

A METROPOLIZAÇÃO FLUMINENSE NO EIXO RMRJ- BAIXADAS LITORÂNEAS

Júlia Venancio Lima

Universidade do Estado do Rio de Janeiro

juliavenancio.2111@gmail.com

Júlia Miguel de Paiva

Universidade do Estado do Rio de Janeiro

paivajulia.geo@gmail.com

Thiago da Silva Santa Rosa Rodrigues

Universidade do Estado do Rio de Janeiro

24thiagorodrigues@gmail.com

RESUMO: Tendo em vista que a metropolização se mostra uma tendência do atual momento da urbanização, o presente artigo busca compreender em que medida a produção do eixo entre a Região Metropolitana do Rio de Janeiro e a das Baixadas Litorâneas permite ser qualificada como estruturante do processo de metropolização fluminense. Essa metamorfose metropolitana tem como marco a reestruturação produtiva do estado, que gera uma nova regionalização econômica no território, especialmente após a fusão do Estado da Guanabara e do Rio de Janeiro e a construção da Ponte Rio- Niterói.

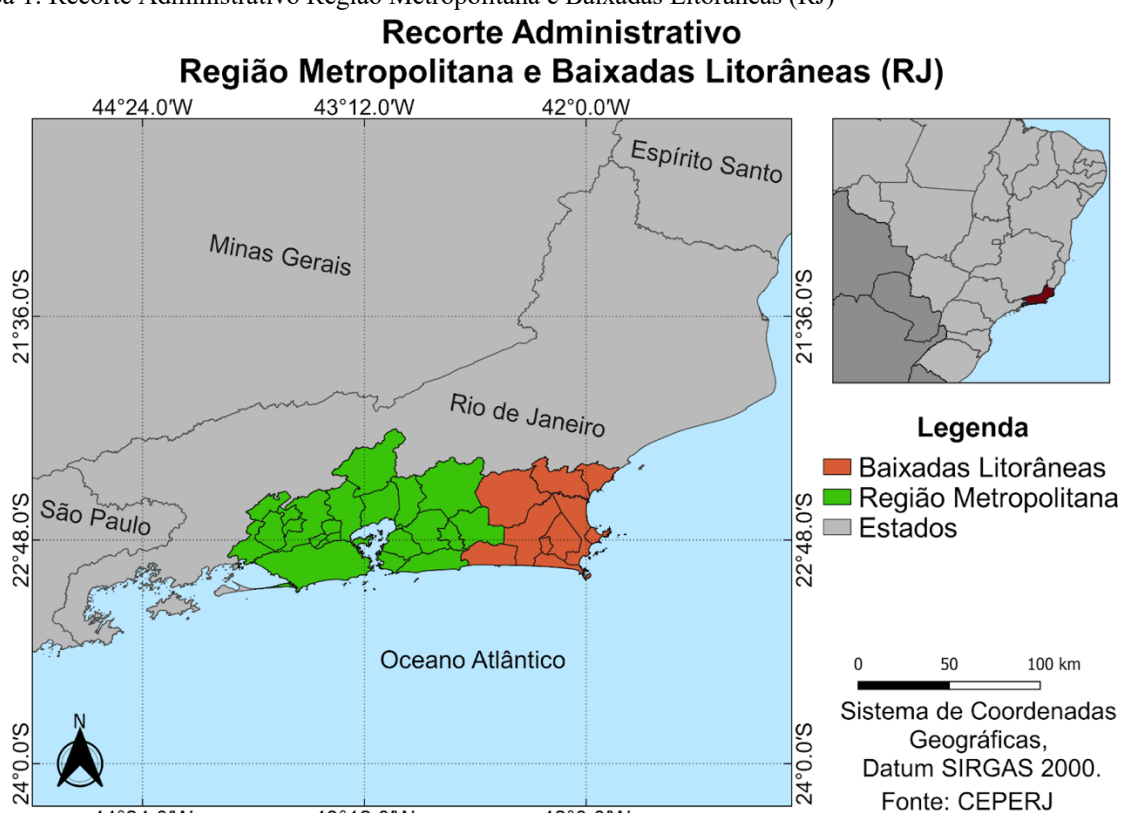
Palavras-chave: metropolização fluminense, produção do espaço, baixadas litorâneas.

GT – 9: Metrópole, metropolização e dinâmica espacial contemporânea

INTRODUÇÃO

O processo de metropolização do espaço anuncia uma nova tendência da urbanização mundial, essa agora não mais concentrada nos aglomerados urbanos tradicionais, mas sim em intensa expansão desigual, que reestrutura, ao mesmo passo que reproduz, a lógica capitalista e do espaço metropolizado, pelos mais diversos cantos do planeta. Nesse sentido, o presente artigo busca compreender em que medida a produção do espaço entre a Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) e a Região das Baixadas Litorâneas permite ser qualificada como um eixo estruturante do processo de metropolização fluminense.

Mapa 1: Recorte Administrativo Região Metropolitana e Baixadas Litorâneas (RJ)



Fonte: CEPERJ. Org. RODRIGUES, 2022

Cabe aqui pontuar que, devido às divergências existentes entre as instituições públicas responsáveis pela delimitação administrativa do Estado do Rio de Janeiro, optamos por seguir a regionalização proposta pela Fundação Centro Estadual de Estatísticas, Pesquisas e Formação de Servidores Públicos do Rio de Janeiro (CEPERJ) para delimitação da região de pesquisa, como mostra o mapa 1.

Sendo assim, o presente artigo se estrutura em três partes que compreendem momentos fundamentais do processo de metropolização do eixo citado. A primeira delas, intitulada “Da

concentração metropolitana à metropolização do espaço”, apresenta o contexto histórico no qual a metrópole carioca se consolidou como núcleo. Além disso, busca explicitar como a fusão dos estados da Guanabara e Rio de Janeiro e a construção da ponte Rio-Niterói, foram decisivos como marcos do processo de metropolização no estado, na década de 1970.

Logo após, a segunda parte, intitulada “A gênese das Baixadas Litorâneas e a influência metropolitana”, faz uma apresentação da região a qual o eixo se destina e explicita como se deu o seu desenvolvimento pretérito à metropolização, introduzindo as primeiras mudanças atreladas a esse processo. Já na terceira parte, intitulada “Vetores econômicos e a produção do espaço de metropolização”, evidenciamos a dinâmica econômica desse eixo de metropolização, marcada pela indústria petrolífera e a atividade turística, e suas repercussões no espaço geográfico.

Posto isso, cabe aqui elencar os três principais procedimentos investigativos adotados para a realização dessa pesquisa. No primeiro momento recorreremos a um levantamento bibliográfico que se deu em duas etapas. A primeira buscando compreender como se deu o processo de formação da metrópole fluminense e conceituar o processo de metropolização e suas espacialidades. No segundo momento, o levantamento bibliográfico foi feito focado em reunir maiores informações sobre as baixadas litorâneas e as principais atividades econômicas desenvolvidas nesse território, o turismo e a indústria extrativa.

