

**AS REDES, RESTRUTURAÇÃO ECONÔMICA E METROPOLITANA -  
APONTAMENTOS A PARTIR DA PERIFERIA DA METRÓPOLE  
CARIOCA<sup>1</sup>.**

André Santos da Rocha

Departamento de Geografia – UFRRJ/ PPGGEO-UFRRJ.

[asrgeo@ufrj.br](mailto:asrgeo@ufrj.br)

**RESUMO:**

As transformações nos espaços periféricos metropolitanos estão imersas no contexto contemporâneo da reestruturação urbana e econômica. As dinâmicas que compreendem mudanças e permanências na dinâmica destas áreas estão associadas a implantação e (re)dinamização das redes técnicas. Estas, são consideradas parte integrante das condições gerais de produção por viabilizar o abastecimento e circulação espacial do capital-mercadoria e do capital-trabalho. Assim, o presente texto tem o objetivo de debater o papel das redes técnicas, tendo como foco pensar as transformações recentes na periferia metropolitana do Rio de Janeiro. Para isso, se recorre tanto a uma revisão sobre o tema das redes técnicas, circulação e reestruturação, e de apontamentos de elementos empíricos sobre dinâmicas econômicas e crescimento urbano na porção oeste da metrópole, conhecida como a Baixada Fluminense

Palavras-chave: Redes técnicas, Condições gerais de Produção, Circulação do Capital, Periferias, Estrutura Metropolitana.

GT 14 – “Reestruturação urbana e econômica na produção do espaço: agentes e processos”

---

<sup>1</sup> A presente pesquisa faz parte das reflexões atinentes ao estágio Pós-Doutoral em andamento, realizado no PPFH-UERJ, e dos debates atinentes os grupo *redes técnicas-linhas cruzadas*.

## 1. INTRODUÇÃO

As cidades se estabeleceram em sua origem como pontos de refúgio, local onde emanavam centralidades econômicas e decisórias. A comercialização de produtos e posição de defesa e segurança estavam na centralidade de sua organização. (SOUZA, 2003). No entanto, a lógica de sustentação destas cidades antigas, e por consequência, também das novas cidades, está diretamente associada ao sistema de redes técnicas (ou sociotécnicas) (DUPUY, 1984). Historicamente as mais importantes sociedades se organizaram e ganharam proporção porque dominaram e implementaram complexos sistemas técnicos de abastecimento de água e se apropriaram de vias fluviais como canais de circulação. Essas redes se tornam importantes por ocasião dos caminhos e passagem que “interligavam” essas áreas como nós centrais de redes de caminhos de comércio de especiarias, tecidos e produtos agrícolas. Neste sentido, podemos considerar as redes como imprescindíveis na estruturação destas sociedades, e, portanto, influenciando em sua forma de organização.

Se pensarmos na cidade a partir da modernidade capitalista, que segundo Henry Lefebvre (1999) trouxe uma nova propulsão por ocasião da “explosão do urbano”, visualizaremos o importante papel das redes técnicas, uma vez que essa explosão urbana, crescimento e espraiamento está direta e indiretamente associado ao aprimoramento de redes técnicas, como é o caso da rede ferroviária e das redes de eletrificação, que permitiam maior potencial de circulação e um certo “encurtamento de distâncias” neste locais que experimentavam as inovações advindas da primeira e segunda revolução industrial.

Tais inovações da modernidade, ao passo que permitem relações de produção-consumo mais intensas no contexto da superação do espaço pelo tempo (HARVEY, 2006), materializaram-se com inovações nos sistemas de transporte. Este sistema de “redes técnicas”, que como próteses sobre território, servirão como dorsais que estruturam a expansão e o espraiamento urbano e viabilizam, conjuntamente, a circulação de capitais, pessoas e mercadorias, se tornando verdadeiras artérias de circulação nos espaços urbanos.

Podemos aqui inferir que, de certo modo, as transformações, ampliações, e reformas nos sistemas técnicos de circulação estão intimamente implicadas ao processo de reestruturação

econômica. Segundo Edward Soja (1993) isso ocorre porque a reestruturação como processo, está num misto de permanência e mudança, construção e reconstrução, onde o ponto de convergência da compreensão deste processo está em entender os componentes econômico-produtivos e na historicidade que marcam sua dinâmica. Neste sentido, a compreensão da reestruturação urbana e econômica se faz também pela historicidade do sistema de redes técnicas que compõe sua conjuntura.

De forma orgânica, se fazem necessárias as reflexões sobre os papéis das redes, porém não fora de um contexto espaço-temporal, para não incorrer no risco de uma desvirtualização. Assim, concordamos com Milton Santos (2001) sobre a necessidade de empiricizar essa reflexão. Por isso, a presente comunicação tem como objetivo destacar o papel simbiótico existente entre as redes, a circulação e a reestruturação do capital, buscando aqui trazer alguns postulados teóricos sobre as redes e seus efeitos na dinâmica da reestruturação econômica e urbana. Outrossim, abordaremos a exemplificação da estruturação urbana do Rio de Janeiro e de sua condicionalidade para sua reprodução a partir da periferia (Baixada Fluminense), na qual as redes possuem um papel singular, Seja como garantia da mobilidade capital-trabalho, seja na viabilização de produção do espaço, na construção de novos espaços de produção e consumo. Neste sentido, assumimos aqui, antecipadamente que a próprias dinâmicas das redes são os vetores primordiais não apenas do espraiamento do tecido urbano, mas também do significado técnico-produtivo dos lugares.

