

_DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

_DESDOBRAMENTOS URBANOS DO
MODO DE PRODUÇÃO CAPITALISTA
NA SUA FASE CONTEMPORÂNEA:
RESENDE A PARTIR DA DÉCADA DE
1990

_wagner rufino > orient. ana lúcia britto > prourb.fau.ufrj > 01/2006

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

Wagner Barboza Rufino

Desdobramentos urbanos do modo de produção capitalista na sua fase contemporânea: Resende a partir da década de 1990

**UFRJ
V. I**

Universidade Federal do Rio de Janeiro
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Programa de Pós-Graduação em Urbanismo

Desdobramentos urbanos do modo de produção capitalista na sua fase contemporânea: Resende a partir da década de 1990



Wagner Barboza Rufino

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo (PROURB), da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU) do Centro de Letras e Artes (CLA) da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), como requisito parcial à obtenção ao título de Mestre em Urbanismo.

Orientadora: Professora Dra. Ana Lúcia Nogueira de Paiva Britto

Rio de Janeiro
Março de 2006

RUFINO, Wagner Barboza.

Desdobramentos Urbanos do Modo de Produção Capitalista na sua Fase Contemporânea: Resende a partir da Década de 1990 / Wagner Rufino – Rio de Janeiro: UFRJ/ FAU, 2006.

XXII, 173f.: il.; 31 cm.

Orientador: Professora Dra. Ana Lucia Nogueira de Paiva Britto

Dissertação (mestrado) – UFRJ/ PROURB/ Programa de Pós-graduação em Urbanismo, 2006.

Referências Bibliográficas: f. 167-173.

1. Habitação. 2. Reestruturação produtiva. 3. Resende I. Britto, Ana Lucia Nogueira de Paiva. II. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-graduação em Urbanismo. III. Título.

Wagner Barboza Rufino

Desdobramentos urbanos do modo de produção capitalista na sua fase contemporânea:
Resende a partir da década de 1990

Rio de Janeiro, 30 de março de 2006

Professora Dra. Ana Lúcia Nogueira de Paiva Britto
Orientadora
Professor Adjunto – PROURB/UFRJ
Sub-coordenadora de Pesquisa do PROURB/FAU/UFRJ

Professora Dra. Sônia Azevedo Le Cocq d'Oliveira
Professor Adjunto – PROURB/UFRJ

Professora Dra. Lúcia Maria Sá Antunes Costa
Professor Titular – PROURB/UFRJ
Sub-coordenadora de Ensino do PROURB/FAU/UFRJ

Professora Dra. Luciana Correa do Lago
Professor Adjunto – IPPUR/UFRJ

_SUMÁRIO

AGRADECIMENTOS [p. **X**]

RESUMO [p. **XIII**]

ABSTRACT [p. **XIV**]

ÍNDICE DE MAPAS, GRÁFICOS, FOTOS, FIGURAS, PLANTAS, QUADROS E TABELAS [p. **XV**]

INTRODUÇÃO [p. **1**]

1. CONSIDERAÇÕES SOBRE A CIDADE CONTEMPORÂNEA. O mundo urbano após a década de 1970: o panorama brasileiro e a questão da habitação [p. **09**]

Apresentação [p. **10**]

1.1 Retrospectiva e apontamentos sobre o mundo urbano após a década de 1970 [p. **11**]

1.2 O contexto brasileiro [p. **24**]

1.3 Metropolização, desmetropolização e o papel das cidades médias brasileiras [p. **28**]

1.4 Contradições nas cidades médias brasileiras [p. **36**]

1.5 Habitação na cidade-tabuleiro de enclaves: Generalidades e o par segregação socioespacial – formas de produção do espaço construído [p. **40**]

2. RESENDE. Breve apresentação e sua condição a partir da década de 1990 [p. **48**]

Apresentação [p. **49**]

2.1 Resende: Caracterização e breve histórico	[p. 50]
2.2 Década de 1990: O novo pólo automotivo – implantação, modo de produção e a cidade	[p. 55]
2.3 Atores e incentivos	[p. 67]
2.4 A nova divisão administrativa da Microrregião do Vale do Paraíba Fluminense	[p. 72]
2.5 As grandes companhias reestruturadas e a cidade: Expectativas, mercado de trabalho e renda	[p. 77]
3. AS TRANSFORMAÇÕES SOCIOESPACIAIS EM RESENDE A PARTIR DA DÉCADA DE 1990: Os quadros social e habitacional	[p. 83]
Apresentação	[p. 84]
3.1 Indicadores sociais – 1991 e 2000	[p. 89]
3.1.1 Renda	[p. 90]
3.1.2 Indicadores de Pobreza e Indigência	[p. 96]
3.1.3 Índice de Gini	[p. 102]
3.1.4 Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M)	[p. 103]
3.1.5 Produto Interno Bruto (PIB) e Produto Interno Bruto per cápita (PIB/per cápita)	[p. 105]
3.1.6 População estrangeira residente	[p. 109]
3.1.7 Índice de Qualidade do Município (IQM)	[p. 110]
3.1.8 População em trânsito para estudo e trabalho	[p. 113]
3.2 A ação governamental	[p. 115]

3.3 A dinâmica habitacional em Resende [p. 121]

3.3.1 O centro da cidade [p. 134]

3.3.2 Áreas verticalizadas desgarradas [p. 138]

3.3.3 Os lugares da classe média [p. 140]

3.3.4 Condomínios e loteamentos de alta renda [p. 143]

3.3.5 Os loteamentos populares [p. 146]

3.3.6 A questão da habitação informal em Resende [p. 149]

3.3.7 Evolução da condição da moradia em Resende entre 1991 e 2000 segundo algumas variáveis [p. 152]

3.3.8 A relação (in)formalidade e consumo [p. 156]

CONCLUSÕES [p. 159]

BIBLIOGRAFIA [p. 167]

Para os meus pais

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, gostaria de agradecer aos meus pais – **João Rufino** e **Maria de Lourdes Barboza Rufino** – e a meu irmão – **Graciano Barboza Rufino**, que sempre me apoiaram incondicionalmente e sem os quais não haveria sequer me aproximado do cumprimento de mais esta importante etapa.

Agradeço ao **PROURB**, por todo conhecimento que pude adquirir neste espaço de convivência tão agradável e à **CAPES** pelo fornecimento da bolsa de estudos.

Registro aqui a minha profunda satisfação e admiração pela pessoa e qualidade do trabalho de minha estimada orientadora, Professora Dra. Geógrafa **Ana Lucia Nogueira de Paiva Britto**, a qual soube perfeitamente limitar, conduzir e respeitar minhas posições no decorrer do curso.

Gostaria também de homenagear outros professores por seus ensinamentos, auxílios extra-curriculares ou simples conversas (as quais não deixaram de ser bastante engrandecedoras), sendo eles: Professor Dr. Arq. **Pablo Benetti**, Professora Dra. Arq. **Sonia Hilf**, Professora Dra. Arq. **Lucia Costa**, Professora Dra. Arq. **Luciana Andrade**, Professora Dra. Arq. **Rachel Coutinho**, Professora Dra. Adv. **Rosângela Cavallazzi** e Professora Dra. Arq. **Luciana Lago**.

Manifesto minha gratidão à Professora Dra. Arq. **Sonia Le Cocq**, por ter me recebido e incorporado a cidade de Resende em seu grupo de pesquisa.

Agradeço à Professora Arq. Dra. **Denise Pinheiro Machado** e ao Professor Dr. Arq. **Roberto Segre** por todo esforço empreendido na viabilização de meu período de estudos no Instituto Superior Politécnico José Antonio Echeverría (ISPJAE/CUJAE), localizado na Cidade de Havana - Cuba, pelo Programa ALFA de intercâmbio internacional.

Reconheço e agradeço o grande auxílio da amiga Arquiteta **Claudia Escarlata** e do Professor Dr. Arq. **Pablo Benetti** na seleção para o curso no *Institut of Housing Studies (IHS)* em Roterdã – Holanda e na obtenção da bolsa fornecida pelo *Netherlands Organization for International Cooperation in Higher Education (NUFFIC)*.

Um especial agradecimento aos funcionários do PROURB – **Keila Maria de Araujo, Carlos Eduardo Lopes, Edson Sateroto da Silva, Neilton Cardoso Junior, Elvis Pascoal de Oliveira Silva e Francisca Assunção** e aos **funcionários da biblioteca do IPPUR**, por toda sua atenção e disponibilidade.

Aos funcionários da **Prefeitura Municipal de Resende, Fundação CIDE, URBANDATA, IPEA, IBAM e IPP**, pelos dados e informações fornecidas.

Aos professores Dra. Arq. **Julieta Souza** (UFRJ), MSc. Arq. **Rogério Amorim** (UFJF) e MSc. Arq. **Mauro Campelo** (UFJF) - pelos primeiros esclarecimentos em minha busca por uma direção para os meus estudos no mestrado, ainda em 2003.

Por fim, aos novos amigos da tão especial **Turma de Mestrado 2004**, pela amizade e companheirismo, assim como aos amigos de sempre, que dividiram comigo estes dois anos de trabalho em ricos e longos debates sobre a arquitetura, o urbanismo e a vida: Arq. **Bernardo Vieira**, Arq. **Ramon Carvalho**, Arq. **Raphael Rodrigues**, Arq. **Ton**

Kneip, Arq. Thiago Segall, Arq. Marcio Motta, Prof. Guillaume Lefevre, Arq. Rachel Medeiros, Adm. Renata Cury, Arq. Benoit Sindt, Econ. Samuel Ritchey, Arq. Sandro Fassheber e Arq. Mario Miranda.

_RESUMO

Esta dissertação estabelece uma análise dos rebatimentos do novo momento econômico da cidade de Resende em seu meio urbano, com especial atenção sobre as mudanças em sua dinâmica habitacional. A implantação do Novo Pólo Automotivo em Resende e Porto Real na década de 1990, ancorado pelas plantas da Volkswagen Caminhões e PSA Peugeot-Citröen, contribuiu significativamente para a inserção da Microrregião do Vale do Paraíba Fluminense e do Estado do Rio de Janeiro na discussão sobre a atual condição do processo de reestruturação produtiva no Brasil, assim como sobre seus desdobramentos econômicos, sociais e urbanos.

Considerando que esta cidade e sua microrregião passam por rápidas transformações e cumprem um específico papel na nova geografia urbana do país – submetida aos caminhos de uma economia polarizada pela lógica do mercado globalizado – buscaremos produzir uma análise das transformações ocorridas, com o intuito de entender a relação entre os investimentos realizados e os fenômenos sociais e espaciais levados a cabo.

Partindo do reconhecimento da questão da habitação como um campo de extrema importância, devido a seu papel fundamental na garantia da reprodução social e do direito à cidade, lançaremos o foco de nosso estudo sobre o espaço habitacional de Resende, com o objetivo de produzir uma base de dados e uma reflexão de qualidade, que possam contribuir na gestão de seu território e na construção de um campo de pesquisa sobre o mesmo.

Palavras-chaves: **Reestruturação produtiva, Cidades médias, Microrregião do Vale do Paraíba Fluminense, Resende e Habitação.**

ABSTRACT

This dissertation establishes an analysis of the effects on the new economical time of Resende's urban environment, with a special focus on the changes of the housing dynamics. The establishment of the New Automobile Pole in Resende and Porto Real in the 90's supported by Volkswagen Trucks and PSA Peugeot-Citroen factories contributed significantly to the integration of the Valley of Paraíba Fluminense Micro-region and Rio de Janeiro State in the debate on the actual state of Brasil's productive restructuring, as well as concerning its economic, social and urban effects.

Considering that the city and its micro-region go through many transformations, they carry out an important role in the new urban geography of the country – under the pressures of an economy polarized by globalized economic trends – we will give an analysis of the past transformations with the intention to understand the relations between the investments made and the social and geographical phenomena achieved.

Assuming that housing matters are of high importance, due to their fundamental role in the guarantee of social development and the right to city, we will start focusing our study on the housing structure of that city, with the will to produce a database and a reflection of its quality; that will help in the management of the territory and in the gathering of field research.

Key words: **Productive restructuring, Middle-sized cities, Valley of Paraíba Fluminense micro-region, Resende and Housing.**

_ÍNDICE DE MAPAS, GRÁFICOS, FOTOS, FIGURAS, PLANTAS, QUADROS E TABELAS

Mapas

- 01.** Localização de Resende na Região Sudeste [p. 50]
Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil
- 02.** Microrregião do Vale do Paraíba Fluminense no Estado do Rio de Janeiro [p. 52]
Fonte: Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro – 2003
- 03.** Investimentos para 1997 no Estado do Rio de Janeiro [p. 64]
Fonte: Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro – 1997
- 04.** Investimentos para 2000 no Estado do Rio de Janeiro [p. 65]
Fonte: Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro – 2001
- 05.** Investimentos para 2002 no Estado do Rio de Janeiro [p. 66]
Fonte: Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro – 2003
- 06.** Divisão administrativa da MVPF em 1988 [p. 72]
Fonte: Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro – 1988
- 07.** Atual divisão administrativa da MVPF [p. 73]
Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil
- 08.** Renda per cápita dos municípios de Estado do Rio de Janeiro [p. 94]
Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil
- 09.** Renda per cápita dos municípios do MVPF [p. 95]
Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil

- 10.** Intensidade de pobreza nas cidades do Estado do Rio de Janeiro em 1991 [p. 98]
Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil
- 11.** Intensidade de pobreza nas cidades do Estado do Rio de Janeiro em 2000 [p. 99]
Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil
- 12.** Intensidade da indigência nas cidades do Estado do Rio de Janeiro em 1991 [p. 100]
Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil
- 13.** Intensidade de indigência nas cidades do Estado do Rio de Janeiro em 2000 [p. 101]
Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil

Gráficos

- 01.** Participação das distintas atividades no PIB de Resende em 2000 [p. 62]
Fonte: Estudo Socioeconômico 2003 (TCE-RJ)
- 02.** Participação das distintas atividades no PIB de Resende em 2001 [p. 63]
Fonte: Estudo Socioeconômico 2003 (TCE-RJ)
- 03.** Variação anual do PIB no Estado do Rio de Janeiro entre 1990 – 2001 [p. 105]
Fonte: Fundação CIDE: Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro de 2001 e 2002

Fotos

- 01.** Foto aérea do Pólo Automotivo [p. 4]
Fonte: Prefeitura Municipal de Resende
- 02.** Foto aérea do centro da cidade [p. 5]
Fonte: Prefeitura Municipal de Resende
- 03.** Parcial da Periferia do “Manchão” [p. 5]
Fonte: Prefeitura Municipal de Resende

- 04.** Foto aérea da PSA Peugeot-Citröen [p. 57]
Fonte: Prefeitura Municipal de Resende
- 05.** Foto aérea da Volkswagen [p. 57]
Fonte: Prefeitura Municipal de Resende
- 06.** Foto aérea do “Manchão” [p. 119]
Fonte: Prefeitura Municipal de Resende
- 07.** Foto aérea do “Manchão” [p. 119]
Fonte: Prefeitura Municipal de Resende
- 08.** Condomínio Morada das Agulhas [p. 122]
Fonte: autor
- 09.** Bairro Barbosa Lima [p. 122]
Fonte: autor
- 10.** Foto aérea do “Manchão” [p. 122]
Fonte: Prefeitura Municipal de Resende
- 11.** Foto da área central de Resende [p. 136]
Fonte: Ton Kneip
- 12.** Foto aérea do centro da cidade [p. 136]
Fonte: Prefeitura Municipal de Resende
- 13.** Campos Elíseos (centro da cidade) [p. 137]
Fonte: autor
- 14.** Campos Elíseos (centro da cidade) [p. 137]
Fonte: autor
- 15.** Bairro Jardim Jalisco (centro da cidade) [p. 138]
Fonte: autor

16. Bairro Morada do Castelo [p. 140]

Fonte: autor

17. Vila Julieta [p. 140]

Fonte: autor

18. Vila Julieta [p. 140]

Fonte: autor

19. Bairro Barbosa Lima [p. 141]

Fonte: autor

20. Conjunto Residencial Monet [p. 144]

Fonte: autor

21. Conjunto Residencial Monet [p. 144]

Fonte: autor

22. Acesso ao novo Condomínio Limeira [p. 146]

Fonte: autor

23. Acesso ao novo Condomínio Morada das Agulhas [p. 146]

Fonte: autor

24. Loteamento Jardim do Sol [p. 148]

Fonte: autor

25. Loteamento Jardim do Oeste [p. 149]

Fonte: autor

26. Loteamento Mirante da Serra [p. 149]

Fonte: autor

27. Loteamento Morada do Contorno [p. 150]
Fonte: autor

Figuras

01. “Efeito Túnel” [p. 30]
Fonte: Ascher, 1998.

02. Região Urbana Global Rio-São Paulo [p. 33]
Fonte: Albuquerque, 1999

Figuras

03. Capa da Veja Rio 02. Fonte: autor 02.

Figuras

03 e 04. Ação governamental no campo da habitação social [p. 116 e 117]

Fontes: Secretaria de Urbanismo da Prefeitura Municipal de Resende, Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro de 2001, Habitação Social - Inventário da Ação Governamental, volumes I e II, Ações do Governo (do Estado do Rio de Janeiro) 1995-1998, Ações do Governo 1995-1998 por município e no site www.folhadointerior.com.br

05. Quadro comparativo entre os indicadores referentes à propriedade, qualidade e acesso a serviços públicos em Resende em 1991 e 2000 [p. 151]

Fonte: Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro - Estudo Socioeconômico 2004

Tabelas

01. Participação dos distintos setores na economia da MVPF entre 1996 e 1999 [p. 61]

Fonte: Martins, 2002

02. Variação percentual do PIB – Brasil e Estado do Rio de Janeiro: 1995 – 1999 [p. 85]

Fontes: Fundação CIDE e IBGE

03. Evolução dos indicadores dos 21 municípios mais habitados do Est. do Rio de Janeiro entre 1996-2000 [p. 87]

Fontes: DATASUS, CIDE e IBGE.

04. Renda per cápita – estados brasileiros [p. 91]

Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil – IPEA/PNUD

05. Renda per cápita de acordo com os estratos de população em Itatiaia, Resende e Porto Real [p. 92]

Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil – IPEA/PNUD

06. Renda per cápita de acordo com os estratos de população em Itatiaia, Resende e Porto Real (cont.) [p. 92]

Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil – IPEA/PNUD

07. Evolução da porcentagem de população pobre em Itatiaia, Resende e Porto Real [p. 96]

Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil – IPEA/PNUD

08. Evolução da porcentagem de população indigente em Itatiaia, Resende e Porto Real [p. 97]

Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil – IPEA/PNUD

09. Evolução do Índice de Gini em Itatiaia, Resende, Porto Real, Barra Mansa e Volta Redonda (1991-2000) [p. 102]

Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil – IPEA/PNUD

10. Evolução do IDHM entre 1991-2000 [p. 104]

Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil – IPEA/PNUD

11. Evolução do IDHM-Renda entre 1991-2000 [p. 104]

Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil – IPEA/PNUD

12. Crescimento econômico do Estado do Rio de Janeiro [p. 106]

Fonte: Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro: Estudo Socioeconômico de Resende, 1997-2001

13. PIB absoluto e per cápita de Itatiaia, Resende e Porto Real em 2001 [p. 107]

Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil – IPEA/PNUD

14. Evolução do PIB/per cápita em Resende [p. 108]

Fonte: Fundação CIDE: Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro - 1995, 1996, 1998, 2001, 2002 e 2003

15. PIB/per cápita de algumas cidades do Estado do Rio de Janeiro [p. 108]

Fonte: Fundação CIDE: Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro - 2003

16. Estrangeiros residentes em Resende, Volta Redonda, Itatiaia e Porto Real em 2000 [p. 109]

Fonte: Fundação CIDE: Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro – 2003

17. Classificação de alguns municípios do Estado do Rio de Janeiro segundos seus IQM [p. 111]

Fonte: Fundação CIDE: IQM-1998

18. População em trânsito para trabalho ou estudo em Resende, Itatiaia e Porto Real – 2000 [p. 113]

Fonte: Fundação CIDE: Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro – 2003

19. Número total de domicílios em Resende, Itatiaia e Porto Real em 1991 e 2000 [p. 124]

Fonte: Fundação CIDE: Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro – 2001 e 2003

- 20. Déficit habitacional, total de domicílios e aluguel - 1991 [p. 153]**
Fonte: Fundação CIDE: Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro – 2001
- 21. Déficit habitacional, total de domicílios e aluguel - 1991 (cont.) [p. 153]**
Fonte: Fundação CIDE: Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro – 2001
- 22. Déficit habitacional em 1991 [p. 154]**
Fonte: Fundação CIDE: IQM – Necessidades Habitacionais
- 23. Inadequação habitacional em 1991 [p. 154]**
Fonte: Fundação CIDE: IQM – Necessidades Habitacionais
- 24. Domicílios com carência de infra-estrutura [p. 155]**
Fonte: Fundação CIDE: IQM – Necessidades Habitacionais



"O objeto edificado (arquitetura e URBANISMO) é a imagem fiel de uma sociedade. Os objetos edificados são os documentos mais reveladores(...)"

Le Corbusier

_INTRODUÇÃO

"(...) There is no consensus as how capitalism operates as an economic system, and in particular how it operates over space, between places, and hence how it affects urban development."

Mike Savage & Alan Warde

O desenvolvimento da cidade brasileira contemporânea parece deixar-se afetar pelas transformações na organização das estruturas produtivas, assim como pelos efeitos que tais mudanças versam sobre as novas relações homem-trabalho-capital e sociedade-espço. Delimitando o marco econômico-fábrica-comercial, num arcabouço teórico maior que discute a própria transição da sociedade moderna para a pós-moderna (ou sobremoderna), o processo de reestruturação produtiva nos causa inquietação, tanto no reconhecimento de sua incidência sobre a realidade brasileira, como em seus rebatimentos sobre a rede urbana do país.

Primeiramente, devemos esclarecer que tal processo faz parte das profundas transformações deflagradas no mundo capitalista a partir da década de 1970, quando a regulação estatal e a organização da produção fordista¹ começam a dar sinais de enrijecimento, frente à ampliação dos mercados, à retomada do desenvolvimento dos blocos europeu e asiático e ao avanço das novas tecnologias de comunicação e produção. Estes e outros fatores acabaram por marcar a superação do período fordista pela condição pós-fordista².

O debate sobre a inserção do Brasil neste contexto - por si só - já compõe um campo de pesquisa marcado por divergências. Sob determinado ponto de vista, as empreitadas modernizadoras dos Presidentes Getúlio Vargas e Juscelino Kubitschek resultaram no enquadramento do país no bloco reconhecido como o das **nações depositárias**

¹ Modo de produção industrial desenvolvido por Taylor no fim do século XIX, baseado na standardização da produção, sob a organização científica do trabalho e sua racionalização através da decomposição em funções intelectuais separadas das funções e tarefas elementares. Sua materialização se deu com a implantação da fábrica de automóveis de Henry Ford em 1910, o que acabou por também denominá-lo de “modo de produção fordista”.

² Modelo industrial descentralizado, fragmentado e de serviços terceirizados, próprio da nova era de acumulação flexível, pós-fordista ou pós-industrial. Este novo modo de produção ficou também conhecido como Toyotismo, do técnico do capital Taiichi Ohno, que anunciou ao mundo o fim do modelo de “produção em massa” e foi idealizador da “produção flexível”, implementada primeiramente na fábrica da Toyota (Japão). Dentre os diversos fatores envolvidos no direcionamento à condição pós-fordista, devemos destacar o importante papel das novas tecnologias da informação e o impacto das gestões de Ronald Reagan, nos Estados Unidos e Margaret Thatcher, na Inglaterra, marcadas pelas políticas neoliberais de desmonte do Estado.

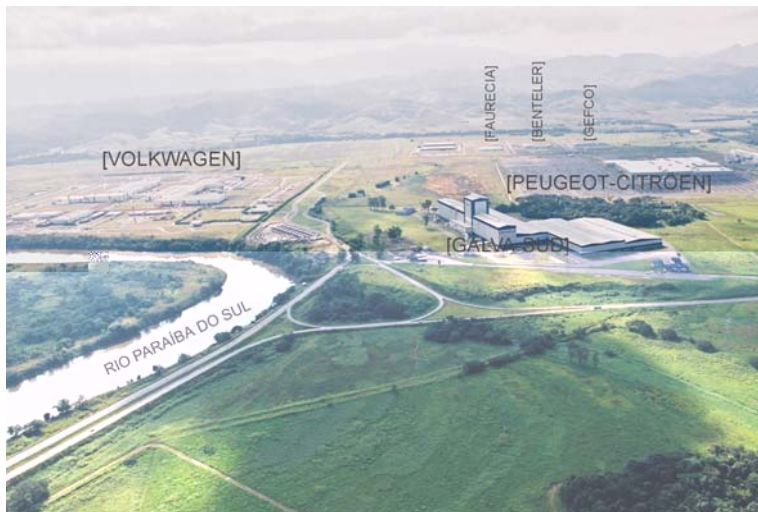
de um fordismo periférico (Lipietz apud. Harvey, 1986), **tendo o Brasil apresentado indícios de uma reestruturação efetiva somente na transição entre as décadas de 1980 e 1990** (advinda principalmente da reengenharia da indústria automobilística após a abertura às importações). Para outros, nossa presença no mercado internacional e os efeitos locais das mudanças em andamento nos países centrais, já nos colocava em compasso com as novas sendas do desenvolvimento capitalista desde os anos 1970.

De uma forma ou de outra, guardando algumas semelhanças com as transformações desencadeadas nas cidades do Primeiro Mundo após a década de 1970 (e mesmo que de forma tardia), as metrópoles brasileiras passam por uma profunda reorganização espacial, **derivada do rearranjo e/ou esvaziamento de seus setores industriais, associados à potencialização de seus mercados financeiro e de serviços**. Todavia, de acordo com Leite (2004), a pesquisa empreendida no país sobre os rebatimentos da reestruturação no espaço urbano ainda se encontra incipiente, face à atenção dada aos estudos no campo econômico sobre o assunto. Levando-se em conta a magnitude dos problemas das grandes cidades brasileiras **em pleno processo de desindustrialização**, é importante que se intensifique a investigação e a busca por possíveis soluções – tanto para o que se refere às questões intra-metropolitanas, **como para o que diz respeito à nova condição de cidades e territórios não metropolitanos também afetados**.

Sobre estes territórios, verificamos atualmente que o recente dinamismo econômico de algumas cidades médias guarda relações diretas com as mudanças ocorridas nas grandes cidades, principalmente no que diz respeito ao transbordamento e/ou transferência das atividades industriais destas em direção a aglomerados menores (com especial destaque para aqueles localizados nas regiões historicamente mais desenvolvidas do sudeste-sul do país). Contudo, percebemos também que o crescimento econômico em algumas cidades de porte-médio, acaba por trazer

a reboque o agravamento de seus problemas sociais (mesmo que os piores indicadores ainda se mantenham nas regiões metropolitanas).

Neste contexto, o advento da implantação do novo Pólo Automotivo em Resende e Porto Real na década de 1990 – ancorado pelas plantas da Volkswagen Caminhões e PSA Peugeot-Citröen – colocaram a Microrregião do Vale do Paraíba Fluminense³ no centro da discussão a respeito dos novos caminhos da economia brasileira e da nova geografia urbana do país.



_Foto 01. Fonte: Prefeitura Municipal de Resende

³ A **Microrregião do Vale do Paraíba Fluminense (MVPF)** – formada pelos municípios de Itatiaia, Resende, Porto Real, Quatis, Barra Mansa, Volta Redonda, Piraí, Rio Claro e Pinheral, acrescida da Microrregião de Barra do Piraí (MBP)– formada pelos municípios de Barra do Piraí, Rio das Flores e Valença, compõem a Mesorregião do Médio Paraíba Fluminense (Fonte: Fundação Centro de Informações e Dados – CIDE (RJ)). Contígua a esta microrregião esta o território pertencente ao Estado de São Paulo, banhado pelo mesmo rio e denominado Mesorregião do Médio Paraíba Paulista.

Assim, tendo em vista a nova fase econômica destas cidades e de sua microrregião, que acabou por as inserir na reestruturação em curso no país, esta dissertação visa analisar os desdobramentos espaciais dos processos ocorridos a partir da década de 1990 em seu território, com especial atenção para a recente dinâmica habitacional intra-urbana de Resende, devido a sua posição polarizadora no território-suporte das novas empresas.

Das diversas frentes possíveis a quem almeja estudar sobre as causas e efeitos dos processos sociais, econômicos, comportamentais e espaciais que vêm ocorrendo naquela cidade, dispomo-nos a apresentar a evolução de alguns de seus indicadores (sociais, demográficos e econômicos), e principalmente, analisar as transformações e a condição de seu quadro habitacional, devido a importância fundamental deste na garantia da reprodução social da população, face a uma situação que – especialmente no Brasil – parece cada dia pior.



_Foto 02 e 03. Fonte: Prefeitura Municipal de Resende

Ao elaborarmos um trabalho sobre a habitação em Resende a partir da década de 1990, buscamos também ampliar o campo de pesquisa – **sob enfoque urbanístico** – a seu respeito, contribuindo no preenchimento da lacuna existente no que se refere a um amplo conhecimento acadêmico da Microrregião do Vale do Paraíba Fluminense.

Para o enfrentamento destas questões, buscaremos compreender no primeiro capítulo as bases estruturais que condicionam o modo de produção capitalista em sua fase contemporânea numa escala global, assim como, analisaremos sua incidência sobre as transformações em andamento no mundo urbano, como estas transformações se fazem presentes no caso brasileiro e nas cidades de porte médio. A verificação destas relações (entre as escalas global e local) será feita principalmente a partir de nossas reflexões derivadas do arcabouço teórico que aborda as ligações entre a evolução dos processos urbanos com a dos processos econômico e produtivos. Nesta etapa, o núcleo da discussão empreendida no trabalho partirá dos escritos de Harvey (1990), Castells (1999), Sassen (1998) e Ascher (1998) e se direcionará para a contextualização do caso brasileiro, através das análises de Botelho (2002), Cano (1995) e Martins (2002) sobre os efeitos sociais e urbanos derivados das transformações ocorridas em nossas bases produtivas, além dos textos de Santos (2002), sobre as perspectivas para o desenvolvimento da rede urbana do país. Ainda neste capítulo, a partir das reflexões de Britto (1990) e Lago (2000), apresentaremos uma síntese das formas de produção do espaço construído e de como estas incidem sobre o processo de segregação socioespacial.

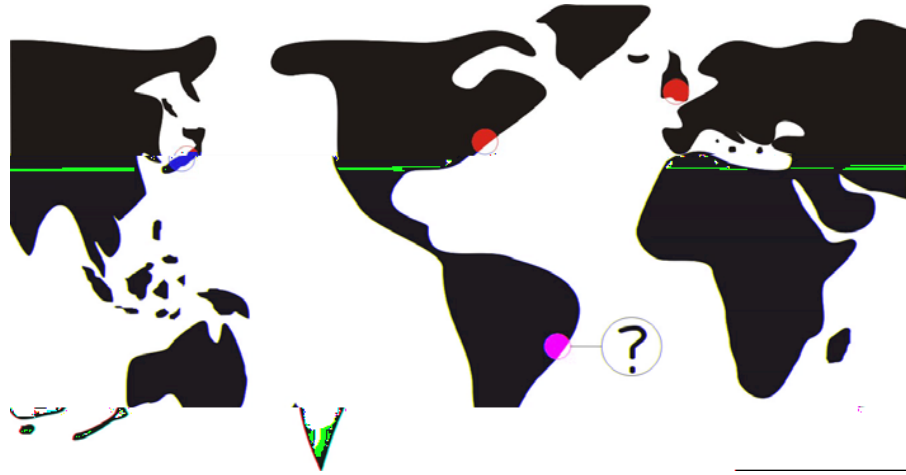
Chegaremos ao estudo específico do caso da cidade de Resende no segundo capítulo, expandindo a análise para a Microrregião do Vale do Paraíba Fluminense e suas principais cidades, devido a importância da observação da escala regional para este trabalho. Diversificaremos nossas fontes para esta parte do trabalho - que também estarão presentes no terceiro capítulo - sendo constituídas pelas(os): (1) bibliografia específica sobre o tema, coletada em nossa biblioteca pessoal e nas bibliotecas do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional – IPPUR, do Instituto Brasileiro de Administração Municipal – IBAM, do Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas – IPEA, da

Fundação Centro de Informações e Dados do Estado do Rio de Janeiro – CIDE e do centro de dados URBAN DATA, da Universidade Cândido Mendes; (2) mapas, plantas e fotos coletadas nas visitas ao Departamento de Desenvolvimento Urbano da Secretaria Municipal de Gestão Estratégica e Planejamento da Prefeitura Municipal de Resende e (3) entrevistas realizadas a Arquiteta e Urbanista deste mesmo departamento da Prefeitura Municipal de Resende - Andreza Tavares.

O conteúdo bibliográfico levantado e as entrevistas à arquiteta supracitada nos darão subsídios para a apresentação geral da cidade e de um breve histórico sobre a mesma, para a justificativa de sua posição emblemática a partir da década de 1990, para o conhecimento da participação dos distintos atores na efetivação dos processos levados a cabo naquela região – principalmente aqueles que dizem respeito a implantação das novas empresas, para a verificação de como as políticas de incentivos fiscais influenciaram na promoção dos investimentos privados e para a análise das expectativas e os reais adventos de tais investimentos. Já os dados apresentados nos gráficos e tabelas produzidos a partir das fontes bibliográficas, associados aos mapas, plantas e fotos, darão início ainda neste capítulo à verificação empírica da problemática abordada e de seus efeitos sobre o território.

No capítulo três apresentaremos, a partir do recente texto de Natal (2005), algumas considerações sobre o discurso de uma possível inflexão econômica positiva do Estado do Rio de Janeiro e em seguida nossa atenção recairá diretamente sobre a análise da recente condição social, demográfica e econômica de Resende (incluindo o território diretamente polarizado por ela), que servirão de base para a avaliação de sua dinâmica habitacional a partir dos anos 1990. As fontes de dados do segundo capítulo, acrescidas de nossas observações *in loco*, de um levantamento fotográfico de diversos bairros e das entrevistas ao arquiteto e urbanista (profissional liberal prestador de serviços), Wellington Renno Kneip, a empresários da construção civil, a moradores dos distintos bairros e a funcionários do ramo de hotelaria da cidade, nos disponibilizarão as informações necessárias

para uma avaliação de diversos indicadores (os quais consideramos de suma importância para o entendimento da questão) e principalmente, para a elaboração do estudo específico que buscará avaliar os novos processos ocorridos no espaço habitacional intra-urbano de Resende.



1

_CONSIDERAÇÕES SOBRE A CIDADE CONTEMPORÂNEA

O mundo urbano após a década de 1970, o panorama brasileiro e a questão da habitação

“There is a strong predilection these days to regard the future of urbanization as already determined by powers of globalization and of market competitions. (...). The ideological effect of this discursive shift has been extraordinarily disempowering with respect to all forms of local, urban, and even national political action.”

David Harvey

APRESENTAÇÃO

Este capítulo apresenta uma síntese das transformações estruturais ocorridas no mundo urbano capitalista a partir dos anos 70. Nele observaremos a importante inflexão que começa a se desenrolar nesta década (após o áureo período de desenvolvimento do pós-guerra), uma vez que, ainda parece estarmos em um processo de mutação iniciado naquela década. Em seguida, buscaremos contextualizar a situação brasileira no cenário internacional, verificando a relação entre as cidades e o processo de industrialização do país, como forma de reconhecermos os condicionantes históricos que resultaram em nosso atual panorama econômico-produtivo.

Após isto, alcançaremos as seções mais importantes do capítulo, que tratam do comportamento dos territórios metropolitanos e não-metropolitanos submetidos à reestruturação em curso, além de apresentarmos o papel e as características das cidades médias brasileiras, dentro do processo de urbanização da sociedade pós-fordista.

Como nosso objetivo principal é analisar a nova dinâmica habitacional da cidade de Resende inserida em um novo contexto a partir dos anos 1990, apresentaremos ainda neste capítulo um quadro referencial sobre as formas de produção do espaço construído e algumas observações de como estas formas se ligam ao processo de segregação socioespacial na cidade contemporânea.

1.1 Retrospectiva e apontamentos sobre o mundo urbano após a década de 1970

Sob o paradigma do modo fabril taylorista, o ideal da cidade modernista apresentou-se em compasso com o projeto de sociedade regulada pelo equilíbrio entre as relações de produção e acesso ao consumo, submetida ao controle da fábrica e das leis que regiam o quadro de responsabilidade recíproca entre empregado e empresa. Num período qualificado por Ascher (op. cit., pág. 54) como: “taylorista-fordiano-keynesiano-corbusiano” (destacando o papel de Le Corbusier - **leitor “entusiasta” de Taylor** - como irradiador da modernidade), os governos das nações capitalistas centrais, na posição de estados-providência, tomaram para si a responsabilidade da manutenção do “bem estar” dos estratos sociais, na tentativa da promoção da boa relação homem-trabalho-capital. Este ciclo teve seu ápice nos “Trinta Gloriosos⁴”, sinalizando o período pós-guerra como a situação fértil para a materialização dos preceitos modernista no meio urbano - como escreve Ascher (ibid., pág.56):

“(...) podemos afirmar que as cidades européias do pós-guerra foram indelevelmente marcadas por uma tendência fordista (...) As políticas Keynesianas acompanharam e estimularam esta urbanização fordista, desenvolvendo uma cidade do “bem-estar” (do welfare state), a qual conseguia uma tripla finalidade: acolhia o operariado-massificado e as novas classes médias, estimulava a economia através do financiamento público dos equipamentos coletivos e da habitação social; favorecia a industrialização das atividades de construção e de obras públicas através de encomendas maciças e repetitivas.”

⁴ Por “Trinta Gloriosos” entendemos os trinta anos que se seguiram à Segunda Guerra Mundial, época de grande crescimento econômico dos Estados capitalistas, com base no modo de produção taylorista e no amparo social do estado-providência. Contudo, cabe relativizar a plenitude deste processo, uma vez que tal expressão é bastante difundida no relato da realidade francesa desta época ao passo que, já na década de 1970, o mesmo passa a sofrer importantes transformações.

