



## **AS IMPLICAÇÕES DA CONSTRUÇÃO DO ARCO METROPOLITANO PARA O MUNICÍPIO DE JAPERI: ESTUDOS PRELIMINARES SOBRE OS IMPACTOS NO DESENVOLVIMENTO LOCAL**

Josilene Satyro Saldanha Cordeiro\*

Fernanda Coelho Bezerra\*\*

Daniel Delfino Souza\*\*\*

\* Graduada em Administração - Universidade Estácio de Sá (UNESA), Especialista em Gestão Pública Municipal - Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro (UNIRIO), Mestra em Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas (PPGDT) - Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ). Email: [josilenesatyro@yahoo.com.br](mailto:josilenesatyro@yahoo.com.br)

\*\* Graduada em Serviço Social - Universidade Veiga de Almeida (UVA), Especialista em Políticas Públicas Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Mestra em Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas (PPGDT) – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ). Email: [fernandacoelhob@gmail.com](mailto:fernandacoelhob@gmail.com)

\*\*\* Graduado em Economia - Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ), Mestre em Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas (PPGDT) – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ). Email: [danieldelfi@gmail.com](mailto:danieldelfi@gmail.com)



## RESUMO

O presente artigo tem como objetivo analisar os reflexos da criação do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro para o desenvolvimento local no município de Japeri. Para tal, apresenta um panorama das dinâmicas dos processos de construção da autoestrada e aponta as principais mudanças percebidas na estrutura econômica e territorial do município. O Arco Metropolitano é uma obra de mobilidade urbana muito importante para o estado, contudo, sua idealização não foi para integrar, desenvolver ou atender as necessidades da região da baixada fluminense, principal área afetada pela rodovia (a qual Japeri faz parte), ou mesmo a região metropolitana por consequência, como proclamaram inicialmente. Como resultado, pode ser observado que a distribuição geográfica da indústria, o meio ambiente e a vida ali, foram afetadas. Para atingir o objetivo proposto, o estudo se apoiou em pesquisas bibliográficas e nos bancos de dados de órgãos responsáveis pelo levantamento e gerenciamento da rodovia, bem como em notícias e estudos técnicos.

**Palavras-chave:** Arco Metropolitano do Rio de Janeiro, Japeri, Desenvolvimento Local.

## ABSTRACT

This article aims to analyze the reflexes of the creation of the Rio de Janeiro Metropolitan Arch for local development in the municipality of Japeri. To this end, it presents an overview of the dynamics of the highway construction processes and points out the main changes perceived in the economic and territorial structure of the municipality. The Metropolitan Arch is a work of urban mobility very important for the state, however, its idealization was not to integrate, develop or meet the needs of the region of Baixada Fluminense, main area affected by the highway (which Japeri is part), or even the metropolitan region accordingly, as they initially proclaimed. As a result, it can be observed that the geographical distribution of the industry, the environment and the life there were affected. To achieve the proposed objective, the study relied on bibliographic research and on the databases of agencies responsible for the survey and management of the highway, as well as news and technical studies.

**Keywords:** Rio de Janeiro Metropolitan Arch, Japeri, Local Development.

## RESUMEN

Este artículo tiene como objetivo analizar los reflejos de la creación del Arco Metropolitano de Río de Janeiro para el desarrollo local en el municipio de Japeri. Con este fin, presenta una visión general de la dinámica de los procesos de construcción de carreteras y señala los principales cambios percibidos en la estructura económica y territorial del municipio. El Arco Metropolitano es una obra de movilidad urbana muy importante para el estado, sin embargo, su idealización fue no integrar, desarrollar o satisfacer las necesidades de la región de Baixada Fluminense, área principal afectada por la carretera (de la cual Japeri es parte), o incluso la región metropolitana en consecuencia, como inicialmente proclamaron. Como resultado, se puede observar que la distribución geográfica de la industria, el medio ambiente y la vida allí se vieron afectados. Para lograr el objetivo propuesto, el estudio se basó en la investigación bibliográfica y en las bases de datos de las agencias responsables de la topografía y la gestión de la carretera, así como en noticias y estudios técnicos.

**Palabras clave:** Arco Metropolitano de Río de Janeiro, Japeri, Desarrollo Local.



## Políticas desenvolvimentistas e o Arco Metropolitano

Existe um debate no campo das ciências sociais que diz respeito às políticas públicas de desenvolvimento, no qual faz-se necessário distinguir políticas de desenvolvimento regional e políticas de desenvolvimento local (NORTH, 1977; BRANDÃO, 2007; BELLINGIERI, 2017; BARBOSA, 2018). Na fase desenvolvimentista (1930-1964) prevaleceu o entendimento de que o Estado deveria intervir na economia e que esse investimento público era necessário para ampliar a demanda nos períodos de desaquecimento econômico e garantir o equilíbrio do sistema capitalista.

Para alguns autores dessa corrente, o processo de crescimento econômico ocorre espacialmente de maneira desigual e desequilibrada, acarretando na concentração de população e riqueza em determinadas regiões, acentuando assim, diferenças econômicas e sociais. Para reverter esse processo, esses autores defenderam a intervenção do Estado na economia e destacaram o papel da nação como preponderante no processo de desenvolvimento nacional e regional (PREBISCH, 1949; MYRDAL, 1954; BIELSCHOWSKY, 1988).