## **2. QUESTÃO TEÓRICA: A REDES, CIRCULAÇÃO E A REESTRUTURAÇÃO ESPACIAL DO CAPITAL.**

O debate sobre o papel das redes não é novo nos estudos da geografia. Segundo Roberto Lobato Correa (2012), há um lastro de estudos que perpassou diferentes vertentes e escolas da geografia dado a importância que o tema possui para compreender a organização espacial da sociedade. Para ele “rede geográfica é o conjunto de localizações humanas articuladas entre si por meio de vias e fluxos” (CORREA, 2012, p.200). Essas redes geográficas são redes sociais especializadas, caracterizando uma interação entre localizações. Essa interação é, portanto, viabilizada “por meio de vias” nas quais fluxos (mercadorias, pessoas, capitais, informações) possam circular e dar sentido às interações. A geografia das redes se materializa exatamente

porque a efetivação de tais interações entre pontos distintos no espaço deliberam hierarquizações, diferenciações e reproduções de estruturas de poder. Relembrando Claude Raffestin (1993) que as redes são fundamentais na estrutura do poder. É inegável que uma das formas de exercício do poder se dê pela força e imperatriz da circulação do capital.

Pensando a partir do modo de produção capitalista, as interações entre diferentes pontos no espaço, no sentido de dar completude ao ciclo produção-circulação-consumo, demanda nitidamente um suporte técnico para que redes sejam constituídas e assim viabilizem as condições gerais de produção (LENCIONI, 2007). Tais condições gerais de produção, tem nas redes de circulação e abastecimento, elementos simbióticos de sua organização. As mudanças [inovações, criação, aprimoramento, novas instalações, etc.] nos sistemas técnicos de redes de circulação e abastecimento estão, de certo modo, articuladas a uma alteração no sistema produtivo, portanto, novas técnicas estão articuladas a novas condições de produção.

Neste sentido, concordamos com Leila Dias (1995) sobre a necessidade de pensar “implicações das redes”. Sobretudo, pelo fato de que a discussão sobre este tema “está inscrita num debate mais amplo, sobre a técnica e sua capacidade virtual de criar condições sociais inéditas, de modificar a ordem econômica mundial e de transformar os territórios” (DIAS, 1995, p.143).

É fundamental discutir as implicações do papel das redes na atualidade, uma vez que essas inovações técnicas atribuídas às redes de circulação e abastecimento traduzem, conjuntamente uma nova organização do espaço e estão, portanto, no cerne de uma reestruturação econômica e urbana. Logo, falar de uma dinâmica de reestruturação é pensar conforme Edward Soja (1993), numa dinâmica de “transformação e permanência”. Por isso, não se trata apenas de trazer inovações técnicas ou implementações de novas estrutura de circulação e abastecimento que deem sentido às dinâmicas produtivas, ou seja implantar uma nova rede. É também pensar no reaproveitamento, ampliação, conexão e sobreposição com redes preexistentes na dinâmica espacial.

Essa dinâmica de reestruturação se torna mais intensa na conjuntura contemporânea da acumulação capitalista que é caracterizada por um “rompimento de hierarquias rígidas” e por uma “mobilidade acelerada de capital” (SOJA, 1993, p.208). O rompimento de hierarquias e a aceleração da mobilidade do próprio capital só é possível diante de um aparato técnico que permitam tal realização. É somente diante da disponibilidade de redes circulação de capitais,

mercadoria e informações, altamente tecnificados, que esse modelo de acumulação pode se concretizar. A circulação é, portanto, uma chave motriz que dá sentido às redes técnicas, e, portanto, uma chave para compreender o atual processo de reestruturação.

Nestes termos, pensar a reestruturação econômica e urbana é pensar como a organização espacial de redes se apoiam ao novo sistema produtivo dando significado aos lugares, (re)posicionando e aproveitando novas frentes de expansão geográfica do capital. Por isso devemos concordar com David Harvey (2006), quando escreve sobre o papel da circulação [sistema logístico] na qual atribui uma nova e singular posição ao ciclo produtivo do capital, uma vez que seu papel é a “antecipação espacial”, na qual busca sempre vencer o espaço pelo tempo. A rede técnica de circulação é, portanto, partícipe da dinâmica de reestruturação no sentido de criar “novas” condições gerais de produção. E, ao criar essas novas condições, vai necessariamente organizando os lugares, conferidos a eles novos sentidos, criando novos espaços de produção e novos espaços de consumo, produzindo assimetrias, incorporando novas áreas e abandonando outras, para satisfazer a necessidade primária do ciclo produção-circulação-consumo.

