

**ENAN
PUR** 2023
Belém 22 a 26 de maio



Elementos da cidade no município sem asfalto: Itaboraí – RJ¹

Allan Barbosa Moreira²

Universidade Federal do Rio Grande do Norte

Sessão Temática ST-05: Direito à cidade e habitação no Brasil

Resumo. Esse artigo busca entender as dinâmicas urbanas do município de Itaboraí, por sua vez caracterizado pela quantidade de vias não pavimentadas. Logo a partir de uma breve análise teórica como pano de fundo propõe-se compreender como esse município é estruturado a nível de mobilidade urbana. Metodologicamente operacionalizamos uma mobilização teórica que faz jus a análise descritiva feita suficientes para 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. Planejamento Urbano e Regional; Mobilidade Urbana; Direito à Cidade; Itaboraí.

Elements of the city in the municipality without asphalt: Itaboraí – RJ

Abstract. This article seeks to understand the urban dynamics of the municipality of Itaboraí, in turn characterized by the amount of unpaved roads. Based on a brief theoretical analysis as a background, it is proposed to understand how this municipality is structured in terms of urban mobility. Methodologically, we operationalized a theoretical mobilization that does justice to the descriptive analysis made and capable of characterizing the municipality of Itaboraí. As a result, it is found that the municipality of Itaboraí has inadequate urban infrastructure to receive large projects, thus hindering the right of access to the city of its residents.

Keywords: Urban and Regional Planning; Urban mobility; Right to the City; Itaboraí.

Elementos de la ciudad en el municipio sin asfalto: Itaboraí – RJ

Resumen. Este artículo busca comprender la dinámica urbana del municipio de Itaboraí, que a su vez se caracteriza por la cantidad de calles sin asfaltar. Luego de un breve análisis teórico como antecedente, se propone comprender cómo se estructura este municipio en términos de movilidad urbana. Metodológicamente, operacionalizamos una movilización teórica que hace justicia al análisis descriptivo realizado y capaz de caracterizar el municipio de Itaboraí. Como resultado, se encuentra que el municipio de Itaboraí tiene infraestructura urbana inadecuada para recibir grandes empresas, lo que dificulta el derecho de acceso a la ciudad de sus residentes.

Palabras clave: Planeación urbana y Regional; Movilidad urbana; Derecho a la Ciudad; Itaboraí.

¹ 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).

² 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 informações quantitativas dos municípios da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ). Nesse documento 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 é considerado o maior empreendimento da história da Petrobrás, e o maior trabalho de terraplanagem do país (ITABORAÍ, 2018); 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 início do século 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 atreladas.

Em linhas gerais, para além dessa introdução, constrói-se uma breve mobilização teórica, e em seguida uma análise empírica de Itaboraí. Portanto, esse trabalho está organizado entre entender as dinâmicas de (i)mobilidade urbana do município de Itaboraí, e a partir desse, interpretar os elementos envolvidos no espaço da cidade. Portanto no primeiro momento apresenta-se uma mobilização teórica em dois tópicos, e no segundo momento apresentaremos breves recortes empíricos desse município. Por fim trazemos principais conclusões e direcionamento para novas pesquisas.

2. Uma breve mobilização teórica do problema

Em resumo nossa mobilização teórica fica organizado dentre dois eixos: i.) primeiro a ideia da “produção capitalista do espaço” ganha maior atenção, pois a instalação do COMPERJ, a quantidade de vias pavimentadas e os empreendimentos imobiliários, nos fazem refletir em como esses elementos estão direcionados, 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.) “direito à cidade” trazemos uma provocação de como a ausência de vias evoca a discussão tanto do “direito à cidade”, afinal, é pelas ruas que nos locomovemos em direção aos recursos da cidade. E consequentemente discutimos a mobilidade ou (i)mobilidade urbana, aqui como fundamento 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 pelo trajeto casa-trabalho-casa, por exemplo.

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. Já 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. Portanto a ideia da urbanização intensiva e extensiva e grandes projetos caracterizam a produção do capital no espaço.

2.2. 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), é necessário a construção de uma agenda de reforma urbana que seja capaz de atender as novas demandas políticas, econômicas, sociais e ambientais, por sua vez derivado da nova ordem urbana (HARVEY, 2014; LEFEBVRE, 2016; RIBEIRO, 2022).

A grande questão é identificar como o “direito à cidade” é discutido em nosso universo de pesquisa, algo que ilustre a realidade do município de Itaboraí, pauperizado por um processo de industrialização e urbanização, somado a falta de infraestrutura dos bairros e dos distritos partes. O que conseguimos ilustrar deste debate é a capa do jornal O Globo, de fevereiro de 2015 (Figura 1), sobre o título “sem direito de ir e vir – duzentos trabalhadores do Comperj ocupam a Ponte e

prejudicam milhares de pessoas” quem sai realmente prejudicado? Para além disso, a imagem que se segue aponta para os elementos fundamentais desta pesquisa.

