

# BAIXADA FLUMINENSE: NOTAS SOBRE OS IMPACTOS INICIAIS DO ARCO METROPOLITANO

Patrícia Matias de OLIVEIRA<sup>1</sup>

Robson Dias da SILVA<sup>2</sup>

**Resumo:** O objetivo principal do artigo é destacar os efeitos iniciais do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro para a região conhecida por Baixada Fluminense. Através de breve revisão da literatura e levantamento de dados e informações sobre os feitos iniciais do Arco, o artigo mostra que sua contribuição para o desenvolvimento da região está bem abaixo do potencial esperado, tanto em termos de melhoria econômica, quanto de benefícios sociais.

**Palavras-chave:** Baixada Fluminense; Arco Metropolitano; Rio de Janeiro.

## BAIXADA FLUMINENSE: NOTES ABOUT INITIAL IMPACTS OF THE METROPOLITAN ARCH

**Abstract:** The paper aims to highlight the initial effects of the Rio de Janeiro Metropolitan Ringroad for the region known as Baixada Fluminense. Through a brief literature review and data collection and information on the initial achievements of the project, the article shows that its contribution to the development of the region is well below the expected potential, both in terms of economic improvement and social benefits.

**Key Words:** Baixada fluminense, Metropolitan Ringroad of Rio de Janeiro, Urbanization.

## BAIXADA FLUMINENSE: NOTAS SOBRE LOS IMPACTOS INICIALES DEL ARCO METROPOLITANO.

**Resumen:** El propósito principal del artículo es poner de relieve los efectos iniciales del Arco Metropolitano do Rio de Janeiro para la región conocida como Baixada Fluminense. A través de la revisión de la literatura breve y recopilación de datos e información sobre los logros iniciales del arco, el artículo muestra que su contribución al desarrollo de la región está muy por debajo del potencial esperado, tanto en términos de mejora económica, como de las prestaciones sociales.

---

<sup>1</sup> Geógrafa e Mestre em Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas pela Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (PPGDT-UFRRJ). E-mail: [patricia\\_matias@hotmail.com.br](mailto:patricia_matias@hotmail.com.br).

<sup>2</sup> Professor no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (PPGDT-UFRRJ), e-mail: [robsondsilva@gmail.com](mailto:robsondsilva@gmail.com).

## Introdução

Semelhantemente ao caso brasileiro, o processo de desenvolvimento capitalista no Estado do Rio de Janeiro foi marcado por profundas desigualdades na distribuição da renda, tanto do ponto de vista territorial, quanto do funcional. No caso fluminense, mais especificamente, a origem dessas disparidades se encontra em alguns elementos históricos da própria formação socioeconômica regional, em especial a forma que se desenvolveu a urbanização, as atividades produtivas que constituíram sua base econômica e a relação estabelecida entre a metrópole e sua hinterlândia imediata (SILVA, 2012, p.105).

Esses elementos conduziram à acentuada polarização das dinâmicas entre interior e a capital, fazendo dessa uma característica central do processo de industrialização regional. Nota-se que a cidade do Rio de Janeiro tornou-se centro de grande número de investimentos, ao passo que as regiões fora do “núcleo” duro se consolidavam como espaços dormitórios, de oferta de mão de obra para as atividades fabris e terciárias da pujante metrópole nacional. Os investimentos que por ocasião se situaram fora da cidade do Rio, tenderam a privilegiar áreas situadas ao longo de eixos viários que conectavam a da metrópole a outros mercados nacionais, especialmente São Paulo e Minas Gerais.

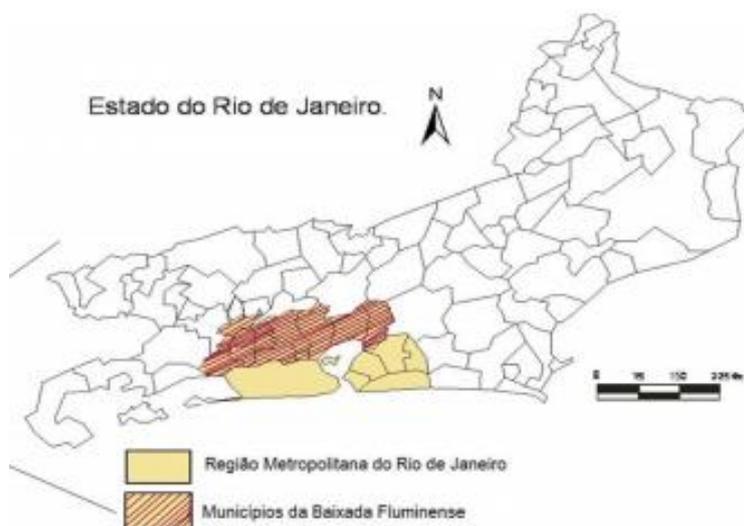
Ainda que o espaço referente à atual Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) tenha sido influenciado diretamente pela infraestrutura urbana que servia à cidade do Rio de Janeiro, pode-se concluir que grande parte da periferia metropolitana foi relegada à posição de “periferia distante”, sofrendo assim forte carência infraestrutural e de oferta de serviços sociais e econômicos básicos.

Esse é o cenário de constituição de parte da periferia metropolitana do estado do Rio de Janeiro conhecida por Baixada Fluminense. Essa região é reconhecida como a “região-problema” estadual dado seu histórico de signos do subdesenvolvimento latino-americano. Ainda que de grande importância econômica, a Baixada continua sendo uma

região detentora de grande quantitativo populacional vivendo em condições socialmente inadequadas.

