

Para além da cidade sem asfalto: o caso do município de Itaboraí (RJ)*

ALLAN BARBOSA MOREIRA**

Resumo: Esse artigo busca entender as dinâmicas e os elementos partes do município de Itaboraí, por sua vez caracterizado pela quantidade de vias não pavimentadas. Logo a partir de uma análise teórica como pano de fundo dos dimensionamentos empíricos desse município propõe-se compreender como esse município é estruturado, se para as pessoas ou para os negócios. Metodologicamente operacionalizamos uma mobilização teórica que faz jus a análise descritiva feita através da leitura de documentos públicos capazes de caracterizar o município de Itaboraí. Como resultado encontra-se que o município de Itaboraí possui inadequada infraestrutura urbana para receber grandes empreendimentos, dificultando com isso o direito de acesso à cidade de seus moradores.

Palavras-chave: Produção Capitalista do Espaço; Desenvolvimento Urbano; Grandes Projetos de Investimento; COMPERJ.

Beyond the city without asphalt: the case of the municipality of Itaboraí (RJ)

Abstract: This article seeks to delve into the dynamics and elements of the municipality of Itaboraí, in turn characterized by the amount of unpaved roads. Starting from a theoretical dimension as the background of the analysis projects, it is understood how this business building municipality is understood as people of the municipality for business. Methodology We operationalize a theoretical dissemination of documents that make a critical analysis done through the reading of audiences that characterize the municipality of their understanding. As a result, it is found that the municipality of Itaboraí has its urban infrastructure to make access to the city difficult.

Key words: Capitalist Production of Space; Urban Development; Large Investment Projects; COMPERJ.

* O presente trabalho foi produzido no âmbito do Programa de Pós-Graduação em Estudos Urbanos e Regionais (PPEUR) da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN).



** ALLAN BARBOSA MOREIRA é Bacharel e Mestre em Políticas Públicas, doutorando pelo Programa de Pós-Graduação em Estudos Urbanos e Regionais da UFRN e pesquisador pelo Observatório das Metrôpoles e pelo Hub de Planejamento Inteligente da Mobilidade do Rio de Janeiro – MOB 4.0.

1. Introdução

Essa pesquisa teve seu início através da publicação do “Caderno Metropolitano”, em 2017, documento elaborado pela Câmara Metropolitana do Rio de Janeiro, onde identifica-se a quantidade de vias pavimentadas dos municípios da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ). É identificado, por exemplo, que 50,05% das vias dos municípios da RMRJ encontram-se sem pavimentação, sendo o município de Itaboraí com mais vias não pavimentadas (80,71% de suas vias) (PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, 2017).

Mas também, para além da falta de pavimentação em Itaboraí, teve grande influência nessa pesquisa a construção do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro, em 2006 no município de Itaboraí. Isso porque considerado o maior empreendimento da história da Petrobrás, e o maior trabalho de terraplanagem do país; por conseguinte, tanto a (i)mobilidade urbana quanto a instalação do COMPERJ, nos fazem pensar o espaço da cidade, enquanto principal objeto dessa pesquisa. E aqui é questionado: como garantir o direito de acesso à cidade num contexto de vias sem pavimentação?

Para entender a formação histórica do município de Itaboraí, optamos por utilizar (dentre outros) um documento técnico elaborado pela Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo de Itaboraí (SEMMAURB), em 2018, que compreende a 2ª etapa da revisão do Plano Diretor. Nesse documento podemos destacar a instalação de grandes projetos de investimento em Itaboraí no limiar do século XX e XXI. Esse avanço acontece tanto no setor de transportes, quanto no setor industrial, e o consequente avanço populacional e habitacional. Uma dinâmica espacial e territorial local de

transformação não só de aspectos geográficos, mas também particularidades sociais desse município.

Sobre as particularidades empíricas que eclodem junto a aproximação analítica de Itaboraí, conseguimos organizar um conjunto de referenciais que irão nos ajudar a entender teoricamente as dinâmicas ali em jogo. Em resumo: a ideia da “produção capitalista do espaço” imerso pela ideia da circulação de capital, industrialização e urbanização e os grandes projetos de investimento; mas também resgatamos a ideia do “direito à cidade”, transportes e mobilidade urbana. Entre essas conceitualizações, também iniciamos um ensaio sobre a ideia da “crítica à razão dualista”, “desenvolvimento desigual e combinado” e do “ornitorrinco” (como forma de expressão de cidades) a partir de Francisco de Oliveira (1933-2019).

Em linhas gerais, para além dessa introdução e de nossa mobilização teórica, esse trabalho está organizado entre entender as dinâmicas de (i)mobilidade urbana do município de Itaboraí, e a partir desse, interpretar dinâmicas outras, que se percebem no espaço da cidade. Portanto no primeiro momento apresentaremos uma mobilização teórica sobre três eixos dentro da dialética marxista, e no segundo momento apresentaremos breves recortes empíricos desse município, e apresentar suas configurações e características de cidade enquanto município, buscando dar base a mobilização teórica estruturada. Por fim trouxemos principais conclusões e direcionamento para novas pesquisas.

2. Uma breve mobilização teórica

Em resumo nossa mobilização teórica fica organizado dentre três eixos: i.) primeiro a ideia da “produção capitalista do espaço” ganha maior atenção, pois

tanto a instalação do COMPERJ, quanto a quantidade de vias pavimentadas, nos fazem refletir em como essas “vias” estão direcionadas, na busca de responder nossa questão de pesquisa. Por esse motivo mobilizamos a ideia da circulação de capital, industrialização e urbanização (intensiva e extensiva) e grandes projetos de investimento.

Em seguida no segundo tópico ii.) crítica à razão dualista – ornitorrinco trouxemos o debate para a questão do desenvolvimento desigual e combinado, rural e urbano dentro da lógica do “ornitorrinco” e desenvolvemos um ensaio sobre a ideia do “ornitorrinco urbano” desenvolvido pelo autor desse artigo. Dentre esses pontos, buscamos compreender como o município de Itaboraí se encaixa na lógica de desenvolvimento de cidades, se é uma cidade com traços rurais ou traços urbanos, ou até mesmo, uma simbiose. E aqui uma espécie de “ornitorrinco urbano” surge como metáfora de cidades, quando não se tem um grau de equilíbrio de desenvolvimento, onde o avanço cresce e se alimenta do atraso.

No terceiro e último momento de nossa mobilização teórica sobre a ideia do iii.) “direito à cidade” trouxemos uma provocação de como a ausência de vias evoca a discussão tanto do “direito à cidade”, afinal, é pelas ruas da cidade que nos locomovemos em direção aos recursos da cidade. E consequentemente discutimos a mobilidade ou (i) mobilidade urbana, aqui como conceito atrelado, afinal a locomoção entre trajetos nos faz pensar a cidade como parte da vivência urbana, enquanto elemento base de idas e vindas da população.

2.1. A “produção capitalista do espaço”

Quando se discute o fenômeno da “produção capitalista do espaço” deve-se observar quais elementos fazem parte desse processo e quais espaços sofrem com determinada expansão. Para explorar esse fenômeno Harvey (2005) fala da necessidade de se aprofundar nos estudos marxistas que estudam o sistema capitalista enquanto modo de produção. Nesse imbróglio discursivo, encontra-se a discussão sobre a teoria da acumulação de capital numa escala geográfica expansível, a que pese a circulação de capital como forma de absolver o capital de excedentes.