26/10/2021 11:03 <https://acervo.oglobo.globo.com/?service=printPagina&imagemPrint=https%3A%2F%2Fduyt0k3aayxim.cloudfront.net%2FP...>

Quarta-feira 11.2.2015 O GLOBO

Rio

PROTESTO NA RIO-NITERÓI

Sem direito de ir e vir

Duzentos trabalhadores do Comperj ocupam a Ponte e prejudicam milhares de pessoas



Pista fechada. Manifestantes ocupam a Ponte Rio-Niterói em protesto contra atrasos em seus salários no Comperj; o ato se estendeu por cerca de duas horas e continuou por ruas do Centro, causando mais transtornos ao tráfego.

LUIZ ERNESTO MAGALHÃES
luiz.ernesto@oglobo.com.br

MARCO GRILLO
marco.grillo@oglobo.com.br

Debaixo de sol forte, milhares de pessoas ficaram presas ontem em carros, motos, ônibus e até ambulâncias na Ponte Rio-Niterói, quando cerca de 200 operários das obras do Complexo Petroquímico do Rio (Comperj), em Itaboraí, ocuparam as pistas num protesto contra atrasos em seus salários. A cena, inédita na Ponte, causou reflexos no trânsito em vias importantes das duas cidades e motivou novas discussões entre especialistas sobre mais um caso extremo, no qual o direito de se manifestar — previsto na Constituição — acabou prevalecendo sobre o direito coletivo de ir e vir. A Polícia Rodoviária Federal (PRF) alega que seu plano de contingência funcionou, porque o objetivo maior seria garantir a segurança tanto de usuários quanto de manifestantes. Mas não faltaram críticas.

— Se os manifestantes bloquearem o trânsito, criando dificuldades para a colheita, os líderes deveriam ter sido identificados e presos. O direito de se manifestar deve ser respeitado, mas não quando interfere no direito coletivo: milhares de pessoas que nada tinham a ver com isso foram prejudicadas — critica Armando de Souza, presidente da Comissão de Trânsito da OAB-RJ.

ATRASOS PARA COMPROMISSOS

No sentido Rio, a Ponte ficou fechada por duas horas para a passagem dos manifestantes, que, segundo informações do sindicato que representa a categoria, desembarcaram de cinco ônibus no vão central por volta das 11h50m. No sentido Niterói, a interdição durou uma hora, por motivo de segurança, de acordo com a PRF. Impacientes, passageiros de coletivos que seguíam para o Rio desistiram e voltaram a pé para Niterói. Muitos motoristas se

DISPUTA POLITICA

SINDICATO FAZ CRÍTICA A BLOQUEIO

DEBORA DINIZ
grandero@oglobo.com.br

A ocupação da Ponte Rio-Niterói surpreendeu até a direção do Sindicato dos Trabalhadores Empregados nas Empresas de Montagem (Sintramoni), que representa os operários do Comperj. A ideia inicial era que os ônibus com manifestantes fossem direto para a sede da Petrobras, no Centro. Mas o comboio, segundo a entidade, teria sido interceptado por carros com representantes de uma corrente minoritária do Sindicato dos Petroleiros, ligados a partidos políticos, que teriam exortado os trabalhadores a descerem.

— Fizemos uma assembleia e decidimos seguir até a Petrobras para uma manifestação pacífica. No meio do trajeto, houve toda essa confusão — disse Marcos Haruhung, vice-presidente do Sintramoni, que acusou integrantes do PSTU de liderarem o bloqueio.

A manifestação tinha o objetivo de pressionar a Petrobras a quitar débitos trabalhistas dos cerca de três mil empregados e demitidos da Alumina Engenharia, uma das prestadoras de serviço no Comperj. Os 469 desligados em novembro ainda não receberam parte do rescisão. Já cerca de 2,5 mil funcionários não receberam todo o 13º e os salários de dezembro e janeiro.

SEM PACIENTES. Atrasado, o médico Fábio Nuzzi encontrou o consultório em Copacabana vazio.



OPINIÃO

CIDADANIA

O FECHAMENTO de uma pista da Ponte por um grupo de manifestantes representa mais um avanço na escalada do desrespeito com quem militantes tratam a população. São da democracia as passeatas e os comícios, mas desde que milhares

os operários. Pouco antes de deixarem a Ponte, os manifestantes liberaram uma faixa, mas as retenções prosseguiram. No Rio, seguiram a pé até a Petrobras, causando mais transtornos ao tráfego. As pistas centrais das avenidas Francisco Bicalho e Presidente Vargas chegaram a ficar bloqueadas.

— A ação foi errada. O bloqueio completo de uma via pública é ilegal. Se as negociações não foram bem-sucedidas, a PRF deveria ter recorrido à força. Até para garantir a segurança de quem queria protestar. Sem contar que uma ponte não é um dos locais mais apropriados para isso.

no de contingência? E, se havia, como explicar que tanta gente começou a caminhar na Ponte sem ser abordada?