O bom desempenho das economias das nações centrais após a II Guerra, que de certa forma estabeleceram ressonâncias de desenvolvimento em alguns países do Terceiro Mundo, passaram a apresentar sintomas de insustentabilidade a partir da década de 1970. Os avanços da indústria fordista na Europa, Japão e em algumas regiões subdesenvolvidas – a exemplo das políticas de substituição de importações nos países da América Latina e da proliferação de multinacionais no Sudeste Asiático - condicionaram a uma relativa perda de hegemonia do mundo capitalista por parte dos Estados Unidos (e do dólar como reserva monetária internacional das Nações). Tudo isso acabou por corresponder diretamente ao alargamento da demanda, produção e das influências sócio-culturais, que expandiram a escala das dinâmicas dos mercados e puseram em cheque a rigidez do modelo fordista de acumulação. Assim, a reestruturação já em andamento toma fôlego em 1973, a partir de uma grave crise de deflação e do rompimento de uma “bolha” especulativa, associados ao aumento do preço do petróleo fornecido pelos países membros da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP).

Neste panorama, novas frentes são estabelecidas para o avanço das economias capitalistas, **ingressando estas num novo período de acumulação – o pós-fordismo**. De acordo com Harvey (op. cit.) podemos reconhecer as transformações ocorridas na sinergia entre diversos fatores, tais como: (1) a reestruturação dos processos produtivos, (2) a flexibilização das normas de regulação dos mercados diretamente associada ao desmonte dos modelos de estados-providência e das máquinas estatais nas nações centrais do capitalismo, (3) a busca por novos mercados, (4) o crescimento do poderio das grandes corporações, (5) o incremento de população (e da classe operária), (6) o franco crescimento da indústria financeira como uma modalidade cada vez mais bem sucedida, (7) a disseminação das novas tecnologias de informação e seus efeitos, dentre outros.

Conhecido também por **era de acumulação flexível**, cabe destacar que o pós-fordismo tem **o processo de reestruturação produtiva** como uma de suas bases fundamentais, considerando o que diz respeito à configuração de um novo modo de produção industrial descentralizado, fragmentado e de serviços terceirizados.

Quanto ao mercado de trabalho, os reajustes sofridos pela indústria e pela regulação trabalhista acabaram por ocasionar uma redução no poder de coesão e negociação da classe trabalhadora. A flexibilização e a retração da demanda de mão-de-obra nos processos produtivos decorrentes da reestruturação, **afastaram de vez a possibilidade de uma situação de pleno emprego**, num cenário onde a competitividade, o desempenho e o poder de inovação tornaram-se palavras-chave para a manutenção dos trabalhadores em suas vagas **e das empresas no mercado**.

No quadro a seguir, Harvey (ibid., páginas 340 e 341) apresenta um comparativo entre a condição social, econômica e cultural dos países capitalistas antes e depois dos anos 1970. O grifo corresponde à observação do autor quanto à questão da habitação (apenas destacando o tema central de nosso estudo):

_Quadro 01

MODERNIDADE FORDISTA	PÓS-MODERNIDADE FLEXÍVEL
economias de escala / código mestre / hierarquia homogeneidade / divisão detalhada do trabalho	economias de escopo / idioleto / anarquia diversidade / divisão social do trabalho
<u>paranóia / alienação / sintoma</u> <u>habitação pública / capital monopolista</u>	<u>esquizofrenia / descentração / desejo</u> <u>desabrigados / empreedimentismo</u>
propósito / projeto / domínio / determinação capital produtivo / universalismo	jogo / acaso / exaustão / indeterminação capital fictício / localismo
poder do estado / sindicatos estado do bem-estar social / metrópole	poder financeiro / individualismo neoconservadorismo / contra-urbanização
ética / mercadoria-dinheiro deus pai / materialidade	estética / dinheiro contábil o espírito santo / imaterialidade
produção / originalidade / autoridade operário / vanguardismo política de grupo de interesse / semântica	reprodução / pastiche / ecletismo administrador / comercialismo política carismática / retórica
centralização / totalização síntese / negociação coletiva	descentralização / desconstrução antítese / contratos locais
administração operacional / código mestre fático / tarefa única / origem	administração estratégica / idioleto andrógino / tarefas múltiplas / vestígio
metateoria / narrativa / profundidade produção em massa / política de classe racionalidade técnico-científica	jogos de linguagem / imagem / superfície produção de pequenos lotes / social movimentos / alteridade pluralista
utopia / arte redentora / concentração trabalho especializado / consumo coletivo	heterotopias / espetáculo / dispersão trabalhador flexível / capital simbólico
função / representação / significado indústria / ética protestante do trabalho reprodução mecânica	ficção / auto-referência / significante serviços / contrato temporário reprodução eletrônica
vir-a-ser / epistemologia / regulação renovação urbana / espaço relativo	ser / ontologia / desregulação revitalização urbana / lugar
intervencionismo estatal / industrialização internacionalismo / permanência / tempo	<i>laissez-faire</i> / desindustrialização geopolítica / efemeridade / espaço

_Fonte: Harvey, 1990

A dinâmica das cidades deste novo ciclo viu-se alterada, uma vez que, paralelo aos decorrentes fenômenos internos de expansão e requalificação do espaço, estas se depararam com o esvaziamento de seu setor secundário na medida que suas usinas - modernizadas e informatizadas - migraram para outras regiões não necessariamente contíguas aos grandes aglomerados. É notável a partir dos anos 1970 a desindustrialização e o direcionamento do

foco de desenvolvimento das ricas cidades das economias do norte para o mercado de serviços⁵. Desse modo, segundo Sassen (op.cit.), as cidades passaram a representar o lugar do setor terciário, responsável pelo funcionamento da nova economia global. Tornaram-se por excelência o suporte da **sociedade de serviços**.

Contudo, cabe a observação de que, apesar de falar-se muito desta atual **cidade de serviços**, já no século XIX as metrópoles eram responsáveis pelo **gerenciamento e articulação** de uma movimentação econômica baseada, naquele momento, na produção de bens localizada fora do espaço urbano. Portanto, o papel da cidade de centralidade administrativa das esferas pública e privada se manteve ao longo dos ciclos, quer seja como pólo negociador da produção interiorana, quer recebendo em seu território a máquina produtiva, quer desfazendo-se desta e reafirmando seu caráter decisório.

A análise do campo de possibilidades aberto após a década de 1970, paralela à crescente problemática de metrópoles cada vez mais caras e inflamadas, levaram pensadores da condição urbana a anunciarem **o fim das cidades**. Imaginava-se que estas se tornariam obsoletas enquanto entidades econômicas, devido ao desenvolvimento da telemática e dos meios de transporte. Com as novas facilidades tecnológicas, supunha-se que haveria uma grande desconcentração urbana com o deslocamento de escritórios e fábricas para regiões mais baratas e menos congestionadas. De fato, era esperado que houvesse não apenas o esvaziamento dos centros urbanos mas uma considerável diminuição das trocas nas cidades (Castells, op. cit.).

⁵ Bell (1973) apresenta com dados referentes ao ano de 1960, a percentagem da força de trabalho empregada no setor de serviços nas ricas economias dos Países Desenvolvidos, face à modesta expressão do setor em países de Terceiro Mundo: (1) América do Norte – 53%, (2) Norte Europeu e Oeste Europeu – 45% e 41% (respectivamente), (3) América do Sul Tropical – 31%, (4) Caribe – 26%. O autor mostra também a evolução deste quadro (com dados do ano de 1969), demonstrando o crescimento do contingente de trabalhadores atuando no setor terciário e a sua participação no Produto Interno Bruto (PIB) dos Estados, onde podemos destacar os casos dos (1) Estados Unidos da América e da (2) Inglaterra: (1) 61.1% da força de trabalho e 60.4% do PIB - (2) 49.7% da força de trabalho e 51% do PIB.

Porém, o acompanhamento da evolução de grandes centros submetidos aos fatores determinantes da realidade globalizada comprova que, inversamente à idéia posta, as centralidades reorganizaram-se, reafirmando suas posições como catalisadoras, articuladoras e irradiadoras da informação. É a confirmação da presença na cidade (e da preferência por estar na cidade), por parte das sedes administrativas das grandes corporações e dos escritórios-base da indústria financeira⁶. Assim, embora uma dispersão tenha realmente ocorrido, confundindo a distinção – que já foi clara um dia – entre mundo urbano e rural, outras áreas sofreram processos concomitantes de concentração de serviços.

A população urbana total, que correspondia a 7% da humanidade no começo do século XX, esteve bem longe de sofrer uma redução advinda do processo de reestruturação, equivalendo hoje a 50 % dos habitantes do planeta. Segundo Harvey (1996, pág. 403) : “*The twentieth century has been, then, **the century of urbanization***” – ou na redução de Koolhaas (2001, pág. 804): “**World = City**”.

Tornou-se evidente então uma **nova geografia urbana internacional**⁷, que vem estabelecendo distintos papéis para cada classe de cidades de acordo com a posição de seus Estados-Nação. Dentro de uma estrutura hierárquica, destaca-se o grupo de grandes centros que se inter-relacionam descolados de seus territórios e que detêm boa parte

⁶ Eldorado do capitalismo contemporâneo que ultrapassa, com grande vantagem, qualquer lucratividade proveniente da produção de bens tradicionais. Segundo Sassen (ibid.), a indústria financeira hoje responde por 2/3 da movimentação internacional de capital – reflexo da transformação sofrida pela lógica do mercado, que até então, ao longo da história, vinha protagonizada pelo comércio de produtos.

⁷ Savage & Warde (1993, pág. 315) classificam as cidades contemporâneas dentro das seguintes categorias:

- Ø Cidades do terceiro mundo
- Ø Cidades globais
- Ø Velhas cidades industriais
- Ø Novos distritos industriais (classificação na qual enquadrámos Resende)
- Ø Cidades de países socialistas

do poder econômico global. Fazem parte deste grupo o que Castells e Sassen denominam por “cidades globais”. Para o primeiro, a cidade global não é uma forma ou lugar e sim “um processo que conecta serviços avançados, centros produtores e mercados em uma rede global com intensidades diferentes e em diferentes escalas, dependendo da relativa importância das atividades localizadas em cada área *vis-à-vis* a rede global” (Castells, *ibid.*, pág.470). Já Sassen (*ibid.*, pág.16) escreve:

“Na atual fase da economia mundial, é precisamente a combinação da dispersão global das atividades econômicas e da integração global, mediante uma concentração contínua do controle econômico e da propriedade, que tem contribuído para o papel estratégico desempenhado por certas grandes cidades, que denomino cidades globais. Algumas têm sido centros do comércio mundial e da atividade bancária durante séculos, mas além dessas funções de longa duração, as cidades globais da atualidade são: (1) pontos de comando na organização da economia mundial;(2) lugares e mercados fundamentais para as indústrias de destaque do atual período, isto é, as finanças e os serviços especializados destinados às empresas;(3) lugares de produção fundamentais para essas indústrias, incluindo a produção de inovação.”



PIB de las ciudades

Fuentes: Banco Mundial 2000, Moricon-Ebrand 2000

Nueva York: 829.248 millones de \$

Brasil: 778.209 millones de \$

China: 959.030 millones de \$

Los Ángeles: 457.427 millones de \$

India: 430.024 millones de \$

México DF: 393.598 millones de \$

París: 374.250 millones de \$

Australia: 361.722 millones de \$

Londres: 238.744 millones de \$

Suecia: 226.492 millones de \$

fonte: mutaciones, rem koolhaas

_Fonte: Koolhaas (op. cit.)

IED

Investimento estrangeiro direto.



_Fonte: Koolhaas (ibid.)

Na radicalização desta perspectiva, Ascher (ibid.) propõe a evolução da terminologia de identificação dos grandes estabelecimentos humanos. Por *metápole* o autor denomina a atual cidade-mãe, presente simultaneamente em toda parte. É a apoteose de um quadro de relações e alta mobilidade que varre territórios cada vez mais amplos, potencializando seu poder de domínio e o avanço de suas fronteiras físicas e relacionais. Ela é o cenário fundamental da sociedade contemporânea, antes “sobremoderna” à “pós-moderna” (Giddens apud Ascher, ibid.), já que, apesar das evidentes mutações ocorridas, a condição humana e urbana contemporâneas aproximam-se muito mais de uma exacerbação e difusão em grande escala da racionalidade científica moderna e de seu aparato reprodutor, contrapondo a idéia de termos nos deparado a uma real inflexão histórica.

As implicações destes fenômenos ocorrem de forma diversa no contexto internacional. Para as cidades globais, as conexões e articulações de maior intensidade situam-se em esferas desterritorializadas e despidas das relações com seus Estados, estes por sua vez, submetidos ao rebaixamento de suas fronteiras e ao descomprometimento com a regulamentação legal de um universo de negociações que há muito ultrapassa suas jurisdições. Sassen (ibid.) qualifica este fenômeno como: “a geografia de articulação ou hierarquias que tudo ultrapassam e que operam em mais de um nível”. Paris e Londres são citadas como cidades que pertencem simultaneamente ao sistema urbano nacional, transnacional europeu e global, sendo que a segunda juntamente com Tokyo e Nova Iorque (cidades globais de primeira linha), assumem o grau máximo de articuladores de um livre e vigoroso mercado internacional de capitais ativo 24 horas/dia . Dentro desta nova hierarquia, São Paulo figura como o grande pólo irradiador brasileiro, sendo uma das “Cidades Globais do Terceiro Mundo”.

Reforçando aqui esta idéia, tomemos como exemplo o que Veltz (2001, pág. 142) escreve sobre a economia contemporânea e a manutenção do poder nas metrópoles mundiais:

*“O que dizer, numa hora em que as fronteiras nacionais estão cada vez mais porosas, onde o investimento internacional direto explode – multiplicado por seis entre 1985 e 1995 -, onde o comércio dito “internacional” compõe-se em mais de um terço por fluxos internos às multinacionais, onde os territórios da economia se dissociam cada vez mais dos territórios do Estado? Não se trata, por certo, aqui de subscrever ao mito de uma mundialização concebida como advento de um mercado planetário unificado, que marginaliza os Estados e dissolve os capitalismo nacionais em capitalismo apátrida e transnacional. Mas o movimento cruzado é inegável: **enquanto Estados têm dificuldade de encontrar suas marcas frente às novas regras do jogo, as cidades vão de vento em popa**. Os índices desse grande retorno das cidades ao primeiro plano da economia são inúmeros”.*

No entanto, de acordo com Ascher (ibid), para as cidades que se situam fora deste circuito, ou que não configuram metrópoles (ou metápoles), as indicações são sombrias. Estas tendem a se tornar periféricas (ou mais periféricas do que têm sido até então), seja por obsolência, por não sediarem os centros da economia de serviços ou por estarem no meio do caminho entre dois grandes centros, ignoradas pela velocidade das ligações entre eles. Ao mesmo tempo em que surgiram novos e importantes centros de serviços avançados em volta das já prestigiadas cidades mundiais, outras tantas cidades foram afetadas pela descentralização do trabalho, principalmente naqueles lugares onde eram executadas “funções de apoio”. Assim, os avanços tecnológicos e as mudanças no panorama econômico mundial obrigam muitas cidades periféricas a reciclarem ou substituírem totalmente suas atividades.

Todo este processo de globalização, de acordo com Santos (op. cit.), marca um momento de ruptura no processo de evolução social e moral que vinha se fazendo no decorrer dos tempos. Ele chama a atenção sobre a não ausência e

sim omissão do Estado-Nação em relação aos interesses sociais, portando-se agora de forma ágil e presente no papel de fomentador da economia dominante⁸ e atuando como mediador entre os interesses públicos e privados.

Apresentando especificidades em diferentes contextos onde se fazem presentes, estes processos percorrem todo mundo capitalista, desenvolvido ou não. A então condição “sobremoderna” tem como base o casamento entre a técnica e a ciência, no entanto, de uma ciência seletiva e de uma técnica condicionada pelo mercado. Para Santos (ibid., pág. 65), a globalização tem de ser encarada a partir de dois processos paralelos:

“De um lado, dá-se a produção de uma materialidade, ou seja, das condições materiais que nos cercam e que são a base da produção econômica, dos transportes e das comunicações. De um outro há a produção de novas relações sociais entre países, classes e pessoas. A nova situação, vai se alicerçar em duas colunas centrais. Uma tem como base o dinheiro e outra se funda na informação. Dentro de cada país, sobretudo entre os mais pobres, informação e dinheiro mundializados acabam por se impor como algo autônomo face à sociedade, e mesmo, à economia, tornando-se um elemento fundamental da produção (...)”

Sendo assim, ao se observar a cidade pós-reestruturação produtiva, é importante cotejá-la com a cidade e o pensamento urbanístico do fim do século XIX / princípio do século XX. A constatação é que embora ainda convivamos com mazelas bastante semelhantes, nossa visão de futuro nunca foi tão sombria. O otimismo da modernidade e a crença no poder de regulação do capital fizeram surgir um universo de idealizações que incluíam o

⁸ Rocha (2002, pág. 16), a partir de um quadro de dados recolhidos sobre o montante dos investimentos sociais governamentais nos países do Primeiro Mundo, contesta a idéia da retirada dos estados da cena de amparo e promoção do desenvolvimento social. Porém, deve-se esclarecer que, sob discursos ideológicos bem elaborados, as políticas neoliberais justificam o redirecionamento do foco destes investimentos para destinatários viabilizadores de um crescimento econômico sustentável, que (supostamente) proporcionaria o beneficiamento e inclusão de toda sociedade.

meio urbano como palco de uma promissora sociedade; contudo, o desencanto agora parece mostrar exatamente o contrário. As perspectivas são bastante negativas, principalmente após a década de 1980, uma vez que as cidades se definem cada vez mais por ilhas e camadas que convivem num par de intensa troca comercial e extrema estanqueidade social, onde o que segue dando manutenção a uma frágil pseudo-ordem é o controle da violência pela violência, através do equilíbrio pelo medo.

É nesse período da década de 1980 que o declínio do macroplanejamento de inspirações modernistas cede lugar ao planejamento estratégico, modificando de forma significativa o enfrentamento da gestão urbana em diversas partes do globo. Originado de **conceitos empresariais** elaborados na *Harvard Business School* (Vainer, 2000) e em perfeito compasso com as transformações e avanços do capitalismo na sua fase contemporânea (potencializados após o desmonte do bloco socialista em 1989), **esta nova modalidade de planejamento associou a gerência das cidades diretamente ao pensamento empresarial**. Num quadro de disputa por um bom posicionamento na geografia urbana internacional submetida à nova ordem hegemônica, governos locais lançaram mão de diversas políticas de atração de investimentos. Pacotes de incentivos fiscais, marketing urbano, renovação e *gentrificação* de áreas obsoletas, exploração da imagem e cultura locais, dentre outros: tudo passou a ser justificável sob o discurso maior da competitividade, e do crescimento econômico como caminho obrigatório para o desenvolvimento social. Porém, como escreve Hall (2002, pág. 475):

“Por toda parte, a cidade do empreendimento expandiu-se e degradou-se(...) o destino da realidade, se é que é possível, piorou, mas a cidade da teoria (...), tornou-se ainda mais academicamente separada da cidade da realidade globalizada, polarizada”.

Assim, da mesma forma que o bom desempenho obtido por algumas localidades não exerceram ressonâncias positivas a todos seus estratos população, ainda estamos distante da possibilidade da plena inserção de todos os territórios e regiões na economia globalizada, mantendo a realidade bem longe da ideologia da cidade como lugar da justiça social.

1.2 O contexto brasileiro



Tanto no Primeiro Mundo como em países subdesenvolvidos, potencializa-se o efeito de superconcentração de serviços em determinadas cidades (apesar de possíveis relativizações). No caso brasileiro, São Paulo hoje figura como o grande centro articulador do país. Trata-se de nossa cidade inserida no grupo de **Cidades Globais do Terceiro Mundo**, alinhada com metrópoles como Hong Kong, Cidade do México e Buenos Aires. Entender os caminhos que trouxeram São Paulo (e o centro-sul brasileiro de uma forma geral) as suas atuais condições, passa por premissa básica para o conhecimento do estado da arte da estrutura urbana do Brasil.

Decorrente de um processo histórico de franco desenvolvimento da Região Sudeste, de acordo com Santos (ibid.), a atual importância da metrópole paulistana remete ainda ao ciclo do café e a posterior industrialização de sua região, segundo uma movimentação econômica que já no fim do século XIX alcançava o Sul do país e estabelecia ressonâncias nos Estados de Minas Gerais e do Rio de Janeiro. Seu crescimento é acompanhado pela consolidação da cidade do Rio de Janeiro (então capital do Brasil) como uma metrópole política-econômica-administrativa e não potencialmente industrializada. Nesta região, ocorreu pela primeira vez um processo de desenvolvimento relativamente amplo, dando-se um passo a frente no então fragmentado arquipélago brasileiro de distintas zonas econômicas.

Este território passa – após a abolição e a chegada de 7 milhões de imigrantes⁹ entre o fim do século XIX e as primeiras décadas do século XX – por um vigoroso crescimento econômico que caminha em compasso com o incremento da infra-estrutura de transportes, portos e comunicações. Para Santos (ibid., pág. 27): “É com base nessa nova dinâmica que o processo de industrialização se desenvolve, atribuindo a dianteira a essa região, e sobretudo ao seu pólo dinâmico, o Estado São Paulo. Está aí a semente de uma situação de polarização que iria prosseguir ao longo do tempo, ainda que em cada período se apresente segundo uma forma particular”.

Com a crescente pressão de uma nova burguesia urbana industrial, o governo central – ainda condicionado à manutenção da máquina administrativa em prol da cultura do café – após a crise de 1929 e a Revolução de 1930, passa a fomentar o desenvolvimento das atividades industriais no país. A Era Vargas (1930-1945) dotou o Brasil da estrutura industrial de base, com a fundação da Companhia Siderúrgica Nacional (1941), da Companhia Vale do Rio Doce (1942), Fábrica Nacional de Motores (1943), Companhia Hidrelétrica do São Francisco (1945) e criação do Conselho Nacional do Petróleo (1938) que posteriormente deu origem à Petrobrás (1953).

⁹ Destes, 4 milhões se instalaram em São Paulo.

Os adventos da gestão de Vargas abriram caminho para a política de Juscelino Kubitschek de atração de empresas multinacionais, o que resultou na implantação de um parque industrial voltado para as demandas do mercado interno e para a substituição de importações – situação que se estendeu praticamente até o final da década de 1980. Quanto à configuração do território nacional, Ribeiro (1997) avalia que em contrapartida aos louros colhidos pela empreitada modernizadora de JK, a concentração dos investimentos em São Paulo transformaram este Estado da Federação e sua capital num pólo de colonização interna.

Para a análise da industrialização brasileira, é bastante importante observar que ao passo em que o modelo fabril das empresas do Primeiro Mundo era modificado em seus países de origem, elas exportavam suas plantas fordistas tradicionais para o Terceiro Mundo, num procedimento que Lipietz (apud Harvey, 1990) denominou de “fordismo periférico”. Segundo Botelho (op. cit., pág. 65):

“Embora possamos falar de estratégias fordistas/tayloristas de organização do trabalho no interior das unidades produtivas, fica difícil estender o conceito de fordismo para um conjunto maior de práticas sociais e para áreas mais amplas do território nacional. O chamado “compromisso fordista” que se desenvolveu nos países capitalistas ricos não encontrou a mesma acolhida em países pobres, como o Brasil. Algumas áreas restritas do país, como a região da Grande São Paulo, através da organização sindical e da luta efetiva por maior participação dos trabalhadores no cenário político e econômico nacional apresentaram algumas características de formação de um conjunto de práticas sociais que poderiam ser associadas ao fordismo”.

Sobre estas limitações, o autor ainda afirma (ibid., 72):

“Dessa forma, alguns dos elementos essenciais para a formação de um “compromisso fordista” no Brasil começam a aparecer em áreas restritas do

território nacional e de forma tardia. O mercado de massas, uma das condições fundamentais para a caracterização do fordismo, também se desenvolveu em áreas restritas do território”.

Brasil, México, Filipinas e Coréia do Sul são exemplos emblemáticos de nações que consolidaram sua industrialização inseridas neste contexto. Assim, nos encontramos como parte de um processo expandido de mudança de dinâmicas no mundo capitalista, sobre uma base industrial já rejeitada pelos Estados-matrizes. Tal fator acabou por gerar contradições na discussão sobre qual seria a real inflexão que marca o ingresso do Brasil no processo de reestruturação produtiva. Por um lado, ao analisarmos o panorama internacional, é possível reconhecer o papel do país de “**novo mercado consumidor**” na ordem que começa a vigorar a partir da década de 1970, mesmo que representássemos o depositário de um modelo produtivo já ultrapassado. Contudo, observamos também que é a partir de 1990 - com a abertura ao mercado externo, a liberação das importações, a flexibilização interna e a passagem para um **crescimento com base na exportação**, que a economia brasileira viu-se de fato submetida ao movimento global de reestruturação das bases produtivas, destacando a participação da indústria automobilística neste processo.

Já quanto à questão urbana, independente de tais contradições, foi a industrialização promovida por Kubitschek que potencializou ao máximo a polarização política, econômica e produtiva das principais metrópoles e ocasionou um dos maiores e mais rápidos movimentos de migração interna e êxodo rural vistos no globo até então.

Assim, partindo de um quadro urbano incipiente no começo do século XX e ingressando num processo de industrialização que toma vulto a partir dos anos 30, o Brasil chega ao século XXI como um **país industrializado essencialmente urbano**. Rio de Janeiro e São Paulo na década de 1990 tem mais de 90% de suas populações

vivendo em cidades e o índice médio de urbanização do país ultrapassa os 80%. Segundo Harvey (op. cit.), metrópoles como estas, suas complexidades e mutações levadas a cabo em grande velocidade, carregam os símbolos mais emblemáticos e contraditórios da condição da cidade contemporânea. Tal expansão (principalmente a partir da década de 1980) **se caracteriza pelo descontrole**: a ingerência de áreas urbanas cada vez maiores e mais problemáticas, associada a um grave período de crise econômica e ajuste político, rompem uma trajetória marcada pela relativa regulação do Estado na concepção do desenho e no macroplanejamento das cidades brasileiras. Soma-se ainda a este panorama a absorção de referências externas, que passaram a disseminar as práticas neoliberais do pensamento estratégico no planejamento e nos projetos urbanos dos anos 90. Para Maricato (2000, pág. 140): “Foi exatamente durante a implementação do primeiro e único sistema nacional de planejamento urbano municipal e do crescimento da produção acadêmica sobre o assunto **que as grandes cidades brasileiras mais cresceram... fora da lei**”.

1.3 Metropolização, desmetropolização e o papel das cidades médias brasileiras

A expansão urbana brasileira, que além de São Paulo e Rio de Janeiro, também fez expandir e consolidar áreas metropolitanas como Belo Horizonte, Porto Alegre e Salvador, passa a partir da década de 1970 por um processo dialético de avanço da metropolização paralelo à desmetropolização (Santos, ibid.). Ou seja, junto à permanência do poder de catalisação das áreas metropolitanas e à consolidação de São Paulo como o grande nó econômico e informacional do país, nas últimas décadas constata-se taxas de incremento populacional nas cidades médias

brasileiras superiores aos dos grandes centros, que, por sua vez, passam gradativamente a abrigar porcentagens cada vez menores da população total do país¹⁰.

Esbarramos em várias explicações ao tentarmos entender os condicionantes destes fatores, inclusive na própria posição do Brasil na nova ordem internacional: **país “em desenvolvimento” - base de produção agrícola e industrial para exportação**. Da mesma forma como vislumbrado por Juscelino Kubitschek, continuamos a ser um pólo de atração para a instalação das plantas produtivas das grandes corporações internacionais. Interessadas em toda a gama de incentivos fornecidas pelas administrações, pelo solo, mão-de-obra e insumos baratos, as multinacionais seguem sua busca por áreas convenientes em países periféricos.

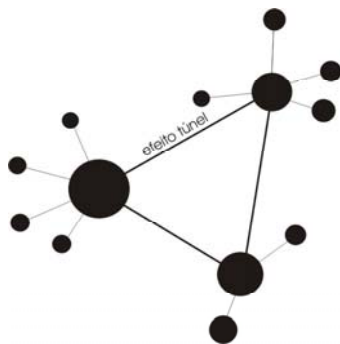
Não mais nos grandes centros - que por longa data representaram o suporte maior do setor secundário - as empresas agora elegem outras localidades para a implantação de suas fábricas, preferencialmente as regiões próximas às metrópoles, mas não necessariamente contíguas a elas. Com base nas virtudes oferecidas por estes territórios, como (1) um quadro social menos inflamado que o das grandes cidades, (2) a satisfatória infra-estrutura de transporte e comunicação que faz fluir suas ligações físicas e informacionais com as sedes das corporações (estas impreterivelmente localizadas nas metrópoles) e (3) os incentivos das administrações locais, vemos a inclusão, no caso brasileiro, de cidades como São José dos Campos-SP, Juiz de Fora-MG e Resende-RJ (dentre outras) na economia metropolitana industrial em escala nacional e internacional.

¹⁰ Segundo Santos (ibid., pág. 122): “as aglomerações com mais de 1.000.000 de habitantes continham 51,35% da população urbana em 1950 e somente 38,31% em 1980. Há, pois, evidente processo de desmetropolização, **sem que o tamanho urbana das metrópoles diminua**: são as cidades médias que aumentam em volume, crescendo sua participação na população urbana. Enquanto as cidades com mais de 2.000.000 de habitantes têm sua população urbana multiplicada por 3,11 entre 1950 e 1980, o multiplicador para aquelas entre 1.000.000 e 2.000.000 era de 4,96. Esse índice é de 5,90 para a população urbana vivendo em aglomerados entre 300.000 e 1.000.000 e de 5,61 para o conjunto daquelas entre 200.000 e 500.000 habitantes”.

O fato é que as cidades-médias e seus territórios passaram a representar uma opção bastante conveniente para o suporte das plantas reestruturadas das grandes empresas, as mesmas que em determinado momento migraram do Primeiro Mundo para as nações periféricas e que agora se deslocam e se reorganizam dentro destes países. Tal condição produtiva destas cidades requer insumos e meios de escoamento para os mercados, tornando quase que obrigatória a qualidade da circulação de informação, pessoas e **mercadorias** (em grande escala), ligando-as diretamente às metrópoles e **portos**.

Apesar de se tratar de um contraditório panorama, Santos (ibid.) identifica novos horizontes de desenvolvimento para as cidades brasileiras de porte médio, ao passo que Ascher (ibid.) verifica na dinâmica europeia o agravamento do desequilíbrio entre estas e os grandes centros¹¹. Para Santos (ibid.), existe a tendência de relativização da condição

¹¹ Para ele, o primeiro grupo estaria condenado a se tornar hierarquicamente mais periférico, frente a crescente desimportância de seu mercado e poder político em relação a hiper-movimentação entre as grandes cidades daquele continente. Neste caso, esta condição impõe grande dependência dos núcleos menores aos de maior escala, servindo os últimos como caminho obrigatório para a inserção no panorama global. Justificando sua teoria, o autor toma como exemplo os rebatimentos negativos da implantação dos TGV (Trens de Grande Velocidade) nas cidades localizadas entre as metrópoles conectadas pelo sistema, ficando estas submetidas ao que ele denomina por “efeito túnel” - marginalizadas entre mais uma ligação expressa, rápida e eficiente entre gigantes, onde a massa em movimento é composta basicamente por uma população qualificada e inserida no mercado de serviços.



_Figura 01. “Efeito Túnel” segundo Ascher para as cidades europeias

de "lugar de produção" das cidades médias, com a possibilidade do desenvolvimento em seus territórios de centros irradiadores de conhecimento e tecnologia. Sobre isto, escreve o autor (ibid., pág.123): “As cidades médias são crescentemente, locais do trabalho intelectual, como lugar onde se obtêm informações necessárias à atividade econômica. Serão, por conseguinte, cidades que reclamam cada vez mais trabalho qualificado”, contudo expõe sobre a hierarquia urbana brasileira (Santos, ibid., pág.122): “Esse salto qualitativo não invalida o fato de que São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília mantenham posição de comando sobre o território nacional” e reforça a condição da metrópole paulistana (Santos, op.cit., pág. 121):

“(...) muitas indústrias hegemônicas já se estão localizando nas periferias das megalópoles, das metrópoles e, mesmo, das cidades médias(...) Esse fenômeno se dará paralelamente a outro, o da consolidação de uma metrópole informacional e não propriamente fabril. São Paulo, metrópole brasileira, não tem o seu papel metropolitano definido por ser uma capital industrial, mas por ser uma capital relacional, o centro que promove a coleta de informações, as armazena, classifica, manipula e utiliza a serviço dos atores hegemônicos da economia, da sociedade, da cultura e da política. Por enquanto é São Paulo que absorve e concentra esse novo poder decisório”.

É importante destacar que a classificação de funções e hierarquias urbanas não devem ser tomadas de forma óbvia, como escreve Castells (ibid, pág. 482-483):

“O novo espaço industrial não representa o fim das velhas áreas metropolitanas já estabelecidas e o início de novas regiões caracterizadas por alta tecnologia. Nem pode ser compreendido com base na oposição simplista entre automação no centro e fabricação de baixo custo na periferia. É organizado em uma hierarquia de inovação e fabricação articuladas em redes globais. Mas a direção e a arquitetura dessas redes estão sujeitas às constantes mudanças dos movimentos de cooperação e concorrência entre empresas e locais, algumas

vezes historicamente cumulativos, outras, revertendo o modelo estabelecido mediante deliberada iniciativa empreendedora institucional. O que resta como lógica característica da nova localização industrial é sua descontinuidade geográfica, paradoxalmente formada por complexos territoriais de produção. O novo espaço industrial é organizado em torno de fluxos de informação que, ao mesmo tempo, reúnem e separam – dependendo dos ciclos das empresas – seus componentes territoriais. E, à medida que a lógica da fabricação da tecnologia da informação vai passando dos produtores de equipamentos de tecnologia da informação para os usuários desses dispositivos em toda a esfera da indústria, também a nova lógica espacial se expande criando uma multiplicidade de redes industriais globais, cujas interseções e exclusões mudam o próprio conceito de localização industrial de fábricas para fluxos industriais” .

Campolina (op. cit.) discorre sobre o crescimento de uma rede de cidades intermediárias no Brasil, decorrente da **rejeição das empresas às deseconomias de aglomeração das metrópoles nacionais** (RJ e SP) e do interesse gerado pelas melhorias de infra-estrutura em outras504usões

complementaridade de funções entre as capitais, as mesorregiões e as áreas complementares¹² classificadas, de modo que tal recorte do território nacional passasse a conformar o grande nó articulador do país, reforçando sua vigente condição de centro de serviços modernos, de zona produtiva e de tecnologia. É a tentativa de se institucionalizar um enorme conglomerado de *clusters*¹³ decisórios e de *clusters* de manufaturas (*decision nodes* + *assembly nodes* em grande escala).



Figura 02. Região Urbana Global Rio-São Paulo. Fonte: Albuquerque, 1999

6. As subdivisões da Região Urbana Global Rio-São Paulo foram classificadas da seguinte forma: I-Macroeixo Rio-São Paulo: Região Metropolitana do Rio de Janeiro, Vale do Paraíba Fluminense, Vale do Paraíba Paulista, Pólo de São José dos Campos e Região Metropolitana de São Paulo; e II-Áreas Complementares: Região dos Lagos (RJ), Região Serrana (RJ), Litoral Sul Fluminense, Litoral Paulista e Pólo de Campinas.

7. Segundo Leite (2004, pág.9): “Clusters são aglomerados de empresas desenvolvendo atividades similares de modo cooperativo dentro de um ambiente inovador”. Tal definição faz parte do estudo desenvolvido na Universidade Mackenzie (SP) sobre mutações territoriais na cidade pós-fordista com foco nos sistemas produtivos locais (SPLs) e nos ambientes inovadores (*milleux innovateurs*) – os Clusters Urbanos. Segundo o autor, a pesquisa estuda os impactos positivos dos clusters como promotores da nova economia e como eficientes instrumentos de desenvolvimento.

Sobre a reconfiguração da produção no sudeste brasileiro, Martins (op. cit.) associa as transformações recentes à inovação tecnológica e ao território. Em relação ao segundo – objeto principal deste trabalho – para o autor, o que vem ocorrendo é um movimento centrífugo a partir da Região Metropolitana de São Paulo ao longo das principais vias de ligação desta com o interior do Estado e com outras regiões. Apesar do relativo efeito de espraiamento advindo da formação de novos pólos, o conjunto resultante se mostra como a potencialização de uma macrorregião polarizadora (condizente com a idéia da RUG Rio-São Paulo) onde permanece a tendência de concentração do crescimento econômico. Em seu estudo, Martins (ibid.) escolhe três cidades em três distintas mesorregiões inseridas neste contexto: Uberlândia no Triângulo Mineiro, Poços de Caldas no Sul do Estado de Minas Gerais e Resende¹⁴ no Vale do Médio Paraíba Fluminense. O autor sintetiza as características do desenvolvimento das Regiões, as classificando como: (1) “desenvolvimento polarizado”: concentrado em alguns centros, para o caso do Triângulo Mineiro, (2) “desenvolvimento difuso”: localizado de forma dispersa por toda a região, para o caso do Sul de Minas Gerais e (3) “desenvolvimento metropolitano”: característico de Resende e Vale do Médio Paraíba Fluminense de uma forma geral, devido à semelhança e compasso de suas dinâmicas com as das grandes metrópoles. Podemos então observar a partir desta classificação, **o procedimento de uma lógica de relações metapolitanas** (Ascher, ibid.), principalmente na região a qual pertence Resende – sintoma do transbordamento e exacerbação da polarização das metrópoles nacionais do Rio de Janeiro e São Paulo (com maior grau de importância para a segunda).

8. Martins(ibid.) destaca em sua obra a cidade de Resende como a que, dentro das mesorregiões que utiliza para sua abordagem, atingiu o mais alto grau de desenvolvimento. Nos números apresentados pelo autor, identificamos que sua região é a que tem o setor secundário com maior participação no PIB (cerca de 60%) e que as fortes relações metropolitanas são percebidas em fatos como o de que 99% das compras realizadas pelas fábricas tem seus fornecedores no eixo Rio – São Paulo.