### Baixada Fluminense: do estigma da pobreza a espaço do desenvolvimento?

Não obstante os diversos recortes para o que venha a ser a Baixada Fluminense, optou-se nesse texto pelo mais amplamente utilizado em estudos do campo da geografia econômica, qual seja, o que assume a região como um grupamento territorial localizado na porção oeste do território metropolitano do estado do Rio de Janeiro, composto por 13 municípios, quais sejam: Nova Iguaçu, Queimados, Japeri, Paracambi, Belford Roxo, Mesquita, Nilópolis, São João de Meriti, Duque de Caxias, Magé, Guapimirim, Itaguaí e Seropédica<sup>3</sup> (Figura 1). Enquanto principal espaço periférico da RMRJ, a Baixada Fluminense tem população total em torno dos 3,7 milhões de habitantes. Responde por aproximadamente 19,8% do PIB estadual e a 16,5% do PIB industrial (IBGE, 2010).



Fonte: Rocha (2013)

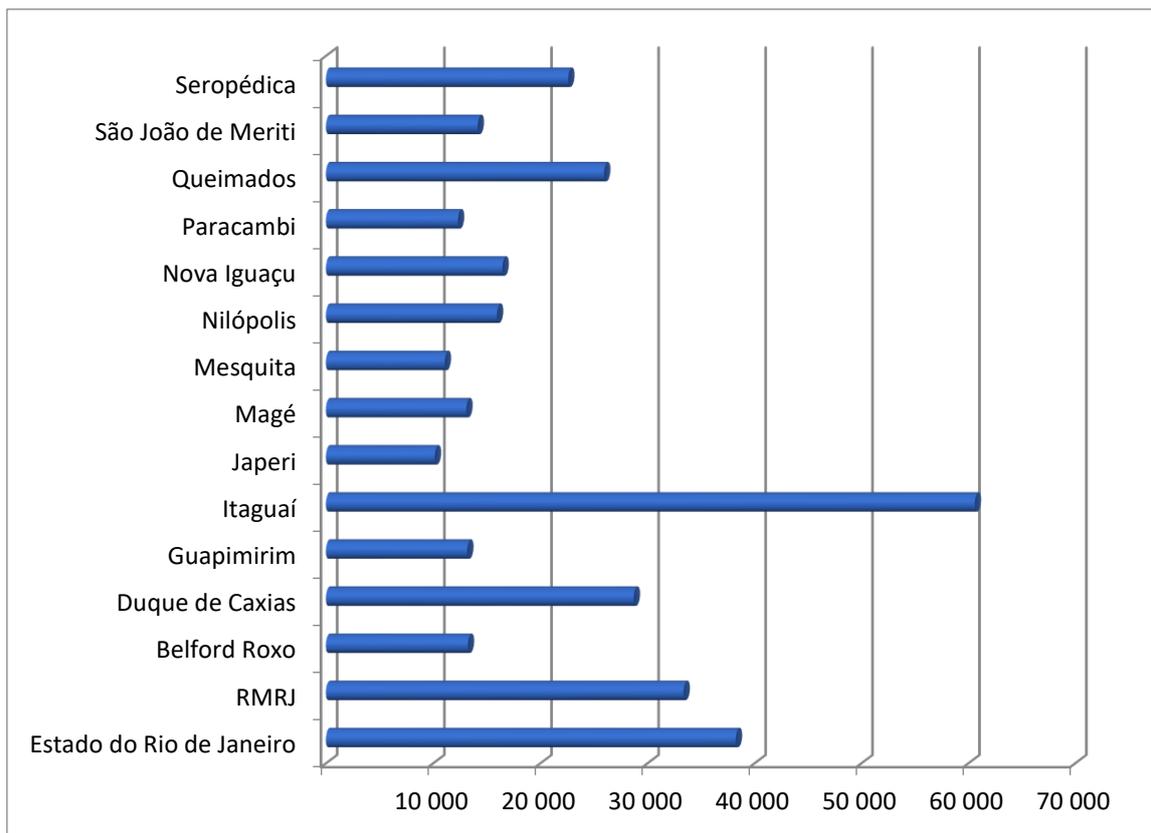
**Figura 1.** Estado do Rio de Janeiro, com destaque para a Região da Baixada Fluminense e a Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

<sup>3</sup> O recorte aqui escolhido utiliza a versão “Baixada Ampliada”, regionalização aceita por instituições como a FIRJAN, o governo do Estado do Rio de Janeiro e a Associação de Prefeitos da Baixada (Rocha & Oliveira, 2012).

*Oliveira & Silva, Baixada Fluminense: Notas sobre os impactos iniciais do Arco Metropolitano*

Alguns entre seus municípios estão entre os maiores PIB's por habitante do estado, com destaque para aqueles cujos território mais diretamente afetados foram pelo Arco Metropolitano. Seropédica, Itaguaí, Queimados e Duque de Caxias se destacam no cenário estadual pela alta renda por habitante obtida em conjunção com a manutenção da maior parte de sua população vivendo entre as camadas mais pobres. Ou seja, apesar da pujança econômica, o desenvolvimento mais amplo ainda não vem sendo alcançado, muito em razão da alta intensidade dos projetos de investimento realizados nesse território, frente à capacidade real dos mesmos em gerar emprego e distribuir renda localmente (Figura 2).

Apesar de sua importância econômica, a região é conhecida historicamente por apresentar serviços deficientes e infraestrutura precária. Além disso, os permanentes e elevados índices de violência, notadamente homicídios (e a atuação de grupos de extermínio na década dos anos 1960), vincularam a imagem da região as questões de violência, ao ponto de ser conhecida à época como a “região mais violenta do mundo” (ALVES, 2003, p.19). Adicionalmente, as cidades que a compõem frequentemente também encontram-se nas últimas posições em se tratando de indicadores socioeconômicos do estado, especialmente no que concerne educação, renda e saúde (GALDO, 2014).



