deixar de registrar a ideia de que tanto econômica quanto politicamente o estado do Rio de Janeiro foi o mais afetado nesta conjuntura.

No espaço metropolitano do Rio de Janeiro havia uma perspectiva de que a construção do Comperj e os investimentos vinculados a este empreendimento produziram um dinamismo na área leste e uma polarização nas demais áreas. O quadro da crise implicou não apenas a interrupção das obras do Comperj, mas também o esvaziamento desses investimentos. O projeto da Rodovia Raphael de Almeida Magalhães, mais popularmente denominada Arco Metropolitano, envolvia a destinação prioritária de terrenos para a localização de empresas de terceira geração na cadeia produtiva do setor petroquímico associado ao Comperj, configurando novas áreas industriais. Com a interrupção da instalação do Comperj, esse uso não se verificou. Igualmente, a instalação de unidades da Petrobrás e da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) na área do Complexo Portuário de Itaguaí, bem como a ampliação da área de estocagem de minério e grãos e de armazenamento de *contêineres*, nesse Complexo, também não ocorreram.

Estas e outras “frustrações” nas expectativas econômicas e relativas às mudanças na organização territorial, contudo, não impediram que ocorressem alterações socioterritoriais importantes. Na parte leste do espaço metropolitano observamos dinâmicas importantes nas cidades de Itaboraí e de São Gonçalo, que eram as que mais tinham perspectivas de mudanças no processo aqui discutido – por sediarem as instalações do Comperj – e, por isso, foram as que mais sofreram com a paralisação das obras desse empreendimento, em 2015. No entanto, como afirmamos acima, a frustração de expectativas não implica inexistência de mudanças territoriais. As mudanças no setor imobiliário, no sistema viário e na constituição de novas áreas industriais, por exemplo, expressam essas potencialidades, limites, paradoxos e contradições relevantes para a compreensão dos períodos discutidos e dos desafios futuros da economia política no País.

Referências Bibliográficas

ARRIGHI, Giovanni. *A ilusão do desenvolvimento*. Petrópolis, RJ. Editora Vozes, 371p, 1997.

ARROYO, M. A economia invisível dos pequenos. In: Dantas, A; Arroyo, M; Cataia, M. (org). *Dos Circuitos da economia urbana aos circuitos espaciais de produção: um diálogo com a teoria de Milton Santos*. Natal: Sebo Vermelho, 2017.

BRANDÃO, C. *Território e Desenvolvimento: as múltiplas escalas entre o local e o global*. Campinas/ SP, Editora Unicamp, 2007.

BRAUDEL, Fernand. *A dinâmica do capitalismo*. Rio de Janeiro, Editora Rocco, 94p, 1987.



CANDIDO, D.; OLIVEIRA, F.J.G. de. Investimentos produtivos, territorialidades e gestão do uso do território no leste metropolitano do Rio de Janeiro. In: Jacob Binsztok; Jorge Luiz Barbosa. (Org.). *Modernidade fracassada: Dossiê Comperj*. 1ªed. Rio de Janeiro: Consequência, 2018, v. I, p. 67-95.

CASTILLO, C e FREDERICO, S. Espaço geográfico, produção e movimento: reflexão sobre o conceito de circuito espacial produtivo. In: Dantas, A; Arroyo, M; Cataia, M. (org). *Dos Circuitos da economia urbana aos circuitos espaciais de produção: um diálogo com a teoria de Milton Santos*. Natal: Sebo Vermelho, 2017.

CATAIA, M.; SILVA, S. C. Considerações sobre a teoria dos dois circuitos da economia urbana na atualidade. *Boletim Campineiro de Geografia*, Campinas, v.3, n. 1, 2013.

CHAGAS, G. M. *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.

DANTAS, Aldo. Circuito espacial de produção e lugar. In: Dantas, A; Arroyo, M; Cataia, M. (org). *Dos Circuitos da economia urbana aos circuitos espaciais de produção: um diálogo com a teoria de Milton Santos*. Natal: Sebo Vermelho, 2017.

DAVIDOVICH, F. O entorno da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, hipóteses e considerações. In: ANPUR. *Ética, planejamento e construção democrática do espaço*. Rio de Janeiro, Anais do IX Encontro, 2001, P.326-335.

DINIZ, C. C. e LEMOS, M. *Economia e Território*. Belo Horizonte, Editora da UFMG, 2005.
FIRJAN. *Investimentos Decisão Rio*. Rio de Janeiro, Firjan, Investimentos 2012.2014. Disponível em: <http://www.decisaorio.com.br>.

