



**Gabriel Oliveira Lopes**

**“Novos” espaços: os condomínios  
logísticos e a expansão capitalista no  
município de Seropédica (RJ)**

**Dissertação de Mestrado**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação  
em Geografia da PUC-Rio como requisito parcial para  
obtenção do grau de mestre em Geografia

Orientadora: Profa. Regina Celia de Mattos

Rio de Janeiro

Abril de 2018



**Gabriel Oliveira Lopes**

**“Novos espaços”: os condomínios  
logísticos e a expansão capitalista no  
município de Seropédica (RJ)**

Dissertação apresentada como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em Geografia pelo Programa de Pós-Graduação em Geografia do Departamento de Geografia e Meio Ambiente ligado ao Centro de Ciências Sociais da PUC-Rio.

**Profa. Regina Célia de Mattos**

Orientadora

Departamento de Geografia e Meio Ambiente –PUC-Rio

**Prof. Alvaro Henrique de Souza Ferreira**

Departamento de Geografia e Meio Ambiente – PUC-Rio

**Prof. Leandro Dias de Oliveira**

Departamento de Geografia – UFRRJ

**Prof. Augusto César Pinheiro da Silva**

Vice-Decano de Pós-Graduação do Centro de Ciências  
Sociais - PUC-Rio

Rio de Janeiro, 24 de abril de 2018

Todos os direitos reservados. É proibida a reprodução total ou parcial do trabalho sem autorização da universidade, do autor e da orientadora.

### **Gabriel Oliveira Lopes**

Graduou-se em geografia pela UFRRJ (Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro em 2015. Desenvolve trabalhos acadêmicos nas áreas de desenvolvimento, produção do espaço, espaço urbano e industrial. Participou de diversos congressos na área de metropolização do espaço e geografia urbana. Atualmente ocupa o cargo de professor de geografia do ensino médio.

#### Ficha Catalográfica

Lopes, Gabriel Oliveira

Novos espaços : os condomínios logísticos e a expansão capitalista no município de Seropédica (RJ) / Gabriel Oliveira Lopes ; orientadora: Regina Célia de Mattos. – 2018.

150 f. : il. color. ; 30 cm

Dissertação (mestrado)–Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Departamento de Geografia e Meio Ambiente, 2018.

Inclui bibliografia

1. Geografia – Teses. 2. Condomínios logísticos. 3. Região metropolitana. 4. Arco rodoviário metropolitano. 5. Município de Seropédica (RJ). I. Mattos, Regina Célia de. II. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Departamento de Geografia e Meio Ambiente. III. Título.

CDD: 910

Para meus pais, Alexandre Muniz Lopes e Isabel Oliveira Lopes, que sempre fizeram o possível, mas também o impossível por mim, transbordando os limites do sacrifício e mostrando o amor em sua forma mais clara.

Para meu irmão, Alexandre Oliveira Lopes, que já dá passos largos para se tornar um grande homem.

## Agradecimentos

Primeiramente, gostaria de agradecer a minha orientadora, Professora Doutora Regina Célia de Mattos. Sempre detalhista e compromissada com o trabalho. Em segundo lugar, gostaria de lembrar que todas as pessoas citadas aqui tiveram, direta ou indiretamente, significativa contribuição não só para a pesquisa, mas também para a minha renovação como pessoa nesses últimos 2 anos. Sendo assim, listarei aquelas que, sem nenhuma ordem de “melhor ou pior”, tiveram importância em minha trajetória, cada uma com seu lugarzinho guardado em meu coração.

À CAPES e ao departamento de Geografia da PUC-Rio, por terem me proporcionado a oportunidade de ingressar no programa e ter conhecido grandes professores como Felipe Guanaes, Luciano Ximenes, Alvaro Ferreira e João Rua. Todas as matérias que cursei me serviram de alguma forma. Agradeço, também, aos funcionários do departamento, gentis e prestativos comigo e com os demais discentes.

A Leandro Dias de Oliveira, grande professor da UFRRJ e exímio conhecedor das transformações no oeste metropolitano fluminense. Certamente tem seu lugar nos meus agradecimentos.

A Victor Tinoco, grande amigo que conheci na PUC-Rio, por ter participado comigo de muitos dos trabalhos de campo realizados ao longo desses 2 anos, ter me dado apoio com material de pesquisa e conselhos que sempre me ajudaram.

A Pedro Martins, geógrafo formado comigo na Rural e, agora, futuro mestre em engenharia cartográfica pelo IME. Não sei o que seria se não fosse sua ajuda na confecção dos mapas.

Às pessoas entrevistadas durante todo esse trabalho, sempre respeitadas e atenciosas. Aprendi muito com vocês e se puder quero continuar aprendendo mais.

Aos amigos do Grupo de Pesquisa em Espaço, Trabalho e Gênero. Suas críticas foram muito construtivas em todas as apresentações da pesquisa. Agradeço a todos vocês, sem exceções, pelo apoio.

À turma de mestrado do programa de pós-graduação da PUC-Rio 2016. Sabemos que essa fase da vida aparenta ser um tanto quanto solitária, mas nos momentos de aparente solidão, nossa turma teve ombridade e nunca deixou de ser prestativa a quem precisasse, e eu me incluo nisso.

Aos amigos de infância que cresceram comigo: Lucas Yuri, Leonardo Barbosa, João Rodolfo, Arthur Vinicius, Rodrigo Fontes e Jean Miranda. Momentos de risos e de descontração para sobreviver a cada dia são com vocês.

À Luciara Diniz, por ter sempre sido uma amiga tão gentil e me apoiado nesse tempo em que precisei escrever.

À Patrícia Bueno, melhor psicóloga que eu conheço, obrigado por sua amizade, seus conselhos e por ter me ouvido em momentos que eu mais precisava.

À Stephanie Lins Machado e Diego Jacoud, remanescentes da turma da graduação. Quando possível, estão sempre lá para matar a saudade que tenho de vocês e de toda a turma de 2011.

A André Herzorg, André Teijeiro e as pessoas que moraram comigo no antigo prédio com aquela mensagem religiosa, mas que nunca foi uma igreja ( Carlos Graça, Yan Lúcio, Fernanda Amigo, Hemyson Porto e Geferson Rodrigues). Vocês mal sabem o quanto significam para mim.

A todos vocês, meu mais sincero muito obrigado!

## Resumo

Lopes, Gabriel Oliveira. Mattos, Regina Celia de (Orientadora). **“Novos” espaços: os condomínios logísticos e a expansão capitalista no município de Seropédica (RJ)**. Rio de Janeiro, 2018. 150p. Dissertação de Mestrado - Departamento de Geografia e Meio Ambiente, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

A Região Metropolitana do Rio de Janeiro vem passando por grandes transformações, com destaque para alguns municípios começaram a passar por um movimento de acumulação/expansão capitalista capaz de promover alterações até mesmo no imaginário de seus habitantes. Sendo assim, consideramos que essas mudanças são responsáveis por transformações espaciais no município de Seropédica, ocasionando fenômenos que se expressam como manifestações reais da busca do capital por novos espaços, conhecidos como condomínios logísticos. Objetivamos analisar, a partir do processo de metropolização, as lógicas promotoras do enraizamento desse capital logístico que expressa novas configurações na acumulação através do capital voltado para atividades terciárias, particularmente as práticas de terceirização. O município de Seropédica constitui uma localização estratégica para os condomínios logísticos diante do entroncamento viário em que se encontra, integrando a grande fronteira de expansão do Arco Rodoviário Metropolitano, vantagem espacial propiciadora de mobilidade necessária para esses capitais.

## Palavras-chave

Condomínios logísticos; região metropolitana; Arco Rodoviário Metropolitano; município de Seropédica, RJ.

## Abstract

Lopes, Gabriel Oliveira; Mattos, Regina Célia de (Advisor). **“New spaces”: the logistic condominiums and the capitalist expansion in the county of Seropédica (RJ)**. Rio de Janeiro, 2018. 150p. Dissertação de Mestrado- Departamento de Geografia e Meio Ambiente, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro

The Metropolitan Region of Rio de Janeiro has been undergoing major transformations, with emphasis on some municipalities have begun to undergo a movement of capitalist accumulation / expansion capable of promoting changes even in the imagination his inhabitants. Thus, we consider that these changes are responsible for spatial transformations in the county of Seropédica, causing phenomena that are expressed as real manifestations of the capital search for new spaces, known as logistic condominiums. We aim to analyze, from the metropolization process, the logics promoting the rooting of this logistical capital that expresses new configurations in the accumulation through that is directed to the tertiary activities, particularly the outsourcing practices. The county of Seropédica is a strategic location to the logistic condominiums in front of the road junction where it is located, integrating the large frontier of Metropolitan Roadway Arc expansion, spatial advantage conducive to mobility required for these capitals.

## Keywords

Logistics condos; Metropolitan region; Metropolitan Road Arc; County of Seropédica (RJ).

# Sumário

<b>1. Introdução</b>	17
1.1. As perspectivas sobre o Desenvolvimento. O discurso institucionalizado do progresso.	22
1.2. Diferentes períodos de um mesmo projeto. O Arco antes e o Arco depois.	26
1.3. A importância das escalas.	28
1.4. Desenvolvimentos geográficos desiguais e suas manifestações.	32
<b>2. A definição dos condomínios e sua contextualização nos diferentes processos do oeste metropolitano fluminense</b>	36
2.1. Condomínios industriais, condomínios logísticos e condomínios empresariais.	39
2.2 O peso das contradições fundamentais do capital na acumulação.	49
2.3. Os múltiplos processos em curso.	61
<b>3. A metropolização do espaço e suas representações no município de Seropédica</b>	67
3.1. A metropolização do espaço no urbano Seropedicense	69
3.2. A logística na conjuntura metropolitana.	75
3.3. As sustentabilidades de Seropédica e o discurso do desenvolvimento sustentável entre os anos 2008-2016	78

<b>4. Permeando o concebido, o percebido e o vivido: as representações do espaço, os espaços de representação e as práticas espaciais nas transformações do nosso lugar de análise</b>	<b>86</b>
4.1- Os trabalhos de campo realizados na área de influência dos condomínios logísticos.	95
4.2. Práticas espaciais heterônomas	101
4.3. Práticas espaciais do cotidiano	106
4.3.1. Os Moradores de Vila Real	108
4.3.2. O GAE (Grupo de Agroecologia da UFRRJ)	113
4.3.3. O Assentamento Sol da manhã	115
<b>4. Considerações finais, ou iniciais?</b>	<b>119</b>
<b>5. Referências bibliográficas</b>	<b>128</b>
<b>7. Apêndices</b>	<b>148</b>

## Lista de figuras

<b>Figura 1:</b> Mapa de Empresas e Condomínios Logísticos em Funcionamento - Seropédica - RJ	<b>37</b>
<b>Figura 2:</b> Vista de um dos galpões do Condomínio Logístico Golgi.	<b>42</b>
<b>Figura 3:</b> Cadeia de empresas subsidiárias da B2W.	<b>43</b>
<b>Figura 4:</b> Descrição das empresas Cadillac Fairview e Autonomy Investimentos.	<b>53</b>
<b>Figura 5:</b> Documento de doação de terras + carta com algumas áreas atingidas.	<b>57</b>
<b>Figura 6:</b> Documento de doação de terras ampliado.	<b>58</b>
<b>Figura 7:</b> Área de construção do condomínio logístico Prologis CCP. Fonte:prologisccp.com.br	<b>60</b>
<b>Figura 8:</b> Mapa do Oeste Metropolitano junto ao fluxo das convecções econômicas.	<b>71</b>
<b>Figura 9:</b> Mapa da malha urbana da região oeste metropolitana do Rio de Janeiro	<b>72</b>
<b>Figura 10:</b> Logotipo da prefeitura de Seropédica.	<b>79</b>
<b>Figura 11:</b> Fotomontagem Golgi Seropédica	<b>87</b>
<b>Figura 12:</b> Fotomontagem Golgi Seropédica (ao fundo) + entroncamento entre o Arco Rodoviário e a Rodovia Presidente Dutra.	<b>88</b>
<b>Figura 13:</b> Fotomontagem da VBI Log.	<b>88</b>
<b>Figura 14:</b> Site com discurso de promoção do Arco e da Logística na RMRJ.	<b>90</b>
<b>Figura 15:</b> Site com discurso promovendo as indústrias na cidade de Seropédica.	<b>91</b>
<b>Figura 16:</b> Site com discurso promotor do caráter "sustentável" do condomínio Golgi Seropédica.	<b>92</b>
<b>Figura 17:</b> Mapa da localização do Condomínio VBI e sua proximidade com a população de Seropédica.	<b>96</b>
<b>Figura 18:</b> Limite do asfaltamento no entorno do Condomínio VBI Log. Quase todo o bairro é formado por estradas e ruas de terra. Autores: Gabriel Lopes e Pedro Bensabat, 2017.	<b>97</b>
<b>Figura 19:</b> Esgoto a céu aberto nas ruas próximas ao condomínio logístico VBIlog. Uma visão recorrente em grande parte das ruas do bairro.	<b>98</b>
<b>Figura 20:</b> Foto de uma das ruas de Vila Real	<b>108</b>

<b>Figura 21:</b> Anexo - Cartograma do Cinturão de Segurança Integrado do Rio de Janeiro.	135
<b>Figura 22:</b> Anexo - Carta da indústria do Sistema FIRJAN + balanço do roubo de cargas.	135
<b>Figura 23:</b> Anexo- Projeto "Documento Cultural" criado pela Golgi Seropédica.	136
<b>Figura 24:</b> Anexo- Contextualização histórica das terras de Seropédica segundo o projeto "Documento Cultural".	136
<b>Figura 25:</b> Anexo- Foto dos painéis fotovoltaicos da Goldi Seropédica.	137
<b>Figura 26:</b> Anexo- Cartograma das áreas potenciais de expansão e influência dos condomínios logísticos na Região Metropolitana do Rio de Janeiro segundo a CBRE.	137
<b>Figura 27:</b> Anexo- Croqui do perímetro da área da antiga Fazenda Nacional de Santa Cruz.	138
<b>Figura 28:</b> Anexo- Croqui da Fazenda Nacional de Santa Cruz, ampliado.	138
<b>Figura 29:</b> Anexo- Planta de projeto Golgi Seropédica.	139
<b>Figura 30:</b> Anexo- Foto de placa indicando as empresas que compõem o consórcio VBI Log, acrescida do galpão VBI ao fundo.	140
<b>Figura 31:</b> Anexo- entrada do condomínio logístico VBI Log	141
<b>Figura 32:</b> Anexo- barraca de venda de almoços próxima a VBI Log.	141
<b>Figura 33:</b> Anexo- Zoneamento para solicitação de instalação da VBI segundo parecer do INEA. 2013.	142
<b>Figura 34:</b> Anexo - Perímetro da área destinada à construção do condomínio logístico SDI.	142
<b>Figura 35:</b> Anexo - Localização do condomínio SDI em meio a pontos de interesse da empresa.	143
<b>Figura 36:</b> Anexo- Planta de apresentação do condomínio SDI Seropédica.	144
<b>Figura 37:</b> Anexo - Trem de cargas da MRS Logística passando pela linha ferroviária que corta Seropédica (RJ).	145
<b>Figura 38:</b> Anexo - Vagões de minério de ferro da MRS Logística.	145
<b>Figura 39:</b> Anexo - Placa com informações sobre empresas e órgãos governamentais responsáveis	

pelas obras de reestruturação da rodovia BR-465 (antiga Rio-SP).	146
<b>Figura 40:</b> Anexo - Placa indicando a empresa de supervisão das obras de restauração da BR-465.	146
<b>Figura 41:</b> Anexo - Blindado Guarani, utilizado para transporte de soldados do exército.	147

## Lista de tabelas

**Tabela 1:** Tabela sobre o peso dos principais fatores locacionais do Condomínio Techno Park Campinas.

**44**

## **Lista de quadros**

<b>Quadro 1:</b> Ações articuladas da prefeitura de Seropédica para a promoção da marca "Cidade Sustentável"	<b>104</b>
<b>Quadro 2:</b> Anexo - Especificações técnicas utilizadas como propaganda de venda do condomínio Golgi Seropédica.	<b>140</b>

## 1. Introdução

Nos últimos tempos, a metrópole carioca vem passando por aceleradas modificações em seu espaço urbano. Tais modificações não se restringem ao seu núcleo, pois hoje a este grande aglomerado foi concebido um nome: Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ). E quando nos referimos às cidades situadas nos caminhos de expansão da metrópole, é que chegamos ao *oeste metropolitano fluminense*. Uma região formada por cinco municípios (Itaguaí, Queimados, Paracambi, Japerí e Seropédica), com especificidades que permitem sua regionalização, especialmente quando estamos falando da integração de capitais, de fluxos, de mercadorias e de pessoas, a cada dia ascendendo mais entre esses municípios (e também, para além deles), provocando mudanças cada vez mais difíceis de serem compreendidas, mas que permitem o complexo de análises presentes e que serão apresentadas no desenvolver deste trabalho.

Ao andarmos pelas ruas do km 49, localizado no centro do município de Seropédica (RJ), pertencente à Região Metropolitana da qual estamos nos referindo, é possível perceber um movimento peculiar em suas transformações recentes, comparado ao que ocorria até meados dos primeiros anos 2000. Antes conhecida como uma cidade universitária, agora é representada pelos seus governantes, assim como por grande parte da população, como um “polo logístico-industrial” ainda em consolidação. Este “novo perfil”, que aos poucos está sendo firmado no imaginário de uma boa parcela de seus mais de 80 mil moradores, constitui um processo mais complexo do que o reducionismo de seus gestores. Afinal, para se difundir uma ideia de forma mais fácil, muitos apelam para uma simplificação aparentemente beneficiadora.

Na presente dissertação, nos propomos a analisar as transformações que estão ocorrendo no município de Seropédica, buscando identificar os principais processos que latejam no movimento dessas mudanças. Sendo assim, apresentaremos opiniões de outros autores que pesquisam a Região Metropolitana do Rio de Janeiro até chegar ao nosso objeto de pesquisa: os condomínios logísticos como manifestações do processo de acumulação desigual na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. E que geram, também, outras “erupções”, como as tentativas de desapropriação e desposseção de diferentes moradores situados próximos a esses condomínios.

Todavia, devemos saber que esses fenômenos não se manifestam por si sós. Por conta disso, procuraremos interpretar de onde, como e quando eles vieram. Também nos preocupa investigar o porquê de estarem lá, além de saber quais atores sociais os impulsionam. Para isso, retornaremos às políticas transescalares iniciadas no II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), um projeto de Estado implantado pela ditadura, em meados dos anos 70, e que visava, dentre muitos objetivos, à expansão industrial na Região Metropolitana do Rio de Janeiro – iniciando, assim, o embrião do projeto de criação do Arco Rodoviário Metropolitano, a espinha dorsal na localização desses condomínios logísticos.

Para analisarmos a unidade entre os condomínios, a acumulação e a expansão capitalista no espaço, precisaremos debater o discurso do desenvolvimento e do progresso, que há décadas reafirma as ações das hegemonias beneficiadas em seus mais diversificados interesses, nas mais inúmeras escalas. Contextualizaremos tal discurso em alguns períodos que serviram de base para o modo como o vemos hoje, explicando-o mais à frente.

Por este motivo, em um primeiro momento, ainda pertencente a nossa introdução, desenvolvemos alguns conceitos que podem nos ajudar. Preocuparemos-nos com duas categorias que precisamos apresentar para um melhor entendimento da acumulação/expansão capitalista em um lugar que, desde a sua criação tem suas representações marcadas como “violência” e “atraso”. Serão essas as categorias *desenvolvimento* e *escalas*, fundamentais a nosso ver, para uma perspectiva mais ampla sobre a difusão do discurso do progresso e do desenvolvimento sustentável em Seropédica e também em seus municípios vizinhos.

A continuidade da expansão capitalista na cidade de Seropédica manifesta curiosos fenômenos, os quais servem tanto como provas reais das transformações em vigência, como também são reprodutores da própria acumulação de capital. Buscaremos, portanto, nesse trabalho, iniciar os estudos de um fenômeno que tem se espalhado rapidamente por áreas da RMRJ (Região Metropolitana do Rio de Janeiro), adaptando-se a suas peculiaridades locais: o aparecimento dos já mencionados *condomínios logísticos*, consideramos tais estruturas como evidências concretas da busca do capital por novos espaços. Uma vez que o mesmo necessita sempre se reproduzir para continuar existindo, e utiliza-se de manifestações como essas para se perpetuar. Muitas vezes, porém, esbarrando em tensões locais, criadas pela fragmentação desse próprio modelo de desenvolvimento.

No segundo momento de nossa pesquisa (capítulo 2), contextualizaremos o fenômeno dos condomínios logísticos em Seropédica. Detalharemos onde eles foram instalados, quando chegaram (e ainda chegam), como decorreu a vinda das empresas que eles representam e os reais motivos deles estarem na cidade. Apresentando, ao fim, alguns processos espaciais em curso nessas transformações.

No terceiro momento de nossa pesquisa (capítulo 3), colocaremos em pauta algumas das representações espaciais na cidade. Nossa intenção será entender o grau de influência que estes condomínios possuem nos discursos do progresso, do desenvolvimento sustentável e da flexibilização, buscando compreender até que ponto eles se relacionam à metropolização, a representação da Região Metropolitana e as consequentes mudanças na agenda política do município estudado.

Deste modo, julgamos pertinente identificar as possíveis *sustentabilidades* presentes no município, por se tratar de uma temática abordada por políticas locais, mas também pela Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, localizada dentro do município. Mostraremos quais são as visões sobre este tema presentes em ações e estudos produzidos por instituições como: as secretarias municipais, as empresas atraídas por este movimento e a Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN), inserindo no debate o ponto de vista crítico que temos sobre essa noção e sobre a sua interação com a logística na conjuntura metropolitana.

Em um quarto e último momento, que constituirá o capítulo 4 de nossa dissertação, objetivaremos avaliar em que medida os condomínios logísticos afetam os múltiplos sujeitos que vivem o cotidiano seropedicense. Durante a pesquisa de campo, utilizamos procedimentos que se compõem de entrevistas com perguntas para análises qualitativas. Com respeito a esses mesmos procedimentos, vale destacar que apesar do quarto momento deste trabalho ter necessitado de uma imersão maior nas visitas de campo, eles sempre estiveram presentes em nossa pesquisa. De início, procuramos instituições governamentais para nos conceder informações e, quando possível, entrevistas que nos ajudassem a entender melhor a visão do poder local sobre as transformações em andamento. Dentre essas instituições, tiveram uma importância considerável as Secretarias Municipais de Governo, de Obras e de Planejamento e Sustentabilidade, e também diálogos com instituições da esfera federal, como o Instituto Nacional de Reforma Agrária (INCRA) e

da Floresta Nacional Mario Xavier (FLONA). Todas com papel significativo no levantamento dos dados e informações para nossa investigação, e que compõem papel fundamental dentro da dinâmica territorial do município de Seropédica.

Em seguida, tivemos a intenção de saber a posição das empresas que representariam as manifestações já citadas, nos levando a entrevistas com alguns porta-vozes desses condomínios, relevantes para a contextualização histórico-geográfica dessas estruturas.

Ao fim, nosso objetivo foi abordar aqueles que de alguma forma resistem a esse movimento de expansão capitalista na cidade, tendo suas vidas mudadas, direta ou indiretamente, pela chegada desses empreendimentos. E que são, de fato, os verdadeiros sujeitos dessa dissertação. Mas vale aqui uma ressalva, essa “linearidade” das visitas não foi definida e nem pré-meditada. Fora que, quando necessário, houveram retornos a todos os estágios das visitas, para que os objetivos pudessem ser alcançados.

As entrevistas foram realizadas de duas maneiras, não excludentes. Além de perguntas pré-elaboradas em questionários montados de acordo com o lugar e perfil dos entrevistados, algumas questões foram levantadas em conversas informais, em que mais se ouvia do que se falava, para dar voz aos entrevistados e deixa-los à vontade, possibilitando uma melhor segurança para fornecerem informações, darem opiniões e se posicionarem frente a questões delicadas. Nessa maneira, construindo uma relação de confiança junto aos entrevistados e trabalhando de maneira ética, tendo respeito ao espaço dado e as informações mais pessoais que foram passadas durante as entrevistas feitas, nos proporcionando uma análise mais objetiva e outra subjetiva no processo de elaboração do trabalho focada no diálogo teoria-empíria. Certamente, não foi possível abarcar todas as realidades ali presentes, mas buscamos compreender o máximo de

tensões vividas por esses sujeitos, suas relações sociais e suas mudanças.

### **1.1. As perspectivas sobre o Desenvolvimento. O discurso institucionalizado do progresso**

Há tempos que o discurso do desenvolvimento está ligado à ideia de progresso. Muitas áreas das ciências humanas já fizeram ferrenhas e contundentes críticas a essa concepção. Mas, por que, ela continua a existir? Por que, ainda hoje, os argumentos sobre o progresso, o crescimento econômico através das indústrias, a pseudo-geração de empregos e o ilusório aumento da renda estão tão entranhados no imaginário de nossa sociedade, a ponto de continuarem a ser utilizados por atores que fazem parte de uma conjuntura de hegemonia capitalista, no mais profundo significado da palavra, presente na Região Metropolitana do Rio de Janeiro? Talvez, a resposta esteja neste mesmo imaginário, desvendado por Castoriadis, em sua periodização da modernidade:

“O período “moderno” (1750 – 1950, para fixar as idéias) pode ser perfeitamente definido pela luta, mas também pela contaminação mútua e o emaranhamento destas duas significações imaginárias: autonomia de um lado, e expansão ilimitada da “mestria racional” do outro. Ambas mantêm coexistência ambígua sob o teto comum da Razão. Na acepção capitalista o sentido da Razão está claro: é o *entendimento*, isto é o que eu chamo de lógica conjuntista-identitária, encarnando-se essencialmente na quantificação e conduzindo à fetichização do “crescimento” por ele mesmo.” (CASTORIADIS, 1992, p. 20).

Esta lógica conjuntista-identitária parte sempre do pressuposto de que o único objetivo da economia é a “maximização dos lucros”, ou seja, produzir sempre mais, com menos custo. Nesse sentido, Castoriadis traça um período da modernidade que é marcado pelo conformismo generalizado estabelecido após os movimentos reivindicativos da década de 1960, como se os ganhos sociais e as lutas ocorridas neste período tivessem dado um “fim” à necessidade de mudanças no modo de pensar e agir em relação ao capital. Tudo isso fortaleceu ainda mais a

institucionalização do pensamento liberal no imaginário social e, conseqüentemente, na noção sobre *desenvolvimento*.

Castoriadis (1987) argumenta que não é possível serem criados indivíduos autônomos em uma sociedade heterônoma. Nesse seguimento, compreendemos que o Plano Nacional de Desenvolvimento da ditadura é, exatamente, um artifício heterônomo do que chamamos de “tradicional desenvolvimentismo”.

“O desenvolvimento foi e continua a ser em grande parte – uma abordagem de cima para baixo, etnocêntrica e tecnocrática que trata as pessoas e culturas como conceitos abstratos, estatísticas que podem ser movimentadas para cima e para baixo em gráficos de progresso” (ESCOBAR citado por RAMDOMSKY, 2011, p. 153)

A análise de Escobar (1995, p. 44) foi retirada de um trabalho de Ramdomsky (2011), mas sua importância nos “obrigou” a retomá-la. Ramdomsky, assim como Escobar, são críticos do pós-desenvolvimento, programa que veio como um dos primeiros modos de pensar a desarticulação da noção tradicional desenvolvimentista. Ambos concordam com que apenas o pós-desenvolvimento não dá conta de uma construção que supere o, podemos assim denominar, “desenvolvimento planejado”:

“a) Dado su enfoque em el discurso, los proponentes del postdesarrollo pasan por alto la pobreza y el capitalismo, los verdaderos problemas del desarrollo. b) Presentan una visión muy generalizada y esencialista del desarrollo, mientras que em realidad hay vastas diferencias entre estrategias de desarrollo e instituciones. Tampoco se percataron de los cuestionamientos al desarrollo que se estaban dando localmente” (ESCOBAR, 2005, p 22).

Encontramos em Ramdomsky (2011) um trecho semelhante a esta ideia:

“O pós-desenvolvimento não oferece soluções. Isso leva ao problema das capacidades de agência e de resistência nos locais em que projetos são conduzidos, dimensões pouco mencionadas. A avaliação de Pottier (2003) acerca disso é bastante segura: a crítica não percebe que qualquer projeto de desenvolvimento, na prática, é muito mais sujeito às demandas locais, mesmo que no discurso exista de praxe, um tom monocórdio.” (RAMDOMSKY, 2011, p 155).

Como vemos, em ambos os fragmentos de texto, os dois autores remetem ao local como ponto de partida de uma noção de desenvolvimento inovadora, apontando problemas em sua compreensão, questionamentos que ainda não foram solucionados. Assim, Escobar tenta abrir uma nova porta para o desvendamento desse labirinto. O *lugar* aparece como conceito chave na criação de uma nova perspectiva sobre o desenvolvimento:

“Entretanto, o fato é que o lugar – como experiência de uma localidade específica com algum grau de enraizamento, com conexão com a vida diária, mesmo que sua identidade seja construída e nunca fixa – continua sendo importante na vida da maioria das pessoas, talvez para todas. Existe um sentimento de pertencimento que é mais importante do que queremos admitir, o que faz com que se considere se a idéia de “regressar ao lugar” – para usar a expressão de Casey – ou a defesa do lugar como projeto – no caso de Dirlik – não são, afinal de contas, questões tão irrelevantes” (ESCOBAR, 2005, p 1).

As concepções que Ramdomsky e Escobar trazem sobre olhar o desenvolvimento a partir da demanda local ou, de forma mais específica e melhor abrangente, a partir do conceito geográfico de Lugar, nos levam a outra lógica, mais dialética, de interpretação das realidades. Na esteria dessas visões, temos alguns exemplos em países vizinhos, como nos mostram Dávalos (2010), Radcliffe (2012) e Quijano (2010), ao trazer em alternativas do “bem viver” (Sumak Kawsay), um olhar menos colonializado sobre o desenvolvimento:

“El denominado Bien Vivir, para ser una realización histórica efectiva, tiene que ser visto como un complejo de prácticas sociales orientadas a la producción y a la reproducción democráticas de una sociedad democrática, un modo distinto de existência social, com su próprio específico horizonte histórico de sentido, radicalmente alternativo, a la Colonialidad Global del Poder (entendida como las relaciones de poder em el mundo) y a la Colonialidad/Modernidad/Eurocentrada” (QUIJANO, 2010, p.1).

Temos uma visão que parte de uma diferente posição daquela imposta pela ordem global. Outro exemplo temos em Dávalos (2010, p.7) quando critica o fato de a perspectiva institucionalizada do neoliberalismo enxergar que “poner trabas al progreso es ser retardatário. Poner trabas al crecimiento es una aberración de los pubelos ‘atrasados que, de forma imperativa, deben modernizar-se’.

Como uma tentativa de contraordem ao pensamento capitalista, povos que foram dominados por hegemonias locais coniventes com a concentração e acumulação de capital, criam hoje o “bem viver”, que segundo Dávalos, é proposto por:

“los mismos indígenas de Bolívia, Ecuador y Perú, los que ahora proponem un concepto nuevo para entender el relacionamiento del hombre con la naturaleza, con la democracia. Un concepto que propone cerrar las cesuras abiertas por el concepto neoliberal del desarrollo y el crecimiento econômico. Han propuesto el ‘sumak kawsay’, el ‘buen vivir’. (DÁVALOS, 2010, p.3).

O “bem viver” nos é apresentado como uma alternativa a este pensamento enraizado sobre o que significa o “desenvolvimento”, para o sujeito historicamente persuadido pelo modo de pensar ocidental. Uma alternativa inclusive à relação predatória entre sociedade e natureza, processo ao qual infelizmente chegamos, com carga total. O bem viver propõe o respeito e a convivência mútua entre os povos desses países. E se é respeitado o espaço de vivência destes povos, são reconhecidos também os seus lugares, os seus cotidianos.