Toda essa discussão traz a reflexão sobre a importância do pensamento regional como instrumento fundamental de promoção do desenvolvimento e controle da espoliação, já que em boa parte dos casos estamos tratando de processos alavancados por interesses do capital internacional. Para Campolina (op. cit.), a atenção dada à observação das escalas global e local, acabaram reduzindo aquela sobre as escalas intermediárias. O pensamento estratégico derivou em operações que creditam grande importância à **hiperescala da circulação do capital e das informações e à escala local**, onde se estabelecem as dinâmicas produtivas e as atuações dos poderes locais. Contudo, cabe destacar que é no âmbito regional que se dá a implantação da infra-estrutura necessária (o "ponto de partida") para o desenvolvimento localizado e seu posterior "descolamento relacional".

A RUG Rio-SP e as mesorregiões identificadas por Martins (ibid.) são exemplos claros de como territórios produtivos vêm se configurando e firmando seus perfis sob distintas vocações regionais. Tais territórios se tratam de situações que podem ser promovidas e diversificadas em associações multifuncionais pela ação do planejamento.

O descompasso entre a velocidade de se produzir conhecimento e a de conseguir aplicá-lo na produção gera uma crescente diferenciação locacional entre a acumulação de conhecimento tecnológico e as bases produtivas, mesmo que a proximidade pareça ser a condição mais conveniente. Assim, zonas industriais e suas plantas podem se submeter ao incremento de seu potencial produtivo sem necessariamente estarem inseridos em um forte ambiente inovador. Exemplificando tal fator, tomemos como exemplo a distinção da positiva sinergia entre os avanços tecnológicos, sociais, organizacionais e produtivos na Terceira Itália¹⁵, face à difusão de zonas-suporte de

¹⁵ A região da Terceira Itália recebe esse nome devido ao típico dualismo econômico italiano entre o Norte desenvolvido (Primeira Itália) e o Sul atrasado (Segunda Itália). Localizada nas regiões central e nordeste do país, ela tem recebido atenção devido ao modelo de desenvolvimento consolidado a partir das décadas de 1950 e 1960, caracterizado por um sistema que conseguiu obter bons resultados sociais, a partir de uma postura de baixas barreiras aos investimentos externos financeiro e tecnológico. Configurada numa estrutura bastante flexível, o pólo de empresas se define pela especialização, numa cadeia produtiva espalhada pelo território em pequenos e médios empreendimentos, que acaba por estimular a cooperação e a competitividade entre as firmas. Todavia, o desempenho alcançado na

manufaturas no Terceiro Mundo. Nesta perspectiva, cabe aos gerenciadores de territórios produtivos tentarem transformar suas bases cada vez mais em espaços inovadores e não somente produtivos – fim para o qual, de acordo com Santos (ibid.), as cidades médias brasileiras e suas regiões possuem grande potencial.

Dentro da discussão sobre a promoção do desenvolvimento regional e de cidades médias, cabe novamente destacar que aquilo que pode ser tomado como um instrumento de avanço, também vem ocasionando um efeito reverso de concentração de investimentos. O gerenciamento do território brasileiro se depara com o difícil objetivo da distribuição dos espaços econômicos, onde os efeitos da globalização submetem a atuação pública e (1) aumentam diferenças entre grandes regiões, (2) superdinamizam mesorregiões próximas a outras bastante atrasadas (como no caso entre a Região do Médio Paraíba Fluminense e a região de Guaratinguetá, no Vale do Médio Paraíba Paulista) ou (3) decorrem no enriquecimento muito desigual de algumas "cidades escolhidas" dentro de regiões em desenvolvimento.

1.4 Contradições nas cidades médias brasileiras

A atenção dada pelo poder público e meio acadêmico torna evidente a importância estratégica das cidades médias brasileiras na configuração de uma rede urbana menos centralizada. O fato é que as cidades deste porte foram tomadas como instrumentos de desenvolvimento de regiões, suportes para o processo de deslocamento industrial e **diques para contingentes de populações migratórias**. Em 1976, o governo federal com apoio do Banco Mundial, colocou em prática o **Programa de Cidades de Porte Médio**, com o objetivo de promover o desenvolvimento social e econômico de capitais e cidades médias selecionadas. O programa vigorou de 1976 a 1986 e, segundo Steinberger

Terceira Itália deve-se em parte a condicionantes intrínsecos, devendo ser devidamente avaliada a replicabilidade de seu “modelo de desenvolvimento” em outros territórios.

& Bruna (2002), as metas eram bastante claras: distinguir e desenvolver um bloco de cidades responsáveis pela dinamização de regiões e outro de cidades que pudessem representar alternativas – aos investidores e imigrantes - às regiões metropolitanas (especialmente Rio de Janeiro e São Paulo).

Desde 1970, os censos demográficos contabilizam uma crescente participação das cidades médias brasileiras no total da população do país. Naquela década, a porcentagem de brasileiros vivendo nesses aglomerados era de 10.80%, com as respectivas elevações nas décadas seguintes: 12.20% em 1980, 14.00% em 1991 e 27.23% em 2000 (Carvalho,2003). Neste quadro, as já tradicionais contradições e desigualdades socioeconômicas brasileiras figuraram no decorrer de um processo diversificado em cada região, onde nem sempre crescimento econômico e incremento de renda significaram a melhoria dos padrões de vida das populações ou uma melhor distribuição de renda.

De acordo com Andrade, Serra & Santos (2001), o incremento de população nas áreas metropolitanas e nas cidades médias durante a década de 1970 veio acompanhado de um quadro econômico favorável, onde a disponibilidade de postos de trabalho e/ou a elevação da renda média da população representaram uma diminuição de seus níveis de pobreza. Já a partir dos anos 1980, os números demonstram o contrário, com um forte crescimento do número de pessoas pobres no país¹⁶. Quanto às cidades médias, apesar de terem tido um melhor desempenho, com a elevação do nível de pobreza abaixo do das regiões metropolitanas (possivelmente associado a um menor desequilíbrio entre o aumento da população e a oferta de trabalho), o total da população pobre do país que vivia neste grupo de cidades aumentou.

¹⁶ Lembrar que esses números só não foram piores devido a amortização representada pela redução da taxa de natalidade na década de 1980.

Embora a abordagem dos autores (ibid.) se restrinja ao período de 1970-1990, suas conclusões quanto aos efeitos do incremento de população e do novo dinamismo econômico das cidades médias brasileiras parecem ainda bastante atuais e adequadas ao nosso estudo, sendo elas (Andrade, Serra & Santos, ibid. pág. 45):

*“(...) a) O nível de pobreza nas cidades médias, em todos os anos analisados, espelha o nível de desenvolvimento das regiões do país/ b) as cidades de atração, ou seja, aquelas em que foi elevado o contingente imigratório e reduzido o número de emigrantes, são as que também possuíam o menor nível de pobreza em 1980 (20.6%). Esse resultados podem mostrar que a difusão da informação sobre oportunidades de trabalho e-ou nível salarial vigentes nesse centros no início da década contribuiu para atrair um fluxo expressivo de imigrantes durante a década, os quais lograram fixar-se neles/ e c) o crescimento econômico em muitas cidades analisadas não garantiu maior participação na renda pela população pobre, suficiente para reduzir o nível de pobreza nessas cidades. **Portanto, as políticas de crescimento econômico podem ate ser interpretadas como necessárias aos objetivos de redução de pobreza nas cidades médias (e talvez para cidades de qualquer porte), mas nunca como suficientes. Seria, pois, necessário atacar a pobreza agindo sobre variáveis que garantam, no curto e no longo prazos, uma melhor distribuição de renda em favor da população pobre (...)**”*

Dentro da típica divisão econômica e social desigual do território brasileiro, as cidades médias do Sul-Sudeste (principalmente aquelas localizadas nas áreas não-metropolitanas) vêm obtendo melhor desempenho nos quadros demográficos, sociais e econômicos. Embora as médias dos indicadores estatísticos que levantam tais condições para as cidades deste porte tenham sido superiores as dos municípios brasileiros em geral, no que diz respeito à **habitação, as cidades médias metropolitanas apresentaram problemas bastante graves**, que podem ser

associados a um fluxo migratório intra-metropolitano, somado a um – mesmo que já incipiente – incremento de população proveniente de outras regiões.

Os efeitos espaciais e a alteração nos modos de vida das populações desta categoria de cidade também tornaram-se visíveis a partir das transformações em suas dinâmicas. Os rebatimentos materializados no espaço construído demonstram recorrências de fenômenos tipicamente metropolitanos, associados (e/ou sobrepostos) à características intrínsecas dos territórios. Um exemplo disto está no próprio transbordamento da Região Metropolitana de São Paulo, que passou a dinamizar centros médios (como Resende), que por sua vez, potencializaram seus poderes locais de polarização. Podemos aqui também apontar exemplos de cidades como Maringá (Paraná) e Joinville (Santa Catarina), as quais vem se tornando importantes pólos regionais com características metropolitanas, quer pela dependência econômica das cidades de seu entorno imediato, quer pelo movimento pendular de trabalhadores provenientes destas, dando-as um perfil de cidades-dormitório.

Em compasso com os problemas que passaram a fazer parte da realidade das cidades médias (como a formação de favelas), encontramos a reprodução de outros fenômenos característicos dos grandes centros, no que concerne ao comportamento e a ocupação do espaço por parte das classes média e alta. Seus núcleos consolidados, que de uma forma geral reproduziam o então padrão concêntrico das cidades brasileiras – com uma área central de negócios e/ou comércio associado à habitação, cercado respectivamente por uma primeira região residencial das classes média e alta, e por uma segunda região industrial e de localização da população de baixa renda – parecem deixar-se afetar pelas novas dinâmicas econômicas. Processos de especulação imobiliária e expansão do consumo decorreram em alterações na paisagem das cidades e na área e morfologia do tecido urbano. Nelas, são recorrentes os processos de verticalização das áreas centrais, a inserção de novos equipamentos (como *shopping centers* e hipermercados), intervenções “rodoviaristas” para o atendimento às novas demandas de circulação, além de se presenciar o avanço da malha urbana, com a ocupação das franjas das áreas consolidadas tanto por condomínios

fechados de população de alta renda, como por novos empreendimentos governamentais de habitação social, ou ainda por loteamentos de classe baixa e favelas. É a repetição em menor escala de um fenômeno quase global de espraiamento urbano, num tabuleiro de enclaves ligados por vias de circulação.

1.5 Habitação na cidade-tabuleiro de enclaves: Generalidades e o par segregação socioespacial - formas de produção do espaço construído.

Não é recente o debate sobre habitação como questão. Ele percorreu o século XX e chegou ao século XXI de forma cada vez mais complexa. Os modelos soviéticos ou os de regulação “*welfarista*” estão sendo superados sem dar conta do problema e ingressamos na condição sobremoderna num quadro habitacional onde 700.000.000 habitantes do globo (ou mais) vivem em condições subnormais (favelas), sendo que outras 200.000.000 simplesmente são nômades (Koolhaas, op. cit.). Na América Latina 44% da população urbana está excluída da “cidade formal”, com situações extremas como a da cidade de Belém (PA), onde 50% de seus moradores moram em favelas.

Como visto, os fenômenos econômicos submetidos à realidade globalizada estabelecem seus rebatimentos em vastos territórios inseridos nas dinâmicas do mundo contemporâneo. Assim, partindo do pressuposto de que a espacialidade urbana está diretamente ligada à estrutura social (Castells, *ibid.*), verificamos que o contínuo desenvolvimento econômico desigual ultrapassa as fronteiras das grandes metrópoles e absorve cidades de padrão médio, pequeno e a própria área rural, decorrendo na inserção destes núcleos numa problemática social ampla, onde a questão da habitação também demanda soluções.

Problemas que boa parte das cidades do mundo capitalista de qualquer porte passaram a ter em comum - como um crescente quadro de segregação socioespacial e a decadência de setores tradicionais da economia - no caso brasileiro se somam a um imenso déficit habitacional que ultrapassa 6,5 milhões de unidades.

Não sendo um fator exclusivo do subdesenvolvimento, a segregação socioespacial se trata de uma categoria de análise fundamental para o entendimento do atual quadro habitacional, dado o imenso contingente de população de baixíssima renda que compõe uma complexa estratificação social. Definimos aqui segregação socioespacial como o fenômeno de localização de grupos socioeconômicos e/ou étnicos homogêneos em determinados espaços de um mesmo território, que por sua vez, mantém um quadro de relações limitadas entre si. Podemos também classificar tal categoria como a limitação do "acesso à cidade" a determinados grupos, que pode ser tolida de diversas formas, como pela vulnerabilidade advinda do trabalho precário, pela impossibilidade de ascensão via a obtenção da moradia formal (também ligada à precariedade do trabalho e renda), pela hostilidade derivada da estigmatização de determinado grupo, pela baixa mobilidade (no que se refere ao transporte de massa), dentre outras.

Para se compreender os fenômenos de **segregação socioespacial** (que serão posteriormente observados em Resende) é preciso conhecer as **formas de produção e oferta do espaço construído**, que segundo Lago (op. cit.), se tratam de dois fatores diretamente ligados entre si. No Brasil, a atividade empresarial imobiliária – regulamentada nos primeiros dias da República – definiram ao longo do século XX o que Maricato (1997) denominou de "modernização excludente", com uma crescente diferenciação na localização dos investimentos públicos e privados, privilegiando a reprodução do mercado capitalista dominado pelas elites. Assim, a cidade e a segregação que se dá em sua configuração não são simplesmente consequência ou materialização da estrutura social, mas sim, agentes ativos na construção do quadro de relações sociais, via a atuação e interesse do mercado imobiliário responsável pela produção do espaço construído.

A fabricação da mercadoria “imóvel” (habitação em nosso caso) possui características intrínsecas a seu modo de produção, com dois importantes obstáculos: (1) o problema fundiário e (2) o problema de solvabilidade da demanda (Britto apud Topalov, op. cit.). O “problema fundiário” se deve ao fato de que para se construir, a cada empreendimento que se inicia, o empreendedor (público ou privado) deve primeiramente adquirir um bem caro e não reproduzível – o espaço urbano. Isso equivale a um alto desembolso inicial submetido ao quadro especulativo das áreas pretendidas, seguido pelo próprio custo da construção (insumos, mão-de-obra, tributos, transporte e etc), o que acaba por impor limitações financeiras que repercutem numa estrutura produtiva arcaica, ao ser comparada a outros setores da economia. Já o “problema da solvabilidade da demanda” se trata do alto custo do bem imóvel (ou bem habitação), que limita seu consumo e ocasiona um retorno não imediato ao empreendedor, quer seja este obtido via comercialização por venda parcelada, financiamento ou locação.

Vistas tais condições e se tratando de uma necessidade básica de sobrevivência e reprodução socioeconômica no meio urbano, várias modalidades de produção imobiliária garantem a construção da habitação em qualidades distintas, configurando a cidade num espaço construído através de diversas formas, sendo elas: (1) Produção Não-Mercantil, (2) Produção Rentista, (3) Produção Fundiária, (4) Incorporação Imobiliária e (5) Produção sob encomenda do Estado. A seguir apresentaremos uma breve explicação sobre tais formas a partir do texto de Topalov (apud Britto, op. cit.).

_(1) A Produção Não-mercantil (ou autoconstrução), define-se como a produção do bem imóvel pelo indivíduo ou família que irá ocupá-lo, o(a) qual assume o gerenciamento (ou mesmo as próprias funções) do trabalho direto, controle técnico e controle econômico da produção. O objetivo do trabalho é a obtenção de um bem de uso e não de capitalização. Contudo, a possibilidade de mercantilização (venda ou locação) completa ou parcial não está excluída. A Produção Não-mercantil caracteriza-se por um processo lento e arcaico e é responsável pela produção

do espaço construído tanto das classes média e alta, que escolhem áreas da cidade para a construção de suas casas com uma certa exclusividade arquitetônica; como a dos estratos de baixa ou baixíssima renda, que constroem e se fixam em loteamentos populares ou em áreas de invasão. Assim, enquanto a autoconstrução do espaço das classes média, alta e de parte da classe baixa aparece materializada no espaço em bairros formais ou condomínios sofisticados, a que se refere a de população pobre, result

moradia, podem ocorrer conflitos entre os interesses do capital industrial e os dos exploradores do mercado de locação, devido ao desvio da renda destinada ao consumo para o pagamento do aluguel.

Historicamente, identificamos três formas de produção Rentista: 2.A) Disponibilização de habitações para aluguel pela divisão e/ou acréscimo de compartimentos em edifícios já existentes; 2.B) Construção de novas unidades de habitação para aluguel; 2.C) Estabelecimento de um contrato com terceiros, onde o proprietário fornece seu terreno a um empreendedor interessado em construir casas para aluguel, com um tempo determinado de exploração por parte deste concessionário, tanto do terreno, como do imóvel edificado por ele.

_(3) Na **Produção Fundiária**, o proprietário da terra é o loteador e o responsável pelo fracionamento e instalação da infra-estrutura urbana. Nela, o lucro se dá pela valorização da terra, obtida através das benfeitorias e modificação do uso. A evolução dessa modalidade na cidade pode ainda torná-la atrativa, trazendo outros capitais para o mercado imobiliário, com a atuação de promotores fundiários que “compram terra no atacado e vendem no varejo”.

_(4) A **Incorporação Imobiliária** é definida fundamentalmente pelo papel articulador da figura do incorporador. Ele é o capital que irá conceber o empreendimento, fazer a análise de mercado, comprar a terra, obter o financiamento para construção, contratar os serviços necessários e a construtora responsável pela execução da obra. Segundo Britto (ibid. , pág 30):

“O surgimento deste capital é o resultado de duas condições estruturais do desenvolvimento capitalista. A primeira é a ruptura entre produção e consumo, isto é, a separação entre os produtores diretos e os seus meios de produção, o que permite a transformação da moradia em mercadoria. A Segunda é a

separação entre propriedade fundiária e o capital que, transformando o solo em mercadoria, permite que o capital se valorize na produção da moradia”.

Para a garantia de sua dinamização, faz-se necessária a existência de um cenário composto pelas demandas da classe média e por um quadro de valorização imobiliária especulativa. Sua atuação pode ser promovida também pela expansão da mancha urbana, associada à abertura de crédito a longo prazo (ultrapassando assim os obstáculos do “problema fundiário” e da “solvabilidade da demanda”) – tudo isso pode e geralmente está convenientemente associado à atuação do Estado em diversas frentes, como na disponibilidade de programas de crédito para compra de imóveis, na legislação urbana que condiciona o desenvolvimento do espaço construído e legitima a ocupação de novas áreas. Observando os tipos de incorporadores, ainda encontramos três submodalidades na Incorporação Imobiliária: 4.A) A Produção Especulativa, 4.B) A Produção Concorrencial e 4.C) A Pequena Produção Imobiliária.

4.A) A Produção Especulativa é aquela que se baseia na sobrevalorização do imóvel através de sua localização privilegiada na cidade. **Apesar de fornecer um número reduzido de unidades a um selecionado nicho de mercado, ela cumpre um importante**

4.C) Já a Pequena Produção Imobiliária trata-se de uma transição entre as formas mercantis e capitalistas. Ela não se caracteriza pelo objetivo maior de capitalização, uma vez que o período de produção é longo e em muitas vezes, a conclusão de uma edificação não significa o início de outra.

_(5) Produção sob encomenda do Estado: O perfil claro dessa modalidade é o de que não se trata da produção de habitação para acumulação de capital. Nela, políticas públicas são levadas a cabo sob a meta de fornecer moradias para as classes trabalhadoras que não tem acesso ao mercado imobiliário capitalista. Seu objetivo é o de fixar e garantir a reprodução da força de trabalho das classes baixas na cidade, ao mesmo tempo em que as atuações são apropriadas pela propaganda das gestões responsáveis.

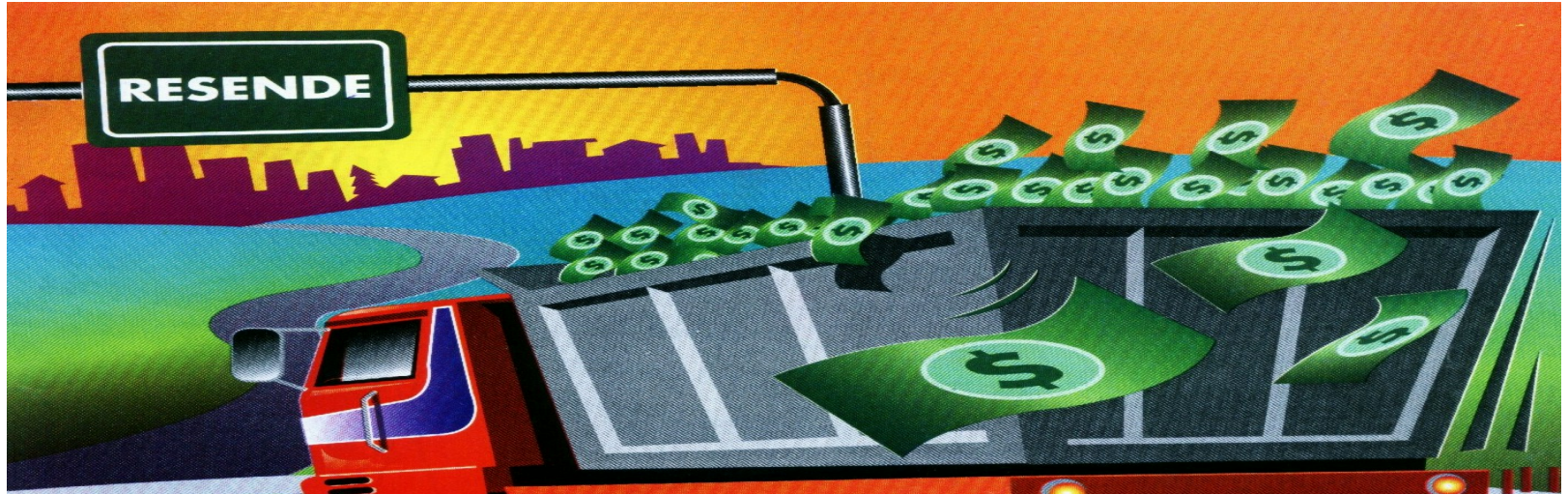
Assim, associando a segregação socioespacial às formas de produção do espaço, verificamos a atuação localizada de cada modalidade, com seus “promotores” e respectivos “públicos alvo”. Para Lago (op. cit., pág. 29): “Na realidade, a produção do espaço construído é vista como um processo de caráter anárquico, em que a desigualdade socioespacial é resultado da forma qualitativamente diferente pela qual as frações de capital, em conjunção com o Estado, se apropriam do espaço”. Portanto, podemos perceber como tais formas estão em compasso com a lógica do mercado capitalista, desdobrando-se espacialmente na configuração de uma malha urbana segregada em diversas regiões distintas. Neste âmbito, destacamos novamente o papel da Incorporação Imobiliária (e a submodalidade da Produção Capitalista) como a espinha dorsal da dinâmica especulativa.

Dentro da discussão sobre segregação, tal pluralidade abre espaço ao debate sobre a relativização da dualização social e espacial. Para Petreille (apud Lago, ibid., pág. 23):

“ (...) é muito esquemático reduzir a questão da segregação à oposição binária ricos-pobres, mesmo que os sinais físicos e estéticos dos contrastes sociais

estejam cada vez mais exacerbados. Se, por um lado, os espaços exclusivos das categorias sociais abastadas são evidentes, por outro, a diversidade da estrutura social e a complexidade de sua distribuição espacial continuam em crescimento”.

Contrário a idéia de uma divisão brutal entre uma pequena camada rica e um enorme contingente de população pobre, existe uma grande diversidade social, econômica e ocupacional. Contudo, **face a tal “pluralidade”**, o que parece vigente é que os aspectos estruturais do capitalismo hegemônico **impõem o rebaixamento do poder de coesão da classe trabalhadora** – muito ocupada com a própria sobrevivência – pulverizada politicamente em enclaves multifacetados. A partir disto, constatamos tendências que caminham para um **padrão dual político e cultural**, onde o estrato dirigente se defende e garante sua reprodução pela espoliação das classes trabalhadoras, cada vez mais vulneráveis. Segundo Lago (ibid, pág. 26): “(...) A especificidade da nova pobreza na sociedade pós-fordista é seu caráter irreversível e crônico; é a ausência de expectativa de inserção ou ascensão social que marcaram a dinâmica social e urbana no modelo econômico anterior (...)”. Dentro de uma situação onde a pobreza sempre existiu, outra característica que marca a atualidade é de que a legião de pobreza tende a se tornar (ou já se tornou) perigosa, o que nos leva a observar o padrão de segregação socioespacial como algo bastante conveniente para a sustentação do frágil pseudoequilíbrio de uma condição complexa e inflamada.



2

_RESENDE

Breve apresentação e sua condição a partir da década de 1990

A pacata cidade, mais conhecida por abrigar a Academia Militar das Agulhas Negras, foi escolhida para sediar a fábrica de caminhões e ônibus da Volkswagen e vive dias de euforia. Com bons indicadores sociais, o município do sul fluminense não dispensa contradições: a única livraria que tinha foi à falência.

Leila Sterenberg – Veja Rio, julho de 1995

APRESENTAÇÃO

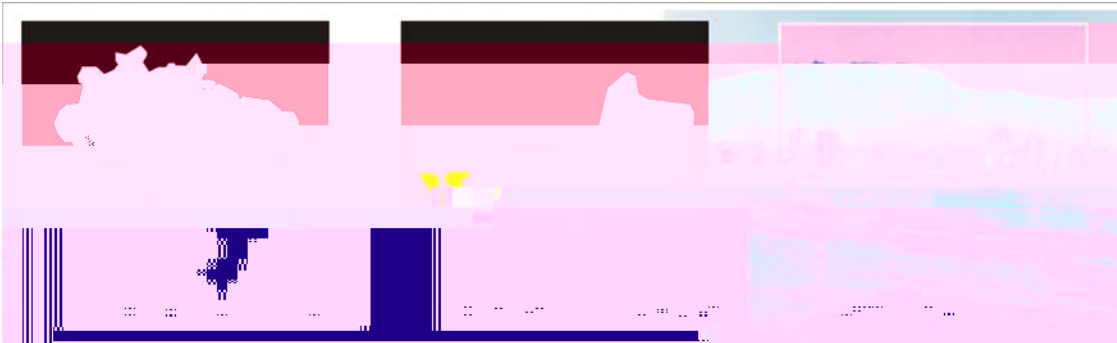
Partiremos neste capítulo para a abordagem direta de nosso objeto de estudo – a cidade de Resende.

Primeiramente, devemos esclarecer que embora esta cidade e sua dinâmica habitacional intra-urbana constituam o foco principal do trabalho, por razões que serão apresentadas nas próximas seções, buscaremos associar outras cidades do Vale do Médio Paraíba Fluminense no desenvolvimento da discussão, devido à importância do âmbito regional para o esclarecimento das transformações em andamento. Cabe observar também que, embora os recortes hora se confundam, esclareceremos os momentos nos quais estaremos tratando da (a) escala regional, (b) de um determinado grupo de cidades (c) ou exclusivamente de Resende.

Na primeira seção do capítulo faremos uma apresentação geral da cidade, com um breve histórico desde a época de sua fundação. Em seguida, explicaremos porque a cidade assume uma emblemática posição na reestruturação das bases produtivas brasileiras a partir da década de 1990, verificando neste panorama o papel do novo Pólo Metal-mecânico recentemente implantado na microrregião. Após isto, apresentaremos um relato da articulação dos atores (locais ou não) e uma análise da participação das políticas de incentivos fiscais na promoção deste novo momento econômico.

Este capítulo também traz as informações sobre a reconfiguração do mapa administrativo daquela região, dado à importância de tal rearranjo para o entendimento daquilo que consideramos como rebatimentos espaciais das recentes mudanças na economia local. Por fim, apresentamos uma análise sobre a relação direta entre a cidade e o novo Pólo Automotivo, cotejando as expectativas em relação à presença das corporações e seus reais adventos.

2.1 Resende: Caracterização e breve histórico



Mapa 01. Localização de Resende na Região Sudeste
Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil

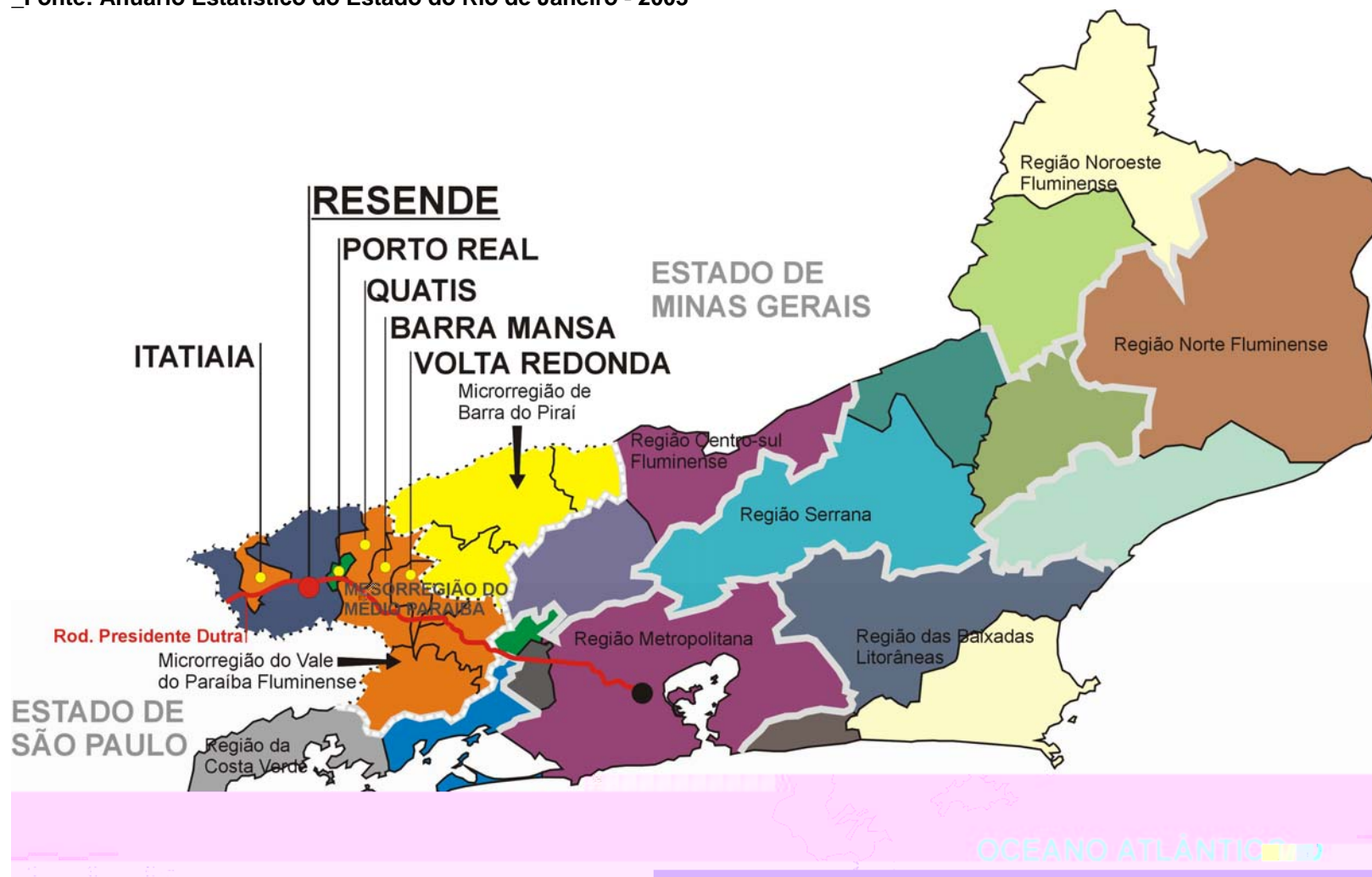
Sendo parte da Microrregião do Vale do Paraíba Fluminense¹⁷, Resende faz divisa dentro do Estado do Rio de Janeiro com as cidades de Itatiaia, Barra Mansa, Porto Real e Quatis; com o Estado de Minas Gerais ao norte e com o Estado de São Paulo ao sul e a oeste. Sua distância da cidade do Rio de Janeiro é de 136 km e da cidade de São Paulo é de 250km. A população do município de acordo com o censo do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) de 2000 é de 104.549 habitantes¹⁸ e possui uma área de 1.116,20 Km².

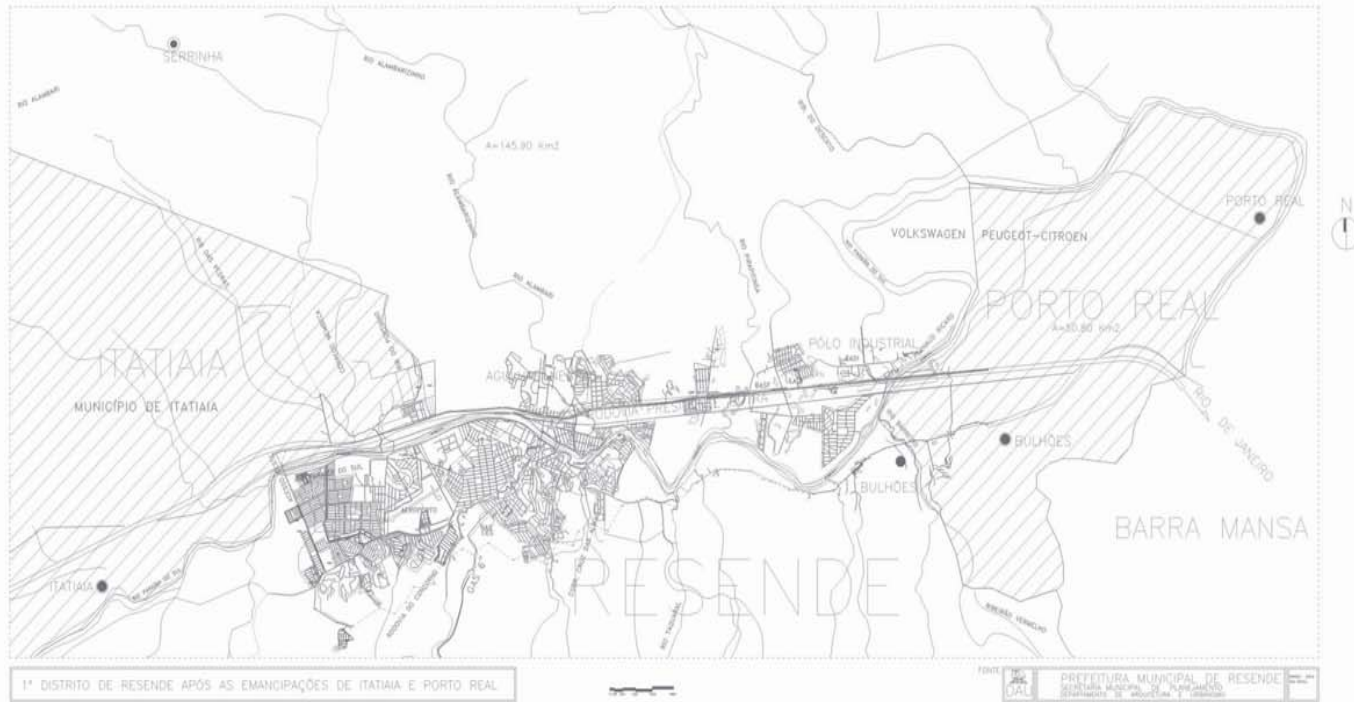
Localizada numa área anteriormente habitada pelos índios Puris, a história da ocupação de seu território teve início com o primeiro acampamento montado pelo bandeirante paulista Simão Cunhado Gago em 1744, atraído pela exploração do ouro no interior do país. Tal acampamento recebeu o nome de Campo Alegre da Paraíba Nova (três anos mais tarde: Nossa Senhora do Campo Alegre da Paraíba Nova). **O nome Resende foi oficializado em 29 de setembro de 1801** em homenagem ao então vice-rei do Brasil, o Conde de Resende, sendo elevada de vila à cidade somente em 1848.

Com o declínio da fase de **extração do ouro** no século XVIII, Resende se insere no **ciclo do café**, que estende-se até princípios do século XX, somado à **atividade pecuária** e tardiamente a uma incipiente produção industrial.

¹⁸ Embora os Censos Demográficos do IBGE apontem um crescimento da população residente em Resende nos períodos de 80/91, 91/96 e 96/00 respectivamente de 1.76%, 2.41% e 3.00% (fato que consideramos relacionado também às emancipações de Itatiaia e Porto Real), de acordo com a Prefeitura Municipal, a população da cidade já ultrapassa os 120.000 habitantes. Nos mesmos recortes de tempo, Porto Real apresentou crescimentos de 2.76%, 0.79% e 8.69% e Itatiaia de 2.47%, 5.71% e 3.90%, respectivamente.

Mapa 02. Microrregião do Vale do Paraíba Fluminense no Estado do Rio de Janeiro
Fonte: Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro - 2003





PLANTA 01

PLANTA 01.



Divisão de Resende (projetado pelo autor)

A partir de 1940, com a fundação da **Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN)**, a cidade passa por relevantes transformações em sua base econômica e no seu *status* no cenário nacional, assumindo uma importante função estratégica-militar. A conclusão da Rodovia Presidente Dutra (BR-116)¹⁹ em 1956 integra Resende ao maior eixo metropolitano do país e representa um importante passo no processo de industrialização da Região do Médio Paraíba.

Segundo Becker e Egler (apud Fontes, 2000), o Vale do Paraíba (tanto sua área localizada no Estado do Rio de Janeiro como a pertencente ao Estado de São Paulo) fez parte de um projeto nacional de consolidação da fronteira científico-tecnológica no coração industrial do país, gestado na Era Vargas e continuado pelas políticas liberais de Juscelino Kubitschek e pelo governo militar a partir de 1964.