FORTES, A.; OLIVEIRA, L. D. de; SOUSA, G. M. de. A COVID-19 na Baixada Fluminense: Colapso e apreensão a partir da periferia metropolitana do Rio de Janeiro. In: *Espaço e Economia: Revista Brasileira de Geografia Econômica*, ano IX, n. 18, abril de 2020. Disponível em: <http://journals.openedition.org/espacoconomia/13591>. Acesso em: 30 de abril de 2019.

HARVEY, D. *A Produção Capitalista do Espaço*. São Paulo, Annablume, 2006.

HARVEY, D. Do administrativismo ao empreendedorismo: a transformação da governança urbana no capitalismo tardio. In: *A produção capitalista do Espaço*, São Paulo: Annablume, 2005 (p.161 – 188).

IBGE. *REGIC, 2018*. Rio de Janeiro: IBGE, 2018. <https://www.ibge.gov.br/geociencias/cartas-e-mapas/redes-geograficas/15798-regioes-de-influencia-das-cidades.html?=&t=acesso-ao-produto>

IBGE. *Reflexões sobre os deslocamentos populacionais no Brasil*. Organizadores: Luiz Antônio Pinto de Oliveira e Antônio Tadeu Ribeiro de Oliveira. Rio de Janeiro, IBGE, 2011.

IBGE. *Regiões de Influência das Cidades 2007*. Rio de Janeiro, IBGE, 2008.

MONTEIRO, L. G. Do lugar à rede e da rede ao lugar: as estratégias de apropriação do espaço em Itaboraí (RJ) diante das novas lógicas produtivas, *Espaço e Economia* [Online], 1 | 2012, Disponível em: <http://espacoconomia.revues.org/125>. Acesso em: 30 de abril de 2019.



LEFEBVRE, H. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, [1968] 2001.

_____. *Espacio y Política*. Barcelona, ediciones península, 1976.

_____. *Introdução à modernidade*. Rio de Janeiro, Paz e terra, 1969.

LENCIONI, S. Metropolização do espaço e a constituição de megarregiões. In: FERREIRA, A., RUA, J.; MATTOS, R. C. *Desafios da Metropolização do Espaço*, p.35-68. Editora Consequência. Rio de Janeiro, 2015.

_____. Urbanização difusa e a constituição de megarregiões: o caso de São Paulo-Rio de Janeiro. *Revista Eletrônica de Estudos Urbanos e Regionais: Metrôpoles*, nº 22, ano 6, setembro de 2015. P.6-15. Observatório da Metrôpole. Rio de Janeiro. Disponível em: <http://emetropolis.net/edicao/n22>. Acesso em: 30 de abril de 2019.

_____. Condições gerais de produção: um conceito a ser recuperado para a compreensão das desigualdades de desenvolvimento regional. *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2007, vol. XI, núm. 245 (07). Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-24507.htm>. Acesso em: 30 de abril de 2019.

_____. Da Metrôpole como estratégia desenvolvimentista à metrôpole como sobrevida do capitalismo. In: PEREIRA, Paulo César Xavier & HIDALGO, Rodrigo. *Producción inmobiliaria y reestructuración en América Latina*. Santiago: PUC-Chile, 2008, (p. 41-54).

MASCARENHAS, G. (2016). A produção da cidade olímpica e os sinais da crise de um modelo globalitário. *GEOUSP Espaço e Tempo (Online)*, 20(1), 52-68. <https://doi.org/10.11606/issn.2179-0892.geousp.2016.107148>. Acesso em: 30 de abril de 2019.

MORAES, A.C.R. Os circuitos espaciais da produção e os circuitos de cooperação no espaço. In: Dantas, A; Arroyo, M; Cataia, M. (org). *Dos Circuitos da economia urbana aos circuitos espaciais de produção: um diálogo com a teoria de Milton Santos*. Natal: Sebo Vermelho, 2017.

OLIVEIRA, Francisco de. *Os direitos do antivalor: a economia política da hegemonia imperfeita*. São Paulo: Editora Vozes, 1998.

OLIVEIRA, F.J.G.; PESSANHA, R.M. Os circuitos espaciais de produção do petróleo no Rio de Janeiro e em São Paulo: formação e integração da megarregião Rio-SP. *Geographia (UFF)*, v. 21, p. 3-17, 2019.