O segundo procedimento foi uma pesquisa de dados objetivando a aquisição de dados primários. Recorreremos aos Censos Demográficos, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), para uma análise do crescimento demográfico e do número de domicílios de uso ocasional. Os dados do Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro (TCE-RJ) foram utilizados para adquirir os números das receitas e despesas correntes dos municípios fluminenses, e a distribuição delas, principalmente no repasse dos *royalties* da produção petrolífera. A Relação Anual de Informações Sociais (RAIS), do Ministério do Trabalho e Previdência, foi responsável por fornecer os dados sobre o setor de construção civil. O Mapa do Turismo (2019-2021), elaborado pelo Ministério do Turismo, foi utilizado para compreendermos a hierarquia desse setor.

Por último, de maneira a aprofundar todo o arcabouço teórico, tanto de levantamento bibliográfico quanto dos dados coletados em primeira análise, houve a necessidade da realização de um trabalho de campo. Dessa forma, ele se deu nos dias 28 e 29 de abril de 2022,

tendo por objetivo a análise da paisagem por meio de observação e registro de imagens por drone, bem como a realização de entrevistas com agentes decisórios de alguns municípios contemplados pela pesquisa. Nesse sentido, foram entrevistados representantes da Secretaria de Meio Ambiente de Rio das Ostras, da Secretaria de Turismo de Cabo Frio e da Defesa Civil de Silva Jardim e Cabo Frio.

DA CONCENTRAÇÃO METROPOLITANA À METROPOLIZAÇÃO DO ESPAÇO

Ao recuperar o histórico de ocupação do território fluminense e os marcos administrativos da metrópole carioca, pudemos traçar o seu perfil de concentração que remonta desde o passado colonial, devido ao protagonismo assumido pela cidade. Desde então, passou de Município Neutro - quando foi capital da Colônia e do Império - a Distrito Federal, e depois Cidade/Estado da Guanabara, sendo atualmente, a capital do Estado do Rio de Janeiro (ERJ).

Nesse sentido, Oliveira (2003) caracteriza o processo de industrialização e desenvolvimento da economia industrial fluminense por dois aspectos: a concentração e a fragmentação. O primeiro, decorre do fato de que a cidade do Rio de Janeiro sediou o governo central por quase dois séculos, tendo, dessa maneira, atraído e direcionado os investimentos para si mesma. Já o segundo, diz respeito à fragmentação territorial, que se deu até a década de 1970, devido à existência de duas unidades da federação: o Estado da Guanabara, compreendido pela cidade do Rio de Janeiro, e o antigo Estado do Rio de Janeiro, constituído pelos demais municípios, tendo Niterói como sua capital.

Por isso, Davidovich (2001) aponta que houve, então, uma certa dominância da metrópole sobre o estado, o que acabou gerando a falta de um ideário de pertencimento, mas que é estruturante para o processo de metropolização fluminense. A autora evidencia, também, que as ações do projeto de industrialização do país, iniciado por Vargas, na década de 1930, compõem as singularidades da metropolização fluminense porque, a partir delas, foram construídas estatais fora da metrópole, como a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), em Volta Redonda, e a Fábrica Nacional de Motores, em Duque de Caxias (FMN).

Com a transferência da capital para Brasília, surgiu o interesse da reintegração entre os Estados. Foram quatorze anos de deliberações sobre o assunto até que, em 1974, o General Geisel entrou no poder e promulgou a fusão dos dois estados. Sobre isso, Oliveira (2003, p.72) coloca que "a cidade do Rio de Janeiro [...] deixa de ser considerada uma unidade político-

administrativa autônoma, um estado, e assume, novamente, a condição de município, núcleo econômico, político e cultural tanto da região metropolitana quanto do estado". Foi a Lei Complementar Federal nº 20/1974 que estabeleceu a fusão dos estados e instituiu a RMRJ.

Por causa da crise instaurada no território fluminense, na década de 1980, alguns dos principais setores do núcleo, vão à falência, como o naval, ou têm suas produções diminuídas, como o têxtil e o alimentício. Por outro lado, novas bases começaram a ser desenvolvidas no interior do estado, destacando-se o setor petrolífero, com o início da exploração da Bacia de Campos, no norte fluminense, e o incremento do setor siderúrgico, com o fim da ampliação da CSN, no Médio Paraíba. Essas novas bases já não são mais tão dependentes do investimento estatal quanto a economia do núcleo, o que faz com que elas sejam responsáveis por garantir a recuperação do estado. (OLIVEIRA, 2003)

Somente a partir dessa década que o território do ERJ foi visto em sua totalidade e a distinção histórica entre núcleo e interior começa a ser superada. Assim, mesmo envolvido em uma crise estrutural de natureza econômica, o governo do estado adota como proposta direcionar investimentos à recuperação econômica do interior. É então, como consequência do processo de reestruturação produtiva do estado, que Oliveira (2013) pauta a formação de economias regionais como uma evidência do processo de integração do território.

Assim, germina o processo de metropolização do espaço que vem redefinindo antigas hierarquias urbanas e fazendo prevalecer relações de interconectividade social sobre relações de proximidade física (LENCIONI, 2020). Expressando marcas recentes e passadas, transformando espaços não metropolitanos e disseminando características que, até então, eram específicas da metrópole.

Neste sentido, “o processo de metropolização dos espaços se constitui numa determinação do momento atual que faz do processo de urbanização e da cidade uma herança do passado” (LENCIONI, 2017, p.203), sendo assim, determinante para o que chamamos de “novo momento da urbanização”. Esse novo momento, que se expressa no sentido de revelar uma urbanização metropolitana, com características policêntrica, multiescalar e processual, vem superando a urbanização fordista do século passado, que deu forma a uma região metropolitana monocêntrica, com tendência a concentração no seu núcleo.

Esse novo momento da urbanização, que vai para além da metrópole ou regiões metropolitanas instituídas, toma as cidades médias e pequenas e os espaços rurais. Assim:

Os hábitos culturais e os valores urbanos típicos da metrópole se difundem para além dela, chegando a todo o espaço, territorializado na mercadificação generalizada [...]. Assim, o processo de metropolização do espaço chega a áreas cada vez mais distantes, difundindo a cultura urbana, os valores urbanos, as normas e práticas sociais dominantes da metrópole. (FERREIRA, 2016, p. 444-445).

Esse processo, que tem seus limites difusos e dinâmicos, se dispersa a mesmo passo que condensa suas estruturas, atividades e pessoas, promovendo novas centralidades metropolitanas. Chegando “a ponto de podermos falar de um processo de urbanização regional que vem reformulando radicalmente a estrutura metropolitana existente” (SOJA, 2013, p.141).

Sendo possível afirmar que “de fato, vivemos um novo paradigma, cuja base espacial é o metropolitano, a potência econômica é o financeiro, o fundamento cultural é o chamado pós-modernismo e a conexão essencial é a informação” (LEOPOLDO, 2015, p.07). Culminando, em podermos presumir, que é a partir desse processo que se consolida a ideia de urbanização completa da sociedade, proposta por Lefebvre (1999).

Em “A Revolução Urbana” (1999), Lefebvre parte da hipótese de que a sociedade seria completamente urbanizada e resultaria na chamada sociedade urbana. Essa sociedade, se origina com a industrialização, que gera grandes transformações e provoca um crescimento da cidade nunca antes visto.