Tratava-se da intenção de se consolidar um território de desenvolvimento tecnológico e produtivo - tanto bélico como industrial. Para tanto, a conveniência de sua localização foi reconhecida e o poder público, em parceria com o capital privado, atuaram na implantação de um verdadeiro “corredor trincheira”, dado que diversas características traziam a atenção para essa região: (1) ela correspondia (e ainda corresponde) ao eixo de ligação entre os principais centros consumidores do país e ao nó de um vasto sistema radicular (decisório, produtivo e de circulação), (2) estava próxima aos principais centros de pesquisa e universidades paulistas e cariocas, (3) já configurava uma zona suporte de produção representada pelo pólo siderúrgico de Volta Redonda e pela diversificação do parque industrial ao longo da Rodovia Presidente Dutra, (4) se encontravam sediados no Rio de Janeiro o centro de comando do Exército e da Marinha, (5) além da própria AMAN em Resende.

¹⁹ A Rodovia Presidente Dutra faz a ligação viária entre as duas maiores Regiões Metropolitanas do país (Rio de Janeiro e São Paulo). Boa parte de seu percurso é feito pelo Vale Médio do Paraíba (paulista e fluminense) e a malha urbana de diversas cidades desse vale estão contíguas a ela (como no caso de Resende-RJ, Taubaté-SP e São José dos Campos-SP).

Segundo (Fontes, op. cit.) todos estes fatores constituíram um “ambiente técnico” que forneceu os quadros humanos e a base material necessária ao desenvolvimento da região, onde podemos citar como decorrência a implantação do pólo aeroespacial de São José dos Campos e o contínuo crescimento do número de indústrias no Vale Médio do Paraíba (paulista e fluminense).

Já na década de 1980, o cenário com que principalmente a MVPF²⁰ se depara acompanha o fraco desempenho do país no período, quando o fechamento das plantas instaladas ali ao longo das décadas de 1960 e 1970, ocorreu paralelo a um constante estado de crise da Companhia Siderúrgica Nacional (ainda estatal) e à perda de importância da AMAN no contexto político nacional.

2.2 Década de 1990: O novo pólo automotivo – implantação, modo de produção e a cidade.

O quadro de estagnação de Resende (e da própria MVPF em geral) passa a se reverter quando determinados atores (grupos empresariais, prefeitura e governo estadual) acordam a instalação em seu território da primeira unidade montadora da **Volkswagen Caminhões** no Brasil, entre 1994-1995. O que parece ocorrer é que após o resfriamento da máquina econômica e produtiva da “década perdida” (os anos 1980), foi retomado o projeto de alargamento de um parque industrial multidisciplinar na região - **ancorado pelo setor metal-mecânico** - já despido de seu caráter estratégico-militar. A partir de então, a segunda metade da década de 1990 e o princípio do século XXI são marcados pela implantação seguida de novas plantas, sendo as principais unidades: Sonoco Phoenix (tampas para embalagens metálicas) e a Novartis (indústria farmacêutica) em Resende; PSA Peugeot-Citröen (automóveis),

²⁰ A partir daqui trataremos a **Microrregião do Vale do Paraíba Fluminense** por **MVPF**.

Guardian S.A (vidros planos) e Galva Sud–CSN (aço galvanizado) em Porto Real²¹. Sem necessariamente se tratar de um programa que se antecedeu e veio a promover o desenvolvimento da região, a Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN) constatou os adventos do novo ciclo e incluiu o Pólo Metal-mecânico em seus **Projetos de Referência para o Estado do Rio de Janeiro**²² em 1997, com especial destaque para os papéis da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) e das montadoras de automóveis de Resende e Porto Real (Natal, op. cit.).

Sendo uma cidade que cumpre um importante papel no movimento de descentralização produtiva em curso no país, o interesse em observar a atual condição de Resende e de seu quadro habitacional, advém da tentativa de se entender e registrar as rápidas transformações ocorridas em seu espaço construído após a implantação deste novo

²¹ As principais cidades e empresas da MVPF são:

_Volta Redonda: COMPANHIA SIDERURGICA NACIONAL (Siderurgia), FEM (Projetos e montagens), COBRAPI (Companhia Brasileira de Projetos Industriais), CESBRA (Companhia Estanífera do Brasil), TUBONAL (Tubos de aço para costura), CIMENTO TUPI (Indústria de cimento), VOTORANTIM (Indústria de cimento), WHITE MARTINS (Gases industriais).

_Barra Mansa: NESTLÉ (Laticínios), PURINA (Nutrimentos), DUPONT DO BRASIL (Industria química), SID. BARRA MANSA (Perfilados e trefilados de aço), METALÚRGICA BARBARÁ (Tubos de ferro dúctil), METALÚRGICA MATARAZZO (Indústria litográfica).

_Itatiaia: XEROX-FLEXTRONICS (Equipamentos) e MICHELIN (Pneus).

_Resende: SONOCO PHOENIX (Fábrica de tampas para embalagens metálicas), INDÚSTRIAS NUCLEARES BRASILEIRAS (Nuclear), VOLKSWAGEN (Montagem de caminhões), NOVARTIS (Indústria farmacêutica), TV RIO SUL (Afiliada do Sistema Globo de Comunicações), EADI (Estação Aduaneira do Interior), ENTREPÓSITO DA ZONA FRANCA DE MANAUS.

_Porto Real: CIA. FLUMINENSE DE REFRIGERANTES (Coca-Cola), GUARDIAN (Vidros Planos), GALVA SUD-CSN (Aço galvanizado), PSA PEUGEOT-CITROEN (Montadora de automóveis), FEARECIA (Fábrica de bancos para automóveis), GEFECO (Empresa de transporte e logística do Grupo PSA Peugeot-Citroen), MANZONI BOUCHOT (Fábrica de peças de alumínio para embreagens e caixas de câmbio), MAGNETTO-EUROSTAMP (estamparia de chapa), VALLOUREC (fábrica de eixos), COPO-FEHRER (fábrica de espumas), BENTELER (indústria de componentes).

²² Os **Projetos de Referência para o Estado do Rio de Janeiro** se trata de um documento oficial emitido em 1997 pela Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN), o qual apresenta os seguintes itens: a)Pólo Metal-mecânico, b)Pólo Gás Químico e Plástico, c) Programa de Telecomunicações, d)Porto de Sepetiba, e)Teleporto, f)Pólo Audiovisual, g)Pólo de Fruticultura Irrigada, h)Rochas Ornamentais, i)Complexo de Moda Íntima, j)Petrópolis-Tecnópolis, l)Pólo Naval e Offshore – e em 2003: m)Energia - Refinaria do Norte Fluminense, Angra III, Álcool e Gás Natural, n)Desenvolvimento da Indústria de Base Florestal no Norte e Noroeste, o)Floricultura e Plantas Ornamentais, p)Plataforma da Borracha, q)Projeto Aeroporto-Indústria, r)Turismo, s)Rio de Janeiro, Capital da Moda e t)Pólo Tecnológico de Niterói e Municípios Vizinhos Veicular.

grupo de empresas – já que até o princípio da década de 1990 sua população era de 83.429 habitantes²³ e sua economia estava bastante desaquecida.

Como visto no capítulo anterior, Resende não estava incluída no Programa Nacional de Cidades de Porte Médio (1976) e sequer figurava nos estudos acadêmicos sobre tal categoria. A partir de então, a cidade passou pela implantação das plantas das grandes corporações, pelo processo de emancipação do distrito de Porto Real e por um incremento de população de 25,30 %²⁴. Embora a cidade agora ultrapasse pouco mais de 100.000 habitantes²⁵, Resende ganhou destaque e atualmente figura como tal na nova geografia urbana brasileira. Anunciada como um novo “**eldorado econômico**” nos meios de comunicação, de fato, o novo pólo automotivo na MVPF é um dos principais marcos do início da configuração de um parque industrial pós-fordista no país, dado que até então o Brasil se via como depositário do fordismo periférico.



_Fotos 04 e 05. PSA Peugeot-Citröen e Volkswagen
_Fonte: Prefeitura Municipal de Resende

²³ Este número ainda inclui a população de Porto Real. Fonte: Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro de 2004.

²⁴ Para a avaliação do incremento de população na cidade entre os censos 1991-2000 (de 25,30%, passando de 83.429 para 104.549 habitantes) tem que se considerar a amortização relacionada à emancipação do distrito de Porto Real em 1997.

²⁵ Tecnicamente, Andrade & Serra (ibid.) definem cidades médias como sendo centros urbanos com população entre 100.000 e 500.000 habitantes no Censo Demográfico de 1991.

veja Rio

JULHO 1995
S | T | Q | Q | S | S | D
17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23



CARGA PESADA

Glórias e mazelas da cidade que vai ser a capital do caminhão

Figura 03. Capa da Veja Rio
Fonte: Veja Rio – Julho de 1995

Até o final da década de 1980, **a indústria automobilística no Brasil era reconhecida pelo seu atraso**, combinando o modelo fordista de suas linhas de produção e montagem com o fechamento às importações - que protegia o fabricante nacional da concorrência externa e acabava por desestimular a diversificação e a evolução do padrão produtivo. A partir dos anos 1990, um novo conjunto de políticas econômicas, industriais e de comércio exterior foi elaborado sob uma retórica neoliberal, fundamentado em preceitos básicos da reestruturação do mundo capitalista, como: a **abertura comercial**, a busca pela **estabilidade de preços** e a **desregulamentação do mercado**. A implementação dessas novas regras forçou a modernização do setor, que passou a representar uma das principais âncoras das mudanças no modo de acumulação do capital industrial no Brasil, marcando-o como elemento fundamental na substituição do fordismo periférico (ou “incompleto”) vigente. A adoção de práticas mais flexíveis de produção vieram acompanhadas de vultuosos investimentos na reestruturação das plantas existentes, que já em 1990 e 1991 alcançaram cifras de US\$790 e 880 milhões, respectivamente. Sobre estas transformações, escreve Botelho (2000, pág. 76):

*“(...) devemos ter em conta o fato de que o processo de reestruturação industrial observado no período pós-90 se deu de maneiras diferenciadas segundo as origens e dimensões dos capitais envolvidos no processo. Naqueles setores onde predominam a grande empresa multinacional articulada com a grande empresa nacional – **como o automobilístico** – nota-se uma modernização no núcleo da cadeia produtiva, com a introdução de novos equipamentos e métodos organizacionais, uma externalização das atividades consideradas secundárias pelas empresas, uma focalização das empresas contratadas pelas multinacionais como fornecedoras de peças e componentes, além de uma significativa importação de bens intermediários de alto valor agregado, em especial daqueles com algum conteúdo eletrônico”.*

Inserido nesse cenário de reestruturação, para se entender a importância do novo pólo automotivo na MVPF, devemos observar que a Volkswagen Caminhões de Resende trata-se da primeira unidade montadora de automotores no Brasil a ser **concebida, implantada e inaugurada** sob o paradigma da linha de produção pós-fordista, em um processo de fabricação denominado “consórcio modular”²⁶.

Segundo (Fontes, ibid. pág.: 49), a produção industrial na MVPF pode ser dividida em três momentos marcantes:

“(...) um primeiro momento, representado pela instalação da indústria de produtos alimentícios, com base em laticínios e produtores suínos, o segundo, iniciado com a instalação da Companhia Siderúrgica Nacional, em Volta Redonda, na segunda metade da década de 40 (...).

Um terceiro momento tem início nos anos 90. Tendo uma forte vocação industrial, a segunda maior concentração do estado, lança-se como o espaço privilegiado para a conformação do pólo metal-mecânico do Rio de Janeiro, onde se incluem as montadoras de automóveis atraídas para os municípios de Resende e Porto Real, além de contar com indústrias de expressão internacional”.

A consolidação do processo de reestruturação produtiva e econômica da região e o contínuo quadro de investimentos e ampliação do número de empresas resultam na manutenção da predominância do setor secundário na Mesorregião do Médio Paraíba entre 1996-1999, como podemos constatar na tabela 01 (a seguir).

²⁶ Martins (ibid. pág. 324): “(...) o consórcio modular envolve uma parceria da Volkswagen com 7 fornecedores. Essa organização pode ser descrita da seguinte maneira: A Volkswagen é responsável por projetar, desenvolver e certificar os veículos, além de ser responsável pela qualidade final do veículo, na entrega e após à venda, enquanto os parceiros são responsáveis pela manufatura dos veículos. Esses parceiros são os seguintes: Maxion (montagem do chassi), ArvinMeritor (montagem dos eixos e suspensão), Remon (fusão entre Maxion, Borlem e Firestone para a montagem de rodas e pneus), Powertrain (fusão entre MWM e Cummins para a montagem dos motores), VDO (acabamento da cabine), Delga (montagem e estamparia da cabine) e Carese (pintura da cabine). A fábrica foi projetada de maneira a produzir os veículos de acordo com a especificação do cliente (produção *taylor made* ou “sob medida”), sendo que os veículos podem sofrer mais de 150 modificações.

_Tabela 01. Participação dos distintos setores na economia da MVPF entre 1996 e 1999
_Fonte: Martins, ibid.

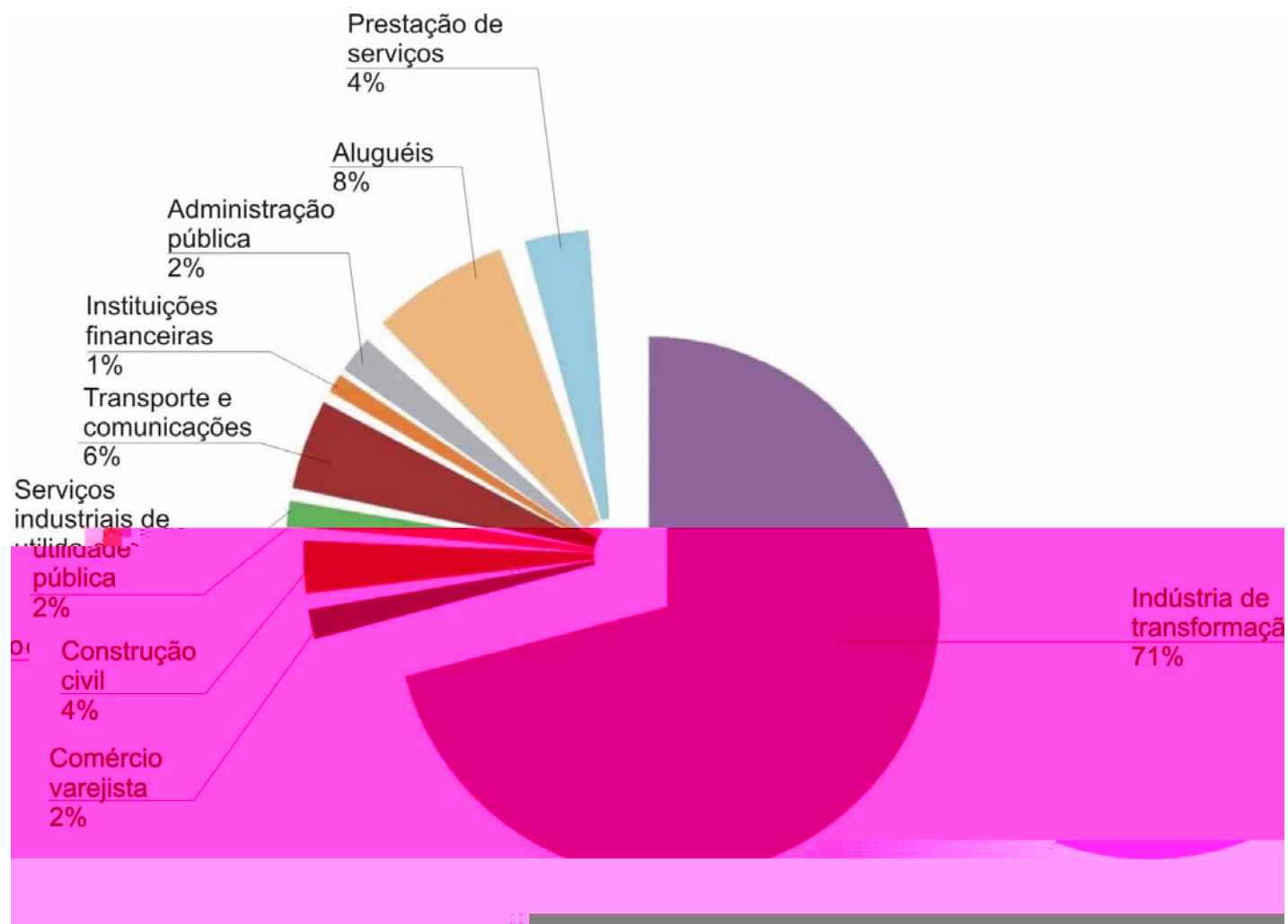
	Agropecuária	Indústria	Terciário		
			Total	Comércio	Serviços
1996	1,38	58,76	39,81	3,65	36,16
1997	1,24	58,62	40,08	4,97	35,11
1998	1,23	58,61	39,64	3,09	36,55
1999	1,25	58,60	40,06	3,04	37,02

Os gráficos a seguir mostram o crescimento da participação da indústria de transformação na composição do PIB de Resende em 2000 e 2001, correspondendo a 71% de seu produto nestes dois anos.

Os mapas das páginas 85, 86 e 87 apresentam os investimentos em diversos setores econômicos no Estado do Rio de Janeiro nos anos de 1997, 2000 e 2002.

Essas empresas funcionam dentro de um único e enorme galpão (não há divisão de paredes entre elas), sendo que as peças e partes componentes dos veículos são transportadas entre elas por equipamentos de propriedade da Volkswagen, que realiza a integração do processo produtivo.”

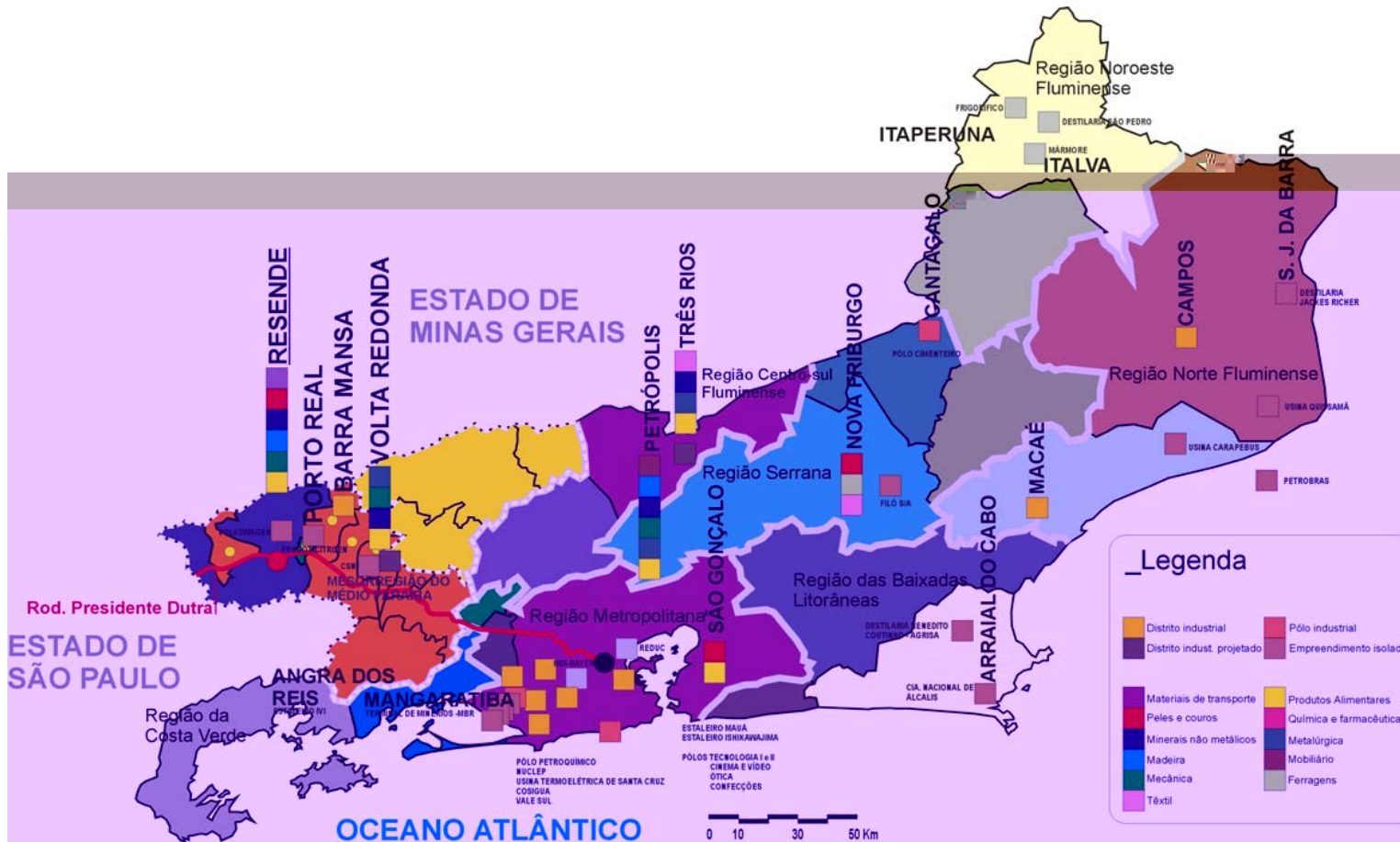
_Gráfico 01. Participação das distintas atividades no PIB de Resende em 2000
_Fonte: Estudo Socioeconômico 2003 (TCE-RJ)



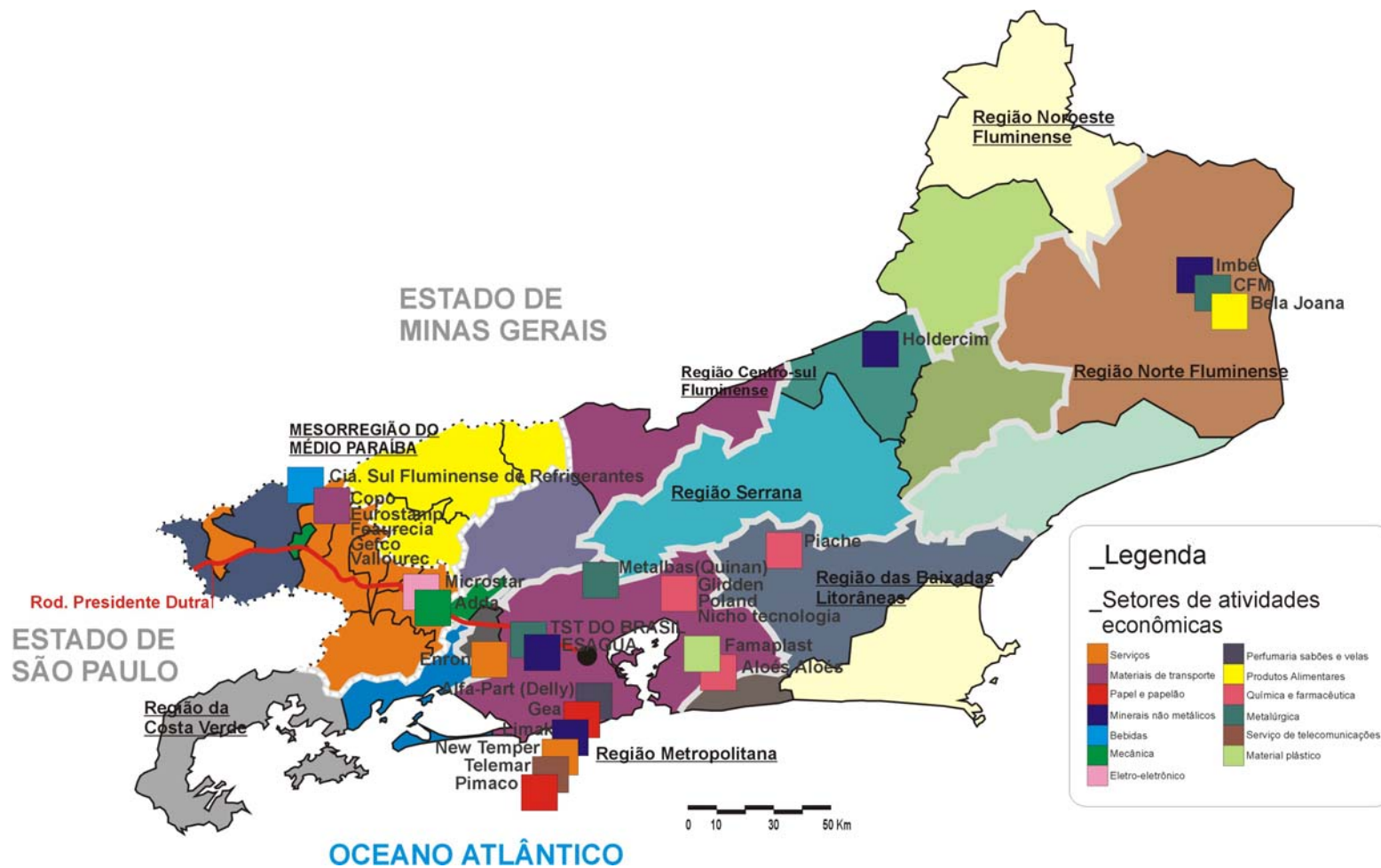
_Gráfico 02. Participação das distintas atividades no PIB de Resende em 2001
_Fonte: Estudo Socioeconômico 2003 (TCE-RJ)



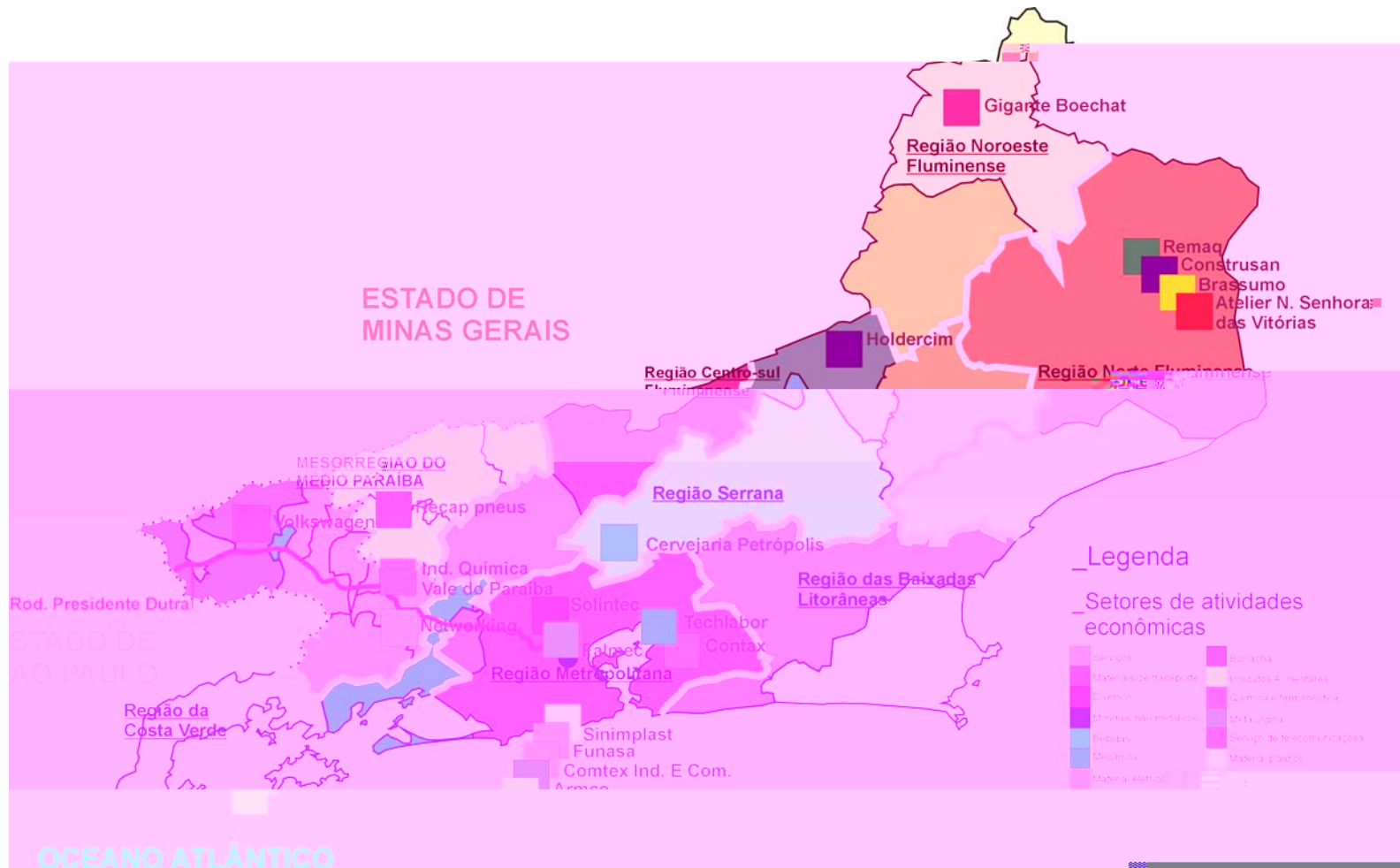
Mapa 03. Investimentos para 1997 no Estado do Rio de Janeiro
 Fonte: Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro – 1997



Mapa 04. Investimentos para 2000 no Estado do Rio de Janeiro
 Fonte: Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro - 2001



_Mapa 05. Investimentos para 2002 no Estado do Rio de Janeiro
_Fonte: Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro – 2003



2.3 Atores e incentivos

Além da observação do macroplanejamento estatal e de suas condições locacionais, para se entender a presença do Pólo automotivo na região é necessário verificarmos como se deu o casamento entre os interesses público e privado, já que tais articulações podem exercer rebatimentos diretos na arrecadação e na sustentabilidade financeira dos municípios.

Antes de tratarmos do caso específico abordado neste trabalho, faz-se necessário mencionar o perfil – no mínimo contraditório – das políticas de concessões de incentivos às grandes corporações, face ao problemático quadro social do país. Sob o discurso da atração de empresas em prol da dinamização econômica e da disponibilização de postos de trabalho, estas ações podem acabar por representarem um alto custo para os caixas dos Estados e Municípios.

Segundo Piancastelli (1997), a segurança do fluxo contínuo de entrada de dinheiro proveniente do repasse do Fundo de Participação dos Estados e Municípios (instituído na constituição de 1988), derivou na transformação da redução ou isenção do ICMS em **objeto de barganha para a atração de investimentos**.

Mesmo que mantendo o interesse nos impostos devido a sua magnitude, Estados de grande porte econômico (como Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais e Rio Grande do Sul) também entraram na **guerra fiscal**, gerando uma situação de **anulamento das vantagens oferecidas pelas concessões**, a partir do momento em que generalizou-se a estratégia de se “abrir mão” do ICMS. O resultado disso é que a guerra fiscal acaba por representar um **alto custo social** ligado à escassez de recursos.

Podemos apresentar como fato importante o dado de que em 1994 arrecadou-se no Brasil – **em quantidade real** – menos ICMS que em 1990²⁷. Neste panorama, Piancastelli (op. cit.) menciona os Estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais e Rio Grande do Sul como membros da federação possuidores de perspectivas fiscais bastante preocupantes, e ainda cita a participação do setor automotivo²⁸ em tal situação (ibid., pág.149):

*“Existe portanto, um paradoxo importante: estados com situação financeira em sérias dificuldades, porém fazendo empréstimos para grandes multinacionais, **em particular à indústria automobilística**. Se estendermos esse procedimento para o contexto dos vários estados, teremos dezenas de exemplos. Essa situação, que tem ocorrido desde de 1995, continua até hoje (1997), apenas um pouco mais dramática.”*

Voltando ao caso da MVPF, segundo a Arquiteta e Urbanista do Departamento de Desenvolvimento Urbano da Secretaria Municipal de Gestão Estratégica e Planejamento da Prefeitura Municipal de Resende - Andreza Tavares, é importante distinguirmos a situação de Resende da de Porto Real. A Volkswagen Caminhões se instalou na primeira quando Porto Real não possuía nenhuma planta nova localizada em seu território (sendo ainda um distrito de Resende). Assim, esta condição inaugural acabou por dar abertura à negociação de uma grande quantidade de benefícios à empresa pioneira.

²⁷ Comparação entre a arrecadação de ICMS no Brasil em 1990 e 1994 (em R\$):

Região Norte – 1990: **1.886.856.796** / 1994: **1.535.576.340**

Região Nordeste – 1990: **5.529.418.768** / 1994: **5.097.606.963**

Região Sudeste – 1990: **27.478.798.112** / 1994: **24.623.487.056**

Região Sul – 1990: 7.676.496.846 / 1994: 7.215.627.947

Região Centro-Oeste – 1990: **2.901.488.868** / 1994: **5.073.778.960**

Brasil – 1990: 45.473.059.390 / 1994: 41.418.324.721

²⁸ Outro exemplo emblemático é o da instalação da Mercedes-Benz na cidade de Juiz de Fora-MG. A empresa, segundo Botelho (op. cit.), recebeu incentivos fiscais do governo estadual da ordem de R\$120.9 milhões (Folha de São Paulo, 23/04/1999), correspondendo a um custo de R\$49.092,00 aos cofres mineiros por emprego gerado.

Já de acordo com o diretor da área de finanças da Volkswagen do Brasil, Roberto A. Cortes, o principal fator para a escolha de Resende foi o baixo custo da mão-de-obra local. Segundo reportagem publicada no jornal “O Estado de São Paulo” (dia 27/09/1999), enquanto o salário de um metalúrgico da Região Metropolitana de São Paulo pode chegar a R\$1.500,00 e da Região Metropolitana de Belo Horizonte a R\$800,00, em Resende paga-se em média R\$400,00 por mês (Botelho, *ibid.*).

As informações coletadas pelo autor em entrevistas feitas a três representantes da empresa que fazem parte do quadro de funcionários da filial de Resende, destacam os fatores locacionais e contrariam o divulgado na imprensa sobre a importância dos incentivos (principalmente os fiscais) fornecidos a Volkswagen para sua localização na região. Em seu trabalho, o autor transcreve alguns trechos do que foi dito por Carlos Wagner (um dos representantes) (*op.cit.*, pág. 85 e 86):

“A principal razão para a localização em Resende se dá pela localização estratégica do município, entre São Paulo, Rio e Belo Horizonte, além de estar próximo a um porto com grande potencial, o porto de Sepetiba, e também próximo ao porto de Santos, além da facilidade de acesso”.

“Com relação aos incentivos fiscais, não sei o que te disseram, mas eles pesaram muito pouco para a escolha. Isso foi uma brincadeira de mau-gosto. Não nos foi dado nada de mais e o acordo não prevê uma renúncia fiscal total, mas sim um período de isenção de impostos que será compensado com o término do prazo. Ou seja, ficaríamos quatro anos sem pagar impostos, mas a partir do quinto ano pagaríamos 25% dos impostos do primeiro ano além dos impostos desse ano, 50% do segundo ano, 75% do terceiro ano e 100% do quarto ano. Ou seja, não existe renúncia fiscal”.

O mesmo representante minimiza a importância das concessões feitas pelo município e expõe que a disponibilização de infra-estrutura pelo governo estadual e federal foi mais significativa que a cartilha de isenções fornecida (Botelho, *ibid.*, pág. 88):

“Quanto ao governo federal, nenhuma ressalva a ser feita. Todos os compromissos foram atendidos, cumpridos antes das datas estabelecidas. Ou seja, o que você combinou com a Embratel aconteceu, ela se antecipou, na linguagem moderna: atendeu e superou as expectativas. Nós temos fibra ótica para a comunicação aqui que funciona perfeitamente. Nós temos um sistema muito bom de comunicação, seja via e-mail, via Internet, via videoconferência e cada dia que passa você vê que fica melhor. Então nesse aspecto foi muito rápido, a energia elétrica foi instalada no prazo, gás também. O governo estadual não foi tão bom. A estrada no dia da inauguração, com o presidente chegando, ainda estavam asfaltando pela madrugada. E o município então, a conta está pendurada até hoje, e provavelmente não será paga, os serviços de infra-estrutura prometidos rapidamente foi verificado que eles não atenderiam e nós tivemos que nos antecipar. Por exemplo: temos uma estação de tratamento de esgoto aqui superior a qualquer uma de Resende, porque somente 2% do esgoto é tratado no município de Resende. Então, o que era da esfera federal atendeu e superou as nossas expectativas, o que era do governo estadual enfrentamos sérios problemas, ainda que atendido, longe de ser satisfatório, e da esfera municipal “forget about it”.”

Outro personagem importante é o empresário Luiz Eduardo Monteiro (o “Lula”). Segundo Sterenberg (1995), Lula doou 2 de seus 20 milhões de metros quadrados em Resende e Porto Real para a Volkswagen, o que quase de imediato dobrou o valor de mercado dos 18 milhões de metros quadrados restantes. Sua participação e de sua irmã e

sócia – Elizabeth Monteiro da Costa – na negociação com a sede alemã da empresa foi ativa e a doação do terreno tratou-se de um fator fundamental para a decisão em localizar a nova planta naquele território²⁹.

A atuação do empresário no cenário político e econômico da MVPF teve continuidade, com a promoção da emancipação do distrito de Porto Real, o financiamento via isenção de impostos para a construção do Paço Municipal desta nova cidade e a doação do terreno para a implantação da Guardian S.A. (fábrica de vidros planos).

_Figura 04. Reportagem da Veja Rio
_Fonte: Revista Veja Rio de julho de 1995



²⁹ A história da família de Lula e seu peso na região são consideráveis. Embora seu grupo de empresas tenha sofrido uma recente redução, a partir de Porto Real (onde mora e de onde seu pai deu início aos negócios), Lula comandava até 1995, segundo Sterenberg (op. cit.): três fábricas de Coca-cola (uma delas em Porto Real), 10% da Kaiser do Brasil, uma fábrica de uniformes, uma fábrica de engradados, uma usina de leite, duas emissoras de rádio, duas concessionárias de automóveis, empreendimentos imobiliários e o Banco Porto Real (que embora tenha encerrado suas atividades, chegou a ter mais de 20 agências).

2.4 A nova divisão administrativa da Microrregião do Vale do Paraíba Fluminense

Ao se dissertar sobre a história recente da MVPF – e principalmente sobre o microcosmo que envolve o trio Itatiaia-Resende-Porto Real – é de suma importância também se observar o redesenho dos limites administrativos após a emancipação da primeira (Itatiaia) e da terceira (Porto Real), ambos ex-distritos de Resende. Cabe aqui tentar relatar a relação desse novo arranjo com o recente desenvolvimento econômico da região e quais as suas implicações sobre as dinâmicas do território.