A concepção do bem viver é completamente oposta à de um Plano Nacional. Enquanto ela parte de um projeto de desenvolvimento, feito de baixo para cima, o projeto governamental é realizado de forma exatamente inversa – portanto, mais impositiva e heterônoma. Deste modo, é intrigante saber que quase meio século depois, o II PND da ditadura militar é resgatado por um governo a princípio de esquerda, porém com estratégias similares do que se chama de “integração do território nacional”. Entendemos que essa tentativa de integração foi, na verdade, um meio para a expansão capitalista no espaço. No entanto, devemos sempre lembrar que o Projeto do Arco Rodoviário Metropolitano, naquele período, possui um contexto diferente desse concretizado recentemente. Buscaremos agora trabalhar um pouco as circunstâncias desses períodos.

## **1.2. Diferentes períodos de um mesmo projeto. O Arco antes e o Arco depois.**

Como dizia o grande estadista inglês Winston Churchill, a democracia dá trabalho pra burro, mas não inventaram sistema melhor. Por isso, quando surge uma perereca no meio do caminho, então vai-se estudar que perereca é esta, qual a espécie, como fazer para garantir a procriação etc. O mesmo em relação aos sítios arqueológicos e com as desapropriações. Dá trabalho, atrasa a obra, mas isso faz parte do jogo democrático (Sergio Cabral, 2011).

A fala do então governador do Rio de Janeiro, que foi um dos responsáveis pelo início das construções do segmento C do Arco Rodoviário, o mesmo que atravessa grande parte do município de Seropédica, chega a soar irônica. Para chegar ao seu fim, bem distante do discurso pseudo-democrático do ex-governador, o arco teve de passar por momentos importantes desde a criação de seu projeto. Dessa forma, nos embasamos nos dados retirados da Secretaria de Obras do Estado do Rio de Janeiro (2013), para detalhar alguns destes momentos.

- 1) 1974 – É discutida a necessidade de uma rodovia que ligasse a BR 040 (Washington Luís) e a BR101(Rio-Santos). É criado o projeto da RJ-109 e integrado ao plano rodoviário estadual, embrião do Arco Rodoviário Metropolitano.
- 2) 1975 – A ideia é consolidada e integrada ao Plano Nacional de Desenvolvimento.
- 3) 1977 e 1984 – O Estado contrata um projeto de engenharia para o estudo da RJ-109.
- 4) 2006 – A ideia do Arco Rodoviário foi consagrada pelo Governo Federal com a finalidade de implementar uma ligação rodoviária entre os municípios de Itaboraí e Itaguaí. O EIA-RIMA (Estudo de Impacto Ambiental - Relatório de Impacto Ambiental) do Arco é criado.
- 5) 2007 – A implantação do Arco Rodoviário é inserida no PAC-Plano de Aceleração do Crescimento do governo Lula. Este plano possui semelhança com o II PND em alguns pontos.
- 6) 2008 – Após a consolidação, é estabelecido um Plano Plurianual orçamentário, em que os investimentos na pavimentação do anel rodoviário são incluídos. Assim, são iniciadas as obras do que veio a ser a maior autoestrada da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ).

Como pudemos verificar, houve um “adormecimento” do projeto durante certo período de tempo. Mas é claro, com a quantidade de mudanças que ocorrem em quase meio século, era de se esperar que um plano de expansão capitalista dessa magnitude enfrentasse seus “entraves”. Como disse o ex-governador Sergio Cabral (hoje preso por acusação de corrupção, inclusive em obras do Arco Metropolitano): estes obstáculos deram “muito trabalho”.

Hoje a situação é outra, com o tempo o estado brasileiro tornou-se cada vez mais refém não só do capital externo, como também das grandes corporações nacionais, isto é, empreiteiras, bancos, petroquímicas privadas e derivadas, grandes empresas de segurança

patrimonial, construtoras e consórcios de terminais logísticos. Podemos dizer que acima das diversificadas esferas do poder público, predominam os atores do capital privado. Corrêa (2011) identifica esses atores com outros nomes. Ele os coloca como “agentes sociais ideais”, alegando que os tipos ideais de atores (ou agentes sociais), muitas vezes repetidos, são os “proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos”. A partir da ação desses atores, é que o espaço é produzido em suas materialidades.

Trouxemos o exemplo do Arco para mostrar de onde vêm as transformações que estão ocorrendo no município de Seropédica. A fala do ex-governador, no início desse item, tem outra motivação: os entraves que a ele deram trabalho são, sob nosso olhar, ações de atores que resistem a essa política trans-escalar de governo (grupos sociais excluídos), em uma inegável tensão nacional-local. Isto faz com que a dimensão das escalas seja fundamental para uma maior clareza das transformações às quais nos referimos.

### **1.3. A importância das escalas.**

Talvez uma das mais complexas categorias abordadas pela geografia, a escala, possa nos auxiliar a entender melhor os fenômenos espaciais ocorridos no âmbito das cidades, uma vez que, em havendo a mudança de escala, tanto dentro de uma prática espacial quanto de uma análise, modifica-se também o fenômeno, ou mesmo o seu movimento.

Um dos grandes problemas em relação à utilização das escalas está em sua reificação. Ao entendê-las apenas como instrumentos utilitários para análise, o pesquisador acaba por coisificá-las e naturalizá-las, como se já houvesse uma escala pré-determinada para cada fenômeno, e como se a sua dimensão fosse facilmente delimitada. Contra esta visão, Smith (2002) e Marston (2000) apresentam a escala, da

mesma forma que o espaço, como uma construção social. Esta perspectiva revolucionou a maneira como os geógrafos começaram a lidar com este conceito geográfico.

Se não há escalas pré-determinadas, se são todas socialmente construídas, então elas não são fechadas em si mesmas. Além de serem múltiplas e fluidas no espaço, também podem ser recriadas. Escala local, urbana, regional, nacional e global, são formas do ser humano interpretar as múltiplas dimensões espaciais. Por ser tão difícil contextualizar espacialmente os fenômenos criados a partir da produção do espaço, é que certas noções de dimensões “grandes ou pequenas” são transformadas em nomes. Nesse contexto, Correa (2011) afirma:

“Não há uma escala que a priori seja melhor que outra. Sua escolha, para efeito de pesquisa, vincula-se aos propósitos do pesquisador, que constrói o seu objeto de investigação. Nessa construção, emerge a escala espacial apropriada, que ressaltará alguns pontos do real, minimizando ou eclipsando outros. O objeto construído é, em termos geográficos, escalarmente delineado.” (CORREA, 2011, p. 42).

Então, se o pesquisador conseguir ser coerente na hora de fazer o leitor compreender que mesmo sem um limite estabelecido, é possível ter uma noção da abrangência segundo a escala escolhida, ele poderá dar a ela o nome que quiser. Isto nos remete a Moore (2008), que ao expor o problema de a escala ser mais vista de maneira ontológica, propõe que o enfoque seja dado ao seu caráter epistemológico.

“O reconhecimento de que as escalas não são categorias substanciais de análise, mas categorias de prática, dirige nossa atenção para as maneiras pelas quais narrativas escalares, classificações e esquemas cognitivos restringem ou permitem certas maneiras de ver, pensar e agir. Ela se abre para investigar uma série de questões sobre como a escala opera como epistemologia, moldando o que “conhecemos” sobre o mundo. Afirmar que as escalas são epistemológicas – não ontológicas – não diminui sua importância. Em vez disso, alerta-nos para as camadas reais e importantes de categorização escalar, não apenas percepções pessoais, mas relações sociais” (MOORE, 2008, p 15).

Moore traz a opção de nos preocuparmos mais com a questão prática das escalas do que com a aplicação do conceito a uma categoria de análise, teórica, puramente. De algum modo isso vem ao encontro de nossa visão sobre o pesquisador e sua construção aberta, porém coerente, das escalas a serem trabalhadas.

As políticas de escalas são exemplos do lado prático que Moore defende. São elas políticas públicas que se movimentam pelos diferentes níveis escalares. Nessa continuidade, são também práticas espaciais, pois a ação que as movem provém de atores sociais (re) produtores do espaço.

O Plano Nacional de Desenvolvimento que precedeu o Arco Rodoviário, assim como o Programa de Aceleração do Crescimento, são exemplos de uma política de escala trans-escalar (BRANDÃO, 2003). Seus esboços foram feitos a partir de uma escala urbana-regional, e sua concretização realizada em escala nacional, chegando ao lugar sob diferentes formas: isenção fiscal de governos municipais e da esfera estadual, difusão do discurso do progresso pelas mídias conservadoras locais e a vinda de consórcios de empresas do ramo logístico (fazendo referência aos condomínios) são alguns desses exemplos. Por este ângulo, Vainer argumenta:

“O entendimento de que os processos econômicos, políticos, sociais e culturais tem dimensões escalares não pode conduzir à reificação das escalas, como se estas antecedessem e contivessem (como um receptáculo) os processos. O que temos são processos com suas dimensões escalares, quase sempre transescalares (Haverá ainda hoje algum processo social relevante cuja compreensão e modificação seja possível através de uma análise ou intervenção uniescalar?” (VAINER, 2001, p 146).

A resposta a pergunta feita por Vainer é objetiva: não, pois caso ao contrário não estaríamos tratando do espaço. Portanto, nessa mesma sequência de pensamento, o autor constrói a sua ideia sobre os projetos transescalares e seus pesos nas transformações espaciais

“(…) qualquer projeto (estratégia?) de transformação envolve, engaja e exige táticas em cada uma das escalas em que hoje se configuram os processos sociais, econômicos e políticos estratégicos. Desta perspectiva, o que faz a força das corporações multinacionais está menos em sua globalidade que em sua capacidade de articular ações nas escalas global, nacionais, regionais e locais.” (VAINER, 2001, p 147).

Fazem parte dessa articulação corporativa o que González (2005) denomina de “anclajes escalares” (âncoras escalares), e que ela afirma como um contingente do capitalismo. Para a autora, âncoras escalares são formas de organização territoriais em que estão inclusas aglomerações urbano-regionais, instituições estatais e a economia global, transcendendo e entranhando a escala urbana, como se fosse um “andaime geográfico”. As âncoras escalares estão em permanente processo de desterritorialização e reterritorialização causado pela natureza contraditória das relações sociais do capitalismo (GONZÁLEZ, 2005). Com o tempo, esse processo de ancoragem se materializa nos tais andaimes. Porém, a qualquer momento eles podem sair de lá. A falta de solidez que a acumulação capitalista possui é essencial para a própria reprodução deste mesmo processo, além de compor uma das contradições fundamentais do capital: os *desenvolvimentos geográficos desiguais*.

#### 1.4. Desenvolvimentos geográficos desiguais e suas manifestações

Discutimos, na seção anterior, o quão importante é o jogo de escalas para o desenvolvimento e sobrevivência do capitalismo. Grandes projetos possuem suas manifestações próprias, em escalas mais próximas da vida cotidiana. Entendemos que os condomínios logísticos são exemplos de algumas dessas manifestações. Para nós, eles brilham como âncoras acabadas de serem fabricadas para serem utilizadas neste processo (que podem, por sua vez, “serem içadas”<sup>1</sup> no momento em que for conveniente). Fizemos a contestação sobre os modelos fechados de desenvolvimento que ainda são colocados em prática em muitos lugares como Seropédica, seus municípios vizinhos, e boa parte da Região Metropolitana. Entendemos que ao invés de um parâmetro de evolução das espécies, que o pensamento racionalista impinge às sociedades, o desenvolvimento se traduz pelo movimento que as sociedades tomam. Se ele é benéfico ou não, depende para quem ele é colocado.

A imagem imposta ao modelo de desenvolvimento de Seropédica é um discurso “gourmetizado” daquele arquétipo da década de 70. “Gourmetizado”, pois hoje ele não se limita à batida, mas também quase nunca realmente alcançada, ou pelo menos almejada, idéia da “distribuição de renda”, e veste a carcaça do desenvolvimento sustentável. Secretarias de Meio Ambiente e Sustentabilidade de Seropédica e de Queimados são alguns dos órgãos que promovem a implantação das zonas industriais desses municípios e dos terminais logísticos que contornam o Arco Rodoviário, além da implantação em outros eixos de integração da Região Metropolitana, como algumas ramificações do Arco e da Nova Dutra.

---

<sup>1</sup> São constituídos em grande parte de pré-fabricados, o que facilitaria seu deslocamento. Todavia é de se ressaltar que seria necessário um grande baque na economia local-regional para isso poder acontecer. Ainda sim, não é impossível, considerando a pouca solidez do processo de acumulação

Mas a noção de desenvolvimento com que trabalharemos nessa dissertação é aquela que faz parte da teoria dos desenvolvimentos geográficos desiguais. A origem dessas teorias está nas concepções sobre desenvolvimento desigual e combinado de Trotsky, ao expor áreas completamente distintas da Rússia antiga, porém interligadas, ele mostra que elas foram se desenvolvendo cada qual a sua maneira. Na medida em que o capitalismo se expande, elas se combinam (Lowy, citado por Trotsky, 1995).

Para Smith, ao concordar com Harvey, existe um movimento de diferenciação e equalização espacial reproduzido na acumulação capitalista, ao qual ele chama de “vaivém”. A contradição, porém, está neste próprio “equilíbrio”, nunca alcançado:

“Assim, Harvey observa, acerca do equilíbrio espacial de redes hexagonais de mercado, de Losh, que ‘é uma paisagem de acumulação zero, totalmente em desconformidade com o modo capitalista de produção’. Desse modo, “o equilíbrio espacial, no sentido burguês (igualização, é impossível sob as relações sociais do capitalismo, por razões profundamente estruturais’. ‘Quanto mais a produção atinge alguma condição de equilíbrio espacial (a igualização das taxas de lucro nos diferentes lugares, por exemplo), tanto maior o incentivo competitivo para os capitalistas individuais romperem a base daquele equilíbrio, através da mudança tecnológica’. Isso transtorna e altera ‘a condição sob a qual o equilíbrio espacial anterior...foi atingido’.” (SMITH, 1988, p. 192).

Smith (1988), também nos mostra a importância das escalas na teoria do desenvolvimento desigual (que ele chama de oscilatória) e a relação que elas possuem com o movimento de “vaivém” do capital:

“Que o movimento em “vaivém” do capital seja evidente na escala urbana, mas que de forma alguma o seja na escala internacional, sugere limites a esta teoria do desenvolvimento desigual. Enquanto o capital tenta, com efeito, realizar o movimento em “vaivém” como meio de contrabalançar a decrescente taxa de lucro, quanto mais absolutos são os espaços que o capital deve criar para provocar a acumulação e localizar a desvalorização, maiores são as barreiras à mobilidade necessária para realizar o “vaivém” do capital”. (SMITH, 1988, p. 216).

Ele termina concluindo que o desenvolvimento desigual é no mínimo, a “expressão geográfica das contradições do capital. A fixação geográfica do valor de uso e a fluidez do valor de troca traduzem-se nas tendências para a diferenciação” Smith (1988, p. 217). Esta consideração é também reforçada por Harvey (2014), que denomina esse movimento desigual e combinado da acumulação e expansão capitalista como *Desenvolvimentos Geográficos Desiguais*.

Harvey (2014) considera que dentre as 17 contradições do capital (sob as quais ele mesmo tanto se sustenta quanto pode vir a ruir um dia), a do valor de uso versus valor de troca é a primeira das mais fundamentais. Ele coloca os desenvolvimentos geográficos desiguais como contradições mutáveis. Isso ocorre porque, do mesmo jeito que as estruturas da divisão do trabalho podem sofrer mudanças ao longo do tempo, esses desenvolvimentos também são capazes de se metamorfosearem.

Ponderamos que os desenvolvimentos geográficos desiguais não são apenas contradições mutáveis, mas também fazem parte daquelas fundamentais para a reinvenção do capital. Condição e meio pelos quais o presente modelo de civilização sobrevive às crises que ele mesmo cria.

“*Tempo é dinheiro para o capital*”. A paráfrase de Harvey (2014, p.140) ao ditado popular, sempre fez bastante sentido no mundo capitalista. Para o geógrafo marxista, “Atravessar espaços custa tempo e dinheiro. A economia do tempo e do dinheiro é a chave para a

lucratividade. Cria-se um prêmio para inovações – técnicas, organizacionais e logísticas”. Inovações capazes de reduzir o custo e o tempo de deslocamento espacial. Isso faz com que os condomínios logísticos sejam tão importantes nas transformações de Seropédica, de seus municípios vizinhos, da Região Metropolitana, e da própria capital do estado, seu núcleo.

Portanto, a compreensão do que é a logística, hoje um termo amplo e que está intimamente ligado aos meios de transporte e à chamada “destruição do espaço pelo tempo” de Marx, que Harvey diz ser um dos santos graais da atividade capitalista (e que posteriormente o autor melhor denomina de “compressão espaço-tempo”), é vital para entender de que forma está ocorrendo o processo de acumulação/expansão capitalista em Seropédica.

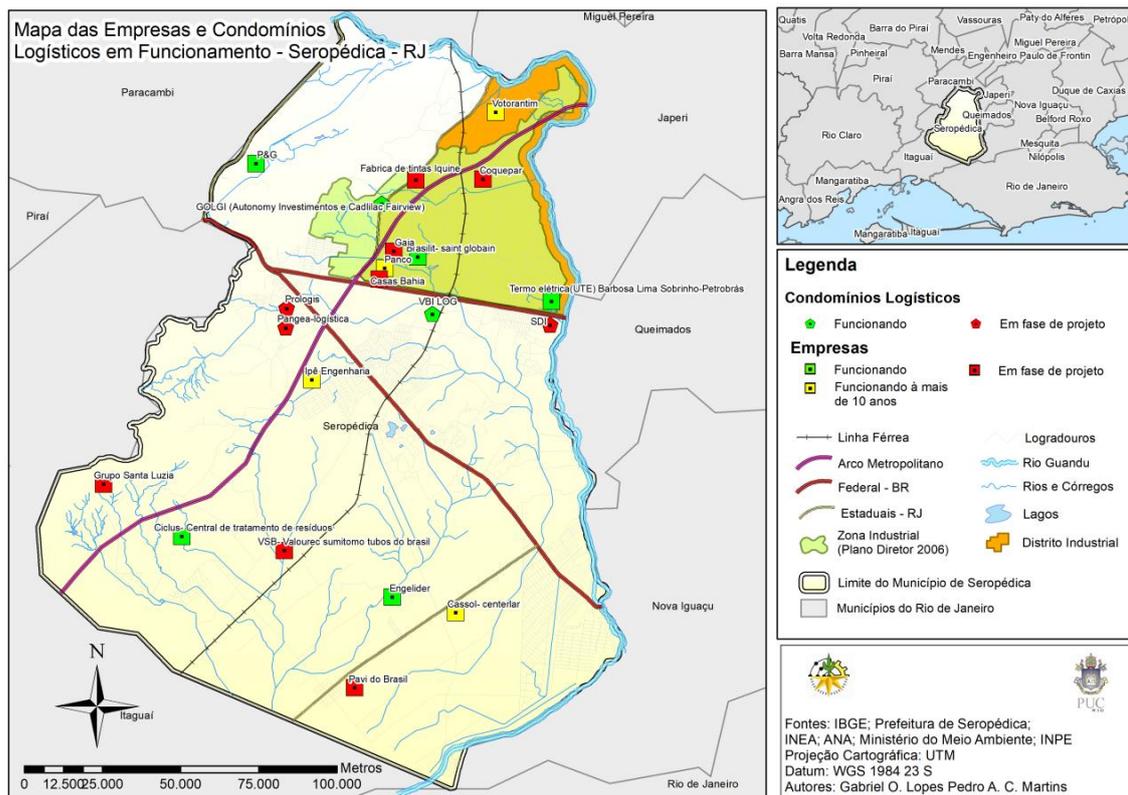
Os condomínios, que já vinham sendo utilizados em outros lugares do Brasil como Campinas, Garulhos, além de outras cidades de São Paulo e do estado do Rio, agora materializam-se aos arredores de grandes extensões da rodovia BR-493 (Arco Rodoviário). São materialidades reais de inovação conforme mencionada por Harvey. São, também, âncoras da acumulação capitalista, módulos construídos por pré-fabricados que em pouco tempo podem ser transferidos para lugares mais atrativos ao capital. Resta saber como, quando e onde surgiu essa inovação tecnológica (para além da região metropolitana), que representações as criaram, por elas foram e ainda são criadas, que mudanças elas vão trazer para os múltiplos sujeitos de Seropédica, e a quem de fato elas vão (des) favorecer

## 2. A definição dos condomínios e sua contextualização nos diferentes processos do oeste metropolitano fluminense

Em 2014 , quando em nossa monografia iniciamos os primeiros apontamentos sobre as possíveis transformações que poderiam vir a ocorrer na cidade de Seropédica, chegamos à conclusão de que a construção do Arco seria a principal força que impulsionaria as mudanças no município. Com o tempo percebemos que esta era uma conclusão muito simplista, pois apesar dessa obra ter bastante influência nessas mudanças, ela era uma “força” que revelaria um processo muito mais amplo de acumulação e expansão que obrigaria o capital a buscar novos espaços. Logo identificamos nesse movimento a implantação de uma zona industrial em uma área menos urbanizada no nordeste da cidade, mudando o foco de instituições de ensino, pesquisa e extensão para a formação de cursos voltados à logística e aos tipos de empresas que ali se instalariam, além da vinda de empreendimentos condominiais de cunho logístico, distribuídos em projetos previamente planejados por gestores municipais e instituições privadas.

A empolgação desses gestores era grande. Mostravam com entusiasmo o projeto de implantação das empresas que já haviam fechado acordo. Eram pelo menos dezenove que iriam compor este *boom* de novas estruturas de médio a grande porte em diversos pontos espalhados pelos limites administrativos da cidade. Só que para contextualizar esses condomínios temos que primeiro situar o leitor sobre a localização deles. Por esta razão, buscamos elaborar um mapa (figura 1) que melhor representasse a situação atual em que se encontram e, para a grande maioria, ainda se encontrarão distribuídos todos os empreendimentos, logísticos ou não, em relação às maiores construções viárias e ao zoneamento feito pelo governo seropedicense (Próxima Pagina)

**Figura 1: Mapa de Empresas e Condomínios Logísticos em Funcionamento - Seropédica - RJ**



Fonte: Acervo do autor, 2017.

Atualizamos o mapa<sup>2</sup> (Figura 1) que continha os projetos da cidade, realizado em 2014, para representar as futuras empresas que com o tempo ali se instalariam. Fizemos um comparativo do que foi de fato concretizado com o que ainda está para acontecer. Constatamos que além de potencial lugar para a acumulação, a expansão do capital logístico na cidade agora é uma realidade material. Das cinco empresas responsáveis pelos condomínios logísticos que estavam no projeto inicial: Refedin Spe Empreendimentos e Participações Ltda (SDI), Arcolog Seropédica (VBI Log), Golgi Condomínios Logísticos, Pangea-Logística e Prologis, a VBI Log e a Golgi já se encontram em funcionamento, inclusive a segunda já alugando um de seus imensos galpões para a B2W, empresa atuante no mercado de softwares.

<sup>2</sup> Os dados do mapa foram retirados em um momento de propagação desses empreendimentos por parte da prefeitura, por isso a CTR (Estação de tratamento de resíduos) do grupo Santa Luzia é encontrada no mapa do município. Entretanto, oficialmente falando esse empreendimento se situa no bairro de Piranema e não Santa Sofia, dentro dos limites do município de Itaguaí. Essa imprecisão mostra o quão importante é um empreendimento de tamanho porte na visão desses governos.

Entretanto, definir essas formas espaciais (no sentido de forma-conteúdo) não é tão simples quanto parece. Elas possuem distinto objetivo da lógica de moradia em que residem pessoas de classe média e média alta em bairros como a Barra da Tijuca (Rio de Janeiro), preferencialmente planejados para a circulação e consumo de capital desta classe social. Estamos no que Oliveira (2015) batiza de “oeste metropolitano fluminense”, cujas circunstâncias são outras, e a condição de ser o lugar da região metropolitana que consideramos de maior expansão do capital logístico-industrial está ligada a muitos fatores, dentre eles a transferência desta mesma lógica condominial para as empresas que atuam além do mercado residencial. É importante ressaltar que esta lógica não é exclusiva do mercado logístico, e que há nela outras subdivisões classificatórias destinadas a diversificadas funções.

Um dos grandes problemas com os quais nos deparamos em nossas entrevistas de campo com representantes do governo de Seropédica foi o próprio diálogo que tentávamos construir sobre o que são estes condomínios. Enquanto em uma conversa eles se referiam a essas estruturas com o nome de “condomínios industriais”, em outras a nomenclatura passava a ser “condomínios logísticos”. Isto ocasionou em uma bela dúvida sobre que tipo de estruturas verdadeiramente eram aquelas.

Em busca de melhor resolução para tal dúvida, pesquisamos autores que estudaram estas formas espaciais ao ponto de nos ajudar a compreender cada uma delas, direcionando nosso foco para as que foram mencionadas nos diálogos com os representantes do governo de Seropédica. Nesse contexto, as definições que veremos de Finatti (2017) e Lencioni (2010), dentre outros autores que fazem menção a estas subdivisões, nos ajudarão bastante.

## 2.1. Condomínios industriais, condomínios logísticos e condomínios empresariais.

Na primeira das definições, os *condomínios industriais*; temos estruturas modulares criadas com o objetivo de baratear os custos de uma indústria. Em teoria, a organização modular (decomposta em partes) serve para facilitar o gerenciamento da cadeia produtiva (FINATTI, 2017, p. 64). A estrutura modular possui duas ramificações organizacionais: consórcio modular e condomínio industrial.

O consórcio modular é um conjunto de fornecedores identificados como “modulistas”, em geral associados a um montador principal. Os modulistas dividem um mesmo espaço físico. É o caso do modo de funcionamento da empresa Daimler Chrysler na cidade de Betim (MG) e o do aglomerado de montadoras de Resende (RJ). A diferença dele para o condomínio industrial se deve a maior racionalidade do segundo. No condomínio a idéia é manter o controle sobre a alocação destes modulistas. A empresa proprietária negocia benefícios com o governo local, oferece terreno para os inquilinos, infraestrutura e cuida do gerenciamento da produção e de sua compatibilidade com o sistema de módulos. Exemplos de condomínios industriais consolidados podemos ver na filial da Ford de Caçamari (BA), no setor de petroquímica. (Finatti, 2017, p.64 e Kalife, 2002).

Sabendo que a pesquisa não poderia se limitar ao “recorte espacial” de Seropédica, procuramos manifestações corporativas condominiais em outros municípios do *oeste metropolitano fluminense*. Em nossa busca encontramos a lei orgânica municipal (2005) que decreta a construção de condomínios industriais no município vizinho de Japerí, conforme veremos abaixo:

“Artigo 1º - Fica criado no Município de Japeri, na Sub-região de Marajoara e Cosme Damião, os Condomínios Industriais I, II e III conforme delimitações descritas nos parágrafos deste caput.

Artigo 2º - As indústrias implantadas no Condomínio Industrial I, terão que ser obrigatoriamente incluídas no grupo de poluição zero.

Artigo 6º - Na faixa limítrofe dos Condomínios com a RJ 093 (Avenida Tancredo Neves) poderão ser instaladas, empresas prestadoras de serviços e logística.”

A lei orgânica de Japeri (n. 1.101,2006) define os condomínios industriais como uma delimitação de terras destinadas a indústrias que utilizarão dessa lógica condominial para se estabelecerem naquele terreno. É uma visão simplificada sobre o termo e que o governo local utilizou de forma instrumental para implantar os seus interesses no setor industrial. O que mais chamou a nossa atenção neste caso, foi o artigo 6º, que diferencia o que é indústria do que são empresas pertencentes ao setor de logística.

Mesmo não sendo especificado pela lei orgânica de Japeri, podemos definir como condomínios industriais um conjunto de empresas juridicamente independentes que dividem um mesmo espaço produtivo, em geral, capitaneados por uma empresa fim (como uma montadora), de maneira integrada, facilitadas pela organização modular (FIRKOWSKI, 2001, p.143 citado por FINATTI, 2017, p.65). O autor considera importante pesquisar estas manifestações porque para ele, elas são “expressões de espaços produtivos que se organizam a partir da racionalidade e da flexibilização produtiva” (Finatti, 2017, p.65). O que as diferencia da segunda subdivisão classificatória a qual iremos tratar neste capítulo; os *condomínios logísticos*.

Ao contrário dos condomínios industriais, os condomínios logísticos não são espaços produtivos de mercadoria direta, ou seja, não há neles uma fábrica que produz bens para se realizar como mercadorias na circulação do mercado. Eles são o oposto disso, pois integram um conjunto de estruturas, tecnologias, bens e organizações laborais que servem para facilitar a aceleração da produção capitalista, encurtando assim o seu tempo. Suas atividades fins são uma atividade meio para a realização de uma cadeia produtiva. São, portanto, essencialmente estruturas terceirizadas de serviço.

Por muitos são vistos apenas como galpões construídos horizontalmente para armazenar e escoar a produção de mercadorias vindas de outras empresas. Estas empresas podem ser tanto uma varejista quanto uma indústria de bens (bens de produção, bens de equipamento, bens intermediários e bens de consumo, por exemplo) e necessitam de estruturas físicas que comportem tecnologia o suficiente para armazenagem e distribuição das mercadorias.

Figura 2: Vista de um dos galpões do Condomínio Logístico Golgi.



Fonte: Acervo do autor, 2017.

A figura (2) acima é referente ao primeiro condomínio<sup>3</sup> logístico instalado em Seropédica. A placa a frente dos galpões é um instrumento utilizado para a propagação do aluguel dos imensos terminais que servem para o escoamento da produção de empresas dos mais variados mercados. A primeira a realizar a locação de um deles foi a B2W digital, grupo integrado por empresas como a Submarino.com e as Americanas.com, representadas hierarquicamente na imagem abaixo:

<sup>3</sup> Caso o leitor se interesse por mais figuras referentes a esses empreendimentos, sugiro uma duradoura viagem, durante ou depois da leitura, pelos anexos deste trabalho. Pois lá podemos encontrar fotos, plantas, mapas e tabelas que fundamentam melhor a análise desses empreendimentos.

Figura 3: Cadeia de empresas subsidiárias da B2W.



Fonte: ri.b2w.digital. Acessado em 16 de abril de 2017.

A B2W digital é controlada pelo grupo de varejo Lojas Americanas, constituindo um consórcio de conhecidas marcas no mercado *online*. Bastante diversificado, as mercadorias vão desde produtos eletrônicos (celulares, jogos, TVs LCDs) até utensílios de cozinha, como panelas e talheres, sendo entregues ao consumidor diretamente pelas subsidiárias da B2W. Por conta disso, a empresa necessita de estruturas localizadas em pontos estratégicos para escoar suas mercadorias e assim expandir seu mercado. É aí que entram os fatores locais, conforme retiramos na tabela 1 abaixo em relação ao exemplo da pesquisa de Finatti (2012).

**Tabela 1: Tabela sobre o peso dos principais fatores locais do Condomínio Techno Park Campinas.**

Fator de escolha	Pontuação
Segurança por operar em uma área vigiada	74
Acesso facilitado ao sistema rodoviário	44
Proximidade com Campinas (perfil e clientes)	25
Proximidade com São Paulo (perfil e clientes)	21
Disponibilidade de edificação pronta	20
Busca por um ambiente de inovação	19
Meios de comunicação oferecidos pelo condomínio	13
Disponibilidade de recursos humanos nas proximidades	5
Preço da área favorável	-
Proximidade com Campinas (centros de pesquisa e profissionais)	-
Proximidade com São Paulo (centros de pesquisa e profissionais)	-
Convivência com a área verde no condomínio	-

Fonte: FINATTI, 2012.