As redes geográficas, e, portanto, redes técnicas são chaves imprescindíveis para compreender não somente o movimento ciclo de reprodução e ampliação das formas de acumulação, mas para interpretar os movimentos intensos de produção do espaço. Como parte das capacidades mobilizadoras da reestruturação espacial contemporânea, a cada novo movimento, se reproduz uma nova condição geral de reprodução social da vida. Por isso, Soja (1993, p.210) destaca que a cada movimento do capital “gera também uma expressiva (re)contextualização da espacialidade da vida social”.

Neste sentido, empirizar o papel das redes na constituição dos espaços urbano-metropolitanos, é uma forma de reconstruir temporalidades dos ciclos de acumulação e interpretar o movimento contínuo de reprodução do espaço. Na compreensão de entender essa digressão teórico-analítica, se faz oportuno tentar pensar o papel das redes da (re) produção do espaço na periferia da região metropolitana, conhecida popularmente como a Baixada Fluminense.

### **3. A ESTRUTURA METROPOLITANA DO RJ: UM RECORTE DE REDES DE CIRCULAÇÃO E A BAIXADA EM SUA NOVA DINÂMICA.**

Desde a década de 1960 as redes técnicas chamam a atenção de geógrafos fluminenses como elementos relevantes da organização e estruturação da área metropolitana do Rio Janeiro. A professora Maria Therezinha de Segada Soares (1962) escreve um texto seminal para a revista Brasileira de Geografia na qual aponta a tese sobre o papel das vias de circulação, evidenciando o papel das redes ferroviárias e rodovias, como elementos motrizes da anexação da célula urbana de Nova Iguaçu a cidade do Rio de Janeiro.

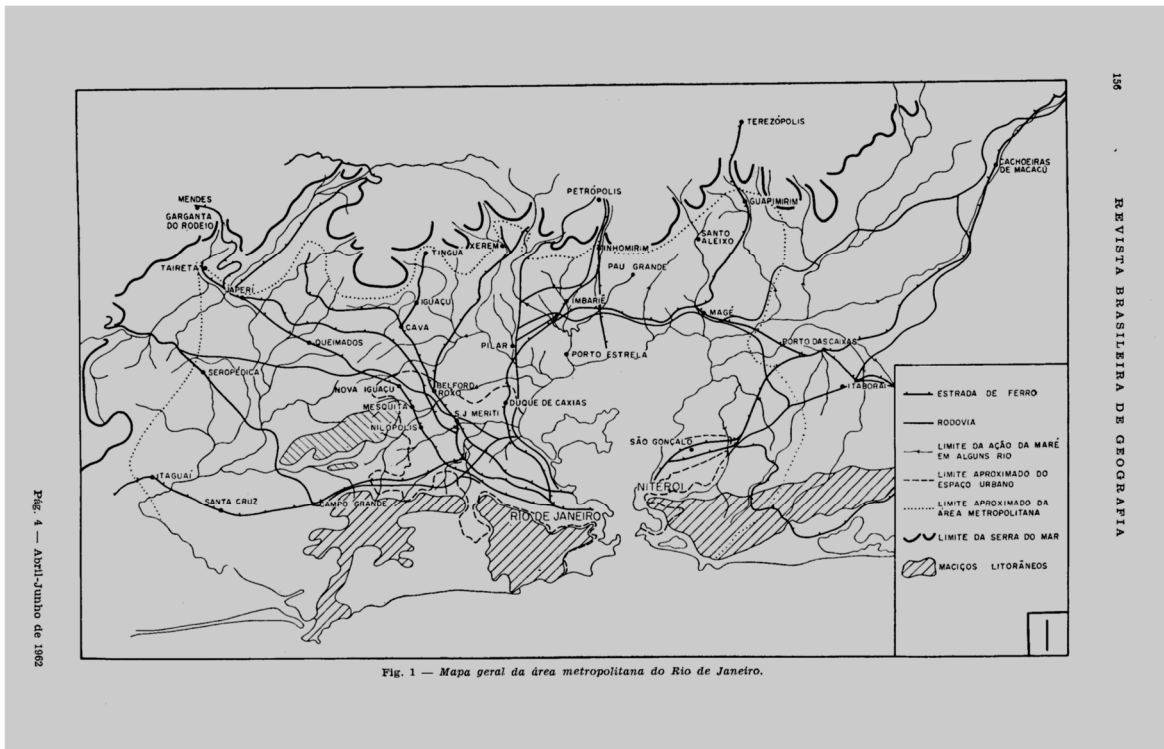
Em tempos práticos podemos apontar esse texto como um dos primeiros escritos do século XX que se empenhava por compreender a estrutura da área metropolitana do Rio de Janeiro. Destacando elementos singulares da produção do espaço metropolitano, vistos desde sua periferia - a então cidade de Nova Iguaçu - que compreenderia uma área territorial significativa nos anos de 1960 <sup>2</sup>.