O tecido urbano prolifera, estende-se, corrói os resíduos de vida agrária. Estas palavras, “o tecido urbano”, não designam, de maneira restrita, o domínio edificado nas cidades, mas o conjunto das manifestações do domínio da cidade sobre o campo. Nessa acepção, uma segunda residência, uma rodovia, um supermercado em pleno campo, fazem parte do tecido urbano. Mais ou menos denso, mais ou menos espesso e ativo, ele poupa somente as regiões estagnadas ou arruinadas, devotadas à “natureza”. Para os produtores agrícolas, os “camponeses”, projeta-se no horizonte a *agrovila*, desaparecendo a velha aldeia. (LEFEBVRE, 1999, p.17)

Essa ideia é algo que vem sendo trabalhado mais recentemente por Brenner (2018), em que ele aponta, em certo sentido, a ideia de urbanização completa da sociedade, é semelhante à sua proposta de urbanização planetária. Essa urbanização planetária vem se intensificando de maneira desigual, gerando um embaçamento das fronteiras espaciais enraizadas no dualismo rural *versus* urbano, se expandido e expelindo, por todos os lugares e direções. Criando não só paisagens diversificadas, como também relações de interdependência, diferenciação e polarização entre diversas regiões.

Regiões essas que são configuradas espacialmente como uma paisagem densamente urbanizada de modo desigual, cuja suas “estabilidades momentâneas” são cada vez mais difíceis de teorizar. Demonstrando a necessidade de conceituação do urbano para além da cidade, ou de cidade além de assentamento populacional urbano, uma vez que a mesma não é mais capaz de

compreender os processos de urbanização que ocorrem nas zonas de extração de recursos naturais, de produção agroindustrial, de infraestrutura de logística e de comunicações.

Essas mudanças, expressam uma metamorfose, ou seja, uma mudança na forma, estrutura e função, que se evidencia como alicerce da metropolização do espaço, que apresentam oito características, como coloca Lencioni (2011, p.52):

A primeira é que seu fundamento não diz respeito apenas à transição para o urbano, muito embora o processo possa contê-la; porque seu núcleo é a urbanização. A segunda é a de que a metropolização do espaço conforma uma região de grande escala territorial, com limites extremamente dinâmicos e difusos. A terceira característica é a dessa região expressar ao mesmo tempo uma nítida e intensa fragmentação territorial e transparente segregação social, até então nunca vistas, ao lado de espaços com características bastantes homogêneas. A quarta característica deve-se à redefinição das antigas hierarquias entre as cidades da região e da rede de relações entre elas. A quinta diz respeito ao expressivo número de cidades conurbadas com incrível polinucleação e intensa e múltipla rede de fluxos. A sexta característica é relacionada à diminuição relativa do crescimento demográfico da cidade central, acompanhada da expansão demográfica e desenvolvimento do ambiente construído de outros municípios da região. A sétima característica se pauta pela redefinição das pequenas cidades dessa região conformando um novo tipo de integração dessas pequenas cidades com os espaços polinucleados. A oitava, diz respeito à intensidade dos intensos movimentos pendulares entre algumas cidades da região, consagrando uma expressiva estrutura regional em rede.

Desta maneira, entendemos que a produção atual do espaço compreendido pelo arco atlântico entre a metrópole carioca e a região das Baixadas Litorâneas permite ser qualificado como um eixo estruturante do processo de metropolização do espaço fluminense. Interpretamos o conceito de eixo a partir da seguinte noção:

Eixo não como uma linha entre dois pontos, mas uma fração do espaço que apresenta significativo fluxo de capitais, pessoas, mercadorias, informação etc. e que se refere sempre a um ou mais processos, que o qualificam. Um eixo contém formas que lhe indicam o sentido e concentram fluxos (como estradas, ferrovias, hidrovias etc.), mas também abrange as áreas de influência dessas vias. Alterações nessas vias, a propósito, não eliminam o eixo se os fluxos permanecerem relevantes entre seus pontos terminais. Ademais, além de concentrar fluxos, os eixos também concentram fixos e estabelecem uma espécie de estruturação em rede. (BARTHOLOMEU, 2019, p.8)

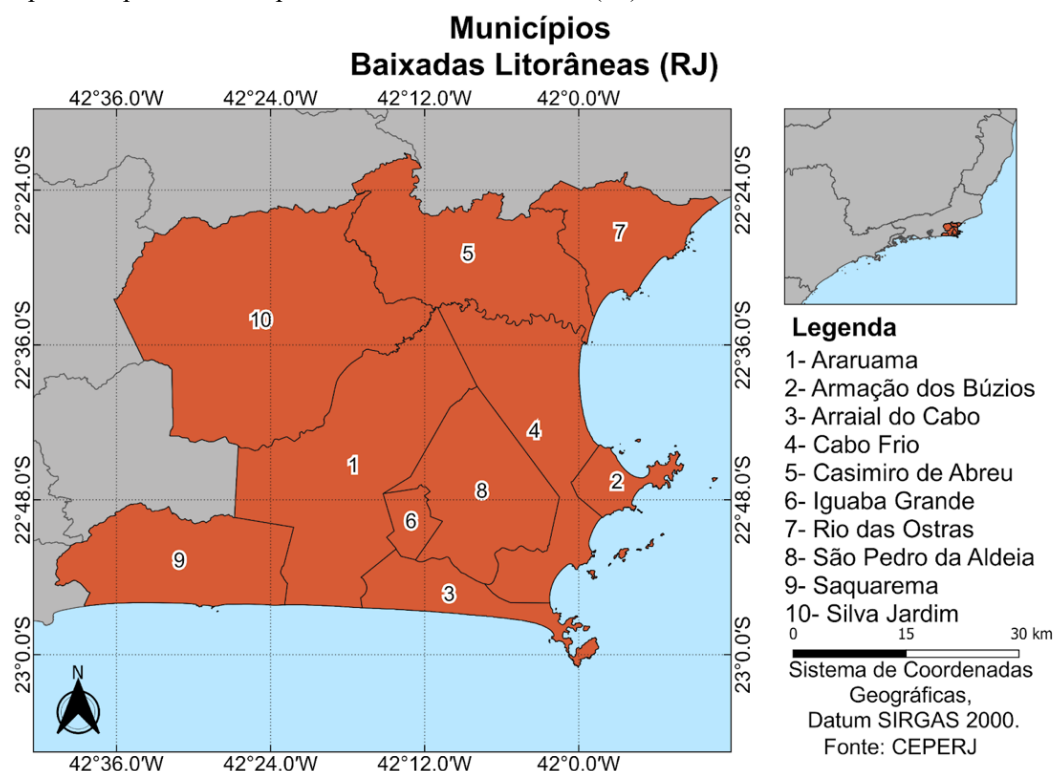
A partir da cidade do Rio de Janeiro, estruturada pelo acesso norte da BR-101, destina-se esse eixo. Que ganhou mais destaque depois da construção da Ponte Rio-Niterói, em 1974, essa construção, que ocorreu momentos antes da fusão dos estados da Guanabara e do Rio de Janeiro e da institucionalização da RMRJ, é condicionante para o impulso da dinâmica econômica das Baixadas Litorâneas.

A GÊNESE DAS BAIXADAS LITORÂNEAS E A INFLUÊNCIA METROPOLITANA

A Região das Baixadas Litorâneas é uma das oito Regiões de Governo do ERJ. A região tem quase 5,5 mil km² e começou a ser ocupada ainda no século XVI. A fim de compreender como se deu a ocupação e o desenvolvimento dessa região, traçaremos um breve histórico.