A CCR, por sua vez, afirmou que o plano de contingência foi acionado assim que o Centro de Controle Operacional viu pessoas andando na Ponte. Simultaneamente, informou, equipes da concessionária interditaram a pista sentido Rio próximo aos acessos, para que mais motoristas não se aproximassem do local da manifestação e pudessem retornar ou buscar uma rota alternativa.

A assessora de Comunicação da PRF Marisa Dreys, nega que tenham ocorrido falhas. Ela admitiu que a corporação foi surpreendida pela manifestação, mas disse que o plano de contingência foi executado:

— Havia uma situação de tensão. Recorrer à força não era recomendado. Se houvesse um tumulto, os manifestantes não teriam como se dispersar.

POLÍCIA SE REÚNE COM O MP

A assessora acrescentou que, ontem mesmo, representantes da PRF e do Ministério Público se reuniram para discutir medidas a fim de evitar que a situação se repita. Ainda não há nada decidido. Mas uma das hipóteses é recorrer à Justiça através de um mecanismo jurídico conhecido como "interrito proibitivo", para evitar que manifestações voltem a ocorrer na via. Há cerca de dois anos, o recurso foi adotado em ação movida pela Advocacia Geral da União (AGU) para impedir que caminhoneiros bloqueassem rodovias federais durante um protesto.

O secretário estadual de Transportes, Carlos Roberto Osorio, classificou o episódio como um "problema gravíssimo de mobilidade" e informou que pretende se reunir com a PRF para estudar formas de evitar que a Ponte seja novamente fechada:

— É um local inadequado para isso. Foi uma ação completamente inusitada e inesperada. Temos que ter bom senso.

https://acervo.oglobo.globo.com/?service=printPagina&imagemPrint=https%3A%2F%2Fduyt0k3aayxim.cloudfront.net%2FPDFs_XMLs_paginas... 1/2

Figura 1. Protesto na Ponte Rio-Niterói de moradores de Itaboraí e trabalhadores do COMPERJ – 2015 (Fonte: Globo, 2015)

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 onde propõe-se apresentar quais fatores foram responsáveis por direcionar essa pesquisa, legitimando tanto a escolha desse universo (Itaboraí) como sua fundamentação teórica.

Como *start* de investigação a figura 2 se torna muito simbólica pois localizado na entrada da cidade de Itaboraí, a vista deste prédio abandonado, ilustra os inúmeros prédios e apartamentos comerciais e residenciais abandonados neste município. Isso se deve pela instalação do COMPERJ, aliado a uma perspectiva de desenvolvimento urbano e regional do Leste-Fluminense. Esta figura fica ainda mais impactante quando percebemos a seguinte palavra pichada: “Vultos!”.

“Ninguém sabe o que “Vultos!” significa, mas é bem provável que a interjeição de agora seja uma lembrança irônica das esperanças surgidas no início da década quando se afirmava que a construção do Comperj, “um empreendimento de vulto” da Petrobras, iria revigorar a economia da região, desenvolver o estado do Rio e livrar o país de um problema grave como o da falta de refinarias.” (OLIVEIRA, 2015)

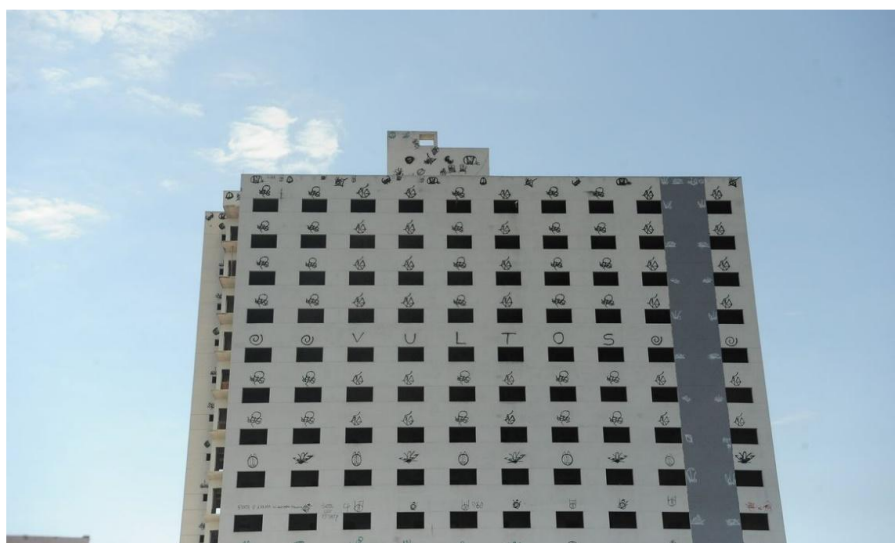


Figura 2. Prédio abandonado em Itaboraí – Rio de Janeiro (Fonte: Oliveira, 2015)

Em seguida é importante ressaltar 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).

