

**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO
TERRITORIAL E POLÍTICAS PÚBLICAS – PPGDT**

DISSERTAÇÃO

**Empreendedorismo Urbano Periférico: um estudo sobre os municípios
da Borda Oeste Metropolitana do Rio de Janeiro**

Patrícia Matias de Oliveira

2017



**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO
TERRITORIAL E POLÍTICAS PÚBLICAS – PPGDT**

**EMPREENDEDORISMO URBANO PERIFÉRICO: UM ESTUDO
SOBRE OS MUNICÍPIOS DA BORDA OESTE METROPOLITANA
DO RIO DE JANEIRO**

PATRÍCIA MATIAS DE OLIVEIRA

Sob a Orientação do Professor
Robson Dias da Silva

Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do grau de **Mestre em Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas**, no Curso de Pós-Graduação em Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas, Área de Concentração Desenvolvimento e Políticas Públicas.

**Seropédica, RJ
Abril, 2017**

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Biblioteca Central / Seção de Processamento Técnico

Ficha catalográfica elaborada
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

M48e Matias de Oliveira, Patrícia, 1992-
Empreendedorismo Urbano Periférico: um estudo
sobre os municípios da Borda Oeste Metropolitana do
Rio de Janeiro / Patrícia Matias de Oliveira. - 2017.
160 f.: il.

Orientador: Robson Dias da Silva.
Dissertação(Mestrado). -- Universidade Federal Rural
do Rio de Janeiro, PPGDT/Desenvolvimento Territorial
e Políticas Públicas, 2017.

1. Empreendedorismo Urbano. 2. Empreendedorismo
Urbano Periférico. 3. Região Metropolitana do Rio de
Janeiro. 4. Desenvolvimento Territorial. 5. Marketing
Urbano. I. Dias da Silva, Robson , 1976-, orient. II
Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro.
PPGDT/Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas
III. Título.

**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL E
POLÍTICAS PÚBLICAS**

PATRÍCIA MATIAS DE OLIVEIRA

Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do grau de MESTRE, no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas, área de concentração Desenvolvimento e Políticas Públicas.

DISSERTAÇÃO APROVADA EM: 04/05/2017

Prof. Dr. Robson Dias da Silva – PPGDT/UFRRJ
(Orientador)

Profa. Dra. Denise de Alcantara Pereira – PPGDT/UFRRJ

Profa. Dra. Renata Lébrea la Rovere – IE/PPED/UFRRJ

Dedico esse trabalho aos meus pais que lutaram e torceram por mim em todos os momentos. Por suas histórias de vida inspiradoras.

AGRADECIMENTOS

Mudar de cidade para realizar o sonho da graduação e mais tarde, do mestrado, me isolou da minha família. Esses momentos foram muito difíceis, mas ao longo desses anos de angústia, empolgação, alegrias e solidões, muitas pessoas foram importantes para que eu não me perdesse nas horas de desânimo, nem desistisse dessa empreitada.

Aos meus pais, Cicero e Maria, que sempre confiaram em minhas escolhas, obrigado pelos telefones diários, pelas palavras de incentivo, e por tanto amor que dedicaram a minha criação. Gostaria de sempre deixá-los orgulhosos.

À minha irmã Micheline, obrigado por me apresentar o mundo da leitura, por ser uma inspiração pra mim, por estar sempre presente na minha vida. Ao meu irmão Gustavo, agradeço o imenso carinho.

Ao meu sobrinho, Guguinha, que nasceu durante essa dissertação e que animou a nossa família. Me lamentei muito por não acompanhar seu crescimento, mas durante as minhas visitas sua presença com suas gracinhas me trouxe muita felicidade.

Ao meu companheiro, Marcelo, obrigado por estar comigo em todos os momentos, por emprestar seus ouvidos às minhas confusões, obrigado pelos conselhos e indicações. Obrigado por compartilhar comigo todos os seus sonhos. Por ser sincero, paciente e compreensivo.

Agradeço a Luiziene, minha amiga doutoranda pela grande força que me deu durante esses anos. As idas a sua casa trouxeram excelentes momentos.

À Vivian que mesmo distante esteve presente na minha vida, nossas conversas sempre me motivaram de diversas formas, a viajar, a mudar, a viver.

Aos meus amigos dos tempos da escola que continuam presentes na minha vida Tânia Neri, Fernando Félix e Jéssica Rocha.

Agradeço aos meus colegas de turma especialmente para a Adriana, Victor, Lisbet, Andressa pelas conversas agradáveis e momentos de descontração entre idas e vindas da Rural (campus Seropédica e Nova Iguaçu). E ao Sérgio, nosso agregado do PPGCTIA,

pela experiência compartilhada e por tantas histórias. Ao Riyuzo e Nathália obrigado pela companhia nos eventos acadêmicos.