A “produção capitalista do espaço” nasce efetivamente junto ao processo de industrialização e urbanização dos lugares. Fenômeno esse que coloca as cidades e as metrópoles no centro da configuração da rede urbana junto as transformações de suas infraestruturas ligado ao processo de financeirização das coisas. Essa transição político-econômica do capitalismo no final do século XX, traz acompanhado consigo, portanto, a financeirização e a concessão de setores outrora de responsabilidade do Estado para a iniciativa privada, como habitação e transportes por exemplo (HARVEY, 1980; MONTER-MÓR, 2007; ROLNIK, 2019).

A construção da produção capitalista de Harvey (2005) representa a interação da economia numa escala geográfica expansível, afinal, é através do espaço que o capitalismo encontra as respostas necessárias para sua manutenção enquanto sistema. A qual a circulação de capital e o capital de excedentes e todos os elementos da teoria do capital se coadunam dentro do mosaico da “produção capitalista do espaço”. Aqui a produção reflete no espelho econômico as manutenções geográficas do espaço,

apontando para novas formas de vida urbana. Portando a ideia da urbanização intensiva e extensiva e grandes projetos simbolizam a produção do capital no espaço.

2.2. A crítica à razão dualista – o “ornitorrinco” urbano

A partir desse momento adentramos em outro campo teórico de reflexão, pois a ideia do subdesenvolvimento como marca do processo de industrialização e urbanização também explica como o espaço da cidade é compreendido a partir de seus espaços, posto anteriormente sobre a ideia da produção capitalista, e agora, nesse momento se insere na perspectiva de se interpretar como determinado território é classificado dentro da lógica do “ornitorrinco” dentro da matriz sociológica.

Isso não necessariamente significa que a ideia da “produção capitalista do espaço”, fique para trás, onde ambas discutem os impactos atrelados ao sistema capitalista. Aqui Francisco de Oliveira (1933-2019) imerso a uma outra perspectiva de pensamento, embora ainda dentro das premissas marxistas, tanto a “crítica à razão dualista” quanto a ideia do “ornitorrinco” servem para abrir nosso leque de opções quando se pretende construir uma crítica minimamente razoável sobre os elementos empíricos que representam nosso universo de pesquisa.

No primeiro momento iremos apresentar a metáfora do “ornitorrinco” para após apresentarmos um conceito nosso, isto é, acreditamos que o conceito do “urbano” se encaixa na lógica sociológica do “ornitorrinco”, como uma forma de se atualizar as dinâmicas recentes, imersas num estado, já acabado, de industrialização e urbanização, onde o que sobra são os impactos derivados desse processo (MOREIRA, 2022).

Logo, atribuímos ao conceito puramente sociológico do “ornitorrinco” uma dimensão no campo dos estudos do Planejamento Urbano e Regional (PURD). Portanto, aqui nasce a ideia do “ornitorrinco” urbano, em uma dimensão geográfica, como veremos a seguir.

O termo “ornitorrinco” urbano nasce enquanto conceito no amadurecimento do pensamento sobre a cidade, e mais especificamente, em como as modificações empíricas do pensamento da cidade recente influenciou em suas diferentes definições, isto é, o significado da cidade orientado por uma práxis urbana do morar e do habitar, está associado a uma ordem econômica posta historicamente, redefinindo não apenas o conceito da cidade e o cotidiano do homem citadino, mas também suas geografias ambientais e sociais como um todo. Paralelamente, o sentido proposto do “ornitorrinco” articula o próprio desenho da cidade, seus espaços e lugares, uma vez que considera o processo moderno das relações produtivas e do consumo, ao passo em que também trata da cidade como espaço de vivência, encontro e sociabilidade, as quais, não necessariamente, se moldam na mesma velocidade e substância do “moderno”.

Se se pretende apresentar o conceito da cidade, embora não seja o objetivo desse artigo, precisamos entender que não existe um entendimento homogêneo de sua definição, ou seja, os diferentes níveis de desenvolvimento das estruturas econômicas dos lugares, são, por sua vez, influenciados pelas variáveis da sociedade, em que pese, suas condições sociais, ambientais e político-institucionais, que irão orientar diretamente na definição da cidade. Atentos a esse aspecto, à sua maneira Marx (2007) e Lefebvre (1999; 2016) ou ainda Harvey (1980; 2005; 2014) e

Rolnik (1995; 2019) convergem na compreensão no que diz respeito a cidade e o urbano (MOREIRA, 2020).

Embrionado pelo pensamento da cidade, surge o “ornitorrinco” urbano, e sua definição se postula na dissertação teórica sobre as vicissitudes contemporâneas que permeiam os organismos intrassetoriais, responsáveis pela organização do espaço construído, e da interação desses elementos, que paradoxalmente irá definir as dinâmicas presentes, quer seja do aparelho do Estado, na perspectiva das políticas públicas, quer seja dos aspectos geográficos, da produção do espaço.

Se optarmos por entender a metáfora do “ornitorrinco” para compreender a sociedade recente iremos propor que esse peculiar animal aplicado a interpretação do urbano tornou-se um mostro. E agora Chico?

Nossa primeira tarefa para levar essa investigação a cabo começaria pela morfologia, pela anatomia dessa reencarnação do Ornitorrinco: onde está a patinha dele espalmada, onde está o bico de pato, onde está o rabo de pato, onde está o ferrão do macho, tudo aquilo que é descrito na epígrafe do Chico. Onde é que eles estão? Teremos assim uma fusão patológica ou teratológica de um bico militar, uma patinha miliciana, uma mama teocrática da qual escorre leite e os filhotes são alimentados, e um ventre dilatado que é o fisiologismo, chamado ‘centrão’ – fisiologismo juntado com milícias, militares, teocracia e uma família reinante delinquente. O que é esse monstro? Como ele foi gerado? Ora, ele foi gerado no ventre do Ornitorrinco: trata-se do Ornitorrinco 2.0 (...). (OLIVEIRA, 2022, p. 99).

Sugerido uma atualização do fantástico animal, precisamos apontar o que nos levou a incluir o “urbano” à metáfora do “ornitorrinco”. Como já elucidamos o “ornitorrinco” de Oliveira (2013) surge como tentativa de se interpretar a formação econômica do Brasil. Nesse eixo teórico, se encontra a noção do “atraso” social como alimento do “avanço” de mercado, representado tanto pelo barateamento da oferta de mão-de-obra quanto pela capital de excedentes e a consequente urbanização dos lugares. Portanto, o conceito do “ornitorrinco” urbano surge para aludir sobre o que vem através do processo de urbanização. O sentido de urbano também se atrela à centralidade do espaço urbano na lógica do sistema socioeconômico e político-institucional da financeirização do capital, na medida em que esse espaço se torna proeminente dos mecanismos de resistência aos signos disputados no desenvolvimento do próprio espaço.

Isso posto, podemos compreender que o conceito do “ornitorrinco” urbano pode ser utilizado na definição empírica dos lugares. Metodologicamente esse conceito surge como uma metáfora que ajuda a sumarizar as “novas” dinâmicas da sociedade, derivados do processo de industrialização e urbanização. A abertura industrial na segunda metade do século XX, a longo prazo, trouxe dificuldades infraestruturais, habitacionais e socioambientais. Portanto, o conceito apresentado surge para definir o resultado do “avanço” do setor econômico, alimentado pelo “atraso” das dificuldades sociais, onde o inverso também pode ser considerado.