A importância dessas emancipações ultrapassa a simples disputa pelo controle da arrecadação do ICMS (achatada pelos incentivos), dado o dinamismo dos distintos setores ativos na região, como o mercado de turismo, a indústria nuclear e a indústria metal-mecânica.

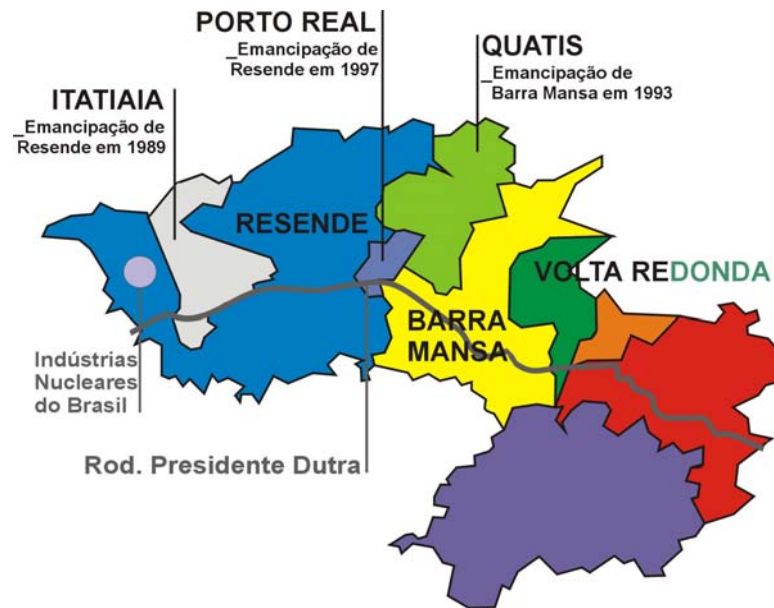
Mapa 06. Divisão administrativa da região em 1988
Fonte: Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro – 1988



A emancipação de Itatiaia em 1989 teve como base o discurso de concentração da atividade turística em seu território. Nela estão localizados o Parque Nacional que dá nome à cidade e os distritos turísticos de Penedo, Serrinha do Alambari, Maromba e Maringá.

Para tanto, o acordo estabelecido com a Prefeitura de Resende manteve a unidade das Indústrias Nucleares dentro da área daquela cidade, afim de que seus interesses ligados ao recolhimento advindo de tal atividade e à importância política de sua presença não fossem perdidos.

Mapa 07. Atual divisão administrativa da região
Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil



Primeiramente, além de termos um desenho no mínimo curioso do perímetro de Itatiaia, é interessante o fato de que, em uma viagem ao longo da Rodovia Presidente Dutra a partir do Rio de Janeiro com destino a São Paulo, passa-se por Resende, percorre-se o território de Itatiaia, retorna-se para a área de Resende e depois ultrapassa-se a fronteira com o Estado de São Paulo.

Segundo Andreza Tavares, mesmo antes da emancipação de Itatiaia, já existia um vetor de crescimento em sua direção a partir de Resende. Podemos especular como indicativo disto a implantação do conjunto de habitação social Cidade da Alegria, construído pela CEHAB-RJ em 1983. As razões da escolha de seu local de implantação podem ser sintetizadas em dois fatores básicos: (1) a repetição da política de construção de casas para as camadas de baixa renda em áreas afastadas, basicamente devido ao baixo valor da terra e à intenção de se promover a expansão do mercado imobiliário via a disponibilização de infra-estrutura em áreas ainda pouco habitadas e/ou (2) devido ao próprio sítio geográfico e à estrutura morfológica da cidade, que tornam a várzea do Rio Paraíba do Sul e a Rodovia Presidente Dutra os principais eixos indutores dos vetores de crescimento.

Este conjunto inaugurou a ocupação intensiva de uma área que se encontra bastante próxima ao limite com o novo município de Itatiaia e que ainda se trata de uma importante zona de expansão de Resende. Uma característica deste recorte é sua contiguidade com o distrito de Penedo (Itatiaia). Embora não pertençam à mesma cidade, ambos configuram uma grande mancha urbana segregada pela Rodovia e pelo leito do Rio Paraíba do Sul.

Para se dar um exemplo e verificar a dimensão dos problemas sociais e políticos ali presentes, citemos o caso da construção nesta área do novo acesso a Resende, relatado por Andreza Tavares. Segundo a arquiteta, o projeto vem encontrando dificuldades de se concretizar devido à falta de recursos e aos embates entre as duas prefeituras, em

parte sustentados pelo rechaço dos que vivem do mercado de turismo de classe média-alta de Penedo, devido à possibilidade de uma maior penetração no local das camadas populares provenientes da Cidade da Alegria.

Outro ponto apontado por ela em relação ao par Resende-Itatiaia é a localização na segunda cidade do pedágio da concessionária Nova Dutra, a qual administra a Rodovia Presidente Dutra (ver o mapa 02). Como mencionado anteriormente, o curioso desenho do território de Resende que “envolve” Itatiaia, gera um custo adicional de pagamento da tarifa da concessionária para quem transita dentro de Resende e passa pelo pedágio.

Na verdade, o portal de cobrança de pedágio já estava naquele local muito antes da emancipação de Itatiaia ou da concessão da rodovia. Talvez, uma situação que poderia ter sido mais conveniente para a mobilidade em Resende era a de sua localização próxima do limite com o Estado de São Paulo. Contudo, como não cabe discutirmos algo que não se relaciona diretamente com nosso estudo e que já foi definido há muito, apenas constatamos a real situação de que o trânsito de pessoas e mercadorias dentro daquela zona de Resende tornou-se mais caro.

Assim, presenciamos nesta região a recorrência de problemas tipicamente metropolitanos, que acabam por reforçar a classificação de Martins (ibid.). Entendemos que o espraiamento identificado pelo autor nas dinâmicas econômicas da região e em suas relações com os grandes centros do Rio de Janeiro e São Paulo, pode ser estendido para a observação de outros campos que também se referem ao funcionamento daquele território, como por exemplo, as questões relativas aos problemas da habitação, da mobilidade e da identidade das comunidades. Lembramos então que direcionaremos o estudo para a primeira questão, já que os outros fatores citados também não fazem parte do foco deste trabalho.

Já em relação a Porto Real, as questões dizem respeito a outros fatores. Em princípio, a ocupação ainda rarefeita da área não ocasionou grandes conflitos em relação à construção e/ou gerenciamento da infra-estrutura. Porém, é ali que parecem estar as mais importantes articulações do poderes locais ligadas aos interesses gerados pela presença do capital internacional na região.

A emancipação de Porto Real (1997), estrategicamente articulada após a implantação da Volkswagen Caminhões, trouxe a independência ao novo poder local para a negociação direta com os representantes das empresas já instaladas, ou das que ainda estavam por vir.

O resultado das negociações de “quem ficaria com o que”, entre Resende e Porto Real, foi novamente uma curiosa configuração de limites. Para o novo município de Porto Real, destinou-se uma área que, embora bastante reduzida, concentrou boa parte do novo Pólo Metal-mecânico em seu território (ver nota 21 na página 77). É interessante observar como as ações políticas associadas ao interesses econômicos – no caso de Porto Real – transformaram a vocação de uma pequena comunidade agrícola em uma nova cidade-suporte de plantas manufactureiras, em um curto espaço de tempo.

Quanto à divisa com Resende, o acordo entre as prefeituras para manter a Volks dentro de sua área foi o que de fato condicionou o desenho da nova fronteira entre as cidades (Resende – Porto Real). Ao observarmos a planta 01 na página 74 verificamos que o limite definido pelo leito do rio é modificado e transferido para a via que serve de logradouro público da Volkswagen – do lado de Resende, e da PSA Peugeot-Citroen – do lado de Porto Real. Portanto, sem o compromisso de nos aprofundarmos nesta questão (que parece ser mais uma das inseridas em um conjunto amplo de transformações levadas a cabo na MVPF a partir da década de 1990), não podemos deixar de

mencionar nossa percepção quanto ao fato de que a nova economia da região acabou redesenhando seu território administrativo.

2.5 As grandes companhias reestruturadas e a cidade: Expectativas e mercado de trabalho e renda

Neste capítulo, talvez seja este o item que nos dê maior subsídio para a compreensão do quadro da habitação em Resende após a implantação do pólo automotivo.

Segundo Sterenberg (ibid.), a Secretaria Municipal de Administração e Fazenda estimava que a vinda da Volkswagen para Resende geraria uma movimentação de 2 bilhões de reais por ano. O entusiasmo dos promotores do processo a partir das especulações em torno da instalação da fábrica era bastante evidente - como relata a autora ao reproduzir a entrevista a Ronaldo Cezar Coelho, então Secretário de Indústria e Comércio do Estado (ibid., pág. 13): “É uma novidade mundial (...) Ela inaugura uma nova tecnologia que é a da fabricação do veículo a partir de conjuntos previamente montados pelos fornecedores. É uma revolução.”

Apesar de anunciada a “inovação” do modo de produção pós-fordista adotado pela empresa, as restrições quanto a seu poder de geração de emprego não fez parte do discurso político da época. Muito pelo contrário, a propaganda empreendida pelos setores co-responsáveis pela implantação da planta sombreou as limitações de sua real demanda de trabalho e potencial de distribuição de renda.

De fato, o que ocorreu foi a ostentação de um novo e promissor ciclo de desenvolvimento econômico, chegando a divulgar-se a perspectiva de geração de 50 mil novos postos de trabalho na cidade, entre empregos diretos e

indiretos. Botelho (ibid.) - em seu trabalho elaborado cinco anos após a localização da Volkswagen na região - constata as reais decorrências de tais adventos e expõe trechos de uma reportagem publicada sobre o assunto na edição de 14 de setembro de 1997 da Folha de São Paulo (ibid., pág. 90):

O volume de empregos diretos e indiretos gerados pelas empresas do setor automobilístico em sua expansão no mercado brasileiro é muito baixo. A fábrica da Volkswagen em Resende, operando com apenas um turno, gera cerca de 1000 empregos diretos (294 da própria Volkswagen, 562 das empresas parceiras e 125 “terceiros”). E como um número muito pequeno de fornecedores se instalou no município, o número de empregos indiretos gerados na localidade também é muito pequeno.”

“Essas previsões atraíram um grande número de migrantes para o município, de tal forma que sua população é hoje estimada pela prefeitura em 120 mil habitantes, bem acima dos 94 mil do último censo.

As expectativas não se cumpriram. Operando com um turno de produção completo desde junho, o número de pessoas trabalhando na fábrica da Volkswagen chega, na verdade, a cerca de 600 pessoas.

Apesar de alguns benefícios advindos da presença da empresa - como um maior dinamismo econômico-produtivo e as futuras ampliações do Pólo Metal-mecânico - os custos relativos ao pacote de incentivos fornecidos por diversos setores parecem altos em relação à oferta de trabalho e à melhoria das condições de reprodução social na região. Sem representar uma grande diferença dos dados divulgados pela Folha de São Paulo, de acordo com o informado a Botelho (ibid.) pelo encarregado da área de Planejamento de Relações Trabalhistas da Volkswagen - Marcos Carnielli - o número total de trabalhadores envolvidos na linha de produção da planta de Resende deve chegar a aproximadamente 2 mil pessoas, distribuídas da seguinte forma: 250 empregados diretos da Volkswagen, 450 funcionários trabalhando nas empresas que integram o “consórcio modular” e 1400 funcionários terceirizados. Vale

observar nestes números que a primeira categoria (a de funcionários contratados diretamente pela empresa) em sua grande maioria ocupam cargos de alta linha nas áreas de engenharia, finanças, automação e recursos humanos. Outro fato importante em relação aos empregos gerados é que, as concessões feitas pelas políticas de atração de empresas não corresponderam à elaboração de uma legislação que impusesse cláusulas de **manutenção da quantidade (e qualidade) dos postos de trabalho** disponibilizados nas plantas.

A alta produtividade e a baixa demanda de mão-de-obra da Volkswagen de Resende, assim como das empresas que se seguiram a ela na MVPF, não se baseiam exclusivamente em um altíssimo grau de robotização da produção. É certo dizer que a tecnologia empregada na região é bastante avançada se comparada ao modelo fordista do parque industrial do ABC paulista. Contudo, é a radicalização do sistema de módulos e a terceirização da produção que parecem ser os grandes responsáveis pela eficiência alcançada.

Enquanto seu desempenho econômico é satisfatório, no campo social, os rebatimentos negativos são consideráveis. A significativa redução da oferta de trabalho de um setor fundamental para a economia brasileira (apresentada no quadro abaixo) associa-se a fatores como: (1) a redução do poder de coesão da classe trabalhadora pulverizada em diversas unidades produtivas, (2) **a insegurança do emprego e a fragilidade do vínculo entre funcionário e empresa são maiores para os funcionários terceirizados e para aqueles localizados nas empresas-satélite**, (3) além de uma maior precariedade das condições de trabalho e de uma pior condição de salubridade nestas empresa menores, se comparadas com as encontradas nas grandes corporações.

_Quadro 02. Redução do número de postos de trabalho da indústria automobilística no Brasil

ano	1980	1983	1985	1987	1989	1991	1993	1995	1998
produção unidades	1.165 mil	896,4 mil	966,7 mil	920,7 mil	1.013,2 mil	960,2 mil	1.391,4 mil	1.635,6 mil	1.585 mil
emprego	133,8 mil	101,0 mil	122,2 mil	113,4 mil	118,3 mil	109,4 mil	106,7 mil	103,9 mil	83,0 mil
produtividade (veíc/trab/ano)	8,7	8,7	7,9	8,1	8,5	8,8	13,0	15,7	19,1

Fonte: Botelho, 2000, pág. 107
(Fonte do autor: Sindicato dos Metalúrgicos do ABC)

_volkswagen de resende já em operação

Já quanto à relação entre as expectativas e os problemas habitacionais da classe trabalhadora de baixa remuneração em Resende, Andreza Tavares chama atenção para três momentos diferenciados da questão. O

primeiro se trata de um incremento de população ligado à demanda de mão-de-obra para a construção de toda base física do pólo, a qual abriu frentes de trabalho sem necessariamente corresponder a um grande complicador social, uma vez que o grupo de trabalhadores de baixa qualificação alocado em tais funções era remunerado e pouco numeroso. A partir do momento em que as plantas se encontravam implementadas, tal condição passa a apresentar problemas devido à permanência dessa população - **agora desempregada** – sustentada na perspectiva de que o desenvolvimento vislumbrado traria novas oportunidades de trabalho³⁰. Uma terceira fase está ligada à vinda e à fixação de pessoas que fazem parte do quadro de relações pessoais (amigos e parentes) daqueles que já se encontravam na cidade.

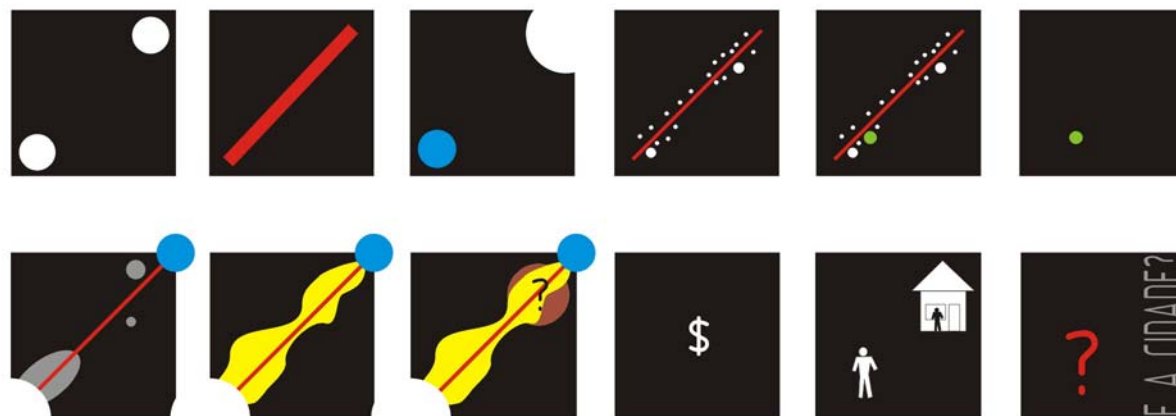
A análise apresentada neste capítulo mostra o que precedeu a escolha da MVPF para a implantação do Novo Pólo Automotivo, que de certa forma, parece repetir a típica associação entre os setores público e privado sob um discurso ideológico desenvolvimentista, de fácil aceitação numa situação de desemprego estrutural.

Procuramos demonstrar que, entender a conformidade das novas plantas com a produção pós-fordista passa por premissa básica para examinarmos seus rebatimentos sociais, dado à propaganda política ancorada no fomento do pólo, que mitigou a real demanda de mão-de-obra do novo modelo produtivo adotado pelas empresas e resultou na frustração das grandes expectativas do mercado local e da massa migratória que buscava trabalho.

Verificamos também que o incremento na dimensão do estrato de renda média, assim como nos valores dos salários pagos a esta classe, ficaram aquém do esperado. Além disto, o modelo de isenção fiscal adotado contribuiu para o engessamento da capacidade dos poderes locais de realizarem os investimentos que as cidades requerem.

³⁰ As condições habitacionais deste e de outros estratos de população de Resende serão abordadas no próximo capítulo do trabalho.

Portanto, ao mesmo tempo em que a condição de Resende (e da MVPF em geral) parece se assemelhar – ou até repetir – os processos e fenômenos ocorridos em outros territórios submetidos a investimentos deste tipo, lançaremos nosso olhar específico sobre a cidade e sua dinâmica habitacional no próximo capítulo, a fim de tentarmos constatar como esta nova condição econômica vem se debatendo em seu espaço construído e de disponibilizarmos um relatório que possa servir como referência para o enfrentamento das questões ali verificadas.



3

_AS TRANSFORMAÇÕES SOCIOESPACIAIS EM RESENDE A PARTIR DA DÉCADA DE 1990

Os quadros social e habitacional

É trivial que investimentos são necessários e bem-vindos; no entanto, a relação entre expansão econômica e bem-estar social implica numa miríade de mediações que não pode sucumbir ao raciocínio fácil e imediato. Daí porque cumpre repensar não apenas os pressupostos da política macroeconômica, mas, sobretudo, sua funcionalidade perante a política social.

Jorge Natal

APRESENTAÇÃO

Este capítulo dá seguimento ao conteúdo dos capítulos anteriores, tratando a condição de Resende e da MVPF no Estado do Rio de Janeiro a partir da década de 90. Com o objetivo de gerar uma contribuição para o melhor reconhecimento dos desdobramentos espaciais decorrentes dos avanços econômicos dos últimos anos, apresentaremos aqui uma análise geral dos indicadores que consideramos mais importantes para o nosso caso e finalmente, o estudo específico que aborda as novas dinâmicas habitacionais intra-urbanas de Resende.

É importante lembrar que no âmbito estadual, o novo Pólo Automotivo de Resende - Porto Real, associado aos recentes investimentos no Pólo Siderúrgico de Volta Redonda após a privatização da Companhia Siderúrgica Nacional, consolidam a participação da MVPF num cenário que demonstra sinais de recuperação da economia fluminense. Para Natal (op. cit.), existem de fato indicativos analíticos e dados estatísticos que se somam ao advento do Pólo Metal-mecânico e comprovam a **inflexão econômica positiva do estado** (principalmente a partir da segunda metade do anos 90). Como podemos constatar na tabela a seguir, o crescimento do Produto Interno Bruto do Estado do Rio de Janeiro no período de 1995 a 1999 se manteve superior à média nacional. Tal mudança estaria sendo sustentada (1) pela indústria do petróleo e pelos *royalties* distribuídos a cerca de 2/3 dos municípios fluminenses, (2) pelo grande crescimento apresentado pelo setor de telecomunicações, (3) pela privatização de serviços urbanos (na primeira metade da década) e obviamente, pelo Pólo Metal-mecânico.

_Tabela 02

Variação percentual do PIB Brasil e Estado do Rio de Janeiro 1995-1999		
Ano	Taxa de variação (%)	
	Rio de Janeiro	Brasil
1995	5,08	4,22
1996	7,17	2,66
1997	1,71	3,60
1998	2,78	(-)0,12
1999	2,21	1,01

Fonte: Fundação CIDE e IBGE

Esta inflexão, que se desenrola no compasso do crescimento de distintas atividades em distintas regiões do estado, acaba também por gerar especulações que sugerem **uma mudança no padrão insular-primacial da capital no território fluminense, estando este afinal configurando uma “rede urbana”**. Segundo Natal (ibid., pág. 132): “Que houve algum avanço, é inconteste que houve. Este avanço pode ser apreendido através da consideração de dois elementos, a saber: a movimentação das populações no território (para fora do município do Rio de Janeiro) e a interação escalar da economia municipal”. O autor vai além na observação e escreve (ibid., pág. 135):

“(...) os raios de ação das economias “locais” se expandiram nestes últimos anos, rompendo, em alguma medida, com o anterior insulamento. Análise mais desagregada certamente mostraria que ao nível regional as trocas se ampliaram

sobremodo. Ilustra o anotado o que ocorre, por exemplo, na região do Médio Vale do Paraíba, entre Volta Redonda, Barra Mansa, Resende, Itatiaia e Porto Real; do mesmo modo o que ocorre entre os municípios da Região do Lagos. Enfim, se o Estado do Rio de Janeiro nunca possuiu o que se poderia denominar com rigor de uma densa rede urbana, parece que, finalmente, a está constituindo no sentido aqui definido, qual seja, o do aumento das trocas econômicas, estabelecidas entre seus vários municípios e mesmo entre outros planos da vida societária, incluindo o deslocamento da sua população ao nível territorial”.

Assim, parecem significativos e merecedores de atenção os processos pelos quais o objeto central de nosso estudo – a cidade de Resende – vem passando desde o princípio da década de 1990, quer pela própria renovação e ampliação de seu parque industrial *per se*, quer pela participação das novas empresas ali instaladas na reconfiguração do território fluminense e no amplo quadro de reestruturação das bases produtivas brasileiras.

Todavia, buscando novamente referência no trabalho de Natal (ibid.), uma vez que é reconhecido o novo desempenho econômico da MVPF e de outras regiões do interior do estado, dentre as questões mais importantes a serem feitas aqui está a seguinte indagação: **até onde tais adventos vem se rebatendo na melhoria das condições de vida da população das cidades destas regiões (e em Resende especificamente)?** De uma forma geral, o autor inicia esta pesquisa e esclarece em seu texto a abrangência não muito ampla da mesma, buscando, segundo ele (Natal, ibid. pág. 225): “(...) levantar alguns indícios do “descolamento” (ou não) da evolução econômica frente às condições de vida dos fluminenses residentes no interior do estado”. Para isso, Natal (ibid.) faz o levantamento das seguintes variáveis nos 21 municípios mais habitados do estado³¹: a)Evolução do Produto Interno Bruto, b)Taxa de Mortalidade Inl TwtTwt.15028 Tm0 26.212 0 razo” .220582 Tm(condio” to66.2e Reu n72Assoesta pesqu,)Tj/TT

fluminenses foram classificados em: A) Municípios cujo crescimento econômico no período 1996-2000 foi superior à média do grupo, B) Municípios cujo crescimento econômico no período 1996-2000 foi inferior à média do grupo e C) Municípios cuja atividade econômica apresentou decréscimo entre 1996-2000. Esta classificação é apresentada no texto do autor através do quadro a seguir:

_Tabela 03. Evolução dos indicadores dos 21 municípios mais habitados do Estado do Rio de Janeiro entre 1996-2000

³¹ Os 21 municípios mais habitados do Estado do Rio de Janeiro e suas respectivas populações constam na tabela da página a seguir.

Municípios		População no censo 2000 do IBGE	Variação dos indicadores no período >década de 1990			
			PIB (1)	Taxa de dependência (2)	Taxa de mortalidade infantil (3)	População total (2)
GRUPO A	Resende	104.549	92,8	-4,3	-20,5	2,5
	Itaboraí	187.479	46,7	5,2	-21,4	3,2
	Macaé	132.461	35,0	0,7	-17,1	3,9
	Niterói	459.451	26,7	3,0	-27,0	0,6
	Belford Roxo	434.474	28,3	-	-18,9	2,1
	Angra do Reis	119.247	24,8	6,6	-11,3	3,8
	Dq. de Caxias	775.456	21,3	13,0	-12,1	1,7
GRUPO B	Cabo Frio	126.828	16,6	5,2	-11,6	6,2
	São Gonçalo	891.119	14,7	4,1	-23,0	1,5
	Volta Redonda	242.063	12,4	1,1	-11,6	1,1
	S. J. de Meriti	449.476	10,8	6,3	-17,0	0,6
	Nova Iguaçu	920.599	10,5	4,7	-10,4	2,0
	Rio de Janeiro	5.857.904	9,7	5,4	-15,6	0,7
	Magé	205.830	8,3	6,9	-16,4	2,6
	Nova Friburgo	173.418	7,1	0,1	-27,8	0,4
	Teresópolis	138.081	5,6	0,3	-23,3	1,5
	Campos	406.989	4,0	1,7	-16,4	0,9
Petrópolis	286.537	3,0	4,4	-23,4	1,3	
GRUPO C	Queimados	121.993	-13,6	-	-19,0	2,4
	Nilópolis	153.712	-5,4	9,5	-18,8	-0,3
	Barra Mansa	170.753	-16,6	-2,3	-30,8	0,5
			17,3	3,8	-18,7	1,8

Fonte: DATASUS, CIDE e IBGE, NOTAS: (1) Refere-se ao período 1996/2000; (2) Refere-se ao período 1991/2000; (3) Refere-se ao período 1994/2000.

Deste modo, os pareceres de Natal (ibid.) sobre Resende (que vez em outra agregam Porto Real nas observações) destacam o grande crescimento do PIB face ao baixo incremento populacional constatado, além de ser a única cidade do Grupo A a apresentar redução na Taxa de Dependência. Para ele, o desempenho obtido pela cidade, inclusive o que diz respeito à redução da Taxa de Mortalidade Infantil, parece estar ligado aos investimentos feitos pelas empresas internacionais e a seus desdobramentos. Todavia, a exemplo da contestação da Prefeitura Municipal

de Resende sobre o número de total de habitantes da cidade apresentado no censo do IBGE (104.549), que segundo dados levantados pela mesma ultrapassa os 120.000 habitantes, sem colocar em questão o valor do estudo de Natal, pretendemos “**ampliar o foco da lente de observação**” sobre os indicadores e sobre o território de Resende, com especial atenção ao recorte delineado pelas novas dinâmicas habitacionais da cidade.

Das diversas frentes possíveis a quem se dispõe estudar sobre as causas e efeitos dos processos sociais, econômicos, comportamentais e espaciais que vem ocorrendo naquela cidade, dispomo-nos especificamente neste capítulo a (1) apresentar a evolução de alguns de seus indicadores (sociais, demográficos e econômicos), e principalmente, (2) analisar as transformações e a condição de seu espaço habitacional.

3.1 Indicadores sociais – 1991 e 2000

Verificaremos agora alguns indicadores demográficos, econômicos e sociais de Resende nos anos de 1991 e 2000, a fim de tentarmos compreender a evolução dos dados e de termos maiores subsídios para a análise das transformações espaciais. Associaremos aos dados de Resende, os indicadores relativos às cidades de Itatiaia e

Porto Real, como já explicitado anteriormente, pelo fato destas se tratarem de ex-distritos recentemente emancipados e de terem suas dinâmicas muito ligadas a Resende. Sempre que for conveniente, para efeito de comparação, os indicadores nacionais e de outras cidades também serão apresentados em algumas análises. Utilizaremos as informações coletadas (1) nos **Censos Demográficos de 1991 e 2000** - elaborados pelo IBGE, (2) no **Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil**, desenvolvido pelo IPEA (Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas) e PNUD 2000 (Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento), (3) nos **Anuários Estatísticos do Estado do Rio de Janeiro dos anos 1995, 1996, 1998, 2001, 2002 e 2003** – produzidos pela Fundação Centro de Informações de Dados do Rio de Janeiro (CIDE) e (5) nos **Estudos Socioeconômicos 1997-2001, 2003 e 2004 de Resende**, elaborados pelo Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro.

Devido à abordagem do estudo, selecionamos os seguintes indicadores para observação:

3.1.1 Renda

3.1.2 Indicadores de Pobreza e Indigência

3.1.3 Índice de Gini

3.1.4 Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M)

3.1.5 Produto Interno Bruto (PIB) e Produto Interno Bruto per cápita (PIB/per cápita)

3.1.6 População estrangeira residente

3.1.7 Índice de Qualidade do Município (IQM)

3.1.8 População em trânsito para estudo e trabalho

3.1.1 Renda

Segundo o Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, em 1991 a renda per cápita do país era de R\$ 230,30/mês, a do Estado do Rio de Janeiro era de R\$312,00 e Resende possuía o maior valor dentre as cidades da MVPF – R\$247,74. Em 2000, a renda per cápita nacional subiu para R\$ 297,23 (com um crescimento de 29%), a do Estado do Rio foi para R\$414,00 (com crescimento de 33%) e a cidade manteve sua posição com R\$365,45/mês por habitante, correspondendo a um considerável crescimento de 47,5%³².

As tabelas a seguir apresentam (1) o ranking dos estados de acordo com suas rendas e (2) o **nível de renda domiciliar por estrato de população** das cidades de Itatiaia³³, Resende e Porto Real³⁴ em 1991 e 2000:

Renda per cápita			
	1991	2000	Var %
Brasil	230	297	29
Distrito Federal	472	605	28
São Paulo	383	443	16
Rio de Janeiro	312	414	33
Santa Catarina	232	349	50
Alagoas	109	140	28
Piauí	87	129	48
Maranhão	80	110	37

Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil - IPEA/PNUD

Tabela 05. Renda per cápita de acordo com os estratos de população em Itatiaia, Resende e Porto Real

Município	Renda per capita média dos 20% mais pobres,1991	Renda per capita média dos 20% mais pobres,2000	Renda per capita média dos 40% mais pobres,1991	Renda per capita média dos 40% mais pobres,2000	Renda per capita média dos 60% mais pobres,1991	Renda per capita média dos 60% mais pobres,2000
Itatiaia	33,84	51,07	71,64	100,59	127,59	162,81
Resende	35,73	53,07	78,22	119,62	132,23	193,84
Porto Real	29,90	31,55	59,20	81,36	89,32	126,51

valores em reais/mês

Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil

Tabela 06. Renda per capita de acordo com os estratos de população em Itatiaia, Resende e Porto Real

Município	Renda per capita média dos 20% mais pobres,1991	Renda per capita média dos 20% mais pobres,2000	Renda per capita média dos 20% mais ricos,1991	Renda per capita média dos 20% mais ricos,2000	Renda per capita média dos 10% mais ricos,1991	Renda per capita média dos 10% mais ricos,2000
Itatiaia	211,29	281,24	757,95	776,01	1177,20	1127,46
Resende	236,60	341,98	755,93	1118,71	1082,20	1608,43
Porto Real	136,28	201,92	372,20	621,43	517,89	934,62

Embora a renda tenha aumentado de uma forma geral, verificamos algumas diferenças importantes na análise destes números. Em Resende, a renda média dos 10% mais ricos cresceu praticamente na mesma proporção da dos 20% mais pobres (aproximadamente 48,5%). Em Porto Real, a renda dos 10% mais ricos teve um aumento brutal de 80,5%, enquanto a dos 20% mais pobres obteve um ligeiro incremento de 5,52% e a dos 40% mais pobres teve um desempenho melhor, com aumento de 37,4%. Para Itatiaia, o quadro pode ser interpretado, por um lado como uma

possível melhoria na distribuição de renda, e por outro, como indício de uma retração em suas atividades econômicas e nos rendimentos de suas classes médias e altas, dado que, enquanto a renda dos 20% mais pobres teve um crescimento significativo de 50,9%, a dos 20% mais ricos cresceu apenas 2,4% e a dos 10% mais ricos decresceu 4,4%.

Assim, mesmo que Porto Real tenha apresentado um aumento de renda maior entre os 10% e 20% mais ricos, os maiores valores de renda média se mantiveram em Resende, o que parece indicar que, embora boa parte do Pólo Automotivo esteja localizado na primeira, Resende segue polarizando as outras duas cidades e concentrando os estratos de maior renda. Essa constatação, apesar dos distintos valores apontados por outras fontes, é confirmada ao verificarmos que, por exemplo, segundo o Censo Demográfico de 2000, o Rendimento nominal médio mensal das pessoas com rendimento responsáveis pelos domicílios particulares permanentes³⁵ em Resende era de R\$898,70, em Porto Real era R\$516,02 e em Itatiaia era R\$779,49 – e no Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro (2003) consta que as rendas médias domiciliares em 2000 para as três cidades eram, respectivamente: R\$1.287,99 (Resende³⁶), R\$813,47 (Porto Real) e R\$1.055,35 (Itatiaia).

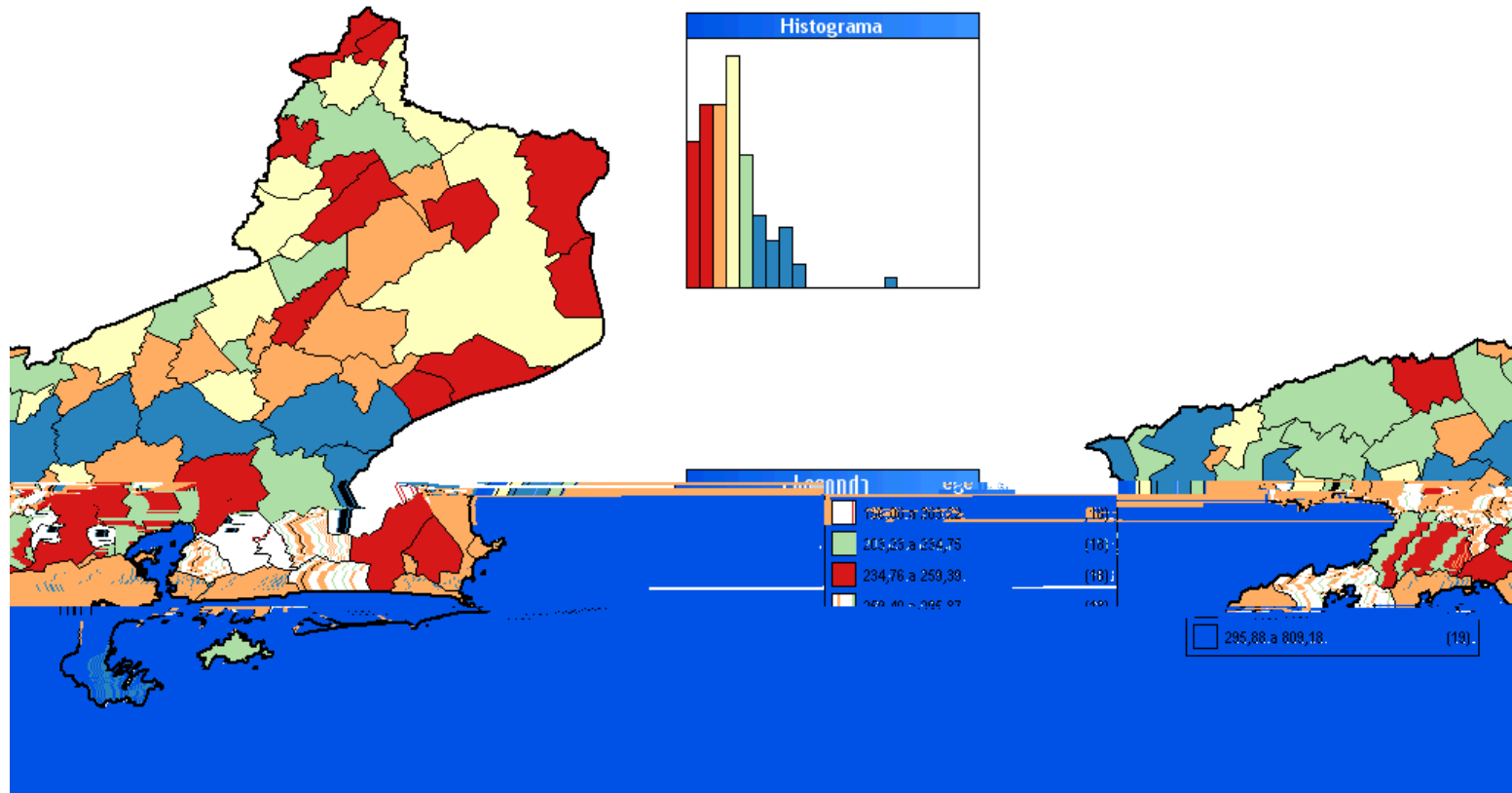
³⁵ Rendimento nominal médio mensal das pessoas com rendimento responsáveis pelos domicílios particulares permanentes é uma das variáveis aferidas pelo Censo do IBGE de 2000.

³⁶ A renda média por bairro será analisada especificamente para o caso de Resende no item 3.3 deste capítulo.