No referido artigo Segada Soares (1962), além de apresentar indicadores do papel das redes de circulação como elemento estruturador da área metropolitana, ela argumenta sobre a condição geral que permitiria o espraiamento do tecido urbano na região. As linhas férreas atreladas a Estrada de Ferro Dom Pedro II, atualmente se dividem em quatro dorsais (Japeri, Belford Roxo, Santa Cruz e Saracura) que penetram na área metropolitana conectando distintos trechos a área central da cidade. Por sua vez, a autora também identifica o traçado das rodovias BR-116 (Via Dutra), BR-101 (Avenida Brasil) e a BR-040 (Rodovia Washington Luiz) [ver figura 1]

---

<sup>2</sup> É relevante lembrar que Nova Iguaçu é considerado o município mãe da Baixada Fluminense. Na década de 1960, esse abrigava, além da atual área município, os territórios de Belford Roxo, Mesquita, Queimados e Japeri. Os Municípios de São Joao de Meriti, Nilópolis e Duque de Caxias já eram emancipados no referido período.

Figura 1- Área metropolitana do Rio de Janeiro e as redes de circulação



A partir da leitura espacial presente na figura 1, percebemos que Segada Soares (1962) estava na prática percebendo a relevância das vias de circulação e abastecimento.

No passado, esses elementos contribuíram para o estabelecimento de uma ligação profunda entre a cidade e seu recôncavo e hoje, são em grande parte responsáveis pela incorporação da baixada à área metropolitana do Grande Rio de Janeiro. As dispersões, a descontinuidade, são aspectos característicos do modo pelo qual se processa essa integração, *que é orientada, em suas grandes linhas, pelas vias de circulação*. São elas os principais agentes dessa incorporação e os elos a ligar as diversas áreas na quais, de diversas formas, se vem realizando a urbanização do recôncavo. (Grifo nosso).

O Texto e os argumentos de Segada Soares sobre as redes técnicas na construção urbano metropolitana carioca foram tão relevantes, que inspira e é referência de outra importante obra, intitulada “Evolução Urbana do Rio de Janeiro”, escrita nos anos de 1980, pelo geógrafo

Maurício Abreu. Que por sua vez referenda que a construção da estrutura metropolitana e a diferenciação espacial interna da região metropolitana, estaria diretamente ligada a orientação destas redes.

Refletindo sobre os nexos da estruturação urbana em direção a porção oeste da baía de Guanabara, para Abreu (2006, p.20) haveria uma diferenciação de áreas, sendo subdividida em: *núcleo central* – marcado pela cidade do rio de janeiro – capital; uma *periferia imediata* - que abarcaria geometricamente as áreas urbanas da zona norte do Rio de Janeiro; uma *periferia intermediária* com áreas da Zona Oeste do Rio de Janeiro e municípios mais próximos como Duque de Caxias, São João de Meriti, Nilópolis, Mesquita, Belford Roxo e Nova Iguaçu, espraiando-se pela linha férrea incluiria o que seria hoje Queimados e Japeri (este dois ainda de modo mais rarefeito); e, por fim uma *periferia distante* – que abarcaria áreas de transição rural-urbana, com uma ocupação rarefeita, neste caso incluiria as áreas mais afastadas entorno da Baía de Sepetiba e os territórios de Itaguaí, Seropédica e Paracambi

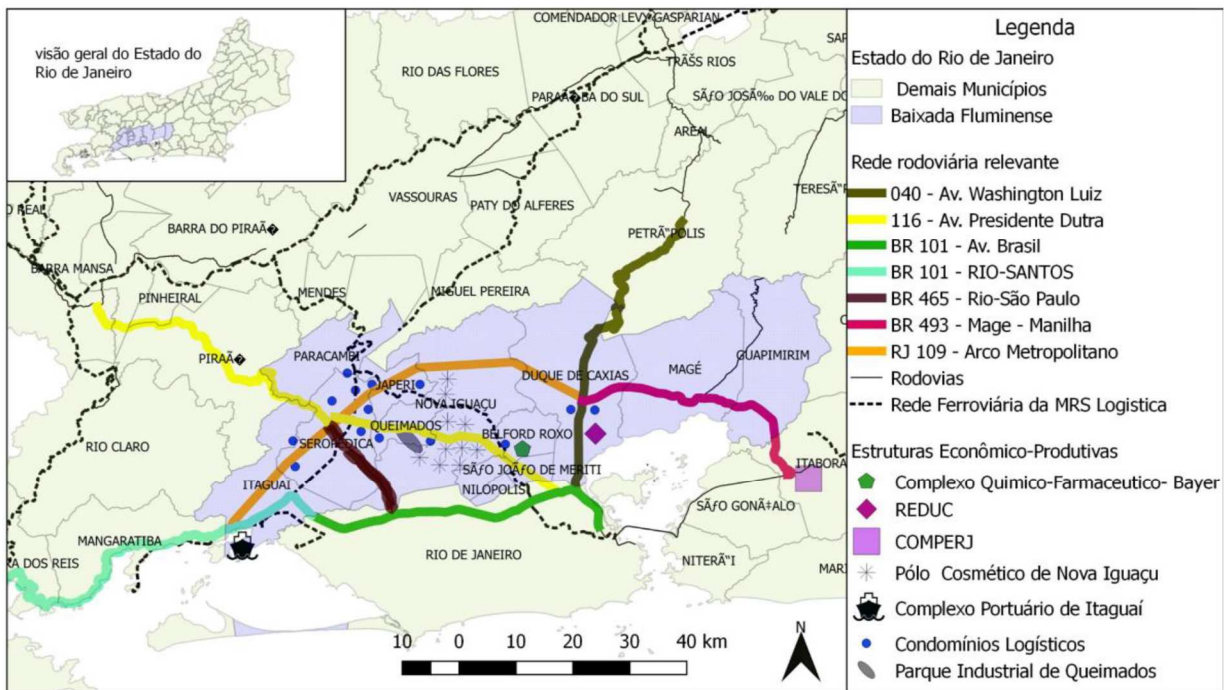
É importante salientar que a conectividade destas periferias com o núcleo central da cidade se realizava através da integração das redes técnicas de transporte, que são em suma elementos centrais das condições gerais de produção metropolitana, e ainda hoje são dorsais importantes da dinâmica de reestruturação do capital. As redes de circulação mencionadas anteriormente (rede ferroviária e as Rodovia) servem para garantir a “circulação de capital-mercadoria e de trabalho-mercadoria” que são essenciais na garantia dos ciclos de reprodução sistêmicos (MARX, 1991). Adianta-se que além das periferias, com as diferentes gradações de integração à malha urbana, abrigavam grande parte da malha trabalhadora que desempenhava funções laborais nas áreas centrais da metrópole.