A responsabilidade de teorizar sobre as estratégias político-econômicas em comumhão a comportamentos socioambientais do Brasil, trazendo consigo um profundo debate de como se resolve as instâncias hierárquicas dos

lugares, aqui classificados pelas dimensões de ruralidade e urbanização dos lugares, provoca a necessidade de uma crítica teórica muito cara no campo da PURD.

Isso posto, podemos compreender que o “ornitorrinco” urbano, para além de ser apenas um termo de referência do evolucionismo territorial recente, aqui está vinculado uma série de questionamentos teóricos da arena de discussão do espaço e da cidade muito frutífero à sua composição enquanto conceito, isto é, a essencialidade do debate sobre o rural e o urbano, ao passo que questiona todo o processo conceitual sobre o “ornitorrinco” urbano, irá também contribuir para novas perspectivas de apresentação do termo e sua práxis urbana, legitimando ainda mais sua aplicação enquanto conceito sociológico.

2.3. O “direito à cidade”

O “direito à cidade” não pode e nem deve ser entendido como meramente um pressuposto de acesso ou de mobilidade no espaço da cidade. Afinal, se pensarmos o espaço isoladamente iremos perceber que ele por si só é “livre”, porém o “vazio” ou “inação” e ainda os “vultos” não são suficientes para garantir o acesso à cidade. Acontece que para além da liberdade “ir e vir”, é necessário a construção de mecanismos que facilitem o acesso e a permanência democrática das pessoas nos espaços das cidades. E é aqui que mora o “x” da questão.

Isso porque as cidades são focos de diversos serviços para a sociedade. Como bancos e redes de supermercados, colégios e hospitais, cinemas e teatros, dentre outros. A questão é o (de)limitado acesso a esses serviços, pois a parcela periférica da população, outrora afastadas dos grandes centros urbanos

ficam a parte das dinâmicas que as cidades oferecem. E para além da discussão *lefebvreviana* do “direito à cidade” ou direito de acesso a cidade, existe uma linha tênue entre reivindicar o espaço da cidade enquanto “nosso” e criar instrumentos a nível de gestão para garantir a permanência de “todos”.

São duas possibilidades intrinsecamente relacionadas a discussão do “direito à cidade” de Henri Lefebvre (1901-1991) isso porque na premissa *lefebvreviana* é apontado que “reivindicar a cidade é um ato contínuo diante de uma nova forma de vida urbana”. Porém para além da dimensão reivindicativa (também necessária). A demanda torna-se fundamental para demonstrar aos burocratas tidos como gestores de políticas públicas, quais prioridades e pautas a nível de montagem da agenda para a construção de políticas capazes de atingir o “direito à cidade” (HARVEY, 2014; LEFEBVRE, 2016).

3. Contextualização: o município de Itaboraí

Nesse tópico iremos apresentar a realidade do município de Itaboraí, buscando apresentar elementos que sejam suficientes para entender quais fenômenos justificam sua escolha para essa análise. Iremos apresentar características empíricas de Itaboraí como *proxy* da mobilização teórica construída anteriormente, isto é, propomos apresentar quais fatores foram responsáveis por direcionar essa pesquisa, legitimando tanto a escolha desse universo (Itaboraí) como sua fundamentação teórica.

No primeiro momento cabe identificarmos onde nasce o interesse pelo município de Itaboraí, e para isso, iremos apresentar “o primeiro dado de pesquisa” e que é responsável pelo start inicial dessa investigação. Nesse

aspecto, essa pesquisa surge através da publicação do “Caderno Metropolitano”, em 2017, elaborado pela Câmara Metropolitana do Rio de Janeiro, onde identificamos a quantidade de vias

pavimentadas dos municípios da RMRJ, onde o município de Itaboraí encontra-se com 80,71% de suas vias não pavimentadas (Quadro 1).

Quadro 1 – Pavimentação de vias – Região Metropolitana do Rio de Janeiro

Municípios	Vias pavimentadas	Vias não pavimentadas	Total de vias no município
Belford Roxo	638,76 km – 63,43%	368,35 km – 36,57 %	1007,11 km
Cachoeiras de Macacu	406,24 km – 44,19%	513,07 km – 55,81%	919,31km
Duque de Caxias	1794,73 km – 73,91%	633,48 km – 26,09%	2428,21km
Guapimirim	254,76 km – 48,58%	269,67 km – 51,42%	524,43 km
Itaboraí	482,5 km – 19,29%	2019,02 km – 80,71%	2501,52 km
Itaguaí	530,04 km – 70,34%	223,54 km – 29,66%	753,58 km
Japeri	203,60 km – 41,91%	282,18 km – 58,09%	485,79 km
Magé	640,93 km – 40,15%	955,48 km – 59,85%	1596,41 km
Maricá	637,26 km – 27,14%	1710,96 km – 72,86%	2348,22 km
Mesquita	238,15 km – 94,76%	13,17 km – 5,24%	251,33 km
Nilópolis	173,75 km – 98,02%	3,51 km – 1,98%	177,26 km
Nova Iguaçu	1489,88 km – 62,19%	905,77 km – 37,81%	2395,66 km
Paracambi	86,46 km – 61,91%	53,19 km – 38,09%	139,66 km
Queimados	290,24 km – 54,34%	243,83 km – 45,66%	534,07 km
Rio Bonito	199,59 km – 45,45%	239,59 km – 54,55%	439,18 km
São Gonçalo	1452,48 km – 53,47%	1263,82 km – 46,53%	2716,31 km
São João de Meriti	542,02 km – 91,98%	47,28 km – 8,02%	589,3 km
Seropédica	337 km – 38,01%	549,73 km – 61,99%	886,73 km
Tanguá	71,61 km – 31,8%	153,58 km – 68,2%	225,19 km

Fonte: Prefeitura do Rio de Janeiro (2017)

Nessa tabela podemos observar que o município de Itaboraí, encontra-se – como o título desse trabalho sugere, como a “cidade sem asfalto”, por possuir 80,71% de vias sem pavimentação – é o líder em número de vias sem pavimentação, e mais do que isso, é o município mais próximo ao Rio de Janeiro, se considerarmos os municípios com mais vias sem pavimentação à capital carioca, localizado à 52,4 km de

distância. Essa informação nos levou a criar inúmeros questionamentos, mas iremos destacar um deles: como garantir o direito de acesso à cidade num contexto de vias sem pavimentação?

Outro fator de grande relevância para essa pesquisa, está na instalação do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (COMPERJ) em Itaboraí, em 2006, ocupando uma área de 45 km²

(Figura 1). O COMPERJ é considerado a maior empreendimento da história da Petrobrás, e o maior trabalho de terraplanagem do país (Itaboraí, 2018). E

aqui, aponta-se para a os impactos derivados de um município com pouca infraestrutura urbana e como se preparar para esses grandes empreendimentos.