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

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

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 3). 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 3. 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 a data de realização dessa pesquisa 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, que com ou sem infraestrutura, trazem inúmeras problemáticas para a sociedade *itaboraiense*. Aqui 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 atual (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 4 e 5 a seguir:

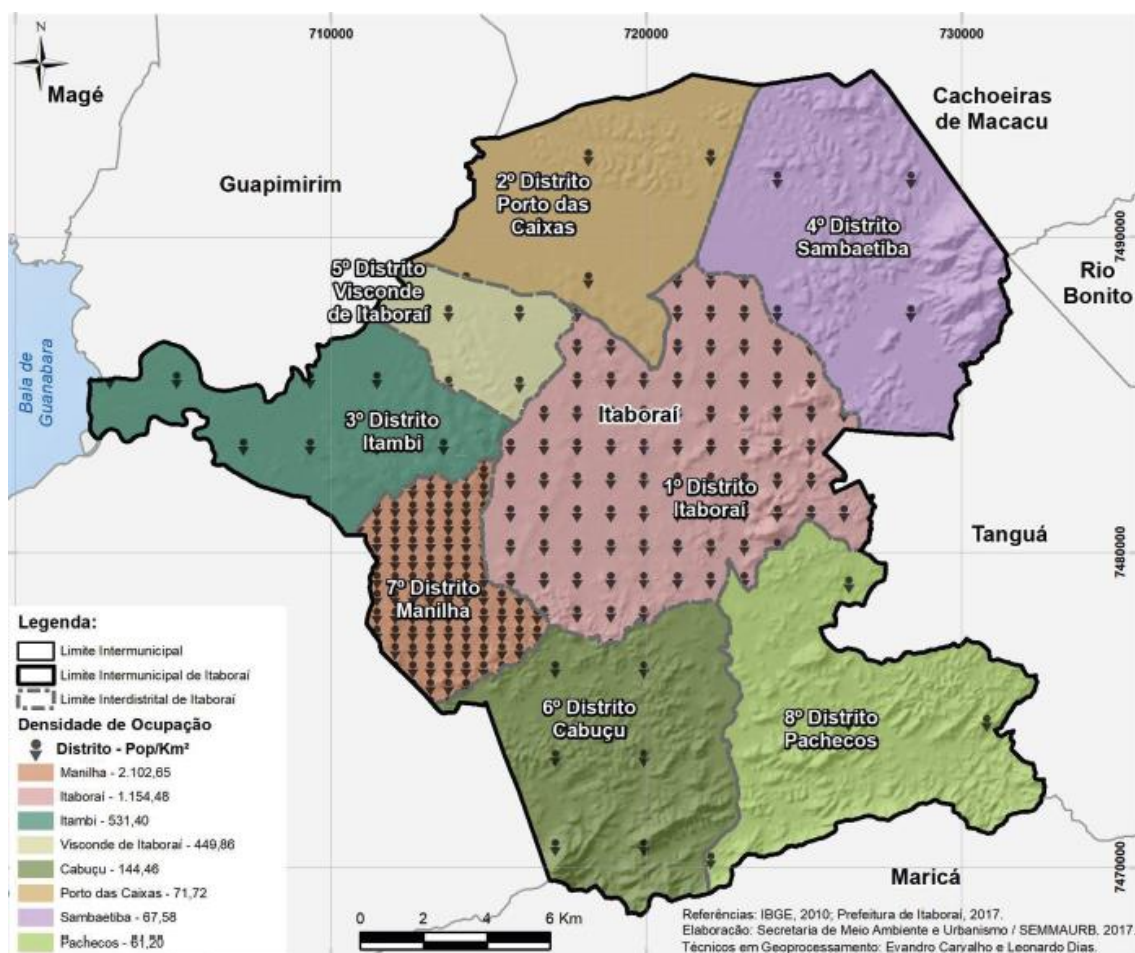


Figura 4. Localização do município de Itaboraí e Divisão Distrital (Fonte: Prefeitura Municipal de Itaboraí, 2018)