Fonte: Elaboração própria com base em dados brutos do Ceperj (2013).

**Figura 2** – Produto Interno Bruto per Capita Municípios da Baixada Fluminense em 2013 (em milhares de Reais)

Diante do exposto, vale assinalar que a ausência de políticas públicas mais efetivas e de alcance mais abrangente sempre foi destacado como um dos pilares explicativos desse cenário de pobreza e exclusão social, ainda que, em termos estritamente econômicos, seja a região uma das mais dinâmicas da economia fluminense.

Assim, a Baixada Fluminense é expressão indelével da dissociação entre dois conceitos caros às ciências sociais aplicadas, a saber, “crescimento” e “desenvolvimento”. O primeiro fez-se presente em toda a história social e econômica regional, expresso não somente na expansão da estrutura econômica, como também nas fortes e continuadas taxas de crescimento populacional. Municípios tais como São de Meriti e Nilópolis ostentam taxas de densidade demográfica das mais altas do subcontinente latino-americano, superando a marca de 14 mil habitantes por quilômetro quadrado (Silva, 2012, p. 78).

*Oliveira & Silva, Baixada Fluminense: Notas sobre os impactos iniciais do Arco Metropolitano*

Estigmatizada pela violência e pobreza, foi nos anos 1990, durante o Governo de Marcello Alencar (1995-1999), que se observou o começar de um verdadeiro empenho na transformação da “imagem negativa” sobre Baixada Fluminense, o objetivo era chamar atenção para o progresso econômico da região. Dessa maneira, começaram a ser veiculadas informações favoráveis em termos de recuperação da região, tais como “seu papel de 4º maior mercado consumidor do país, instalações de inúmeras indústrias, construção de vários shoppings centers e condomínios para a classe média, etc” (ALVES, 2003, p.170).

Para Alves *op. cit.*, a Baixada tentou assumir um novo papel, o de polo de desenvolvimento. A própria divulgação desse novo momento ganhou importância, assim as notícias sobre os investimentos econômicos públicos e privados povoavam “diariamente as páginas, telas e ondas dos meios de comunicação” (Ibid, p.171). Nesse tipo de ação ficava visível que os esforços estavam concentrados na transformação do que se pensava ser Baixada:

A Baixada opera uma mudança da sua imagem, apagando seu passado e seu presente violento e assumindo a imagem de região que se projeta para o futuro como a alternativa mais promissora para investimentos no estado (ALVES, 2003, p.170).

Na criação desse cenário, contou-se com o Estado como fomentador do desenvolvimento. Naquela época, segundo Alves (2003, p.170), o governo estaria investindo em grandes projetos como a construção do Porto de Sepetiba, do Pólo de gás químico e da Via Light. Desde então, parece haver uma confluência de interesses para transformar a Baixada em uma região em desenvolvimento, isso sendo observado em diversas instâncias governamentais, da federal ao nível local.

Como consequência, podemos notar na tabela abaixo o significativo poder de atração de alguns municípios da Baixada através do número de estabelecimentos industriais. Nos últimos anos cresceram acompanhando e em alguns casos até superando a média

fluminense, valendo ressaltar que esses números antecedem a construção do Arco Metropolitano, objeto de análise desse texto (Tabela 1).

**Tabela 1.** Número de estabelecimentos industriais por município

	2003	2011	Crescimento (%)
<b>Estado</b>	21 787	29 268	34,34
<b>Rio de Janeiro</b>	9 207	11 349	23,24
<b>Belford Roxo</b>	192	328	70,83
<b>Duque de Caxias</b>	1 113	1 453	30,55
<b>Guapimirim</b>	58	71	22,41
<b>Itaguaí</b>	118	189	60,17
<b>Japeri</b>	20	46	130,00
<b>Magé</b>	166	226	36,14
<b>Mesquita</b>	45	154	242,22
<b>Nilópolis</b>	116	168	44,83
<b>Nova Iguaçu</b>	558	686	22,94
<b>Paracambi</b>	42	70	66,67
<b>Queimados</b>	66	122	84,85
<b>São João de Meriti</b>	499	588	17,84
<b>Seropédica</b>	73	132	80,82

Fonte: Fundação Ceperj

Enquanto espaço atrativo para investimentos, percebemos que a região tem sido alvo de uma nova onda de investimentos fundamentados principalmente no aparecimento de setores fabris e aqueles vinculados à logística (OLIVEIRA, 2013).

A Baixada se apresenta, desde então, enquanto espaço central para esses investimentos na periferia metropolitana estadual, dado apresentar algumas características entendidas como vantagens comparativas locais, dentre elas: 1) grande contingente populacional; 2) “proximidade com a metrópole”; 3) presença de Oliveira & Silva, *Baixada Fluminense: Notas sobre os impactos iniciais do Arco Metropolitano*

governantes dispostos a oferecer isenções fiscais; 4) oferta de terra e grandes áreas vazias; 5) solo urbano mais barato.

Essas vantagens comparativas regionais teria sua origem em características regionais, notadamente a proximidade com importantes eixos viários, a disponibilidade hídrica e histórico de baixa preocupação com legislação ambiental. Enfim, essas são algumas “externalidades positivas” da região, vistas como fatores decisivos nessa “reviravolta econômica” (MORAIS, 2014, p.18).