_Mapa 08

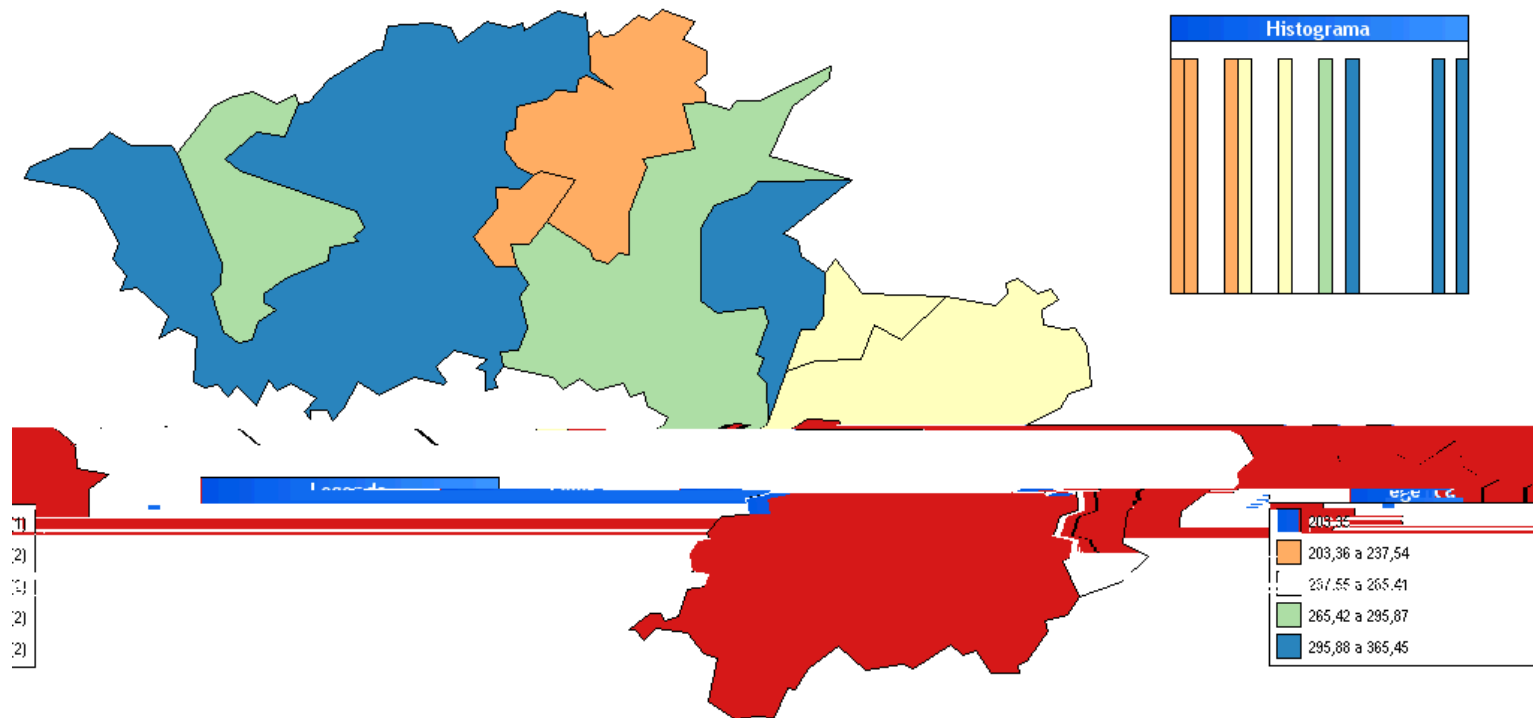
Municípios do Estado do Rio de Janeiro

Renda per Capite 2000



_Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil

Renda per Capita, 2000
Municípios da Microrregião Vale do Paraíba Fluminense (Rio de Janeiro)



Mapa 09
Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil

3.1.2 Indicadores de Pobreza e Indigência

Os indicadores selecionados para esta sintética observação da evolução do problema da pobreza nas cidades de Itatiaia, Resende e Porto Real também fazem parte do conteúdo do Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, sendo eles: Percentual de população pobre em 1991 e 2000, e Percentual de população indigente em 1991 e 2000³⁷.

As tabelas a seguir apresentam a porcentagem de tais estratos de população nas respectivas cidades, assim como a redução da pobreza e indigência em cada uma delas. Os mapas mostram o panorama dos indicadores em todo Estado do Rio de Janeiro.

_Tabela 07. Evolução da porcentagem de população pobre em Itatiaia, Resende e Porto Real

Município	Porcentagem de pobres em 1991	Porcentagem de pobres em 2000	Redução
Itatiaia	31,90	18,56	- 41,8%
Resende	28,84	16,83	- 41,6%
Porto Real	44,05	27,23	- 38,2%

Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil

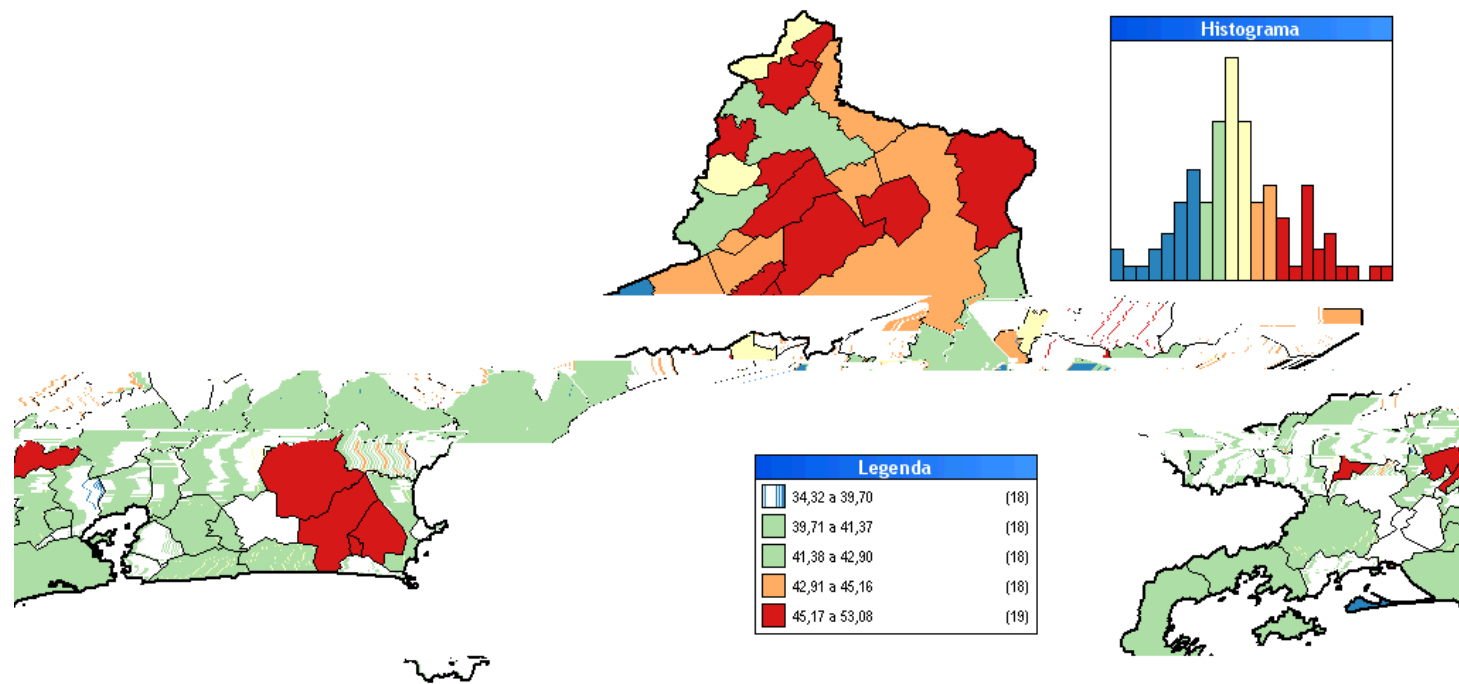
_Tabela 08. Evolução da porcentagem de população indigente em Itatiaia, Resende e Porto Real

Município	Porcentagem de indigentes em 1991	Porcentagem de indigentes em 2000	Redução
Itatiaia	9,15	5,45	- 40%
Resende	11,52	5,52	- 52%
Porto Real	15,82	11,10	- 30%

Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil

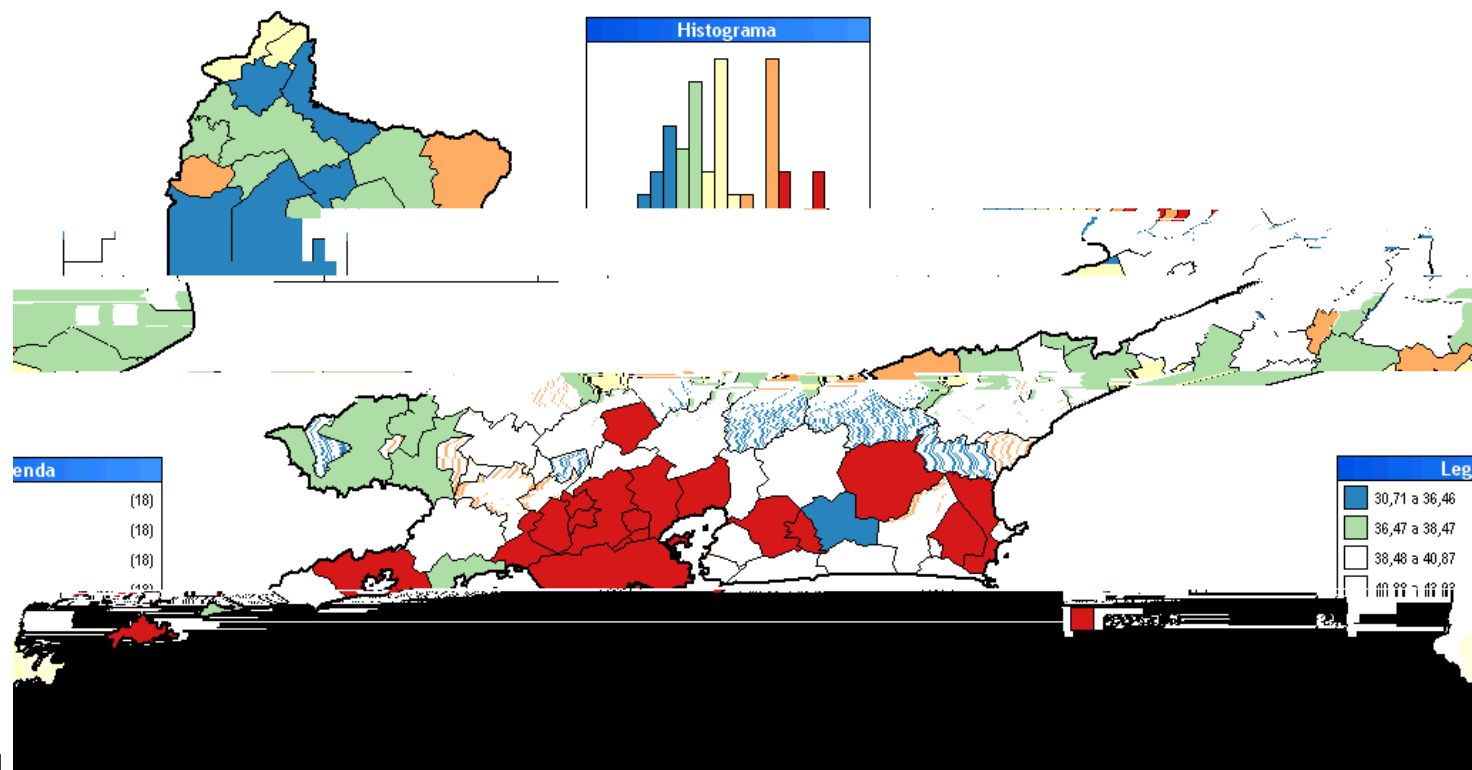
Da mesma forma que verificado nos indicadores de renda, a cidade de Porto Real, embora isoladamente tenha tido consideráveis 38,2% de redução na pobreza e 30% de redução na indigência, ela demonstra um pior desempenho ao a compararmos com as outras duas, o que reforça nossas constatações sobre as limitações dos rebatimentos positivos do novo ciclo industrial sobre sua população. Na observação dos dados, Itatiaia e Resende apresentam os melhores resultados. Como visto anteriormente, apesar dos estratos de alta renda de Itatiaia não terem obtido um grande incremento em seus ganhos entre 1991 e 2000 – e de nenhuma empresa ligada diretamente ao Pólo Automotivo ter sido implantada em seu território – parece que as duas cidades tiveram uma razoável melhoria em seus quadros sociais.

Intensidade da pobreza, 1991
Municípios do Estado do Rio de Janeiro



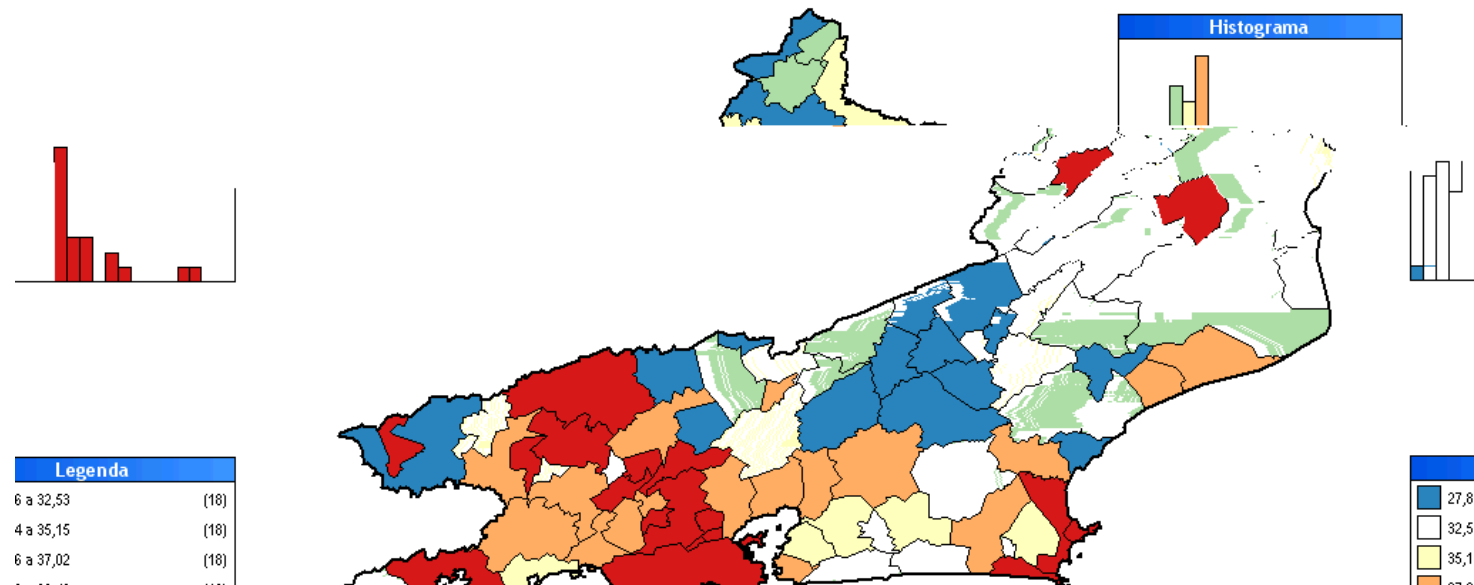
Mapa 10
Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil

Municípios do Estado do Rio de Janeiro **Intensidade da pobreza, 2000**



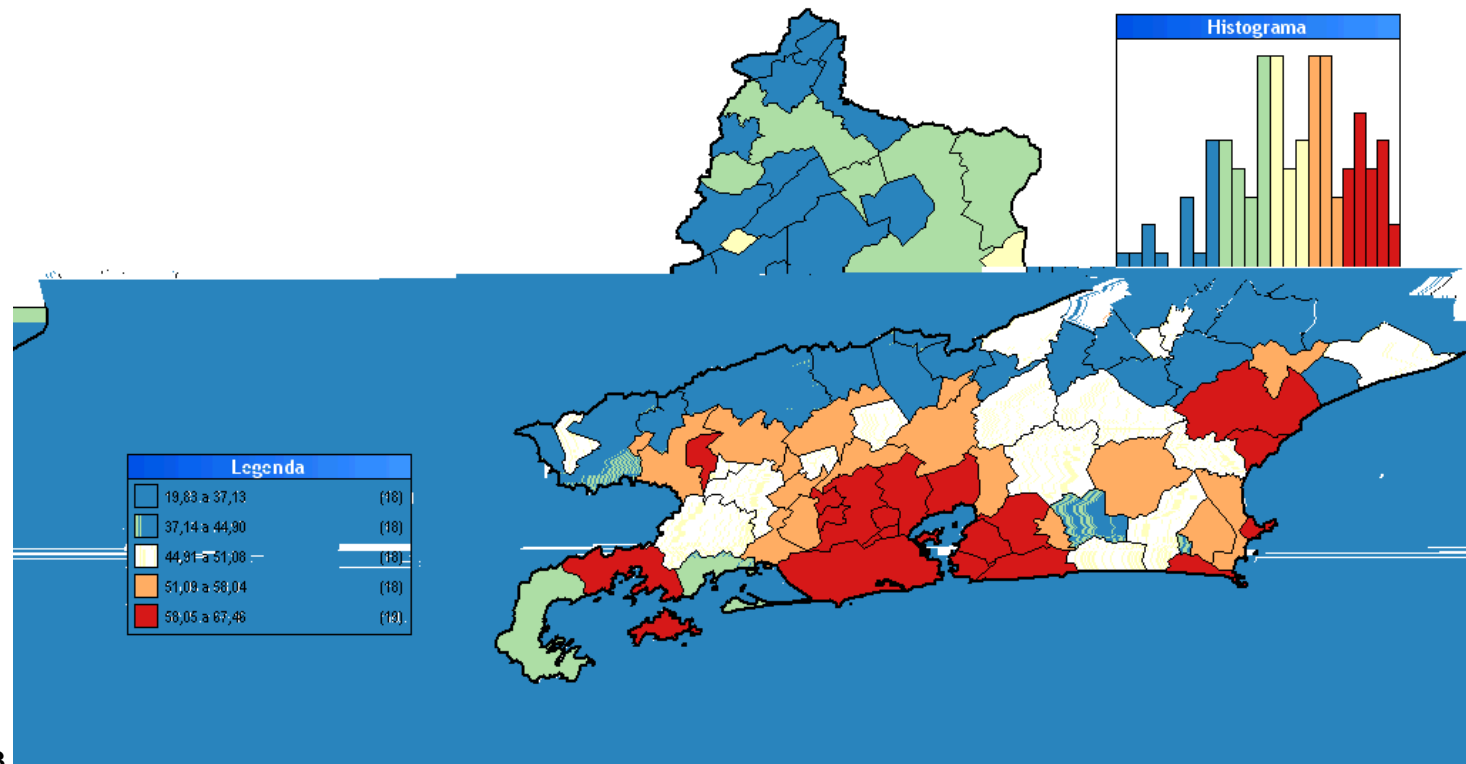
Mapa 11
Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil

Intensidade da indigência, 1991
Municípios do Estado do Rio de Janeiro



Mapa 12
Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil

Intensidade da indigência, 2000
Municípios do Estado do Rio de Janeiro



Mapa 13

Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil

3.1.3 Índice de Gini

Os dados revelam que, de uma forma geral, a distribuição da renda na MVPF é menos desigual que a do Estado do Rio de Janeiro (0,61) e do Brasil (0,65). Contudo, a única cidade entre as mais importantes da região que apresentou redução na desigualdade de renda (mesmo que bastante discreta) foi Itatiaia. O índice se manteve inalterado em Resende; enquanto em Porto Real, Volta Redonda e Barra Mansa, o quadro piorou.

Assim, os anos de crescimento e consolidação do Pólo Metal-mecânico, que reafirmaram a polarização de Resende em relação à Itatiaia e Porto Real e concentraram os estratos mais ricos em seu território, não corresponderam a um período de melhoria na distribuição da renda na cidade. Já em relação a Porto Real, mesmo que depositária de boa parte das novas empresas, foi nela que a distribuição desigual mais se agravou (demonstrada pelo aumento do Índice de Gini de 0,50 para 0,54), o que acaba por justificar os dados vistos anteriormente, onde observamos o crescimento de 80,5% dos ganhos dos 10% mais ricos, face ao modesto incremento de 5,52% para os 10% mais pobres.

3.1.4 Índice de Desenvolvimento Humano

O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) foi criado pelo economista paquistanês Mahbub ul Haq (1934-1998) e vem sendo apresentado desde 1990 nos Relatórios de Desenvolvimento Humano (RDH), desenvolvidos sob responsabilidade do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD). Ele é um contraponto a outros indicadores de qualidade de vida que abordam apenas o campo econômico. Para isso, ao levantamento do PIB per cápita, foram acrescentados os componentes de longevidade e educação³⁸. A base de seu conceito está em aferir até

³⁸O IDH é obtido pela média aritmética simples de três sub-índices, referentes às dimensões Longevidade (IDH-Longevidade), Educação (IDH-Educação) e Renda (IDH-Renda).

onde o desenvolvimento econômico e/ou o aumento da riqueza correspondem realmente à melhoria da qualidade de vida da população. Com o intuito de se produzir um estudo mais detalhado, a fundação João Pinheiro³⁹ e o IPEA (Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas) produziram o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M), com dados separados de cada município do país.

Portanto, a verificação da evolução do IDH-M também fornece importantes subsídios para a compreensão das atuais condições sociais da MVPF.

_Tabela 10. Evolução do IDHM entre 1991-2000

Índice de Desenvolvimento Humano - Municipal (IDHM)		
	1991	2000
Brasil	0,696	0,766
Volta Redonda	0,769	0,815
Resende	0,753	0,809
Itatiaia	0,749	0,800
Porto Real	0,677	0,743

Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil - IPEA/PNUD

_Tabela 11. Evolução do IDHM-Renda entre 1991-2000

Índice de Desenvolvimento Humano Municipal - Renda (IDHM-Renda)		
	1991	2000
Brasil	0,681	0,723
Volta Redonda	0,691	0,750
Resende	0,693	0,758
Itatiaia	0,688	0,723
Porto Real	0,595	0,667

Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil - IPEA/PNUD

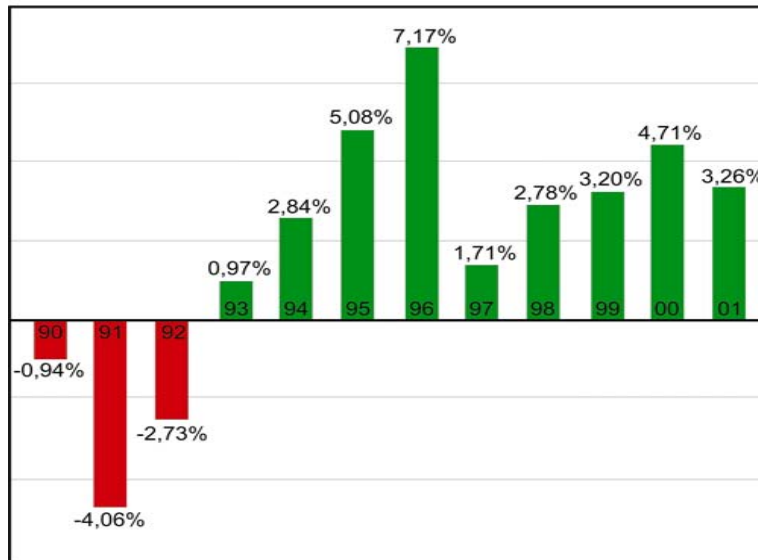
³⁹ A Fundação João Pinheiro produz estatísticas e indicadores econômicos e sociais sobre as várias dimensões da realidade do país e, especialmente, do estado de Minas Gerais e de seus municípios, abrangendo assuntos como finanças públicas, criminalidade e violência,

O ranking do desenvolvimento social nas cidades do MVPF se mantém também para os indicadores do Índice de Desenvolvimento Humano Municipal, com algumas variações entre Resende e Volta Redonda. Da mesma forma dos indicadores anteriores, o IDHM e o IDHM-Renda de Porto Real apresentam os piores resultados e indicam o baixo desenvolvimento social da cidade, sendo ela a única a possuir índices abaixo da média nacional. Dentre o conjunto de cidades analisadas, Volta Redonda ocupa a melhor posição para o IDHM e Resende para o IDHM-Renda.

3.1.5 Produto Interno Bruto (PIB) e Produto Interno Bruto per cápita (PIB/per cápita)

_Gráfico 03

Varição anual do PIB no Estado do Rio de Janeiro 1990-2001



Fonte: Fundação CIDE. Anuário Estatístico, 2001 e 2002

serviços de saúde, educação e assistência social, patrimônio histórico e cultural, atividades urbanas, serviços de transportes, modernização e reforma de Estado, entre outros.

Tabela 12. Crescimento econômico do Estado do Rio de Janeiro

Crescimento do Estado do Rio de Janeiro 1996-2001		
I - Mercados de serviços (<i>Decision Node</i>)		
Instituições financeiras	- 4%	
Adm. Pública	- 26%	
Prestação de serviços	- 3%	
Comunicações	+ 143%	
Assembly Node)		II - Indústria (A
de transformação	+ 78%	Indústria extrativa
e distribuição	+ 34%	Prod. de energia
ário	+ 43%	Transporte ferrovi
viços	+ 59%	Prestação de serv

de Contas do Estado do Rio de Janeiro Fonte: Tribunal de
 cioeconômico de Resende, 1997-2001 Estudo So

Percebemos algumas transformações importantes a partir dos dados das tabelas acima. O esvaziamento econômico do Estado do Rio de Janeiro – ocasionado (1) pela transferência da Capital Federal para Brasília, (2) pela superação do modelo industrial centralizado em sua área metropolitana e (3) pela decadência dos modelos de gerência estatal de setores da indústria de base que tradicionalmente se fixaram no estado (como as indústrias siderúrgica e naval), dentre outros fatores – parece dar sinais de inversão. Segundo Oliveira (2003), a partir da década de 1990, a

economia do Rio de Janeiro vem se reconstituindo com base em uma nova relação instituída com o interior do estado e em novos segmentos e setores industriais, tomando impulso com a consolidação do **setor automobilístico no Médio Paraíba**, com a ampliação do **mercado de turismo** e da **exploração de petróleo na Bacia de Campos**. Para o autor (op.cit.), as mudanças no quadro econômico-produtivo do Estado do Rio de Janeiro e em sua metrópole se diferem do fenômeno de “transbordamento da Região Metropolitana de São Paulo”, todavia o transbordamento da metrópole paulistana se rebata em efeitos perceptíveis principalmente na MVPF (Martins, ibid.). O que vem sendo demonstrado é que o desenvolvimento de outros setores em regiões diversificadas do Estado do Rio de Janeiro, associados à própria reestruturação da economia de sua região metropolitana, dão indícios de uma ampliação, modernização e potencialização de seu setor secundário (sem eliminar sua vocação para as atividades terciárias).

Os gráficos das páginas 83 e 84 demonstram a inserção de Resende neste panorama, através da expressiva participação da produção industrial na economia da cidade.

Tabela 13. PIB absoluto e per cápita de Itatiaia, Resende e Porto Real em 2001

Produto Interno Bruto (PIB) 2001 em reais		
	Absoluto	Per capita
Itatiaia	868.273,00	33.699,00
Porto Real	632.708,00	50.450,00
Resende	1.861.277,00	17.387,00

Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil - IPEA/PNUD

_Tabelas 14 e 15. Evolução do PIB/per capita em Resende e PIB/per capita de algumas cidades do Estado do Rio de Janeiro

Município	PIB/Per capita 1994 (R\$)	PIB/Per capita 1995 (R\$)	PIB/Per capita 1996 (R\$)	PIB/Per capita 2001 (R\$)
Resende	7.392,00	7.047,00	10.043,00	17.386,78

Fontes: Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro - 1995, 1996, 1998, 2001, 2002 e 2003

Município	PIB/Per capita 2001 (R\$)
Rio de Janeiro (cidade)	15.144,72
>Porto Real	<u>50.499,88</u>
Barra Mansa	7.775,11
Volta Redonda	15.731,48
Petrópolis	7.047,73

Fonte: Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro - 2003

Observando agora a evolução do PIB e do PIB/per capita da MVPF, verificamos algumas contradições que merecem nossa atenção. O crescimento da segunda variável para Resende foi de 135,2 % no período entre 1994 e 2001,

ficando acima do índice da capital do Estado e de Volta Redonda (maior cidade da MVPF) – o que nos remete à associação de tal desempenho à presença do Pólo Automotivo.

Como visto anteriormente, tais adventos não corresponderam à melhoria da distribuição de renda e à redução da desigualdade social em Resende, sendo que em Porto Real os dados revelam uma situação ainda mais grave. Tendo uma população de 12.095 habitantes em 2000 (Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil) e sendo a depositária da maior parte das novas plantas industriais, o PIB/per capita de Porto Real em 2001 alcançou a considerável cifra de R\$50.499,88, enquanto a cidade responde pelo piores indicadores de redução de pobreza, redução de indigência e distribuição de renda.

3.1.6 População estrangeira residente

_Tabela 16. Estrangeiros residentes em Resende, Volta Redonda, Itatiaia e Porto Real em 2000

Estrangeiros e Naturalizados brasileiros residentes	
2000	
Resende	509
Volta Redonda	379
Itatiaia	97
Porto Real	9

Fonte: Anuario Estatístico do Estado do Rio de Janeiro - 2003

A seleção desta variável é especialmente importante para o estudo da habitação em Resende, devido ao histórico da região e aos quadros de trabalhadores das empresas ali instaladas. Apesar de Porto Real ter sido fundada por um

grupo de italianos e de Penedo (distrito de Itatiaia) ser uma comunidade de finlandeses, a população estrangeira mais numerosa da MVPF atualmente se concentra em Resende. Além do fato de boa parte dos pioneiros das colônias (Porto Real e Penedo) já terem falecido, as novas plantas das corporações internacionais compõem parte de seus quadros de funcionários com profissionais provenientes dos países de origem das empresas, que por sua vez, parecem optar por fixarem residência em Resende.

3.1.7 Índice de Qualidade do Município (IQM)

Lançado em novembro de 1998 pela Fundação Centro de Informações de Dados do Rio de Janeiro (Fundação CIDE), o Índice de Qualidade dos Municípios⁴⁰ tem por objetivo analisar a condição que cada município do Estado tem para atrair investimentos e reproduzir os benefícios advindos destes. Para o cálculo do IQM foram utilizados sete grupos de indicadores (com pesos diferentes), sendo eles: (1) Centralidade e vantagem locacional, (2) Qualificação de mão-de-obra, (3) Riqueza e potencial de consumo, (4) Facilidade para negócios, (5) Infra-estrutura para grandes investimentos, (6) Dinamismo e (7) Cidadania.

Exceto o último item (Cidadania), todos os outros indicadores que compõem a elaboração do IQM sugerem o caráter econômico e estratégico deste índice.

⁴⁰ O **IQM-Necessidades Habitacionais**, elaborado pelo convênio entre a Fundação Centro de Informações e Dados do Rio de Janeiro (CIDE) e o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro (IPPUR/UFRJ) será abordado neste estudo no trecho específico sobre habitação em Resende.

A capital do estado recebeu índice 1 (valor de referência). Niterói tem a melhor colocação no indicador 2 (qualificação de mão-de-obra), Resende está em primeiro lugar no indicador 5 (Infra-estrutura para grandes investimentos) e Bom Jesus de Itabapoana possui a melhor posição no indicador 7 (Cidadania).

A tabelas a seguir apresenta o ranking do IQM, com as principais cidades focadas neste estudo:

_Tabela 17. IQM

Classificação dos municípios segundo o IQM 1998	
Município	IQM
1°. Rio de Janeiro	1,0000
2°. Niterói	0,8394
3°. Resende	0,5701
5°. Volta Redonda	0,4530
11°. Itatiaia	0,3620
43°. Porto Real	0,2160

Fonte: IQM 1998 (Fundação CIDE)

O Relatório do Índice de Qualidade dos Municípios publicado pela Fundação CIDE (1998) apresenta também, de acordo com os resultados de cada município, uma classificação geral dividida em cinco grupos, sendo eles: **(1)**

Núcleo dinâmico principal, no qual se enquadram apenas os municípios de Niterói e do Rio de Janeiro, **(2) Centros regionais dinâmicos**, onde se encontram os municípios de Resende, Volta Redonda e Barra Mansa, **(3) Municípios abaixo do padrão esperado**, sendo a classificação dada para municípios como Duque de Caxias, Campos dos Goytacazes, Nova Iguaçu, São Gonçalo, dentre outros, **(4) Municípios acima do padrão esperado**, para Casimiro de Abreu e Rio das Flores e **(5) Municípios em conformidade com o padrão esperado**, que reúne os municípios que alcançaram o padrão deles esperado, como Nova Friburgo, Angra dos Reis, Itaperuna e Santo Antonio de Pádua.

O Relatório do IQM ainda faz uma análise individualizada de cada um dos vinte primeiros colocados, da qual apresentaremos a seguir os parágrafos referentes às cidades de Resende, Barra Mansa/Volta Redonda e Itatiaia:

Resende – *A posição no eixo Rio-São Paulo (Rodovia Presidente Dutra) confere ao Município a vocação econômica de centro urbano com indústria diversificada. Estes fatores, associados a uma boa nota de Infra-estrutura para grandes empreendimentos e a um excelente índice de Qualificação de mão-de-obra, fazem do município um centro de atração para grandes indústrias. Além disso, a disponibilidade de terras tem sido fator importante para a instalação de novos empreendimentos, como a fábrica de ônibus e caminhões da Volkswagen. Situa-se na Região do Médio Paraíba, exercendo influência sobre municípios vizinhos. Faz parte dos municípios que, no período 1970-1991, receberam fluxos migratórios significativos.*

Volta Redonda/Barra Mansa – *juntos, exercem influência direta sobre grande parte da Região do Médio Paraíba, bem como sobre a porção meridional do Centro-Sul Fluminense. Devem tal condição ao fato de abrigarem uma conurbação, representada pelas duas sedes, cujo crescimento está relacionado à implantação da CSN, que desempenhou papel multiplicador na atividade industrial da Região, como conseqüente aumento dos serviços. Volta Redonda está entre os vinte primeiros classificados em todos os grupos de indicadores considerados. Estes centros são beneficiados por rodovias quem permitem a comunicação não só com outros municípios fluminenses, mas também com São Paulo e Minas Gerais, destacando-se a Rodovia Presidente*

Dutra e a BR-393, que possibilita a ligação da Região com a rodovia que liga o Rio a Belo Horizonte (BR-040).

Itatiaia – é um município ainda novo, tendo-se emancipado de Resende em 1989. Conhecido por abrigar grande parte do Parque Nacional do Itatiaia, o Município beneficia-se de sua posição no Médio Vale do Rio Paraíba do Sul, dedicando-se ao artesanato e à culinária finlandesa, influência de famílias desta nacionalidade que se instalaram onde hoje é a localidade de Penedo, que se constitui, nos dias atuais, em ponto de atração turística. Localizada às margens da Rodovia Presidente Dutra, Itatiaia é hoje um importante pólo de atração de indústrias de grande expressão. A importância crescente de Itatiaia é também demonstrada pelo comportamento de sua população, que vem mantendo um crescimento constantemente elevado desde 1940.

3.1.8 População em trânsito para estudo e trabalho

_Tabela 18. População em trânsito para trabalho ou estudo em Resende, Itatiaia e Porto Real - 2000

População residente, por deslocamento para trabalho ou estudo - 2000		
Município	População em trânsito	% da população total em trânsito
Resende	4.658	4,45%
Itatiaia	1.852	7,5%
Porto Real	1.783	15%

Fonte: Anuario Estatístico do Estado do Rio de Janeiro - 2003

Esta variável indica a quantidade de pessoas que constavam como residentes de um determinado município no censo do IBGE de 2000 e que se retiravam dele diariamente⁴¹ para trabalharem ou estudarem. Ela é importante para se avaliar o trânsito regional da população e assim verificar a relação deste com a dinâmica habitacional.

No caso das cidades apresentadas no último quadro, ligando-se ao fato de que outros indicadores apontam para uma polarização local de Resende, a principal constatação é a de que embora Porto Real conte atualmente com um grande parque industrial, é exatamente dela que a maior percentagem da população se retira para exercer suas atividades. Com base na reduzida demanda de mão-de-obra das novas empresas do Pólo Automotivo e nos indicadores sociais que apontam uma baixa qualidade de vida em Porto Real, podemos especular que, apesar desta cidade ter se tornado um núcleo essencialmente industrial, a mesma não recebe diariamente em suas plantas um grande contingente de população pendular trabalhadora composta por operários de baixa qualificação, ao passo que, os trabalhadores que ocupam os melhores cargos das empresas parecem se deslocarem de outros municípios em direção às suas fábricas.

⁴¹ Não estamos considerando o destino das pessoas em nosso estudo, podendo este ser outro município do estado, outro estado ou outro país.

3.2 A ação governamental

Nesta seção, pretendemos apresentar um sintético relatório da ação governamental no campo da habitação em Resende, expandindo a abordagem para Itatiaia e Porto Real (da mesma forma que temos procedido em outros assuntos no decorrer do estudo). Com isto, objetivamos ter um histórico dos programas habitacionais estatais implantados, que nos faça reconhecer a participação destes na configuração da mancha urbana da cidade e seus efeitos sobre a atual dinâmica habitacional da mesma.

Os quadros a seguir (Quadro 03 e 04)⁴² trazem as informações sobre o assunto encontradas nos órgãos governamentais, tanto para as atuações que correspondem à construção e disponibilização de unidades habitacionais, assim como para as políticas de liberação de crédito vinculadas à construção e/ou reforma das residências.

⁴² Este quadro foi feito com base nos dados coletados (1) na entrevista à arquiteta e urbanista do Departamento de Desenvolvimento Urbano da Secretaria Municipal de Gestão Estratégica e Planejamento da Prefeitura Municipal de Resende, Andreza Tavares, (2) nos volumes 1 e 2 do Inventário da Ação Governamental: Habitação Popular (o qual apresenta um histórico nacional das atuações de todas as esferas governamentais no campo da habitação desde 1831), (3) nos relatórios “Ações do Governo 1995-1998” e “Ações do Governo por município 1995-1998”, que apresentam respectivamente as diversas realizações do Governo do Estado do Rio de Janeiro e das prefeituras municipais deste e (4) no Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro / 2001.

É importante registrar que o quadro apresenta apenas as ações registradas nas fontes e/ou informadas pela Prefeitura Municipal de Resende e ainda que a escassez das informações sobre o valor gasto nos empreendimentos se deve a não disponibilização das mesmas.