Em geral os fatores locais são designados para atender as motivações que levam à concentração e distribuição de determinadas empresas no espaço. Na geografia da indústria esses fatores são comumente classificados como atrativos para determinadas instituições privadas se localizarem em áreas de seus respectivos interesses, criando e arquitetando aglomerações industriais que modificam e são modificadas pela paisagem geográfica daquele lugar. Nesse sentido, disponibilidade de matérias primas, força de trabalho ampla e com qualificação profissional, infraestrutura energética favorável, incentivos fiscais, existência de instituições científicas, presença de empresas afins e serviços correspondentes, amplo e ativo mercado consumidor, leis trabalhistas frágeis e de duvidosa interpretação, sindicatos limitados ou inativos, além da existência de infraestrutura logística estão entre os fatores locais<sup>4</sup> mais presentes e que servem como condição para o

<sup>4</sup> Cabe aqui uma nota de rodapé. Esses são fatores locais gerais, mas a ocorrência deles depende do lugar e do contexto histórico. Por exemplo, os fatores “qualificação profissional, existência de instituições científicas e incentivos fiscais” só vieram a ser mais contemplados globalmente após a reestruturação produtiva em escala internacional nos anos 70, com a mundialização de modelos que visassem a “flexibilização”. Além do mais, esses fatores tiveram maior expansão em países com já desenvolvida indústria tecnológica própria, como é o caso dos Estados Unidos. Todavia, certos setores e lugares do Brasil tiveram a expansão de fatores adventos da flexibilização, como os incentivos fiscais, mas não tomaram para si a qualificação profissional elevada, mas limitada e específica, próxima do modelo fordista, nem a existência de

surgimento de aglomerações industriais no modelo de desenvolvimento capitalista.

Entretanto, há uma distinção que devemos fazer entre os fatores locais comuns da indústria e os da logística. Na tabela 1 acima temos o exemplo de uma pesquisa qualitativa (por peso de pontos) feita por Finatti (2010) no condomínio Techno Park Campinas, que apesar de possuir uma diversidade de finalidades (centros de pesquisa e desenvolvimento, unidades de fabricação e operadores logísticos), tem na operação logística a sua principal, englobando cerca de 40% das atividades. A pesquisa identificou três principais fatores locais: (1) segurança por operar em uma área vigiada, (2) acesso facilitado ao sistema rodoviário e (3) proximidade com o mercado consumidor das duas grandes metrópoles (Campinas e São Paulo).

Quando entrevistamos os representantes da CBRE group (cuja sigla não possui significado direto), empresa anglo-americana do mercado imobiliário responsável por grande parte das consultorias requisitadas pelos potenciais inquilinos e proprietários dos condomínios logísticos, perguntamos sobre quais os fatores principais que motivaram a vinda dessas empresas ao município de Seropédica. Não por acaso, as respostas apresentaram-se bem parecidas com alguns fatores levantados por Finatti em sua pesquisa.

Os representantes listaram os seguintes fatores: (1) proximidade do Arco Rodoviário Metropolitano, (2) proximidade dos entroncamentos entre as grandes rodovias, (3) distância de antigos aglomerados urbanos da metrópole (baixando o preço do aluguel), (4) acesso a mão-de-obra disponível e (5) disponibilidade de infraestrutura energética. Todos respectivamente em sua ordem de importância.

---

instituições científicas como um fator principal (apesar de com uma mínima relevância). É o caso de Seropédica, mesmo existindo a UFRRJ.

Tanto no Techno Park Campinas quanto nos Condomínios logísticos de Seropédica ficou evidente a proximidade com grandes rodovias, e mais especificamente seus entroncamentos, como motivos de maior relevância na concentração desses grupos em determinado lugar. **O que mostra a importância da logística como um motor viabilizador para aparição desses empreendimentos.** Todavia, alguns fatores levantados pelos consultores imobiliários da CBRE não apareceram no quadro de Finatti. Por isso é importante ressaltar que o Techno Park Campinas estabelece um conceito diferente dos mencionados até este parágrafo, pois possui além de unidades fabris e operadores logísticos, salas para locação de escritórios e ambientes de inovação. O que o torna distinto dos condomínios industriais e logísticos que definimos até agora.

Diante de tal distinção Finatti (2017, p. 66) une estas classificações em um termo amplo, denominando *condomínios empresariais* todas aquelas aglomerações que utilizam da lógica condominial para produzir, acumular e circular capital, guiadas por um regime de organização modular, normalmente destinado ao capital industrial-logístico-imobiliário. E que se diferenciam pela sua finalidade, podendo ser: condomínios industriais, condomínios logísticos, condomínios de escritórios, parques industriais, *business centers* e *business parks*.

Nessa perspectiva, ele define esses empreendimentos como:

“(...) de natureza imobiliária destinados a albergar atividades econômicas, nos quais os terrenos são vendidos às empresas ou por meio de infraestruturas prontas, sobretudo galpões, alugados por um tempo determinado.” (FINATTI, 2017, p.66).

Os atores sociais mais contemplados nesta definição e que possuem maior relevância na racionalização desses condomínios são os promotores imobiliários, que segundo Finatti, são os maiores responsáveis pela fluidez da distribuição dessas estruturas, como está colocado neste trecho:

“Os condomínios empresariais são expressão das estratégias dos promotores imobiliários, que inovam e diversificam sua mercadoria saindo dos nichos apenas residenciais ou comerciais. Como resultado desta ação, são agentes econômicos que se somam a uma função, no Brasil, tradicionalmente exercida pelo poder público por meio dos distritos industriais. Os condomínios empresariais são também capazes de estimular localizações e induzir aglomerações industriais (não excluindo outros segmentos econômicos como serviços e comércio).”(FINATTI, 2017, p.66).

Embora os condomínios empresariais tenham a sua localização movida por fatores locacionais e por políticas de escalas, eles também podem ser considerados como elementos de atração para as empresas. A elevada segurança que eles oferecem, somados à sinergia, ao baixo preço da locação por m<sup>2</sup> (18 a 19 reais mensais), a alta tecnologia empregada na sustentação das cargas, e a proximidade com os eixos rodoviários de integração da Região Metropolitana servem como sustentação, pelo menos momentânea, de propaganda para atrair empresas inquilinas, que podem ser até 10 dividindo o aluguel de um único galpão.

O que une todas essas classificações, condomínios industriais, condomínios logísticos, condomínios de escritórios e condomínios empresariais, segundo Lencioni, citada por Finatti, está na “novidade jurídica” desses empreendimentos:

“A novidade dos condomínios industriais reside na condição jurídica que assume a propriedade imobiliária que abriga a produção industrial, pois nela está contido (na propriedade condominial) o conceito de quota-parte da propriedade ou de fração ideal da propriedade da terra.” (LENCIONI, S, 2011, p. 185, citada por FINATTI, 2017, p.67).

A condição de copropriedade desses imóveis pode ser entendida como a principal familiaridade que essas classificações possuem entre si. Contudo, a condição de coinquilinos assumida pelos clientes ao fazerem

o que eles chamam de “rateio” dos armazéns também nos chamou bastante atenção, pois confirma o que Finatti nos elucida a seguir:

“Os condomínios empresariais estão relacionados à obtenção da renda fundiária decorrente do custo da terra, quando esta é incorporada ao mercado urbano. Nesse sentido, diferentemente das demais aglomerações industriais, a essência do empreendimento imobiliário é o seu valor de troca, a renda obtida pelos promotores imobiliários. Por isso, estes empreendimentos apresentam uma dinâmica de implantação associada diretamente ao capital particular, e o contexto é justamente da incorporação imobiliária ligada a mercantilização do espaço.” (FINATTI, 2017, p. 69).

Concordamos apenas em parte com o que o autor afirma neste trecho, pois sob a visão dos inquilinos, os valores de uso também fazem parte da “essência” do empreendimento imobiliário. Além do mais, ao invés de mercantilização do espaço, trocaríamos o termo e diríamos que o contexto desses empreendimentos é o da “mercadificação do espaço”, uma vez que esta palavra nos remete melhor a idéia de mercadoria. Porém devemos admitir que a unidade contraditória entre valor de uso x valor de troca, fundamental na gênese do capitalismo, é uma das células da lógica condominial, tanto mencionada neste capítulo, e que constitui a organicidade desses empreendimentos.

No exemplo de Seropédica, e mais especificamente nos galpões já construídos, como a VBI Log e a Golgi, é justamente a CBRE, junto a outras empresas, quem exerce o papel de promotora imobiliária. Seria ela então o ator social mais agraciado com o aparecimento desses empreendimentos? Acreditamos ser subjetiva demais uma resposta para esta pergunta. No entanto, tentaremos identificar as principais facções do capital que se reproduzem neste movimento de busca por “novos” espaços.

Mas antes será preciso uma breve discussão sobre algumas das contradições inerentes ao capital, para só assim poder entender como que estes atores contribuíram para a instalação dos condomínios logísticos em Seropédica.

## **2.2 O peso das contradições fundamentais do capital na acumulação.**

“As contradições fundamentais do capital não existem isoladas umas das outras. Elas se interligam de diversas maneiras para fornecer uma arquitetura básica para a acumulação de capital (...) As contradições fundamentais são características constantes em qualquer época ou lugar” (HARVEY, D, 2017, p. 90-91).

Quando iniciamos a leitura do livro “17 Contradições e o fim do capitalismo”, escrito pelo autor citado acima, é bem possível que nos perguntemos o motivo da forma como foram organizadas as contradições do capital, propositalmente divididas em três seções: fundamentais, mutáveis e perigosas. Neste item de nossa dissertação nos aprofundaremos na primeira delas, as fundamentais, assim denominadas, pois segundo o autor é por onde transcorrem as espacialidades que se sucedem no desenvolvimento do capitalismo, mesmo que ele se movimente de forma desigual em seus diferentes lugares.

A primeira pergunta que temos no início do livro é: Por que esta? Por que a contradição entre valor de uso e valor de troca aparece como a primeira das que David Harvey considera de essencial importância para o entendimento do modelo de desenvolvimento em que vivemos?

A resposta começa a ser construída com o desenrolar da leitura. Aos poucos é possível notar que a barreira gerada quando uma materialidade é transformada em mercadoria, e contém nela um valor de troca que se sobressai em relação ao do valor de uso, pode provocar crises, como no exemplo em que Harvey nos mostra as “bolhas imobiliárias” que de tanto crescer se romperam e “estouraram” em solo americano.

“No colapso mais recente do mercado imobiliário dos Estados Unidos, cerca de 4 milhões de pessoas perderam suas casas por execução de hipoteca. A busca de valor de troca impediu que elas tivessem acesso à habitação como valor de uso. Um número incontável ainda está “com a corda no pescoço” por causa dos financiamentos hipotecários: essas pessoas compraram uma casa no auge do boom e agora devem a uma instituição financeira mais dinheiro do que a casa vale no mercado. Proprietários não conseguem se desfazer de suas propriedades e se mudar sem uma perda substancial. No auge do boom, o preço das casas estava tão alto que muitas pessoas não conseguiam ter acesso a seu valor de uso sem assumir uma dívida que no fim, não conseguiam pagar. Depois do colapso, o peso financeiro de ter de arcar com um grupo de valores de uso teve efeitos nitidamente nocivos. Em suma, a busca desenfreada do valor de troca destruiu a capacidade de muitas pessoas de adquirir e sustentar o acesso aos valores de uso da habitação.” (HARVEY, 2014, p. 34)

Neste pequeno capítulo, Harvey claramente enfatiza a sobreposição da busca pelo valor de troca em detrimento do valor de uso como um problema inerente desta contradição. Esta relação manifesta-se em praticamente todas as outras contradições analisadas pelo livro. Seja por consequência/causalidade<sup>5</sup>, ou como o mesmo expressa entre a relação dialética dinheiro e valor, por coevolução.

Um dos motivos que levaram o autor a organizar a sua obra partindo da contradição valor de uso x valor de troca está na influência do pensamento marxista em que se baseia para suas análises. É da relação entre mercadoria, trabalho e valor que Marx começa os ensaios de seu Livro 1 “O Capital”. Por este motivo (e por outros que explicaremos a seguir) consideramos a primeira contradição primordial para entender outra contradição fundamental que discutiremos neste trabalho: a *propriedade privada e o estado capitalista*.

Segundo Harvey (2014), é importante distinguirmos apropriação individual de propriedade privada. A primeira, pelo que ele nos mostra, está intimamente ligada ao valor de uso que tomamos das coisas. “Todos nós, como seres vivos, nos apropriamos de coisas à medida que as

<sup>5</sup> A causalidade não é negada no entendimento dialético dos processos. Contudo, esta relação não está no coração do movimento contraditório das totalidades. Por tal motivo, ela foi colocada neste parágrafo, mas de forma “secundária”.

usamos ativamente” (HARVEY, 2014, p 47). Essa apropriação é diferente do que fazemos quando estabelecemos:

“(...) o direito de posse exclusiva de uma coisa ou processo, quer seja usado ativamente, quer não. Nas raízes da troca de mercadorias reside o pressuposto de que ativamente não quero ou não preciso da mercadoria que ofereço para troca. Na verdade, a própria definição de mercadoria é esta: algo produzido para o uso de outra pessoa. Os direitos de propriedade privada conferem o direito de vender (alienar) aquilo que se possui. Surge então uma diferença entre os chamados direitos de usufruto (que correspondem ao uso ativo) e direitos de propriedade exclusivos e permanentes.” (HARVEY, D, 2014, p.48).

O autor ainda lembra que essa diferença provoca uma grande confusão na história do capitalismo. Enquanto muitas populações indígenas funcionam a partir dos direitos de usufruto da terra, as forças coloniais impuseram seus direitos exclusivos de propriedade, ocasionando conflitos históricos. Esta imposição parece, em muitos casos, perdurar até os dias hoje.

A propriedade privada parte do pressuposto de que é estabelecido um elo social entre o que é possuído e uma pessoa. Os direitos que esta pessoa adquire, tornando-a dona do que ela possui, transformam-na em “sujeito jurídico”, ou seja, o proprietário daquilo que se possui.

Todavia o proprietário não necessariamente precisa ser somente um indivíduo, mas também uma ou mais empresas. Além de outras instituições (como por exemplo, instituições estatais) que pela lei, são definidas como pessoas jurídicas, sendo que estas corporações não podem ser presas quando cometem um crime (HARVEY, 2014, p. 48). Agravando ainda mais a complexidade de suas ações.

O elo social entre pessoa jurídica e uma propriedade privada é admitido por quase todas as constituições capitalistas. Este elo serve como base para os ideais burgueses da propriedade privada individual, conectando-os às noções de direitos humanos individuais. Para Harvey (2014, p.48) (e também para nós), “o elo social firmado entre direitos

humanos individuais e propriedade privada está no centro de quase todas as teorias contratuais de governo”.

É neste momento em que encontramos o vínculo entre as duas contradições expressas neste item, pois no âmago daquilo que é o capital:

“Encontra-se um regime de direitos de propriedade privada individualizada. Trata-se de uma condição e uma construção necessária, no sentido de que nem o valor de troca e nem o dinheiro poderiam ser funcionais sem essa infraestrutura legal. Mas tal regime de direito é caracterizado por contradições. Como no caso do dinheiro, as contradições não são singulares, mas múltiplas, e em parte por causa da maneira como as contradições entre o valor de uso e o valor de troca, e entre o dinheiro e o trabalho social que ele representa, invadem o regime de direitos de propriedade privada individualizada.” (HARVEY, D, 2014, p.50).

Da mesma forma que os direitos de propriedade privada individualizada oferecem a suposta idéia de “Liberdade”, o Estado, que deveria ser uma representação coletiva de uma sociedade, exerce o poder coercitivo e regulador para definir, codificar e dar amparo legal a tais direitos. Esta contradição desinstrumentaliza os argumentos de qualquer anarcocapitalista (uma denominação por si só contraditória), ou mesmo de qualquer liberal defensor do chamado “livre mercado”.

Assim como afirma Harvey (2014, p. 50), temos um poder centralizado de Estado, utilizado para proteger um sistema de propriedade privada descentralizado. Muitas vezes através da força bruta, outras vezes através de políticas públicas, como isenções fiscais que servem de atrativo para empresas se instalarem em um “potencial lugar” para acumulação/expansão capitalista no espaço.

Em nossas visitas de campo descobrimos que a “Golgi empreendimentos logísticos” não é apenas uma pessoa jurídica integrada por pessoas físicas, sujeitos que movem o seu funcionamento, mas também por outras empresas, outras pessoas jurídicas. A Golgi é, antes deste nome, um consórcio de duas grandes do mercado logístico. São elas as corporações:

Figura 4: Descrição das empresas Cadillac Fairview e Autonomy Investimentos.



**AS EMPRESAS**



**Cadillac  
Fairview**



**AUTONOMY  
INVESTIMENTOS  
& AFFILIATES**

A Cadillac Fairview é uma das maiores proprietárias, operadoras e administradoras de imóveis comerciais de primeira classe da América do Norte. Subsidiária integral da Ontario Teachers' Pension Fund, a Cadillac Fairview também investe em propriedades comerciais, industriais e de uso misto no Brasil, Colômbia e México.

Com um portfólio avaliado em mais de US\$ 29 bilhões, a Cadillac Fairview possui mais de 3,4 milhões de metros quadrados de espaço locável em 71 propriedades no Canadá, incluindo marcos imobiliários como o Toronto-Dominion Centre, CF Toronto Eaton Centre, CF Pacific Centre e CF Chinook Centre. Para mais informações, visite [www.cadillacfairview.com](http://www.cadillacfairview.com).

A Autonomy Investimentos é uma empresa líder em investimentos no setor imobiliário no Brasil, especializada em aquisição, retrofit, desenvolvimento e administração de propriedades corporativas e logísticas localizadas nos maiores mercados urbanos brasileiros.

Fundada em 2006 e sediada em São Paulo, a Autonomy Investimentos geriu ou comprometeu mais de \$ 750 milhões em ativos imobiliários desde 2006, o que corresponde a mais de 440 mil m<sup>2</sup> de propriedades corporativas e logísticas em São Paulo e Rio de Janeiro, incluindo o complexo Rochavará, um marco no mercado de escritórios brasileiro.

As afiliadas da Autonomy Investimentos acumulam ainda a operação e administração da Golgi, responsabilizando-se pela aquisição de propriedades, desenvolvimento de produto, inteligência de mercado, locação e gestão das propriedades.

Fonte: [www.golgi.com.br](http://www.golgi.com.br). Acessado em 15 de janeiro de 2017.

- a) **Autonomy investimentos:** Empresa nacional que age no setor imobiliário brasileiro. Especializada em aquisição, *retrofit*, desenvolvimento e administração de propriedades corporativas e logísticas localizadas nos grandes mercados urbanos brasileiros.
- b) **Cadillac Fairview:** Multinacional canadense que atua no mercado logístico. Sendo proprietária, operadora e administradora da maioria de seus empreendimentos. Com um portfólio avaliado em torno de 29 bilhões de dólares, a Cadillac Fairview possui mais de 3,4 milhões de metros quadrados de **espaço locável** em 71 **propriedades** no Canadá. Expandindo o seu horizonte para países como Colômbia, México e Brasil.

Por mais que tenhamos no município de Seropédica o cotidiano que nos dá uma análise mais substancial sobre a acumulação, a todo o momento a nossa escala analítica não deve se resumir apenas ao lugar. Um capital imobiliário nacional alinhado a uma transnacional consideravelmente importante no mercado logístico, sendo direcionado à localização que tangencia uma das maiores obras do setor de transporte no estado do Rio reafirma a projeção feita pelos governantes locais há

quase uma década. Seropédica está se tornando de fato um núcleo “logístico-industrial” da RMRJ.

Na agitação que é o processo de acumulação/expansão capitalista, Harvey (2014) nos adverte que existem muitos problemas na esfera mercantil os quais incitam o Estado a ter um papel maior do que o de um simples guardião da propriedade privada e dos direitos individuais. Existem por exemplo, problemas de fornecimento de bens públicos e coletivos (portos e enseadas, água, serviços de limpeza urbana, **transportes**). O Estado por sua vez, envolve-se ou com a produção direta, ou com a contratação e regulamentação da provisão desses bens. O Arco Metropolitano é um exemplo de fornecimento desses bens.

No estado do Rio de Janeiro, atualmente é bastante usual esse fornecimento ser feito a partir de PPPs (Parcerias Público Privadas), como no caso de uma das grandes rodovias que cortam o município de Seropédica. Construída em outro contexto histórico, a Rodovia presidente Dutra ainda é propriedade do governo federal. Apesar disso, seus muitos km de distância os quais atravessam boa parte do lado oeste da região metropolitana são administrados pela empresa concessionária “CCR-Nova Dutra”, detentora dos lucros obtidos pela cobrança de pedágio no trecho que liga Paracambi à Seropédica.

Seria então a CCR-Nova Dutra possuidora dos valores de troca desta rodovia? Até certo ponto sim, pois embutido no uso de caminhões de carga que ligam São Paulo ao Rio, carros de pessoas que por ali passam a trabalho ou viagem, pedestres que atravessam de um lado para o outro, existe a troca de serviços do pedágio. No entanto, a propriedade da rodovia ainda é estatal (e ela, vale sempre lembrar, pode ser concebida a outro usufrutário), mas a gestão e fornecimento de serviços que aceleram e regulam a circulação do capital pertence a uma empresa privada, podendo por décadas desfrutar de seus lucros, seus benefícios.

O proprietário responsável pela provisão do segmento C (aquele que atravessa Seropédica) do Arco Metropolitano é o governo federal. A empresa que o administra é o Departamento Nacional de Infraestrutura de

Transportes (DNIT). Em uma projeção futura arriscamos dizer que o Arco passará por um processo de privatização semelhante ao que foi submetido à rodovia Presidente Dutra. Para qual empresa será concebida parte dos direitos de usufruto dele já é algo distante de nossa interpretação no momento.

Em entrevista realizada com o ex-secretário de obras do município Thiago Ribeiro, descobrimos que as aquisições das terras situadas na rota do trajeto do Arco foram feitas através de negociações entre o DNIT, empresas do setor logístico e, em sua maior parte, proprietários privados que possuíam grandes lotes de terra pelo município. O mesmo afirma que é real a possibilidade de que a administração do Arco passe por um processo de licitação no qual uma concessionária sairá vencedora. Um movimento muito parecido com o que ocorreu na rodovia Dutra com a cobrança dos pedágios. Entretanto, ainda na mesma entrevista Thiago Ribeiro afirma: *“Para ser possível uma concessão em que se envolva a privatização do arco rodoviário, seriam necessários de 2 a 9 anos para o fechamento do processo de licitação. Os condomínios logísticos porém, podem se instalar mais facilmente do que as concessionárias. Pois a grande maioria de suas terras já eram privadas”*.

Não sabemos exatamente quando essas terras se tornaram privadas, mas sabemos a forma como elas foram adquiridas. Em suas aulas sobre a Baixada Fluminense, Leandro Dias de Oliveira, Geógrafo doutor da UFRRJ, nos assegura que as terras de Seropédica (e de boa parte do oeste metropolitano) possuem um histórico de conflitos causado pela grilagem de áreas cobiçadas por muitos dos atores sociais envolvidos no **desenvolvimento** do município. Essa cobiça, essa busca pelos valores de troca, é o que gera inúmeros conflitos.

Vivenciando o cotidiano de Seropédica encontramos uma liderança que além de ter um freqüente diálogo com muitos moradores, possui também formação acadêmica. Professor da cidade, cujo nome e nem disciplina não serão revelados por questão de segurança, diz que atores locais, detentores de certo poderio, iniciaram disputas armadas por terras

envoltas do Arco Metropolitano, em especial, as terras localizadas próximo a pedreira do grupo “Santa Luzia”. Para ele, as disputas por essas terras culminaram na morte de uma figura importante.

“Um policial militar do Batalhão de Mesquita (20º BPM) foi assassinado em uma lan house em Seropédica, Baixada Fluminense, no início da tarde de segunda-feira (21). O terceiro sargento da Polícia Militar Rogério da Costa Gomes, de 43 anos, levou oito tiros, sendo um na cabeça, quando pagava algumas contas no local. A polícia trabalha com a hipótese de execução, pois nenhum pertence do PM foi levado, além de Rogério estar de folga no dia do crime”. (Notícias, R7, Record, 2013).

Para o Professor (assim o chamaremos quando nos referirmos a ele), a pessoa em questão não é apenas um policial militar, mas também um antigo e conhecido proprietário de terras da cidade. A matéria divulgada pelo canal de notícias online “R7”, mostra que “Os moradores do município evitam comentar o caso. Procurados pela Record, familiares de Rogério informaram que o crime pode estar relacionado à profissão da vítima” (R7, 2013). Contudo, nossa fonte acredita terem sido as terras próximas ao Arco e a pedreira de Santa Luzia a principal motivação da morte do policial militar.

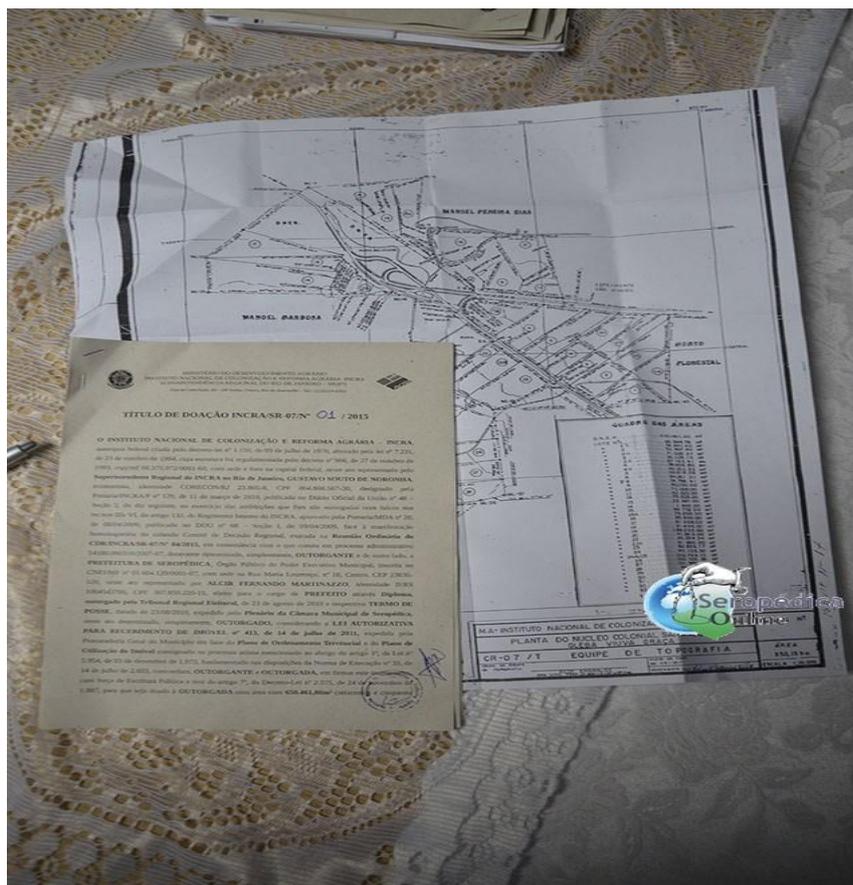
Se este acontecimento está verdadeiramente ligado aos conflitos não podemos afirmar, ainda sim é possível pensarmos sobre o ocorrido. O Professor conta que integrantes do corpo de secretarias do ex-prefeito Alcir Fernando Martinazzo estão envolvidas na abertura de caminho para a instalação de empresas industriais e logísticas que configuram a organização do mapa mostrado no início deste item (figura 1). Além do ex-prefeito, o deputado Wilson Bezerra (PMDB-Seropédica) é apresentado como o principal nome. Como mostra a página “Seropédicaonline”:

Wilson Beserra, Ex-Secretário de Planejamento e Desenvolvimento Sustentável da Prefeitura de Seropédica, criador do projeto “Seropédica Cidade Sustentável um Olhar Para O Futuro” e criador de outros projetos que esta levando a cidade de Seropédica a um Polo Industrial, estará tomando posse nesta quinta-feira (8) ao cargo de Deputado Federal, representando o

Estado do Rio de Janeiro e principalmente o Município de Seropédica em Brasília.(Seropédicaonline, 2015).

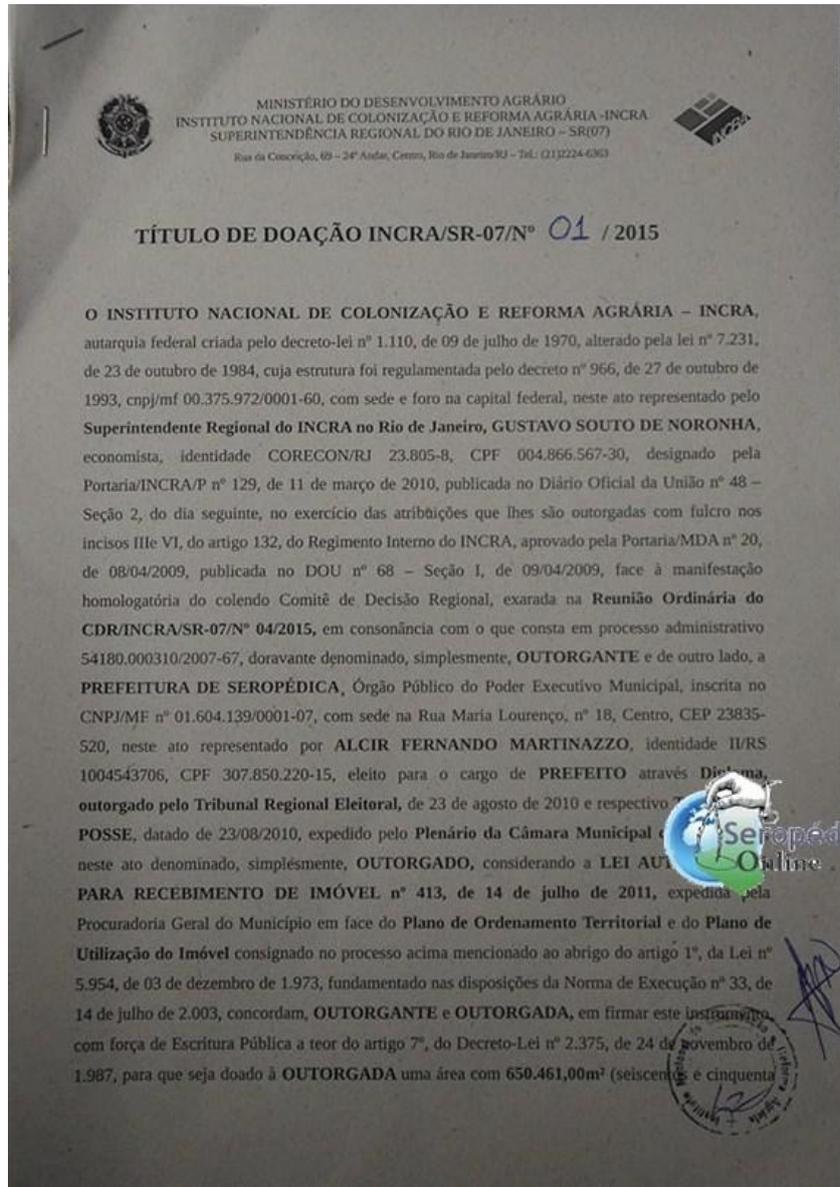
Ainda não aprofundamos nossas discussões sobre o projeto “Seropédica Cidade Sustentável um Olhar para O Futuro”. O debate sobre as “sustentabilidades de Seropédica” ficarão para os capítulos posteriores. Todavia, podemos assegurar que os objetivos do projeto abrangem todo um espectro de ações diretamente ligadas à vinda dessas empresas. A regulamentação das terras a elas destinadas apresentou-se como um “entrave” para estes governantes. Em 2015, o site oficial do governo de Seropédica noticiou um fato importante. O Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) fez uma doação formal à prefeitura. Um dos documentos utilizado para confirmar juridicamente a ação do INCRA, encontra-se disponível nas figuras (5 e 6) abaixo:

Figura 5: Documento de doação de terras + carta com algumas áreas atingidas.



Fonte: seropédicaonline.com.br. Acessado em 17 de janeiro de 2017

Figura 6: Documento de doação de terras ampliado.



O documento mostra que o título de doação das terras foi feito por meio de *outorga*, este termo é muito comum no meio jurídico. A outorga aqui não é a mesma que, por exemplo, a *outorga onerosa*, instrumento utilizado para conceder apenas o direito de construir sobre um pedaço de terra. “*No entanto, o que houve na ação do INCRA foi uma doação diretamente das terras e de seus direitos de propriedade*”, certifica a professora de direito fundiário da UFRRJ Tatiana Cotta.