Aos professores do PPGDT . especialmente, a Professora Lúcia Helena Pereira da Silva por ser uma professora inspiradora. Gostei muito de ser sua aluna.

Agradeço em especial ao meu orientador, Robson Dias por acreditar na temática, ser entusiasta do meu trabalho e ser compreensivo.

Gostaria também de agradecer a atenção e ajuda de algumas pessoas que são moradores ou estudiosos das cidades da Borda Oeste, Jéssica Rodrigues, seropedicense que tirou muitas dúvidas sobre a cidade de Seropédica; Bárbara Marques moradora e pesquisadora de Paracambi, muito obrigado por suas dicas; e Guilherme Mapelli, estudioso de Itaguaí que também compartilhou suas experiências. Principalmente, o professor Leandro Dias de Oliveira que foi umas referências fundamentais para esse trabalho.

Ao apoio da CAPES que possibilitou que essa pesquisa fosse realizada. Pelo incentivo concedido com a bolsa, custeio de eventos, etc.

E não poderia deixar de fora, a própria Universidade Rural que foi minha casa por tantos anos, onde tive todo o apoio necessário, mesmo em momentos de crise. Por ser um espaço de aprendizado, por dar suporte aos alunos com políticas de permanência, por permitir que tantos sonhos sejam realizados.

Muito Obrigado!

“Que nada nos limite, que nada nos defina, que nada nos sujeite.
Que a liberdade seja nossa própria substância, já que viver é ser
livre”

Simone de Beauvoir

VII

RESUMO

OLIVEIRA, Patrícia Matias de. **Empreendedorismo Urbano Periférico: um estudo sobre os municípios da Borda Oeste Metropolitana do Rio de Janeiro**. 158p Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas). Instituto Multidisciplinar; Instituto de Ciências Humanas e Sociais e Instituto de Tecnologia, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, RJ, 2017.

Este trabalho teve como objetivo analisar o empreendedorismo urbano em cidades periféricas. Discutimos as práticas empreendedoras das cidades que compõem a “Borda Oeste Metropolitana” (Itaguaí, Japeri, Paracambi, Queimados, e Seropédica). Esses municípios tiveram seu potencial de atratividade industrial e logístico aumentado devido à inauguração do Arco Metropolitano e políticas de incentivos fiscais. Dessa forma, as prefeituras municipais têm se utilizado da posição geográfica estratégica, terrenos vazios e outras facilidades, para atrair novos investidores para essa região. Os resultados mostram transformações recentes e esforços constantes para garantir uma “imagem” de região promissora a investimentos. Observamos que as cidades se empenham em adotar o modelo de gestão pública empreendedora, no esforço de transformar-se em mercadoria para ser consumida, adotando forte discurso retórico do qual isso é indispensável para seu crescimento e desenvolvimento.

Palavras-chave: Empreendedorismo Urbano Periférico; Região Metropolitana do Rio de Janeiro; Desenvolvimento Territorial;

ABSTRACT

OLIVEIRA, Patrícia Matias de. **Peripheral Urban Entrepreneurship: A study on the municipalities of the Western Border Metropolitan of Rio de Janeiro.**158p Dissertation (Masters in Territorial Development and Public Policies). Multidisciplinary Institute; Institute of Human and Social Sciences and Institute of Technology, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, RJ, 2017.

This study aimed to analyze urban entrepreneurship in peripheral cities. We discuss the entrepreneurial practices of the cities that compose the "Western Border Metropolitan" (Itaguaí, Japeri, Paracambi, Queimados, and Seropédica). These municipalities had their potential for increased industrial and logistical attractiveness due to the inauguration of the Metropolitan Arch and fiscal incentives policies. In this way, municipal governments have used strategic geographical position, empty land and other facilities, to attract new investors to this region. The results show recent transformations and constant efforts to ensure a promising "investment image" of the region. We observe that cities are committed to adopting the model of Urban Entrepreneurship, in the effort to become a commodity to be consumed, adopting strong rhetorical discourse of how indispensable it is for its growth and development.