_Quadros 03 e 04

Habitação social - Ação Governamental			
	Ano	Descrição da ação	Recursos
Resende	1983	CEHAB-RJ: Construção de 3761 unidades habitacionais (Conjunto Cidade da Alegria)	—
	1986	COHAB-VR: Construção de 646 unidades habitacionais	—
	1986	Benfeitorias em 80 unidades habitacionais	—
	1997	Habitat Brasil / CEHAB-RJ: Construção de 49 unidades no Bairro Engenheiro Passos	R\$372.000,00
		Concessão de financiamento pela Caixa Econômica Federal de 450 cestas básicas de materiais de construção	—
		Concessão de financiamento a pessoas físicas, organizadas em grupos pela SEHAF/CEHAB para construção de 560 unidades habitacionais no Bairro São Caetano e 62 no Bairro Ipiranga II	—
	1999	CEHAB-RJ: Construção de 49 unidades em Resende	—
	2004	CEHAB-RJ: Acordo de construção de 200 casas. Destas, 50 unidades tiveram as obras iniciadas	—
	2005	CEF e BNDES: Disponibilização de recursos para construção de 1100 unidades habitacionais	—
		Projeto de melhoria de 150 casas existentes no Bairro Baixada da Olaria (ainda em negociação)	—
CEHAB-RJ: Acordo de construção de 200 casas, pelo Programa Morar Feliz		—	

Fontes: Prefeitura Municipal de Resende - Secretaria de Urbanismo
 Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro - 2001
 Habitação Popular - Inventário da Ação Governamental Vol. 1
 Habitação Popular - Inventário da Ação Governamental Vol. 2
 Ações do Governo 1995-1998
 Ações do Governo 1995-1998 por município
 Site: www.folhadointerior.com.br

Habitação social - Ação Governamental			
	Ano	Descrição da ação	Recursos
Itatiaia	1997	CEHAB-RJ: Construção de 50 unidades tipo embrião na Vila Odete	R\$380.290,00
	1999	CEHAB-RJ: Construção de 50 unidades em Itatiaia	—
Porto Real	1997	Habitat Brasil / CEHAB-RJ: Construção de 50 unidades no Bairro Engenheiro Passos	—
		Concessão de financiamento pela Caixa Econômica Federal de 50 cestas básicas de materiais de construção	—
		Concessão de financiamento a pessoas físicas, organizadas em grupos pela SEHAF/CEHAB para construção de 182 unidades habitacionais no Bairro Novo Horizonte	—

Fontes: Prefeitura Municipal de Resende - Secretaria de Urbanismo
 Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro - 2001
 Habitação Popular - Inventário da Ação Governamental Vol. 1
 Habitação Popular - Inventário da Ação Governamental Vol. 2
 Ações do Governo 1995-1998
 Ações do Governo 1995-1998 por município

A primeira grande empreitada estatal em Resende data de 1983 (época em que Itatiaia e Porto Real ainda eram seus distritos) e ainda corresponde ao programa de maior escala já implantado naquela cidade. Como parte da atuação da Companhia Estadual de Habitação do Rio de Janeiro (CEHAB-RJ⁴³), o conjunto Cidade da Alegria, com 3.761 unidades, foi concebido e edificado no típico modelo de grandes aglomerados desgarrados das áreas urbanas consolidadas. Sua relevância está na escala, considerando-se que na época da construção a população total da cidade era de 87.372 habitantes⁴⁴ e que, como poderemos visualizar na planta da página 153, sua localização

⁴³ A Companhia Estadual de Habitação do Rio de Janeiro (CEHAB-RJ) foi criada em 1975 com a fusão das COHAB-GB e COHAB-RJ, advinda da fusão dos Estados da Guanabara e do Rio de Janeiro.

⁴⁴ Censo do IBGE de 1981.

acabou por inaugurar e servir de base para uma nova área de ampliação da mancha urbana, tanto para novos conjuntos de habitação social que vieram a ser implantados em sua periferia (Toyota I e II, Nova Alegria, Jardim Beira Rio I e II, Jardim Primavera I, II e III), como para novos loteamentos populares, loteamentos de classe média e condomínios de população de alta renda. Esta região configura atualmente o que a prefeitura denomina por “**manchão**”. Segundo Andreza Tavares, a Cidade da Alegria faz parte de uma **política preventiva de favelização**, inserida no programa estratégico nacional de desenvolvimento industrial do Médio Paraíba, que naquela época já vislumbrava a consolidação do Pólo Metal-mecânico na MVPF.

Após a confirmação da instalação da Volkswagen Caminhões (1995), houve de fato uma intensificação na preocupação estatal com a questão habitacional na cidade. Prova disto está no aumento do número de programas e na diversificação das entidades que passaram a atuar na região, formando um quadro institucional configurado pelo Programa Habitat Brasil⁴⁵, Caixa Econômica Federal, SEHAF (Secretaria de Estado de Habitação e Assuntos Fundiários), BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento) e prefeituras municipais.

Contudo, Andreza Tavares questiona a efetiva eficácia de alguns programas e o excessivo privilégio das políticas habitacionais em detrimento de outros setores da ação governamental. Para ela, as atuações do Habitat Brasil na construção e melhoria de casas, na implantação de infra-estrutura e na construção de centros comunitários, como vem sendo feito em algumas comunidades de baixa renda do “manchão” e nos Bairros Paraíso, Surubi e Vicentina, não deixam de ser importantes, porém, são ações fragmentadas e po SE6drob setorulEstarasonaia intorsrtantto e()TjETEMC A

idades de menor porte, dado aos seus reduzidos efeitos localizados, frente a uma situação que tomou proporção bastante significativa nos últimos anos.



Fotos 06 e 07. “Manchão”
Fonte: Prefeitura Municipal de Resende

Outra observação da arquiteta é a de que dentre o pacote de 14 projetos⁴⁶ no formato de estudos preliminares, recentemente elaborado pela Prefeitura de Resende e enviado diretamente ao governo federal, o único campo abordado que teve aprovação com recebimento de recursos para execução foi o projeto para construção de 1100 casas para população de baixa renda. Assim, percebemos a preferência das instituições não locais pelos investimentos no campo da habitação.

⁴⁶ O pacote de projeto contemplava ações e/ou obras de revitalização do centro histórico da cidade, revitalização do calçadão de comércio, ciclovia, adequações viárias, habitação, meio ambiente e defesa civil.

Como o quadro também apresenta, existem ainda outros projetos habitacionais em negociação tramitando na Prefeitura Municipal de Resende. Dentre estes estão (1) o projeto que tem em seu escopo a melhoria de 150 casas na Baixada da Olaria (um dos bairros mais pobres da cidade), associada à programas sociais e educacionais e (2) mais dois projetos estaduais que totalizarão a construção de 500 residências, nos quais a prefeitura fornece o terreno e o governo do estado constrói as casas para população com renda de 1-3 salários mínimos.

Já em relação a Porto Real, segundo o relatório “Ações do Governo por município 1995-1998”, enquanto a cidade recebeu um investimento direto para a construção de habitação social no valor de R\$390.250,00, foram feitas obras de terraplenagem, drenagem e pavimentação nos acessos às plantas da Volkswagen e Guardian, totalizando um desembolso dos caixas estaduais de R\$4.664.241,00.

3.3 A dinâmica habitacional em Resende



condomínio morada das agulhas



Fotos 08 e 09
Fonte: autor

bairro barbosa lima



manchão



Foto 10
Fonte: Prefeitura Municipal de Resende

Trataremos nesta seção da questão da habitação em Resende a partir da década de 1990. Nosso objetivo principal aqui é o de verificarmos as transformações ocorridas na dinâmica habitacional da cidade, dado as mudanças em seu cenário econômico. Para isso, utilizaremos os dados dos censos do IBGE de 1991 e 2000 (ou os que se baseiam neles), assim como as informações, plantas e fotografias adquiridas na Prefeitura Municipal de Resende, além das fotografias tiradas por nós e constatações verificadas *in loco*. Tais dados servirão de base para uma observação das mudanças na mancha urbana da cidade e também para um melhor entendimento de algumas contradições referentes a atual condição socioeconômica da cidade.

Primeiramente, devemos esclarecer que antes de se tratar de um efeito direto da presença do novo Pólo Automotivo na região, as mudanças e os possíveis problemas verificados em Resende nos últimos anos estão inseridos numa dinâmica maior. Como vimos anteriormente – e como já deve ser esperado, principalmente no caso de grandes investimentos em um país de Terceiro Mundo – de fato, a presença das empresas se rebateu em importantes mudanças econômicas, sociais e urbanas. Outro fator importante a ser destacado é que não pretendemos fazer um relatório sobre as antíteses entre as condições de vida do par – camadas baixas e camadas altas – e sim, apresentar a evolução da cidade e de sua dinâmica habitacional, tentando enquadrar todos os seus estratos de população.

Para se ter uma melhor dimensão da escala que estamos abordando, a tabela a seguir apresenta os números de domicílios nas cidades de Itatiaia, Resende e Porto Real, de acordo com números oficiais dos Censos Demográficos do IBGE de 1991 e 2000:

_Tabela 19. Total de domicílios

Total de domicílios 1991 e 2000		
	1991	2000
Resende	20.904	29.397
Itatiaia	3.798	6.801
Porto Real	1.921	3.158

Fonte: Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro - 2001 e 2003*
(* - As fontes do AEERJ-2001 e 2003 foram: Censo Demográfico do IBGE, 1991 e 2000 e Observatório de Políticas Urbanas e Gestão Municipal, 2000. Para o município de Porto Real (emancipado após 1991) foram considerados os dados relativos aos setores censitários.

Com o intuito de reconhecermos o avanço da mancha urbana nos últimos anos, as plantas 01 e 02, coletadas na Prefeitura Municipal de Resende, trazem o arruamento da cidade nos anos de 1989 e 2005. Na terceira planta (planta 03), demarcamos os diferentes níveis de renda da população, como forma de se produzir um instrumento para análise, localização e quantificação do perfil dos novos assentamentos na cidade.

Devemos esclarecer que alguns problemas metodológicos fizeram parte da definição e/ou enquadramento das camadas sociais as quais se enquadram as populações destes novos bairros. Segundo os institutos CARE (2005) e IETS - Instituto de Estudos do Trabalho e Sociedade (2005), **a partir de dados fornecidos pelo IBGE**, classifica-se por população rica os 10% de brasileiros com renda per capita acima de 3,78 salários mínimos (sinalizando um

“nivelamento por baixo” daquilo que se reconhece por classe alta). Nesta pequena porcentagem da população, encontra-se inserido o contingente possuidor de uma renda que lhe garante um padrão de consumo médio, **a qual configura a verdadeira e reduzidíssima - classe brasileira possuidora de um padrão de vida próximo ao da classe média norte-americana e européia**. Já aqueles que se encontram situados na parte central da distribuição de renda do país (reconhecidos pelo IBGE por classe média), correspondem aos 40% de brasileiros com renda per capita entre 0,91 e 3,78 salários mínimos, os quais, na realidade, são aqueles que o IETS (op. cit.) denomina por “pobres mais visíveis” - correspondendo aos trabalhadores do mercado informal, categorias inferiores do setor público, prestadores de serviços domésticos, dentre outros. Para os 50% restante, a classificação de classe baixa recai sobre uma vasta camada com renda per capita abaixo de 0,91 salários, na qual se inclui os indivíduos que vivem abaixo da linha da pobreza (renda inferior a 0,50 salários por mês) e abaixo da linha da indigência (renda inferior a 0,25 salários por mês).

Assim, a fim de se obter resultados que possam ser cotejados sob distintas luzes, utilizaremos também a classificação de Quadros⁴⁷ (2004), por seu método que parece propor uma classificação mais fiel, já que a mesma é determinada a partir dos ganhos e do potencial de consumo das famílias.

Apresentaremos a seguir as classes de renda segundo o **IBGE** e o **Prof. Quadros** (op.cit.) e posteriormente, o detalhamento dos novos bairros de Resende⁴⁸, segundo ambos os métodos:

⁴⁷ Waldir Quadros é economista, professor do Instituto de Economia da Universidade de Campinas e pesquisador do Centro de Estudos Sindicais e de Economia do Trabalho (CESIT), daquela universidade. No trabalho **Brasil: estagnação e crise**, a partir de dados coletados nas Pesquisas Nacionais por Amostra de Domicílios (elaboradas pelo IBGE) entre 1981 e 2002, Quadros detalha o encolhimento da classe média, a marginalização entre os operários, a retração da massa agrícola e o desemprego nos últimos 21 anos.

∅ Classificação segundo dados do IBGE de 2000 (referente a um salário mínimo de R\$151,00):

_ (A) Classe alta: 10% mais ricos – renda per cápita a partir de R\$571,00 (3,78 salários per cápita)

_ (B) Classe média: 40 % da população – renda per cápita entre R\$137,67 e R\$571,00 (0,91 – 3,78 salários per cápita)

_ (C) Classe baixa: 50% da população – renda per cápita abaixo de R\$131,67 (<0,91 salários per cápita)

∅ Classificação segundo Quadros (ibid.) para o ano de 2002 (referente a um salário mínimo de R\$200,00):

_ Nível de renda superior (padrão de alta classe média): FAMÍLIAS com renda superior a R\$5.000,00 (>25 sal./fam.).

_ Nível de renda médio (padrão de média classe média): FAMÍLIAS com renda entre R\$2.500,00 e R\$5.000,00 (12,50 – 25 sal./fam.).

_ Nível de renda baixo (padrão de baixa classe média): FAMÍLIAS com renda entre R\$1.000,00 e R\$2.500,00 (5,00 – 12,50 sal./fam.)

_ Nível de renda inferior (padrão da “massa trabalhadora”): FAMÍLIAS com renda entre R\$500,00 e R\$1.000,00 (2,50 – 5,00 sal./fam.)

_ Nível de renda ínfimo (“marginalizados”): FAMÍLIAS com renda inferior a R\$500,00 (<2,50 salários por família)

⁴⁸ Embora tenhamos verificado in loco e na planta da cidade a existências de outros bairros surgidos em Resende após na década de 1990, apresentaremos aqui apenas aqueles que constam no Censo 2000 do IBGE.

___ **Classificação da população dos bairros novos de Resende** (segundo a variável de renda: Valor do rendimento nominal médio mensal das pessoas com rendimento responsáveis pelos domicílios particulares - Censo 2000 do IBGE – salário mínimo de R\$151,00):

Nível de Renda C

1. Jardim Primavera (manchão)

R\$450,17 (2,98 salários)

3,52 habitantes por domicílio

Classificação segundo o **IBGE**: renda per cápita de $(2,98/3,52=)$ 0,85 salários – **classe baixa**

Classificação segundo a metodologia de Quadros: renda entre 2,50 e 5,00 salários por família - **massa trabalhadora**

2. Toyota (manchão)

R\$480,72 (3,18 salários)

3,44 habitantes por domicílio

Classificação segundo o **IBGE**: renda per cápita de $(3,18/3,44=)$ 0,92 salários – **classe média**

Classificação segundo a metodologia de **Quadros**: renda entre 2,50 e 5,00 salários por família - **massa trabalhadora**

3. Jardim Beira Rio (manchão)

R\$380,86 (2,52 salários)

3,92 habitantes por domicílio

Classificação segundo o **IBGE**: renda per cápita de $(2,52/3,92=)$ 0,64 salários – **classe baixa**

Classificação segundo a metodologia de **Quadros**: renda entre 2,50 e 5,00 salários por família - **massa trabalhadora**

4. Jardim Alegria (manchão)

R\$355,62 (2,36 salários)

3,63 habitantes por domicílio

Classificação segundo o **IBGE**: renda per cápita de $(2,36/3,63=)$ 0,65 salários – **classe baixa**

Classificação segundo a metodologia de **Quadros**: renda inferior a 2,50 salários por família - **marginalizados**

5. Morada da Felicidade (manchão)

R\$599,05 (3,97 salários)

3,93 habitantes por domicílio

Classificação segundo o **IBGE**: renda per cápita de $(3,97/3,93=)$ 1,01 salários – **classe média**

Classificação segundo a metodologia de **Quadros**: renda entre 2,50 e 5,00 salários por família - **massa trabalhadora**

6. Mirante da Serra (manchão)

R\$646,78 (4,28 salários)

3,55 habitantes por domicílio

Classificação segundo o **IBGE**: renda per cápita de $(2,52/3,92=)$ 0,64 salários – **classe baixa**

Classificação segundo a metodologia de **Quadros**: renda entre 2,50 e 5,00 salários por família - **massa trabalhadora**

7. Vicentina

R\$315,18 (2,10 salários)

3,93 habitantes por domicílio

Classificação segundo o **IBGE**: renda per cápita de $(2,10/3,93=)$ 0,53 salários – **classe baixa**

Classificação segundo a metodologia de **Quadros**: renda inferior a 2,50 salários por família - **marginalizados**

Nível de renda B

8. Boa Vista II (manchão)

R\$956,43 (6,34 salários)

3,38 habitantes por domicílio

Classificação segundo o **IBGE**: renda per cápita de $(6,34/3,38=)$ 1,88 salários – **classe média**

Classificação segundo a metodologia de **Quadros**: renda entre 5,00 e 12,50 salários por família – **baixa classe média**

9. Mirante das Agulhas (manchão)

R\$1.537,17 (10,2 salários)

3,40 habitantes por domicílio

Classificação segundo o **IBGE**: renda per cápita de $(10,20/3,40=)$ 3 salários – **classe média**

Classificação segundo a metodologia de **Quadros**: renda entre 5,00 e 12,50 salários por família – **baixa classe média**

10. Morada da Colina (manchão)

R\$2.106,01 (13,95 salários)

3.53 habitantes por domicílio

Classificação segundo o **IBGE**: renda per capita de $(13,95/3,53=)$ 3,95 salários – **classe média**

Classificação segundo a metodologia de **Quadros**: renda entre 12,50 e 25 salários por família – **média classe média**

11. Barbosa Lima

R\$2.171,68 (14,38 salários)

2,76 habitantes por domicílio

Classificação segundo o **IBGE**: renda per capita de $(14,38/2,76=)$ 5,21 salários – **classe alta**

Classificação segundo a metodologia de **Quadros**: renda entre 12,50 e 25 salários por família – **média classe média**

12. Montese II (manchão)

R\$2.178,57 (14,43 salários)

4,20 habitantes por domicílio

Classificação segundo o **IBGE**: renda per cápita de $(14,43/4,20=)$ 3,44 salários – **classe média**

Classificação segundo a metodologia de **Quadros**: renda entre 12,50 e 25 salários por família – **média classe média**

Nível de renda A

13. Casa da Lua (manchão)

R\$3.341,63 (22,13 salários)

3,66 habitantes por domicílio

Classificação segundo o **IBGE**: renda per cápita de $(22,13/3,66=)$ 6,05 salários – **classe alta**

Classificação segundo a metodologia de **Quadros**: renda acima de 25 salários por família – **alta classe média**

14. Condomínio Morada das Agulhas (manchão)

R\$4.127,20 (27,33 salários)

4,20 habitantes por domicílio

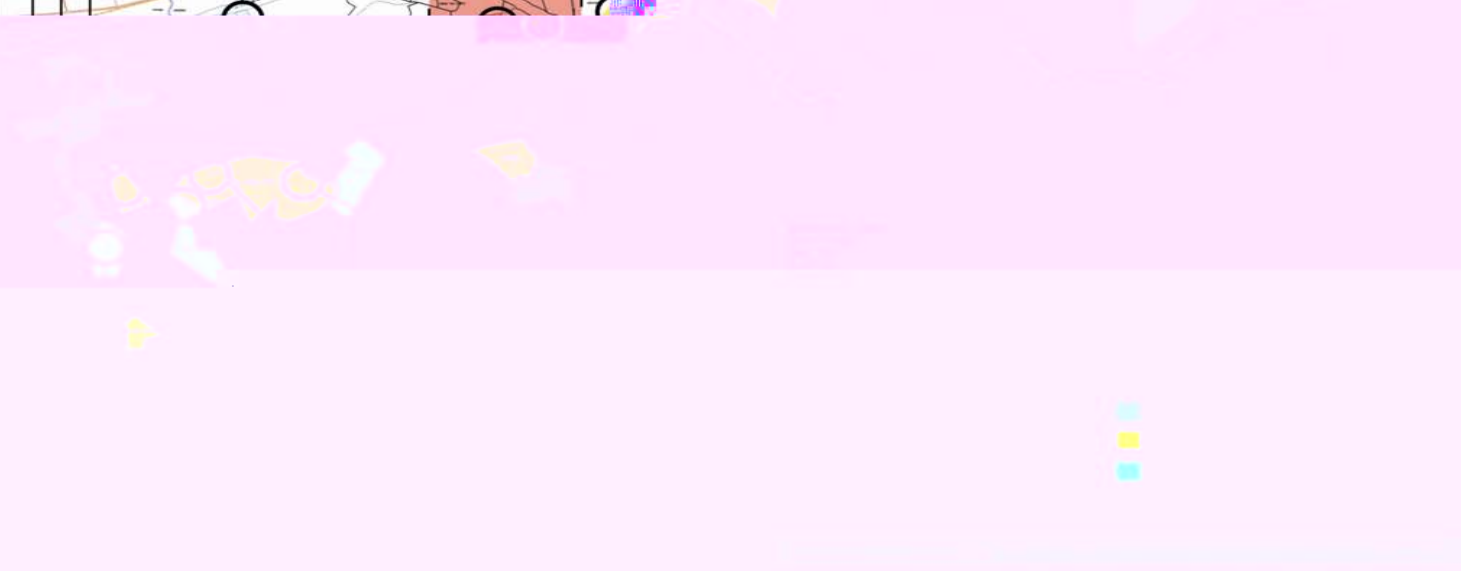
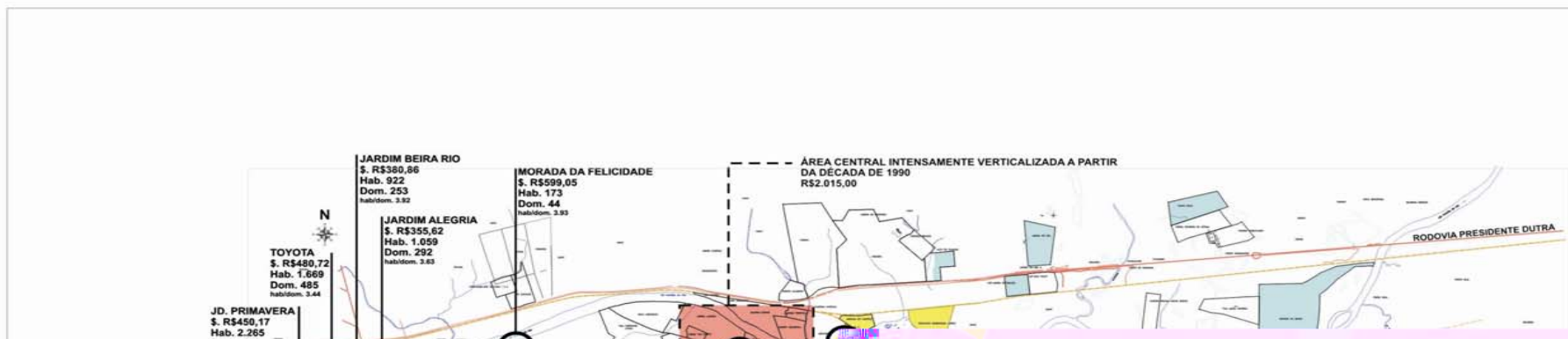
Classificação segundo o **IBGE**: renda per cápita de $(27,33/4,20=)$ 6,51 salários – **classe alta**

Classificação segundo a metodologia de **Quadros**: renda acima de 25 salários por família – **alta classe média**





PLANTA 03. DESDOBRAMENTOS URBANOS DO MODO DE PRODUÇÃO CAPITALISTA NA SUA FASE CONTEMPORÂNEA: Resende a partir da década de 1990



3.3.1 O centro da cidade

_Foto 11. Área central de Resende (Campos Elíseos)
_Fonte: Ton Kneip

Como ressaltado nas entrevistas aos arquitetos Ton Kneip (profissional liberal) e Andreza Tavares (Prefeitura Municipal de Resende), após o anúncio da escolha da região para a implantação das novas plantas, o mercado imobiliário local promoveu um instantâneo e vigoroso cenário de especulação⁴⁹ (inclusive com reflexos de valorização

⁴⁹ Segundo Ton Kneip, em 1996, o aluguel de um apartamento de três quartos na área central de Resende, acrescido das despesas com condomínio e IPTU, já chegava a custar aproximadamente US\$800,00 (oitocentos dólares).

nos preços das terras rurais). O centro da cidade, que até o final da década de 1980 possuía apenas poucos edifícios de alto gabarito (não mais que cinco ou seis unidades), a partir dos anos 90, começou a dar suporte a um rápido processo de verticalização, correspondendo em boa parte à construção de blocos de apartamentos para uma nova classe média passível de expansão.

Dado este fato, percebemos em Resende a repetição de fenômenos que parecem recorrentes nas cidades médias brasileiras submetidas a alguma fase de crescimento econômico. (1) A apreciação pelo modo de vida do “morar em apartamento”, (2) o típico receio do brasileiro quanto à instabilidade econômica do país, **que transforma o bem imóvel numa atraente reserva de capital**, (3) os interesses de empreendedores locais em extrair mais valia do solo urbano e (4) a preferência por parte dos funcionários de melhor qualificação das novas empresas por habitarem o centro da cidade (já que geralmente são provenientes de grandes centros urbanos e buscam reproduzir, de certa forma, os padrões de vida de seus locais de origem) acabaram por desdobrar-se num contínuo processo de adensamento da região central da cidade.

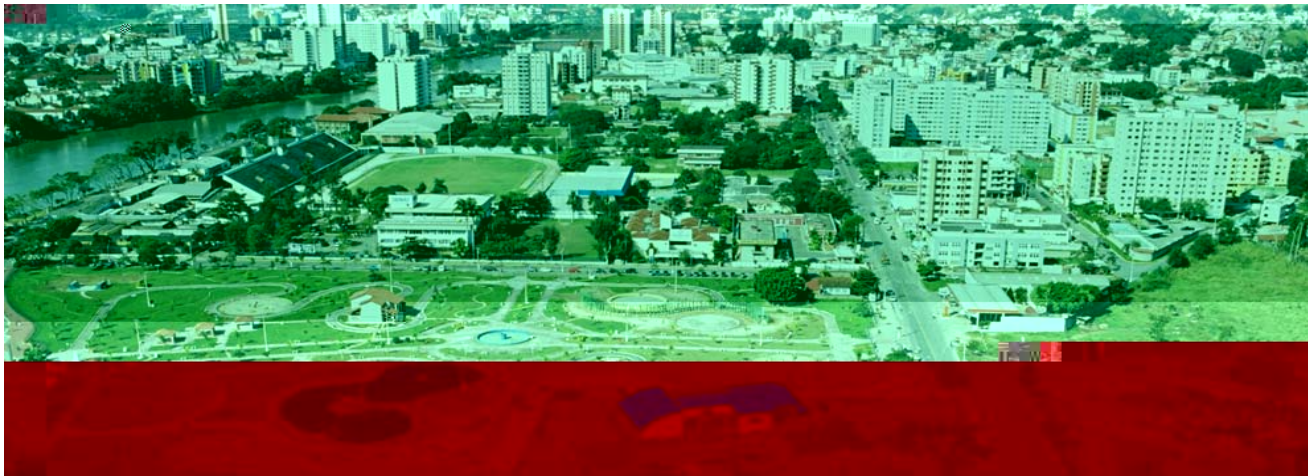
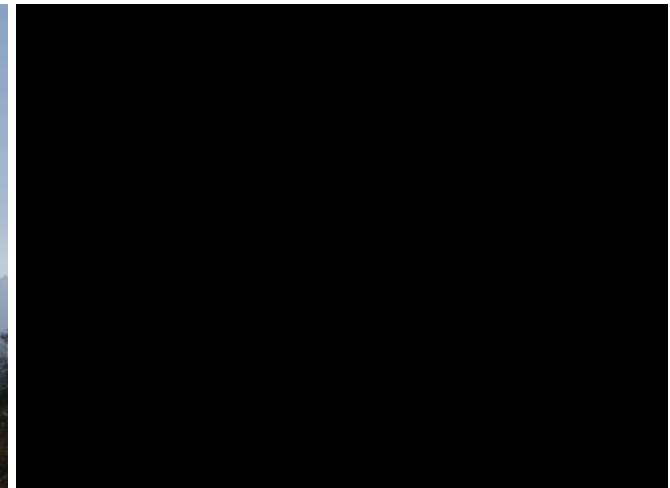


Foto 12. Foto aérea do centro da cidade
Fonte: Prefeitura Municipal de Resende

Não cabe aqui elaborar algum juízo de valor sobre as virtudes e mazelas das qualidades paisagísticas e espaciais de tal fenômeno, mas sim, compreendê-lo no contexto das mudanças. Assim, uma importante questão dá-se ao fato de que, paralelo a esta verticalização das áreas centrais, **a mancha urbana da cidade apresenta um visível processo de espraiamento** (que acompanha a tendência de expansão linear da malha), sendo boa parte desta advinda da implantação de novas áreas residenciais. Segundo Andreza Tavares, tudo isso decorre em importantes desafios à gestão do território urbano. **Ao mesmo tempo em que se vê necessário o controle do espalhamento da cidade, com o preenchimento dos inúmeros vazios existentes (promovendo assim a devida ocupação e aproveitamento de áreas já dotadas de infra-estrutura), os rebatimentos de um possível aumento de densidade sobre os problemas referentes à qualidade da mobilidade, ao preço dos imóveis e aos impactos ambientais, também devem ser devidamente avaliados.**



_Fotos 13 e 14. Campos Elíseos (centro da cidade)
_Fonte: autor



_Foto 15. Bairro Jardim Jalisco (centro da cidade)

_Fonte: autor

Outro fato importante que liga diretamente a presença do novo Pólo Automotivo a fenômenos ocorridos no centro de Resende é a reforma da rede hoteleira e a construção de novas unidades (novos hotéis) nesta área da cidade. Conforme constatado nas entrevistas feitas a funcionários dos Hotéis Avenida, Presidente, Castel Plaza, Montese e River Park⁵⁰, o nicho de mercado atingido pelo segmento corresponde basicamente a executivos das empresas do Pólo e funcionários de firmas terceirizadas, que prestam serviços temporários a estas empresas. Um exemplo recorrente que merece ser mencionado é o de trabalhadores que “moram” nos hotéis por um período de adaptação ao novo emprego, até alugarem uma casa ou apartamento e fixarem residência na cidade. Outro procedimento comum de alguns destes “moradores” é de permanecerem por longo período (que chega até a seis meses), num movimento de ingresso no hotel nas segundas-feiras, saída nas sextas-feiras e retorno à cidade de origem nos finais de semana⁵¹. Os funcionários (dos hotéis) entrevistados, também apontaram o fato de que existe um grande público composto por profissionais estrangeiros, que permanecem hospedados por um período médio de 2 a 3 meses, para a prestação de serviços temporários nas indústrias. No âmbito regional, vale lembrar que, embora boa parte das plantas se localizem na cidade de Porto Real e que o distrito de Penedo possua uma diversificada rede hoteleira, é

⁵⁰ Os hotéis Castel Plaza, Montese e River Park foram construídos já na década de 1990. Outros exemplos de hotéis novos são o Vila Rica e o Best Western, sendo que o segundo encontra-se implantado nas margens da Rodovia Presidente Dutra.

⁵¹ Atualmente, os Hotéis Avenida e Castel Plaza possuem, cada um, quatro quartos permanentemente ocupados por mensalistas.

em Resende que as hospedagens de categoria comercial-executiva se localizam e é maciçamente nesta cidade que se hospedam os funcionários que se direcionam à região para o trabalho durante a semana.

3.3.2 Áreas verticalizadas desgarradas

Como um fenômeno também devirado deste panorama especulativo, averiguamos que outras regiões da cidade também apresentam concentrações de edifícios de alto gabarito. É importante mencionar que as centralidades comerciais e de serviços de Resende (consolidadas antes da implantação do Pólo Automotivo), permanecem as mesmas, configuradas basicamente pelo Bairro Manejo e pela área central da cidade – que se divide em duas pelo leito do Rio Paraíba do Sul. Portanto, o que parece curioso é que estes novos núcleos **não se apresentam** como desdobramentos de novas atividades econômicas em seus sítios e sequer promovem o surgimento de novas centralidades de caráter local.

Pode ser que estes ainda se tratem de aglomerados pioneiros em regiões de possíveis adensamentos, as quais virão a concentrar atividades no futuro, mas por enquanto, os mesmos se caracterizam pelo isolamento, agrupando populações inteiramente polarizadas pelas centralidades tradicionais.

As fotos a seguir apresentam alguns destes conjuntos de edifícios.



_Foto 16. Bairro Morada do Castelo
_Fonte: autor



_Foto 17. Vila Julieta
_Fonte: autor



_Foto 18. Vila Julieta
_Fonte: autor

3.3.3 Os lugares das classes médias

Como vimos anteriormente no mapeamento dos novos bairros surgidos na cidade a partir da década de 1990. Neste levantamento, identificamos como novos assentamentos da classe média de Resende os seguintes bairros: 1) Barbosa Lima , 2) Montese II, 3) Morada da Colina II e III, 4) Residencial Monet, 5) Morada do Castelo, 6) Ipiranga II, 7) Mirante das Agulhas e 8) Boa Vista II.

Não se tratando de um problema exclusivo dos funcionários de baixa capacitação, os salários pagos aos quadros de médio escalão acompanham o achatamento da remuneração da mão-de-obra especializada, quase que generalizado nas últimas décadas no país.

Para termos um exemplo, segundo Quadros (op. cit.), somente no ano de 2003, a perda de renda daqueles que o autor denomina por classe média alta (famílias com renda acima de R\$5.000,00 por mês) foi de 4,74%, da classe média média (de R\$ 2,5 a R\$ 5 mil) foi de 1,57%, e da média baixa (de R\$ 1 mil a R\$ 2,5 mil) foi de 1,05%. Tal retração correspondeu ao rebaixamento de 2,5 milhões de pessoas da classe média para a classe baixa. Não desdobrando-se diretamente em um problema de solvabilidade da demanda, uma vez que esse estrato de população ainda encontra-se em condições de pagar pela moradia – o que ganha relevo neste caso é a baixa qualidade de onde se habita, devido aos diversos custos e fatores envolvidos na obtenção da moradia.

Para aqueles que atuam na construção de unidades direcionadas a um público de classe média, o alto custo da terra urbana num cenário de especulação, associado aos grandes gastos característicos da construção civil, acabam por resultar na disponibilização de edifícios de baixa qualidade, área útil reduzida e elevado preço para aquisição. Por exemplo, um apartamento de três quartos no Bairro Comercial (centro da cidade) pode chegar a custar

R\$180.000,00. Em relação aos que pagam aluguel, os altos valores das locações comprometem boa parte dos salários, acarretando na redução do padrão de consumo.

Outro problema identificado por nós que compromete não só a qualidade de vida da classe média, mas a qualidade do espaço urbano da cidade como um todo, se trata da escassez de recursos da prefeitura para a disponibilização e manutenção de uma boa infra-estrutura. Segundo Andreza Tavares, o desequilíbrio fiscal ligado aos incentivos fornecidos, o espraiamento da mancha urbana e a dificuldade de captação de recursos federais e estaduais (que não estejam diretamente direcionados a programas de fornecimento de unidades habitacionais às camadas de baixa renda), representam obstáculos em potencial para a devida manutenção dos logradouros públicos, do patrimônio histórico e da qualidade paisagística do espaço urbano. É visível o mal estado de conservação de praticamente todas as ruas, calçadas, praças e parques da cidade. Novos bairros centrais de população de renda média são servidos por ruas não pavimentadas, pouco iluminadas e redes de esgoto que despejam os dejetos humanos *in natura* nos rios. De acordo com a edição eletrônica número 123 da Folha do Interior de 15 de outubro de 2005, a Governadora Rosinha Mateus (PMDB), em visita à região no dia 13 do mesmo mês, assinou dois convênios nos valores de R\$1,6 milhões e R\$21,4 milhões, respectivamente. A primeira quantia deverá ser destinada à retomada da obra do Acesso Oeste (o acesso pelo “manchão”). O segundo montante custeará um conjunto de obras em 13 bairros da cidade, com a pavimentação de 63 Km de vias, construção de 30 Km de redes de drenagem pluvial, 110 mil metros lineares de meio-fio, construção de quatro centros de educação infantil em bairros de baixa renda e um ginásio poliesportivo para sete mil pessoas na região do Parque de Exposições.



_Foto 19. Bairro Barbosa Lima

_Fonte: autor

Pelas mesmas razões, as novas áreas residências de classe média ocupadas por unidades unifamiliares (casas) apresentam problemas semelhantes. Mais afastadas do centro e não contando com a infra-estrutura implantada na cidade antes da década de 1990, a baixa qualidade do que se constrói e dos espaços públicos se estende a estas regiões. Os loteamentos Morada da Colina 2 e 3, Mirante das Agulhas e Boa Vista I e II, são exemplos da proliferação de empreendimentos de parcelamento e urbanização de áreas adjacentes ao “manchão”, ocupados em sua grande maioria por residências erguidas lentamente, sob administração de seus proprietários.

No extremo oposto a esta região, o Bairro Monet pode ser mencionado como um exemplo bastante emblemático desta realidade. Neste, o parcelamento do solo, a implantação da infra-estrutura e a construção de compactas casas gemidas foram executados pela iniciativa privada e absorvidas pelos estratos de renda média, inaugurando uma nova frente de expansão da cidade.



_Fotos 20 e 21. Conjunto residencial Monet
_Fonte: autor

3.3.4 Condomínios e loteamentos de alta renda

Até os anos 1990, os condomínios fechados não se apresentavam como uma expressiva forma de se morar das classes de média e alta renda em Resende. No princípio da década passada, havia somente dois pequenos aglomerados neste perfil, os quais concentravam (e ainda concentram) um reduzido número de famílias de alta renda, sendo eles: O Condomínio do Tácito e o Condomínio da Casa da Lua⁵².

⁵² Segundo o Censo Demográfico 2000 (IBGE), os rendimento nominal médio mensal das pessoas com rendimento, responsáveis pelos domicílios particulares permanentes do Condomínio do Tácito era de R\$5.748,82 e da Casa da Lua era R\$3.341,63.

As expectativas geradas já no anúncio da implantação das novas indústrias rebateu-se também no direcionamento do mercado imobiliário local para a disponibilização deste tipo de espaço, destinados a estes estratos.

Primeiramente, devemos registrar que verificamos naquela região a recorrência de um fenômeno de enclausuramento das classes média e alta⁵³ neste tipo de conformação urbana, reproduzindo um típico processo de segregação socioespacial, com a concentração das classes mais abastadas em enclaves residenciais.