Alegando ter como objetivo “auxiliar a regularização fundiária” do município, gestores locais contaram com o apoio do órgão federal para firmar tal documento. Dessa forma, a assinatura do título de doação de terras, situadas nos bairros Piranema e Santa Sofia:

“foi realizada na sala de reuniões da Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Sustentável, e contou com a presença de empresários locais, secretários municipais e moradores, além do ex-secretário de Planejamento e Desenvolvimento Sustentável de Seropédica, **Wilson Beserra**, um dos pioneiros na resolução de questões referentes à regularização fundiária no município.” (Prefeitura Municipal de Seropédica, 2015).

Sob o pretexto de que a “regularização fundiária” (assim eles conceituam) garantirá o título de propriedade das moradias de milhares de moradores de Seropédica, políticas públicas de privatização (leia-se a contradição) dessas terras estão sendo implantadas. Wilson Bezerra argumenta ser este o fator principal para “entraves” do **desenvolvimento** da cidade, declarando em entrevista ao site seropédicaonline (2015) que *“a falta do RGI (Registro Geral de Imóveis) das terras impedia o desenvolvimento de Seropédica, pois dificultava a instalação de empresas. Além de causar transtornos a população que não tinha posse legal das terras.”*

O que Bezerra apelida como “entrave” está ligado a uma particularidade histórica do lado oeste da RMRJ. Mais de 80 mil hectares de terra situados na região metropolitana são originalmente pertencentes à Fazenda Nacional de Santa Cruz<sup>6</sup>. Para se ter uma idéia, a área abrange ao todo nove municípios, sendo cinco deles na região metropolitana (Rio de Janeiro, Itaguaí, Seropédica, Paracambi e Japeri). Na sequência, o ex-prefeito Martinazzo certifica ao site seropédicaonline que *“Dos 284km<sup>2</sup> do território, 80% pertence à fazenda, ou é composto por terras públicas. Só na cidade, cerca de 10 mil propriedades precisam ser regularizadas”*.

---

<sup>6</sup> O perímetro da área que abrangia a Fazenda Nacional de Santa Cruz está melhor representado nos anexos deste trabalho, na página 130 (figuras 27 e 28).

Todavia, as declarações de Martinazzo são incoerentes com a do secretário de obras. Enquanto um afirma que as terras públicas, municipais e federais, destinadas às empresas estão localizadas apenas no distrito industrial (sendo as aquisições fora desse perímetro feitas por meio de negociações entre “pessoas” privadas), o outro assegura que 80% do território municipal são, na verdade, propriedade do **governo federal**, existindo uma alta probabilidade de abranger ao menos algumas das áreas dos 5 condomínios logísticos. Além do mais, dois deles estarão situados exatamente em um dos bairros que agregam o programa de doação de terras do INCRA, conforme a figura abaixo.



**Figura 7: Área de construção do condomínio logístico Prologis CCP.**  
 Fonte: [prologisccp.com.br](http://prologisccp.com.br)

As áreas destinadas aos condomínios das empresas Prologis CCP (exemplificada na figura 06) e Pangea-Logística estão localizadas no bairro Santa Sofia, que integra a segunda etapa do programa de regularização fundiária. Ainda na mesma gestão, o sucessor de Wilson Bezerra na secretaria de Planejamento e desenvolvimento sustentável, Manoel Bulhosa, dividiu o programa em três etapas:

- a) etapa 1-Lotes sob poder das esferas públicas: municipal, estadual e federal (UFRRJ, por exemplo).
- b) etapa 2-Bairros Santa Sofia e Piranema.
- c) etapa 3-Bairro Boa esperança (em primeiro) e todos os outros da fazenda nacional.

Bulhosa considera necessária esta divisão, justificando que “os bairros em áreas públicas, como Santa Sofia e Piranema, por exemplo, tem maior facilidade em regularizar e facilidade na emissão dos documentos”. Entendemos tal facilidade ocorrer pelo fato destes bairros possuírem pouca ocupação humana, diminuindo as divergências em relação à posse (ao uso) da terra, e conseqüentemente as chances do Estado utilizar a força para uma possível despossessão de terras de moradores residentes em áreas sob propriedade da fazenda nacional nos bairros da segunda etapa. Apesar disso, as pessoas que vivem o dia-a-dia da cidade continuam comentando sobre o conflito que ocorreu próximo a pedreira.

A partir do momento em que atores sociais abrem caminhos para uma mudança deste porte, é aberta também uma brecha para que esses atores ajam por interesses próprios e para essas empresas, acentuando a acumulação capitalista. Mas o que é esta acumulação que tanto fazemos referência? Como se dá o movimento de expansão capitalista no espaço atualmente em Seropédica? Que outros processos atuam junto a ele? Será que ele é o único presente nas transformações que estamos tentando compreender?

### **2.3. Os múltiplos processos em curso.**

Tentando entender o que são tais transformações no oeste metropolitano fluminense, e que manifestações são criadas a partir dela, alguns geógrafos da atualidade iniciaram seus trabalhos. O primeiro deles de que temos referência, F.G Oliveira (2002) constrói sua tese de que um dos processos essenciais para a reprodução do capital no estado do Rio de Janeiro foi, e ainda é, a *reestruturação produtiva*.

“Esta tese analisa as mudanças na dinâmica territorial do Estado do Rio de Janeiro implicadas com processos contemporâneos de reestruturação produtiva que, em grande medida, têm promovido a consolidação de economias regionais no território fluminense. Compreendendo que este processo associa-se a diferentes possibilidades de intervenção dos sujeitos locais por meio de organizações e instituições, orientamo-nos no sentido de interrogar em que medida as transformações recentes na estrutura sócio-espacial do território fluminense, particularmente no decorrer da década de 1990, podem ser compreendidas como decorrentes das formas particulares como as práticas sociais locais e as mudanças nas práticas de gestão do território são conjugadas com as alterações na sua estrutura econômica.” (F, G, OLIVEIRA, 2002, p. 5).

O contexto de análise da tese de Floriano era anterior a, como vimos em nossa introdução, o da implementação do Arco Metropolitano. Não obstante, ele serviu de base para a interpretação de outros autores sobre a reestruturação em um período mais recente, que utilizaram esse processo como objeto de suas análises nas transformações dos incontáveis lugares da RMRJ. Como é o caso de Oliveira (2013) e Rocha (2013):

“Este artigo tem como objetivo central analisar o processo de reestruturação produtiva que acomete o *Oeste Metropolitano Fluminense*, aqui compreendido como o segmento da região metropolitana do estado do Rio de Janeiro localizado na parte ocidental da Baía de Guanabara, envolvendo as cidades do Rio de Janeiro e Itaguaí, e os municípios da Baixada Fluminense. A proposta é investigar as mudanças espaciais – *novos locais, formas, modelos e funções produtivas* –, além da transição para um modelo “flexível” e o processo de “*deslocalização das fábricas*”, e, concomitantemente, discutir este processo não somente no que tange às novas formas produtivas e as reformulações na geografia fabril fluminense, mas também no que se refere às potencialidades de desenvolvimento regional, social e urbano” (L,D, OLIVEIRA, 2013, p.1).

Os autores também foram os primeiros a fazer menção aos condomínios. Foram, inclusive, os motivadores dessa pesquisa, e mesmo não tendo feito uma análise direta e detalhada sobre este fenômeno, além

de debaterem alguns processos que influenciaram a aparição do mesmo, chegaram a uma definição:

“O condomínio logístico é um importante símbolo da reestruturação econômico-ecológico-espacial contemporânea, pois se trata do encontro do capital imobiliário com as novas necessidades produtivas – neste caso, no entorno da metrópole –, fomentando a locação, estruturação e localização das empresas em quotas-partes da terra urbana” (L, D, OLIVEIRA, 2015, p. 22).

Nesta citação entendemos que reestruturação econômico-ecológico-espacial contemporânea possui o mesmo sentido da reestruturação produtiva. Portanto, trata-se do mesmo processo, significando que nele os condomínios podem ser vistos como evidências do encontro entre o capital imobiliário e o capital industrial. Uma prova disso é o próprio site de vendas e aluguéis da promotora imobiliária CBRE, que utiliza no mesmo *link*, a finalidade de alocações tanto de galpões quanto de condomínios industriais.

Embora tenhamos trazido a reestruturação produtiva como um dos processos presentes nas transformações espaciais de Seropédica, e que se estende para muito além dos limites administrativos da cidade, não é o nosso foco nesta dissertação nos aprofundar nele, pois muitos autores da geografia e de outras áreas (ex: sociologia e engenharia de produção) já fizeram este exercício. Contudo, para poder identificar a relação com os outros processos os quais serão tratados aqui, precisamos de uma definição clara, mesmo que sucinta. Nesse sentido, a reestruturação produtiva pode ser definida como o movimento de continuidade e permanência das estruturas, relações, funcionalidades, representações, símbolos e significados que ocorrem no espaço. Essa é uma definição que se encontra presente mesmo nas concepções de autores que divergem entre si sobre como ocorre este movimento. E o papel dos condomínios logísticos neste processo são de novas estruturas, antes inexistentes em Seropédica, e agora detentores de funções, relações, significados e representações que até então não se encontravam presentes no município.

A visão que temos é a mesma de Harvey (1989), e que Oliveira (2015) debate em seu artigo. Para nós, a reestruturação produtiva se movimenta de forma epidérmica à *acumulação flexível*, um desdobramento da acumulação capitalista e que é pautado na flexibilidade das relações de produção- dos processos de trabalho, do mercado de trabalho, dos produtos e dos padrões de consumo (HARVEY, 1989, p. 140). Criando novas lógicas de acumulação que se metamorfizam de acordo com a necessidade de expansão do capital e com o objetivo de suas aplicações, como a lógica condominial, transportada do setor residencial para os setores industriais e logísticos.

O pensamento da flexibilidade institucionalizado no modo de pensar capitalista traz consigo uma díade processual que já foi muito conceituada na geografia: a relação terciarização-terceirização, mundializada nos anos 70 e manifestada de forma mais agressiva no Brasil nos anos 90. Não por acaso, é a década onde se tem informações sobre os primeiros consórcios modulares e condomínios industriais em território nacional. Como mostrado na tese de Mattos (2005):

“Interessante experiência, nesse sentido, é a vivida na fábrica da Volkswagen inaugurada em 1996 no município de Resende, no Estado do Rio de Janeiro. Ramalho e Santana (2002) analisam esse pioneiro processo de reorganização da produção, mostrando-nos que suas instalações diferem de todas as suas outras filiais, pois resulta de um projeto inovador denominado de “consórcio modular” que, contrariamente à organização espacial do ABCD paulista, os fornecedores concentram-se no interior da fábrica, tornando-se, também, responsáveis diretos pela montagem dos veículos. Neste formato, a *Volkswagen* não participa da montagem direta, permanecendo com as funções de *desing*, arquitetura e qualidade do produto, políticas de *marketing* e vendas, além de deter o controle da administração da fábrica e monitorar os fluxos de produção” (MATTOS, R, C, 2005, p. 34)

Na terceirização, alienam-se as atividades produtivas e de serviços de uma empresa para outras que assumem determinadas funções. Descentralizando a cadeia de produção de, por exemplo, uma montadora. Sobre esse processo, Kon (2015, p.410) salienta:

“Por outro lado, observe-se que a operacionalização da terceirização pode se realizar através de duas formas não excludentes. Na primeira, a empresa deixa de produzir bens ou serviços utilizados em sua produção e passa a comprá-los de outra ou de outras empresas; nesse caso ocorre a desativação, parcial ou total, de setores que anteriormente funcionavam no interior da empresa. A outra maneira é a contratação de uma ou mais empresas para executar as tarefas terceirizadas de modo localizado dentro da “empresa-mãe”. Na segunda modalidade as atividades terceirizadas referem-se tanto a atividades-fim como a atividades-meio.” (KON, A, 2015, p.410)

Até pouco tempo atrás, no Brasil tudo que não era destinado à *atividade fim* de uma indústria (produção direta da mercadoria) podia ser legalmente terceirizado. No entanto, a partir de 22 de março de 2017, instituiu-se a lei 13.429 (2017) mudando as regras de acumulação e deixando-a “ainda mais flexível”. Nesse seguimento, terceirizavam-se as atividades como limpeza, transporte de funcionários, escrituração contábil e fiscal, auditoria interna, **segurança e logística**. E agora, digam-se de passagem, também as *atividades-fim*<sup>7</sup>.

Por sua vez, em tempos de meio técnico-científico-informacional, a terciarização trata-se de uma expansão das grandes transformações provocadas pela globalização. Em resumo, pois nosso foco aqui é apenas entende-la no contexto de Seropédica, ela consiste em uma expansão acelerada das atividades de serviços (denominada por muitos autores de setor terciário).

Os condomínios industriais encontrados nos municípios de Paracambí, Queimados, Japerí e Itaguaí, bem como os condomínios logísticos de Seropédica e Queimados, possuem em sua gênese o curso dessa díade processual. A sinergia existente entre as empresas que dividem o mesmo espaço dos condomínios empresariais do oeste

---

<sup>7</sup> Tarefas de uma empresa destinadas à realização de seu objeto social. Exemplo: A fabricação de produtos de cosméticos de uma indústria que tem por objetivo a industrialização de cosméticos como produto final.

Compreende-se por atividade-meio as demais tarefas que não tenham relação direta com a fabricação de mercadorias (GOMES, 2017). A exemplo, os serviços de logística.

metropolitano fluminense, além das atividades de consultoria, aquisição de terras para potenciais clientes (proprietários), publicidade e *retrofit* das estruturas, dentre outras realizadas pelos promotores imobiliários, são alguns moldes da terceirização propriamente dita. O crescimento do setor de logística, majoritariamente destinado aos serviços e intensificado em Seropédica, pode ser visualizado como uma evidência da terciarização eclodindo nos demasiados lugares que integram a RMRJ.

Mattos (2006) destaca que uma das características da terciarização é a sua relação íntima com o urbano, ou melhor, com a urbanização. Este é um dos vínculos que mais aproximam os condomínios logísticos com outro processo que avaliamos ser essencial para compreender as espacialidades de Seropédica; a *metropolização do espaço*.

Mas este processo necessita de uma atenção maior, o que fará ele ser discutido em nosso próximo capítulo de forma imanente aquilo que será o fio condutor do nosso próximo tema: as representações do espaço que estes condomínios adquiriram nas sustentabilidades, pouco a pouco construídas em um município estigmatizado pelos rótulos de “violência”, “atraso” e “pobreza”.

### 3. A metropolização do espaço e suas representações no município de Seropédica

“Capturar o sentido do movimento é politicamente vital, pois a instabilidade e o movimento oferecem oportunidades políticas, ao mesmo tempo que apresentam problemas críticos. Ideias e estratégias políticas que fazem sentido em determinado lugar e momento não necessariamente se aplicam a outro lugar e momento. Muitos movimentos políticos fracassaram porque recorreram a ideias e ambições ultrapassadas. Não podemos formular nossas estratégias políticas atuais e estabelecer nossas ambições políticas contemporâneas para que se encaixem em ideias defuntas de um teórico que faleceu tempos atrás. Isso não significa que não temos nada a aprender com um estudo do passado, ou que não há vantagem nenhuma na busca por inspiração em tradições e memórias antigas. Ao contrário, isso implica a obrigação de escrever a poesia do nosso próprio futuro contra o pano de fundo das contradições em rápida evolução do capital de hoje.” (HARVEY, 2014, p. 302p.)

O ano de 2016 foi verdadeiramente um ano oportuno, principalmente no que se refere aos debates sobre a metropolização do espaço, realizados sob o amparo do III SIMEGER<sup>8</sup>. Neste evento, Sandra Lencioni fez uma simples, porém clara afirmação: “Podemos dizer que a metropolização do espaço é um estágio superior à urbanização”. Muitas indagações puderam ser criadas a partir dessa afirmação. Ainda de acordo com Lencioni, “a metropolização do espaço, porém, não nega a urbanização”, significando que ambas continuam emergindo como (e nos) processos espaciais. Mas o que diferencia a metropolização do espaço do processo de urbanização?

---

<sup>8</sup> “Simpósio Internacional sobre Metropolização do Espaço, Gestão Territorial e Relações Urbano-Rurais”, evento no qual participei e que trouxe importantes contribuições para a minha dissertação de mestrado, desenvolvida no âmbito do Grupo de Estudos sobre Espaço, Trabalho e Gênero (LABORES).

Para a autora, apesar de a metropolização se caracterizar como uma fase da urbanização, ela constitui uma natureza diferente, pois “trata-se, agora, de produzir e desenvolver novas condições metropolitanas que são imprescindíveis para a reprodução do capital, subvertendo toda a lógica herdada” (LENCIONI, 2011, p.1).

Para dar continuidade aos diálogos que vínhamos desenvolvendo no final do capítulo anterior, seguiremos com a análise do processo de metropolização do espaço. Em seguida, tentaremos fazer uma relação deste processo com um conjunto de dimensões triádicas essenciais, trazidas pelo filósofo Henri Lefebvre (2006), para entender a produção do espaço na expansão capitalista em Seropédica a partir das seguintes proposições: (a) as *representações do espaço*, (b) os *espaços de representação* e (c) as *práticas espaciais* presentes no município. Essa tentativa, acreditamos ser importante para compreender as dimensões que comportam a logística, as noções de sustentabilidade e desenvolvimento sustentável, bem como seus impactos nos múltiplos processos em curso no município.

Portanto, neste capítulo, pretendemos abranger a metropolização do espaço no município de Seropédica, identificando as representações que afloram na intensificação desse processo. Tais representações, além de simbolizarem uma ideia de cidade logístico-industrial localizada nos eixos de acesso da metrópole do Rio de Janeiro, acrescentam a esse imaginário discursos de desenvolvimento sustentável que servem ao capital imobiliário no oeste metropolitano fluminense. Tal discurso acaba por legitimar a percepção que se tem acerca das realidades da cidade, onde os condomínios logísticos, alguns dos símbolos deste novo capital, são considerados, como já foi discutido anteriormente, manifestações diretas da expansão capitalista – E por que não dizer?, da própria metropolização do espaço.

### 3.1. A metropolização do espaço no urbano Seropedicense

Para definir o processo, ainda no mesmo SIMEGER, Rua (2017, p. 448) nos lembra que é indispensável fazer uma distinção entre MetrÓpole, Região Metropolitana e Metropolização do Espaço. O autor atenta para uma considerável confusão promovida por quem utiliza estes termos. Para ele, a Região Metropolitana, que no nosso caso se remete à RMRJ, constitui a formalização de uma divisão administrativa, a exemplo das demais regiões administrativas do estado. Ou seja, esse termo possui um caráter muito mais estatal-utilitário por quem o emprega, sendo a metrÓpole o núcleo da região metropolitana.

Já os espaços de metropolização, que desde agora podem ser aludidos aos espaços de representação de Lefebvre (2006), são concebidos pela delimitação administrativa, mas também vividos pelos habitantes que, como nos lembra Rua (2017, p.448) não respeitam esses limites, pois vivenciam seu cotidiano de acordo com suas próprias necessidades. Assim, são espaços de metropolização que contêm a metropolização do espaço, e vice-versa, além de transcender a metrÓpole e a região metropolitana. As representações do espaço, ou seja, os códigos metropolitanos, são reproduzidos em lugares que até então eram considerados rurais. O cotidiano metropolitano é difundido globalmente como referência, transformando o modo de vida até mesmo de sujeitos ligados ao que se entendia como “a vida no campo” ou “a vida longe da cidade grande”. O *wi-fi* que conecta pessoas das áreas mais remotas à rede, pode ser visto como um exemplo desses códigos, mas um exemplo muito pequeno para um processo tão intrincado. Nessa perspectiva, Ferreira (2016, p. 96) reforça:

“Ao pensarmos em metropolização do espaço devemos, de imediato, remeter-nos a alguns fatos que darão sentido à análise a ser efetuada. O primeiro é a consideração de que o fenômeno urbano, ligado à industrialização e à aglomeração (complexos urbano-industriais), marca das décadas anteriores à atual, vem dando lugar ao fenômeno metropolitano, ligado à desconcentração e à ‘explosão’ da metrÓpole, isto é, à difusão dos códigos metropolitanos, num sentido amplo

dessa imagem, num espaço muito além dos limites das regiões metropolitanas oficialmente delimitadas. O segundo fato refere-se à consideração de que diversos outros processos espaciais estarão afetados por essa transformação de urbano para metropolitano. Essas manifestações podem ser percebidas nas novas formas de gestão em que o lugar e as chamadas intervenções localizadas (e em parcerias público-privadas) ganham ênfase, em detrimento de intervenções mais centralizadas, com um papel mais direcionador do poder público.” (Ferreira, A. 2017, p.96).

Dessa forma, há uma interferência, que em alguns momentos pode ser visualizada até como uma combinação quase que unitária e indivisível entre os processos evidenciados neste trabalho. Mas, então, começam a surgir novas perguntas: (1) Se a metropolização, inseparável ao capitalismo, se expande para muito além da metrópole e da região metropolitana, como se dá o seu movimento na própria RMRJ? (2) E mais, será preciso negar a RMRJ para compreender o processo de metropolização?

Em seus escritos, Lencioni (2015, p. 9) visualiza o fenômeno metropolitano como constituindo “um mundo de nebulosas urbanas”. Tal comparação é explicada pela autora no caráter difuso das nebulosas. “Como nebulosa, o fenômeno urbano apresenta-se esgarçado, rompido, com porosidades e descontinuidades em face de um quadro de volatilidade”. Essa assertiva, então, não tornaria contraditória a proposta de unidade entre os processos espaciais frente à metropolização do espaço?

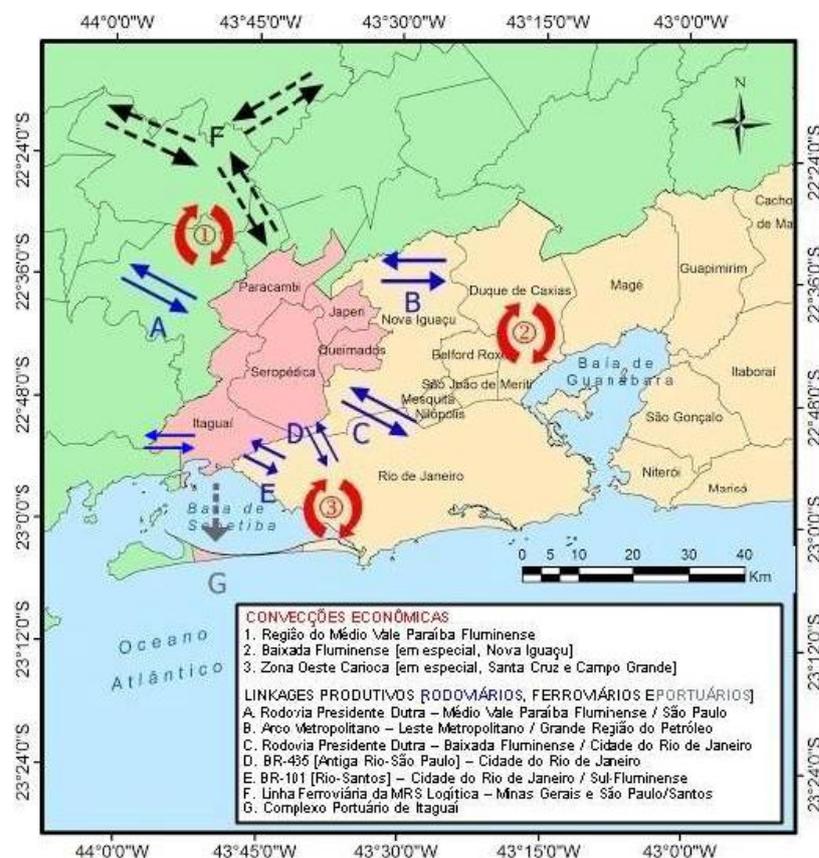
Sim, tornaria. Porém, é essa contradição a qual Lencioni pretende explicar como inseparável do movimento que estamos tentando analisar:

“A integração é que dá coesão ao que se apresenta disperso, ao que se mostra estendido territorialmente como um mosaico de fragmentos. Reiterando, a integração é a chave para se compreender a unidade do que se apresenta fragmentado e disperso. O que permite afirmar que uma nebulosa urbana não conforma uma área, mas uma região. A geografia nos ensina há décadas a diferença entre área e região, afirmando que nem toda área constitui uma região. Para que uma dada área se constitua como uma região é indispensável haver

uma unidade interna, uma coesão, ou seja, a constituição de uma totalidade” (LENCIONI. 2015, p. 10).

Essa integração, essa coesão entre o movimento das transformações espaciais é o que, na esfera econômica, Oliveira (2015, p.8) denomina “convecções econômicas” – que ao se integrarem aos *linkages* (ligações) territoriais-produtivos de uma região, demonstram o movimento unitário entre a reestruturação-territorial-produtiva e a metropolização do espaço. Vejamos como esse mosaico está bem representado na figura 9 a seguir:

Figura 8: Mapa do Oeste Metropolitano junto ao fluxo das convecções econômicas.



Fonte: Oliveira, 2015.

A efervescência das convecções econômicas entre os municípios de Paracambi, Japeri, Queimados, Itaguaí e Seropédica, que possuem hoje demasiada integração do capital imobiliário-logístico-industrial, encadeadas por caminhos rodoviários, ferroviários e portuários, tornou possível a regionalização do oeste metropolitano fluminense,



contrapartida, contrastam com as de emissão por sua opacidade, estando associadas a regiões ainda em formação luminosa. (3) As **nebulosas de reflexão**, por sua vez, são assim chamadas, pois refletem a luminosidade mais próxima. Quando uma se funde a outra é que se dá o caráter difuso e descontínuo da nebulosa.

Na geografia, e mais especificamente no urbano, essas características podem ser análogas ao contexto metropolitano. O exercício que estamos propondo não é uma tentativa de explicar o desenvolvimento da metropolização através das leis do universo inabitado. Pelo contrário, estamos falando de um universo quase tão complexo quanto, que é o do espaço, socialmente produzido e constituído de relações humanas capazes de criar e condicionar processos espaciais. Nosso intento incide em aprofundar a ideia de nebulosa, para assim apreender melhor este e outros processos, como a reestruturação-produtiva, além da própria expansão capitalista e sua busca por “novos” espaços.

Nesse mundo urbano, nesse incessante e fluido movimento de metropolização, como se dá então seu movimento na RMRJ? Mas é claro, ele se intensifica, levando simultaneamente “ao adensamento de determinadas áreas, ao espraiamento da metrópole e a operações urbanas de renovação ou revitalização (como preverem alguns)” (Ferreira, A. 2017, p. 97). Em uma constante implosão-explosão da cidade, resultado da concomitante concentração e dispersão das atividades, de pessoas e de riqueza, assim como outros elementos (Lefebvre, 1970, citado por Lencioni, 2015, p. 7).

Deste modo, na relação que existe entre espaço e metropolização, é sempre importante lembrar<sup>9</sup>:

---

<sup>9</sup> Sobre essa citação de RUA chamamos a atenção para o fato de que ela foi retirada de um resumo expandido de seu artigo no III SIMEGER, encontrado no site do evento. Deixamos a citação do resumo, pois não a encontramos no artigo final, publicado no livro “O espaço e a metropolização: cotidiano e ação” (RUA; FERREIRA; MATTOS, 2017). Ainda assim sugerimos a leitura completa do artigo na íntegra, pela sua riqueza e detalhamento nas questões contemporâneas sobre a metropolização do espaço

“que se considera o espaço como uma totalidade (de totalidades), que se realiza (quando se realiza) nas parcelas que a compõem; ou seja, um movimento de totalização que não se completa, como ensina Milton Santos. Assim essa totalidade é formada por totalidades menores que, num jogo multiescalar, se integram consoante às intencionalidades dos atores e agentes em cada escala da ação.” (RUA, 2016, p. 1)

Para Ferreira (2017, p.97) as áreas de investimento e expansão das cidades passam a ser deliberadas pelos proprietários fundiários, pelas construtoras e pelos promotores imobiliários. Neste contexto, o município de Seropédica se encontra no cerne dos investimentos no oeste metropolitano fluminense, pois além de dar acesso a uma das principais rotas para a metrópole paulistana, também é caminho direto para os outros municípios dessa região (Paracambi a norte, Queimados a leste, Japeri ao nordeste e Itaguaí a sul e sudeste), além da cidade do Rio de Janeiro ao sudoeste. Sendo o município com o maior número de entroncamentos viários.

Portanto, à resposta para a pergunta deste primeiro item responde também a segunda questão. Não precisamos negar a Região Metropolitana do Rio de Janeiro para compreender tal processo. Contudo, devemos lembrar que essa região é uma *representação do espaço*, concebida pelo aparato governamental em consonância com o capital privado, correspondendo a uma das dimensões de Lefebvre. Nosso objetivo, a partir de agora, será apresentar outras representações desse espaço, como os discursos do progresso e do desenvolvimento sustentável, difundidos especialmente no período de gestão municipal de 2008 a 2016. Mas também as *práticas espaciais* e os *espaços de representação*, aparentemente ausentes, mas nebulosamente presentes no nosso lugar de análise, e que revelam tensões no direcionamento das políticas atuais.

Como estamos falando de representações e de sua influência no capital logístico-industrial em Seropédica, optamos por discorrer sobre o sentido dessas duas palavras, o que elas representavam antes e o que representam hoje na conjuntura metropolitana. Cremos que, assim, será

possível realizar uma gama de análises sobre os vários discursos que se construíram em torno dessas representações, bem como avaliar de que forma se deram suas transformações no período estudado.

### **3.2. A logística na conjuntura metropolitana.**

Muito se tem comentado sobre o fato de o município de Seropédica ser, atualmente, referência para a expansão do capital logístico brasileiro. Em 2015, o jornal *O Dia* publicou uma matéria com o nome “Quem te viu, quem te vê, Seropédica!”, afirmando que, por causa da localização privilegiada, a cidade seria “um dos lugares mais atraentes nos ramos da indústria e da logística”. Ainda no mesmo ano, a revista *Mundo Logística* apontou a cidade como “O novo corredor logístico” do país. Dando, sob a ótica de um discurso conveniente, um aspecto funcional a cidade. Porém, pouco se tem debatido sobre o que significa a palavra logística e o que ela representa hoje.

No dicionário da língua portuguesa “Houaiss” (2008, p.468), a palavra tem como sucinto significado a “administração e organização dos detalhes de uma operação”. Historicamente, ela tem origem grega, em que o termo “logos” significa “razão”. O vocábulo passou a ter o sentido que possui hoje quando acolheu a acepção do francês “logistique” – nome dado a uma parte específica da ciência bélica. O termo era muito utilizado por militares durante as guerras, significando alojar, transportar, abastecer, armazenar e distribuir diversos tipos de materiais (Silva, 2016).

Na academia, a conceituação da logística teve seu significado ampliado. Foi evoluindo de uma definição mais específica, voltada para a distribuição física de materiais e bens, para um escopo mais amplo, em que se considera a cadeia de suprimentos como um todo, e levando em consideração as atividades de compra, distribuição, administração de materiais e rede de informações (SOARES, 2003, p. 11). Deste modo, elevou-se o conceito a uma categoria e várias subdivisões dele foram criadas. As mais comumente mencionadas são:

(a) Logística Reversa: Reaproveitamento de bens ou materiais após a venda ou consumo, visando à sua redistribuição por meio de canais redistributivos. É conhecida como logística pós-venda, preocupando-se com a sobra do produto que é consumido (Paura, 2012, p.80). Muito utilizada na Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS), a logística reversa está bastante presente no discurso empresarial sobre sustentabilidade e desenvolvimento sustentável.

(b) Logística Integrada: Termo que utiliza a logística como elemento integrador da cadeia produtiva. Unindo diversos ramos através de uma sinergia entre as empresas, normalmente terceirizadas. Dando uma visão macro, expansionista e globalizante sobre o conceito de logística.

(c) Logística Empresarial: Visão de mercado da logística, que estuda, de forma sistêmica, como que ela pode contribuir para a redução de custos das empresas. Valoriza o planejamento estratégico, a organização e o controle efetivo para as atividades de movimentação e armazenagem que visam a facilitar o fluxo de mercadorias (Coelis, E, 2017). Engloba todos os mercados possíveis, como (1) transporte, (2) estocagem, (3) distribuição física, (4) compra, (5) logística reversa e (6) Sistemas de Informação (Paura, G, 2012, p. 80). Trata-se do tipo de logística mais empregado na atualidade, inclusive dentro do aparato estatal e do próprio meio militar.