Key words: Peripheral Urban Entrepreneurship; Metropolitan Region of Rio de Janeiro; Territorial Development;

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AFAMACIN	Associação de Famílias do Jardim Marajoara Atingidas Pelo Condomínio Industrial
BIRD	Banco Internacional para a Reconstrução e o Desenvolvimento - conhecido por Banco Mundial
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BRF	Antiga Brasil Foods S.A
CAPES	Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
CEPERJ	Centro Estadual de estatística, pesquisa e formação de servidores públicos do Rio de Janeiro
CI	Condomínio Industrial
CODIN	Companhia de Desenvolvimento Industrial do Rio de Janeiro
CODUITA	Companhia de Desenvolvimento Urbano de Itaguaí
COMPERJ	Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro
COOTRASER	Cooperativa de Catadores de Materiais Recicláveis de Seropédica Ltda
COPEG	Companhia Progresso do Estado da Guanabara
CSA	Companhia Siderúrgica do Atlântico
CSN	Companhia Siderurgia Nacional
CW	Consenso de Washington
DI	Distrito Industrial
EBX	Eike Batista e X (símbolo de multiplicação), uma <i>holding</i> brasileira
EMATER	Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural
F&A	Fusões e Aquisições
FIRJAN	Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro
FMI	Fundo Monetário Internacional
GLP	Global Logistics Properties
ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadorias
IPLANRIO	Empresa Municipal de Informática da Cidade do Rio de Janeiro
IPTU	Imposto Predial Territorial Urbano
ISSQN	Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza

JUCERJA	Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro
LAGEPPE	Laboratório de Geografia Econômica e Política e Práticas Educativas
LLX	Companhia de logística do grupo EBX
LNCC	Laboratório Nacional de Computação Gráfica
MDIC	Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior
MERCOSUL	Mercado Comum do Sul
NEED / IFF	Núcleo de Estudos em Estratégias e Desenvolvimento
NuPEE	Núcleo de Pesquisas Espaço e Economia
P&G	Procter & Gamble
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PEC	Planejamento Estratégico das Cidades
PECRJ	Plano Estratégico do Rio de Janeiro
PMDB	Partido do Movimento Democrático Brasileiro
PNUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
PPGCTIA	Programa de Pós-Graduação em Ciência, Tecnologia e Inovação Agropecuária
PPGDT	Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas
PPP	Parcerias Público-Privadas
PSB	Partido Socialista Brasileiro
PSD	Partido Social Democrático
PSDB	Partido da Social Democracia Brasileira
PT	Partido dos Trabalhadores
REDUC	Refinaria de Duque de Caxias
REGIN	Registro Integrado
RENAI	Rede Nacional de Informações sobre o Investimento
RM	Região Metropolitana
RMRJ	Região Metropolitana do Rio de Janeiro
SDI	Condomínio Logístico Multimodal
SDP	Secretaria do Desenvolvimento da Produção
SEBRAE	Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
SEMAMA	Secretaria Municipal de Ambiente e Agronegócios
SWOT	Strengths, Weakness, Opportunities and Threats

TECMA	Tecnologia em Meio Ambiente
TIC	Tecnologia de Informação e Comunicação
TUBSA	Tecnologias Urbanas Barcelona S.A
UERJ	Universidade do Estado do Rio de Janeiro
ZAL	Zona de Apoio Logístico
ZEI	Zona Estritamente Industrial
ZI	Zona Industrial
ZM	Zona Mista

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Mapa da Região Logístico-Industrial do Extremo Oeste Metropolitano Fluminense.....	68
Figura 2. Mapa do Zoneamento Industrial do Município do Rio de Janeiro.....	75
Figura 3. Foto da Avenida Brasil um pouco antes de sua inauguração.....	77
Figura 4. Mapa de convecções econômicas e linkages territoriais-produtivos	88
Figura 5. Mapa de <i>Linkages</i> da região.....	90
Figura 6. Mapa do impacto do custo com transportes com a implantação do Arco Metropolitano no estado do Rio de Janeiro	93
Figura 7. Arco Metropolitano do Rio de Janeiro.....	94
Figura 8. Reportagem que destaca os possíveis empregos gerados a partir da	95
Figura 9. Imagem difundida pela FIRJAN apontando terrenos vazios em torno do Arco Metropolitano	96
Figura 10. Mapa dos vazios urbanos e espaços para expansão na RMRJ.....	99
Figura 11. Localização dos condomínios industriais e logísticos.....	104
Figura 12. Página da ASDINQ destacando para os incentivos concedidos às empresas que se instalarem no Distrito Industrial.....	113
Figura 13. Página da ASDINQ destacando as leis municipais, estaduais e federais....	114
Figura 14. Anúncios distribuídos pela cidade de Paracambi (Setembro de 2014).....	117
Figura 15. Mapa de localização do Distrito Industrial de Queimados postada na página do DI.....	122
Figura 16. Mapa de localização do Condomínio da Golgi em Seropédica	123
Figura 17. Logotipos e <i>Slogans</i> utilizados pelas prefeituras da Borda Oeste Metropolitana.....	124
Figura 18. Foto da Praça Vicente Cicarino no Centro de Itaguaí - Ponto de acesso gratuito a internet.....	126
Figura 19. Queimados, o novo Eldorado da Logística do Rio.	130
Figura 20. Seropédica passa por Revolução Industrial.....	131
Figura 21. Principais manchetes dos jornais sobre a região (período 2010-2015).....	133
Figura 22 e 23. Fotos do Comércio informal próximo a estação da Supervia em Queimados.....	143
Figura 24. Foto da Praça Vicente Cicarino no centro de Itaguaí - 2010	144
Figura 25. Foto da Praça Vicente Cicarino no centro de Itaguaí -2015	145
Figura 26. Foto da Praça Vicente Cicarino no centro de Itaguaí – 2016.....	145
Figura 27 e 28. Fotos do Jardim Vertical na Praça Vicente Cicarino no centro de Itaguaí - 2016.....	146
Figura 29. Conjunto de intervenções realizadas em Itaguaí - 2016.....	147
Figura 30. Projeto de padronização dos Quiosques para o calçadão de Seropédica	148