Figura 1 - Início das obras do COMPERJ – 2006



Fonte: Uol (2017)

Apesar do investimento expressivo para esse mega empreendimento, no final de 2014 as obras começaram a ser paralisadas após a operação Lava Jato (GLOBO, 2019). Até hoje não houve conclusão da obra e o legado deixado para o município são milhares de trabalhadores desempregados, uma queda significativa na arrecadação municipal, sem contar as mais de quatro mil salas comerciais fechadas e vazias pelos prédios da cidade. Até o momento, as obras não foram retomadas e só é feita a manutenção dos equipamentos locais, mas muitos são os esforços para a conclusão do empreendimento no Rio de Janeiro (PREFEITURA MUNICIPAL DE ITABORAÍ, 2018).

Logo, tanto pela (i)mobilidade urbana, quanto pela construção do COMPERJ, podemos atribuir elementos empíricos que se incluem na realidade do município de Itaboraí, que com ou sem infraestrutura, trazem inúmeras problemáticas para a sociedade

itaboraiense. Onde a falta de pavimentação é responsável pelo problema de acesso e mobilidade, e o COMPERJ, traz acompanhado de si, um processo desigual e desequilibrado de urbanização, e aqui se orientam a infraestrutura de cidade e a habitação respectivamente.

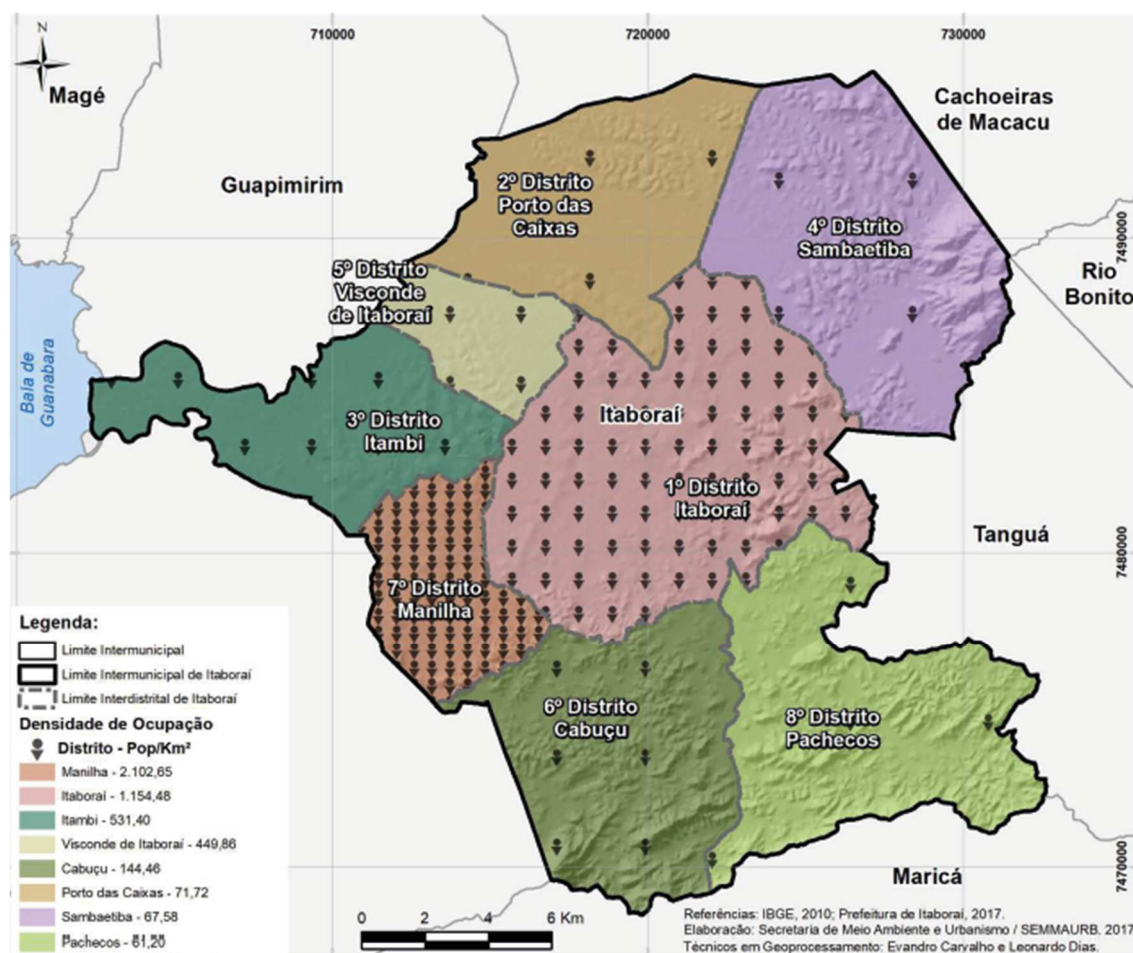
Em síntese o povoamento da região de Itaboraí tem origem em 1567, porém foi apenas em 1833, que através de decreto imperial, criou-se a Vila de São João de Itaboraí, e promoveu sua independência política e administrativa (PREFEITURA MUNICIPAL DE ITABORAÍ, 2018). A instalação da Câmara Municipal ocorre em 22 de maio do mesmo ano e passou a ser a data municipal de aniversário da cidade. Itaboraí constitui-se como município a partir de 1890, com o nome

atual¹ (PREFEITURA MUNICIPAL DE ITABORAÍ, 2018). Portanto, podemos adentrar sobre sua realidade recente.

O município de Itaboraí tem uma área de 430,374 km², com uma população estimada de 238.695 habitantes e densidade demográfica de 506,55 habitantes por km², em números do

IBGE de 2018. Sua divisão distrital é composta por oito distritos e 72 bairros. E aqui, sua estrutura populacional por distrito nos ajuda a entender as centralidades do município de Itaboraí, tornando possível interpretar como esse município está organizado populacional e urbanisticamente. Vejamos a figura 2 e 3 a seguir:

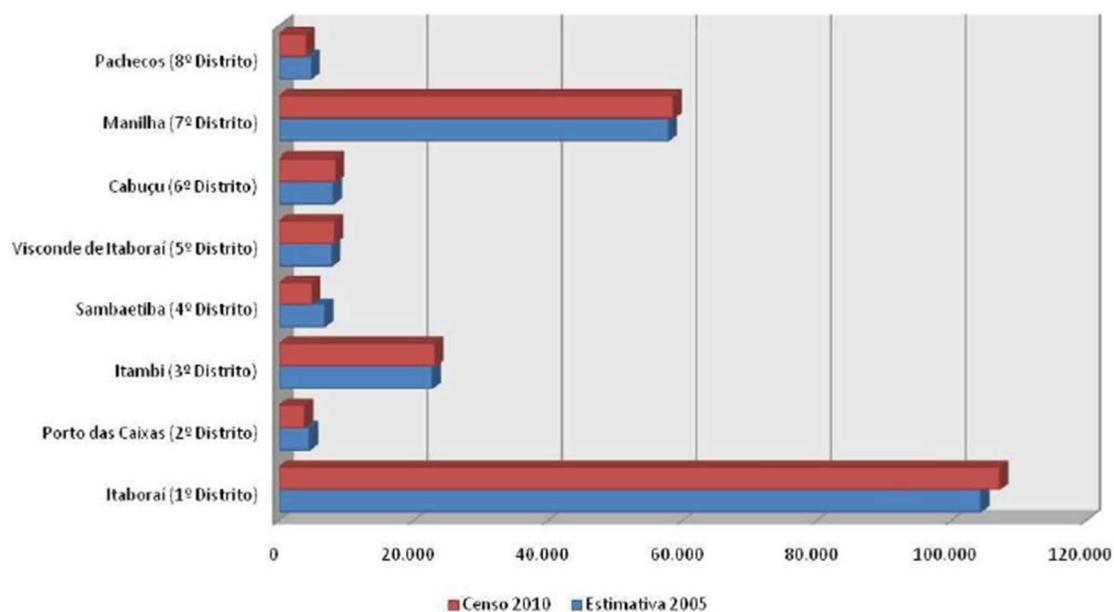
Figura 2 – Localização do município de Itaboraí e Divisão Distrital