Registramos também que diversos fatores intrínsecos a este processo parecem estar repetidos ali também. De acordo com o Censo Demográfico de 2000, os únicos conjuntos denominados por “condomínio⁵⁴” nas cidades de Porto Real, Resende e Itatiaia se localizam na segunda (Resende), sendo eles o Condomínio do Tácito e o Condomínio Morada das Agulhas⁵⁵. De fato, o que ocorre é uma indefinição daquilo que se mantém sob responsabilidade do poder público e da gestão privada, uma vez que loteamentos servidos por logradouros públicos bloqueiam seus acesso com cancelas (como no caso da Casa da Lua e do Jardim das Rosas em Penedo – Itatiaia), assim como, serviços de coleta de lixo ficam sob responsabilidade das prefeituras em ambos os casos. Quanto aos problemas relativos à mobilidade, com exceção do Condomínio do Tácito, estes novos aglomerados seguem o típico modelo de comunidades desgarradas da malha urbana consolidada, levando a uma total dependência do automóvel na execução das atividades diárias das famílias. As transformações ocorridas na malha urbana são testemunhas disto, ao constataremos que condomínios como o Morada das Agulhas e o Limeira

⁵³ Cabe aqui lembrarmos que a definição destes bairros ou condomínios por “lugares da classe média-alta (ou alta)” parte de pressupostos metodológicos, visto que se procede uma diversidade de renda entre as famílias que ocupam estes núcleos.

⁵⁴ Definiremos por condomínio a comunidade fechada (*gatted community*) que tem a manutenção de sua infra-estrutura urbana sob responsabilidade do domínio privado.

⁵⁵ Embora se defina por condomínio, o conjunto Casa da Lua não consta sob esta categoria no Censo Demográfico de 2000.

participam do processo de espraiamento da mesma, encontrando-se afastados de sua região central, configurando a área expandida do “manchão”.

A população destas áreas combina famílias resendenses que se deslocaram do centro da cidade, com outras recém chegadas para o trabalho nas empresas do Pólo Automotivo. Estes núcleos dividem a localização das famílias de renda elevada com alguns bairros do distrito de Penedo, o qual também passa por processos de especulação imobiliária, devido à concentração de população de alta renda.

Assim como no caso dos bairros residenciais das classes de renda média, a forma predominante de produção das residências é a administração direta da construção pelo proprietário, com raros exemplos de contratação de empresas construtoras para o fornecimento da mão-de-obra e insumos.



_Fotos 22 e 23. Acessos aos novos condomínios Limeira e Morada das Agulhas
_Fonte: autor

Embora o rendimento nominal médio mensal no Condomínio Morada das Agulhas (R\$ 4.127,20) seja elevado, é no Condomínio do Tácito que ainda se encontra a população de mais alta renda em Resende. Este fato nos leva a crer que a população pertencente ao estrato mais elevado permanece a mesma e habita o mesmo lugar de antes da

implantação das plantas automotivas. Estes novos condomínio e bairros fechados caracterizam-se por dar suporte a uma camada com nível de renda médio ou médio alto, **que busca status**, mesmo tendo seu nível de renda reduzido.

3.3.5 Os loteamentos populares

Devemos ainda registrar o provimento de espaço urbano para as camadas de baixa renda, produzido e comercializado pela iniciativa privada. São exemplos desta atividade os novos bairros: Morada da Montanha, Jardim Aliança, Morada do Contorno, Mirante da Serra, Jardim do Oeste e Jardim do Sol. Como parte da mesma problemática, a qualidade de vida nestas comunidades se apresenta bastante afetada pela distância da área central da cidade e pela precariedade da infra-estrutura disponível.

Com exceção do Bairro Jardim do Sol, todas as outras aglomerações supracitadas também fazem parte das expansões do conjunto Cidade da Alegria, os quais deverão ser substancialmente beneficiados pela implantação efetiva do novo acesso⁵⁶ à cidade, com a melhoria do sistema viário local e a valorização das propriedades – já que tal eixo rodoviário praticamente atravessará todo o “manchão”.

Quanto ao Bairro Jardim do Sol, sua ocupação nos chama atenção devido ao fato de ser o primeiro empreendimento formal após a implantação do Pólo Automotivo localizado na margem da Rodovia Presidente Dutra⁵⁷. Apesar de se apresentar isolado atualmente, sua proximidade a bairros já consolidados nesta região nos remete a um possível

⁵⁶ O novo acesso à cidade, denominado “Acesso Oeste” está demarcado na planta 03 (pág. 153).

⁵⁷ O acesso ao Jardim do Sol é feito por uma via secundária entre a rodovia e o bairro.

processo de conurbação com a malha existente, no caso do prosseguimento da tendência de avanço linear da cidade.

Assim, verificamos que estas comunidades contribuem consideravelmente para o espraiamento da mancha urbana e, por conseguinte, para o incremento dos problemas advindos de tal fenômeno. Contudo, devemos registrar que – somados às ações do poder público – estes empreendimentos representam uma importante alternativa às camadas de menor poder aquisitivo, funcionando como verdadeiras contenções à proliferação de assentamentos informais.



_Foto 24. Loteamento Jardim do Sol
_Fonte: autor



_Foto 25. Loteamento Jardim do oeste
_Fonte: autor



_Foto 26. Loteamento Mirante da Serra
_Fonte: autor



_Foto 27. Loteamento Morada do Contorno
_Fonte: autor

3.3.6 A questão da habitação informal em Resende

Este talvez seja o campo mais controverso e complexo de ser abordado no que se refere às novas dinâmicas habitacionais em Resende. Segundo o Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil (com base nos dados do IBGE), entre os anos de 1991 e 2000, a cidade teve a erradicação total da população vivendo em condições subnormais. Todavia, alguns procedimentos metodológicos também carecem de revisão neste campo, ou pelo menos, de adaptações. Como observado por Sabatini (1999), os pressupostos e modos utilizados para se medir e observar a segregação socioespacial e a pobreza urbana não devem ser os mesmos adotados em todas escalas de aglomerados humanos. Uma região metropolitana funciona sob dinâmicas distintas de uma cidade média ou pequena, assim como a localização de seus estratos de baixa renda e a relação destes com o resto da cidade se dá

de maneira própria e diferenciada. Embora a MVPF possua atualmente uma movimentação econômica e produtiva expandida e diretamente ligada aos grandes centros do país, algumas particularidades devem ser preservadas no estudo sobre suas condições habitacional e social.

Segundo o Manual de Atualização de Bases Cartográfica para a Coleta do Censo 2000 (1998), desenvolvido para estabelecer as diretrizes de captação de informações para o último Censo Demográfico do IBGE, um aglomerado só poderia ser considerado subnormal (favela) se tivesse **pelo menos 51 casas** dispostas de forma densa, desordenada, com vias de circulação estreitas, serviços públicos essenciais precários e localizadas em terrenos de propriedade alheia (invasão).

Posto isto, justificamos as contradições apontadas por Andreza (arquiteta da Prefeitura Municipal de Resende), ao contestar a inexistência de favelas em Resende, dado que as observações *in loco* revelam as condições extremamente precárias de algumas comunidades. Os títulos de propriedade cedidos aos moradores das comunidades reconhecidas como subnormais ao longo da década de 1990 (como no caso do Bairro Jardim Esperança⁵⁸, por exemplo), embora tenham os inserido numa condição de formalidade – a qual não deixamos de reconhecer como um legítimo e básico instrumento de exercício de cidadania para qualquer indivíduo – não correspondeu necessariamente a sua integração à cidade e à melhoria da habitabilidade do local. É possível se verificar diversas comunidade caracterizadas por profundas carências e baixa qualidade de vida nas periferias das regiões de baixa renda, que passaram despercebidas pelos “largos furos da peneira metodológica do IBGE”, por terem menos de 51 domicílios (ou ainda, por terem se implantado após a última aferição).

⁵⁸ O Bairro Jardim Esperança é um caso típico desta problemática em Resende. Fundado há aproximadamente 10 anos com o nome de Favela do Pau Fincado, sua implantação se deu através de uma invasão rápida e organizada, tendo sua legalização recentemente a incorporado à cidade formal.

A seguir apresentamos o quadro comparativo das condições habitacionais de Resende divulgadas nos Censos de 1991 e 2000 do IBGE:

Quadro 05

Quadro comparativo 1991-2000: Indicadores referentes à propriedade e qualidade e acesso a serviços públicos em RESENDE

Discriminação		1991	2000	Variação
A	Pessoas que vivem em domicílios e terrenos próprios e quitados	63.0%	69.0%	9.6%
	Pessoas que vivem em domicílios subnormais	0.31%	00.0%	Zerada
B	Com acesso a água encanada	99.69%	99.69%	0.00%
	Com acesso a rede de esgoto	99.69%	99.69%	0.00%
C	Com acesso a rede elétrica	99.69%	99.69%	0.00%
	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
D	Com acesso a rede de água quente	99.69%	99.69%	0.00%
	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
E	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
F	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
G	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
H	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
I	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
J	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
K	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
L	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
M	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
N	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
O	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
P	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
Q	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
R	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
S	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
T	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
U	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
V	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
W	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
X	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
Y	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
Z	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%
	Com acesso a rede de gás	99.69%	99.69%	0.00%

Outra contradição verificada em Resende diz respeito à fixação destas reduzidas comunidades carentes em diversas áreas da cidade, face ao contínuo avanço da macroaglomeração do “manchão”. A partir disto, podemos ainda especular sobre uma possível recorrência em Resende daquilo que Sabatini (op. cit.) denomina por uma tendência à pulverização da pobreza urbana nas cidades da América Latina, paralela a um fenômeno de concentração das classes baixas ao redor do Conjunto Cidade da Alegria.

3.3.7 Evolução da condição da moradia em Resende entre 1991 e 2000 segundo algumas variáveis

Ao cotejarmos os indicadores habitacionais dos censos de 1991 e 2000, a mudança da nomenclatura e dos conceitos das variáveis entre as duas edições representa um elemento complicador da análise. As tabelas a seguir apresentam os dados coletados no Censo de 1991 ou em fontes que usam o mesmo como fonte primária.

_Tabelas 20 e 21

Déficit habitacional, total de domicílios e aluguel - 1991									
	DÉFICIT HABITACIONAL								
				Domicílios improvisados		Domicílios rústicos		Famílias conviventes	
	Total	Urbano	Rural	Urbano	Rural	Urbano	Rural	Urbano	Rural
Resende	2.155	1.897	258	5	-	285	70	1.441	182
Itatiaia	488	231	257	6	-	38	166	179	89
Porto Real	180	52	128	-	-	11	-	41	128

Fonte: Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro - 2001*

(*) - As fontes do AEERJ-2001 foram: Censo Demográfico do IBGE, 1991 e Observatório de Políticas Urbanas e Gestão Municipal, 2000. Para o município de Porto Real (emancipado após 1991) foram considerados os dados relativos aos setores censitários.

Déficit habitacional, total de domicílios e aluguel - 1991 (Continuação)							
	DÉFICIT HABITACIONAL		Aluguel maior que 30% da renda familiar		Número total de domicílios		
	Cômodos cedidos ou alugados		Urbano	Rural	Urbano	Rural	Total
	Urbano	Rural	Urbano	Rural	Urbano	Rural	Total
Resende	193	6	1.399	135	18.314	2.350	20.904
Itatiaia	8	2	92	62	2.261	1.537	3.798
Porto Real	-	-	5	47	722	1.199	1.921

_Tabela 22

Déficit habitacional 1991		
1º	Rio de Janeiro	163.725
8º	Petrópolis	7.995
10º	Volta Redonda	5.110
14º	Barra Mansa	3.826
19º	Macaé	2.910
22º	Resende	2.155
59º	Itatiaia	488
87º	Porto Real	180

Fonte: Índice de Qualidade dos Municípios: Necessidades Habitacionais 2001- elaborado pela Fundação CIDE em parceria com o IPPUR/UFRJ

_Tabela 23

Inadequação habitacional 1991			
	Por infra-estrutura		Por adensamento excessivo
	Domicílios com carência de infra-estrutura	Domicílios com deficiência de infra-estrutura	
Resende	2.655	1.344	1.220
Itatiaia	523	877	207
Porto Real	926	436	45

Fonte: Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro - 2001*
 (*) - As fontes do AEERJ-2001 foram: Censo Demográfico do IBGE, 1991 e Observatório de Políticas Urbanas e Gestão Municipal, 2000.
 Para o município de Porto Real (emancipado após 1991) foram considerados os dados relativos aos setores censitários.

_Tabela 24

Domicílios com carência de infra-estrutura - 1991		
1º	Rio de Janeiro	139.976
6º	Petrópolis	60.274
19º	Barra Mansa	11.252
28º	Volta Redonda	7.692
32º	Macaé	5.824
54º	Resende	2.655
86º	Porto Real	926
91º	Itatiaia	523

Fonte: Índice de Qualidade dos Municípios: Necessidades Habitacionais 2001- elaborado pela Fundação CIDE em parceria com o IPPUR/UFRJ

Como visto, dos 91 municípios do estado, Resende ocupava o 22º lugar na hierarquia do déficit habitacional, que equivalia a uma posição nada privilegiada. A cidade ainda possuía uma expressiva quantidade de domicílios com carência de infra-estrutura⁵⁹ e adensamento excessivo⁶⁰.

⁵⁹ Segundo a Fundação João Pinheiro (op. cit.), domicílios com carência de infra-estrutura são aqueles localizados em áreas precárias em termos urbanísticos, onde redes de água e esgoto, sistemas de coleta de lixo e iluminação pública não se encontram implantados. São considerados “carentes”, subgrupos de domicílios que apresentem uma das carências ou carências múltiplas simultaneamente.

⁶⁰ Segundo a Fundação João Pinheiro (ibid.), uma habitação é caracterizada por possuir adensamento excessivo quando um cômodo (ou mais) for utilizado por três pessoas (ou mais) como dormitório.

Já para 2000, a tabela da seção anterior apresenta outras variáveis que parecem demonstrar uma performance positiva, a qual – em alguns campos – pode ser considerada legítima e constatável. Contudo, outras informações devem ser postas à luz, para que a real condição não seja mitigada. Segundo a edição eletrônica 123 da Folha do Interior, existem 2.043 famílias cadastradas a espera de uma das casas que serão fornecidas pelos futuros programas de habitação social a serem implantados na cidade.

Também devemos lembrar da contestação feita em relação a não existência de assentamentos subnormais e da qualidade dos aglomerados recém-regularizados. Cabe ainda citarmos o estudo do IETS⁶¹ para a questão da moradia no Estado do Rio de Janeiro, a partir do trecho apresentado no Estudo Socioeconômico de Resende 2004, do TCERJ:

“O indicador habitacional sintético apresentado no estudo do IETS, com base nos dados do Atlas de 1991 e 2000, mede o acesso ou posse de algo que todas as pessoas deveriam ter acesso. Quanto a serviços, sintetiza água encanada, instalações sanitárias, coleta de lixo e energia elétrica. O acesso a bens duráveis restringiu-se a televisão e geladeira. As características do domicílio também são computadas nas dimensões densidade acima de 2 pessoas por dormitório e condição subnormal de moradia.

Medidas de condições habitacionais retratam a prevalência de pessoas ou domicílios sem acesso a bens e serviços absolutamente essenciais, e seus indicadores referem-se a apenas à cauda inferior da distribuição, expressando a situação dos extremamente pobres e como a situação deste grupo vem variando no tempo. Resende estava em 2º lugar entre os noventa e um municípios do estado em 1991, quando o indicador sintético média 91,56, em uma escala de zero a cem, na qual quanto mais próximo de cem, melhores são as condições das variáveis citadas. Já em 2000, o município passou a 6º lugar, com indicador 94,95. A média estadual desse indicador sintético, naquele mesmo ano, foi de 92,50”.

⁶¹ Instituto de Estudos do Trabalho e Sociedade

3.3.8 A relação (in)formalidade e consumo

Como prova da incompatibilidade da metodologia do IBGE, dá-se o fato do Estado do Rio de Janeiro possuir situações bastante distintas no que diz respeito à habitação na sua capital, na Região Metropolitana, nas cidades médias e nas pequenas cidades do interior. Assim, para uma melhor compreensão da condição de Resende, é preciso que a contextualizemos num quadro comparativo no âmbito estadual. Segundo Barros, Carvalho e Franco (2000), os resultados dos indicadores habitacionais do estado se caracterizam pela heterogeneidade. No final da década de 1990, o Rio de Janeiro foi a unidade da federação com a porcentagem maior de sua população total vivendo em favelas – 10% (1,4 milhões de pessoas), sendo que o déficit habitacional permanecia elevado, com 19% dos fluminenses (2,8 milhões) vivendo em domicílios com mais de dois habitantes por dormitório (o que corresponde a “domicílios com densidade inadequada”). Contudo, 80% da população fluminense que vive em favelas está localizada no município do Rio de Janeiro, enquanto o grau de favelização da região metropolitana chega a 12% e do interior não alcança os 2%.

Boa parte das áreas conhecidas como favelas correspondem a terrenos anteriormente despovoados e, geralmente, com direito de propriedade mal definido, os quais sofreram processo de invasão por camadas de baixa renda. Por sua vez, esta população “invasora” ascende socialmente de forma instantânea, quer seja pelo simples fato de se instalar na cidade (mesmo que precariamente), quer pela eliminação dos custos referentes ao aluguel ou à compra do terreno para a construção da casa, direcionando assim o orçamento familiar para outros fins, como alimentação, transporte, eletrodomésticos e outros. De acordo com Barros, Carvalho e Franco (op. cit.), esta condição ilegal, que por um lado libera renda para o consumo, por outro, não estimula as famílias a investirem nos imóveis, devido a insegurança advinda da falta de título de propriedade. Sobre isso, escrevem os autores (ibid., pág. 2):

“É muito comum, encontrarmos famílias vivendo em barracos superlotados, de péssima aparência e estado de conservação, porém equipados com TV, geladeira, aparelho de vídeo etc.

Ao passar do tempo, as famílias acabam entrando numa armadilha que as impede de melhorar a qualidade dos imóveis e terrenos em que vivem. A menos que a família melhore muito de vida e possa sair da favela, a opção por não ter que arcar com os custos de uma moradia formal permanece interessante.

No que se refere aos incentivos para o Estado, a má definição dos direitos de propriedade pode desestimular os investimentos na oferta de serviços habitacionais, tanto porque os custos para se levar os serviços a uma comunidade ocupada desordenadamente são maiores, como porque m formalmente este3s domicílios não existem, o que dificulta a cobrança por serviços oferecidos.

Por Estes motivos é tão intrincada a relação entre pobreza e condições habitacionais no estado. São as precárias condições habitacionais uma solução popular para a pobreza baseada na exploração das vantagens de um sistema onde faltam direitos formais de propriedade? Ou será que estas precárias condições habitacionais são um problema para a erradicação da pobreza na medida em que tem efeitos deletérios sobre a saúde, limitam o acesso ao mercado de trabalho e estigmatizam seus trabalhadores, levando a que quando trabalhem recebem salários inferiores ao de mercado?”

Dado esta máxima, verificamos que tal realidade figura de diferentes formas no estado. Enquanto o alto grau de favelização e a baixa qualidade das habitações na cidade do Rio de Janeiro e em sua Região Metropolitana compartilham com um bom desempenho dos indicadores de posse de bens duráveis⁶², nas cidades médias do interior ocorre o inverso. Nestas, a quantidade de pessoas vivendo em favelas é substancialmente menor e, por exemplo, a média de acesso à televisão é mais de 4 pontos percentuais abaixo da média estadual⁶³. Portanto, podemos considerar que, uma situação de maior formalidade das camadas baixas no interior se reverte em um

⁶² Em 2000, 98,48% da população da cidade do Rio de Janeiro vivia em domicílios com energia elétrica e geladeira e 98,66% vivia em domicílios com energia elétrica e aparelho de televisão.

⁶³ Em Resende (em 2000), 93,84% da população vivia em domicílios com energia elétrica e geladeira e 95,77% vivia em domicílios com energia elétrica e aparelho de televisão.

possível maior investimento em melhorias nas habitações em detrimento dos gastos com consumo de bens duráveis.

Assim, embora os problemas habitacionais do interior do estado estejam longe de serem resolvidos, constatamos que a condição legal da moradia das classes baixas tem potencial efetivo de se rebater em uma maior qualidade do espaço construído – característica que pode ser explorada positivamente pelas gestões públicas.



_CONCLUSÕES

“Between the traditional avant-gardism of communist parties... and a idealized avant-gardism... there lies a terrain of political organization and struggle that desperately cries out for cultivation.”

David Harvey

Nossa motivação em realizar este trabalho partiu da observação e reflexão de processos que se definem por inúmeras contradições. Natal (ibid.) comenta sobre a importância de novos investimentos, mas faz ressalvas quanto à qualidade dos mesmos e ao modo de gerenciar seus efeitos. Para nós, estas ressalvas parecem ser as grandes questões ainda não respondidas na MVPF.

As principais cidades desta região - Resende, Volta Redonda e Barra Mansa - polarizam um território historicamente estratégico devido a suas vantagens locacionais, as quais recentemente lhes abriram novas frentes de desenvolvimento econômico. A implantação do Pólo Automotivo em Resende-Porto Real potencializou a vocação metal-mecânica daquela região e contribui significativamente para a nova diversificação do desenvolvimento fluminense.

Na busca pela compreensão de tais processos, verificamos que suas origens se encontram e/ou estão diretamente ligadas às mudanças que passaram a estabelecer novos paradigmas à acumulação capitalista em escala global desde a década de 1970. A reestruturação produtiva – que transformou e “enxugou” as bases de produção em modelos de logística, plantas, gestão e comercialização cada vez mais flexíveis e em compasso com os avanços da indústria da informação – tende a otimizar o poder de avanço das economias capitalistas, fazendo-se sentir seus efeitos também na periferia do mundo globalizado.

Independente da discussão empreendida sobre qual seria o momento exato de inserção do Brasil neste processo (juntamente com as economias dos países centrais, já na década de 1970, ou recentemente, a partir da transformação efetiva das bases produtivas e da implantação de novas plantas industriais de linhas pós-fordistas), de fato, podemos falar em uma nova geografia urbana brasileira, levada a cabo por transformações nas quais se incluem as mudanças no modo de produção.

Guardando algumas semelhanças com o ocorrido nos grandes centros do Primeiro Mundo, as metrópoles brasileiras, que historicamente cumpriram o papel de suporte dos setores secundário e terciário, caracterizam-se cada vez mais pelo direcionamento de suas economias para o mercado de serviços e para o poder decisório. A diversificação da economia de exportação, a expansão do mercado interno, as novas tecnologias de comunicação e as deseconomias de aglomeração das grandes cidades, associadas à busca por territórios de menor custo de produção, abriram **novas frentes de desenvolvimento econômico em territórios não metropolitanos.**

de padrão pós-fordista – a Volkswagen Caminhões – num projeto denominado “consórcio modular”. Assim, podemos considerar que tudo o que diz respeito a tal atividade deve ser cuidadosamente observado quanto a seus efeitos sociais, econômicos e urbanos; principalmente neste caso, devido a seu relativo caráter inédito.

Um dos fatores identificados por nós, de acordo com o observado no estudo de Oliveira (ibid.), foi o de que os objetivos dos grandes capitais, todavia conscientes de seu grande poder de barganha, não encontraram territórios totalmente passivos, mas situações específicas, que articulam interesses públicos e privados engendrados na propaganda do discurso desenvolvimentista, nos interesses políticos, nos interesses do capital local e na pressão popular por trabalho. Vimos que a participação de distintos atores, a concessão de incentivos e a reorganização administrativa do território representaram importante papel na promoção dos investimentos e em seus desdobramentos.

Contudo, parece que é no cotejo entre o desempenho macroeconômico e a qualidade de vida da população (que engloba a economia doméstica, a possibilidade de ascensão social, os fenômenos de segregação, a qualidade da habitação e do espaço público, dentre outros) que os problemas aparecem. **Enquanto as empresas atingem altas taxas de desempenho e lucratividade advindas da boa aceitação de seus produtos nos mercados externo e interno, as expectativas de geração de emprego e renda permanecem longe das cifras inicialmente divulgadas** - fator diretamente associado à demanda mínima de mão-de-obra do novo modo de produção - apropriadas como justificativas para as concessões e esforços empreendidos em prol da implantação do Pólo Automotivo.

Os virtuosos índices positivos de crescimento do Produto Interno Bruto e da Renda per cápita destas cidades mitigam e se chocam diretamente com a estagnação do desenrolar de uma melhor divisão de renda, assim como,

com a não correspondência das administrações locais às demandas em acelerado crescimento, face ao esvaziamento de seus caixas pelas políticas de incentivos.

No terceiro capítulo, a relação da presença das empresas e seus modelos produtivos reestruturados com as mudanças nas dinâmicas habitacionais se confirmou, estando estas ainda em constante transformação. A materialização no espaço dos processos econômicos se fez presente mesmo antes da consolidação da fase iniciada na década de 1990, quando as perspectivas de desenvolvimento do Vale do Paraíba já promoviam políticas habitacionais de “contenção” de assentamentos informais.

A partir de depoimentos coletados nas entrevistas a técnicos da administração local e a membros de mercado imobiliário da região, verificamos que a definição da escolha de Resende para a implantação da Volkswagen Caminhões repercutiu num imediato e acelerado cenário de especulação imobiliária, abrangendo inclusive terras não urbanizadas. Atualmente, apesar da prática de preços ainda relativamente altos, existe uma tendência de estabilização, direcionando as principais preocupações para outros problemas.

As análises *in loco*, dos dados coletados e do avanço da mancha urbana nos demonstrou uma série de fatos ou tendências que merecem nossa atenção. Primeiramente, ao observarmos os novos espaços das classes médias, devemos lembrar que a baixa taxa de empregabilidade das novas plantas também disponibiliza poucos postos a este estrato social, tradicionalmente composto engenheiros, administradores, advogados, dentre outros. Devemos recordar também que, além de estarem presentes em reduzida quantidade, os rendimentos desta classe vem sendo solapados por constantes achatamentos. Portanto, o que verificamos no espaço construído dos estratos médios é uma baixa qualidade, a incompatibilidade entre salário e custo da habitação, além da precariedade dos espaços públicos que os servem.

Outro dado importante é que quase tudo aquilo que supostamente poderia ser classificado por recortes espaciais de alta renda, na realidade nos remete a uma condição de renda média-alta, muito próxima do padrão da classe média dos países de Primeiro Mundo. A importância da análise deste estrato para nosso estudo se dá devido ao fato de que este reproduzir localmente o que podemos definir por “modo de vida genérico do cidadão globalizado de Terceiro Mundo”. Composta por uma população de renda acima da média (porém não suficientemente alta para alcançar os ingressos da burguesia metropolitana), basicamente definida por núcleos familiares locais tradicionalmente abastados, ou por funcionários alocados nos poucos cargos de alta linha disponibilizados pelas novas empresas, é esta classe que promove e articula o mercado imobiliário local nas mais significativas transformações e nas novas formas de ocupação. **São eles os moradores dos novos assentamentos inspirados no modo de vida do subúrbio norte-americano, traduzido nos condomínios fechados reproduzidos mundo afora**, assim como, o público alvo dos empreendimentos imobiliários que verticalizaram a região central da cidade de Resende em menos de 12 anos - tradicionalmente ocupada por residências unifamiliares, sobrados, pequenos edifícios de três pavimentos e pouco mais de quatro ou cinco torres de mais de dez pavimentos.

Como esperado, a definição pela contradição não poderia deixar de ser mais evidente no caso dos assentamentos de baixa renda. Enquanto a iniciativa estatal, através de inúmeras ações ainda em andamento, logrou evitar a proliferação de assentamentos ilegais, contestamos aqui a estratégias adotadas, a qualidade dos resultados obtidos e a falácia da não existência das favelas na cidade de Resende. Segundo Sabatini (ibid.), na América Latina é reconhecida atualmente a tendência de pulverização dos novos assentamentos informais em pequenos núcleos (mesmo porque, parece que todas as gigantescas aglomerações informais de população pobre que poderiam existir, já foram feitas). Assim, consideramos a metodologia de levantamento das comunidades informais do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) inapropriada para o caso das cidades média e pequenas, dado que esta

opera como uma “peneira de furos muito largos”, não identificando os reduzidos e inúmeros grupos de população pobre e/ou miserável vivendo em condições precárias na MVPF em geral.

Se não existe em Resende, Porto Real e Itatiaia um grande aglomerado ilegal é, em parte, devido ao depósito de um crescente contingente de baixa renda nos conjuntos de habitação social e nos loteamentos de baixa renda que compõem o que denominam por “manchão”. Neste caso, sem desconsideramos algumas virtudes de tal situação – principalmente a que diz respeito à condição legal de seus moradores, fundamental para seu exercício de cidadania – o que percebemos é uma macro-concentração formal de população pobre, correspondendo a um processo de segregação socioespacial institucional.

As contradições identificadas que relacionam a presença do capital privado, seu modelo de reprodução e o habitat humano na MVPF tentam expor que os bem-vindos investimentos devem ser criteriosamente planejados, devido a seus grandes poderes de transformação. Como visto, além de tal situação merecer uma atuação imediata e continuada, **o pensamento local da cidade porvir deve desde já considerar, tantos por parte dos interesses macro e microeconômicos, que não se pode definir qual o prazo de duração da nova vocação automobilística daquele território e sequer o tempo de permanência das novas plantas ali instaladas.**

*“Na ancestral necessidade de gerar modelos e por outra de assumi-los como válidos, cabe perguntar-se: **quais seriam válidos atualmente e PARA QUEM?** (...) A **manhatização**, supostamente identificada com as solicitações das estruturas financeiras e comerciais do “Primeiro Mundo” (...) a **HOUSTONIZAÇÃO**: liberdade total de ação sobre o território (...) a **euralização**, que implica na desintegração e fragmentação da cidade, reduzida a uma somatória de containers polifuncionais (...) ou a **caraquização**: aceitar definitivamente a cidade informal como fato irreversível da metrópole do “Terceiro Mundo” e integrar suas estruturas a forma urbana do futuro.”*

Roberto Segre

BIBLIOGRAFIA

ALBUQUERQUE, Roberto Cavalcanti de. A Região Urbana Rio-São Paulo: Caracterização. In: REZENDE, Fernando, LIMA, Ricardo (organizadores). **Rio-São Paulo Cidades Mundiais: Desafios e Oportunidades**. Pág. 17-75. Brasília: IPEA, 1999.

AMORIM FILHO, Oswaldo, SERRA, Rodrigo Valente. Evolução e Perspectivas do Papel das Cidades Médias no Planejamento Urbano e Regional. In: ANDRADE, Thompson Almeida, SERRA, Rodrigo Valente (organizadores). **Cidades Médias Brasileiras**. Pág. 1-35. Rio de Janeiro: Ed. IPEA, 2001.

ARANTES, Otília. **Urbanismo em fim de linha**. São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 2001.

ASCHER, François. **Metápolis: Acerca do Futuro da Cidade**. Oeiras: Celta Editora, 1998.

BARROS, Ricardo; CARVALHO, Mirela de; FRANCO, Samuel. Condições Habitacionais no Estado do Rio de Janeiro: Progresso e desafios. In: **Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil**. Rio de Janeiro: IPEA, 2000.

BOTELHO, Adriano. **Do Fordismo à Produção Flexível: A Produção do Espaço num Contexto de Mudança das Estratégias de Acumulação do Capital**. Dissertação de Mestrado. São Paulo: USP, 2000.

BRITTO, Ana Lúcia Nogueira de Paiva. **Novas formas de produção imobiliária na periferia: O caso da zona oeste do município do Rio de Janeiro**. Dissertação de mestrado. Rio de Janeiro: IPPUR-UFRJ, 1990.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade dos muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. São Paulo: Ed. 34/ EDUSP, 2000.

CARVALHO, E. **Exclusão social e crescimento das cidades médias brasileiras**. *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2003, vol. VII, núm. 146(128). [http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146\(128\).htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146(128).htm)

CANO, Wilson. Algumas implicações espaciais da terceira revolução industrial no Brasil. In: GONÇALVES, Maria Flora (organizadora). **O Novo Brasil Urbano**. Pág. 123-133. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1995.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. A era da informação: economia, sociedade e cultura, v.1, São Paulo: Paz e Terra, 1999.

BELL, Daniel. **The Coming of Post-industrial Society**. Nova Iorque: Basic Books Inc., 1973.

COUTINHO, Rachel. Volta Redonda e Duque de Caxias: Dois Modelos Urbanísticos de Implantação de Projetos Industriais. In: **Anais do IV Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**. Pág. 149-161. Volume 1. Rio de Janeiro: PROURB, 1996.

FINEP. **Habitação popular: inventário da ação governamental – Vol 01**. Rio Janeiro: FINEP, 1985.

_____. **Habitação popular: inventário da ação governamental – Vol 01**. Rio Janeiro: FINEP, 1985.

HALL, Peter. **As Cidades do Amanhã**. São Paulo: Ed. Perspectiva, 2002.

HARVEY, David. **Condition of postmodernity: an enquiry into the origins of cultural change**. Cambridge: Basil Blackwell, 1992.

_____. **Justice, Nature & the Geography of Difference**. Oxford: Blackwell Publishers, 1996.

KOOLHAAS, Rem. **Mutations**. Barcelona: ACTAR, 2000.

LAGO, Luciana Correia do. **Desigualdades e segregação na metrópole: O Rio de Janeiro em tempo de crise**. Rio de Janeiro: Revan: Fase, 2000.

LEITE, Carlos. Reestruturação Produtiva & Projetos Urbanos: Clusters e Tecnópolis como Instrumentos de Regeneração Urbana: www.leitebrooke.com.br/pdf/clusters_190504.pdf

MARICATO, Ermínia . As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias. Planejamento Urbano no Brasil. In: ARANTES, Otília, MARICATO, Ermínia e VAINER, Carlos B.. **A cidade do Pensamento Único: Desmanchando Consensos**. Pág. 121-188. Petrópolis: Vozes, 2000.

_____. **Habitação e cidade**. São Paulo: Atual, 1997.

MARTINS, Humberto Eduardo de Paula. **Reconfiguração territorial da produção e capacitação tecnológica em eixos de desenvolvimento no sudeste brasileiro**. Tese de Doutorado. Rio de Janeiro: UFRJ, 2002.

NATAL, Jorge (Org.) **O Estado do Rio de Janeiro pós-1995**. Rio de Janeiro: Ed. Publicati, 2005.

OLIVEIRA, Floriano José Godinho de. **Reestruturação Produtiva e Regionalização da Economia no Território Fluminense**. Tese de Doutorado. São Paulo: USP, 2003.

PERO, Valéria; QUINTAES, Giovani; ARPON, Andréia. Renda, Pobreza e Desigualdade no Rio de Janeiro: Um balanço da década de 90. In: **Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil**. Rio de Janeiro: IPEA, 2000.

RIBEIRO, Darcy. **O Povo Brasileiro**. São Paulo: Ed. Companhia das Letras, 1997.

ROCHA, Nilton Almeida. A Nova Administração Municipal. In: ROCHA, Nilton Almeida (organizador). **Novas Leituras de Administração Municipal**. Pág. 11-23. Rio de Janeiro: Ed. IBAM, 2002.

SABATINI, Francisco. **Medição da segregação residencial: Reflexões a partir da cidade latinoamericana**. Santiago: PUCC, 1999.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: Ed. Hucitec, 1996.

_____. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal** - 11^a ed. - Rio de Janeiro: Record, 2004.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2004.

SASSEN, Saskia. **As Cidades na Economia Mundial**. São Paulo: Ed. Studio Nobel, 1998.

SAVAGE, Mike; WARDE, Alan. Cities and uneven economic development. In: LEGATES, Richard T.; STOUT, Frederic. (Ed.) **The city reader**. London: Routledge, 1996. p. 312-29.

SEGRE, Roberto. Houston e Caracas: Duas imagens da centralidade urbana. In: **Anais do VII Encontro Nacional de ANPUR-Vol I**, Pp. 606-635. Recife: UFPE, 1997.

VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria. In: ARANTES, Otília, MARICATO, Ermínia e VAINER, Carlos B.. **A cidade do Pensamento Único: Desmanchando Consensos**. Pág. 121-188. Petrópolis: Vozes, 2000.

_____. Os liberais também fazem planejamento urbano? In: ARANTES, Otília, MARICATO, Ermínia e VAINER, Carlos B.. **A cidade do Pensamento Único: Desmanchando Consensos**. Pág. 121-188. Petrópolis: Vozes, 2000.

VELTZ, Pierre. Tempos da economia, tempos da cidade: as dinâmicas. In: Acselrad, Henri (organizador). **A duração das cidades: Sustentabilidade e risco nas políticas urbanas**. Pág. 139-155. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.

Periódicos

Revista Veja Rio. Rio de Janeiro, Julho de 1995. Reportagem de capa: “**Resende pisa no acelerador**”, por Leila Sterenberg.

Bibliografia Institucional

- Ø Fundação CIDE, **Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro de 1995**.
- Ø Fundação CIDE, **Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro de 1996**.
- Ø Fundação CIDE, **Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro de 1998**.

- Ø Fundação CIDE, **Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro de 2001.**
- Ø Fundação CIDE, **Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro de 2002.**
- Ø Fundação CIDE, **Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro de 2003.**
- Ø Fundação CIDE, **Relatório Índice de Qualidade dos Municípios do Estado do Rio de Janeiro, 1998.**
- Ø IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), **Censo Demográfico de 1991.**
- Ø IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), **Censo Demográfico de 2000.**
- Ø IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), **Manual de Atualização de Bases Cartográficas para a Coleta do Censo 2000, 1998.**
- Ø IPEA (Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas) e PNUD 2000 (Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento), **Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil.**
- Ø TCE-RJ (Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro), **Estudo Socioeconômico 1997-2001 de Resende.**
- Ø TCE-RJ (Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro), **Estudo Socioeconômico 2003 de Resende.**
- Ø TCE-RJ (Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro), **Estudo Socioeconômico 2004 de Resende.**

Sites da internet

- Ø www.unicamp.br/unicamp/unicamp_hoje/ju/novembro2004/ju274pag05.html
- Ø www.folhadointerior.com.br
- Ø www.ibge.gov.br

Ø [http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146\(128\).htm](http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-146(128).htm)

Ø www.leitebrooke.com.br/pdf/clusters_190504.pdf

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)