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Variação Anual do PIB no Estado do Rio de Janeiro (1990-2001).....	83
Gráfico 2. Situação dos investimentos nas cidades da Borda Oeste Metropolitana.....	100
Gráfico 3. Situação dos investimentos em cada cidade que compõe a Borda Oeste Metropolitana.....	101
Gráfico 4. Ano dos investimentos na Borda Oeste Metropolitana (2004-2016).....	102
Gráfico 5. Número de empresas estabelecidas no Distrito Industrial (2009-2013).....	111

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1. Número de estabelecimentos industriais por município.....	86
Tabela 2. Investimentos previstos pelo PAC na RMRJ.....	92
Tabela 3. Preços médios de locação em alguns municípios da RMRJ.....	98
Tabela 4. Origem do capital dos investimentos.....	102
Tabela 5. Valor adicionado Bruto pela Indústria - Série Histórica 2009-2013.....	103

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1. Vias principais e secundárias da Borda Oeste Metropolitana e suas principais conexões	90
Quadro 2. Condomínios Industriais e Logísticos na Borda Oeste Metropolitana	104
Quadro 3. Elementos para a reflexão.....	107
Quadro 4. Gestões municipais da Borda Oeste	108
Quadro 5. Medidas e ações ambientais adotadas na gestão "Seropédica Sustentável"	127
Quadro 6. Trechos de reportagens sobre a região	134
Quadro 7. Trechos de reportagens com declarações do Prefeito de Seropédica	136
Quadro 8. Trechos de reportagens com declarações do Prefeito de Queimados.....	138

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	19
CAPÍTULO I - EMPREENDEDORISMO URBANO: ORIGENS, CONCEPÇÕES E PRÁTICAS.....	26
1.1 Crise do fordismo e o processo de reestruturação produtiva.....	27
1.1.1 Metamorfoses no Estado e no Espaço: O surgimento do neoliberalismo e a revalorização da esfera local.....	30
1.2 Saída para a crise urbana: Desmonte da perspectiva modernista de cidade.....	36
1.2.1 Planejamento Estratégico das Cidades e Práticas de Empreendedorismo Urbano.....	40
CAPÍTULO II - NEOLIBERALISMO NO BRASIL E SEUS REFLEXOS NAS POLÍTICAS URBANAS.....	44
2.1 Constituição Brasileira de 1988: maior autonomia para os governos municipais.....	44
2.2 As proposições do Consenso de Washington chegam ao Brasil.....	49
2.2.1 Neoliberalismo e as cidades.....	51
2.3 Planejamento Estratégico no Brasil: Um planejamento ‘sem plano’?.....	57
2.3.1 O caso do Rio de Janeiro	60
2.3.2 Cidades periféricas.....	64
CAPÍTULO III - BORDA OESTE METROPOLITANA: DOS VAZIOS URBANOS A ESPAÇO PROPÍCIO PARA INSTALAÇÃO DE INVESTIMENTOS INDUSTRIAIS E LOGÍSTICOS.....	67
3.1 Indústria e produção do espaço metropolitano.....	69
3.1.1 Ocupação industrial dos subúrbios.....	72
3.1.2 Anos 80: Crise econômica e perda de indústrias na RMRJ.....	79
3.1.3 Nova Geografia da Indústria.....	83
3.2 Potencialidades da Região Logístico-Industrial do Extremo Oeste Metropolitano Fluminense.....	87
3.2.1 Redes e Conexões.....	87
3.2.2 Novo elemento: O Arco Metropolitano.....	91
3.2.3 Espaços Vazios.....	96
3.3 Panorama dos investimentos na Borda Oeste Metropolitana.....	99