Devemos lembrar que a subdivisão da logística nesses três termos não significa dizer que ela se constitua em diferentes linhas de pensamento sobre o conceito. Eles podem, inclusive, conter uns aos outros e confluir para um mesmo objetivo. A logística integrada pode ser empresarial e, se nela estiverem embutidos discursos genéricos sobre sustentabilidade, a empresa em questão pode também utilizar-se da logística reversa na política de reaproveitamento de seus resíduos. Em geral, a concepção sobre logística nos dias de hoje é aquela baseada na

logística empresarial. Assim, foi Ballou (2007) a principal referência utilizada no tema:

“A logística empresarial trata de todas as atividades de movimentação e armazenagem, que facilitam o fluxo de produtos desde o ponto de aquisição da matéria-prima até o ponto de consumo final, assim como dos fluxos de informação que colocam os produtos em movimento, com o propósito de providenciar níveis de serviço adequados aos clientes a um custo razoável.” (BALLOU, 2007, p. 24).

Nos condomínios logísticos do município de Seropédica, é a logística empresarial a visão mais empregada. Uma noção baseada nos valores de troca, representados de maneira subjetiva nas palavras “competitividade”, “eficiência”, “produtividade” e “planejamento estratégico”. Este último, aliás, leva em conta os fatores de localização mais atrativos às indústrias: os fatores locacionais.

A própria palavra logística, por derivar de “logos”, carrega consigo uma ideia de “lógica”, mas uma lógica formal, não dialética. Traz assim, uma racionalidade determinista, impositiva e naturalizada, assim como a que foi designada para a lei do mercado de Adam Smith. Aliás, o mercado, que nunca foi livre, cada vez mais passa a depender da logística como uma variável de oscilação, um fator determinante para a acumulação de capital e, dialeticamente, para a sua expansão.

Todavia não podemos nos restringir a etimologia da palavra para entender a logística como ela é hoje, e o que nela se representa. Como nos lembra Lefebvre (2006, p. 48), em “A produção do espaço”, toma-la apenas do trânsito entre significado e significante não dá conta da compreensão sobre as dimensões espaciais. Nesse sentido, cabe frisar, a constituição da linguagem é concebida como uma das representações, mas não todas.

Quais seriam, então, as outras representações do espaço? Como a logística é vivida e percebida no cotidiano seropedicense? Que papel tem os condomínios logísticos e qual seu grau de influência nesse espaço nebuloso e difuso?

### 3.3. As sustentabilidades de Seropédica e o discurso do desenvolvimento sustentável entre os anos 2008-2016

Logo após a criação do projeto que implementaria o Arco Rodoviário Metropolitano na região, o município de Seropédica já iniciara mudanças na sua dinâmica político-econômica, mesmo antes da conclusão da obra. A espinha dorsal para a atratividade das indústrias e empresas de logística agora poderia servir como instrumento de *marketing* na divulgação do município frente a esse modelo de capital, que se reproduzia no Brasil em um mosaico muito diferente do atual. Em junho de 2007, data de criação do relatório de impacto ambiental da rodovia, as notícias eram aquelas do discurso comum positivo. Crescimento da economia, geração de emprego e desenvolvimento local, regional e nacional estavam na pauta das manchetes de jornais e revistas.

Diante desse cenário, a agenda dos políticos do município de Seropédica teve de se adaptar ao *boom* da economia e aos discursos sobre os “louros” que poderiam ser aproveitados em virtude de seu crescimento. Após as eleições municipais de 2008, tomou posse no poder executivo o grupo local liderado por Alcir Fernando Martinazzo, então político do PSB (Partido Socialista Brasileiro), que, em um governo de coalizão – como curiosamente costuma funcionar a política brasileira, ao unir partidos com ideologias diferentes – estreitou relações com Wilson Beserra, filiado ao PMDB (Partido do Movimento Democrático Brasileiro), mudando o rumo da política da cidade.

Os governantes precisavam de uma “marca” para a cidade, pois, como afirma Ferreira (2016, p.3), em um mundo que sofre significativas influências da metropolização, as cidades têm seguido definições de uma política empreendedorista, se comportando cada vez mais como verdadeiras empresas frente às outras e competindo entre si pela atratividade do capital em uma guerra tanto fiscal quanto publicitária. Soma-se a essa política a ideia de se copiar aquilo que aparentemente tem sido visto como “sucesso” em metrópoles de referência.

No caso do município de Seropédica, especificamente na gestão Martinazzo, entre os anos de 2008 e 2016, instituiu-se a política de “sustentabilidade” na agenda da prefeitura. Assim, foi criado o lema “Seropédica, Cidade Sustentável” pelo então chefe da Secretaria de Sustentabilidade e Meio Ambiente, Wilson Beserra. Tal política promoveria uma nova marca para a cidade, baseada nos projetos de “metrópoles sustentáveis” que, mais em sua aparência do que essência, deram certo no mundo. Como Frankfurt, Londres, e até o próprio Rio de Janeiro, em seu projeto de “revitalização” para as olimpíadas de 2015.

Figura 10: Logotipo da prefeitura de Seropédica.



Fonte: [www.seropedica.gov.br](http://www.seropedica.gov.br). Acessado em 23 de agosto de 2016.

Como se pode ver na figura 10 acima, ao passo em que se instituiu o projeto, foi necessário a geração de novos símbolos e significados para a nova política da cidade. Ao slogan “Seropédica, cidade sustentável”, uma expressão concisa e fácil de lembrar na divulgação da marca, acrescentou-se um logotipo, em que as cores azul e verde, em clara referência a uma imagem mais próxima do senso comum de natureza (vegetação e água), foram utilizadas junto a um desenho de folha, para representar uma idéia de proximidade entre a prefeitura de Seropédica e o “meio ambiente”.

Dada a relevância de se tentar transformar Seropédica em uma “cidade sustentável”, a prefeitura copiou um importante código, o qual normalmente é acrescido dessa ideia genérica de sustentabilidade reproduzida pela sociedade capitalista – o “desenvolvimento sustentável”

– palavra mágica utilizada para sintetizar toda perspectiva sobre o desenvolvimento pelas instituições governamentais e empresariais, que incorporam o termo aos discursos econômicos (como os de crescimento), políticos e ao senso comum (RUA, J, 2008, p.10), principalmente aqueles emaranhados ao viés empreendedorista.

Banalizam-se e são confundidas as aplicações das expressões: desenvolvimento sustentável, empresa sustentável, **indústria sustentável**, **logística sustentável** e agora, nas ondas da moda contemporânea, **cidade sustentável**. Afinal, o que seria essa cidade? Para entendê-la, é necessário recorreremos ao conceito, ou melhor, à noção, por ainda estar aberta e não completamente definida, da sustentabilidade.

Como nos adverte Rua (2008, p. 1), os debates a respeito de desenvolvimento e sustentabilidades, somados, perpassaram mais de 40 anos. São muitos os vocábulos utilizados para designar as diferentes perspectivas sobre a “sustentabilidade do desenvolvimento”: (1) sustentabilidade planetária, (2) sustentabilidade ecológica, (3) sustentabilidade ambiental, (4) sustentabilidade demográfica, (5) sustentabilidade cultural, (6) sustentabilidade social, (7) sustentabilidade política e (8) sustentabilidade institucional são exemplos de diferentes noções relativas a essas duas palavras (Guimarães, 1998, s. p.)

Cada uma dessas perspectivas possui uma característica peculiar sobre a abordagem do tema. Algumas são bastante semelhantes entre si, como a sustentabilidade ecológica e a ambiental - por referirem-se a problemas restritos à dimensão física da natureza, como recursos naturais e ecossistemas (Guimarães, 1998, p.32) – outras apresentam bastante divergência em suas concepções, como a ecológica e a cultural. Há, porém, certas críticas hoje que permeiam todas essas abordagens.

Em resumo, as contestações mais importantes na história do debate sobre sustentabilidade remetem a três pontos cruciais. No primeiro deles, refuta-se o discurso de que os problemas ambientais, tanto ao nível do lugar, quanto em escala global, seriam resolvidos através da técnica,

com um racionamento dos recursos naturais e com o desenvolvimento de tecnologias que suprimissem impactos ambientais como a emissão de CO<sub>2</sub> na atmosfera e a destruição da camada de ozônio, por exemplo. Após essa refutação, os anseios sociais passaram a ser mais levados em consideração, a partir de políticas e discursos promovidos para servir às sustentabilidades social e cultural do desenvolvimento, dentre outras.

No segundo ponto, contesta-se a afirmação de que a sustentabilidade, dentro do discurso capitalista, levaria à ideia de um equilíbrio entre sociedade e natureza. A crítica se deve ao fato de que esse discurso trata a natureza como mercadoria, baseada nos valores de troca, e por isso pode vir a ser precificada. Isto nos leva à relação contraditória entre o capital e a natureza, proposta por Harvey (2014, p. 230) onde aquela “que supostamente esgotamos, e que supostamente nos “limita” ou “se vinga”, está interiorizada na circulação e na acumulação de capital”. Ou seja, constrói-se um metabolismo contraditório entre capital e natureza da mesma maneira que a mercadoria é tomada por uma unidade contraditória entre valor de uso, em sua forma material e “natural”, e valor de troca, através de sua valorização social.

Desse modo, o capital transformou a questão ambiental em um grande negócio, favorecendo a sua reprodução e fazendo com que a natureza passe a ser repartida sob a forma de direitos de propriedade privada garantidos pelo Estado, provocando o cerceamento dos bens naturais comuns (Harvey, 2017, p.232). A sustentabilidade e o desenvolvimento sustentável estão no que podemos imputar como “crista da onda” do movimento gerado por essa contradição metabólica.

O capital, como manifesta Harvey (2017, p. 241):

“(..) não pode senão privatizar, mercantilar, monetizar e comercializar todos os aspectos possíveis da natureza. Só assim pode absorver cada vez mais a natureza para que se torne uma forma de capital – uma estratégia de acumulação – que chega ao nosso DNA. Essa relação metabólica se expande e se intensifica necessariamente como resposta ao crescimento exponencial do capital; ela é imposta em terrenos cada vez mais problemáticos”.

O crescimento exponencial infinito, resultado da “descoberta” dos juros compostos (os juros sobre juros) na reprodução financeira do capital, é, juntamente com a relação metabólica entre o capital e a natureza, uma das “contradições perigosas” que Harvey sistematiza no seu último livro. A contradição que esse crescimento traz está na hipótese de que o processo de acumulação, que se mostra necessariamente exponencial, cria barreiras para a sua própria reprodução. Barreiras estas que poderão ser traduzidas em problemas ambientais gerados nas mais diversas escalas, e que se mostrarão, em muitas das vezes, transescalares. E a resposta utilizada pelo capital para resolver estes problemas mostra-se bastante clara: a precificação da natureza.

“Os chamados ‘temas ambientais’ são ressaltados pelo fato de o “ambiente natural” vir se tornando uma nova ‘fronteira’ para o capital, na medida em que este, em tal ambiente, também se realiza ao transformar a natureza em mercadoria, num movimento em que ‘condições naturais’, vistas até há pouco tempo como o grande desafio para a expansão do capital, passam a ser a ele integradas” (Rua, J, 2008, p.387).

A citação de Rua veio do capítulo intitulado “Desenvolvimentos e Sustentabilidades: Uma perspectiva geográfica”, do livro “O Brasil, a América Latina e o mundo: espacialidades contemporâneas” (2008, 400p) e traz um esboço do que seria o terceiro ponto crucial nas discussões sobre desenvolvimento e sustentabilidade.

Não há uma única dimensão da sustentabilidade, mas múltiplas. Reconhecer essa perspectiva significa reconhecer, também, que a noção de sustentabilidade não poderá partir apenas de um discurso heterônimo, vindo de um pensamento hegemônico, como é o discurso ocidental do desenvolvimento sustentável, em vigor na agenda política da prefeitura de Seropédica entre os anos 2008-2016 da gestão Martinazzo. Ela deveria poder sim, partir de uma perspectiva mais autônoma dos lugares e dos sujeitos que vivem esses lugares, abrindo possibilidades para sustentabilidades provenientes de atores coletivos e que englobem sujeitos os quais resistam ao movimento do capital – neste trabalho identificado como capital logístico-industrial-imobiliário.

Tal assertiva nos permite dizer que, ao invés de “sustentabilidade”, devemos nos remeter a essa noção no plural, desvendando as “sustentabilidades” e “desenvolvimentos” que são encontradas nos lugares e regiões (e, talvez, até em dimensões mais abrangentes) escolhidos para nossa análise espacial. Assim compreendemos o município de Seropédica e o Oeste Metropolitano Fluminense.

Seguindo com a concepção de Rua (2008, p.397), a visão múltipla das sustentabilidades abre caminho para uma nova dimensão, denominada pelo autor “sustentabilidade territorial”. Pois, segundo ele, elas possuem um substrato territorial marcante na medida em que são percebidas como um:

“(…) processo pelo qual as sociedades, integradas a escalas variadas, superpostas, mas interatuantes, administram suas condições materiais e imateriais, redefinindo os princípios éticos e sócio-políticos que orientam suas diferentes formas de (re)construir e relacionar-se com seu(s) território(s).” (Rua, J, 2008, p.396).

Diante disso, não se aceitaria a ideia de uma sustentabilidade territorial baseada em um conceito de território fixo, pré-delimitado e cristalizado, sem movimento e restrito a uma visão normativa das malhas político-administrativas e ao caráter funcional e mercantil hegemônico. Reconhecemos, porém, a existência de um visível limite do poderio da escala local, e mesmo até para a escala do lugar, quando se observam diversificadas identidades e territorialidades hierarquizadas em geometrias do poder, como bem nos lembra Massey (1994), capazes de tentar manter, a todo o custo, a hegemonia ocidental dos atores do capitalismo na modernidade em que nos encontramos. Mesmo assim, a sustentabilidade territorial, baseada na concepção de território fluído e multidimensional de Hasbaert (2014), emerge como uma possibilidade de construir e vivenciar, em um mesmo território, superpostas e justapostas, as múltiplas sustentabilidades.

Nesse sentido, Rua (2008, p.397) concorda com Souza (2006, p.113), ao afirmar que “cada comunidade territorializada além de

‘desenvolver-se’, deveria ‘sustentabilizar-se’, podendo definir o padrão e o nível de sustentabilidade que almejaria”. Esse mesmo pensamento poderia ser transferido aos lugares, bem como às cidades constituídas de múltiplos sujeitos pertencentes a esses lugares, que serão adiante exemplificados no município de Seropédica.

Ele continua a concordar com Souza, quando retoma a proposta de desenvolvimento e reescreve suas palavras:

“O desenvolvimento, isto é, o processo (aberto, não predeterminado, ainda que animado por valores e por vontades conscientes) de mudança para melhor, é uma incessante busca por mais justiça social e melhor qualidade de vida sobre a base da autonomia individual e coletiva” (Souza, 2006, p.111 citado por Rua, 2008, p.392).

Ambos os autores também convergem para a perspectiva de que o desenvolvimento precisa ser buscado e realizado pelos próprios protagonistas, sendo eles sujeitos históricos, detentores de uma difícil (mas que deve ser sempre buscada) autonomia, com demasiado interesse nesse movimento de “desenvolver-se”, respeitando suas próprias peculiaridades (Rua, 2008, p.392).

Entretanto, existe uma diferença na visão entre os dois sobre o assunto. Souza (2006, p.108) utiliza o termo “desenvolvimento sócio-espacial”, enquanto Rua (2008, p.392) prefere usar o conceito de território como ferramenta operativa na construção de sua concepção sobre desenvolvimento. O motivo dessa preferência se dá pelo fato de que este conceito aparenta ser menos abstrato que o de espaço, melhor delimitável em suas dimensões (ainda que essas delimitações sejam fugazes, como nos lembra Rua) e mais dotado de humanização, além da maior capacidade de evidenciar as especificidades, como das relações de poder entre os atores do capital e os sujeitos que vivenciam as cidades, por exemplo. Portanto, território e lugar podem ocupar uma mesma dimensão, sem que haja uma confusão de escalas de análise.

Nas palavras de Rua, território, desenvolvimento e sustentabilidades possuem uma mesma lógica de pensamento, dialético e

diferencial. Por isso, da mesma forma que os desenvolvimentos podem ser, como afirma Harvey (2014), geográficos e desiguais, podemos tratar também de *sustentabilidades geográficas desiguais*. Sempre múltiplas, abertas, contraditórias e territorializadas.

Aos poucos, vamos percebendo que sustentabilidades e desenvolvimentos estão inerentes uns aos outros, e que, para falar de uma noção deve-se necessariamente falar também da outra. Logo, se a partir de agora estivermos dialogando com um dos termos, estaremos indiretamente dialogando com o outro. Essa ligação explicaria um pouco por que a expressão “desenvolvimento sustentável” pode ter sido genericamente tão utilizada de forma mágica para “remediar” os problemas ambientais (os quais aqui já estão inclusos os sociais) nas mais diversas escalas em que se manifestam.

Explicitados os três pontos fundamentais nas discussões sobre as sustentabilidades apresentadas neste trabalho, e acrescentando a elas a dimensão territorial da mesma, podemos retomar nosso campo empírico e analisar, a partir das tríades de Lefebvre sobre as representações, onde se posicionam os condomínios logísticos e o discurso sustentável frente a essas transformações.

#### **4. Permeando o concebido, o percebido e o vivido: as representações do espaço, os espaços de representação e as práticas espaciais nas transformações do nosso lugar de análise**

É sempre um exercício de profunda complexidade trazer Lefebvre para as discussões sobre o espaço, mas seu pensamento dialético provoca, como diz Lencioni (2017, p. 17), grande fascínio entre os pesquisadores e, em especial, para os geógrafos, que se utilizam da visão marxista como método de análise:

“Na leitura dos textos de Lefebvre o leitor é sempre conduzido a pensar em tríades na construção do todo. As noções de forma, função e estrutura são um exemplo dessa apreensão. Ou homogêneo, fragmentado, hierarquizado, ao se referir ao espaço urbano capitalista. Ou, ainda em relação ao espaço, na consideração de que esse é concebido, produzido e vivido ou mesmo quando fala em prática espacial, representação do espaço e espaço de representação, ou ainda em espaço construído, produzido, projetado... Há, não resta dúvida, um encantamento com as tríades, com a ideia de conjunto, de totalidade formada por três elementos e que, como totalidade dialética, não se encerra em si mesma e se relaciona a outras totalidades” (Lencioni, 2016, p. 17).

Nessa seção, tentaremos fazer tal exercício, pois acreditamos que a concepção triádica lefebvriana nos ajudará no alcance de uma melhor compreensão dos processos espaciais em curso, como a metropolização. Por estarmos trabalhando com representações, resgataremos a tríade que mais se aproxima dessa categoria, na perspectiva de Lefebvre:

“As *representações do espaço*, ou seja, o espaço *concebido*, aquele dos cientistas, dos planejadores, dos urbanistas, dos tecnocratas ‘retalhadores’ e ‘agenciadores’, de certos artistas próximos da cientificidade, identificando o vivido e o percebido ao concebido (...). É o espaço dominante numa sociedade (o modo de produção). As concepções do espaço tenderiam (...) para um sistema de signos verbais, portanto, elaborados intelectualmente” (Lefebvre, p. 66).

Das três dimensões que compreendem as representações, talvez essa possa ser considerada a mais “fácil de se enxergar”. Isso se dá porque, em geral, ela se aproxima muito do espaço concebido (apesar de indireta ou diretamente conter também a dimensão do vivido e do percebido), pelo seu caráter homogeneizante. As representações do espaço nos chegam como pontos pacíficos ou como “a verdade das coisas”, e nisso reside o seu perigo. Elas carregam consigo tanto o significado, a força que as palavras de um discurso possuem, quanto seu significante. Mas também vão muito além, pois podem ser capazes de criar novos códigos, mover ações coletivas e criar outras novas representações, quer seja redefinindo o mundo material e imaterial, quer seja impulsionando processos – sobretudo, processos espaciais. Para compreendermos melhor de que forma isso se dá, observemos as seguintes representações.

**Figura 11: Fotomontagem Golgi Seropédica**



. Fonte: [http://www.golgi.com.br/hp/empreendimentos\\_detalhes.aspx?id=1](http://www.golgi.com.br/hp/empreendimentos_detalhes.aspx?id=1). Acessado em 27 de junho de 2016.

**Figura 12: Fotomontagem Golgi Seropédica (ao fundo) + entroncamento entre o Arco Rodoviário e a Rodovia Presidente Dutra.**



Fonte: [http://www.golgi.com.br/hp/empreendimentos\\_detalhes.aspx?id=1](http://www.golgi.com.br/hp/empreendimentos_detalhes.aspx?id=1). Acessado em 27 de junho de 2017.

**Figura 13: Fotomontagem da VBI Log.**



Fonte: [cbre.com.br](http://cbre.com.br). Acessado em 03 de agosto de 2016.

As três figuras representam os condomínios logísticos já em atividade na cidade de Seropédica (Golgi Condomínios Logísticos e VBI

Log). O interessante de tais figuras é que elas possuem uma característica em comum e bem marcante nos atuais grandes empreendimentos: são imagens pré-concebidas, uma vez que representam uma edificação que ainda não existia. Trata-se do recurso de usar uma foto de satélite e projetar sobre ela um desenho de arquitetura, feito por urbanistas, os planejadores e tecnocratas, segundo Henri Lefebvre.

Antes mesmo do início das obras, é gerado e difundido todo um discurso motivado e ratificado por “argumentadores de autoridade”. Une-se a marca da cidade, o slogan “Seropédica, cidade sustentável”, a instrumentos de publicidade, como mídias (sites, reportagens de TV e jornais) e cartazes (um deles colocado sob o caminhão de lixo da prefeitura), para atestar que a vinda desses empreendimentos será benéfica para todos os cidadãos. Mistura-se o virtual com uma parcela do real, a foto com o projeto, e é vendido um discurso pronto, preenchido de intencionalidades, criando novas representações no imaginário das pessoas que estão em constante contato com ele, modificando, assim, suas percepções. Analisemos, a seguir, algumas peças publicitárias que reforçam esse discurso cristalizado:

Figura 14: Site com discurso de promoção do Arco e da Logística na RMRJ.

The screenshot shows the website's navigation menu at the top: HOME, NOTÍCIAS, SEROPÉDICA, PREFEITURA, UFRRJ, ESPORTE, UTILIDADES, VÍDEOS, and FALE CONOSCO. Below the menu is a search bar and a 'CLASSIFICADOS' link. The main content area features a large image of a highway with the headline 'Arco Metropolitano muda a logística no RJ e atrai novos investimentos' and a sub-headline 'Por Luis Caldeira - 03 de junho de 2016'. Below the image are social media sharing buttons for Facebook, Twitter, and Google+. A section titled 'Fale Conosco' contains the Seropédica Online logo and a 'Seropédica Online no Facebook' link. The main text of the article reads: 'Quando a presidente Dilma Rousseff e o Governador do Rio, Luiz Fernando Pezão (PMDB), inaugurarem, segunda-feira, o Arco Metropolitano do Rio de Janeiro, começa uma transformação na logística no Estado. O projeto, de mais de 40 anos e investimento de cerca de R\$ 1,9 bilhão, exigiu mais de 3.000 desapropriações e esbarrou até com uma espécie de panaceia (physalispermucosae) em extinção, encontrada no município de Seropédica. Os dados são otimistas em relação aos efeitos da nova via na economia do Estado. Estudo realizado pela Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (Firjan) estima incremento de R\$ 1,8 bilhão no Produto Interno Bruto (PIB). A entidade avalia que os reflexos positivos'.

Fonte: seropedicaonline.com.br. Acessado em 15 de outubro de 2017.

Figura 15: Site com discurso promovendo as indústrias na cidade de Seropédica.

[Compartilhar no Facebook](#)
[Tweet no Twitter](#)
[G+](#)
[P](#)

**MAX SHOT** YOUR **BEST SHOT** AT LARGE-SCALE METROLOGY PROJECTS

[LEARN MORE](#)

**CREATION** MITREK

**Seropédica Online**

**Seropédica Online no Facebook**

**Seropédica Online**  
 11.504 curtidas

[Curte Página](#)
[Compartilhar](#)

26 amigos outram leio

**Anuncie gratuitamente nos Classificados**

**CLIQUE AQUI E**

**Empresas estrangeiras e nacionais buscam cada vez mais se fixar em Seropédica**

Atualmente dez empresas entre nacionais e multinacionais que pretendem se instalar em Seropédica estão em processo de envio de cartas consultas para a Prefeitura. Esta demanda é o resultado do trabalho realizado pela Prefeitura de Seropédica em prospectar a cidade junto as Câmaras de Comércio, Associações Comerciais e empresários. "O objetivo é atrair cada vez mais indústrias para Seropédica. Com isto temos condições de gerar mais emprego, renda e, conseqüentemente, a melhoria de vida da população seropedicense", afirmou Martinazzo, prefeito de Seropédica.

**Graduação Itmec**  
 Damásio Educacional e Itmec - Barra do Piraí

Tome-se um protagonista para o mundo e comece a viver sua profissão desde já. Saiba Mais.

De acordo com o Boletim de Mercado de Trabalho do Sistema FIRJAN divulgado nesta segunda-feira (27), Seropédica se encontra no segundo lugar em geração de empregos da Baixada Fluminense. O Boletim aponta que entre os 16 municípios da Baixada, apenas quatro apresentaram saldo positivo na geração de emprego: Miguel Pereira (+77), Seropédica (+69), Paty do Alferes (+48) e Japeri (+39).

Fonte: seropedicaonline.com.br. Acessado em 15 de outubro de 2017.

**Figura 16: Site com discurso promotor do caráter "sustentável" do condomínio Golgi Seropédica.**

www.cte.com.br/noticias/2016-03-10golgi-seropedica-e-o-primeiro-condominio/

---



CTE Centro de Tecnologia de Edificações

 [pt • eng]

O CTE |
PROJETOS |
NOTÍCIAS |
IMPRESA |
CONTATO

---

Sustentabilidade	Inovação & Tecnologia	Qualidade & Processos	Gerenciamento de Projetos & Obras	EnRedes	Softwares Autodoc
------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------------------	---------	-------------------

NOTÍCIAS

Filtrar por tema

- GERAL
- CONSTRUÇÃO SUSTENTÁVEL**
- GESTÃO
- TECNOLOGIA
- HABITAÇÃO ECONÔMICA
- MATERIAIS
- MERCADO

Notícias > Construção Sustentável | 10/03/2016

## Golgi Seropédica é o primeiro condomínio logístico LEED Gold do Rio de Janeiro

O condomínio logístico Golgi Seropédica, cuja administração predial é feita pela JLL, é o primeiro do estado do Rio de Janeiro e o segundo em todo o país a conquistar o nível Gold da certificação LEED (Leadership in Energy and Environmental Design) Core and Shell.

De acordo com o US Green Building Council, a certificação LEED indica um desempenho exemplar do prédio nas fases de projeto e construção. E o nível Gold indica que foram adotadas medidas de economia de energia, água e recursos naturais na construção, foram utilizados recursos naturais locais e tomadas medidas que melhoraram a qualidade do ambiente de trabalho tanto durante a construção como para o usuário final.

"A expectativa inicial era apenas obter a certificação LEED nível Certified, o nível básico, mas durante a concepção do projeto e na construção identificamos oportunidades de ir além e buscar um nível mais elevado, praticamente sem aumentar o custo da obra", afirma Nelson Favarsani, diretor de engenharia da Autonomy Investimentos, empresa proprietária do condomínio logístico Golgi Seropédica.

Segundo Favarsani, os investimentos em estratégias para certificação LEED aumentam o custo da obra de 2% a 3%, mas compensam, porque aumentam a atratividade e competitividade do empreendimento. "Um produto certificado é dotado de recursos de economia de energia e água, por exemplo, que geram

TAGCLOUD

2014 ABC Abecip aberto  
ABNT Abramat  
Acessibilidade acidente

**Fonte: cte.com.br. Acessado em 16 de outubro de 2017.**

A primeira página traz o Arco Metropolitano como o grande influenciador das mudanças na conjuntura logística da região metropolitana, destacando os municípios de Seropédica e Queimados como os seus principais expoentes. É importante ressaltar que, na notícia, concebia-se o ponto de vista de que seriam investidos ao menos 500 milhões de reais no setor de logística e que, ao todo, seriam gerados 7.400 novos empregos na RMRJ. Para isso, porém, seria "necessário" resolver dois "empecilhos": a proliferação da perereca

*physalaemussoaresi* e as mais de 3.000 desapropriações que abririam caminho para a realização da obra. Não há indícios de que este segundo “entrave” tenha ocorrido na cidade de Seropédica; mas, posteriormente, retomaremos situações de conflitos atuais semelhantes a esse. O que há de mais perverso nesse discurso reside no modo como são tratadas as desapropriações, já que as residências são, segundo a mídia e os governantes, sinônimos de “freio ao progresso” tal como concebido por eles e pelos demais atores beneficiários do capital logístico-imobiliário-industrial. Podemos afirmar que ainda mais contraditória é a ênfase dada à preservação da perereca *physalaemussoaresi*, nas peças publicitárias, que difundem a imagem de um Arco sustentável, apenas por possuir 4.310 postes com painéis fotovoltaicos, ao longo dos 72km da rodovia, e por se ter “respeitado” o *habitat* de uma espécie de perereca que se reproduz em determinada área de Seropédica, o que obrigou a modificação do traçado do curso da construção. Tudo isso é documentado nas mídias locais e regionais, ao passo que pouco, ou mesmo nada foi dito acerca das pessoas que moravam (e ainda moram) na rota que obstruiria a passagem e o “caminho do progresso”.

Na segunda página dos sites, há um detalhe bem marcante a ser observado. Logo no momento em que lemos a manchete, nos deparamos com a frase “Seropédica passa por revolução industrial”, em clara referência ao avanço do capital na cidade. O conteúdo em si noticia as ações da prefeitura para atrair as principais empresas, listando as 10 já instaladas à época, e divulgando a vinda da P&G. O discurso é o mesmo de outras notícias: o aparente e imposto progresso, que geraria mais emprego, renda e, conseqüentemente, “qualidade de vida”. Dados sobre emprego, como uma suposta geração de 8.000 postos indiretos e 10.500 diretos, são jogados ao vento, sem dizer nem ao menos qual seria a procedência dessas pessoas, se elas seriam de fato da cidade, ou mesmo as exigências de qualificação para as vagas de trabalho – o que, mesmo na perspectiva desenvolvimentista, “deveria” pressupor qualquer projeto local.

Problematizaremos tal discurso quando abordarmos melhor o vivido e o percebido do município, mas ainda assim chamamos a atenção para a manchete da reportagem. Foi utilizada a palavra “revolução”, que historicamente é dotada de toda uma carga residual de lutas sociais, tanto em nível local como global, para impulsionar as representações do espaço sob a ótica do progresso. Essa é uma clara tentativa de homogeneizar estruturas de organização produtiva que se repetem em outras indústrias, em outros condomínios logísticos Brasil afora, apesar de criarem novas relações de trabalho incomuns ao território Seropedicense.

Na terceira página, o Centro de Tecnologia de Edificações destaca que o condomínio Golgi Seropédica é o primeiro a ter o selo “*LEED Gold*”<sup>10</sup> (*Leadership in Energy and Environmental Design*) do estado do Rio de Janeiro. O *US Building Council* é uma ONG privada de peso americana responsável pela emissão do selo. Conhecida mundialmente pelo seu desenvolvimento de sistemas de classificação de “prédios ecológicos”, ela afirma que o *Leed Gold* indica um desempenho “exemplar” do prédio nas fases de projeto e construção. A classificação de nível “gold”, aparentemente, “certifica” que foram adotadas medidas de economia de energia, água e outros recursos naturais, atestando que, a princípio, grande parte desses recursos seriam locais, além de promoverem uma suposta melhoria no ambiente de trabalho, tanto na fase de construção quanto para os usuários finais. Captação de água da chuva e um sistema de logística reversa seriam exemplos de algumas dessas práticas. A aplicação do selo traria consigo uma ideia de que todas as etapas da implantação do condomínio Golgi Seropédica foram criteriosamente embasadas numa suposta prerrogativa de sustentabilidade; mas, como sabemos, essa sustentabilidade infelizmente foi baseada apenas na técnica, quando precificada através do selo *Leed*

---

<sup>10</sup> Para efeito de curiosidade, nos anexos desta dissertação é possível encontrar uma imagem retirada do site da Golgi em que é possível avistar o referido selo estampado sobre a foto de seus painéis solares (Figura 25, p. 129). Também pode-se verificar na página 128 *prints* de um pequeno projeto da empresa intitulado “Documento Cultural”, que contém a temática “sustentabilidade” e “contexto histórico de Seropédica” como dois de seus eixos.