Outrossim, é importante refletir sobre o papel ativo produtivo que essas redes desempenharam na disposição das localizações fabris, revelando ainda entre os anos de 1950 e 1970, a importância técnico-produtiva na construção dos circuitos produtivos de valor no interior metropolitano. Estamos aqui nitidamente tratando das antigas áreas fabris localizados na Baixada Fluminense que são alocados próximos as duas grandes rodovias: [a] nas proximidades da BR-040 (avenida Washington Luiz), foram instalados a FNM – Fábrica Nacional de Motores e a REDUC – Refinaria de Duque de Caxias (que foi inaugurada em 1961); e [b] nas proximidades da Avenida Presidente Dutra ( BR-116), foram instalados, O complexo industrial farmacêutico da Bayer do Brasil (Localizado em Belford Roxo, inaugurada



em 1958), o Distrito industrial de Queimados (1976), além desses dois podemos incluir o polo Cosmético de Nova Iguaçu<sup>3</sup>, que possui inúmeras empresas ligadas ao ramo localizadas em diferentes pontos ao redor da mesma rodovia. As redes técnicas aqui são ossaturas pertinentes ao circuito produtivo destas, e que agora ganham outro dinamismo com a instalação do chamado Arco-Metropolitano (inaugurada em 2014), rodovia que cria conectividade entre a BR-101, BR-116 e BR-040, ampliando a potencialidade destas redes como canais de abastecimentos e circulação de produtos-mercadorias [ver figura 2]

Figura 2 – Mapa da Baixada Fluminense com as principais redes Logísticas e áreas econômico-produtivas.



Organizado pelo Autor. Fonte: Pesquisa De campo Acervo de dados LAGEP/UFRRJ

Fonte: ROCHA, 2019, p.258.

A instalação desta nova rede técnica, é pontuada por diferentes trabalhos com um novo marco na estrutura econômica produtiva metropolitana fluminense (ROCHA,2014; ROCHA,

<sup>3</sup> Embora a localização das primeiras empresas ligadas ao ramo dos cosméticos em Nova Iguaçu, datam de 1969, como é o caso da empresa Embelleze, o reconhecimento como polo (no sentido técnico-produtivo e de associação institucional) ganha força somente nos anos 2000.