**“a Baixada Fluminense é expressão indelével da dissociação entre dois conceitos caros às ciências sociais aplicadas, a saber, “crescimento” e “desenvolvimento”.**

Esse processo se desenrola em um cenário onde os grandes centros urbanos se tornaram quase que totalmente inviáveis para o estabelecimento industrial de grande porte devido, principalmente, às chamadas deseconomias de aglomeração, ou seja, a elevação dos custos derivados da concentração econômica, principalmente os relacionados aos transportes de mercadorias e pessoas, armazenamento e preço da terra. No Brasil e todas as grandes metrópoles do Sul Global, as indústrias têm procurado uma alternativa aos grandes centros urbanos, buscando a descentralização das atividades em direção às regiões periféricas que permitam simultaneamente a proximidade com os mercados consumidores centrais e o distanciamento dos cursos de aglomeração.

Ao anteriormente exposto, se soma o processo indicado por Oliveira (2013, p. 129), que destaca a emergência de novos processos de desenvolvimento produtivo territorial no estado do Rio de Janeiro. Em suas palavras, observa-se a “transformação do modelo produtivo-industrial, com base no surgimento de novos sujeitos, novas formas de produzir e novas marcas no território”. Dessa forma, temos um processo de

reestruturação em curso que significa uma profunda mudança na própria espacialização da indústria.

### **O Arco Metropolitano como alavanca do desenvolvimento?**

A construção do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro surgiu como um elemento potencialmente impulsionador para a implantação de novos investimentos na região. O Arco seria importante não apenas *per se*, mas por permitir uma nova onda de investimentos produtivos e em logística que culminariam em novas possibilidades de melhorias econômicas e sociais para a população local. Sua concepção remete aos grandes investimentos dos quais se esperariam um efeito do tipo “Big Push” (Roseinstein-Rodan, 1943), bem como a facilitação de novas indústrias motrizes a la Perroux (1964) e a efetivação de sistemas regionais de base exportadora, como preconizado por North (1977). Isso fica claro, quando se observa que de acordo com a documentação oficial<sup>4</sup>, a construção do Arco teria como propósitos principais a viabilização do escoamento da produção do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (COMPERJ) pelo Porto de Itaguaí e a diminuição do fluxo de veículos em importantes vias metropolitanas (SOUZA, 2015, p.06). Em decorrência da posição logística privilegiada, a região da Baixada emergiria como futura beneficiária dessa obra pública, já que seus espaços passariam a ser mais valorizados e atrativos para investimentos.

Vale destacar que o processo de atração industrial da Baixada já vinha ocorrendo antes da construção do Arco, mas pode ter sido potencializado por esse elemento. Mesmo se tratando de um projeto desenvolvido em 1974, ainda no Governo Geisel, tendo permanecido no papel por décadas, o projeto do Arco foi “ressuscitado” em 2007<sup>5</sup>, devido sua inclusão no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do governo federal (SOUZA, 2015, p.39).

Segundo Souza (2015, p.69), o impulso para sua construção ocorre devido uma nova dinâmica econômica que a região vislumbra com a escolha da Petrobras em instalar no estado a sua nova refinaria, o COMPERJ. A Região Metropolitana passa a ser destino de

---

<sup>4</sup> Boletim da Secretaria Estadual de Obras, do mês de junho de 2008.

<sup>5</sup> As obras sofreram inúmeros atrasos, e por isso a inauguração demorou sete anos para ocorrer, sem, contudo estar finalizada (SOUZA, 2015, p.88).

*Oliveira & Silva, Baixada Fluminense: Notas sobre os impactos iniciais do Arco Metropolitano*

inúmeros investimentos, e o Arco surge com a função de interligar esses investimentos. Como podemos visualizar na tabela abaixo (tabela 1), os empreendimentos em termos de investimentos são muito expressivos:

**Tabela 2.** Investimentos previstos pelo PAC na RMRJ.

EMPREENHIMENTO	LOCAL	INVESTIMENTO PREVISTO (em US\$)	PREVISÃO DE INÍCIO	
			DAS OBRAS	DA OPERAÇÃO
<b>Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (COMPERJ)</b>	Itaboraí/ São Gonçalo	8,4 bilhões	2007	2012
<b>Companhia Siderúrgica do Atlântico (CSA)</b>	Santa Cruz – RJ	3,4 bilhões	2007	2009
<b>Siderurgia Nacional (CSN)</b>	Itaguaí	3,5 bilhões	2007-2008	2009
<b>Porto de Itaguaí</b>	Itaguaí	700 milhões	2007	----

Fonte: Souza (2014)

A partir do estudo de impactos na implantação da obra, a estimativa era que o Arco reduziria os custos de transporte de mercadorias entre o Porto de Itaguaí e sete estados brasileiros, dessa forma, esperava-se um aumento do lucro das indústrias da região (SOUZA, 2015, p.69). A construção do Arco Metropolitano carrega consigo a expectativa de fomentar novos investimentos em sua área de abrangência. Podemos visualizar no mapa abaixo (figura 3) a integração produtiva de toda a Baixada e a interligação de dois pontos importantes: Porto de Itaguaí e COMPERJ.

Na sua área de abrangência estão 21 municípios, sendo que 8 deles sofreram mais diretamente seus impactos: Itaguaí, Seropédica, Japeri, Nova Iguaçu, Duque de Caxias, Magé, Guapimirim e Itaboraí, ou seja, a maior parte dos municípios pertencentes a Baixada Fluminense (SOUZA, 2015, p.71). Antes mesmo do término da obra, é possível analisar algumas declarações do poder público, Luiz Fernando Pezão, o governador do Estado do Rio de Janeiro tempo antes da entrega da obra, já enfatizava a importância da construção do Arco para o desenvolvimento regional:

(...) é a grande revolução para o desenvolvimento da área [...] O Arco Metropolitano é a redenção da Região Metropolitana do Rio. Ele vai

*Oliveira & Silva, Baixada Fluminense: Notas sobre os impactos iniciais do Arco Metropolitano*

possibilitar a ligação do Porto de Itaguá ao Comperj. [...] É uma oportunidade única. Tem muitas empresas querendo se instalar ao longo do arco, diversos programas habitacionais. É a oportunidade que a Baixada tem para gerar emprego e renda (Informe PMDB 22/03/2013).