Segundo Barbosa (2018), o desenvolvimento regional "(...) tem como pressuposto o princípio de que o crescimento pode ser transmitido entre as regiões a partir do comércio entre elas" (BARBOSA, 2018, p. 20). Sendo assim, "(...) as políticas de desenvolvimento regional têm como base a noção de espaço e regiões, sendo que são voltadas para a integralização do país". (BARBOSA, 2018, p. 21).

No que se refere ao desenvolvimento local, o enfoque passa a ser o local<sup>1</sup> como objeto das políticas públicas de desenvolvimento, onde cada região possui a capacidade de impulsionar de forma endógena o seu próprio desenvolvimento e reestruturação da economia.

(...) o desenvolvimento local foi uma das principais estratégias, durante os anos 1980, na produção de políticas de desenvolvimento no mundo. A partir desta estratégia, o desenvolvimento não envolve apenas a decisões do Estado e dos administradores, mas também os atores locais e novas formas

de atuação flexíveis que incentivem a inovação e competição entre os locais, visto que tais teorias acompanham a emergência das novas tecnologias e da globalização. (BARBOSA, 2018, p. 22).

Brandão (2007) faz uma crítica ao desenvolvimento local. Para ele, se de um lado ocorreu uma "revalorização" do território, que de forma convencional ficou conhecida como "geografia econômica", por outro, ocorreu à banalização da natureza estrutural, dinâmica e histórica dos municípios. O autor argumenta acerca da concepção a respeito da escala local e seu poder em relação ao desenvolvimento urbano local. Surgindo assim o questionamento sobre os benefícios gerados para a sociedade, por essas empresas multinacionais. (BRANDÃO, 2007).

A utilização de isenções e subsídios de vários tipos, mas principalmente de caráter tributário, é uma prática comum e quase permanente entre os governos municipais brasileiros. Na tentativa de atrair investimentos para sua região, esses travam uma verdadeira guerra fiscal entendida como uma forma peculiar de políticas de desenvolvimento industrial regional, e envolvem, portanto, outro plano de interação, aquele entre governos e o processo privado de alocação espacial do investimento (PRADO, 1999).

Essa luta para realizar a melhor venda da região ou cidade, como a busca desenfreada de atratividade a novos investimentos, melhorando as condições para os negócios, subsidiando os custos tributários, logísticos, fundiários e salariais dos empreendimentos, tem conduzido a um preocupante comprometimento, em longo prazo, das finanças locais e embotado o debate das verdadeiras questões estruturais do desenvolvimento. (BRANDÃO, 2007). O problema se torna mais grave em países de grandes dimensões, como o Brasil, fazendo com que aumente as desigualdades regionais.

Para Brandão (2007), a questão não é a busca pela melhor escala, mas para que os projetos de desenvolvimento regional/local possam estar conectados a um projeto nacional. Essa visão localista faz com que o foco, do ponto de vista econômico, se concentre nas questões microeconômicas e desconsidere fatores externos e macroeconômicos como: taxa de câmbio, taxa de juros, fisco, relação

1 Bairros, municípios ou regiões.



salarial, política monetária, questões financeiras etc., como se esses fossem exógenos ao desenvolvimento.

Por fim, o pensamento localista ao se distanciar da escala nacional fica à mercê do capital privado, o poder local acaba com pouca margem de manobra para as políticas locais e o tão desejado desenvolvimento regional, fica atrelado aos interesses de mercado. Nesse ponto, parece ocorrer um afastamento dos interesses sociais e de mercado, ou seja, os interesses locais e globais se distanciam, colocando em xeque toda a capacidade de articulação do poder local.

Com vista nesse apanhado teórico, será abordada a implementação da BR-493/RJ-109, mais conhecida como Arco Metropolitano do Rio de Janeiro, autoestrada inaugurada em 01 de julho de 2014 nas gestões da presidenta do Brasil, Dilma Rousseff e do governador, Luiz Fernando Pezão, considerada importante e estratégica para o desenvolvimento estadual. Integrada em 2007 ao Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), teve investimentos que ultrapassaram a R\$1,9 bilhão, configurando-se na obra de maior custo do Programa em todo o Rio de Janeiro, que compreenderia a inauguração de novo trecho e a duplicação de outros. (BRITO, 2014). A ideia de construção do trecho virgem data dos anos 1970, sendo parte integrante do então Plano Rodoviário Estadual (PRE). Denominado RJ-109, contaria com aproximadamente setenta e um quilômetros de extensão e ligaria a BR-101 (Rio-Santos) à BR-040 (Rio - Juiz de Fora).

Em 2006 suas discussões foram retomadas e essa passou a ser apontada como a mais importante via logística da Região Metropolitana do Rio de Janeiro - RMRJ<sup>2</sup>, especialmente devido à consolidação das indústrias na região da baía de Sepetiba, como o Polo Gás Químico e a Companhia Siderúrgica do Atlântico (CSA), ambas em Santa Cruz; do futuro funcionamento do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (Comperj), em Itaboraí; e do já existente

2 Também conhecida como grande Rio, foi criada pela Lei Complementar Federal nº 20, de 1 de julho de 1974, é composta por vinte e um municípios, (Itaguaí, Paracambi, Seropédica, Japeri, Queimados, Nova Iguaçu, Belford Roxo, Nilópolis, Mesquita, São João de Meriti, Duque de Caxias, Magé, Guapimirim, Cachoeiras de Macacu, Itaboraí, Tanguá, Maricá, Rio Bonito, São Gonçalo, Niterói e Rio de Janeiro) e concentra o maior contingente populacional do estado.