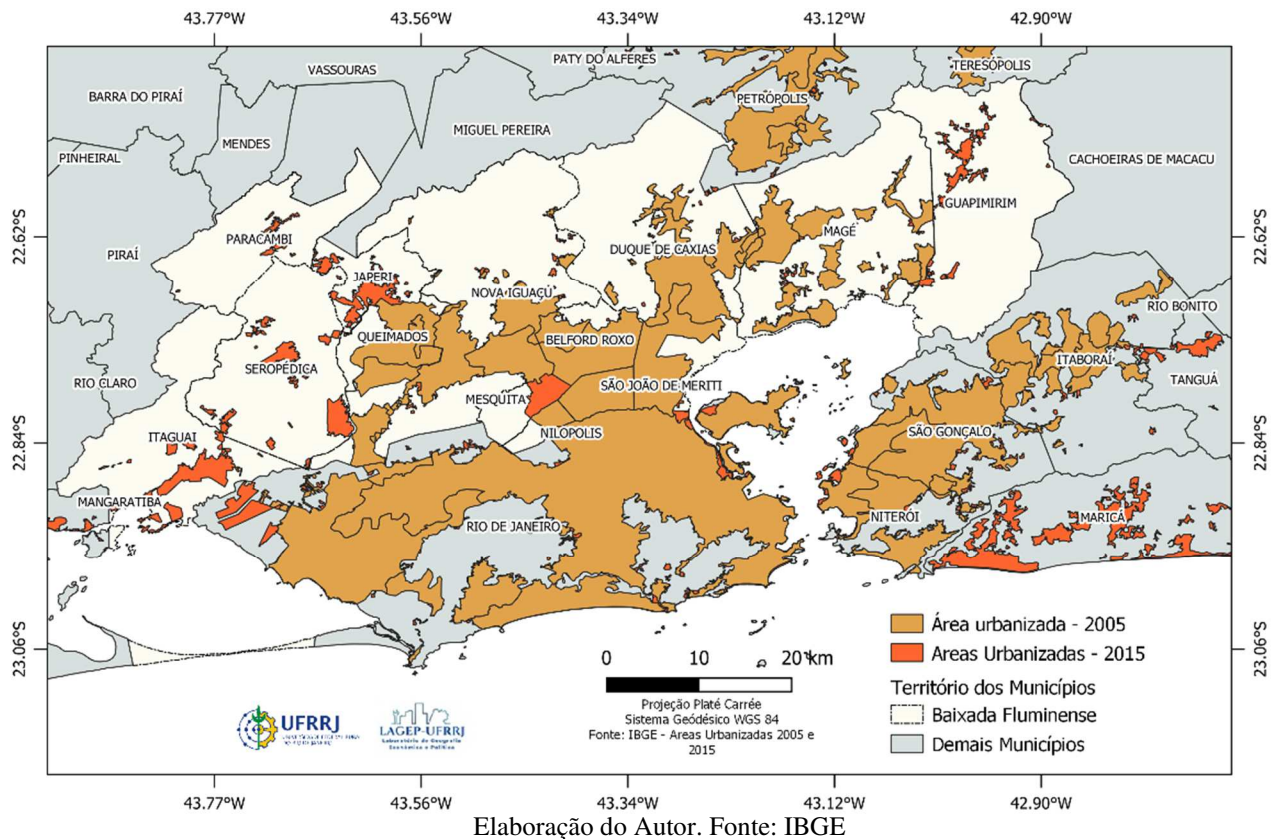
2019, OLIVEIRA,2015, OLIEVIRA; OLIVEIRA, 2021) por incidir e influenciar diretamente na dinâmica de circulação do capital-mercadoria e por servir como pauta estratégica de um novo dinamismo ligados as cadeias logísticas do petróleo, tendo em vista que a instalação da RJ-109 (Arco Metropolitano), como um conector da BR-493, poderia articular o circuito produtivo do COMPERJ ao ponto de escoamento principal na região, a saber o Porto de Itaguaí. Essa nova rede técnica conjugadas as estruturas pretéritas existentes na metrópole fluminense, são elementos que sustentam a dinâmica de Reestruturação urbano-produtiva na região, pois como nos lembra Edward Soja (1993), a cada novo ciclo do capital se reconfiguram dimensão espaciais da vida, ou seja, se constitui o novo espaço tempo.

Neste caso, trata-se de um novo espaço-tempo que propiciará ampliar as necessidades das condições gerais de produção (LENCIONI,2017). Neste sentido, Marx (2022, *n.p*) indica que “a revolução dos modos de produção da indústria e da agricultura torna necessária uma revolução das condições gerais do processo social de produção, ou seja, nos meios de comunicação e de transporte” (grifo nosso). Nestes termos a construção de uma nova conjuntura espaço-temporal da produção, produz a necessidade de revisitar as condições gerais de produção. Sendo as redes técnicas partes integrantes desta dinâmica de reestruturação, a instalação de uma nova rede, substituição, aprimoramento, ou nova conectividade, está engendrando um novo espaço-tempo da produção. Mas como veremos não apenas do capital-mercadoria, mas também das novas relações espaciais. Estamos agora tratando com clareza que há uma produção do espaço metropolitano fluminense que redesenhará novos papéis no interior da relação centro-periferia.

Neste caso, a transformação para atração de novos capitais de investimento, se realizam em consonância a instalação de novas redes técnicas de circulação e o remodelamento de outras (entram aqui, por exemplo as obras de duplicação de pistas como o da BR116 e as obras de ampliação do Porto de Itaguaí). O novo circuito produtivo, esta articulado a nova funcionalidades das redes técnicas. A nova condição logística da região passa a atrair “condomínios logísticos e instalação de novas unidades fabris” na Baixada Fluminense, com destaque para a região da chamada “*periferia Distante*” (ABREU,2006), que abarca os territórios de Seropédica, Itaguaí, Paracambi, Japeri e Queimados. A remodelação de novos usos do espaço, não produzem apenas uma simples transformação da paisagem, ela está produzindo uma nova dimensão do espaço periférico fluminense e materializa-se, também, na

intensa transformação da malha urbana que avança ampliando o tecido metropolitano em direção aos territórios da Borda oeste metropolitana [ver figura 3]

Figura 3- Mapa do crescimento das áreas Urbanizadas 2005 e 2015



Neste sentido, a disposição das redes técnicas de circulação ao viabilizar o fluxo de mercadorias, capitais e pessoas, intensificam conjuntamente, às velhas e novas atividades em impulsionando dinâmicas internas de transformação e produção do espaço. Temos insistido, com em outras oportunidades, que trechos da Baixada Fluminense que eram consideradas *periferia distante*, passa a integrar paulatinamente a periferia direta metropolitana que é visível na interação cada vez mais intensa de fluxos de capitais, mercadorias e pessoas no interior da região. Isso manifesta ao mesmo tempo a dinâmica eminente da metropolização do espaço (LECIONE, 2013) e do papel das redes técnicas de circulação, que serve de dorsais para canalizar as transformações espaciais da dinâmica de circulação.