Segundo indica Pinto *et al.* (2011), o seu povoamento começou em Cabo Frio, que é chamado de “município mãe” por ter dado origem aos dez municípios da Baixada, são eles: Araruama, Armação dos Búzios, Arraial do Cabo, Cabo Frio, Casimiro de Abreu, Iguaba Grande, Rio das Ostras, São Pedro da Aldeia, Saquarema e Silva Jardim (mapa 2).

Mapa 2: Mapa dos Municípios das Baixadas Litorâneas (RJ)



Fonte: CEPERJ. Org. RODRIGUES, 2022

A exploração da região se iniciou em 1503, quando Américo Vesúcio invadiu o território indígena dos Tamoios, onde hoje se localiza Cabo Frio, instalando ali a primeira feitoria do país. Em um primeiro momento, foi o pau-brasil que despertou atenção aos colonizadores, entretanto, com o fim desse ciclo econômico as Baixadas permaneceram sem expressividade econômica por quase três séculos. Marafon, Ribeiro e Arantes Silva (2005, p.56) justificam que:

A região, pouco apropriada para a lavoura canavieira, acabou não acompanhando o progresso do restante da Baixada Fluminense, permanecendo durante muito tempo um núcleo urbano insignificante, com uma população rarefeita e uma economia

estagnada, faltando-lhe uma base agrícola sólida, dificultada pelo solo pouco fértil e pelo clima não propício.

O complexo lagunar de Araruama propiciava o desenvolvimento da extração de sal e de conchas. Entretanto, a Coroa Portuguesa não tinha interesse em desenvolver a produção do sal brasileiro por conta da concorrência que faria com o sal português. Por isso, decretou um monopólio sob o produto, que só foi restituído em 1801. O fim desse monopólio possibilitou o desenvolvimento dessa indústria na região. Em 1828, foi construída a Salina Grande, em Perynas, Cabo Frio, primeira grande empresa produtora de sal no país.

É a partir do desenvolvimento dessa indústria extrativa que os municípios do entorno da lagoa começam a ganhar notoriedade no estado. Pereira (2010, p.188) aponta que, "os primeiros anos do século XX marcaram o incremento das áreas de extração", e que é a partir do projeto nacional-desenvolvimentista, da década de 1950, que se tem a modernização desse segmento. Esse projeto estatal "possibilitou a instalação de três unidades industriais, duas privadas e outra estatal, respectivamente, a Refinaria Nacional do Sal, a Companhia Salinas Perynas e a Companhia Nacional de Álcalis" (*ibidem*, p.209). Assim, a indústria salineira passou a ganhar destaque na paisagem das baixadas litorâneas.

Posteriormente, já na década de 1970, dois marcos alteram significativamente a dinâmica econômica das Baixadas Litorâneas. A fusão dos estados do Rio de Janeiro e da Guanabara, em 1975, provoca um direcionamento dos investimentos, historicamente concentrados na cidade do Rio de Janeiro, para outras regiões do novo estado. Junto a isso, a construção da Ponte Rio-Niterói, concluída em 1974, representou, também, um passo importante na viabilização do eixo em questão. Ao estabelecer a travessia da Baía de Guanabara, a ponte superou a barreira física que se impunha ao maior desenvolvimento econômico no interior, principalmente em direção ao norte do estado.

Como aponta Oliveira (2003), a redução da dupla segmentação do território, geográfica e política, favoreceu investimentos públicos na Região das Baixadas Litorâneas, principalmente no desenvolvimento de novas atividades econômicas. Inicialmente, com atividades produtivas industriais, com a exploração do petróleo na Bacia de Campos, a partir de 1977, e, posteriormente, com o desenvolvimento de uma área de veraneio no novo estado. Desde então, atividade turística teve um incremento na região, o que acarretou na valorização da orla marítima, contribuindo decisivamente para a decadência da indústria salineira nas baixadas,

que já enfrentava dificuldades devido aos custos de produção e à concorrência das salinas nordestinas (LIMONAD, 1996).

VETORES ECONÔMICOS E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO DE METROPOLIZAÇÃO

É na década de 1980, após fusão dos estados, que indústria extrativa do petróleo surge enquanto um pilar para a desconcentração das atividades econômicas no ERJ, sobretudo em direção ao norte fluminense. O desenvolvimento dessa atividade, induziu uma mobilidade intensa de pessoas e serviços urbanos em direção às Baixadas Litorâneas, impulsionando a demanda do setor de construção civil, cujo incremento ampliou condições para a consolidação da atividade turística. A partir de então, pode-se dizer que a região começou a ser protagonista de um processo de metropolização, cujo eixo tinha origem na RMRJ.

Nesse período, destaca-se a importância do petróleo da Bacia de Campos que foi descoberto no ano de 1975, mas só na década de 1990 sua produção começou a ser mais expressiva. Essa bacia se estende de Vitória, no Espírito Santo, até o município de Arraial do Cabo, nas Baixadas Litorâneas. A exploração petrolífera da Bacia de Campos mobilizou uma rede logística complexa, induzindo investimentos em infraestrutura e outros serviços ao longo do eixo RMRJ - Baixadas Litorâneas. Esse fluxo, por sua vez, foi orientado pela região norte fluminense, onde se estabelecem a sede operacional da Petrobrás e seu centro dinâmico, respectivamente nos municípios de Macaé e Campos dos Goytacazes.

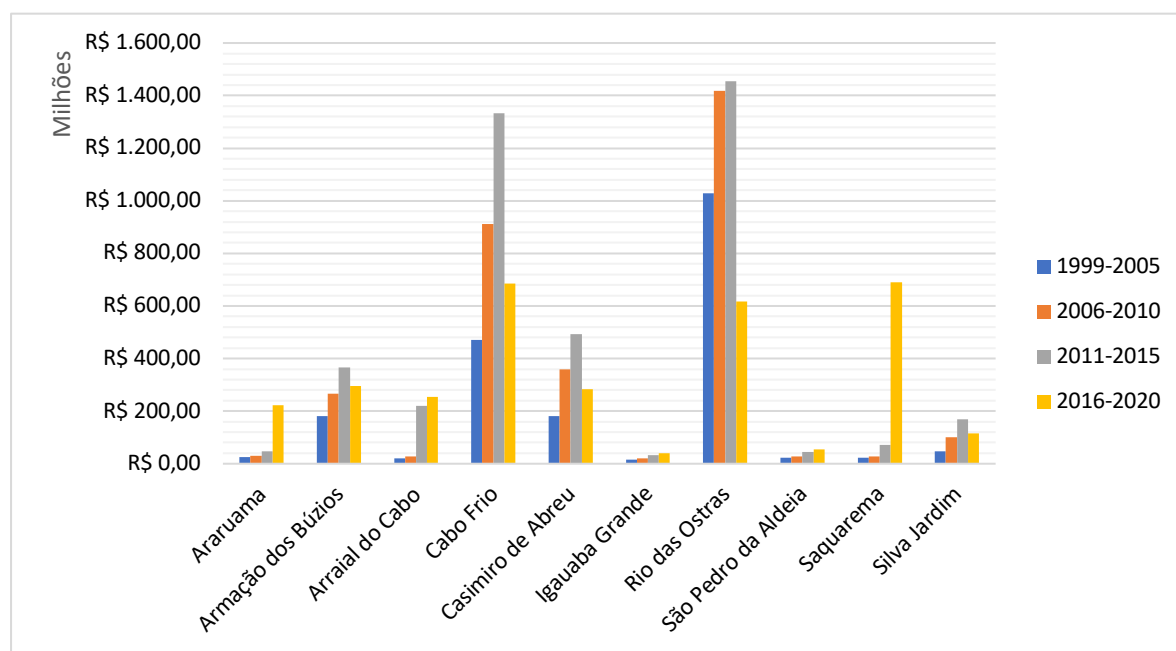
Na Região Metropolitana, o polo gás-químico em Duque de Caxias e a instalação do COMPERJ, em Itaboraí, representam alguns dos investimentos logísticos mobilizados pela exploração petrolífera da Bacia de Campos. Já a Região das Baixadas Litorâneas, que estabelece a conexão entre a RMRJ e o Norte Fluminense, recebeu um fluxo intenso de técnicos que ocuparam os postos de trabalho da indústria extrativa. Junto de suas famílias, esses trabalhadores passaram a residir nesta região, dinamizando o mercado imobiliário e a demanda por serviços urbanos.