3.3.1 Anúncios de investimentos no setor da indústria de transformação (2004 a 2016).....	99
---	----

CAPÍTULO IV - EMPREENDEDORISMO URBANO PERIFÉRICO: UMA REFLEXÃO SOBRE AS PRÁTICAS EMPREENDEDORAS.....106

4.1 Capacidade de atração.....	109
4.1.1 Incentivos concedidos.....	110
4.1.2 Parcerias Público-Privadas (PPPs) e outras alianças.....	118
4.2 Arquitetura do espetáculo.....	119
4.2.1 Marketing Urbano.....	121
4.2.2 Figura do prefeito.....	135
4.2.3 Requalificações e Criação de espaços de consumo.....	141
4.2.3.1 Requalificação do Centro de Queimados.....	142
4.2.3.2 Revitalização do Centro de Itaguaí.....	144
4.2.3.3 Revitalização do Centro de Seropédica.....	147
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	149
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	152

INTRODUÇÃO

O planejamento urbano modernista consolidado em meados do século XX era norteado pela preocupação na racionalização dos padrões espaciais, conferindo máxima valorização à ordem técnica do planejamento, procurava-se segmentar os espaços de acordo com suas funções urbanas. Os principais instrumentos empregados eram o zoneamento e o plano diretor, que auxiliavam na promoção de “igualdade de oportunidade, o bem estar e o crescimento econômico”¹, já que o espaço era algo a ser moldado para propósitos sociais (HARVEY, 2010, p.69). Diferentemente desse cenário, o planejamento urbano pós-moderno evidencia a questão estética, ao buscar captar a beleza do espontâneo, a ornamentação, além de incentivar a criação de códigos e símbolos que sirvam à diferenciação social (Ibid., p.71). Assim ao conceder tanta importância a aparência, utiliza-se, dentre outros instrumentos, das requalificações urbanas, projetos que intervêm em determinados pontos da cidade para alcançar seus objetivos que envolvem as cidades sendo consumidas como mercadorias.

Nos países centrais é a partir dos anos de 1970 que esse tipo de planejamento substitui a perspectiva modernista de planejamento urbano, enquanto nos países periféricos, especialmente, a América Latina, esse processo se “desenha” a partir dos anos de 1990, com eventos que impulsionaram maior autonomia das esferas locais combinada a um recuo no papel do Estado com a adoção de preceitos neoliberais.

Sabemos que o mundo globalizado exige cada vez mais atributos dos lugares, desse modo, demandando que esses locais sejam mais competitivos e empreendedores. Surge um cenário, que acaba por responsabilizar a esfera local pelo seu modo de inserção nessa economia globalizada, culpabilizando-a pelo fracasso e exaltando o seu sucesso. Existem diferentes termos que traduzem o sentido de fazer da cidade um ambiente construído/produzido para chamar atenção de investidores, tais como empresariamento urbano (HARVEY, 1996), empreendedorismo competitivo (MOURA, 1997), empreendedorismo urbano (COMPANS, 2005), entre outros. Esses conceitos se

¹ Apesar de teoricamente ter como objetivos a eliminação das diferenças sociais pregando a igualdade de oportunidade, os instrumentos de planejamento modernista serviram para produzir desigualdades mais explícitas. Um exemplo é a cidade de Brasília.

diferenciam através da forma com que os autores atribuem importância a algumas características desse processo, mas em suma, sinalizam que: os governos locais passam a se inspirar em elementos do planejamento empresarial para elaborar um planejamento estratégico das cidades.

Inicialmente o empreendedorismo urbano emerge como estratégia de grandes cidades em países centrais tais como Baltimore, Boston, São Francisco, Barcelona (essa última representa o exemplo mais conhecido e aclamado²). Devido ao “sucesso” da implantação desse modelo nesses lugares ele passa a ser importado para outros locais com contextos completamente diferentes, pois se dissemina a ideia que sua reprodução pode ocorrer independente das especificidades das localidades. Observa-se que esse modo de se “pensar a cidade” acaba se tornando um modelo atrativo também para cidades periféricas, que enxergam que depende de sua iniciativa e esforço para ser bem-sucedido. Por isso, as cidades se empenham em adotar o modelo de gestão pública empreendedora, no esforço de transformar-se em mercadoria para ser consumida, adotando forte discurso retórico do qual isso é indispensável para seu crescimento e desenvolvimento.

No Brasil, devido à confluência de vários fatores, entre eles: a ascensão do neoliberalismo através do Consenso de Washington e a municipalização decorrida da Nova Constituição em 1988, é a partir da década de 1990 que esse modelo passa a ser reproduzido. A cidade do Rio de Janeiro é um dos casos mais visibilizados, porém se percebe que outras cidades brasileiras parecem se influenciar cada dia mais pela lógica do planejamento estratégico³. Muitas vezes, isso não é formalizado, pois apenas a tendência é copiada, ou seja, a maneira de se “pensar a cidade” (SILVA, 2012). Essa é a marca do Empreendedorismo Urbano Periférico, relacionada mais à tendência do que realmente a adoção dos seus preceitos, criando um tipo de empreendedorismo urbano adaptado.