Porto, em Itaguaí. Desse modo, o antigo projeto foi ajustado, a fim de conectar alguns municípios e facilitar tanto o escoamento da produção do complexo, quanto o de outros estados para o porto, principal beneficiado, tratando-se assim, de uma grande proposta de integração e desenvolvimento que até então não tinha saído do papel. (RIO DE JANEIRO, 2007).

A proposta do AMRJ apoia-se em três funções básicas: a integração do Porto de Itaguaí à malha rodoviária nacional; ligação entre os cinco eixos rodoviários beneficiados pelo projeto (...) desviando o fluxo de tráfego das principais vias de acesso à capital; e aumento de acessibilidade aos municípios próximos ao AMRJ e que concentram grande contingente populacional, em particular Duque de Caxias, Guapimirim, Itaboraí, Itaguaí, Japeri, Magé, Nova Iguaçu e Seropédica. (...) defendido pelas entidades empresariais desde a década de 1990, o Arco tem o potencial de se tornar um corredor de desenvolvimento, com seus reflexos positivos logísticos e socioeconômicos afetando não só o estado do Rio de Janeiro mas também outros estados brasileiros (FIRJAN, 2008, p. 04).

Consolidada através de uma parceria entre os governos federal e o estadual, a autoestrada teve sua construção iniciada em 2008, por meio da Secretaria de Obras e do Departamento de Estradas de Rodagem (DER) do estado, e pretendia além de cortar as rodovias BR-040 (Washington Luís), BR-465 (Rio-São Paulo), BR-116 (Via Dutra) e BR-101(Rio-Santos); articular rodovias federais com que faz confluência, etc. (RIO DE JANEIRO, 2007).

Desde 2003, o DER-RJ e Governo do Estado do Rio de Janeiro têm empenhado esforços junto ao DNIT, ANTT e a Secretaria de Tesouro Nacional (STN) no sentido de tornar o AMRJ um projeto piloto de investimento, mediante estudos de viabilidade econômica e estimativas de custo-benefício, completando o acesso rodoviário ao Porto de Itaguaí. (...) caracterizado como de águas profundas, (...) com potencial para se tornar um hub port nacional e para contribuir para o aumento da competitividade do Brasil no mercado internacional. (FIRJAN, 2008, p.08).



Conforme Mancini (2014), seu maior objetivo é ligar, articular, desviar o trânsito e escoar a produção do centro-oeste, sul, nordeste do país e do complexo petroquímico de Itaboraí. O Arco Metropolitano, através das estradas que cortam a região em que foi inserido, se conectaria ao Porto de Itaguaí, ampliando seu acesso, sem a necessidade de passar pela cidade do Rio de Janeiro, desviando assim, de rodovias importantes como a Presidente Dutra, a Avenida Brasil, Ponte Rio-Niterói, BR-101 (entre Manilha e Ponte), os caminhões que passam rumo ao Espírito Santo, Belo Horizonte, Brasília e Nordeste, facilitando a importação e exportação de diversos produtos.

O Arco facilitará a estruturação da malha rodoviária da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, através da ligação dos cinco grandes eixos rodoviários do país com o Porto de Itaguaí. Sua construção permitirá o acesso e a saída do porto para todo o território nacional. Através da ligação transversal entre seus cinco eixos, o arco facilitará a circulação entre os municípios da Região metropolitana, a cidade do Rio de Janeiro e o resto do estado, sem a necessidade de utilizar a Avenida Brasil, a Ponte Rio Niterói e trechos da Niterói Manilha. O Arco também ligará o Comperj ao porto de Itaguaí, o segundo maior porto do Brasil. (MANCINI, L. M., 2014, p. 131-132).

Por meio dos seus aproximadamente 145 quilômetros, contorna a Região Metropolitana do Rio de Janeiro, atravessando um total de oito municípios, sendo eles: Itaboraí, Guapimirim, Magé, Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Japeri, Seropédica e Itaguaí, impactando mais de 2 milhões de pessoas dessas localidades, especialmente, moradores da baixada fluminense.<sup>3</sup> (BRITO, 2014)

3 Para Silva (2017), a Baixada Fluminense, sub-região da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), hoje é formada pelos municípios: Nova Iguaçu, Japeri, Queimados, Mesquita, Nilópolis, São João de Meriti, Belford Roxo e Duque de Caxias, até 1943 era apenas um, Iguaçu.



Fonte: RIO DE JANEIRO, 2008, p. 3.

Pretendiam transformar a região em um importante polo logístico de cargas, reduzindo o tempo de viagem, custos de transportes e de distribuição para os mercados consumidores; além de introduzir novos vetores de expansão urbana para os municípios localizados em sua área de influência; atrair empresas e investidores, proporcionando um salto de produtividade, com reflexos até em outros estados, como São Paulo e Minas Gerais, movimentando assim, a economia nacional. (FERNANDES, 2016, p. 46).