Ademais, por se constituir enquanto área de exploração da Bacia de Campos, alguns dos municípios das Baixadas Litorâneas começaram a receber *royalties* do petróleo. Essa receita, então, foi convertida em mais investimentos na região, que a partir dos anos 1990 registrou um crescimento econômico importante, assumindo um papel de relevância nacional. Logo, a repartição das receitas petrolíferas tornou-se motivo de disputa interna nos municípios da

região, refletindo-se na emancipação de alguns distritos, como Rio das Ostras, emancipado de Casimiro de Abreu, em 1992, e Armação dos Búzios, emancipado de Cabo Frio, em 1995. Desse modo, nota-se que a atividade petrolífera também foi responsável por influenciar na fragmentação territorial das baixadas litorâneas (NUNES, 2014).

A partir do gráfico 1, é possível observar os altos valores arrecadados pelos municípios das Baixadas Litorâneas pela exploração de petróleo na região. Quatro dos municípios receberam, em duas décadas, mais de um bilhão de reais, sendo três deles envolvidos em processo emancipatório: Rio das Ostras, Cabo Frio e Casimiro de Abreu. É importante lembrar, ainda, que o primeiro município se originou do terceiro. A divisão em quinquênios demonstra que, de 1999 até 2015, os ganhos com os royalties foram crescentes, chegando ao ápice nos últimos 5 anos. A partir de então, até 2020, metade dos municípios já apresenta queda no total recebido por quinquênio, enquanto os demais ainda têm acréscimo em suas receitas, com destaque para Saquarema, recebendo a maior quantia no período.

Gráfico 1 - Royalties mais Participação Especial por Município das Baixadas Litorâneas



Fonte: InfoRoyalties, 1999 - 2000. Org. VENANCIO, PAIVA, RODRIGUES, 2022

Já em dados mais recentes, de 2018, do TCE-RJ, há cinco municípios que se destacam, são eles: Maricá, Niterói, Rio das Ostras, Armação dos Búzios e Arraial do Cabo. Eles pertencem a Zona de Produção Principal (ZPP) e têm em comum os altos valores recebidos dos *royalties* e grande parte das receitas preenchidas por eles, com destaque a Maricá que tem mais de 70% de todos os seus recursos advindos das rendas petrolíferas.

Nessa análise, ainda foi possível observar que enquanto Rio das Ostras perde contribuição dos *royalties* em suas receitas, de 48%, em 2013, para 32%, em 2018, Maricá saltou de 39% para 72% no mesmo período. Do mesmo modo, Cabo Frio e Búzios também perdem uma porcentagem em suas receitas e Niterói ganha boas participações. Esse balanço pode ser explicado pelos campos de petróleo e gás na camada de pré-sal da Bacia de Santos que trouxeram outro marco significativo para a indústria extrativa do ERJ (SILVEIRA *et al*, 2017). Nesse contexto, Moraes (2010) ressalta que a recente exploração faz com que Maricá desponte e já receba mais rendimentos do que Macaé, seguido por Niterói.

Desse modo, nota-se que a indústria extrativa do petróleo constitui um vetor fundamental da dinamização econômica do eixo RMRJ - Baixadas Litorâneas, suscitando a formação de uma complexa rede logística, além de alterações territoriais-administrativas nos municípios litorâneos. Outra repercussão ainda é constatada na dinâmica populacional, dada a mobilidade de trabalhadores promovida pela ampla oferta de empregos da indústria do petróleo, sendo essa uma das principais responsáveis pelo crescimento demográfico das Baixadas Litorâneas.

De acordo com Ribeiro e O'Neil (2012), o interior fluminense tem tido um maior crescimento geométrico anual em comparação ao crescimento total do ERJ e da RMRJ. No período de 2000-2010, as taxas foram de 1,05%a.a. e 0,86%a.a., respectivamente, (IBGE, 2000-2010). Enquanto isso, para o mesmo período, a taxa média de crescimento das Baixadas Litorâneas foi de 3,64%a.a. Nessa região, o município de Rio das Ostras é o que registra maior expressividade, tendo também o maior crescimento do país, com taxa de 11,25% a.a., no período supracitado. Os autores justificam esse crescimento como uma consequência da especulação imobiliária de Macaé, que pelo desenvolvimento das atividades da indústria petrolífera, fez com que as pessoas migrassem para Rio das Ostras em busca de moradias mais acessíveis.

Nesse ponto, cabe destacar que o município de Rio das Ostras é limítrofe à Macaé, município do norte fluminense, cuja relação também se estabelece pela indústria do petróleo. Rio das Ostras é o município das Baixadas Litorâneas que mais se destaca no recebimento de *royalties* e Macaé é a sede operacional da Petrobrás. É justamente no limite entre os municípios, mas ainda em Rio das Ostras, que se observa na paisagem uma explícita busca por distinção

socioeconômica, marcada pelos condomínios de alto padrão, como o Alphaville 3¹ (Figura 1). Logo, essa é mais uma evidência do espraiamento das características metropolitanas para as Baixadas Litorâneas, expressa pelo fenômeno da autoss segregação.