No caso em tela, basta observar [ver figura 3] que as áreas com crescimento urbano identificado após 2005, estão exatamente conjugadas com traçados de vias de circulação que, ao mesmo tempo realizam a circulação produtiva, servem de indutores urbanos nestes territórios. Neste caso podemos mencionar:

[a] *eixo da BR-465* – conhecida como a estrada Rio São Paulo, é o eixo principal da circulação do município de Seropédica. Essa rede materializa dinâmicas de urbanização e integra áreas urbanas na cidade, que intensifica rotas de urbanização com espraiamento de três nucleações ligando áreas do Km32 (bifurcação entre Nova Iguaçu-Seropédica), Km40 e Km49. Esse eixo, traz consigo a conectividade entre a BR-101 (Avenida Brasil) e a BR-116 (Avenida Presidente Dutra), e agora ligando eixos que integra a rota do Arco Metropolitano.

[b] *eixo da RJ-099* – conhecido popularmente como a Reta de piranema, esse eixo agrega um circuito de circulação interna que atua tanto na circulação de cargas em direção ao Porto de Itaguaí quanto de pessoas, esse eixo liga a BR-465 em Seropédica à área central do município de Itaguaí. Esse era o antigo caminho possível para chegada ao Porto, antes da instalação do Arco Metropolitano

[c] *eixo ferroviário entre Queimados e Paracambi* – esse refere-se ao paulatino uso prioritarimane para circulação de pessoas, na qual acompanhou-se a expansão de áreas urbana. Destaca-se que ao longo deste trecho ainda existe um uso misto com presença de atividades característico de periferias periurbanas (com presença de pequenos culturas e criação de pequenos animais), todavia se torna visível a incorporação urbana que materializa a circulação do capital-trabalho nos deslocamentos diários de trabalhadores a partir destas redes técnicas; e

[d] *Eixo Arco Metropolitano* – embora sua instalação seja recente, é visível na estrutura da paisagem a interferência desta rede técnica na transformação e na criação do dinamismo e determinadas localidades. Ganha destaque aqui as bifurcações entre a Rodovia presidente Dutra em Paracambi e a BR-465 em Seropédica – que tem

canalizado área de instalação dos novos condomínios logísticos, dinamizou a circulação de unidades fabris como a da Panco, ampliado impulsionado transformações em bairros lindeiros. Outro destaque é o entroncamento do Arco metropolitano com a BR-101 (Avenida Brasil) no município de Itaguaí, que tem ampliado as transformações no parque industrial produtivo e impulsionada a transformação da malha urbana da região.

#### **4. CONSIDERAÇÕES FINAIS.**

O desenrolar do processo de reestruturação econômica e urbana contemporâneo visualizamos a importâncias das redes técnicas. Essas não são somente parte integrante para a realização do capital, no que tange a circulação capitais, pessoas e mercadorias, elas são participantes porque, em sua estão produzindo espaço. O exemplo da periferia oeste da metrópole do Rio de Janeiro, conhecida popularmente como Baixada Fluminense, serve como empiria destas transformações que permitem entender a coparticipação das redes no processo de reestrutura os lugares. Neste sentido, concordamos com Leila Dias quando destaca que as “redes geográficas e lugares são coconstitutivos e estão sempre, em maior ou menor grau, interagindo e se adaptando” (DIAS,2020, n.p),

As redes, são elementos teóricos importantes para compreender os descaminhos e tendências da dinâmica de reestruturação produtiva e urbana nas periferias metropolitanas, tanto para a análise das lógicas articuladoras que engendram atratividade de novas unidades fabris quanto das transformações na malha urbana, que incorpora paulatinamente áreas estrutura metropolitana. São na prática, partícipes e centralidades no entendimento das materialidades das condições gerais de produção. Por isso, mudando as condições de reprodução do capital, necessariamente há uma (re)arranjo das estruturas que sustentam o circuito de produção da cadeia de valor, que envolvem necessariamente as redes técnicas de circulação e abastecimento.

Se concordarmos com David Harvey (2006) quando afirma que existe um ciclo de acumulação que busca constante frentes de expansão geográfica, e que não necessariamente esse ciclo pressupõe avançar para uma área geográfica, mas retornar a antigas, refazendo-as. Compreenderemos os porquês da incorporação gradativa de novas roupagens nas periferias urbanas, sob o signo da reestruturação econômica e urbana. Por isso, insistimos que a periferia

oeste da metrópole carioca, conhecida como a Baixada Fluminense é um importante laboratório de compreensão destas transformações. Seja porque há uma atração de novo investimentos, incorporando significativamente “novas áreas”. Seja porque há um reaproveitamento das estruturas e redes técnicas preexistentes, para construir um tecido ótimo a nova conjuntura de reprodução do capital, engendrando assim novos espaços de produção e consumo na metrópole.