O Arco Metropolitano vai consolidar o Estado do Rio como um dos principais centros logísticos do país, além de impulsionar o desenvolvimento econômico, gerando emprego e renda principalmente na Baixada Fluminense. A rodovia também permitirá a ligação do Porto de Itaguaí ao complexo industrial e siderúrgico do entorno com o Comperj – o maior complexo petroquímico em execução pela Petrobras –, em Itaboraí. Outros empreendimentos industriais e de distribuição de mercadorias também serão beneficiados.

(...) será essencial ainda para o crescimento do segmento de cargas, dando mais agilidade, qualidade e rapidez ao setor de transportes. Segundo estudos da Firjan (Federação das Indústrias do Estado do Rio), haverá uma redução de até 20% no custo dos transportes de cargas. (BRITO, 2014, p. 02).

### As expectativas e implicações de uma obra muito esperada

Segundo relatório da Federação das Indústrias do



Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN) (2008), o Arco Metropolitano seria importante para a melhora da mobilidade urbana do estado do Rio de Janeiro, já que na Baixada Fluminense haveria a redução dos congestionamentos no trânsito; os empresários e os produtores, inclusive de outros sete estados, teriam redução no valor dos fretes e a rapidez no escoamento. Deste modo, o consumidor final desfrutaria de produtos mais baratos. O que não aconteceu!

(...) os efeitos de longo prazo do AMRJ serão significativos para o Rio de Janeiro e para o Brasil. Por um lado, a plena exploração do Arco levará a uma redução do custo de transporte que produzirá efeitos sobre o comércio exterior e conseqüentemente sobre o PIB, arrecadação de impostos e emprego. Por outro lado, a sua construção induzirá a uma reordenação do espaço urbano com efeitos sobre a urbanização, mercado de trabalho e outras variáveis sócio econômicas. (FIRJAN, 2008, p. 06).

Para Riley Rodrigues de Oliveira, especialista em competitividade industrial e investimentos, da FIRJAN, o impacto no PIB fluminense seria em torno de R\$1,8 bilhão por ano/ano, além da criação de quase 11 mil empregos diretos nos municípios sob influência do Arco Metropolitano, com a instalação de empresas e indústrias nem seu entorno, o que aumentaria muito a produtividade e trabalho no Porto de Itaguaí. (QUAINO, 2014).

É um porto de altíssima capacidade pela facilidade logística, mas tem uma rodovia de traçado antigo com um grande trecho não duplicado. Com o Arco pronto, Itaguaí vai ter o melhor acesso rodoviário do Brasil, principalmente para o Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (Comperj) e para o Norte e Nordeste fluminense (QUAINO, 2014).

Conforme a Secretaria de Estado de Obras (2008), a autoestrada pretendia estruturar toda a malha rodoviária da Região Metropolitana, por meio de cinco grandes eixos rodoviários, como o Rio x Vitória, Rio x Bahia, Rio x Belo Horizonte, Rio x São Paulo e Rio x Santos, por meio dos seguintes trechos A; B; C e D. (RIO DE JANEIRO, 2008).

Figura 2: Estrutura da malha rodoviária dividida por trechos.



Fonte: RIO DE JANEIRO, 2007, p. 6.

Trecho A, BR - 493 (Rod. de Contorno da Baía de Guanabara), de responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), possui uma extensão de 25 quilômetros, ligando o município de Magé ao de Itaboraí. Já existente, contou com a duplicação de sua pista entre a BR-101 (Norte), em Manilha (Itaboraí), e a BR – 116 (Norte), na Rodovia Rio-Teresópolis, em Santa Guilhermina. (RIO DE JANEIRO, 2007).

O segmento B, BR 101 (Sul), Rodovia Rio-Santos, que liga o município de Duque de Caxias ao de Magé, de incumbência do Governo Federal, por meio do DNIT, contou com a duplicação da pista entre Itacuruçá e a Avenida Brasil, e do acesso ao Porto de Itaguaí, um total de 22 quilômetros. (RIO DE JANEIRO, 2008).

O Trecho D, que conecta a BR-116 (Norte), Rodovia Rio-Teresópolis à BR-040 foi duplicado e pedagiado entre o entroncamento com a BR-493/RJ, em Santa Guilhermina e o entroncamento com a BR-040, em Saracuruna. Com a extensão de 22 quilômetros, é administrado pela Concessionária CRT. (RIO DE JANEIRO, 2007).

O segmento C, único totalmente construído, possui 72 quilômetros e liga em pista dupla a BR-040 (Rio-Juiz de Fora) à BR-101 (SUL), Rodovia Rio-Santos, pela nova estrada RJ-109/BR-493, que corta cinco municípios da baixada fluminense (Caxias, Nova Iguaçu, Japeri, Seropédica e Itaguaí). A previsão de término de suas obras era de 24 meses, e, o orçamento inicial de R\$380 milhões de reais, investidos pelo governo estadual, por delegação do governo federal, contudo, na prática superou em



muito o prazo e os valores iniciais estimados. (RIO DE JANEIRO, 2008).