Figura 1: Localização do condomínio Alphaville 3 em Rio das Ostras



Fonte: VENANCIO, PAIVA, RODRIGUES, 2022

Ademais, o afluxo populacional supracitado para o interior foi impulsionado pela melhoria dos eixos de transporte, como a construção da ponte Rio-Niterói, junto à BR-101, no trecho que liga a cidade de Niterói até Campos dos Goytacazes, e a RJ-106, a Rodovia Amaral Peixoto. Essas infraestruturas rodoviárias reduziram a segmentação do território fluminense, que ainda era perceptível mesmo após a fusão dos estados, em 1975, sendo decisivas, também, na expansão do turismo em direção às Baixadas Litorâneas. Esse movimento, então, gerou significativa demanda por obras de construção civil, seja de empreendimentos imobiliários voltados à habitação ou de instalações industriais e de serviços, como aponta Oliveira (2003):

...ao sul de Macaé, estendendo-se até a cidade de Cabo Frio, o significativo crescimento imobiliário representa um novo patamar para os setores de construção civil, tanto pelo volume e padrão dos empreendimentos desenvolvidos para atender a uma demanda em ascensão, originada no corpo técnico transitório e permanente das centenas de empresas instaladas na região, quanto pelo crescente número de obras civis de instalações industriais e de serviços, como o de hotéis, que se multiplicam na região. (P.279)

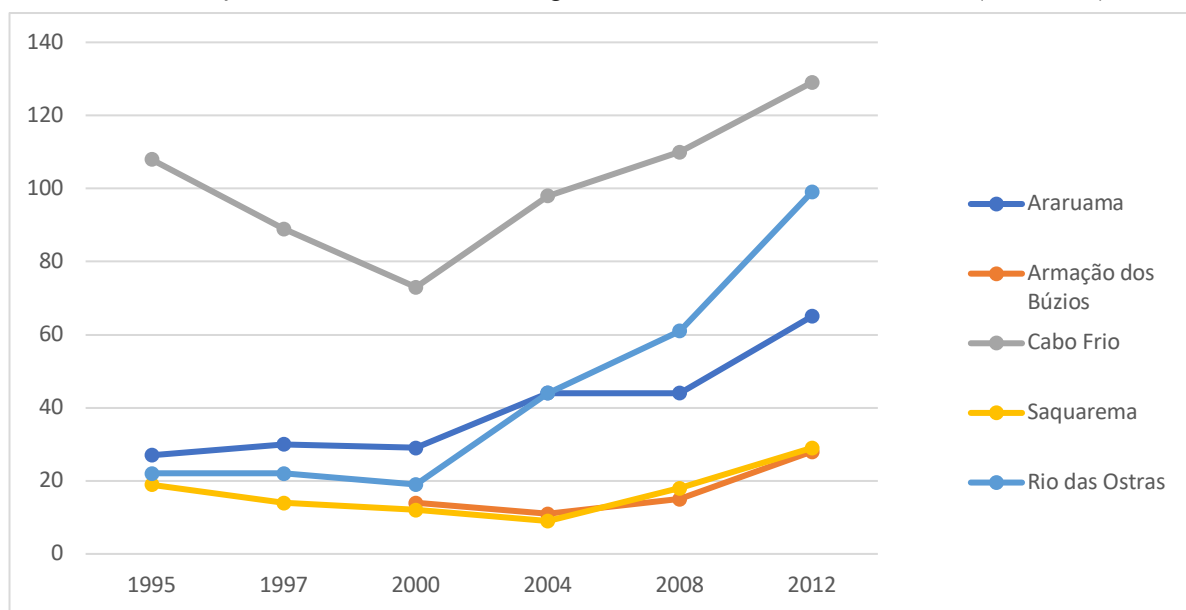
O gráfico 2 aponta os municípios das Baixadas Litorâneas que mais tiveram construções no período entre 1995 e 2012, destacando-se Cabo Frio, que tem a maior concentração das obras durante a série histórica. Vale ressaltar que a partir dos anos 2000, esse crescimento é contínuo,

¹ Podemos observar o condomínio na totalidade do canto direito da imagem. Já no canto esquerdo, se encontra a Zona Econômica de Negócios do município, que faz divisa direta com Macaé, e com o Terminal Parque de Tubos, uma das bases operacionais da Petrobrás.

coincidindo com a época que o município começa a receber os *royalties* do petróleo. Isso é o que destacou a Superintendente de Turismo, Luane Ferreira, em entrevista realizada em 29 de abril de 2022:

Então, a gente (o município) começou a receber um recurso alto de *royalties* mais para o final da década de 1990 e início dos anos 2000, a cidade virou um canteiro de obras. Era muito dinheiro para a cidade, era assim, enfim, na época a administração investiu em infraestrutura. E isso hoje é muito questionado, porque muita estrutura com pouca sustentabilidade de obra, assim, obras pouco sustentáveis, que dependiam de uma manutenção que hoje a gente não tem tantos *royalties*, o recurso caiu muito e essas obras necessitam de manutenção. Então hoje o município tem dificuldade em manter algumas construções realizadas naquele período.

Gráfico 2 - Construção de Edifícios e Obras de Engenharia Civil nas Baixadas Litorâneas (1995-2012)



Fonte: RAIS, 1995-2012. Org. VENANCIO, PAIVA, RODRIGUES, 2022

Com isso, o que se observou foi a evidente dinamização do setor de construção civil nas Baixadas Litorâneas, que de 1990 até 2015 registrou um aditamento contínuo na contratação de trabalhadores no setor (RAIS, 2020), em grande parte por influência da indústria extrativa. Assim, nota-se que o crescimento constante dos municípios das Baixadas, tanto em termos demográficos como econômicos, especialmente proporcionado pela receita advinda dos *royalties*, que fortaleceu o setor de construção ao longo do tempo. Essa intrínseca relação pode ser evidenciada pela variação negativa dos vínculos empregatícios de construção civil, registrada entre os anos 2016 e 2019, que coincide com a queda do preço do barril do petróleo, sendo este também um dos fatores da crise econômica generalizada do ERJ.

Além disso, ao analisar os dados de construção civil da RAIS (2020), percebe-se um evidente destaque das Baixadas Litorâneas em relação às outras mesorregiões fluminenses. A

região foi a que teve o maior balanço positivo na variação de empregos formais dentro do setor, de 80,40%, entre os anos de 2000 e 2009. Esse balanço, então, sugere que o desenvolvimento dessa economia ocorreu na região devido à alta demanda promovida pela expansão urbana. Como consequência, o incremento em infraestrutura dos serviços urbanos ainda reverberou na consolidação da atividade turística na região, que até então só era vista como área de veraneio.

Isso se evidencia quando Marafon (2014) destaca eixos de maior densidade de urbanidade para investigar o processo de urbanização do ERJ e as suas relações com a RMRJ. Um deles refere-se a RMRJ em direção à Região das Baixadas Litorâneas e tem no turismo forte vetor de crescimento. Essa atividade econômica ganha destaque nos municípios da região, principalmente Armação dos Búzios e Cabo Frio, "provocando uma intensa urbanização e a proliferação de segundas residências, o que levou ao fracionamento da terra e expulsão das atividades agropecuárias para a criação de loteamentos e condomínios" (*ibidem*, p.9).

A desterritorialização dessas atividades agropecuárias, continua crescendo conforme o aumento da especulação imobiliária e da demanda da população metropolitana por serviços e lazer na região das baixadas, seja por meios de hospedagem ou por segunda residência. Processo similar também ocorreu com a indústria salineira fluminense, que, como visto anteriormente, devido a pressão imobiliária e a concorrência das salinas nordestinas, acabou entrando em decadência e atualmente tem seus terrenos convertidos em grandes loteamentos.

É nesse contexto, que podemos afirmar, como aponta Correa (2016), que o turismo de segunda residência está intimamente relacionado ao processo de expansão capitalista, o que se reflete na produção e consumo do espaço geográfico. Tal fenômeno caracteriza-se pela eleição de uma localidade na qual se faz o uso de moradia para ócio e atividades de entretenimento. Essa, então, é a posição ocupada pelas Baixadas Litorâneas, que segundo Ribeiro e Coelho (2008), se constitui como um dos vetores de maior incidência da segunda moradia. O fenômeno é evidenciado na tabela 1 pela quantidade de domicílios particulares de uso ocasional nos municípios da região, com destaque para Iguaba Grande, Arraial do Cabo e Armação dos Búzios, com as maiores porcentagens em relação ao total de domicílios.