Fonte: <https://www.uva.br/pdfs/graduacao/ccbs/revistabiologia/06-10/questao-ambiental-arco-metropolitano.htm>

Figura 3. Arco Metropolitano do Rio de Janeiro

A implantação do Arco fortaleceu ainda mais a crença na transformação da Baixada Fluminense em um cenário de prosperidade, em contraste com seu passado de forte estigma social. O cenário criado pela mídia nos anos que antecederiam o término das obras deixava transparecer a esperança de futuro exitoso que essa região poderia alcançar. Destaca-se, por exemplo, que em algumas notícias destacadas dos principais veículos de comunicação do estado, a ênfase recaía sobre os valores dos investimentos “Arco Metropolitano atrai investimentos para o Rio: aportes de empreendimentos devem atingir cerca de R\$ 70 bilhões” <sup>6</sup>(2013), “Área do Arco Metropolitano receberá

<sup>6</sup> Ver reportagem <http://www.rj.gov.br/web/seobras/exibeconteudo?article-id=1793693>. Publicada em 07/10/2013

Oliveira & Silva, *Baixada Fluminense: Notas sobre os impactos iniciais do Arco Metropolitano*

investimentos de R\$ 3,5 bilhões até 2017”<sup>7</sup>, em outras, o otimismo é mais direto “Arco Metropolitano deve enriquecer Baixada Fluminense”<sup>8</sup>.

Todos concordavam, ademais, que de algum modo a região passaria por transformações profundas. As expectativas quanto à dinamização dessa região englobavam diversos campos, ultrapassando as incontestáveis benesses para os setores logístico e industrial, atingindo diretamente a população com a perspectiva de geração de empregos.

Embora, seja evidente que sua existência beneficia sobretudo o setor logístico e industrial com a redução dos custos com deslocamento e da criação de oportunidades locais. Observamos que os discursos das autoridades estão sempre apontando não só os benefícios para as empresas, mas também para a população com a geração de emprego e renda. Uma matéria veiculada pelo Jornal *O Dia* traz uma projeção muito otimista: oitocentos mil postos de empregos seriam criados em 15 anos:



Fonte: O Dia (2012)<sup>9</sup>

**Figura 4.** Reportagem que destaca os possíveis empregos gerados a partir da construção do Arco.

Podemos perceber que o discurso de criação de empregos, é algo que legitima a existência de uma obra de tal dimensão, a população local passa então a ser

<sup>7</sup> Ver reportagem do Jornal O Globo: <http://oglobo.globo.com/economia/area-do-arco-metropolitano-recebera-investimentos-de-r-35-bilhoes-ate-2017-14950702>. Publicada em: 02/01/2015

<sup>8</sup> Ver reportagem da Revista Exame: <http://exame.abril.com.br/brasil/noticias/arco-metropolitano-deve-enriquecer-baixada-fluminense>. Publicada em: 01/07/2014

<sup>9</sup> Disponível em: <http://odia.ig.com.br/portal/rio/o-dia-baixada/abertura-de-estrada-que-liga-itabora%C3%AD-a-itagua%C3%AD-prev%C3%AA-cria%C3%A7%C3%A3o-de-800-milempreg-os-1.456358>

*Oliveira & Silva, Baixada Fluminense: Notas sobre os impactos iniciais do Arco Metropolitano*

bombardeada com projeções otimistas como essas, e por isso acaba por acreditar que se trata de um investimento necessário.

Por fim, é importante observar as expectativas quanto ao Arco, no discurso de inauguração realizado pela presidente Dilma Rousseff (2010-2016) “(...) esta região vai se transformar em uma das regiões mais ricas do estado do Rio de Janeiro. Podem cobrar isso no futuro. Aqui foi dado passo essencial para gerar emprego de qualidade, para melhorar a vida da população que vive aqui” (Revista Exame, 01/07/2014).

### **Arco Metropolitano: da expectativa à realidade**

Após tantas expectativas, já é possível alguma conclusão inicial sobre os impactos do Arco sobre a dinâmica socioeconômica da região da Baixada Fluminense?

Primeiramente, é preciso chamar atenção que dado a contemporaneidade da obra (instalação e inauguração) não há ainda um conjunto considerável de indicadores oficiais de emprego, renda e atividade econômica que permita auferir os impactos. Lembrando que os principais órgãos de pesquisa e divulgação desses dados, no Brasil, trabalham com um atraso de aproximadamente três anos em relação ao ano de divulgação dos resultados e o ano de análise.

Assim, a análise que aqui se apresenta, se baseia, cercada dos cuidados necessários e consciente das limitações impostas pela falta de alguns dados, em dados e informações divulgadas por imprensa e alguns órgãos oficiais de comunicação. Dessa forma, não se objetiva fazer um balanço de impactos, mas tão-somente trazer à luz, alguns apontamentos sobre o cenário atual da Baixada e o Arco Metropolitano, de modo a dar base ao debate sobre o desenvolvimento regional e urbano metropolitano fluminense e os limites das intervenções estatais em termos de promoção do crescimento econômico em regiões periféricas.