² Segundo Carvalho (2014, p. 34-35) “Barcelona soube descentralizar os Jogos Olímpicos e levar algumas benfeitorias até a periferia da cidade, com importantes efeitos culturais e sociais. (...) Soube-se vislumbrar os impactos dessa edição não somente pelos efeitos de curto prazo, mas também pelos de longo prazo”. P.34-35 Em contrapartida, também teve “(...) impactos negativos com transformações profundas na dinâmica urbana, inclusive com despejos, novos processos de elitização por gentrificação” (CARVALHO, 2014, p.54).

³ Como exemplos os casos do Rio de Janeiro (COMPANS, 2005), Porto Alegre (OLIVEIRA, 2013) e Natal (SANTOS, 2010).

Por isso, neste trabalho verificamos as diferenças entre o empreendedorismo urbano nos países centrais e o empreendedorismo urbano periférico, examinando as distorções na implantação desse modelo de gestão de cidades. Sabemos que muitas cidades têm perfis bastante cobiçados por investidores, pois conseguem impulsionar uma imagem que é consumida no âmbito internacional. Em razão disso, tornam-se capazes de angariar grande volume de recursos privados para suas intervenções, desencadeando construção de grandes obras estéticas, contratação de arquitetos renomados e empresas de consultoria, e todas as ações necessárias para dinamizar ainda mais seus espaços. Sem essas condições, as cidades periféricas tentam de alguma forma inserir seus territórios no “mercado de cidades”, porém não apresentam tanta atratividade para os mesmos tipos de investidores, logo se utilizam de outra gama de atributos com intuito de alcançar algum “nicho de mercado”.

Nessa perspectiva, o êxito de uma gestão passa a ser medido pela quantidade de investidores atraídos para o município, e a principal função do prefeito tornar-se a de “negociar”. Esse cenário faz parte desse modo de “se pensar a cidade”, e tem se generalizado para locais periféricos, por isso é necessário que o fenômeno seja analisado, uma vez que não é algo que sempre se apresentou dessa forma, mas foi sendo construído. Aqui, nos propomos a observar práticas do empreendedorismo urbano ocorrendo em cidades periféricas, identificamos uma porção da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) que tem promovido uma imagem a fim de atrair investimentos industriais para o seu território. À vista disso, daremos ênfase ao setor produtivo/logístico das seguintes cidades: Itaguaí, Seropédica, Paracambi, Queimados e Japeri, que estão inseridas na RMRJ, mas precisamente na “Borda Oeste Metropolitana”, termo que tomamos por empréstimo de Oliveira, L.D. (2016)⁴. Esses municípios beneficiados pela construção do Arco Metropolitano estão se aproveitando de sua posição geográfica estratégica e disponibilidade de terrenos para atrair investimentos, já que tem arraigada a ideia que este é o caminho para promoção do desenvolvimento econômico da região. Essa idealização do Empreendedorismo Urbano como solução para todos os problemas das cidades tem conseguido conquistar adeptos em diversas prefeituras pelo país, inclusive cidades de pequeno porte. Nesse sentido,

⁴ Oliveira, L.D. (2016) também denomina esse recorte de “Região Logístico-Industrial do Extremo Oeste Metropolitano Fluminense” e observa que é uma área que tem se destacado pela mudança em índices econômicos, verificadas a partir de uma atratividade industrial recente.

nos questionamos quais são as práticas que nos permitem dizer que há reprodução do modelo de gestão urbana empresarial nas cidades da Borda Oeste Metropolitana do Rio de Janeiro? Diante disso, se desdobram novos questionamentos: [1] Como esse modelo que inicialmente se dá em cidades de grande porte tem atingido cidades pequenas e periféricas? [2] Quais são as características de seu desenvolvimento? São diferentes das características dos países centrais?

Cabe aqui ressaltar que a proposta inicial era realizar a pesquisa envolvendo o empreendedorismo urbano em todas as cidades da Baixada Fluminense ⁵, porém, esse recorte se mostrou impraticável por inúmeras razões que vão desde a dificuldade de acesso a esses municípios ao tempo necessário para analisá-los. Por esse motivo, decidimos limitar um pouco mais nossa área de estudo, delimitando uma porção menor dessa região. A partir da participação no evento “I Colóquio Território, Desenvolvimento e Políticas Públicas” ⁶ tive contato com diversos trabalhos ⁷ que contribuíram para essa delimitação, eram trabalhos monográficos recentes que abordavam transformações significativas em alguns municípios na região e que, junto à outros trabalhos consultados posteriormente, ⁸ reforçaram a importância e necessidade de se pensar regionalmente, uma vez que eram trabalhos que analisavam cada município, mas demonstravam que estes estavam submetidos a desafios semelhantes. Ademais, apesar de serem municípios pertencentes a uma das regiões metropolitanas mais importantes do país, estão localizados em uma periferia distante pouco valorizada,

⁵ Observar até que ponto os esforços empregados para impulsionar uma mudança na imagem negativa da região tinha relação com o empreendedorismo urbano.