De acordo com a Secretaria de Estado de Obras, as consequências dessas alterações e atrasos se deram em função das desapropriações, ditas necessárias para traçar a via; a construção dos oito viadutos sobre os dutos da Petrobrás que passam nesses cinco municípios e mais dois viadutos sobre uma área alagada em Seropédica, que abriga uma espécie muito rara de rã (*Physalaemus soaresi*) ameaçada de extinção; além dos 68 sítios arqueológicos encontrados durante as escavações, nos quais foram coletados e catalogados pelo Instituto de Arqueologia Brasileiro – IAB, mais de 50 mil peças inteiras ou fragmentadas como: cachimbos africanos; louças europeias dos séculos XVI, XVII, XVIII e XIX; louças chinesas, urnas funerárias da cultura tupi-guarani e sambaquis<sup>4</sup>. Sendo mais antigo sambaqui, com mais de 2 mil anos, encontrado em Duque de Caxias. (QUAINO, 2014).

Mesmo com a suposta garantia de localização estratégica, com baixa densidade demográfica, espaços livres, facilidade logística no escoamento da produção e incentivos fiscais por parte do Governo do Estado, passados anos da inauguração da obra, os tais frutos do desenvolvimento da implantação da rodovia ainda não foram colhidos pelos municípios de sua extensão, permanecendo mais uma vez a promessa.

Desde recém-inaugurada, a obra já apresentava sérios problemas estruturais e funcionais, fruto do descaso e abandono com o qual o estado trata uma obra pública tão emblemática para essa região historicamente deixada de lado, o que nos traz evidências de sua pretensão em atender apenas aos interesses do capital.

O Arco Metropolitano seguramente vai beneficiar todas as empresas. A melhor das notícias é que isso está apenas começando. Assim que ele estiver pronto, surgirá a oportunidade para muitas outras companhias aproveitarem o excelente corredor logístico que ele proporciona – afirmou o secretário de Desenvolvimento Econômico, Julio Bueno, ressaltando que 72 quilômetros do trajeto

4 Amontoado de conchas de moluscos do mar ou de rios, criando uma montanha, tipo de sítio arqueológico pré-histórico comum no sudeste do Brasil.

do Arco estão situados em áreas com baixa densidade demográfica, permitindo grandes áreas livres para novos empreendimentos. (RIO DE JANEIRO, 2013).

Podem ser encontradas algumas irregularidades, como os diversos acessos clandestinos à rodovia, quase sempre perigosos e arriscados, possivelmente criados por moradores de determinados “pontos excluídos”, ou pessoas que trafegam frequentemente por ali, revelando a inacessibilidade e a fragmentação de uma política que foi idealizada, planejada e executada para atender os interesses do capital e não da população.

Figura 3: Acessos irregulares ao Arco Metropolitano.



Fonte: OUCHANA, 2018, p. 02.

No quesito mobilidade urbana<sup>5</sup>, a estrada trouxe benefícios para os municípios em que está inserida e os próximos, quanto ao tempo de deslocamento para a capital, região dos lagos, serrana, costa verde, baixada, além dos estados limítrofes (São Paulo, Minas Gerais e Espírito Santo). As distâncias foram diminuídas com a introdução da via, que conta com acessos devidamente instalados, sinalizados e próprios, porém, não existe a oferta de transporte público no local, sendo necessário o uso de transporte particular para acessar a mesma.

O Arco Metropolitano se tornou uma rodovia

5 A mobilidade urbana é o conjunto de serviços e meios de deslocamento de pessoas e bens. Se refere à facilidade de deslocamentos através de veículos, vias e toda a infraestrutura (vias, calçadas, etc) que possibilitam esse ir e vir (BRASIL, 2005).



subutilizada, insegura e perigosa para quem por ali trafega, devido à falta de manutenção e conservação, - grama alta, desníveis na pista, iluminação deficiente, falta de pontos de apoio e de informações aos motoristas, de postos de combustíveis ou outros comércios, de policiamento frequente, de sinal telefônico em alguns trechos, os retornos localizados muito distantes do acesso de interseção, entre outros problemas - sendo considerada a rodovia do medo, uma das mais perigosas e com altos índices de roubo a cargas e carros do estado.

Figura 4: Deterioração e má conservação do Arco Metropolitano.



Fonte: REZENDE & ZUAZO, 2018, p. 02.

No que se refere a questão ambiental, de acordo com o Relatório de Impacto Ambiental, os municípios abrangidos pela ação do Arco, possuem grande porcentagem remanescente de Mata Atlântica em suas áreas, além de diversificada fauna. Observa-se a ocorrência de constantes atropelamentos e mortes de animais que atravessam a pista, inclusive animais silvestres, além de uma grande preocupação com a possibilidade de extinção da incomum rã da espécie *Physalaemus soaresi* e o peixe *Notholebias Minimu*, praticamente uma exclusividade da região, bem como de outros danos ambientais, como a atuação de mineradoras, entre outros.

Do ponto de vista social, constata-se que não foram elaboradas políticas de habitação adequadas para os bairros cortados pela rodovia. Para a sua construção, ocorreram aproximadamente 3 mil desapropriações, nas quais se verificam variados relatos acerca de indenizações com valores irrisórios, insuficientes para aquisição de uma moradia digna em outro local.

Identificou-se também o crescimento de algumas habitações irregulares e precárias às margens da via, que muitas vezes sequer dispõem de iluminação pública ou saneamento básico local, no trecho que possui cerca de 72 quilômetros da estrada, entre os municípios de Duque de Caxias e Itaguaí. O que pode ser uma consequência da falta de possibilidades dessas e de outras famílias. De acordo com um estudo realizado pela Câmara Metropolitana do estado foram detectadas diversas construções ao longo da via. Moradias irregulares, acessos clandestinos, delimitações de terra e comércios improvisados são alguns dos exemplos de irregularidades que podem ser encontrados que a impactou diretamente ao longo dos anos (OUCHANA, 2018).