OLIVEIRA, F.J.G.; SILVA NETO, R.; GOMES FILHO, H. ; QUINTO JUNIOR, L. P. Impactos socioeconômicos das atividades do petróleo e de suas rendas nos municípios do circuito espacial do petróleo do estado do Rio de Janeiro. *Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional*, v. 14, p. 1-24, 2018.

OLIVEIRA, F.J.G. Políticas territoriais e integração do "novo" território do estado do Rio de Janeiro. In: Tamara Tania Cohen Egler; Hermes Magalhães Tavares. (Org.). *Política Pública, rede social e território*. 1ªed.Rio de Janeiro: Letra Capital, 2012, v. I, p. 131-176.

_____. O crescimento econômico do Rio de Janeiro (2006 – 2016) posto a perder: a ausência de políticas públicas territoriais e de ordenamento do território comprometido com a possibilidade de



desenvolvimento. In.: OLIVEIRA, F.G.; WERNER, C. L. e RIBEIRO, Patrícia. *Políticas Públicas: interações e urbanidades*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013.

_____. Políticas territoriais e uso do território em uma perspectiva integradora: as escalas, dilemas e perspectivas de justiça social no capitalismo contemporâneo. *Atas del Colóquio de Geocrítica* (online), 2016 Disponível em: http://www.ub.edu/geocrit/xiv_florianooliveira.pdf.

_____. *Área metropolitana de Barcelona: política territorial e escalas de planeamento - uma visão a partir da imprensa local*. Biblio 3W. *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, Vol. XV, nº 870, 30 de abril de 2010. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/b3w-870.htm>.

30

_____. *Reestruturação Produtiva, Território e Poder no estado do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Editora Garamond, 2008.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. 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. Disponível em: <http://journals.openedition.org/espacoeconomia/1814>. Acesso em: 17 de abril de 2019.

_____. As “Fronteiras” da Região Metropolitana do Rio de Janeiro: Mudanças territoriais e ajustes no circuito econômico-produtivo. In: PINA, Helena; REMOALDO, Paula; RAMOS, Maria da Conceição Pereira. *Grandes Problemáticas do Espaço Europeu – um (re)posicionamento estratégico das questões ambientais e socioculturais?* Porto, Portugal: Editora da FLUP-U.PORTO, 2019a.

_____. Geografia do colapso: Crise e desestruturação produtiva na realidade metropolitana do Rio de Janeiro. *Terra Livre*, v. 1, n. 50, p. 131-158, 2019b.

PEREIRA, Paulo, C. X. Agentes imobiliários e reestruturação: interesses e conflitos na construção da cidade contemporânea. In.: PEREIRA P.C.X. *Négócios imobiliários e transformações sócio-territoriais em cidade da América Latina*. São Paulo: FAUUSP, 2011, p. 23 - 31.

_____. A reprodução do capital no setor imobiliário e a urbanização contemporânea: o que fica e o que muda. PEREIRA P.C.X. *Reconfiguração das cidades contemporâneas: contradições e conflitos*. São Paulo: FAUUSP, 2016, p. 125 - 138.

PESSANHA, R. M. A ampliação da fronteira de exploração petrolífera no Brasil é parte da geopolítica da energia: oportunidades e riscos de inserção global em meio às novas territorialidades regionais e ao desafio da abundância na economia dos royalties no Estado do Rio de Janeiro. *Revista Espaço e Economia* [Online], 6 | 2015, posto online no dia 10 Agosto 2015, consultado o 24 Março 2016. Disponível em: <http://espacoeconomia.revues.org/1511>. Acesso em: 30 de abril de 2020.

RIBEIRO, L. C. de Q. “A metrópole: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito”. In: RIBEIRO, L. C. de Q. (org.); LAGO, L. C. do; AZEVEDO, S.; JUNIOR, Orlando A. dos S. *Metrópoles: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito* [recurso eletrônico] - 2. ed. - Rio de Janeiro: Letra Capital : Observatório das Metrôpoles : INCT, 2015.

SANTOS, Angela e SANT’ANNA, Maria Josefina (Orgs). *Transformações territoriais no Rio de Janeiro do Século XXI*.- 1ª ed. - Rio de Janeiro: Gramma, 2014.



SANTOS, Milton. *O Espaço Dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos*. Rio de Janeiro: F. Alves, 1979.

_____. *Circuitos Espaciais da Produção: um comentário*. In: SOUZA, Maria Adélia A. (Org). *A construção do espaço*. São Paulo: Nobel, 1986.