⁶ Evento realizado no dia 06 de novembro de 2015, na Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), organizado pelos grupos de pesquisa NuPEE / UERJ – Núcleo de Pesquisas Espaço e Economia, NEED / IFF – Núcleo de Estudos em Estratégias e Desenvolvimento e LAGEPPE / UFRRJ – Laboratório de Geografia Econômica e Política e Práticas Educativas.

⁷ “A Baixada Fluminense 'respira os ares do progresso': Um estudo do Distrito Industrial de Queimados” de Moraes (2014); “Análise dos conflitos socioambientais em Paracambi/RJ decorrentes da implantação dos condomínios industriais no município” de Marques (2015); “O processo de Reestruturação Territorial-Produtiva no Extremo Oeste Metropolitano Fluminense: O caso de Itaguaí” de Chagas (2015).

⁸ “Novas formas espaciais em Seropédica. A reestruturação produtiva e os efeitos do Arco Rodoviário Metropolitano” Lopes (2015) e finalmente “A emersão da região logístico-industrial do Extremo Oeste Metropolitano fluminense: reflexões sobre o processo contemporâneo de reestruturação territorial-produtiva” de Oliveira, L.D. (2015).

e por isso mesmo, negligenciada nos estudos acadêmicos⁹, dessa maneira, produzir bibliografia sobre essa região é fundamental para conceder visibilidade a esses locais.

Enquanto isso, alguns estudos sobre o tema já foram realizados analisando cidades com maior relevância no cenário nacional, como exemplos, o Rio de Janeiro (COMPANS, 2005) e Porto Alegre (OLIVEIRA, 2013), que têm em comum um tipo de empreendedorismo urbano ligado à realização de megaeventos. No entanto, são casos que apresentam documentos oficiais como o Planejamento Estratégico que servem como suporte para a pesquisa, enquanto nosso estudo de caso desenvolve um “planejamento sem plano” (SILVA, 2012), por esse motivo, enfrentamos certa dificuldade em analisar algo que se realiza no discurso e em práticas, e não é conduzido por meio de um plano ou planejamento que pudéssemos ter acesso. Com isso, foi através das referências bibliográficas que estabelecemos elementos para análise, selecionando importantes aspectos que estruturam o modelo de empreendedorismo urbano, tais como: concessão de incentivos, formação de parcerias com o setor privado, *marketing* urbano, a figura do prefeito, criação de espaço de consumo, entre outras¹⁰. Fatores aqui visualizados por intermédio das práticas empreendedoras das prefeituras municipais na gestão 2013-2016.

Assim, com objetivo central de identificar a existência de gestões urbanas municipais empreendedoras na região escolhida, estabelecemos também alguns objetivos específicos: [1] analisar o papel das administrações municipais diante do modelo de gestão urbana empresarial; [2] Apontar práticas empreendedoras nas cidades estudadas; [3] Averiguar as políticas elaboradas pelas esferas municipal e estadual que têm como objetivo dotar o território de atratividade; [4] Analisar o papel das administrações municipais na atratividade do território;

É importante esclarecer que na busca por elucidar os objetivos propostos pela pesquisa, surgiram alguns fatores limitadores, como a dificuldade de acesso aos representantes das secretarias dos municípios, das quais conseguimos acesso a Prefeitura de Queimados, realizando entrevista com o Secretário de Urbanismo de Queimados (vinculado a Secretaria de Desenvolvimento Econômico). Diante disso, foi

⁹ Uma prova disso, é que a maioria dos trabalhos encontrados sobre essa região dentro da temática são trabalhos monográficos, ou seja, é uma região que passa a ser visibilizada recentemente.

¹⁰ Elementos apresentados e analisados no Capítulo IV.

necessário também acompanhar algumas entrevistas por meio da internet, analisando as declarações realizadas pelos representantes municipais. Nessa perspectiva, ao analisar questões relacionadas à “imagem” da cidade foi fundamental acompanhar os principais veículos de comunicação das prefeituras, onde coletamos dados e informações através das páginas oficiais, boletins informativos, jornais locais, blogs regionais, etc. Todos esses veículos midiáticos compõe um retrato, debatido e analisado aqui neste trabalho. Por outro lado, foi possível a participação em eventos¹¹ que puderam contribuir informalmente através de conversas com moradores e gestores. Em um deles, inclusive, foi possível ter acesso ao Prefeito que discursou sobre a cidade e suas possibilidades de desenvolvimento (Queimados). Também realizamos incursões pelas cidades (suas principais vias e centro), realizando trabalho de campo, a fim de registrar as transformações espaciais no que diz respeito à busca por intervenções urbanas (requalificações) e identificação dos principais empreendimentos industriais e logísticos.