Feito esse registro, cabe chamar atenção de passados quase três anos de sua inauguração e R\$ 2 bilhões investidos (o quádruplo da previsão inicial) nos 73 km

*Oliveira & Silva, Baixada Fluminense: Notas sobre os impactos iniciais do Arco Metropolitano*

iniciais<sup>10</sup> (quase 80% do total) em o que se tem acompanhado é a multiplicação de críticas quanto o cumprimento de “promessas” de desenvolvimento da região. Basicamente as críticas se posicionam em dois eixos: o (ainda) baixo crescimento do nível da atividade econômica e a ampliação da violência para espaços até então “mais seguros”.

Primeiramente, nota-se que junto à falta de segurança e conservação da via, o baixo fluxo de automóveis tem sido destaque. Vale registrar que o movimento da rodovia está bem aquém do esperado: “a estimativa era de ter 30 mil veículos por dia passando pela rodovia, mas atualmente, são apenas sete mil em média”<sup>11</sup>. Como registra o diário *O Globo* (03/09/2015):

A rodovia foi inaugurada em 2014 como opção à Avenida Brasil. No trecho mais movimentado, entre Duque de Caxias e Nova Iguaçu, passam cerca de 15 carros por minuto atualmente. Já na Av. Brasil, são 190. Por dia, no Arco, são 15 mil veículos. Já no Anel Rodoviário de Belo Horizonte são 120 e no Rodoanel, em São Paulo, 370 mil.

Os baixos índices de fluxo podem ser explicados, também, pela sensação de abandono, dado que o Arco, apesar de estar sendo concluído, não conta em suas margens, com infraestrutura de apoio e comércio, como observado em outras vias de mesmo porte na região, tais como a Avenida Brasil (BR 101), a rodovia Presidente Dutra (BR 116) ou mesmo a antiga Rio-São Paulo (BR 465). Como assinalado pelo *Agencia Brasil* (29/09/2015):

‘Os desafios são na área de mobilidade, ocupação do solo e segurança’. O texto destaca a fala do economista William Figueiredo, do Sistema Firjan. Segundo ele, o roubo de cargas aumentou 44% na Baixada Fluminense desde a abertura do arco rodoviário. Nos primeiros 12

---

<sup>10</sup> Ainda faltam ser construídos 23 quilômetros ligando Magé a Itaboraí. Estima-se mais R\$ 157 milhões para esse trecho.

<sup>11</sup> Dados da secretaria de Obras do estado do Rio.

meses, foram 3,6 mil ocorrências. No Arco Metropolitano, o roubo de cargas representa 13,2% do roubo de cargas do estado. Estamos falando de 300 roubos por mês ou dez roubos por dia.

Em mesmo sentido, temos matéria de “*O Dia*”. Com base em relato do caminhoneiro Rosenildo Silvestre, destaca a sensação de abandono da via. Nas palavras do entrevistado, o Arco virou uma “via fantasma”.

(...) ela não tem placas indicativas, reboques, nem postos de combustível e policiamento adequados. Dá medo passar por aqui. Outro dia, deu uma pane no motor do meu caminhão e acabei tendo de ser socorrido por outros motoristas.

O baixo fluxo de veículos, em comparação ao inicialmente previsto, parece ser explicado, para além do abandono e violência, por questões diretamente associadas à baixa do dinamismo econômico e dos investimentos. Dentre os quais se destaca a interrupção das obras do COMPERJ, em meio à crise do setor petrolífero e as atividades da Operação Lava-Jato.

Por fim, as razões da “sensação de abandono” são explicadas, por parte do governo estadual, pela expiração do contrato com o Departamento Estadual de Estradas e Rodagens (DER-RJ), responsável “pela operação, segurança, monitoramento e conservação da via” (O Dia, 15/08/2015).

No tocante à violência não são raros relatos de assaltos, em matéria veiculada pelo G1 (06/02/2017) <sup>12</sup> a professora Fabíola Assed detalha a tensão vivida ao passar pelo trecho do Arco no município de Japeri:

Saíram do meio do mato entre 8 a 10 bandidos, todos fortemente armados, partiram pra cima do nosso carro, entrando na frente e atirando muito, nós não tivemos nem a oportunidade de voltar mesmo que na contramão. Só tínhamos duas saídas: passar por eles

---

12 Ver reportagem : <http://g1.globo.com/rj/sul-do-rio-costa-verde/noticia/2017/02/professora-relata-fuga-de-assalto-no-arco-metropolitano-assustador.html>

assumindo o risco ou parar, sem a menor chance de vida, dada a violência da abordagem. Abaixei para sair da direção das armas e acelerei tudo que pude. Eles começaram a atirar em nossa direção, conseguimos atravessar a barreira do bando, foi quando mandaram muitos tiros na traseira do carro. Conseguimos nos deslocar por mais ou menos 1km, mas um tiro atingiu o pneu da frente e outro os fundos do carona, o pneu esfacelou.

A mesma abordagem violenta é descrita por outra vítima em mais um relato<sup>13</sup>, dessa vez a aproximação ocorreu no retorno que dá acesso a Via Dutra:

Eu estava saindo do sítio, vindo pra minha casa em Nova Iguaçu, ao cruzar por cima da Via Dutra para pegar o retorno, saíram dois elementos por volta de 18h40, um deles armado, portando arma de fogo. Ele deu um tiro em cima do meu carro, para cima. Aí que eu percebi que era um assalto. [...] Não tenho mais coragem de andar no Arco Metropolitano à noite, essa é a verdade.