Entre eles podemos citar: a dinamização e o espraiamento da malha urbana nos municípios de Seropédica, Itaguaí, Paracambi, Japeri e Queimados; a instalação de unidades fabris e condomínios logísticos na Baixada, com destaque ao oeste metropolitano; o aproveitamentos e ampliação de antigas rodovias como a Avenida Presidente Dutra e Avenida Washington Luiz, em consonância com a instalação de uma nova rede técnica (o Arco metropolitano) construído externalidades logística que emponderam e trazem robustez ao ciclo de distribuição de capitais-mercadorias; a apropriação de novas áreas de expansão urbana e lançamentos de condomínios e empreendimentos de habitação de diferentes faixas de renda.

Por fim, a dinamização de novas áreas incorporadas a macha urbana metropolitana, bem como a geração de valor relacionada as novas unidades fabris não conseguiram superar os quadros de desigualdade interna e pobreza que assolam essas áreas periféricas. Por isso, ao passo que se torna clarividente a importância das ferrovias e rodovias como condições gerais de produção essenciais aos ciclos de reestruturação do capital que impulsionam transformações nos espaços periféricos, se torna importante também refletir sobre o papel de outras redes técnicas nestas periferias [como por exemplo as redes de abastecimento de água, esgotamento sanitário, redes elétricas, redes comunicação, entre outras.], no sentido de tentar compreender melhor os processo desigual de reprodução do espaço e da economia política das periferias.

## 5. REFERÊNCIAS

ABREU, M. A. **Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. 4ªed. Rio de Janeiro: IPP, 2006.

CORREA, R. L. Redes Geográficas. Reflexões sobre um tema persistente. **Revista Cidades**, v.9, nº.16, 2012. Disponível em <https://periodicos.uffs.edu.br/index.php/cidades/article/view/12033> > Acesso em 14 jun.2022.

- DIAS, Leila. Christina. (2020). REDE GEOGRÁFICA. *GEOgraphia*, 22(49). Disponível em: < <https://doi.org/10.22409/GEOgraphia2020.v22i49.a47614> >. Acesso em 21abr.2022
- \_\_\_\_\_. Redes: emergência e organização. In: Iná Elias de Castro, Paulo César da Costa Gomes e Roberto Lobato Corrêa. (Org.). **GEOGRAFIA: CONCEITOS E TEMAS**.. 2ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995, v. 1, p. 141-162.
- DUPUY, Gabriel. Villes, systèmes et réseaux. Le rôle historique des techniques urbaines. In: **Les Annales de la recherche urbaine**, N°23-24, 1984.
- HARVEY, David. **Produção Capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2006.
- LEFEBVRE, Henri. **A revolução Urbana**. Belo Horizonte: Editora da UFMG,1999.
- LENCIONI, Sandra. Metropolização do espaço: processos e dinâmicas. In FERREIRA, A. RUA, J.
- MARAFON, G. SILVA, A. C. P. da (orgs.) Metropolização do espaço: gestão territorial e relações urbano-rurais. Rio de Janeiro: Consequência, 2013. p. 17-34.
- \_\_\_\_\_. Condições gerais de produção: um conceito a ser recuperado para a compreensão das desigualdades de desenvolvimento regional. **Scripta Nova**. Vol.XI, n245, 2017. Disponível em < <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-24507.htm>>. Acesso. 20 abri.2020.
- MARX, Karl. **O capital**. Crítica da economia Política [Obra completa Vol.1,2 e3]. São Paulo: Vie books, 2022.
- \_\_\_\_\_. **O Capital**. Livro 2- O processo de circulação do Capital. 6ªed.vol.III, Bertrand Brasil, 1991.
- OLIVEIRA, Floriano G. e OLIVEIRA, Leandro, D. Espaço Metropolitano, regionalização da economia e reestruturação produtiva no estado do Rio de Janeiro, Brasil. **Cuyonomics investigaciones em economia regional**, v. Ano 3, p. 39-66, 2020.
- OLIVEIRA. Leandro Dias. A emersão da região logístico-industrial do Extremo Oeste Metropolitano fluminense: reflexões sobre o processo contemporâneo de reestruturação territorial-produtiva. **Espaço e Economia** [Online], 7 | 2015. Disponível em: <<https://doi.org/10.4000/espacoeconomia.1814> > Acesso em 25 jun. 2022
- RAFFESTIN, Claude. **Por uma Geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.
- ROCHA, André Santos. Território e sua empiria para leitura das políticas de desenvolvimento no contexto de uma economia global. In: OLIVEIRA, F.G. et all. **Espaço e Economia**.

Geografia econômica e economia Política. Rio de Janeiro, Consequência, 2019, pp. 245-270

\_\_\_\_\_. **As representações ideais de um território** - Dinâmica econômica e política, agentes e a produção de novos sentidos na apropriação territorial da Baixada Fluminense pós 1990. Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFRJ. (Tese de Doutorado), 2014

SOARES, M. T.S. “Nova Iguaçu: absorção de uma célula urbana pelo Grande Rio de Janeiro. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro: IBGE, vol2, n24, 1962.

SOJA, Edward. **Geografias Pós-modernas**. Rio de Janeiro, Jorge Zahar, 1993.

SOUZA, Marcelo. **ABC do desenvolvimento urbano**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.