Quanto ao aspecto econômico, sua implantação prometia um salto de desenvolvimento e produtividade para os municípios sob sua influência. Uma visão hegemônica de que a simples presença da estrada, por si só, já atrairia diversos investimentos (empresas e indústrias), sem muito ou quase nenhum esforço do estado em outras esferas, convocando as cidades da região a competirem entre si pela “melhor oferta”, tornando-as cidades vendáveis, concorrentes. O local pode tudo!

A respeito disso, Milton Santos explica que:

Num mundo globalizado, regiões e cidades são chamadas a competir e, diante das regras atuais da produção e dos imperativos atuais do consumo, [...] a necessidade de competir é, aliás, legitimada por uma ideologia largamente aceita e difundida, na medida em que a desobediência às suas regras implica perder posições e, até mesmo, desaparecer do cenário econômico. (SANTOS, 2005, p. 57).

### Japeri: houve realmente um desenvolvimento local?

Será que o desenvolvimento local existe e é tão simples de desenvolver como proclamam? Seria verdade que o local pode tudo mesmo? Partindo dessas reflexões, as primeiras questões que precisamos levantar são: nos limites de um território existem disputas, desafios, potencialidades,



fragilidades, responsabilidades e especificidades que só existem ali, e que não podem ser desconsideradas, pois, do local ao global, podem comprometer e limitar qualquer projeto de desenvolvimento; nenhum território é igual ao outro, portanto, dificilmente apresentará os mesmos resultados, a partir dos mesmos instrumentos.

O desenvolvimento enquanto processo multifacetado de intensa transformação estrutural resulta de variadas e complexas interações sociais que buscam o alargamento do horizonte de possibilidades de determinada sociedade.

Esse processo deve promover a ativação de recursos materiais e simbólicos e a mobilização de sujeitos sociais e políticos buscando ampliar o campo de ação da coletividade, aumentando sua autodeterminação e liberdade de decisão. (BRANDÃO, 2004, p. 70)

Num ato perverso é transferida a responsabilidade e obrigação de desenvolver-se econômica, social, ambiental, tecnológica e historicamente apenas para o território, sem que sejam consideradas as escalas locais, nacionais e supranacionais, mesmo em tempos de crise, quando as possibilidades se tornam mais difíceis. Pois, tal atitude é amplamente aceita e disseminada pela sociedade, governos e elites poderosas do capital.

Para HARVEY (2004) “O movimento fluído sobre o espaço só pode ser estabelecido mediante a instalação de certas infraestruturas físicas no espaço. Vias férreas, rodovias, aeroportos, (...) sistemas de água e esgoto, oleodutos, etc. constituem capital incorporado à terra”. (HARVEY, 2004, p. 87). Neste sentido, Brandão (2007) critica o receituário político e o chamado “pensamento único” afirmando que:

Bastaria cumprir as “exigências” da globalização, desse novo imperialismo da “partilha dos lugares eleitos”, ajustando-se, adaptando-se e submetendo-se a essa inexorável “fatalidade”, para tornar-se um

espaço receptivo e conquistador da confiança dos agentes econômicos mais poderosos. Negando completamente a natureza das hierarquias (impostas em variadas escalas) de geração e apropriação de riqueza, segundo esse “pensamento único” que invade o debate do desenvolvimento territorial, regional, urbano e local na atualidade, teria ocorrido o fim das escalas intermediárias (e das mediações) entre o local e o global. (BRANDÃO, 2007, p. 35).

Ainda para o autor, seria preciso discutir e refletir sobre a espacialidade dos problemas, e implementar políticas que levem em consideração a escala específica de cada um deles, dentro de um contexto que esteja presente um projeto nacional de desenvolvimento.

Voltando ao caso da Firjan, sua concepção foi de que “todos ganharam com a obra”! Os moradores da Baixada e RMRJ, os empresários, os produtores locais, o consumidor, os desempregados, o Rio de Janeiro e os demais estados, enfim, todos desfrutariam das vantagens de uma política que teria por princípio norteador, integrar e desenvolver uma região, gerar competitividade e atrair novos investimentos; entretanto, nos dias atuais, o que fica cristalizado entre os que passam ou estão próximos ao empreendimento, é a sensação de medo e insegurança, que tem contribuído para um fluxo menor de veículos que circulam na via. (QUAINO, 2014). Porém, no que depender da instituição este cenário logo mudará.

Convocadas a competir, “o local como ponto de partida (e de chegada?)” (BRANDÃO, 2007, p. 183), as cidades sob influência do Arco Metropolitano estão sofrendo mais um processo de industrialização, tornando-se pontos estratégicos de produção e logística, por oferecerem terra, e outros recursos naturais, além da mão de obra necessária à produção e reprodução do capital, bem como localização próxima de outras rodovias importantes. Essas cidades têm chamado a atenção e atraído investidores de todo o Brasil e do mundo, com o objetivo de implantar matrizes ou filiais nesses locais.