Fonte: Prefeitura Municipal de Itaboraí (2018)

¹ A origem do nome “Itaboraí”, carrega como marca características indígenas, isto é, tem origem tupi e significa “pedra bonita escondida

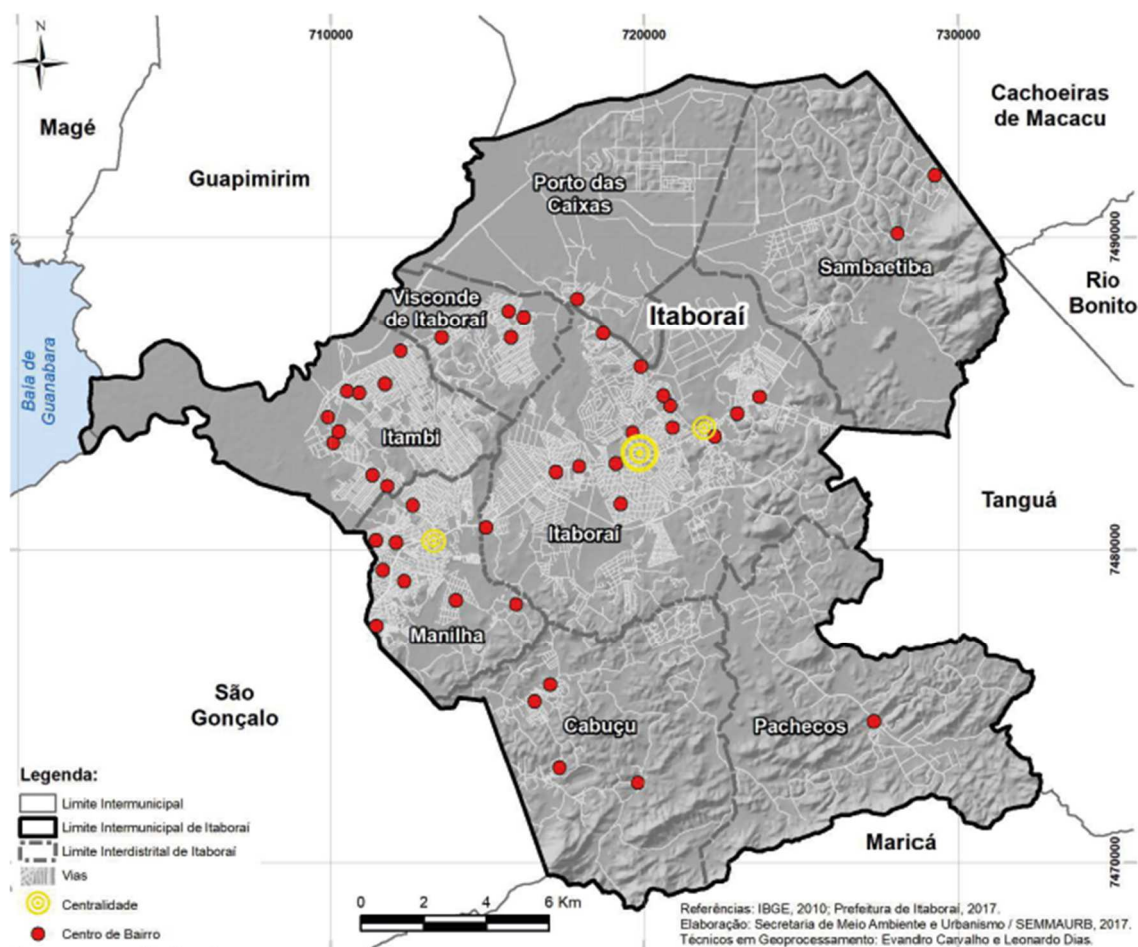
na água”, nessa “pedra” por sua vez está localizado o centro da cidade do município de Itaboraí.

Figura 3 – Distribuição populacional de Itaboraí por distrito

Fonte: IBGE (2012)

As centralidades urbanas configuram pontos nodais de atração que concentram movimento e circulação de pessoas, mercadorias, variedades de uso, etc, que nesse trabalho servem para entender a relação centro-mobilidade desse município. No caso de Itaboraí, o centro histórico, próximo à Praça Marechal Floriano Peixoto, permaneceu como a principal centralidade do município.

Ao longo do tempo, como podemos observar na figura 4 que outras centralidades foram surgindo. São pequenos núcleos urbanos que complementam a dinâmica da cidade, o que é importante pra aperfeiçoar e beneficiar áreas mais isoladas do centro urbano principal. Segundo a Revisão do Plano Diretor de Itaboraí essa distribuição contribui para que haja ligação entre as principais centralidades, trazendo mobilidade e equilíbrio para o desenvolvimento da cidade (PREFEITURA MUNICIPAL DE ITABORAÍ, 2018).

Figura 4 – Mapa das centralidades e centros de bairro em Itaboraí

Fonte: Prefeitura Municipal de Itaboraí (2018)

O quadro abaixo (Quadro 2) apresenta os dados de ocupação e expansão na área urbana da Região Metropolitana, considerando o município de Itaboraí e seus municípios limítrofes, relacionando informações do ano de 2007 e 2016. São taxas de crescimento que nos ajudam

entender sua dinâmica de expansão urbana em relação aos municípios que permeiam sua realidade. E aqui conseguimos estabelecer um comparativo e dimensionar a urbanização itaboraiense.

Quadro 2 – Dados de ocupação na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, Itaboraí e seus municípios limítrofes – 2007 e 2016

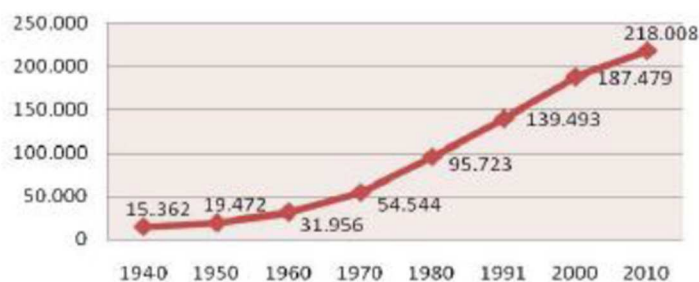
Municípios	Área Urbana (Km²) 2007	Área Urbana (Km²) - 2016	Área do Município (Km²)	% área urbana em relação à área do município (2007)	% área urbana em relação à área do município (2016)	Crescimento da expansão (2007-2016)
RMRJ	1.378,69	1.663,61	6.738,13	20,46	24,69	20,67%
Itaboraí	57,98	94,89	429,56	13,50	22,09	63,65%
Maricá	65,02	86,13	361,53	17,98	23,82	32,46%
Tanguá	8,49	11,78	143,01	5,94	8,24	38,82%
Cachoeiras de Macacu	9,67	17,84	954,61	1,01	1,87	84,46%
Guapimirim	18,87	27,16	358,38	5,27	7,58	43,93%
São Gonçalo	117,17	134,76	248,44	47,16	54,24	15,02%