SILVEIRA, Maria Laura. *A natureza relacional dos circuitos da economia urbana*. In: OLIVEIRA, Floriano et all. *Geografia urbana: ciência e ação política*. Rio de Janeiro, Editora Consequência, 2014. p. 155-178.

SOUZA, M. A. *Recompondo a história da região metropolitana: processo, teoria e ação*. In.: SILVA, C.A; FREIRE, D.G. e OLIVEIRA, Floriano J. G. *Metrópole: governo, sociedade e território*. Rio de Janeiro, DP&A Editora/Faperj, 2006, p. 27-40.

SILVA, Silvana Cristina da. *Circuito espacial produtivo das confecções e exploração do trabalho na metrópole de São Paulo: os dois circuitos da economia urbana nos bairros da Brás e Bom Retiro (SP)*. 2012. 327 p. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências, Campinas, SP. Disponível em: <http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/286985>. Acesso em: 20 ago. 2018.

SILVA NETO, R. e ROCHA, M. D., *Avaliação dos impactos dos grandes projetos de investimentos na dinâmica do emprego formal no estado do Rio de Janeiro*. In: *Revista Espaço e Economia*, nº 5 | ano 2014. Disponível em: <http://espacoeconomia.revues.org>. Acesso em: 30 de abril de 2020.

SINAVAL. Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação naval e Offshore. Disponível em: http://www.sinaval.org.br/docs/EmpregosGerados_Set2010.pdf. Acesso em: 30 de abril de 2020.
TUNES, R. H. *Reestruturação Produtiva e do Espaço no Rio de Janeiro: uma análise regional a partir do Vale do Paraíba fluminense*. In.: *Revista Tamoios*. São Gonçalo: UERJ, V.15 nº 2, jul-dez, 2019.

SPACE CIRCUITS OF PRODUCTION AND OIL ECONOMY IN THE STATE OF RIO DE JANEIRO: TERRITORIAL TRANSFORMATIONS BY ACTION OF UPPER LEVELS OF THE ECONOMY

Abstract: This paper aims to debate, from the economic geography, the recent territorial changes in the Rio de Janeiro state. To achieve this intent, privileging the analysis of the intense process of territorial integration rather than the fragmentation that characterizes networked economies, we carried out an expo on the economic bases of the activities that mobilize the territorial transformation in progress. Finally, it is important to undertake an identification of the productive axes resulting from the recent territorial transformations in the Rio de Janeiro state.

Keywords: productive circuits, oil economy, Rio de Janeiro, economic geography, social-territorial transformations.

CIRCUITOS ESPACIALES DE LA PRODUCCION Y ECONOMÍA DEL PETRÓLEO EN EL ESTADO DE RÍO DE JANEIRO: TRANSFORMACIONES TERRITORIALES POR ACCIÓN DESDE LOS NIVELES SUPERIORES DE LA ECONOMÍA

Resumen: El objetivo de este artículo es, desde la geografía económica, debatir las recientes transformaciones territoriales en el estado de Río de Janeiro. Para lograr este objetivo, privilegiando el análisis del intenso proceso de integración territorial en lugar de la fragmentación que caracteriza a las economías en red, es necesaria una exposición sobre las bases económicas de las actividades que movilizan



la transformación territorial en curso. Finalmente, es importante realizar una identificación de los ejes productivos resultantes de las recientes transformaciones territoriales en el estado de Río de Janeiro.

Palabras clave: circuitos productivos, economía petrolera, Río de Janeiro, geografía económica, transformaciones socio-territoriales.

FLORIANO GODINHO DE OLIVEIRA

Doutorado em Ciências pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo – USP. Professor e Pesquisador do Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas e Formação Humana – PPFH da Universidade do Estado do Rio de Janeiro – UERJ. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9487-3341>.

E-mail: fgodinho@uerj.br

Endereço Postal: Rua General Glicério, 400, Rio de Janeiro, RJ; CEP. 22245.120.

LEANDRO DIAS DE OLIVEIRA

Doutorado em Geografia pela Universidade de Campinas (UNICAMP) e pós-doutor em Políticas Públicas e Formação Humana pela UERJ. Professor associado do Departamento de Geografia e do quadro permanente do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ). ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7257-0545>.

E-mail: ldiasufrj@gmail.com

Endereço Postal: Depto. de Geografia, DGG-IA, UFRRJ – BR 465, Km 7, Seropédica, Rio de Janeiro. CEP: 23897-000.