Tabela 1: Total e percentual de domicílios particulares de uso ocasional dos municípios das Baixadas Litorâneas

Municípios	Total de Domicílios	Domicílios de Uso Ocasional	(%)
Araruama	60409	18550	31%
Armação dos Búzios	17842	6642	37%
Arraial do Cabo	19446	8784	45%

Cabo Frio	105375	34719	33%
Casimiro de Abreu	15456	1933	13%
Iguaba Grande	17808	8744	49%
Rio das Ostras	53777	10876	20%
São Pedro da Aldeia	42711	9588	22%
Saquarema	45112	16883	37%
Silva jardim	9425	1261	13%

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2010. Org. VENANCIO, PAIVA, RODRIGUES, 2022

Nesse sentido, beneficiado pelo incremento à construção civil e outros serviços urbanos, o turismo tornou-se traço marcante das Baixadas Litorâneas, com cada vez mais empreendimentos e serviços voltados a essa atividade. Tal notoriedade pode ser observada pela inclusão de alguns municípios da região nas categorias A e B do Mapa do Turismo (2019-2021), elaborado pelo Ministério do Turismo. Nessa categorização, que varia de A a E, definida de acordo com a Portaria nº 271, de 23 de agosto de 2019, destacam-se municípios com maior distinção quanto à quantidade de estabelecimentos, empregos e arrecadação de impostos em hospedagem, além de visitas domésticas e internacionais.

No Mapa do Turismo, então, os municípios de Armação dos Búzios e Cabo Frio foram alocados na categoria A, a mais expressiva delas, junto da cidade do Rio de Janeiro, historicamente marcada pelo turismo. Além disso, também temos na categoria B os municípios de Saquarema, Arraial do Cabo e Rio das Ostras, juntamente com Niterói, município da RMRJ. Essa categorização revela de forma explícita a noção policêntrica do turismo no território fluminense, que ao longo dos anos criou outras centralidades para além da região metropolitana, contemplando entre outras regiões, a das Baixadas Litorâneas.

Porém, vale ressaltar, que da atividade turística também emergem algumas problemáticas. No município de Cabo Frio, por exemplo, em entrevista com a Superintendente de Turismo, Luane Ferreira, no dia 29 de abril de 2022, foi destacado que os períodos de alta temporada comumente registram episódios de falta d'água em alguns bairros da cidade, devido ao inchaço populacional característico do turismo de massa. Assim, serviços básicos de infraestrutura urbana ficam saturados e não correspondem à demanda que se impõe pelo fenômeno de segunda residência.

Portanto, partindo da premissa de que o crescimento urbano do interior fluminense se associa ao processo de expansão do território metropolitano, Mascarenhas (2004) aponta a urbanização turística como parte integrante dessa "dissolução da metrópole". Para o autor, é

característica principal desses espaços a oferta de “serviços de lazer, turismo e moradia ou segunda residência de alto padrão, funcionando enfim como verdadeiras amenidades no conjunto da rede urbana” (MASCARENHAS, 2004, p.2). Além disso, tais localidades também apresentam dinamismo econômico e crescimento demográfico em destaque no contexto estadual, o que pôde ser evidenciado no caso das Baixadas Litorâneas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Portanto, observamos que é na década de 1970, com a melhoria dos eixos de transporte e a definição de políticas voltadas ao interior fluminense, que há uma ruptura significativa no histórico perfil de concentração da metrópole carioca. Esses fatores intensificaram o fluxo de pessoas e mercadorias para o norte fluminense, dando base para a conformação de um eixo de metropolização, a partir da década de 1990, que transbordou para as Baixadas Litorâneas os resultados desse processo. Assim, notamos, uma expansão da malha urbana e dos serviços de infraestrutura na região, manifestando-se enquanto transformações socioespaciais, produtos da metropolização.

É nesse contexto que consideramos o eixo RMRJ - Baixadas Litorâneas como estruturante do processo de metropolização fluminense. A partir da construção da ponte Rio-Niterói, a Região das Baixadas Litorâneas tem recebido grande fluxo de pessoas e registra um crescimento demográfico maior que o da RMRJ. Além disso, recebe destaque nacional com o setor de turismo que, nessas últimas décadas, tem se consolidado como traço marcante dos municípios da região. Outra influência advém da extração petrolífera na Bacia de Campos, que incrementou a arrecadação de diversos municípios através dos *royalties* e de participações especiais, acarretando emancipações distritais.

Com isso, dadas as alterações da dinâmica econômica, populacional e da produção do espaço no eixo, podemos concluir que a indústria do petróleo e o turismo são vetores estruturantes desse processo de metropolização fluminense. Associada a eles, se situa a construção civil, que exerce um duplo papel, tanto no fornecimento de infraestrutura logística para a indústria do petróleo, quanto de serviços urbanos para o turismo. Assim, se conforma uma relação de interdependência dos vetores com o setor de construção civil, o que revela uma unidade na dinâmica econômica do eixo em questão.

Ademais, o processo de metropolização do espaço fica evidente nesse eixo à medida que se observa o espraiamento das características metropolitanas para essa região extra-metropolitana. Dentre elas, podemos destacar a alta taxa de crescimento demográfico, inclusive ultrapassando a do núcleo metropolitano; a policentralidade verificada a partir da consolidação da atividade turística nas Baixadas Litorâneas; a auto-segregação marcada na paisagem por condomínios fechados de alto padrão; a saturação dos serviços urbanos, à medida que ocorre um inchaço populacional nas cidades litorâneas, nos períodos de alta temporada;

Em suma, vemos que a lógica de formação de uma rede urbana monocêntrica, típica do fordismo, preponderante no século passado, se transformou, fazendo emergir novas centralidades. Desse modo, os fluxos passaram a se direcionar para o interior do território fluminense, ao longo das principais rodovias que estabelecem ligação com a metrópole carioca. Logo, o que observamos é uma metamorfose metropolitana, que se revela através de uma lógica policêntrica que altera antigas hierarquias urbanas.

Por fim, cabe evidenciar que dado o dinamismo do processo de metropolização novas evidências tendem a manifestar-se, exigindo maior aprofundamento. Nessa perspectiva, alguns aspectos já foram vislumbrados em trabalho de campo, como a difusão do crime organizado da RMRJ para as Baixadas Litorâneas, bem como indícios da expansão do processo de segregação socioespacial e favelização nos municípios litorâneos, observados na paisagem. Sendo assim, traça-se um horizonte de investigação ainda mais amplo do que o aqui apresentado, que dá suporte para a ratificar a metropolização do espaço que já se percebe atuante nesse eixo.

REFERÊNCIAS

- BARTHOLOMEU, Matheus C.. Regiões e Eixos na Metropolização do Espaço. *In*: XIII Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia (ENANPEGE)., 13, São Paulo, 2019. **Anais Eletrônicos** [...]. [São Paulo]: [ANPEGE] 2019. Disponível em: <http://www.enanpege.ggf.br/2019/resources/anais/8/1562630613_ARQUIVO_Trabalhocompleto-Regioeseeixosnametropolizacaodoespaco.pdf> Acesso em: 8 maio 2022.
- BRASIL. Ministério do Turismo. Portaria nº 271, de 23 de agosto de 2019. Define o Mapa do Turismo Brasileiro 2019 e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasília, 26 ago. 2019, p. 78. Seção 1. Disponível em: <<http://regionalizacao.turismo.gov.br/images/Portaria%20271%20-%2023.08.19%20-%20Define%20o%20Mapa%20do%20Turismo%20Brasileiro%202019.pdf>> Acesso em: 8 maio 2022.