*Gold* de sustentabilidade, negligenciando a população local, vizinha ao empreendimento.

Entretanto, mesmo a tentativa de se afastar de seus vizinhos, dentro de um processo de conveniente segregação, acabam por criar algum tipo de relação. Neste movimento de ausência e simultânea presença é que o concebido, o vivido e o percebido se integram e fazem ressaltar as diferenças e contradições:

“Os espaços de representação, ou seja, o espaço *vivido* através das imagens e símbolos que o acompanham, portanto, espaço dos ‘habitantes’, dos ‘usuários’, mas também de certos artistas e talvez dos que descrevem e acreditam somente descrever: os escritores, os filósofos. Trata-se do espaço dominado, portanto, suportado, que a imaginação tenta modificar e apropriar. De modo que esses espaços de representação tenderiam (feitas as mesmas reservas precedentes) para sistemas mais ou menos coerentes de símbolos e signos não verbais” (Lefebvre, 2006, p. 66).

Como poderia um técnico, um secretário de planejamento ou mesmo um acadêmico saber mais sobre o que é melhor para um lugar do que os sujeitos que vivenciam esse lugar? Como poderia um cientista, um planejador, um urbanista ou mesmo um jornalista arquitetar o “progresso” para os moradores do bairro situado entre a FLONA (Floresta Nacional) Mario Xavier e o condomínio VBI Log?

#### **4.1- Os trabalhos de campo realizados na área de influência dos condomínios logísticos.**

Ao longo dos capítulos apresentados até o momento, foi possível perceber que em nossa pesquisa os trabalhos de campo estiveram sempre presentes, mesmo que de modo implícito. Apesar disso, para um melhor tratamento das dimensões espaciais das representações, foi necessário mergulhar nos múltiplos lugares de Seropédica que melhor pudessem nos mostrar o vivido e o percebido (sem deixar de lado o concebido) desses processos. No começo, pensávamos em pesquisar o cotidiano dos trabalhadores, funcionários em geral, que vivenciavam, e

ainda vivenciam, os condomínios logísticos. Mas por questões de acesso limitado a essas manifestações, tivemos de reordenar nossa pesquisa para outros sujeitos afetados por todo esse(s) processo(s). Chegamos, inclusive, a optar por uma moradia para poder fazer deste mergulho algo ainda mais profundo, facilitando novas observações, mas também novas descobertas. Foi então que, inquietados com as questões levantadas no final do item anterior, retornamos ao campo. Assim, nossa primeira parada foram as proximidades do condomínio VBI Log.

Em visita realizada no dia 26 de novembro de 2017, entrevistamos moradores de 10 casas da parcela correspondente ao caminho entre a FLONA e o VBI Log. É possível visualizar a área na seguinte figura:

**Figura 17: Mapa da localização do Condomínio VBI e sua proximidade com a população de Seropédica.**



**Autor: Gabriel Lopes, 2017.**

Nas entrevistas, confirmamos algumas de nossas suposições, mas também contrariamos outras. Para começar, podemos dizer que a maior parte dos moradores tem, sim, uma ideia, ainda que bem simples, do que significa aquele empreendimento. Alguns até sabem um pouco sobre o histórico do processo de construção do VBI Log. Eles nos relataram que a parte de asfaltamento sob responsabilidade da empresa foi concluída. No

entanto, segundo os moradores, a partir do momento em que as obras ficaram a cargo da “prefeitura sustentável”, elas pararam. Esse foi, por sinal, um dos três principais problemas do bairro, listados por esses moradores: as estradas de terra e a falta de asfaltamento.

**Figura 18: Limite do asfaltamento no entorno do Condomínio VBI Log. Quase todo o bairro é formado por estradas e ruas de terra. Autores: Gabriel Lopes e Pedro Bensabat, 2017.**



Para aqueles que vivem constantemente essas transformações, a vinda do capital logístico-industrial-imobiliário pode não ser tão benéfica assim. Nas entrevistas, o morador A (cujo nome não revelaremos a pedido do próprio) manifestou certa indignação com as propostas de melhoria local feitas pela prefeitura. Sua ocupação atual se define pelo regime de trabalho informal, já que leva a vida “fazendo bicos”. Ao ser perguntado sobre as ofertas de trabalho, ele nos disse:

“Fizeram toda uma propaganda de desenvolvimento e emprego por aqui. Eu mesmo mandei meu currículo na época da terraplanagem, não consegui trabalho, pois a demanda era grande. Agora também tentei, mas eles contratam só pessoas de fora.”

Enquanto isso, o morador B, que de início não quis dar entrevista por achar que se tratava de questões políticas internas à cidade, ao perceber que se tratava de uma pesquisa acadêmica, ficou mais acessível. Ao ser perguntado sobre o que ele achava da instalação de um empreendimento de tamanho porte, declarou:

“Por um lado, é bom, né?, porque tem aquela velha história do progresso. A gente é comerciante, sou dono dessa padaria aqui. Então, qualquer coisa que causar um maior movimento no bairro, indiretamente, vai ser bom pra mim. Por outro lado, prometem há anos uma melhora estrutural no bairro. E o que se vê é isso aí na sua frente.”

Fotografamos, então, a situação de esgoto a céu aberto apontado pelo morador B, como se vê na próxima figura:

**Figura 19: Esgoto a céu aberto nas ruas próximas ao condomínio logístico VBlllog. Uma visão recorrente em grande parte das ruas do bairro.**



**Autor: Pedro Bensabat, 2017.**

O esgoto a céu aberto, resultado da ausência de um planejamento urbano efetivo na área de saneamento básico, foi listado por unanimidade entre os moradores entrevistados como o principal problema do bairro. Não era difícil constatar isso visualmente, pois grande parte das ruas percorridas eram transbordadas pelo vazamento de uma ou mais casas. Tal realidade, vale a pena lembrar, é bem distinta daquela vivida pelos moradores da parte do bairro Boa Esperança, localizado no centro, em que as crianças brincavam na rua e as pessoas iam trabalhar normalmente.

Quando perguntados sobre o que pensavam a respeito da segurança local, em outros bairros da cidade colocada como uma preocupação constante, dessa vez houve certa divergência de opiniões. Alguns disseram que, apesar de todos os problemas estruturais, das disputas políticas (com históricos de conflito armado), o bairro ainda se configura como “um lugar tranquilo”. No entanto, é de consenso entre todos que quanto mais próximo do condomínio logístico VBI e, conseqüentemente, mais próximo da rodovia presidente Dutra, maior era também o perigo eminente da ocorrência de assaltos.

Uma experiência traumática com esse tipo de violência nos foi relatada pela comerciante C. Vendedora autônoma de salgados e pratos feitos para o almoço dos funcionários da VBI Log, ela relata:

“Vieram aqui à noite, arrombaram o trailer, roubaram tudo; panelas, talheres, comida. Não sobrou nada. A gente fica triste e preocupado. Pensa se vale a pena voltar. O que me deu forças foram os funcionários, disseram que não saberiam o que seriam deles sem mim, sem fazer a comida deles.”

Apesar de insistir em acreditar em seu trabalho, mesmo que para isso tenha de conviver com a constante insegurança, a moradora C lembra, ainda, que assaltantes roubaram um caminhão de carga em frente ao condomínio, antes de conseguir estacionar na área correspondente à VBI.

Ao ser perguntada sobre o que pensava da instalação de um empreendimento deste porte no bairro, C afirmou:

“Foi bom, pois consigo fazer um dinheiro e tirar meu sustento com as vendas, mas não dá pra ter certeza. Durante a terraplanagem, o movimento era bem melhor. Tinham muito mais trabalhadores na obra. Agora, está muito difícil, poucas pessoas almoçam aqui”.

A fala da moradora C demonstra, assim, o quão efêmera pode ser essa sensação de “bonança” que o capital promete trazer para a realidade local.

Antes de sistematizar as “17 Contradições e o Fim do Capitalismo”, Harvey (2014, p. 17) nos adverte sobre aquilo que ele considera a contradição mais importante de todas: aquela existente entre a realidade e a aparência no mundo em que vivemos. Na escala da vida cotidiana, no espaço vivido, é onde (e quando) acreditamos que essa contradição se apresenta mais paupável. É nesse âmbito, o da experiência e da percepção dos sujeitos a partir do prático-sensível, que se desvendam novas *práticas espaciais*, referenciadas também no seguinte fragmento do texto de Lefebvre:

“O que é a prática espacial no neocapitalismo? Ela associa estreitamente, no espaço percebido, a realidade cotidiana (o emprego do tempo) e a realidade urbana (os percursos e redes ligando os lugares do trabalho, da vida ‘privada’, dos lazeres). Associação surpreendente, pois ela ‘inclui em si’ a separação exacerbada entre esses lugares que ela religa. A competência e a performance espaciais próprias a cada membro dessa sociedade só se examinam empiricamente. A prática espacial ‘moderna’ se define, portanto, pela vida cotidiana de um habitante (...) no subúrbio, caso-limite e significativo; o que não autoriza negligenciar as autoestradas e a aero-política. Uma prática espacial deve possuir certa coesão, o que não quer dizer uma coerência (intelectualmente elaborada: concebida e lógica)” (Lefebvre, 2006, p. 65).

A coerência “intelectualmente elaborada: concebida e lógica”, referida pelo autor, deve considerar não apenas as técnicas de ação, mas também o contexto em que se inserem. Em uma de suas primeiras menções ao termo, Lefebvre (2006, p. 27) ressalta que “a *prática espacial* consiste numa projeção ‘no terreno’ de todos os aspectos, elementos e momentos da *prática social*”. Projeções essas que, de acordo com Souza (2014, p. 246), podem ser variadas:

“As práticas espaciais podem ser, logicamente, de vários tipos. Elas têm servido, ao longo da humanidade, ora à dominação, à introdução e manutenção das hierarquias, à coerção e à imposição de cima para baixo ou de fora para dentro das leis e normas que regulam a vida de um grupo de uma sociedade (ou seja, do *nómos*, ou dos *nómoi* específicos e concretos), ora à emancipação, à autodeterminação e ao autogoverno, à autodefesa legítima, à instituição livre e lúcida das leis e normas pelo próprio corpo de cidadãos, diretamente. Em resumo: as práticas espaciais têm servido ora (e com muito mais

frequência) à *heteronomia*, ora à *autonomia* ou, pelo menos, à *luta contra a heteronomia*” (Souza, 2014, p. 246).

Ou seja, as práticas espaciais, mesmo diversificadas e demasiadamente pouco passíveis de serem tipificadas “em seu todo”, podem ser identificadas em duas perspectivas de ação, a saber: (1) as heterônomas e impositivas, aquelas concebidas “de cima para baixo”, nas diferentes escalas; e (2) as resistentes, aquelas que buscam, ainda que isso possa parecer um ideal distante, uma maior autonomia. Em outras palavras, falamos daquelas resistências que são produtoras de espaços diferenciais, presentes também nas mais diferentes escalas – apesar de ser na escala da vida cotidiana, na escala do lugar que, em geral, elas começam a se manifestar.

#### **4.2. Práticas espaciais heterônomas**

É na perspectiva (1) que Correa (1990) baseia sua análise sobre as práticas espaciais, catalogando-as em 5 tipos diferentes (seletividade espacial, fragmentação-remembramento espacial, antecipação espacial, marginalização espacial e reprodução da região produtora), a partir de seus estudos empíricos sobre a empresa de cigarros Souza Cruz. Nesse trabalho, ele evidencia uma perspectiva mais voltada para a análise das práticas espaciais empresariais. Lembrando, é claro, que essas práticas não são absolutas entre as empresas, e abrindo caminho para o surgimento de outras, além de não serem mutuamente excludentes, “ao contrário, podem ocorrer combinadamente ou apresentam um caráter complementar (Correa, 1995, p. 36)”. No “terreno” Seropedicense, e em alguns casos também no oeste metropolitano fluminense, as práticas espaciais por nós identificadas, consoante o modelo de Correa, foram:

- (a) **Seletividade espacial:** O homem lança mão da seletividade espacial, bem como as instituições construídas por ele (como as empresas, mas não só elas) o fazem, na organização de seu espaço. As empresas decidem sobre sua instalação em determinado lugar segundo a oferta de atributos que possam ter interesse para elas. Como exemplos específicos dessa expectativa de uso e lucro, temos o caso do baixo preço da porção de terra, os entroncamentos viários e o Arco Metropolitano como fatores determinantes nas escolhas dos condomínios logísticos que têm a intenção de se instalarem no município de Seropédica. Os fatores locacionais apresentados no capítulo 2 integram esse tipo de prática espacial.
- (b) **Fragmentação-Remembramento Espacial:** No movimento de crescimento e expansão das empresas atuantes no mercado logístico, como a imobiliária canadense Cadillac Fairview, além da anglo-americana CBRE, a fragmentação espacial se define pela criação de novas células dessas empresas geradas e situadas de acordo com a lógica do mercado. Ao buscarem novos espaços, elas investem, segundo seus próprios critérios de seletividade espacial, nas regiões metropolitanas do Brasil, em cujo caso específico as RMRJ e RMSP continuam sendo as principais regiões de expansão das empresas citadas. No caso do remembramento espacial, podemos considerar a própria lógica de construção e projeção dos condomínios logísticos em escala nacional, que, no oeste metropolitano fluminense, desvenda uma unidade entre o capital industrial, o logístico e o imobiliário.
- (c) **Antecipação Espacial:** Quando há uma potencialidade de expansão do capital para determinado lugar, sem que necessariamente ali já esteja fundado um mercado forte e organizado, promovem-se práticas de antecipação espacial, tanto por parte do capital privado (com a instalação dos condomínios logísticos juntamente as empresas inquilinas) quanto de repartições públicas. Em 2011, ano em que o

segmento C da construção do Arco Rodoviário Metropolitano ainda estava em fase de implementação, o sistema Firjan produziu um seminário intitulado “Visões de Futuro”, que difundiu a ideia de que a obra promoveria um “grande crescimento populacional no entorno do Arco”, com a chegada de novas empresas e novos “centros de distribuição” na região - que, em nossa tradução, são exatamente estes grandes galpões logísticos. Isso é, mesmo que o objetivo maior dessas empresas (e também das esferas de governo) seja atender à demanda vinda de toda a RMRJ, em especial em lugares onde já existem condições favoráveis para o mercado consumidor das mercadorias escoadas por esses condomínios, existe no oeste metropolitano fluminense uma antecipação espacial em relação às zonas de fronteira de povoamento. O Arco Rodoviário Metropolitano, nesse sentido, comparece como uma materialidade desse tipo de prática espacial, mas também como uma política de escala, delineada logo na introdução da presente dissertação.

- (d) **Reprodução da região produtora:** Como esboça Correa (1995), no processo de valorização produtiva do espaço “é necessário que se viabilize a reprodução das condições de produção”. Isso resulta em práticas espacialmente localizadas, que podem ser implementadas pelo estado, pelas grandes corporações, mas também por ambos, simultaneamente. Essa prática espacial pode ser notada quando tomamos como exemplos as ações governamentais da prefeitura de Seropédica (2008-2016), travestidas de “práticas sustentáveis”.

Em Oliveira (2017, p. 147), e a partir das investigações de Oliveira (2015, p. 95), podemos detectar algumas dessas ações, que, articuladas, se configuram em práticas espaciais (reproduções da região produtora) realizadas durante o período de expansão de um “*citymarketing*” aliado ao “*marketing verde*” da prefeitura de Seropédica.

**Quadro 1: Ações articuladas da prefeitura de Seropédica para a promoção da marca "Cidade Sustentável"**

TIPO DE MEDIDA	MEDIDAS ADOTADAS
<b>AÇÕES EDUCATIVAS</b>	Realização de sessões gratuitas do “Projeto CineSolar” primeiro cinema móvel do Brasil. Este utiliza energia solar para exibição de filmes. Trabalha com ações sustentáveis que multipliquem a conscientização ambiental. Realização da I Conferência Municipal de Desenvolvimento Rural Sustentável e Solidário, com presença de produtores rurais e de representantes da EMATER e SEBRAE/RJ Oferta de cursos, em escolas públicas e particulares associada ao constante incentivo de plantio de árvores nativas dentro do município.
<b>IMPLANTAÇÃO</b>	Implementação de coleta seletiva, com o recolhimento e separação de resíduos descartados. Por meio da Secretaria Municipal de Ambiente e Agronegócios (SEMAMA), a Prefeitura passou a investir nesta ação, em parceria com a empresa Ciclus e a Cooperativa de Catadores de Materiais Recicláveis de Seropédica Ltda. (COOTRASER), com a instalação de “Ecopontos”.
<b>PROJETO</b>	Criação do Projeto “Reciclando Ideias”, que busca “implementar e transformar a vida de catadores em condições mais dignas de trabalho e melhor qualidade de vida”. Parceria realizada entre a Assistência Social e Direitos Humanos de Seropédica com as Secretarias de Ambiente e Agronegócios, Saúde e Defesa Civil, que atuam junto a COOTRASER
<b>INVESTIMENTO</b>	Suposto investimento em planejamento urbano, com a proposição [não executada] de soluções de mobilidade urbana, diminuição de deslocamentos e criação de bolsões com infraestrutura para o crescimento industrial na cidade, em prol do crescimento sustentável.
<b>CONTRATAÇÃO</b>	Contratação, por parte da Ciclus – empresa que administra o aterro sanitário– da Tecma (Tecnologia em Meio Ambiente) para viabilizar a construção e expansão da unidade, orçada em aproximadamente R\$ 35 milhões, de forma ambientalmente correta.

Fonte: Oliveira (2017), adaptado de Oliveira (2015).

A classificação de Correa sobre as práticas espaciais nos serviu de base para entender as principais operações efetuadas desde que o município de Seropédica se tornou um lugar atrativo ao capital. Desse modo, no terceiro livro gerado a partir do SIMEGER, congresso realizado em 2016 e intitulado “O espaço e a metropolização”, Sposito (2016, p. 627) finaliza o último artigo da coletânea fazendo uma releitura do texto de Correa, além de nomear como “lógicas econômicas que orientam escolhas espaciais das empresas” e “lógicas espaciais das empresas” (Sposito, 2016, p. 638) a *práxis*, ou melhor, o conjunto de ações produzidas e projetadas por essas empresas no espaço construído. E que também se realizam, como a própria autora afirma, no consumo dos “cidadinos”. Contudo, Sposito diferencia essas lógicas espaciais empresariais das práticas espaciais geradas pelos cidadãos (que não se

realizam apenas no consumo), sem, com isso, separá-las por um rígido binarismo, pois:

“Não há um limite ou uma separação entre as lógicas espaciais das empresas e práticas espaciais dos cidadãos, mas sim o limiar entre elas, uma fronteira de entrecruzamentos não apenas porque se articulam, realimentam-se, mas porque são interdependentes” (Sposito, 2017, p. 637).

A distinção feita pela autora mostra-se pertinente, na medida em que são explicados os motivos de sua escolha nominal, dentre os quais ressaltamos um em específico, transcrito a seguir:

“As lógicas espaciais das empresas são completamente dirigidas por intencionalidades, o que é a essência delas, enquanto as práticas espaciais, ainda que carregadas de intencionalidades, são múltiplas e conduzidas por um número muito maior e um universo muito mais diverso de sujeitos sociais” (Sposito, 2017, p. 638).

Ainda que as diferenciações de Sposito se mostrem apropriadas, principalmente no que se refere à diversidade de sujeitos possíveis que podem ser contemplados no que ela define como “práticas espaciais da sociedade”, por uma questão de maior proximidade ao pensamento mais abrangente de Lefebvre, que enxerga essas práticas podendo ser tanto *concebidas*, quanto *vividas* e *percebidas*, consideraremos as duas – lógicas espaciais das empresas e práticas espaciais dos cidadãos – como simplesmente práticas espaciais. Todavia, há de se levar em conta elementos presentes tanto nas práticas espaciais **de consumo** dos cidadãos quanto na lógica de estratégia das empresas, como nos alerta Souza (2014, p. 249):

“(…) longe de esgotar as possibilidades de identificação e classificação das práticas espaciais, equivale a um olhar específico em que se considera um tipo de agente particular – o capitalista. É possível, em contrapartida, identificar práticas espaciais que dizem respeito a ações cujo sentido e cujo conteúdo político-social são diametralmente opostos: práticas *espaciais insurgentes*” (Souza, 2014, p. 249).

Esse universo de práticas, conforme será analisado no próximo item, corresponde a ações diferentes daquelas realizadas pelo *status quo* na hierarquização das geometrias de poder, no processo de metropolização do espaço do município de Seropédica, nosso lugar empírico de análise.

### 4.3. Práticas espaciais do cotidiano

Continuamos com o debate de Souza (2014). Ao colocar em questão a palavra “insurgente”, ele nos “obriga” a retornar à etimologia do termo. Deste modo, fomos ao dicionário Houass (2008, p. 427), que define o ato de se insurgir como “revoltar-se contra o poder estabelecido”, esclarecendo a visão subversiva de Souza com relação ao poder vigente, em especial no trato das práticas espaciais. É importante levantar este debate, que nos leva a retomar mais uma vez o pensamento de Lefebvre. Em “A Produção do Espaço” (2006), o autor produz uma das elucidações mais notáveis, utilizadas inclusive por muitos geógrafos, como os próprios Correa (1990, p. 44) e Souza (2013, p. 238):

“A prática espacial de uma sociedade secreta seu espaço; ela o põe e o supõe, numa interação dialética: ela o produz lenta e seguramente, dominando-o e dele se apropriando. Para análise, a prática espacial de uma sociedade se descobre *decifrando seu espaço*” (Lefebvre, 2006, p. 65).

Decifrando esse espaço nebuloso e difuso e desvelando essas realidades é que descobrimos as práticas espaciais às quais Lefebvre se refere (sem, porém, negar a existência daquelas concebidas pelos capitalistas). São o que Souza nomeia como práticas espaciais insurgentes. Entretanto, é necessário sublinhar: as práticas espaciais de Lefebvre possuem uma significativa diferença daquelas categorizadas por Souza.

Por quê? Pois, ainda que Souza faça uma valiosa classificação das práticas espaciais insurgentes mais comuns – e que, aliás, podem “abranger um número enorme de manifestações empíricas particulares” (Souza, 2014, p. 250) –, o autor contempla apenas uma das múltiplas dimensões do que chamamos, nessa dissertação, de “práticas espaciais do cotidiano”<sup>11</sup>. Para abranger também aqueles que se opõem ao que lhes é impingido é que denominamos dessa forma as práticas espaciais que apresentaremos.

São, sobretudo, práticas espaciais cotidianas<sup>12</sup> de *resistência* (Tinoco, 2017), palavra que se assemelha muito ao termo *insurgência*, mas que possui suas especificidades. A insurgência de Souza está relacionada a uma ideia mais próxima do confronto, mesmo que este confronto não necessariamente seja direto, podendo ocorrer de forma silenciosa e efêmera. Por sua vez, a *resistência* possui toda uma carga histórica de negação aos processos de imposição política. Enquanto a insurgência pode ser caracterizada como um movimento de “rebeldia” ao poder estabelecido, a resistência constitui-se em sua negação, mesmo antes da ascensão deste poder (deste capital), pois ela é residual. Em outras palavras, ela é dotada de diferentes temporalidades, formadoras de uma memória que pode influenciar o sujeito afetado por esse novo poder estabelecido a ponto de ele também resistir a essa nova ordem espacial.

A insurgência pode brotar de uma parcela do *status quo* (um golpe político, por exemplo), ao passo que a resistência deve, necessariamente, ser contra-heterônoma, ou seja, “vir de baixo”. Além do mais, nesta reta

---

<sup>11</sup> Dada a maior abrangência dimensional e envergadura de Lefebvre (2006) na conceituação sobre as práticas espaciais, continuamos com a sua posição na conceituação sobre tais, apesar de reconhecer a elevada importância nas contribuições dos demais autores aqui citados, que em determinados momentos do debate, tomam caminhos opostos a Lefebvre, como Correa (1995) e Souza (2013, p.239) que claramente em seu texto toma as ideias de Lefebvre como apenas “um ponto de partida”, sem se preocupar com uma fidelidade analítica ao seu pensamento.

<sup>12</sup> As práticas espaciais heterônomas também se realizam no cotidiano, como no consumo dos cidadãos, por exemplo. Não havendo um limite, mas um limiar entre elas (SPOSITO, 2017, p.637). No entanto, por se tratar de um movimento “de cima para baixo”, elas começam a se manifestar em escalas mais abrangentes, em que os atores capitalistas articulam melhor suas práticas, para depois atingir o cotidiano. Esse limiar, porém, não é uma separação, e a subdivisão em dois itens nessa dissertação é feita para fins mais didáticos do que conceituais.

final de capítulo, abordaremos práticas espaciais de resistências que não necessariamente se insurgiriam em movimentos complexos de confronto, direto ou indireto, apesar de abrirem possibilidades para opções assim. São, todavia, práticas espaciais contrárias à heteronomia, que exteriorizam uma negação à expansão do capital logístico-industrial-imobiliário no município.

#### 4.3.1. Os Moradores de Vila Real

Investigando os espaços de representação da cidade de Seropédica, capazes de nos revelar algum tipo de negação a todo esse movimento de transformações e múltiplos processos em curso, foi quando nos deparamos com os moradores da ocupação de Vila Real.

**Figura 20: Foto de uma das ruas de Vila Real**



**Autor: Victor Tinoco, 2017**

Os moradores da ocupação, localizada no bairro de Santa Sofia e representada na foto acima, residem no local desde 2002, quando as primeiras famílias chegaram ao terreno sem ter um objetivo político, como pautas revolucionárias sobre a questão da terra. Apenas com o intuito de ter onde morar, eles começaram a se instalar em uma propriedade que, devido à histórica fragilidade jurídica, fruto do extinto regime de enfiteuse,

aplicado à também extinta Fazenda Nacional de Santa Cruz, hoje fragmentada em terras por todo o Oeste Metropolitano Fluminense, era oficializada como uma área pertencente à União. Isso deu início a períodos de grande tensão entre o Estado e as pessoas que ali começaram a residir e, assim, resistir.

Tensão essa que foi agravada pela expansão do capital logístico-industrial-imobiliário na cidade, evoluindo para uma situação de conflito, quando a prefeitura emitiu uma ordem de despejo de 11 casas da ocupação de Vila Real, sob a argumentação de que ali havia uma “invasão de terras”. Foi utilizado até mesmo um trator para a remoção dessas 11 casas, como relatado por Rogério<sup>13</sup>, presidente da associação dos moradores de Vila Real.

“Com a construção do Arco, o local valorizou, isso cresceu o olho das pessoas. Todo mundo morava no seu lote, houve manifestação quando começaram a derrubar, nós vivemos aqui. Queríamos reivindicar Vila Real como um sub-bairro de Santa Sofia.”

A ideia de remoção e despejo se baseava na argumentação jurídica, que considera ilegal a ocupação em terras “públicas”, sendo negada, pelo artigo 183 da constituição federal (parágrafo 3.º), a utilização do *usocapião* – instrumento usado para dar domínio e concessão de uso a moradores que estão há mais de 5 anos em uma determinada ocupação. Este instrumento, porém, não se aplica às terras das esferas governamentais, o que, infelizmente, ofereceu respaldo para a remoção das casas.

Ao ser perguntado sobre como se encontra a situação atual de Vila Real, Rogério respondeu:

---

<sup>13</sup> Rogério é um importante líder comunitário da ocupação. Esteve presente desde seu início e devido a sua riqueza de conhecimento sobre toda a situação, foi o morador da ocupação escolhido neste trabalho para expor seus relatos e anseios sobre tal conflito com a prefeitura.

“O INCRA fez um acordo com a prefeitura, passou a área que era federal pra prefeitura poder regularizar tudo. Ficaram de regularizar a gente na gestão anterior, mas ainda não entregaram o RGI (Registro Geral de Imóveis). Tem gente que mesmo sem o documento paga imposto. Não sabemos como será nessa gestão. Todo ano de eleição a gente sofre, pois os políticos chegam aqui e dizem que, se votarmos neles, ficarão do nosso lado. Passa eleição, a pressão passa um pouco, mas o voto vira uma arma! Fora que, o que antes era uma **área** para guardar o maquinário do DNIT, hoje é um **lugar** que abriga mais de 220 famílias. Ainda querem colocar um projeto de uma rodoviária aqui onde moramos.” [grifo nosso]

A fala do presidente da associação de moradores de Vila Real revela o real motivo das remoções, escondido sob a capa da alegação inicial de “invasão de terras públicas”, anunciado pela prefeitura de Seropédica: a construção de um terminal rodoviário, ou seja, mais uma obra a ser licitada entre a iniciativa privada.

Do mesmo modo, o que nos deixa mais intrigados sobre a situação de Vila Real, além da constante tensão vivida por esses moradores, está representado na figura que segue:



**Figura 21: Mapa de Proximidade das casas de Vila Real com a área do Condomínio Prologis CCP. Autor: Gabriel Lopes**

A ocupação, como mostrada na figura 22 acima, se encontra bem próxima à área que servirá de instalação para o empreendimento do condomínio Prologis CCP, o que nos leva a refletir sobre as reais motivações de se ter tentado retirar os moradores daquele local. Construir uma rodoviária nele facilitaria o fluxo de trabalhadores de diversos empreendimentos aos arredores, mas principalmente o da Prologis, que se encontra a uma distância muito pequena. Ademais, aquela é uma área de proximidade com as três maiores rodovias da cidade: a BR-465 (antiga Rio-São Paulo); a rodovia Presidente Dutra e o Arco Rodoviário Metropolitano. Está, também, próxima a dois dos três principais entroncamentos viários, que serviram de fatores locais para a seletividade espacial do capital logístico-industrial-imobiliário na região.

Mas, mesmo assim, os moradores continuaram resistindo. Em um contato com estudantes da UFRRJ que, no ano de 2013, integravam o Movimento Universidade Popular (MUP), a ocupação Vila Real passou a adquirir mais visibilidade, através de um folheto escrito pelo movimento, que atraiu maior apoio à causa. Sua luta se resume em, simplesmente, ter acesso a um dos direitos básicos garantidos pela própria constituição federal, o direito à habitação, mas que permanece escancaradamente ausente na vida desses moradores.

Essa visibilidade teve bons frutos, pois despertou os olhares do Grupo de Estudos Fundiários da UFRRJ. Por sorte, hoje, alunos de direito da universidade que são integrantes do grupo prestam assistência jurídica para que essas pessoas possam resistir e continuar vivendo em Vila Real. Foi através deles que, durante nossa pesquisa, tivemos acesso à situação dos moradores, a partir de um contato entre os grupos de Estudos em Produção do Espaço, Trabalho e Gênero (LABORES-PUC-Rio), de Estudos Urbano-Rurais (URAIIS-PUC-Rio) e o de Estudos Fundiários da UFRRJ. Esse diálogo possibilitou maior interação do presidente da associação dos moradores de Vila Real com duas universidades de renome nacional, a Rural e a Puc (como informalmente são chamadas), tendo como resultado a participação de Rogério no “I Seminário Urais em Perspectiva: Desenvolvimentos, Metropolização e Resistências”, realizado

pelo URAIS no anfiteatro Junito Brandão, da PUC-Rio. O evento teve por objetivo principal dar voz a sujeitos como ele, que praticam especialmente resistências “abaixo da linha”<sup>14</sup>, apenas por viver a cada momento o seu cotidiano, se posicionando contra um regime de propriedade privada individual e desigual, tal como é o desse modelo de desenvolvimento em que vivemos.

Creemos que essa assistência poderia ser feita com maior abrangência, a partir do envolvimento de toda a comunidade acadêmica e conclamando os alunos de geografia da UFRRJ (e, por que não, de outras ciências afins?). Seria importante, inclusive, trazer para esse projeto de interação universitária junto aos moradores de ocupações outras universidades próximas, que também manifestassem preocupação com tais causas e pudessem se articular de alguma forma à UFRRJ. O que propomos, nesse trabalho, é uma abertura de possibilidades para a integração desses sujeitos às universidades e aos diversos movimentos sociais que nelas existem.