Fonte: Prefeitura do Rio de Janeiro (2017)

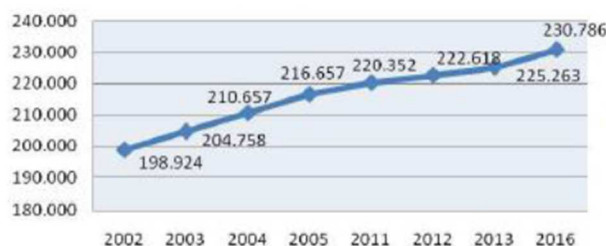
Na tabela anterior Tabela 2 examinamos os dados de ocupação urbana de Itaboraí e municípios circunvizinhos. Nela podemos identificar que o crescimento da expansão urbana em Itaboraí entre 2007 a 2016 foi de 63,65%; esse município, sai de uma taxa de 57,98 Km² de área urbana em 2007, para 94,89 Km² em 2016; isso significa um aumento de 8,59% em 9 anos. Dentro da tabela, Itaboraí consta como o segundo município em termos de ocupação urbana.

Existem outros dois gráficos basilares para entender a dinâmica de urbanização em Itaboraí, iremos começar pela evolução da população residente, entre os anos de 1940 à 2010, e nele podemos identificar um explícito aumento populacional (Gráfico 1). Iremos ilustrar, também, a estimativa da população, entre 2002 à 2016 (Gráfico 2). Em ambos os gráficos observamos uma curva ascendente de nível populacional residente o que indica o processo de urbanização desse município, entre os anos 1990 e 2010.

Gráfico 1 – Gráfico representativo da evolução da população residente



Fonte: CEPERJ (2009)

Gráfico 2 – Gráfico representativo da evolução da população residente estimada

Fonte: CEPERJ (2009)

Outro dado que exprimi a transição urbano-rural em Itaboraí, pode ser identificado pelo crescimento populacional, e o avanço da urbanização, entre 1940 e 2006 (Quadro 3). O número da população urbana com relação a

população rural, em 2006, atinge um patamar de 95,56% de urbanização. Isso indica a tendência de desenvolvimento desse município, principalmente se considerarmos o intervalo dos anos 1990 até 2006.

Quadro 3 – Crescimento populacional e avanço da urbanização em Itaboraí – 1940 a 2006

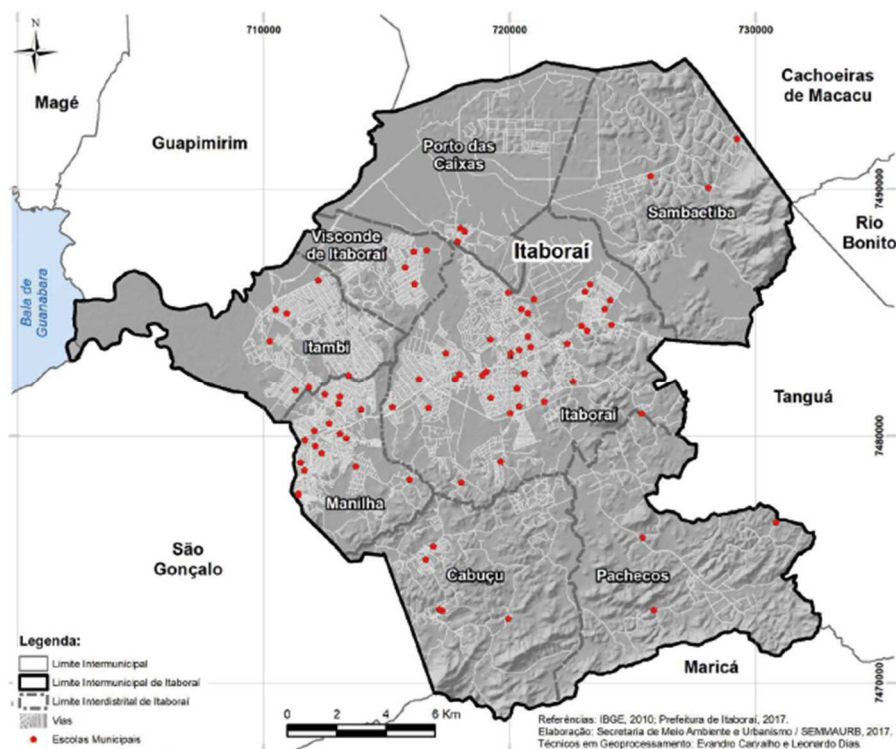
Ano	Total de População	População Rural	População Urbana	Índice de Urbanização
1940	15.362	3.002	12.360	19,54%
1950	19.472	3.952	15.520	20,30%
1960	31.956	8.389	23.567	26,25%
1970	54.544	12.526	42.018	22,96%
1980	95.723	75.076	20.647	21,57%
1991	139.493	9.285	130.208	93,34%
2000	187.479	10.219	177.260	94,71%
2006	216.657	11.809	204.848	95,56%

Fonte: IBGE (2010)

Temos uma dimensão macro das condições urbanas de Itaboraí. Cabe agora, diante de um contexto de industrialização e urbanização tomada por acabada, voltar a máxima dessa pesquisa onde a falta de pavimentação sugere pensarmos sobre o direito de

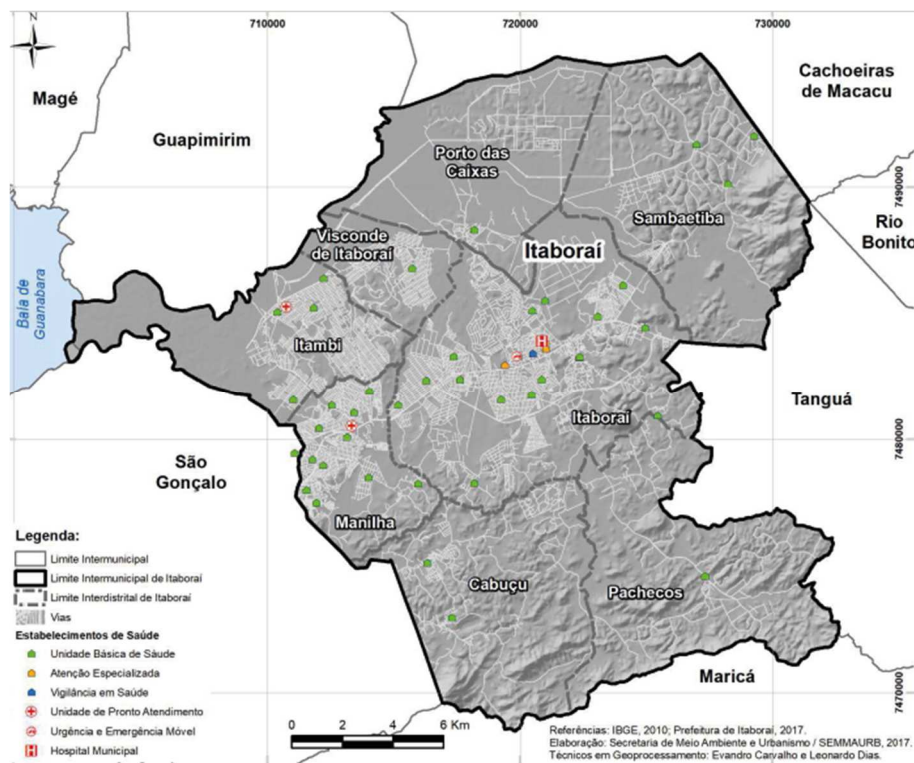
acesso à cidade atrelada a (i) mobilidade urbana. Pensando nisso, localizamos através das figuras 5 e 6 as escolas municipais de Itaboraí, seguido da localização dos estabelecimentos de saúde, respectivamente.