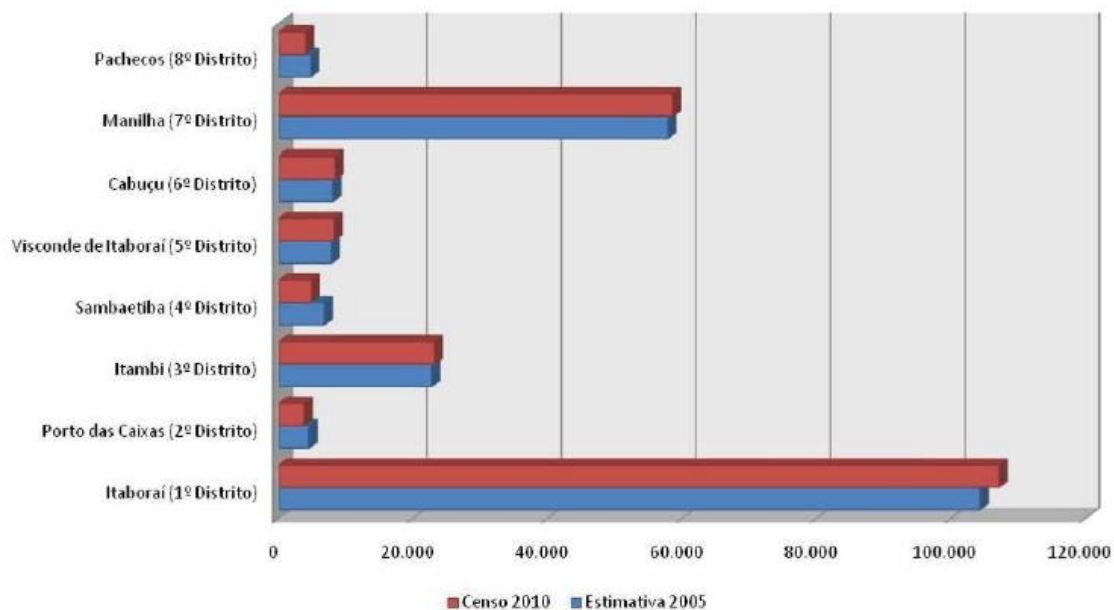


Figura 5. Distribuição populacional de Itaboraí por distrito (Fonte: IBGE, 2012)

Sobre a ideia de transformação das cidades monocêntricas para multicêntricas, 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 6 que outras centralidades foram surgindo. São pequenos núcleos urbanos que complementam a dinâmica da cidade, o que é importante para 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).

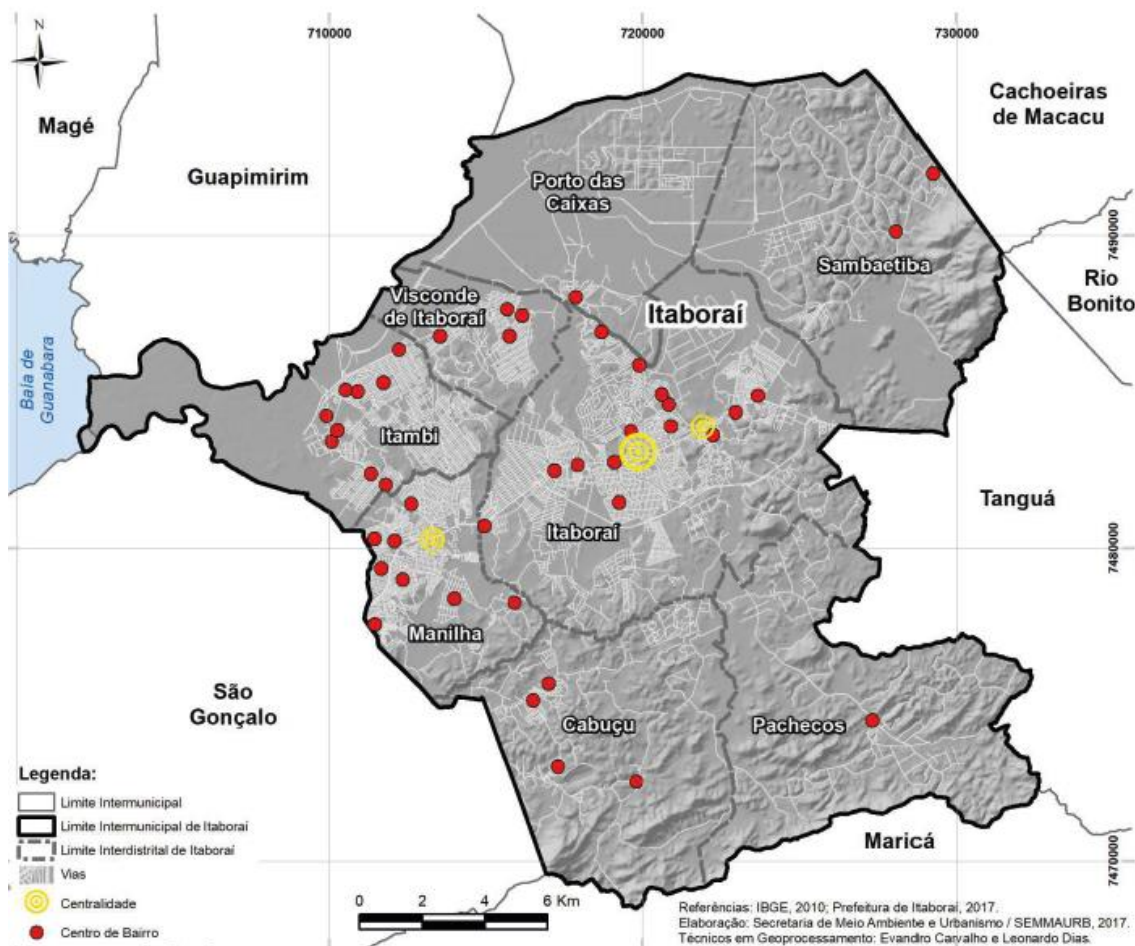


Figura 6. Mapa das centralidades e centros de bairro em Itaboraí (Fonte: Prefeitura Municipal de Itaboraí, 2018)

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.