A lógica contemporânea da acumulação envolve o controle e a subordinação do território, tornando-o cada vez mais fluido aos interesses dos atores hegemônicos transnacionais. No entanto, o movimento fluido sobre o território só pode existir mediante a instalação de ativos fixos e imobilizados no espaço. O Estado é reconhecidamente o ente político mais importante do planejamento territorial. Ao mobilizar seus recursos para dotar o espaço dos conteúdos técnicos e funcionais exigidos pela acumulação, o Estado induz a diferenciação e reforça as desigualdades entre os lugares. (PEREIRA, 2013, p. 04).

De origem agrícola, com 95.492 habitantes e 81.870 km<sup>2</sup> de extensão, o município de Japeri possui aproximadamente 70% de seu território localizado em área rural (IBGE, 2010). Margeado pelo rio Guandu, principal rio que abastece a capital do estado, e pela Rodovia Presidente Dutra, é cortado pela Estrada de Ferro D. Pedro II e o ramal auxiliar de cargas, próximo ao Porto de Itaguaí, além de fazer divisa com os municípios Paracambi, Miguel Pereira, Queimados e Seropédica. Com um dos piores IDH do estado, foi emancipado de Nova Iguaçu em 1991, e é um exemplo deste processo.

Um dos municípios jovens do país, localizado na Baixada Fluminense, Região Metropolitana do Rio de Janeiro, sempre sofreu com a pobreza e a ausência de políticas públicas nas esferas municipal, estadual e federal, durante toda a sua história, mas bastou a possibilidade do Arco Metropolitano, para que ele se tornasse a “menina dos olhos” dos investidores e um possível “porto seco” do estado.

O primeiro processo de industrialização ocorreu logo após a sua emancipação, com a criação do condomínio industrial de Japeri, situado na entrada do distrito de Engenheiro Pedreira, no bairro Marajoara, no ano de 1993. Repartida em “pedacinhos”, vive hoje o segundo processo de industrialização, com um acelerado de desenvolvimento, cujo o objetivo, segundo afirmou o prefeito Carlos Moraes Costa, é gerar emprego e renda para a população japeriense, trazendo mais indústrias e fortalecendo a economia local (RICARDO, 2017).

De acordo com o representante do poder executivo,

a meta é dobrar o número de empresas que já atuam no município até 2020 (último ano do seu mandato), ou seja, chegar a 80 empresas, através de atrativos como incentivos 2% no ICMS, e o oferecimento de outras vantagens.

Atraídos pelas facilidades, como os alvarás e licenças ambientais, recursos naturais, materiais, logísticos, comerciais, etc, Granado, DeMillus e Bord Tex já estão funcionando no município. Outras negociações se encontram em andamento, com a Armênia, e com a China, sendo essa última para a implantação um polo de confecções, a partir de materiais têxteis trazidos do país asiático e outro de placas solares, além de existir a promessa de um polo de lâmpadas led, em parceria com a Coreia do Norte.

De acordo com o site da prefeitura de Japeri<sup>6</sup> o município tem fomentado atividades esportivas e de lazer como opções ao desenvolvimento local, através de trilhas, cachoeiras e Áreas de Proteção Ambiental como a do Pico da Coragem, muito procurado para a prática de esportes radicais como o voo livre, transformando-se em ponto turístico. Já no distrito de Engenheiro Pedreira, o destaque fica para o primeiro campo de golfe público do país aberto à população.

### Considerações Finais

A reflexão que fazemos neste caso específico é: que tipo de desenvolvimento foi esse planejado para Japeri? Desenvolvimento para quem? A que preço, a que custo? Com metas ambiciosas e o desejo ávido por crescimento e expansão, a atual administração pública municipal tem caminhado a passos largos para alcançar os objetivos propostos e as metas estabelecidas. O resultado desse processo de desenvolvimento, positivo ou negativo, o tempo revelará, pois, ele revela tudo!

Como política pública de desenvolvimento regional e política pública de desenvolvimento localista, o Arco Metropolitano do Rio de Janeiro pode ser considerada uma obra de mobilidade urbana muito importante, contudo, sua idealização não foi para integrar, desenvolver ou atender as necessidades da região Baixada Fluminense,

<sup>6</sup> Disponível em <<http://japeri.rj.gov.br/a-cidade/sobre>>. Acesso em 30 de novembro de 2018.



principal área de influência da rodovia, ou a região metropolitana por consequência, como proclamaram inicialmente.

(...) o verdadeiro desenvolvimento exige envolvimento e legitimação de ações disruptivas, portanto envolve tensão, eleição de alternativas e construção de trajetórias históricas, (...) de curto, médio e longo prazos. Essa construção social e política de trajetórias sustentadas e duradouras deve ser dotada de durabilidade orgânica, sendo permanentemente inclusiva de parcelas crescentes das populações marginalizadas dos frutos do progresso técnico, endogeneizadora de centros de decisão e ter sustentabilidade ambiental. Seu estudo, portanto, exige ênfase em processos, estruturas e na identificação dos agentes cruciais e das interações entre decisões e aquelas estruturas, procurando revelar os interesses concretos em jogo.