Figura 5 – Mapa de localização das escolas municipais de Itaboraí



Fonte: Prefeitura Municipal de Itaboraí (2018)

Figura 6 – Mapa de localização dos estabelecimentos de saúde de Itaboraí

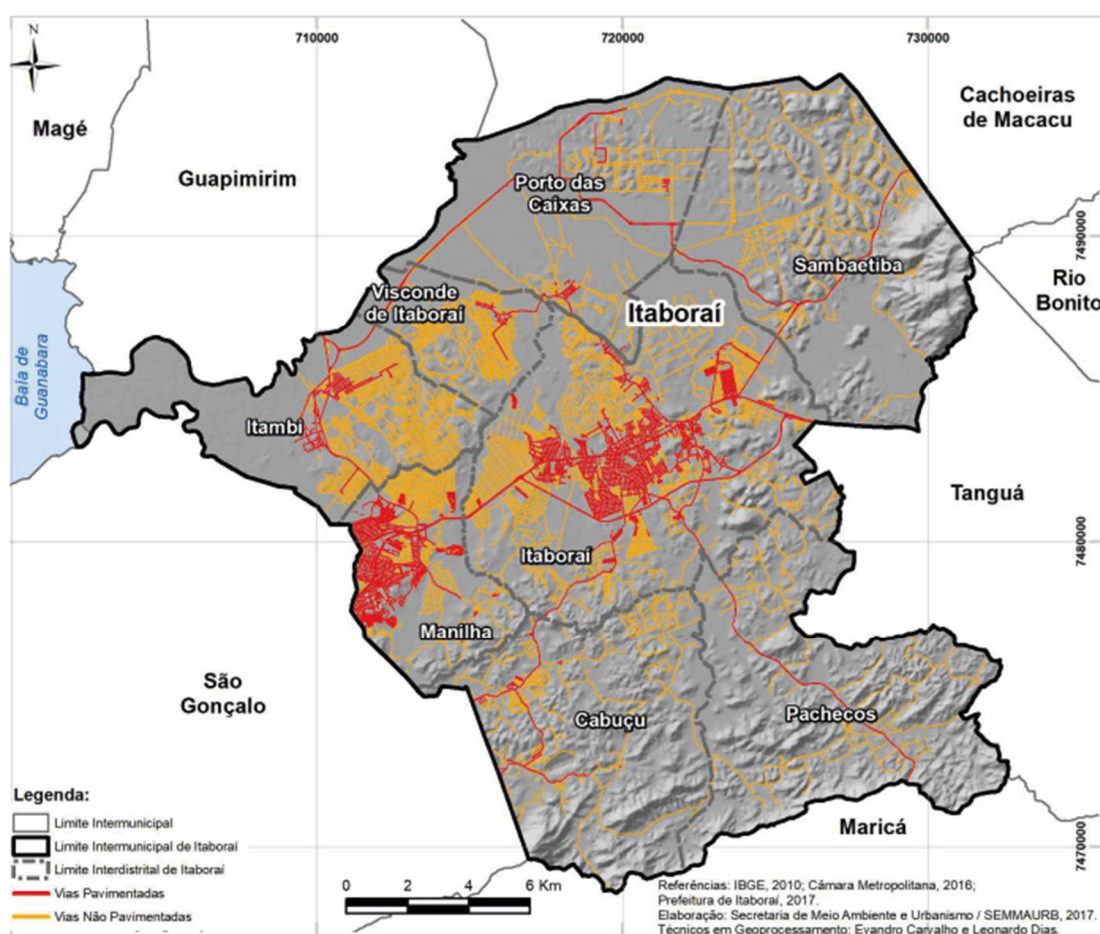


Fonte: Prefeitura Municipal de Itaboraí (2018)

Nesses mapas podemos observar que a maior parte dos estabelecimentos de ensino e de saúde estão localizados nos distritos de Itaboraí e de Manilha, por sua vez, os distritos mais urbanizados de Itaboraí. Porém, o problema não é seu excesso ou centralidades, mas sim, a dificuldade de acesso a esses recursos da

cidade pelos moradores de distritos menos assistidos por esses direitos fundamentais e básicos. E para esses direitos serem efetivados é necessário em um primeiro momento, estruturas de mobilidade, acessibilidade e caminhabilidade urbana mais inclusivas (Figura 7).

Figura 7 – Mapa demonstrativo das vias pavimentadas e não pavimentadas em Itaboraí



Fonte: Prefeitura do Rio de Janeiro (2017)

A quantidade de vias não pavimentadas gera inúmeros agravantes nas dinâmicas sociais de qualquer município, que vai desde a falta de saneamento e salubridade, dificuldade de acesso e mobilidade de grupos mais vulneráveis, como deficientes físicos e idosos, até a dificuldade de acesso a recursos públicos, como saúde e educação, e

também a gestão da segurança pública (BARAT, 1978; KLEIMAN, 2020).

Para a realidade de Itaboraí o que temos são questionamentos sociais que reivindicam uma melhor estrutura de cidade, seja pela criação de praças, para “melhorar a qualidade de vida”, seja através da pavimentação de ruas, “para

melhorar o tráfego entre territórios”. São vozes sociais que podem, por sua vez, representar algumas das pautas de interesse da sociedade itaboraiense (GLOBO, 2013; GLOBO, 2016).

A construção de vias e rodovias, indústrias e fábricas, estádios poliesportivos e apartamentos comerciais, podem representar desenvolvimento, mas também podem estampar uma realidade de segregação e gentrificação, e limitação dos espaços da cidade, sobre o nome de revitalização. E ainda, podem compor a criação de bolsões e *clusters* de pobreza derivados do abandono desses GPIs. E aqui podemos ilustrar essa dinâmica na prática, vejamos:

Com a vinda do COMPERJ para Itaboraí, temos uma dinâmica de construção de condomínios e apartamentos residenciais, como forma de abraçar a nova demanda de trabalhadores; porém a paralização do COMPERJ, trouxe consigo o abandono de apartamentos habitacionais e comerciais, que se aferem como parte paisagística do urbano *itaboraiense*. Trouxe também o abandono industrial e ambiental da região onde fica instalado o COMPERJ, onde o impacto dessa dinâmica, não fica a cargo do setor privado, isto é, o impacto ambiental desses GPIs é socializado, para o setor público e para as pessoas.

Notadamente podemos identificar que os GPIs, aqui orientado pelo COMPERJ, incluem-se em territórios com pouca infraestrutura, como em Itaboraí. A qual não é o município que escolhe receber esse tipo de aporte, onde o contrário se aplica, e com isso configura-se na prática o processo da “produção capitalista do espaço”, de modo que a cidade é submetida aos interesses do capital, e não aos interesses sociais.