Municípios	Área Urbana (Km ²) - 2007	Área Urbana (Km ²) - 2016	Área do Município (Km ²)	% 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%

Quadro 2. Dados de ocupação na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, Itaboraí e seus municípios limítrofes – 2007 e 2016 (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 a 2010, e nele podemos identificar um explícito aumento populacional (Gráfico 1). Iremos ilustrar, também, a estimativa da população, entre 2002 a 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.

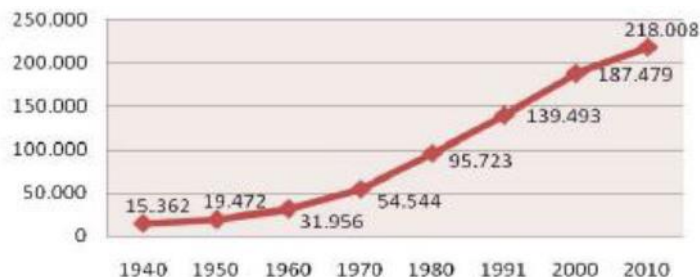


Gráfico 1. Gráfico representativo da evolução da população residente (Fonte: CEPERJ, 2009)

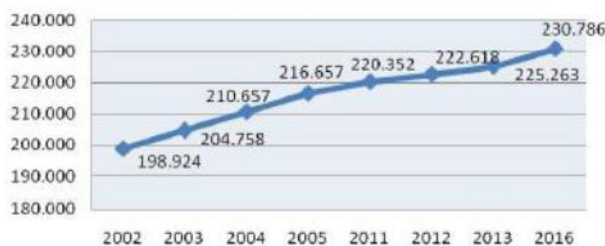


Gráfico 2. Gráfico representativo da evolução da população residente estimada (Fonte: CEPERJ, 2009)

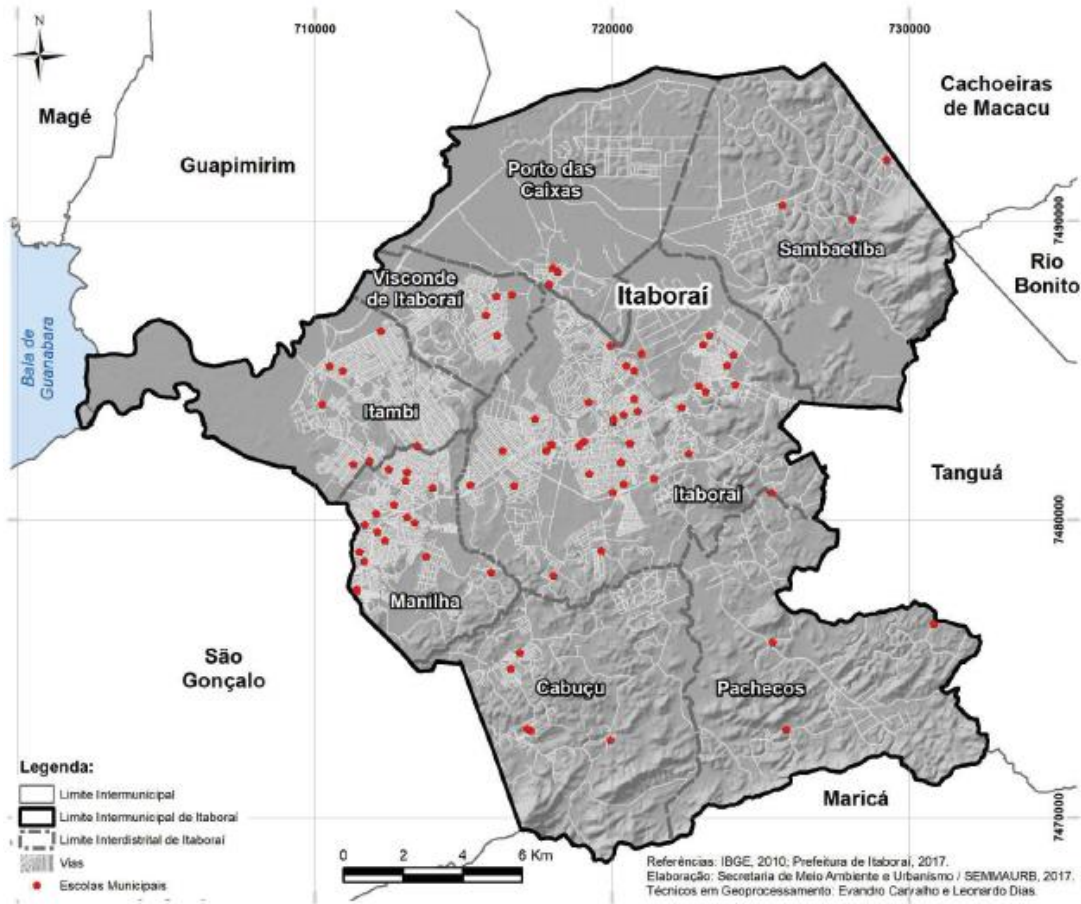
Outro dado que caracteriza o desenvolvimento de Itaboraí, se dá pela transição urbano-rural, identificado pelo crescimento populacional e o avanço da urbanização, entre 1940 e 2006 (Quadro 3). O número da população urbana com relação a população rural, em 2006, atinge um patamar de 95,56% de urbanização. Isso indica a tendência de desenvolvimento desse município, principalmente se considerarmos o intervalo dos anos 1990 até 2006.