É fundamental que esse processo transformador seja promovido simultaneamente em várias dimensões (produtiva, social, tecnológica, etc.) e em várias escalas espaciais (local, regional, nacional, global, etc.), robustecendo a autonomia de decisão e ampliando o raio de ação dos sujeitos concretos produtores de determinado território (BRANDÃO, 2009, p. 154)

Sua idealização foi para atender os interesses do Complexo Petroquímico de Itaboraí, desafogar o trânsito de cargas e caminhões da cidade do Rio de Janeiro, aumentar a fluxo de produtividade do Porto de Itaguaí e atender os interesses dos empresários dos estados de Minas Gerais e São Paulo, no escoamento de suas produções. Com isso, vendeu-se a ideia de que a região Baixada Fluminense seria a que mais ganharia com sua implantação, porém, não!

Passados cinco anos da inauguração, o que se percebe ao trafegar por ela foi que pouca coisa mudou para a Baixada e cidades sob sua influência. O que de fato acentuou-se foi o descaso do poder público e a vulnerabilidade de uma região. Fortalecendo imagens de pobreza, miséria e violência. Contudo, não se pode afirmar que o crescimento da

violência nas localidades teve relação direta com a construção e presença da estrada.

Ao longo do tempo, os territórios têm competido, com as “ferramentas” que possuem, para desfrutar de uma promessa de desenvolvimento que seria uma consequência de uma obra, que de fato não se concretizou. Desenvolver um território não parece tarefa fácil. Pensar local e agir global parece mais difícil ainda!

Os desafios e responsabilidades do desenvolvimento local são grandes, e, sozinho o local não pode tudo. Apesar das escalas maiores (nacionais e supranacionais) do pensamento único tentarem disseminar isso. Transferindo a obrigação com relação ao desenvolvimento, uma espécie de competição entre municípios, criando concorrências. Os capitais exploram as possibilidades de ampliação, fazendo pressão e chantagem, para conquistar benefícios e condições que melhor atenderão suas necessidades ou interesses. Desconsiderando ou ignorando os impactos negativos que poderão gerar localmente, visando apenas o lucro.

Como resolver? Um grande passo poderia ser a apropriação e conscientização por parte da sociedade civil do tema, propiciando o debate com o poder público, dificultando qualquer tipo ou política de desenvolvimento local imposto, implantado a qualquer preço. Aumentando a possibilidade de se planejar participativamente a cidade, através da gestão e controle social, considerando outro tipo de desenvolvimento local que seja sustentável para todos.



**Referências:**

- BARBOSA, T. N. Desenvolvimento local: uma análise crítica dos paradigmas e dos impasses. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) - UFSCar. São Carlos, 2018.
- BELLINGIERI, J. C. Teorias do desenvolvimento regional e local: uma revisão bibliográfica. Revista de Desenvolvimento Econômico – RDE, Salvador, ano XIX, v. 2, n. 37, p. 6-34, ago. 2017.
- BIELSCHOWSKY, R. Pensamento econômico brasileiro: O ciclo ideológico do desenvolvimentismo. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1988.
- BRANDÃO, C. A. Território e Desenvolvimento: as múltiplas escalas entre o local e o global. Campinas, SP: IE-Unicamp, 2007. Disponível em <<http://www.ufpa.br/epdir/images/docs/paper42.pdf>>. Acesso 18 de dezembro de 2018.
- \_\_\_\_\_. Desenvolvimento, território e escalas espaciais: Levar na devida conta as contribuições da Economia Política e da Geografia Crítica para construir a abordagem interdisciplinar. In: RIBEIRO, M. T. F.; MILANI, C. R. S (orgs.). Compreendendo a complexidade socioespacial contemporânea: o território como categoria de diálogo interdisciplinar. Salvador: EDUFBA, 2009.
- \_\_\_\_\_. Teorias, estratégias e políticas regionais e urbanas recentes: anotações para uma agenda do desenvolvimento territorializado. Revista Paranaense de Desenvolvimento, Curitiba, p. 57-76, Julho/Dezembro 2004.
- BRASIL, Ministério das Cidades e Instituto de Estudos, Formação e Assessoria em Políticas Sociais. Cartilha Conheça o anteprojeto de Lei da política nacional de mobilidade urbana: Mobilidade urbana é desenvolvimento urbano!, Brasília, DF, 2005. Disponível em <<http://www.polis.org.br/uploads/922/922.pdf>>. Acesso em 15 de novembro de 2018.
- BRITO, de Julia. Governo do Rio entrega o Arco Metropolitano. Centro de Tecnologia da Informação e Comunicação do Estado do Rio de Janeiro - PRODERJ. 01/07/2014. Disponível em <<http://www.proderj.rj.gov.br/Noticia/Detalhe/881/0>>. Acesso em 18 de dezembro de 2018.
- COSTA, Célia. Sem a fiscalização prometida, margens do Arco Metropolitano são invadidas na Baixada. Jornal o Globo - Rio. Rio de Janeiro: 01/09/2015. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/sem-fiscalizacao-prometida-margens-do-arco-metropolitano-sao-invadidas-na-baixada-17365578>>. Acesso em 24 de outubro de 2018.
- FERNANDES, C.L.G. Megaempreendimentos, Urbanização e Saneamento Básico: Um Estudo Sobre Mangaratiba/RJ. Dissertação de Mestrado em Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas. Rio de Janeiro: UFRRJ, 2016.
- FIRJAN. Estudos para o desenvolvimento do Estado do Rio de Janeiro. Avaliação dos impactos logísticos e socioeconômicos da implantação do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro. Edição No3, 2008. Disponível em <<https://www.firjan.com.br/lumis/portal/file/fileDownload>>.