Por fim, como sabemos que os sujeitos de Vila Real não são os únicos afetados pela instalação desses grandes empreendimentos, é preciso abordar e provocar outros sujeitos para a ação, dessa vez, “de dentro” de um espaço de representações importante, como a Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro. Foi nesse contexto que procuramos o GAE, Grupo de Agroecologia da UFRRJ, para corporificar a nossa pesquisa.

---

<sup>14</sup> Termo utilizado por James Scott (2013, p.127) para definir as resistências cotidianas, que não são facilmente visíveis através do confronto, mas que pouco a pouco, vão se tornando subversivas.

#### 4.3.2. O GAE (Grupo de Agroecologia da UFRRJ)

Pensar as representações de Seropédica, assim como pensar dialeticamente as de qualquer outro lugar, consiste em tarefa de demasiada complexidade. Analisar os espaços de representação, as representações do espaço, bem como as práticas espaciais articuladas ao que é concebido, mas também ao que é vivido e percebido, não é um trabalho fácil. Porém, foi nessa tentativa de buscar compreender diferentes dimensões e múltiplas escalas dos processos em curso que buscamos averiguar se existiam posições contrárias à metropolização, que se direciona no mesmo sentido do movimento da acumulação/expansão do capital logístico-industrial-imobiliário no município de Seropédica. Por isso, não foi possível negligenciar posições de grupos que se consideram de resistência na própria Universidade Rural, um ator importante nas transformações da cidade.

A enorme variedade desses grupos e movimentos sociais presentes na universidade fez com que tivéssemos de filtrar nossa pesquisa para a escolha daquele com ao menos uma opinião formada em relação ao movimento de expansão/acumulação de capital na cidade. Foi assim que escolhemos o GAE, Grupo de Agroecologia da UFRRJ.

Em entrevista realizada no dia 10/01/2018, fizemos uma série de perguntas a três representantes do Grupo de Agroecologia da Rural. O GAE, por sinal, se autodeclara um grupo de resistência, pois seus membros consideram os projetos agroecológicos promovidos por eles como alternativos à relação metabólica do capital com a natureza como a conhecemos, tendo posições críticas a respeito do tema. O GAE, em geral, se mostra contra a ideia de natureza como mercadoria, além de buscar um viés para além da técnica em seus projetos e sua visão sobre a noção de sustentabilidade.

Porém, o grupo é heterogêneo, possuindo grande diversidade de linhas de pensamentos entre seus integrantes. Alguns são mais reivindicativos, outros têm posições mais revolucionárias. Apesar disso,

todos entraram em consenso quando foram levantadas as principais questões relacionadas à pesquisa. Em seguida, apresentaremos algumas considerações que reunimos após a bateria de perguntas direcionadas aos membros do GAE.

- (a) A posição do grupo é totalmente contrária às transformações geradas pelo processo de acumulação/expansão do capital logístico-industrial-imobiliário na cidade.
- (b) Eles consideram, como foi definido por um de seus três integrantes – aliás, nascido na própria cidade de Seropédica – , “uma piada” a marca de cidade sustentável criada e divulgada pela gestão 2008-2016 do município. Citando até mesmo a instalação do aterro sanitário no bairro de Santa Sofia, onde ocorrem as ações ditas sustentáveis da empresa Ciclus, gestora do aterro. Classificou-as como uma espécie de “capitalismo pintado de verde”, que promete alta impermeabilização do solo, mas ao mesmo tempo situa-se em cima de um lençol freático essencial para a região, oferecendo constante risco e dependência do monitoramento suspeito da própria empresa.
- (c) Os membros do GAE dialogam e trocam informações com outros grupos e movimentos da faculdade, além de estarem articulados a movimentos e grupos semelhantes em outras instituições pelo Brasil, o que abre caminho para práticas espaciais não só resistentes, como também complexas e insurgentes. Um bom exemplo dessa articulação é o projeto Rede Ecológica, alternativo a toda formalidade criada pela universidade, e que se constitui em uma rede de consumidores de produtos orgânicos em escala regional.
- (d) Possuem, mesmo que timidamente, uma relação com a cidade de Seropédica, em virtude de prestarem assistência agroecológica para a FAF, Feira de Agricultura Familiar local.

A relação do GAE com a FAF é um dos elementos importantes para decifrar o espaço Seropédica-UFRRJ, pois mostra que, mesmo

havendo muitas críticas sobre o fato de a universidade pouco ter se aproximado concretamente da cidade, desde a sua criação, dada a ausência de projetos efetivos de melhoria dos problemas locais e de proveito das potencialidades existentes, existe, ainda, um apoio por “debaixo da linha”.

Por questões de disputa pelo solo valorizado no centro de Seropédica, a Feira de Agricultura Familiar da cidade teve de ser realocada para dentro da universidade. Foi através dela, também, que tivemos as primeiras notícias de outros sujeitos afetados pela expansão logística no município, como moradores e ex-moradores do antigo (porém, infelizmente, a cada dia menor) Assentamento Sol da Manhã.

#### **4.3.3. O Assentamento Sol da manhã**

Este assentamento, construído e reconhecido pelo INCRA a partir das lutas pela reforma agrária realizadas nos anos 80, é hoje um lugar de cobiça para o capital logístico. Para fins de contextualização, podemos dizer que uma boa parcela do assentamento estava localizada exatamente no terreno situado rente à Dutra, em que a VBI Log se instalou.

Destaquemos o tempo passado do verbo: “estava”, pois ao menos quatro famílias tiveram de sair do local. Não foram desapropriadas e nem despossadas, mas venderam suas terras. Todavia, não foi uma venda feita a partir de um acordo “amistoso”, como conta D, em entrevista por nós realizada no dia 12/01/2018, que arrendou outro terreno para continuar seu trabalho com a agricultura orgânica:

“Não queria sair de lá. Fizemos muitas lutas para conseguir aquela terra. Eu estava lá, na época do acampamento, quando reconheceram o assentamento. Saí por pressão, pois já tinham comprado as terras da maioria dos meus vizinhos. Ficaram apenas duas famílias. Porém, hoje me sinto satisfeito com o sítio que arrendei da venda. Lá tínhamos problemas com a água, teve de ser feito um puxado clandestino, mas nessa nova terra não foi preciso.”

O agricultor, que hoje é um dos fornecedores do projeto Rede Ecológica e um dos precursores do Serorgânico, grupo de agricultores de produtos orgânicos de Seropédica, ainda comenta que

“Em outras épocas, a Rural dava mais assistência ao agricultor de Seropédica. Alguns projetos vingaram, mas tinha muito professor que pensava apenas no próprio bolso, não sobrava nada pra gente. Hoje a relação praticamente não existe, tem o GAE que vira e mexe ajuda, mas projeto mesmo não há. Poderiam, por exemplo, aproveitar o estágio (obrigatório) dos estudantes desses cursos, Engenharia Florestal e Agronomia, para trabalhar aqui. Não adianta ficar só no papel, tem que ter coisa concreta”.

A fala do agricultor sugere ideias reais de aproximação da universidade pública, que só pelo próprio nome já possui resíduos históricos de uma representação do rural, com aqueles que vivem as ruralidades seropedicenses, em meio a processos de reestruturação produtiva, terciarização-terceirização, urbanização, metropolização, dentre outros. Em outras palavras, trata-se de a universidade ir a campo, participar e qualificar as discussões que se dão no dia a dia dos agricultores, afetados pela acumulação/expansão capitalista na cidade.

Em determinada parte de seu depoimento, D. revela uma contradição. Enquanto os governos locais, unidos hierarquicamente a atores empresariais, instituições estatais, nacionais, veículos de mídia, como também a esferas da própria UFRRJ (eventos de cursos de engenharia e afins, por exemplo) promovem a institucionalização, no imaginário dos cidadãos, de que construtoras, indústrias, promotores imobiliários e empresas de logística trariam progresso e desenvolvimento sustentável para o município, nosso entrevistado denuncia exatamente o

contrário. Contestando completamente o discurso oficial e cristalizado, ele afirma:

“A vinda dessas grandes empresas é **potencialmente fatal** para a agricultura de Seropédica. Um lugar com tanta área agricultável, é uma pena. As pessoas que vivem desse tipo de atividade também estão ameaçadas. Toda preferência está sendo para as indústrias.” [grifo nosso]

É o que também afirma M., 52 anos, membro de uma das famílias ainda residentes no assentamento. Ela também participou das lutas dos anos 80, que contribuíram para a origem do Sol da Manhã. Hoje, vive da aposentadoria rural garantida pela previdência pública, vinculada ao INSS (Instituto Nacional do Seguro Social), e utiliza a produção do seu sítio de apenas 6 hectares para consumo próprio e da família. Mas, quando perguntada sobre o que pensava da vinda do Condomínio Logístico VBI Log para o bairro, expressou sua desaprovação da seguinte forma:

“Foi uma mudança radical, não estávamos preparados. Eram 42 famílias. Fizeram proposta aos vizinhos. Teve gente que ficou sabendo antes, comprou por um preço mais baixo e revendeu mais caro para a empresa. Jogaram fora toda a luta por essas terras. Não que não possam vender, mas poderiam se unir e estipular um preço mais justo para todos. Também fizeram proposta pra comprar nosso sítio, 16 reais o m<sup>2</sup>, a mesma dos outros. Chegaram e disseram que seria melhor vender, pois nosso solo já estaria contaminado por causa do lixão que contaminaria as águas subterrâneas. Não queremos sair daqui, vivemos nossas vidas aqui.”

O processo de aquisição das terras da VBI Log relatado por M. denuncia a mesma contradição revelada por D., revelando as novas estratégias de convencimento dos assentados por parte dos capitalistas. Da mesma forma que essas empresas reproduzem suas regiões produtoras com práticas de viés “sustentável”, para ganhar certificados que lhes agreguem maior valor de mercado, elas pouco ou nada se importam com a população local. Também vale o registro de que, enquanto a prefeitura contrata e propaga a marca “Cidade Sustentável” através da contratação da empresa Ciclus, para gerir ambientalmente o aterro sanitário de Santa Sofia, o espaço é utilizado como “barganha” por

empresas autodenominadas sustentáveis e que se beneficiam de seus potenciais problemas ambientais para espantar as resistências locais, frente a essas transformações “radicais”, como bem afirmou nossa entrevistada.

“Essa estrada que asfaltaram é bonitinha, mas é uma das mais perigosas de Seropédica. Nem emprego deram, alugaram os galpões para a Embeleze, trouxeram todos os funcionários de fora. Não tem ninguém daqui. Se me perguntar o que o Arco Metropolitano trouxe de bom eu direi que não trouxe vantagem nenhuma para a população.”

Em nossas visitas de campo, visualizamos transformações que afetam diretamente a vida dos sujeitos apresentados nesta dissertação. Sujeitos estes produtores do espaço, de práticas espaciais do simples resistir pelo estar. Articulam-se para manter seu cotidiano, recorrendo a quem lhes dê voz e estrutura para fazerem suas vidas caminharem, mas se encontram ameaçados por uma agressiva metropolização que, convém lembrar, faz parte da expansão capitalista, buscando sempre “novos” espaços. E que, de acordo com todas essas entrevistas, convergem para um mesmo tipo de fenômeno familiar, em muitas pesquisas sobre o urbano: o da violência.

#### 4. Considerações finais, ou iniciais?

Capturar o sentido do movimento é, parafraseando novamente Harvey (2014, 302p), politicamente vital, pois nessa perigosa instabilidade, nesse temerário movimento as avessas, é que talvez possamos aproveitar oportunidades políticas capazes de serem mais efetivas com os grupos sociais excluídos do desenvolvimento capitalista. Da mesma forma, também podemos denunciar problemas críticos da cidade decifrando seu espaço, desvendando novas práticas espaciais e descobrindo novos espaços de representação, capazes de criar representações do espaço que até então não existiam no imaginário dos múltiplos sujeitos que vivem as distintas cidades de uma mesma cidade. Analisada de modo teórico, mas também empírico, no município de Seropédica.

O propósito que tivemos nesta dissertação foi de uma geografia crítica, logo transformadora. Uma geografia que contenha em suas denúncias contra a perversidade de um modelo hegemônico de desenvolvimento, também proposições de mudanças a partir de suas próprias contradições. Alicerçados nas obras de autores renomados na geografia internacional, como David Harvey (2014) e Henri Lefebvre (2006), dialogamos com diversos nomes importantes da geografia brasileira, e também de outras ciências, para poder identificar e analisar os processos espaciais em curso, e tentamos abordar temáticas que estivessem de acordo com debates atuais em geografia humana, sem negligenciar o lado ecológico dos estudos geográficos. Debates a respeito do *desenvolvimento*, que mesmo parecendo muitas vezes esgotado, como enfatizou Souza (1998) em um de seus trabalhos, sempre se renova e muitas vezes se mostra necessário para compreender os objetivos do capital, que tanto utiliza da expressão “desenvolvimento sustentável” para se auto-remediar e continuar a expandir. Mas também debates a respeito das *escalas*, múltiplas, fluidas e socialmente construídas.

Abertas e difíceis de serem delimitadas, mas extremamente importantes de serem distinguidas para uma compreensão transescalar dos fenômenos, e dos processos que geram esses fenômenos.

Fenômenos como a aparição dos condomínios logísticos, localizados estrategicamente através de fatores locacionais que integram a escolha de pontos do município aptos a possibilitar o fluxo de capital como mercadoria para toda a Região Metropolitana do Rio de Janeiro, e que atribuem a seletividade espacial das empresas. Práticas espaciais espacialmente localizadas e escalarmente delineadas por outras, como a construção do Arco Rodoviário Metropolitano, uma prática de antecipação espacial, mas também resíduo histórico de outros períodos, e agora uma política de escala de forte influência em toda a RMRJ.

A todo o momento, nos preocupamos com uma narrativa escalar coerente, onde fosse possível contemplar múltiplas dimensões de um espaço simultaneamente homogeneizante, hierarquizante e em constante processo de fragmentação. Por essa razão, foi que primeiramente definimos e contextualizamos os condomínios logísticos, mostrando que embora estejam imbricados a acumulação/expansão do capital logístico-industrial-imobiliário no oeste metropolitano fluminense, esses terminais se diferenciam na cidade de Seropédica devido, dentre muitos fatores, as desigualdades geográficas presentes mesmo em uma região com significativa integração e coesão das atividades, dos fluxos de capitais e dos elementos espaciais. O que revela, ao menos momentaneamente, a *contradição mutável, porém também fundamental, entre os desenvolvimentos geográficos desiguais e a produção do espaço* (HARVEY, p. 204).

Isso ocorre devido ao fato de que as igualizações geográficas dessa unidade de capital (logístico-industrial-imobiliária) ao mesmo tempo em que produzem e homogeneizam a paisagem através de elementos espaciais semelhantes, como a estética desses condomínios, as atividades logísticas e as transações imobiliárias na região, também promovem diferenciações que fragmentam o oeste metropolitano

fluminense (essa é, vale lembrar, uma própria fragmentação fluida da, e para além da, formal e concebida Região Metropolitana) em distintos lugares. Onde conflitos e tensões locais, misturados hierarquicamente a todas essas interações escalares, permitem dizer que a expansão do capital logístico-imobiliário-industrial nas realidades da cidade de Seropédica diferem daquelas ocorridas em Japeri, Itaguaí ou qualquer outro município dessas proximidades. Assim, o espaço é produzido desigualmente em sua aberta totalidade, suas materialidades, mas principalmente em suas relações sociais.

Aliás, essas contradições estão sempre presentes na expansão capitalista, pois são imanentes a acumulação. Não necessariamente as 17 sistematizadas por Harvey (2014) se reproduzem em um mesmo lugar, região ou em alguma dimensão mais abrangente, mas elas, fundamentais, mutáveis ou perigosas, estarão presentes no modelo de sociedade em que nos encontramos. Muitas vezes gerando processos, como o par dialético valor de uso x valor de troca, diretamente relacionado à tensão existente entre a propriedade privada e o estado capitalista, e que constituem a essência imobiliária dos condomínios logísticos. Outras vezes, elas são o próprio processo, como o crescimento exponencial infinito, que juntamente a relação contraditória do capital com a natureza, expandiu a reprodução capitalista de tal maneira ao ponto de ser necessário uma interiorização do mundo natural, precificando a natureza e tratando as questões ambientais como um grande negócio, como foram demonstrados nos selos “Leed” de sustentabilidade dos condomínios, além da reprodução da marca “Cidade Sustentável”, promovida pela prefeitura de Seropédica entre os anos 2008-2016, e que integram novos códigos metropolitanos em uma metropolização cada vez mais intensificada na RMRJ.

Mas na grande maioria das vezes essas contradições são os dois, pares dialéticos que interagem e geram processos, mas também pares dialéticos entre os próprios processos, como aquele entre os desenvolvimentos geográficos desiguais e a produção do espaço. Esta forma de pensar desvenda mais uma contradição, que nos demos conta

agora enquanto escrevemos essas considerações finais, e também faz parte das contradições fundamentais do capital nas concepções de Harvey:

“O Capital deve ser visto como um processo ou como uma coisa? Em minha opinião, deve ser visto como ambos, e defendo uma interpretação simultânea, e não complementar, do funcionamento dessa dualidade, mesmo que, para propósito de exposição, muitas vezes uma perspectiva deva prevalecer sobre a outra. A unidade do capital que circula continuamente como processo e fluxo, de um lado, e as diferentes formas materiais que ele assume, de outro, formam uma unidade contraditória” (HARVEY, 2014, p.73).

Mais a frente, o autor desenvolve ainda mais seu pensamento, e explica porque considera esta uma contradição fundamental:

“A dualidade processo-coisa não é exclusiva do capital. Eu diria que se trata de uma condição universal de existência na natureza e, como os seres humanos fazem parte da natureza, trata-se também de uma condição universal da atividade social e da vida social em todos os modos de produção (...). Mas o capital enfrenta e mobiliza essa dualidade de uma maneira particular, e é nisso que devemos nos atentar. O capital existe como fluxo contínuo de valor que passa pelos diferentes estados físicos (...). A continuidade do fluxo é condição primária da existência do capital. Este deve circular continuamente, do contrário morre. A velocidade de sua circulação também é importante. Se consigo fazer meu capital circular mais rápido do que você faz circular o seu, tenho uma vantagem competitiva. Assim, existe uma pressão competitiva considerável para acelerar a rotatividade do capital. A tendência a aceleração é facilmente identificável na história do capital. A lista de inovações tecnológicas e organizacionais criadas para aumentar a velocidade de circulação e reduzir as barreiras impostas pela distância física é longa”. (HARVEY, 2014, p.

Para tentar dar conta dessa pressão competitiva, é que o capital se apropria da logística, e cria, dessa forma, mecanismos capazes de acelerar o seu fluxo. Esses mecanismos são muitas vezes materializados em fixos que facilitam o movimento contínuo de expansão de capital. Fixos como os terminais logísticos, hoje criados e organizados sob a forma espacial (forma-conteúdo) de condomínio, e que seriam inúteis, sem o recebimento do capital fluxo, materializado em caminhões e cargas

os quais passam todo dia por esses terminais. Porém, as mercadorias não se realizariam no mercado sem esses meios de transporte e sem esses terminais de carga. Em síntese, o capital fixo constitui um amplo mundo de coisas que dão apoio a circulação de capital (Harvey, 2014, p. 77).

Mas esses terminais, esses condomínios logísticos seriam apenas a coisa em si, apenas o capital fixo? Certamente que não. Eles são manifestações de processos múltiplos. Acumulação/expansão capitalista, reestruturação-territorial-produtiva, terceirização – terciarização, urbanização → metropolização, tal como as contradições expostas e analisadas neste trabalho. Seria, ainda, presunçoso demais afirmar de qual deles vieram os condomínios, uma vez que há uma relação íntima entre todos eles. Ainda sim, deixamos agora, para aqueles que tentarem se aventurar nos estudos sobre a indústria, o urbano, as sustentabilidades e a logística, o desafio de avançar na compreensão dessas manifestações<sup>15</sup>, que provavelmente ainda serão muito utilizadas até outras novas e mais atrativas ao capital forem criadas.

A *dualidade entre processo e coisa*, entre fixo e fluxo, encontra-se indissociável da *dualidade entre produção e realização*, contradição também fundamental para o capital, e que cria barreiras para a própria circulação de seu todo. Dentre essas barreiras, destacamos nessas considerações finais a precificação do solo do oeste metropolitano fluminense, que esbarra no cotidiano de pessoas as quais vivem neste mesmo solo, ocasionando em conflitos pela terra, exemplificados no caso da ocupação de Vila Real, bem como dos moradores e ex-moradores da área de instalação do condomínio logístico da VBI Log. Nesse contexto, a tentativa de expulsão dessas populações, seja por convencimento, seja pelo uso da força, é um artifício antigo do capitalismo para tentar sanar essas contradições:

---

<sup>15</sup> Ao fim dessa dissertação percebemos que por causa, dentre outros motivos, da crise econômica ocorrida em escala nacional no pós-Golpe de 2016, está havendo o desmonte de algumas estruturas logístico-industriais na região. O próprio condomínio logístico do Bairro Santa Sofia foi suspenso e o terreno está a venda. Outros empreendimentos da Estrada de Piranema não sairão do papel num curto prazo de tempo. É o capital criando barreiras para a sua própria reprodução.

“Além disso, essas atividades não são passivas, mas ativas. A expulsão (ou a tentativa de expulsão) de populações pobres e vulneráveis de terras e locais valorizados por gentrificação, deslocamentos e, muitas vezes, remoções violentas é uma prática antiga na história do capitalismo, vivenciada por moradores das favelas do Rio de Janeiro, antigos moradores dos barracos de Seul, desalojados por procedimentos de domínio eminente nos Estados Unidos e moradores de favelas da África do Sul. **A produção significa aqui produção do espaço, e a realização assume a forma de ganhos de capital com renda da terra e valores imobiliários, geralmente dando poder a construtores e rentistas, em oposição a outras facções do capital**” (HARVEY, 2014, p. 85, grifo nosso).

Os rentistas de Seropédica, aqui seriam os promotores imobiliários (e que, em alguns casos, são também proprietários de terra, como a CBRE, co-proprietária de alguns condomínios). Atores que se utilizam da extração da renda da terra para acumular capital, e se associam a outras esferas de poder locais para institucionalizar a representação do progresso e do desenvolvimento sustentável, escondendo assim sua intencionalidade de acumulação independente de preocupações ambientais ou não.

Todavia, suas ações se deparam com resistências locais, cometidas por sujeitos não beneficiários deste movimento de expansão capitalista. Nosso trabalho teve a intenção de mostrar algumas realidades de diferentes sujeitos, como a ocupação de Vila Real, os Moradores situados entre a FLONA Mario Xavier e a VBI Log, e o GAE, auto-intitulado um grupo de resistência anticapitalista da Universidade Rural.

Infelizmente esses moradores estão em uma situação de resistir para sobreviver. Pois todo o movimento dessa nova metropolização, deste novo urbano em Seropédica, faz com que os governantes, aliados aos atores empresariais, queiram aproveitar da fragilidade jurídica da posse de suas terras, para assim poder removê-los dali, e continuar tentando regular, sem muito sucesso, a contradição entre fixos e fluxos, entre processo e coisa, e entre produção e realização.

Quando uma pessoa, que leva consigo o que a ela se concebe, além do que se vive em um processo, passa a ter noção da real mudança que provocam as políticas públicas em sua vida, é o momento em que o percebido lhe alcança. São as representações do espaço, os espaços de representação e as práticas espaciais, totalidades de totalidades, entrando em conformidade, mas uma conformidade pautada na contradição entre essas dimensões. As práticas espaciais, estas que podem ser tanto impostas quando geradas a partir de uma ação de resistência, são práticas do possível. Este trabalho pretendeu abrir espaço para esse possível, mas o possível que venha “debaixo da linha”.

Outra barreira que o capital criou através de suas contradições, está sendo percebida tanto por esses sujeitos em seus cotidianos, quanto pelos atores capitalistas. O fenômeno da violência, que desde já deve ser lembrado como um fenômeno representativo (violência para quem?), está afetando o dia-a-dia dos cidadãos da cidade de Seropédica e adjacências. A sensação de insegurança foi relatada pela grande maioria dos entrevistados, em especial aqueles residentes próximo as grandes rodovias e aos grandes empreendimentos.

Sob a perspectiva dessas empresas, a violência também está se tornando um problema para a expansão de suas atividades. Ainda mais quando voltamos nossos olhares para o escoamento das toneladas de cargas que passam pelos condomínios logísticos. Este fenômeno, sempre ligado a desigualdade, seja geográfica, seja de acumulação, está atrapalhando o escoamento de cargas que passam pelos terminais e posteriormente são transportadas para os destinos de consumo da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. No marketing promovido pelos promotores imobiliários, os condomínios de maior classificação, a exemplo do terminal Golgi Condomínios Logísticos, são disseminados no mercado logístico como detentores de elevada tecnologia e segurança patrimonial, capazes de garantir a proteção das mercadorias guardadas em seus galpões até serem escoadas. No entanto, tal proteção só é garantida no momento em que as cargas chegam aos módulos. Ao saírem deles, os caminhões se colocam em um constante risco de serem

assaltados pelos muitos quilômetros de rodovias como a Presidente Dutra e o Arco Rodoviário Metropolitano.

Isso fez com que certos atores do capital unissem forças, e passassem a pensar em um meio para diminuir o prejuízo gerado pelo roubo das cargas no trajeto dessas mercadorias. No ano de 2017, o Conselho Empresarial de Defesa e Segurança, amparado pelo Sistema FIRJAN, reuniu representantes empresariais e das diversas camadas do poder estatal para apresentar sua proposta de “combate”, através do que chamaram de “Movimento Nacional Contra o Roubo de Cargas”. Uma estratégia de integração entre as empresas e os diversos setores de segurança, privados e governamentais, que direcionariam seus esforços para o estado do Rio de Janeiro, detentor de grande parte da proporção das mercadorias roubadas. Polícias federais e estaduais agiriam, segundo a proposta, em cooperação com forças militares, órgãos de pesagem (DNIT) e fiscalização com a finalidade de investigar e diminuir o roubo de cargas do estado e, essencialmente, da Região Metropolitana, aplicando o que intitularam de “Cinturão de Segurança Integrado do Estado do Rio de Janeiro”<sup>16</sup>. O projeto almeja a ação de todas essas forças justamente nos entroncamentos viários das grandes rodovias do estado, o que faria da cidade de Seropédica um ponto estratégico para sua realização.

Seria esta uma prática espacial? Certamente que sim. E ela se encontra em vigor a contar do tempo em que foi colocada em funcionamento, no dia 20 de fevereiro de 2018, a intervenção federal no Estado do Rio de Janeiro, após divulgadas diversas notícias sobre os roubos e sobre outras esferas do que entendemos como violência, especialmente na RMRJ. Entretanto, seria esta uma prática espacial heterônoma, planejada e concebida pelos atores do capital, unidos a falida representação de Estado que o Rio de Janeiro convive há bastante tempo. Nesse sentido, é urgente a necessidade de práticas espaciais com

---

<sup>16</sup> Convido o leitor a visitar o anexo da pg 127 (figura 23), em que é possível visualizar o cartograma do Cinturão de Segurança Integrado em todo o estado, para assim, entender um pouco mais a estratégia pretendida pela associação entre as empresas e o governo.

um viés mais humanista na cidade de Seropédica, na Região Metropolitana, e em todo o estado. Um humanismo que valorize as pessoas, que não as trate como mercadoria descartável de acordo com os interesses do capital (Harvey, 2014, p.265)

É necessário aproximar cada vez mais os grupos e movimentos da universidade com as realidades da cidade, e talvez só assim, ser possível criar ideias mais humanas frente a essas transformações, a esses processos. Ideias que não negligenciem os avanços da técnica, mas que também não a fetichizem ao ponto de torna-la a grande salvadora dos problemas ambientais locais e globais. Que não tratem a natureza como um negócio lucrativo, nem a expressão “desenvolvimento sustentável” como uma palavra mágica remediadora, precificadora e desigual, mas o inverso disso. Um desenvolvimento sustentável que reconheça a intensa vida presente em nebulosas “opacas” apenas em sua aparência, onde sujeitos como os apresentados nessa dissertação possuam voz ativa, “abrindo espaço” para sustentabilidades territoriais, possibilitando novas representações, novas resistências, e porque não, mais autonomia?

## 5. Referências bibliográficas

BALLOU, Ronald H. **Transportes, administração de materiais e distribuição física**: Logística Empresarial. 1. Ed. Edição Brasil: Atlas, Editora 2007.

BRANDÃO, Carlos Antonio. **O modo Trans-escalar de análise e de intervenção pública**. In: Encontro Nacional da ANPUR. 2003.

CALDERINI, Luis. **Arco metropolitano muda a logística no RJ e atrai novos investimentos**. Disponível na internet < <https://www.seropedicaonline.com/prefeitura/obras/arco-metropolitano-muda-a-logistica-no-rj-e-atrai-novos-investimentos/>>. Acessado em 15 de outubro de 2017.

CALDERINI, Luis. **Seropédica passa por revolução industrial**. Disponível na internet <https://www.seropedicaonline.com/ultimas-noticias/seropedica-passa-por-revolucao-industrial/>. Acessado em 15 de outubro de 2017.

CALDERINI, Luiz. **INCRA doa terras para prefeitura de Seropédica**. Seropedicaonline. Disponível em: <https://www.seropedicaonline.com/prefeitura/planejamento/incra-doa-terras-para-prefeitura-de-seropedica/> . Acessado em 20 de abril de 2017.

CALDERINI, Luiz. **Seropédica tem seu primeiro deputado federal “Wilson Bezerra”**. Disponível em: <https://www.seropedicaonline.com/utilidades/politica/seropedica-tem-seu-1-deputado-federal-wilson-beserra/>. Acessado em 18 de abril de 2017.

Câmara Municipal de Japeri. **Lei Orgânica n 1.101 de Japeri**. Disponível em: [www.camarajaperi.rj.gov.br/pdf/lei/1108-2005.pdf](http://www.camarajaperi.rj.gov.br/pdf/lei/1108-2005.pdf). Acessado em 12 de janeiro de 2017.

CARDOSO, Abgail. **Golgi Seropédica é o primeiro condomínio logístico LEED Gold do Rio de Janeiro**. Disponível na internet <http://www.cte.com.br/noticias/2016-03-10golgi-seropedica-e-o-primeiro-condominio/> . Acessado em 16 de outubro de 2017.

CASTORIADIS, Cornelius. **Reflexões sobre o desenvolvimento e a racionalidade**. In: CASTORIADIS, Cornelius. As encruzilhadas do Labirinto II, os domínios do homem. Rio de Janeiro: Paz e Terra. 1987.

CASTORIADIS, Cornelius. **O Mundo Fragmentado** (Encruzilhadas do labirinto III). Rio de Janeiro: Paz e Terra. 1987, p. 13- 26.

CBRE Notícias. Arco metropolitano favorece investimentos logísticos em cidades vizinhas ao Rio de Janeiro. Disponível em: <http://www.cbre.com.br/noticias/arco-metropolitano-favorece-investimentos-logisticos-em-cidades-vizinhas-ao-rio-de-janeiro/>. Acessado em 20 de junho de 2016.

COELIS, Elenilce Lopes. **Logística Empresarial**. Disponível na internet. < <http://www.ietec.com.br/imprensa/logistica-empresarial/>>. Acessado em 20 de agosto de 2017.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Espaço, um conceito-chave da geografia**. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs). Geografia: conceitos e temas. 2ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995, 354 p. p.15-45.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Sobre agentes sociais, escala e Produção do Espaço**: um texto para discussão. In: CARLOS, A. F. A; SOUZA, M. L; SPOSITO, M. E. B. (orgs). Produção do Espaço Urbano: agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, p. 41-52. 2011.

DÁVALOS, Pablo. **El “Sumak Kawsay” (“Buen Vivir”) y las cesuras del desarrollo**. Jueves, 10 de junio de 2010.

ESCOBAR, Arturo. **O Lugar da natureza e a natureza do lugar**: globalização ou pósdesenvolvimento? In: LANDER, Edgardo (org). A Colonialidade do Saber: Eurocentrismo e ciências sociais, perspectivas latino-americanas. Buenos Aires: CLASO, p. 133-168. 2005.