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%

Quadro 3 – Crescimento populacional e avanço da urbanização em Itaboraí – 1940 a 2006 (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 a cidade atrelada a (i)mobilidade urbana, considerando os demais elementos. Pensando nisso, localizamos através das figuras 7 e 8 as

escolas municipais de Itaboraí, seguido da localização dos estabelecimentos de saúde, respectivamente.



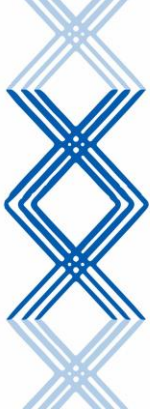


Figura 7 – Mapa de localização das escolas municipais de Itaboraí (Fonte: Prefeitura Municipal de Itaboraí, 2018)

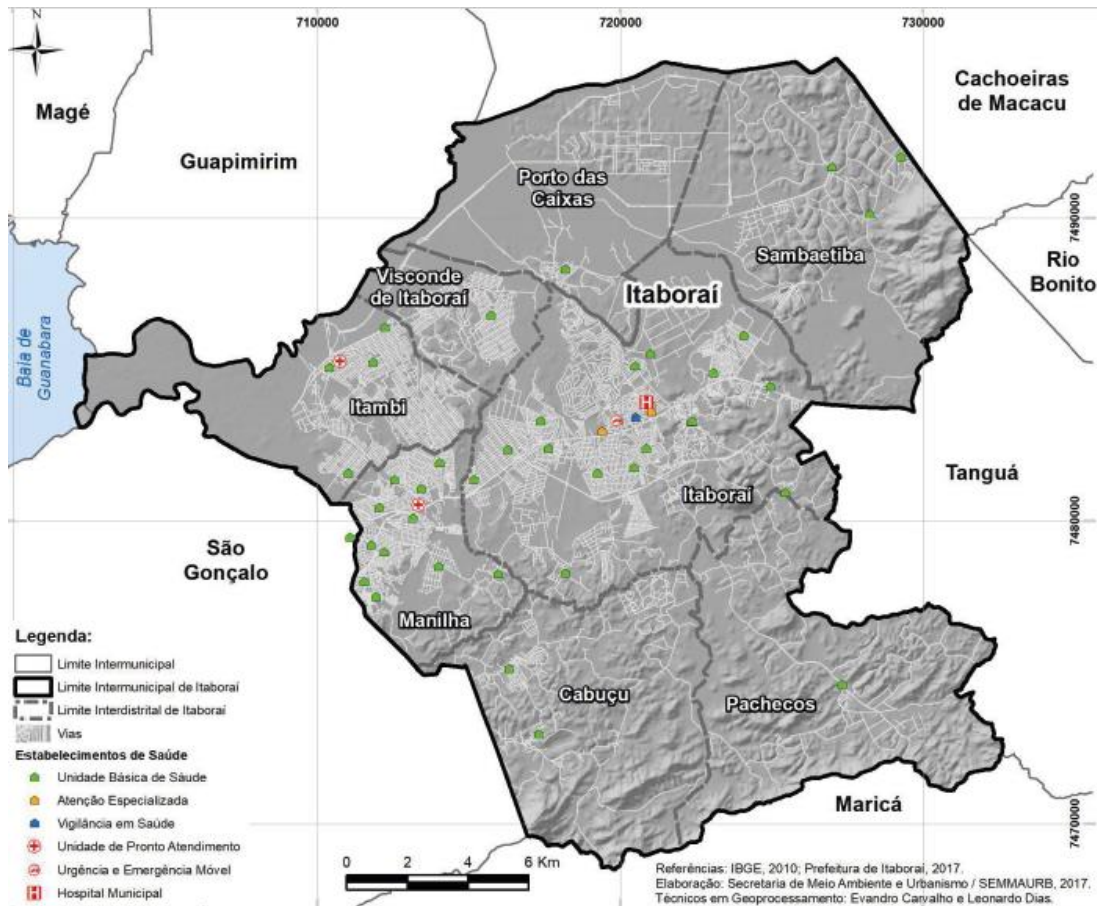


Figura 8. Mapa de localização dos estabelecimentos de saúde de Itaboraí (Fonte: Prefeitura Municipal de Itaboraí, 2018)

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 9).