BRASIL. Lei Complementar nº 20, de 1º de julho de 1973. Dispõe sobre a criação de Estados e Territórios. Brasília, 1973. Disponível em:

<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp20.htm> Acesso em: 8 maio 2022.

BRENNER, Neil. **Espaços da Urbanização**: O urbano a partir da teoria crítica. Rio de Janeiro, Observatório das Metrôpoles/Letra Capital, 2018.

CORREA, Luiz Henrique Sedrez. A segunda residência como indutora da urbanização em áreas litorâneas na contemporaneidade. **Geo UERJ**, n. 28, p. 291-307, 2016. Disponível em: <<https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/geouerj/article/view/15822>> Acesso em: 10 maio. 2022.

DAVIDOVICH, Fany. **Metrópole e território**: metropolização do espaço no Rio de Janeiro. Cadernos Metrôpole, Rio de Janeiro, 2001.

FERREIRA, Alvaro. Caminhando em direção à metropolização do espaço. **Geosp – Espaço e Tempo (Online)**, São Paulo, v. 20, n. 3, p. 441-450, 2016.

FRIDMAN, Fania. **Donos do Rio em nome do rei: uma história fundiária da cidade do Rio de Janeiro**. Jorge Zahar Editor, 1999. GOMES, J.C. (Org.). Caderno de Turismo do Estado do Rio de Janeiro: Passaporte para o Desenvolvimento do Estado. Rio de Janeiro: Fecomércio, 2010.

GOVERNO FEDERAL (Brasil). Ministério do Turismo. Mapa do Turismo. In: **Mapa do Turismo 2019-2021**. Brasil, 2019. Disponível em:

<<http://www.mapa.turismo.gov.br/mapa/init.html#/home.>> Acesso em: 10 dez. 2020.

IBGE. Censo Demográfico 2010

LEFEBVRE, Henri. A Revolução urbana. Belo Horizonte. Ed. UFMG, 1999.

LENCIONI, Sandra. Referências analíticas para a discussão da metamorfose metropolitana contemporânea. In: LENCIONI, S. et al. (Org.). **Transformações sócio-territoriais nas metrópoles de Buenos Aires, São Paulo e Santiago**. São Paulo, Paim, 2011, pp. 51-64.

LENCIONI, Sandra. **Metrópole, metropolização e regionalização**. 1. ed. Rio de Janeiro: Consequência, 2017. 262p

LENCIONI, Sandra. METROPOLIZAÇÃO. **GEOgraphia**, v. 22, n. 48, p. 173-178, 2020.

LEOPOLDO, Eudes. Da Divisão Regional à Regionalização Metropolitana: a história do território brasileiro como geografia da produção de regiões. In: XI Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia, 2015, Presidente Prudente. **Anais [...]** Dourados: Editora da UFGD, 2015. p. 5933-5943.

LIMONAD, Ester. **Os lugares da urbanização**: O caso do interior fluminense. 1996. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 1996. Disponível em:

<https://www.academia.edu/25386515/Os_lugares_da_urbaniza%C3%A7%C3%A3o_O_caso_do_interior_fluminense?from=cover_page> Acesso em: 9 maio. 2022.

MARAFON, Gláucio José; RIBEIRO, Miguel Angelo; ARANTES SILVA, C. M. **Regiões de Governo do Estado do Rio de Janeiro**: uma contribuição geográfica. Rio de Janeiro: Gramma, 2005.

MARAFON, Gláucio José. Territorialidades, ruralidades e as relações campo-cidade.

Campoterritório: Revista de geografia agrária. Edição especial do XXI ENGA, p. 1-13, 2014. Disponível em:

<<http://www.seer.ufu.br/index.php/campoterritorio/article/download/26897/14607/>> Acesso em: 10 maio. 2022.

MASCARENHAS, Gilmar. Cenários contemporâneos da urbanização turística. **Caderno Virtual de Turismo**, v. 4, n. 4, 2006.

- MORAIS, Alex Pereira de. Considerações sobre o papel dos royalties e participações especiais de petróleo e gás sobre a economia dos municípios confrontantes com a Bacia de Campos. In: MARAFON, Glaucio José; RIBEIRO, Miguel Angelo (orgs.) **Revisitando o Território Fluminense III**. Rio de Janeiro: Gramma, 2010. P. 243-273.
- MTE. Registros Administrativos, RAIS e CAGED, Brasília, 2020.
- NUNES, Nathan da Silva. A influência do recebimento de royalties do petróleo nas fragmentações territoriais nas Baixadas Litorâneas, RJ. In: I Congresso Brasileiro de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território, 2014. Rio de Janeiro. **Anais [...]** Porto Alegre: Letra1, 2015. p. 1315-1320.
- OLIVEIRA, Floriano José Godinho de. **Reestruturação produtiva e regionalização da economia no território fluminense**. 2003. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003
- PEREIRA, Walter Luiz. História e Região: inovação e industrialização na economia salineira fluminense. **Revista de História Regional**, [S.L.], v. 15, n. 2, p. 184-210, 2010. Universidade Estadual de Ponta Grossa (UEPG). DOI 10.5212/rev.hist.reg.v.15i2.184210. Disponível em: <<https://www.revistas.uepg.br/index.php/rhr/article/view/2377>> Acesso em 10 maio 2022
- PINTO, R. M. F. M. *et al.* A região da baixada litorânea do Rio de Janeiro: interações entre o turismo e urbanização. **Espaço e Geografia**, v. 14, n. 2, 2011.
- RIBEIRO, Miguel Angelo; O'NEILL, Maria Monica Vieira Caetano. Contraste entre a Metrópole e o Interior Fluminense a partir da Dinâmica Populacional. **Geo Uerj**, [S.L.], v. 1, n. 23, p. 262-301, 2012. DOI 10.12957/geouerj.2012.3710. Disponível em: <<https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/geouerj/article/view/3710>> Acesso em: 14 nov. 2020.
- SILVEIRA, Alcimar Abreu *et al.* Rendas petrolíferas, do auge à crise: os efeitos nos orçamentos públicos e na renda per capita dos municípios produtores do Estado do Rio de Janeiro. **Boletim Petróleo, Royalties e Região**, Campos dos Goytacazes/RJ, ano XV, n. 60, p. 6-14, 2018. Disponível em: <<https://royaltiesdopetroleo.ucam-campos.br/wp-content/uploads/2018/08/Artigo-2.pdf>> Acesso em: 3 maio 2022.
- SOJA, Edward William. Para além de postmetropolis. **Revista da Universidade Federal de Minas Gerais**, v. 20, n. 1, p. 136-167, 2013.
- TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. **Estudos Socioeconômicos dos Municípios – Edições: 2013 a 2019**. Disponível em: <https://www.tcerj.tc.br/portalnovo/publicadordearquivo/estudos_socioeconomicos> Acesso em: 21 mar. 2021.