ESCOBAR, Arturo. **El “postdesarrollo” como concepto y pratica social**. In: MATO, Daniel (coord.). Políticas de economia, ambiente y sociedad em tiempos de globalización. Caracas, Facultad de Ciências Econômicas y Sociales. Universidad Central de Venezuela. 2005, p.17-31.

ESCOBAR, Arturo. **Encountering development**: the making and unmaking of the third world. Princeton, Princeton University Press. 1995.

FERREIRA, Alvaro.. **Produção alienadora das cidades e indícios de insurgência**: materialização, substrução e projeção. In: FERREIRA, Alvaro; RUA, João; MATTOS, Regina Célia de. (Orgs). O espaço e a metropolização: cotidiano e ação. 1 ed. Rio de Janeiro. Consequência Editora, 2017. p. 91-123.

FINATTI, Rodolfo. **Aglomeraciones Industriais no Brasil**: Uso do Território e Transformações Recentes. 305p. Tese (Doutorado em Geografia)- Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas- Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo. 2017.

FINATTI, Rodolfo. **Condomínios Empresariais nas Áreas Metropolitanas do Estado de São Paulo**: Produção Imobiliária e Localização da Indústria. Dissertação (Mestrado em Geografia)-

Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas- Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo. 2012.

FINATTI, Rodolfo. **Produção do espaço urbano e fluidez territorial:** Análise das escolhas locacionais associadas ao condomínio empresarial Techno Park Campinas. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, Brasil, v. 12, n. 2, novembro, 2010.

Firjan. **Movimento nacional contra o roubo de cargas:** resultados obtidos. In: Conselho empresarial de defesa e segurança. Gerência de estudos de infraestrutura. Diretoria de defesa de interesses, Sistema Firjan, Rio de Janeiro. Acessado em 08 de janeiro de 2018 via pen-drive.

GONZÁLEZ, Sara. **La geografía escalar del capitalismo actual.** Barcelona: Scripta Nova, v. IX. N.189, 2005.

Golgi Condomínios Logísticos. **Quem é a golgi?** Disponível em: <http://www.golgi.com.br/hp/golgi.aspx> . Acessado em 10 de janeiro de 2016.

Golgi Condomínios Logísticos. Documento cultural Golgi Seropédica. Disponível em: <http://www.documentoculturalgolgiseropedica.com/>. Acessado em 12 de janeiro de 2018.

GUIMARÃES, Roberto P. **Desenvolvimento sustentável:** da retórica à formulação de políticas públicas. In: BECKER, Berta K; MIRANDA, Mariana (Orgs). A geografia política do desenvolvimento sustentável. Rio de Janeiro: UFRJ, 1997. p. 13-44.

HARVEY, David. **17 Contradições e o Fim do Capitalismo.** Ed 1. Boi tempo. 2015. 291p.

HARVEY, David. **A Produção capitalista do espaço.** São Paulo: Annablume. 2005. 159 p.

HAESBAERT, Rogério. **Viver no limite.** Território e multi/transterritorialidade em tempos de in-segurança e contenção. 1 ed. Rio de Janeiro. Bertrand Brasil, 2014. 320p.

HENRIQUE, Thiago. **Quem te Viu Quem te Vê, Seropédica.** Com Localização privilegiada, Seropédica é um dos lugares mais atraentes do Rio nos ramos da indústria e da logística. Jornal o Dia. p. 1, 28.6. 2015.

HOUAISS, Antônio. **Dicionário da Língua Portuguesa.** 3ª edição. Rio de Janeiro Editora Objetiva, 2008, 917p.

Jornal R7. **PM em folga é morto dentro de Seropédica, na baixada.** Disponível em: <http://noticias.r7.com/rio-de-janeiro/pm-em-folga-e-morto-dentro-de-lan-house-em-seropedica-na-baixada-22102013> . 2013. Acessado em 08 de março de 2017.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: La production de l' espace. 4 éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão: início – Fev. 2006.

LENCIONI, Sandra. **A metamorfose de São Paulo**: O anúncio de um novo mundo de aglomerações difusas. Revista Paranaense de desenvolvimento, Curitiba, n.120, p.133-148, jan/jun. 2011.

LENCIONI, Sandra. **Urbanização difusa e a constituição de megaregiões**: o caso de São Paulo- Rio de Janeiro. Revista eletrônica E-metrópolis, São Paulo, n. 22, p. 6- 15. ano 6, setembro de 2015.

LENCIONI, Sandra. **Metrópole, metropolização e regionalização**. 1. Ed. Rio de Janeiro: Consequência Editora, 2017. 264p.

LOWY, Michael. **A teoria do Desenvolvimento Desigual e combinado**, mimeo. Disponível: <http://www.afoiceemartelo.com.br/posfsa/Autores/Lowy,%20Michael/a%20teoria%20do%20desenvolvimento%20desigual%20e%20combinado.pdf>. Acesso em: 6 de janeiro de 2016.

MASSEY, Doreen. **Um sentido global do lugar**. In: ARANTES, Antonio A. (org) O Espaço da Diferença. Campinas: Papinns. 2000. 304p.

MATTOS, Regina, C. **Desvendando o Íntimo Espaço da Moda**. 208p. Tese (Doutorado em Geografia) – Departamento de Geografia, Universidade Federal Fluminense. 2005.

MOORE, Adam. **Rethinking Scale as a geographical category**: from analysis to practice. Progress in Human Geography, New York. Sage publishing n. 32. 2008.

OLIVEIRA, Floriano, G. **Reestruturação Produtiva e Regionalização da Economia em Território Fluminense**. Tese (Doutorado em Geografia)- Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas- Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo. 2002.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. **A emersão da região logístico-industrial do extremo oeste metropolitano fluminense**: reflexões sobre o processo contemporâneo de reestruturação territorial-produtiva. Revista Eletrônica Espaço e Economia. Revista Brasileira de Geografia Econômica. Rio de Janeiro, IV, n. 7. Janeiro de 2015.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. **“Seropédica Sustentável”**: Transformações ecológico-econômico-espaciais recentes em um lacônico julgamento. Recôncavo: Revista de História da UNIABEU (Belford Roxo), v. 6, n. 11, p.87-101, julh/dez. 2015.

OLIVEIRA, Leandro, D. **Desenvolvimento, Reestruturação Produtiva e Economia Espacial**: O processo de reordenamento territorial no oeste

metropolitano fluminense. In: Simpósio Nacional de Geografia Urbana. 13. Rio de Janeiro. UERJ, 2013. p 1-16.

OLIVEIRA, Patrícia Matias de. **Empreendedorismo urbano periférico**: um estudo sobre os municípios da borda oeste metropolitana do Rio de Janeiro. 161f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro. 2017.

PAURA, Glávio L. **Fundamentos da Logística**. Rede E-Tec Brasil. Instituto Federal do Paraná. Curitiba-PR. 2012. 112p.

Planalto. Governo Federal. **II Plano Nacional de Desenvolvimento**. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/19701979/anexo/ANL615174.PDF](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19701979/anexo/ANL615174.PDF).195 Acessado em 03 de janeiro de 2017.

Planalto. Governo Federal. **Lei de terceirização n 13.429**. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2015-2018/2017/lei/L13429.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2015-2018/2017/lei/L13429.htm). Acessado em 02 de fevereiro de 2018.

Portal Brasil. **INCRA busca regularizar 60 mil títulos de propriedade em antiga fazenda do império**. Portal Brasil. Disponível em: <http://www.brasil.gov.br/governo/2011/05/incra-busca-regularizar-60-mil-titulos-de-propriedade-em-antiga-fazenda-do-imperio>. Acessado em 23 de abril de 2017.

Prefeitura de Seropédica. **Seropédica, Cidade Sustentável**. Disponível na internet < <https://www.seropedica.rj.gov.br/tag/seropedica-cidade-sustentavel/>> Acessado em 20 de novembro de 2016.

Prologis CCP. **Prologis CCP Seropédica, descrição**. Disponível em: [http://www.prologisccp.com.br/pdf/PrologisCCP\\_Seropedica.pdf](http://www.prologisccp.com.br/pdf/PrologisCCP_Seropedica.pdf). Acessado em 02 de abril de 2016.

QUAINO, Lilian. **RJ inaugura arco metropolitano após 40 anos e espera PIB R\$ 1,8 bi maior**. G1. O globo.com. Disponível em: <http://g1.globo.com/rio-dejaneiro/noticia/2014/07/rj-inaugura-arco-metropolitano-apos-40-anos-e-espera-pib-r-18-bi-maior.html>. Acessado em 04 de janeiro de 2016.

QUIJANO, Aníbal. **“Bien vivir” para REDISTRIBUIR el poder**: Los pueblos indígenas y su propuesta alternativa em tiempos de dominación global. Informe 2009-2010 Oxfam. Pobreza, desigualdad y desarrollo em el Perú, Julio, 2010.

RADCLIFFE, Sarah A. **Development for a postneoliberal era?** Sumak Kawsay, living well and the limits to decolonization in Ecuador, Geoforum. 43. 2012, 240-249.

RAMDOMSKY, Guilherme Francisco Waterloo. **Desenvolvimento, Pós-Estruturalismo e Pós-Desenvolvimento**: a crítica da modernidade e a emergência de “modernidades” alternativas. Ver. Bras. De Ciências Sociais, vol. 26, n. 75, São Paulo: Fev. 2011.

RUA, João. **Metropolização do espaço e urbanidades no rural, um diálogo renovado**. III Simpósio Internacional sobre Metropolização do Espaço, Gestão Territorial e Relações Urbano-Rurais. Rio de Janeiro, PUC-Rio. 2016. p.1-8.

RUA, João. **No estado do Rio de Janeiro: o lugar de um lugar rural em um espaço de metropolização**. In: RUA, João; FERREIRA, Alvaro; MATTOS, Regina Célia de. (Orgs). O espaço e a metropolização: cotidiano e ação. 1 ed. Rio de Janeiro. Consequência Editora, 2017. p.443-487.

RUA, João. **Desenvolvimentos e sustentabilidades**: uma perspectiva geográfica. In: OLIVEIRA, Márcio P. de; COELHO, Maria Célia N ; CORRÊA, Aureanice de M. (Orgs). O Brasil, a América Latina e o mundo: espacialidades contemporâneas. Rio de Janeiro (RJ): Lamparina; ANPEGE;FAPERJ, 2008. p. 387- 400.

RUA, João. **Desenvolvimento, espaço e sustentabilidades**. In: Paisagem, Espaço e Sustentabilidades. Rio de Janeiro: PUC- Rio, 2007. P. 143-193.

SCOTT, James. **Dominação e a arte da resistência**: discursos ocultos. 1 ed. Lisboa. Letra livre. 2013. 340p.

Secretaria de Obras. **Arco Metropolitano do Rio de Janeiro**. Governo do Estado do rio de janeiro. Disponível em: [http://www.rj.gov.br/web/seobras/listaconteudo?searchtype=listabyorgao&tipo=contato\\_s&p\\_l\\_id=16601](http://www.rj.gov.br/web/seobras/listaconteudo?searchtype=listabyorgao&tipo=contato_s&p_l_id=16601) . 2013. Acessado em 06 de janeiro de 2016.

SILVA, Almir Eduardo da. **Por dentro do mundo da logística**. Disponível na internet. < <http://www.administradores.com.br/artigos/academico/por-dentro-do-mundo-da-logistica/98143/>>. Acessado em 18 de agosto de 2017.

SMITH, Neil. **Desenvolvimento Desigual, natureza, capital e a produção do espaço**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988. 212p.

SOARES, Adriana Costa. **Diagnóstico e modelagem da rede de distribuição de derivados de petróleo no Brasil**. 2003. 130p. Dissertação- PUC-Rio. Rio de Janeiro. 2003.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **A prisão e a Àgora: reflexões entorno da democratização do planejamento e da gestão das cidades**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil. 2006. 632p.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial**. 1 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013. 320p.

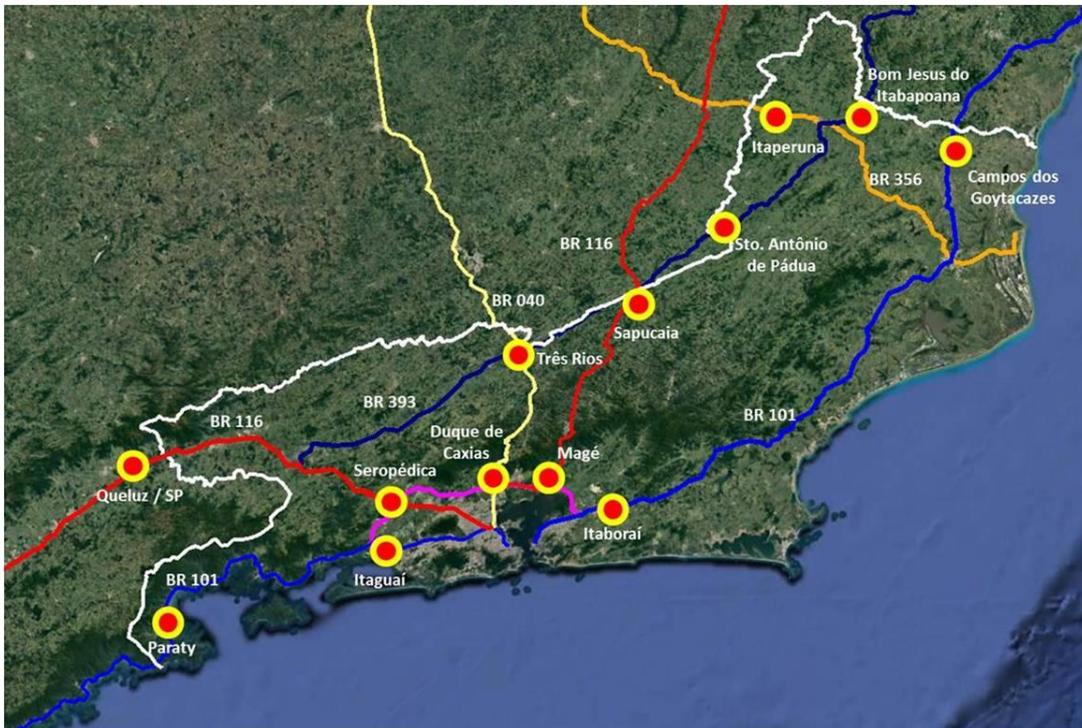
TINOCO, Victor. **Espaço, desenvolvimento geográfico desigual e resistência**: considerações preliminares sobre as territorialidades de resistência. In: XII Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia. 12, 2017, Porto Alegre: UFRGS, 2017, p. 8094- 80105.

VAINER, Carlos. **As escalas do Poder e o Poder das Escalas**: o que Pode o Poder Local? In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR. 9. 2001. Rio de Janeiro. Subtema 1- Escalas de poder e Novas formas de Gestão Urbana Regional. Rio de Janeiro: ANPUR, 2001. P. 140-151.

KON, Anita. **Nova economia política dos serviços**. 1 ed. São Paulo: Perspectiva : Cnpq, 2015. 670p.

## 6. Anexos

Figura 21: Anexo - Cartograma do Cinturão de Segurança Integrado do Rio de Janeiro.



Fonte: “Movimento Nacional Contra o Roubo de Cargas. Resultados Obtidos”, 2017.

Figura 22: Anexo - Carta da indústria do Sistema FIRJAN + balanço do roubo de cargas.



Fonte: "Movimento Nacional Contra o Roubo de Cargas", acessado em 20 de novembro de 2017.

Figura 23: Anexo- Projeto "Documento Cultural" criado pela Golgi Seropédica.



Projeto que visa reunir dados e informações locais sobre diversas temáticas, sendo uma delas a sustentabilidade. Fonte: <http://www.documentoculturalgolgiseropedica.com>. Acessado em 02 de dezembro de 2017.

Figura 24: Anexo- Contextualização histórica das terras de Seropédica segundo o projeto “Documento Cultural”.





Figura 27: Anexo- Croqui do perímetro da área da antiga Fazenda Nacional de Santa Cruz.



Fonte: Sede do INCRA, 2017. Organização do autor.

Figura 28: Anexo- Croqui da Fazenda Nacional de Santa Cruz, ampliado.



Fonte: Sede do INCRA, 2017. Organização do autor.

Figura 29: Anexo- Planta de projeto Golgi Seropédica.



Fonte: [http://www.golgi.com.br/hp/empreendimentos\\_detalhes.aspx?id=1](http://www.golgi.com.br/hp/empreendimentos_detalhes.aspx?id=1). Acessado em 27 de junho de 2017.

**Quadro 2: Anexo - Especificações técnicas utilizadas como propaganda de venda do condomínio Golgi Seropédica.**

Área	Armazenagem	Área Comum	Infraestrutura
Terreno: 522.000 m <sup>2</sup>	Pé direito: 12 m	Vestiários	Segurança: perímetro monitorado
Área total do projeto: 241.000 m <sup>2</sup>	Carga do piso: 6 toneladas/m <sup>2</sup>	Restaurante	Segurança: CFTV
Área da primeira fase: 79.000 m <sup>2</sup>	Modulação de pilares: 22,5 m	Apoio ao caminhoneiro	Segurança: Controle de Acesso
Módulo: a partir de 5000 m <sup>2</sup>	Docas por módulo: 8	Total de vagas para caminhões: 577	Segurança: BMS
	Nicho preparado para receber niveladora		Portaria com eclusas
	Área de galpão por doca: A partir de 450m <sup>2</sup>		Ambulatório
	Combate a incêndio: sprinklers/hidrantes		Estação de tratamento de esgoto
	Core do módulo: WCs, PNE, previsão de escritório		Coleta seletiva de lixo
	Expansão de Mezanino (Opicional)		Reservatório de água
	Cobertura de telha zipada com Face Felt		
	Eficiência de Armazenagem: 90%		

Fonte: [www.golgi.com.br](http://www.golgi.com.br), 2015. Organização do autor.

**Figura 30: Anexo- Foto de placa indicando as empresas que compõem o consórcio VBI Log, acrescida do galpão VBI ao fundo.**



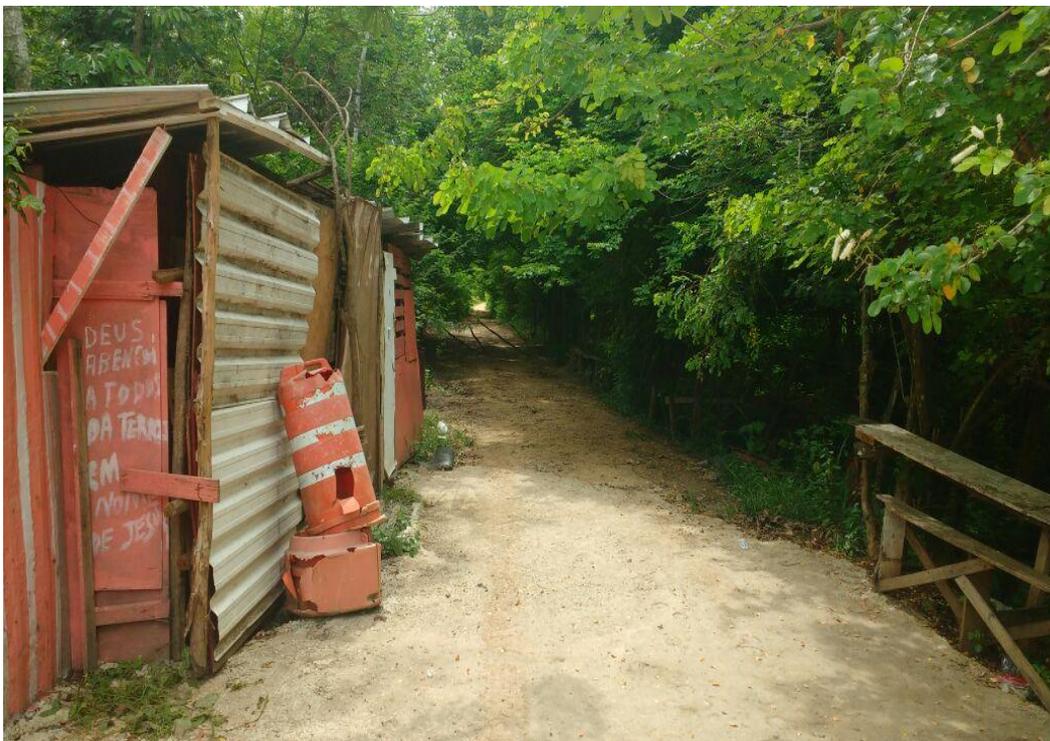
Fonte: Acervo do Autor, 2016.

**Figura 31: Anexo- entrada do condomínio logístico VBI Log**



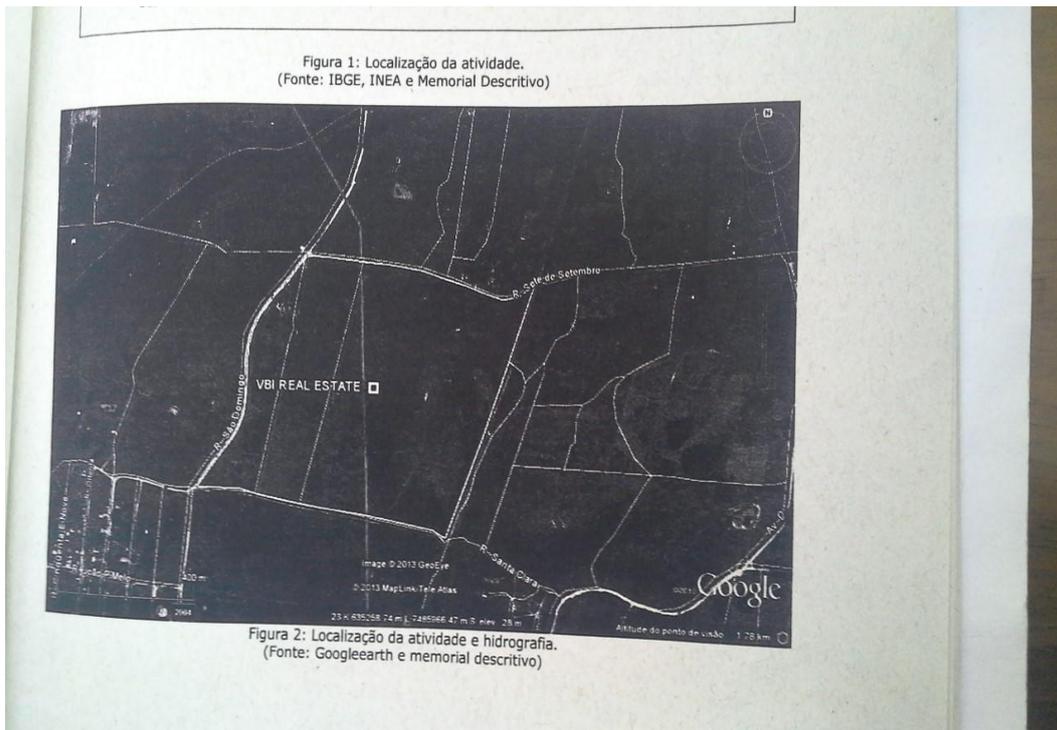
A entrada é cercada por câmeras e dispositivos de segurança, 2017, Acervo do autor.

**Figura 32: Anexo- barraca de venda de almoços próxima a VBI Log.**



Autor: Victor Tinoco, 2017.

**Figura 33: Anexo- Zoneamento para solicitação de instalação da VBI segundo parecer do INEA. 2013.**



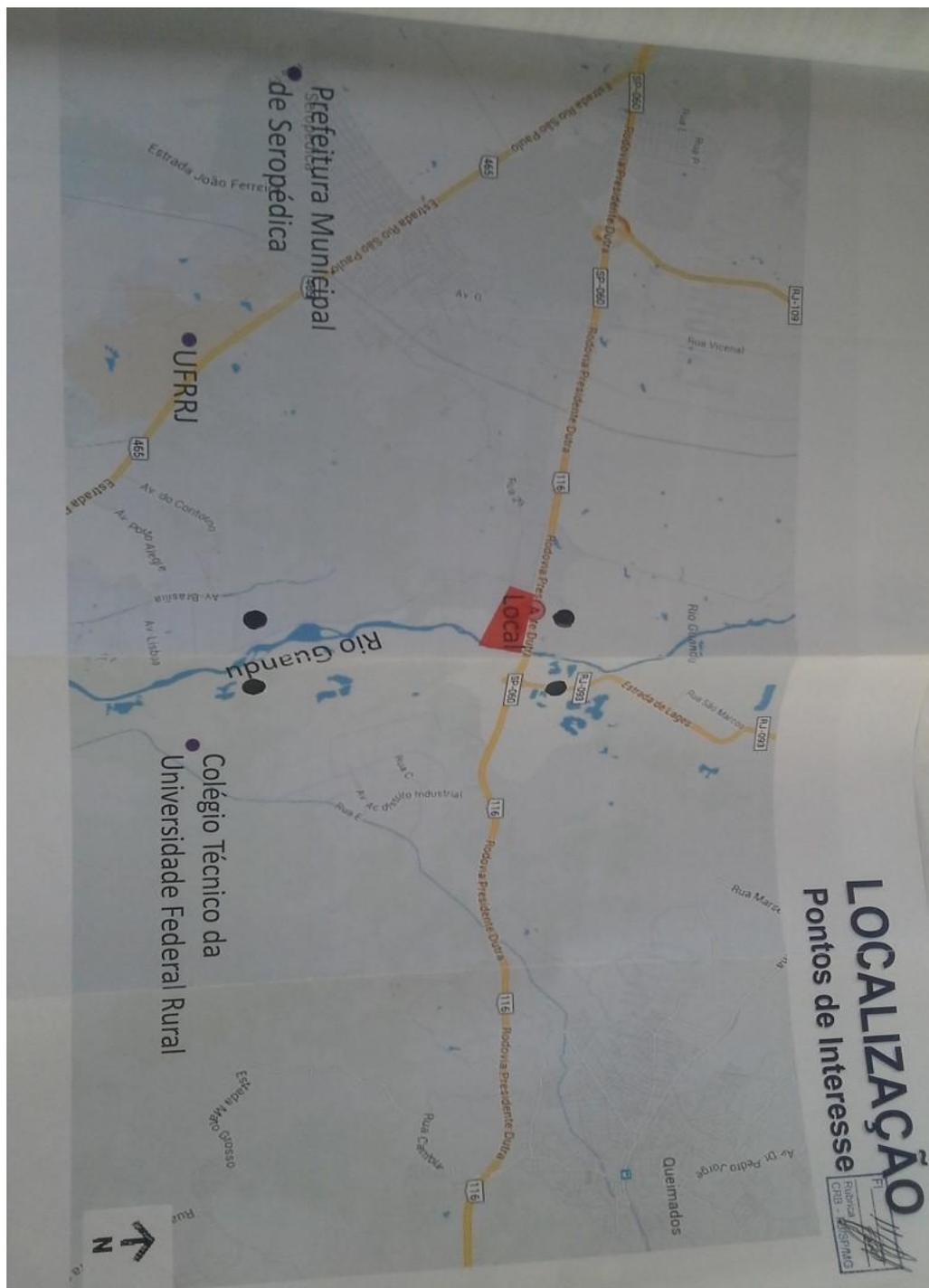
Fonte: FLONA Mario Xavier.

**Figura 34: Anexo - Perímetro da área destinada à construção do condomínio logístico SDI.**



Fonte: Sede da FLONA Mario Xavier, 2017.

Figura 35: Anexo - Localização do condomínio SDI em meio a pontos de interesse da empresa.



Fonte: Sede da FLONA Mario Xavier, 2017.

Figura 36: Anexo- Planta de apresentação do condomínio SDI Seropédica.



**Figura 37: Anexo - Trem de cargas da MRS Logística passando pela linha ferroviária que corta Seropédica (RJ).**



**Fonte: Acervo do autor, 2016.**

**Figura 38: Anexo - Vagões de minério de ferro da MRS Logística.**



**Fonte: Acervo do autor, 2016.**

Figura 39: Anexo - Placa com informações sobre empresas e órgãos governamentais responsáveis pelas obras de reestruturação da rodovia BR-465 (antiga Rio-SP).



Fonte: Acervo do autor, 2017.

Figura 40: Anexo - Placa indicando a empresa de supervisão das obras de restauração da BR-465.



Fonte: Acervo do autor, 2017.

**Figura 41: Anexo - Blindado Guarani, utilizado para transporte de soldados do exército.**



**O blindado foi encontrado no Arco Rodoviário Metropolitano, na altura do condomínio Golgi Seropédica. Um dos ensaios para a intervenção federal aprovada em 2018. Fonte: acervo de Victor Tinoco, 29 de Julho de 2017.**

## 7. Apêndices

### Alguns questionários relevantes

#### Questionário aplicado aos moradores residentes entre a FLONA e o Condomínio Logístico VBI log.

1. Qual a sua idade?
2. Qual é a sua ocupação atual?
3. Qual o seu grau de escolaridade?
4. Possui casa própria?
5. Você conhece o condomínio logístico VBI Log? ( ) Sim / ( ) Não.
6. Qual a sua opinião em relação à instalação dos condomínios logísticos na vizinhança?
7. Para você, atualmente, qual é o maior problema do bairro?
8. O bairro possui coleta de lixo? Caso não, qual o tratamento que é dado ao lixo?
9. A propriedade está conectada a rede de esgoto? ( ) Sim / ( ) Não.
10. Possui água encanada? ( ) Sim / ( ) Não.
11. Como julga ser a realidade vivida de um morador deste bairro?
12. Gostaria de se mudar para outro lugar?
13. De que forma utiliza seu tempo livre?
14. Você pensa em alguma perspectiva de trabalho neste empreendimento?

Obs: O mesmo questionário também foi aplicado para os moradores da parte do bairro que integrava as terras do assentamento Sol da Manhã, descoberto durante a pesquisa de campo, além de ser aplicado aos moradores da ocupação de Vila Real, revelando contextos bem distintos de processos interligados.

**Questionário aplicado aos representantes das empresas estudadas.**

- 1) Quais os principais fatores locacionais que levaram o município de Seropédica a ser escolhido pela empresa?
- 2) Qual o tipo de locação do imóvel? (Classificação do condomínio)
- 3) Quantas toneladas suportam cada galpão?
- 4) Possuem algum tipo de parceria ou ajuda governamental?
- 5) Por que é mais vantajoso se localizar fora da zona industrial do município?
- 6) Qual o preço de locação do galpão?
- 7) Quantas empresas podem locar cada galpão?
- 8) Existe algum projeto de sustentabilidade no condomínio? Se sim, qual?
- 9) Quem, ou quais são os proprietários do condomínio? E o proprietário da terra?

**Questionário aplicado a integrantes do grupo GAE.**

- 1) É de conhecimento geral que as universidades são. Essas transformações muitas vezes são motivadas pela ação de movimentos, ou mesmo grupos de resistência. Como vocês se definem e o que almejam?
- 2) Que projetos de agroecologia vocês possuem? Poderiam falar um pouco sobre?
- 3) O grupo possui alguma relação, direta ou indireta, com a cidade de Seropédica?
- 4) Existe todo um movimento de expansão da industrialização junto às empresas de logística (como os condomínios logísticos) e imobiliárias, pela cidade de Seropédica, lugar onde se localiza a universidade a qual vocês fazem parte. Qual a posição de vocês sobre tal expansão?
- 5) Vocês possuem articulações ou algum diálogo com outros grupos (ou movimentos) da universidade?
- 6) Não é de hoje que agroecologia e sustentabilidade são palavras muito presentes nos temas ambientais. O que o grupo entende como sustentabilidade?
- 7) Participam ou conhecem algum projeto de sustentabilidade na região?
- 8) Qual a possibilidade de integração com outros grupos em outras universidades? E para além delas?
- 9) Na trajetória de vocês, existe ou existiu algum conflito ou entrave que tenha dificultado a ação de seus projetos? Se sim, qual (is) seria(m)?
- 10) O que vocês entendem como resistência?

Obs: Além das perguntas pré-elaboradas nos questionários mostrados, algumas questões foram levantadas em conversas bem abertas, onde mais se ouvia do que falava, para dar a voz aos entrevistados e deixa-los à vontade, possibilitando uma melhor segurança para fornecer informações, dar opiniões e se posicionar frente a questões delicadas.