Com isso ao passo que o setor privado se utiliza das infraestruturas locais, oriundo do crescimento urbano, o mesmo, não se responsabiliza pelos impactos causados por esse processo. Assim o Estado encontra-se refém de trabalhar na solução dos problemas causados pela urbanização, advinda da expansão industrial. Resultado: cresce a demanda por recursos e serviços, o que faz onerar ainda mais os gastos do município (MONTE-MÓR, 2007; BRENNER, 2018).

Nessa equação de adição de infraestrutura de mercado e subtração de recursos para a sociedade, aqui simbolizados pela instalação do COMPERJ e a falta de infraestrutura física respectivamente. Surgem os conflitos sociais, que equacionado pela crise política e econômica, iniciada em 2014, corrobora para a paralisação do COMPERJ, e traz à tona as constantes greves dos trabalhadores do setor (Figura 8).

Figura 8 - Protesto de trabalhadores do COMPERJ na Ponte Rio Niterói - 2015



Fonte: Globo (2015)

Portanto a leitura crítica e reflexiva sobre a realidade recente do município de Itaboraí, a que pese, sua estrutura de transportes atrelada aos outros organismos da cidade, utilizados como instrumento do capital com pouca representatividade dos interesses sociais, caracterizam a estrutura de cidade desse município. Esses elementos resumem o questionamento sobre em que circunstâncias o poder público de Itaboraí identifica seu modelo de cidade, para pessoas ou para os negócios?

4. Conclusão

A leitura que se faz sobre as dinâmicas do município de Itaboraí está orientada por uma práxis ideológica da simbiose entre os elementos da cidade e os elementos do mercado e como esses organismos interagem na definição do lugar. A partir disso, podemos identificar como aquele determinado espaço será observado dentro de um olhar sociológico, partindo do princípio epistemológico da cidade dos *cidadinos lócus* da construção coletiva e não apenas da construção industrial se quisermos acrescentar sua dimensão mercadológica.

Se observarmos sobre o espelho social observaremos uma cidade orientada e construída em uma rústica rural, onde isso não necessariamente significa “atraso”. Num ritmo de escassez estrutural, as pessoas vivem e se orientam num dinamismo muito mais lento que a rapidez das grandes cidades. E ali, onde moram os camponeses, pescadores e caranguejeiros, oleiros e artesãos, as pessoas preservam seus traços históricos e culturais.

Já se orientarmos essa análise sobre o prisma econômico e jogarmos luz sobre a organização da cidade, iremos perceber que a inconveniência do capital irá acrescentar novas problemáticas ao desenvolvimento industrial e urbano da região. E aqui se misturam impactos socioeconômicos, socioambientais e político-institucionais. Afinal: é a cidade que escolhe os grandes projetos ou são os GPIs que escolhe as cidades? Logo, a alteração do *status quo* da transformação campo-cidade, expropria-se das pessoas as estruturas locais, pelas necessidades do sistema capitalista.

Diante disso podemos chegar a algumas conclusões preliminares, onde: 1) o município de Itaboraí encontra-se como

uma infraestrutura inadequada para receber um projeto de tamanha proporção como o COMPERJ; 2) A cidade de Itaboraí não foi escolhida aleatoriamente, existe interesses logísticos de acesso e mobilidade entre territórios; 3) o direito de acesso aos recursos da cidade não é garantido da mesma proporção que os interesses do capital. Portanto a ideia da “produção capitalista do espaço”, do “ornitorrinco” urbano e do “direito à cidade”, confirma-se empiricamente.

Notadamente podemos ensaiar alguns questionamentos e provocações que ficam, e que servem para possíveis pesquisas no futuro. Nesse texto, por exemplo, julgamos a quantidade de vias não pavimentadas como fundamentais para o efetivo acesso e mobilidade aos recursos da cidade, porém, será que os municípios com alto índice de vias pavimentadas, como os municípios de Nilópolis, Mesquita e São João de Meriti realmente garantem o “direito à cidade”? Quais outras variáveis dificultam o acesso a cidade?

E aqui vincula-se a máxima desse artigo: para além da cidade sem asfalto. Onde outros elementos da cidade repercutem no seu efetivo acesso, como a infraestrutura urbana, segurança pública e acessibilidade urbana, dentre outros elementos que suscitam o corpo da cidade contemporânea, isto é, se para as pessoas ou se para os negócios. Portanto, esse artigo utiliza-se da realidade do município de Itaboraí para ilustrar como o sistema capitalista apropria-se das estruturas da cidade para atingir a seus interesses, e com a conveniência do Estado, não se responsabiliza pelos impactos causados.

Referências

- BARAT, J. **Evolução dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 1978.
- BRENNER, N. **Espaços da urbanização: o urbano a partir da teoria crítica**. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles, 2018.
- CEPERJ. **Anuário estatístico do estado do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: CEPERJ, 2009.
- GLOBO. g1.globo. **Moradores realizam mutirão para arrumar buracos em rua no RJ**, 07 ago. 2013. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/vc-no-g1-rj/noticia/2013/08/moradores-realizam-mutirao-para-arrumar-buracos-em-rua-no-rj.html>>. Acesso em: 20 out. 2022.
- GLOBO. extra.globo. **Moradores de bairro em Itaboraí reclamam de abandono do poder público**, 15 fev. 2016. Disponível em: <<https://extra.globo.com/noticias/rio/moradores-de-bairro-em-itaborai-reclamam-de-abandono-do-poder-publico-18677584.html>>. Acesso em: 20 out. 2022.
- GLOBO. g1.globo. **LAVA JATO: entenda a denúncia sobre a Comperj**, 08 jan. 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/politica/operacao-lava-jato/noticia/2019/01/08/lava-jato-entenda-a-denuncia-sobre-a-comperj.ghtml>>. Acesso em: 20 out. 2022.
- HARVEY, D. **A Justiça Social e a Cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.
- HARVEY, D. **A Produção Capitalista do Espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.
- HARVEY, D. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. Tradução de Jeferson Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 2014.
- HARVEY, D. **Espaço de Esperança**. 7. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2014.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico**, 2010.
- KLEIMAN, M. **As vias expressas e seus impactos na mobilidade da metrópole do Rio de Janeiro**. [S.l.]: [s.n.], 2010.
- LEFEBVRE, H. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 1999.
- LEFEBVRE, H. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Neblin, 2016.
- MARX, K.; ENGELS, F. **A Ideologia Alemã**. São Paulo: Boitempo, 2007.

MONTE-MÓR, R. L. **O que é o urbano, no mundo contemporâneo**. Curitiba: Revista Paranaense de Desenvolvimento, 2007.

OLIVEIRA, F. D. **Crítica à razão dualista, O ornitorrinco**. 1ª. ed. São Paulo: Boitempo, 2003.

OLIVEIRA, F. D. **Cidades e conflito: o urbano na produção do Brasil contemporâneo**. 1ª. ed. Rio de Janeiro: FASE - Solidariedade e Educação, 2013b.

OLIVEIRA, F. D. **Francisco de Oliveira: questões, diálogos, depoimentos**. São Paulo: FFLCH/USP, 2022.

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO. **Caderno Metropolitano** - Cartografia e Informação. Rio de Janeiro: [s.n.], 2017.

PREFEITURA MUNICIPAL DE ITABORAÍ. **Itadados 2018**. 2. ed. Itaboraí: [s.n.], 2018.

Recebido em 2022-07-14

Publicado em 2023-01-01