Recentemente, a situação de violência no Arco ficou ainda mais evidente com tentativa de roubo que culminou no óbito de uma das vítimas, na matéria *“Assalto leva terror ao Arco Metropolitano”*<sup>14</sup> (17/02/2017) a cena descrita revela perseguição por helicóptero, uso de fuzis pelos assaltantes, confronto entre policiais e suspeitos. Diante desses casos, esse último com maior repercussão dado o uso de armamento pesado e violência empregada, a atmosfera de quem utiliza o arco é de anseio, não apenas em horários considerados perigosos, mas em qualquer horário.

Além dos atos criminosos contra os usuários, observa-se que a própria estrutura da estrada vem sendo depredada, em recente reportagem do G1 (06/11/2017) intitulada *“Roubos deixam 'cemitério de postes' no Arco Metropolitano”*<sup>15</sup> observamos que as

---

13 Ver reportagem: <https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/motoristas-sofrem-com-violencia-e-abandono-no-arco-metropolitano-do-rj.ghtml>

14 Ver reportagem : <http://www.conectabaixada.com.br/seguranca-publica/2017/05/31/assalto-leva-terror-ao-arco-metropolitano/>

15 Ver reportagem : <https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/roubos-deixam-cemiterio-de-postes-no-arco-metropolitano.ghtml>

Oliveira & Silva, *Baixada Fluminense: Notas sobre os impactos iniciais do Arco Metropolitano*

placas de energia solar, nas quais o governo do estado desembolsou R\$ 96,7 milhões, mais de R\$ 22 mil por unidade <sup>16</sup> estão sendo roubadas:

O “cemitério de postes” é resultado da ação de vândalos. Cada poste derrubado equivale a R\$ 22 mil. O moderno sistema de iluminação com placas solares e lâmpadas de led é alvo de quadrilhas. Os bandidos derrubam os postes para roubar os equipamentos.

Desde o início de 2017 mais de 100 postes foram derrubados, consequência disso é a escuridão em diversos trechos da via, falta de iluminação que acaba por reforçar a sensação de insegurança.

Dessa forma, ainda que haja claros impactos do ponto de vista da mudança da paisagem geográfica e da redefinição de algumas atividades produtivas na região, os impactos e efeitos derivados do Arco Metropolitano ainda estão muito aquém do imaginado em termos de crescimento econômico e, especialmente, de desenvolvimento.

### **Considerações Finais**

Ao longo da história, a Baixada Fluminense constituiu-se como um cinturão de pobreza em relação a metrópole do Rio de Janeiro, a sua imagem estigmatizada tem sido alterada nas últimas décadas através de investimentos realizados na região. O Estado surge como fomentador desse desenvolvimento, uma obra apontada como importantíssima e vital para isso é o Arco Metropolitano. Investimento que tem o objetivo claro de dotar essa região de aparatos infraestruturais que podem significar para esse território a vinda de empresas privadas que possam gerar sinergia com o local instalado.

No entanto, até o momento, o Arco não tem alcançado suas expectativas iniciais, especialmente no tocante ao desenvolvimento socioeconômico dos municípios da Baixada Fluminense. A sensação de abandono combinada a casos de violência

---

16 Ver reportagem: <https://extra.globo.com/noticias/rio/arco-metropolitano-tem-4-mil-postes-de-iluminacao-sem-necessidade-segundo-dnit-20529444.html>

*Oliveira & Silva, Baixada Fluminense: Notas sobre os impactos iniciais do Arco Metropolitano*

retroalimenta o já baixo fluxo de automóveis na rodovia. A expansão dos investimentos produtivos e de logística nas margens e entorno do Arco ainda não chegaram aos níveis esperados e potenciais, o que não significa que não o acontecerá em futuro próximo. Contudo, fica claro a necessidade de ações e políticas por parte do governo estadual e municipais, junto com outros setores da sociedade civil, tais como empresariado e trabalhadores, no sentido de pensar os caminhos que o desenvolvimento da região deve tomar e como o Arco pode fazer parte dessa estratégia.

### Referências Bibliográficas

\_\_\_\_\_. *Arco Metropolitano em Seropédica sinônimo de assaltos e insegurança*. Disponível em: <<http://www.seropedicaonline.com/noticias/arco-metropolitano-em-seropedica-sinonimo-de-assaltos-e-inseguranca>> Acesso 15 de maio 2016.

\_\_\_\_\_. *Arco Metropolitano é tomado por assaltos e insegurança*. Disponível em: <<http://jornalbaixadafluminensejb.blogspot.com.br/2016/01/arcometropolitano-e-tomado-por.html>> Acesso 15 de maio 2016.

\_\_\_\_\_. *Insegurança no Arco Metropolitano assusta caminhoneiros do RJ*. Disponível em: <<http://unicam.org.br/v1/inseguranca-no-arco-metropolitano-assusta-caminhoneiros-do-rj/>> Acesso 15 de maio 2016.

\_\_\_\_\_. *Arco Metropolitano do Rio de Janeiro e os efeitos da nova via na economia do Estado*. Disponível em: <<http://www.sindicarga.org.br/arco-metropolitano-do-rio-de-janeiro-e-os-efeitos-da-nova-via-na-economia-do-estado>> Acesso 15 de maio 2016.

\_\_\_\_\_. *Assalto leva terror ao Arco Metropolitano*. Disponível em: <<http://www.conectabaixada.com.br/segurancapublica/2017/05/31/assalto-leva-terror-ao-arco-metropolitano/>> Acesso 15 de nov. 2017.

ALVES, José Claudio Souza. *Dos barões ao extermínio: Uma história da violência na Baixada Fluminense*. Duque de Caxias, RJ: AOOH, CLIO, 2003.