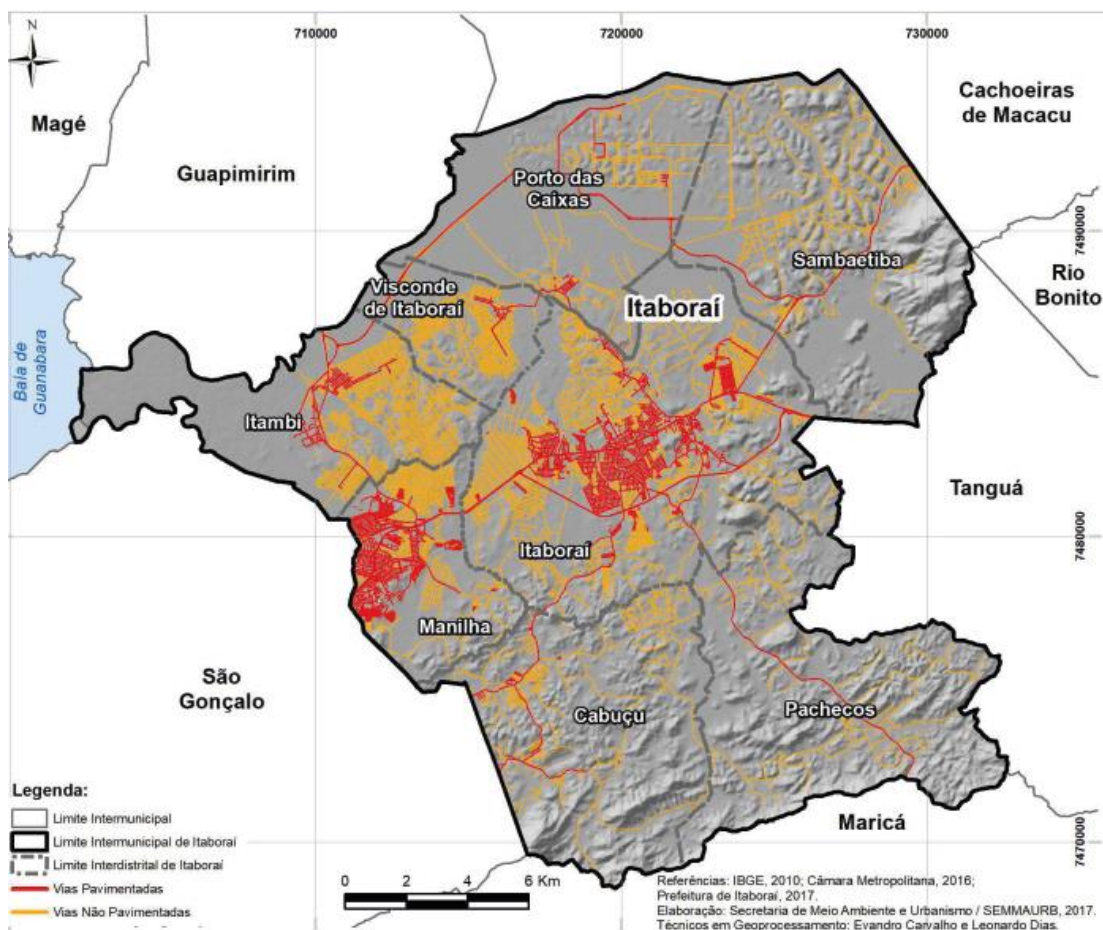


Figura 9. Mapa demonstrativo das vias pavimentadas e não pavimentadas em Itaboraí (Fonte: Prefeitura do Rio de Janeiro, 2017)

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 GPs. 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 10).



Figura 10. 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. Considerações Finais

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 a nível de planejamento urbano e regional, partindo do princípio epistemológico da cidade dos cidadãos *lócus* da construção coletiva e não apenas da construção industrial se 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 em um 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 GPs 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” 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.

5. 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: Nebli, 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, N. D. Agência Brasil. **Com Comperj parado, cidade no Rio vive com prédios vazios e obras abandonadas**, 04 out. 2015. Disponível em: <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2015-10/com-comperj-parado-cidade-do-rio-vive-com-predios-vazios-e-obras#:~:text=Ningu%C3%A9m%20sabe%20o%20que%20%E2%80%9CVultos>>. Acesso em: 11 nov. 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.
- RIBEIRO, L. C. Q. **Reforma Urbana e Direito à Cidade**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2022.