GALDO, Rafael. *Baixada Fluminense: os dilemas de uma população numerosa e carente de serviços básicos*. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/brasil/baixada-fluminense-os-dilemas-de-uma-populacao-numerosa-carente-de-servicos-basicos13968398>> Acesso 15 de maio 2016.

*Oliveira & Silva, Baixada Fluminense: Notas sobre os impactos iniciais do Arco Metropolitano*

GANDRA, Alana. *Arco Metropolitano tem problemas um ano após inauguração do primeiro trecho*. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2015-09/arcometropolitano-tem-problemas-um-ano-apos-inauguracao-do-primeiro-trecho>> Acesso 15 de maio 2016

Jornal - O Globo. *Arco Metropolitano, no RJ, é criticado por abandono e falta de segurança*. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2016/01/arco-metropolitano-no-rj-e-criticado-por-abandono-e-falta-de-seguranca.html>> Acesso 15 de maio 2016.

Jornal O Dia. *Abertura de estrada que liga Itaboraí a Itaguaí prevê criação de 800 mil empregos*. Disponível em: <<http://odia.ig.com.br/portal/rio/o-dia-baixada/abertura-de-estrada-que-liga-itabora%C3%ADaitagua%C3%ADprev%AA-cria%C3%A7%C3%A3o-de-800-mil-empregos-1.456358>> Acesso 15 de maio 2016.

Jornal O Dia. *Estrada do descaso: Arco Metropolitano agoniza*. Disponível em: <<http://odia.ig.com.br/noticia/rio-de-janeiro/2015-08-15/estrada-do-descaso-arcometropolitano-agoniza.html>> Acesso 15 de maio 2016.

Jornal O Globo. *Motoristas evitam Arco Metropolitano no RJ, por sensação de insegurança*. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/09/motoristas-evitam-arco-metropolitano-no-rj-por-sensacao-de-inseguranca.html>> Acesso 15 de maio 2016

Jornal O Globo. *Roubos deixam cemitério de postes no Arco Metropolitano*. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/roubos-deixam-cemiterio-de-postes-no-arco-metropolitano.ghtml>> Acesso 15 de nov. 2017

Jornal O Globo. *Motoristas sofrem com violência e abandono no Arco Metropolitano do RJ*. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/motoristas-sofrem-com-violencia-e-abandono-no-arco-metropolitano-do-rj.ghtml>> Acesso 15 de nov. 2017.

Jornal O Globo. *Professora relata fuga de assalto no arco metropolitano "Assustador"*. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rj/sul-do-rio-costa-verde/noticia/2017/02/professora-relata-fuga-de-assalto-no-arco-metropolitano-assustador.html>> Acesso 15 de nov. 2017

Jornal O Globo. *Falta de policiamento no Arco Metropolitano facilita roubo de postes que custaram cerca de R\$ 96 milhões*. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/falta-de-policiamento-no-arco-metropolitano-facilita-roubo-de-postes-que-custaram-cerca-de-r-96-milhoes.ghtml>> Acesso 15 de nov. 2017.

Jornal O Globo. *Insegurança no Arco Metropolitano assusta caminhoneiros do RJ*. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2016/05/inseguranca-no-arco-metropolitano-assusta-caminhoneiros-do-rj.html>> Acesso 15 de nov. 2017.

MORAIS, Marcelo Louira. *A Baixada Fluminense respira os ares do progresso: um estudo do distrito industrial de Queimados*. Trabalho de Conclusão de curso (Graduação em Geografia), Seropédica – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, 2014.

NORTH, Douglas. Teoria da localização e crescimento econômico regional In: J. SCHWARTZMANN (org.) *Economia regional e urbana: textos escolhidos*. Belo Horizonte: UFMG, p. 333-343, 1977.

OLIVEIRA, Leandro Dias de; ROCHA, André Santos de (2014). “Neodesenvolvimentismo” e reestruturação produtiva... *The overarching issues of the european space: the territorial diversity of opportunities in a scenario of crisis*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Pp. 126-142.

PERROUX, François. *L'économie du XXème siècle*, PUF, 1964.

ROCHA, André Santos. Território como representação IN: *Revista Mercator Fortaleza*, v. 12, n. 29, p. 139-153, set./dez. 2013. ISSN 1984-220

\_\_\_\_\_ ; “Nós não temos nada a ver com a Baixada!” – problemáticas de uma representação hegemônica na composição do território. IN: *Recôncavo: Revista de História da UNIABEU* Ano 3 Número 4 Janeiro - Julho de 2013.

ROCHA, André Santos; OLIVEIRA, Leandro Dias. *A reestruturação produtiva da Baixada Fluminense: o fortalecimento de novas dinâmicas e novos espaços de produção industrial*. Apresentado no: XVII Encontro Nacional de Geógrafos - XVII ENG. Belo Horizonte – 22 a 28 de julho de 2012. UFMG – Campus Pampulha.

ROSENSTEIN-RODAN, Paul. *Problems of Industrialization of Eastern and South- Eastern Europe*, *Economic Journal*, vol. 53 (June-September), 1943.

SILVA, Robson Dias. *Indústria e Desenvolvimento Regional no Rio de Janeiro (1990-2008)*. Rio de Janeiro: Editora FGV [Faperj], 2012.

SOUZA, Ticianne Ribeiro. *O papel da ideologia na expansão urbana: a questão econômica e os impactos socioambientais do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro*. Dissertação de Mestrado (Planejamento Urbano e Regional) Faculdade de Arquitetura e Urbanismo- USP. 2015.

**Data de Submissão: 23/08/2017**

**Data da Avaliação: 05/10/2017**