Sendo assim, estruturamos esta dissertação em quatro capítulos: no primeiro capítulo pretendemos compreender as raízes históricas da concepção de empreendedorismo urbano. Em função disso abordamos as metamorfoses no Estado e no Espaço que culminam no surgimento do neoliberalismo e a revalorização da esfera local. Visualizamos as mudanças relacionadas à forma de se planejar e gerir as cidades, apresentando as características do Planejamento Estratégico das Cidades e as Práticas de Empreendedorismo Urbano. No segundo capítulo, buscamos a contextualização nacional, descrevendo os eventos que contribuíram para que o ambiente empreendedor fosse possível, ao tornar as cidades mais autônomas legalmente e encarregadas de fomentar seu próprio desenvolvimento. Discutimos também a aplicação do empreendedorismo urbano em cidades periféricas e o surgimento do “planejamento sem plano”. No terceiro capítulo construímos uma análise histórica da região escolhida, desse modo mapeamos a relação dessa região com o setor industrial, verificamos seu desenvolvimento e a emersão de uma nova geografia da indústria no estado do Rio de Janeiro que inclui a região estudada como um novo vetor de desenvolvimento.

¹¹ Participação no “6º Fórum Metropolitano – Ideias para a cidade metropolitana” (28 de novembro de 2015), Organizado pela Casa Fluminense e na “Reunião da Câmara Metropolitana – Contribuição para o Plano Estratégico de desenvolvimento” (22 de setembro de 2016).

Também apresentamos as suas potencialidades que passam a ser exploradas dentro das estratégias do empreendedorismo urbano, finalizando com um demonstrativo de sua atratividade recente. Por fim, o último capítulo traz um mapeamento do discurso de empreendedorismo empregado pelos poderes locais. Elaboramos alguns parâmetros que buscamos identificar na região através da análise de suas práticas.

CAPÍTULO I

EMPREENDEDORISMO URBANO: ORIGENS, CONCEPÇÕES E PRÁTICAS

Este capítulo, antes de abordar os conceitos que envolvem o empreendedorismo urbano, fará uma contextualização histórica do ambiente onde tais conceitos surgiram. Como resposta do capital à sua própria crise, a partir dos anos de 1970 uma reorganização produtiva começou a se estabelecer: onde a rigidez do fordismo foi confrontada pela emergência de um modo mais flexível de acumulação capitalista. Essa reestruturação trouxe impactos profundos nas mais diversas esferas sociais. Para Harvey (2010, p.07) essas transformações podem ser verificadas nas práticas culturais e político-econômicas, todas vinculadas “[...] à emergência de novas maneiras dominantes pelas quais experimentamos o tempo e o espaço”¹². Em termos práticos assistimos à passagem do modelo taylorista/fordista de acumulação capitalista para a acumulação flexível.

Tal transição apesar de apresentar caráter produtivo, não atinge apenas o chão da fábrica, mas todas as esferas da vida social, pois um novo tipo de trabalhador produz um novo tipo de homem, e assim, surge um novo tipo de sociedade. Dessa maneira, encontramos sinais dessas modificações “[...] em processos de trabalho, hábitos de consumo, configurações geográficas e geopolíticas, poderes e práticas do Estado, etc” (Ibid., p.117).

Neste trabalho daremos ênfase às alterações nas configurações geográficas, uma vez que não é possível pensar que o espaço é apropriado de forma desconectada ao modo de produção (FERREIRA, 2011, p.45), e também aos sinais de uma reorientação na postura das governanças urbanas (BONOMO, 2012, p.171), acarretadas por mutações no próprio caráter do Estado. Principalmente, esse último elemento atinge a percepção social quanto às responsabilidades e funções das instituições públicas, servindo para favorecer a criação de consensos em torno da conduta dos governantes.

¹² O autor se refere a um novo ciclo de “compressão do espaço-tempo” na organização do capitalismo, uma fase em que ocorre uma maior aceleração dos processos globais devido a evolução nos meios de transporte e comunicação.

Esse debate é fundamental, pois é em um contexto de neoliberalismo e globalização - metamorfoses no Estado e no Espaço - que se disseminam os ideais do empreendedorismo urbano.

1.1 Crise do fordismo e o processo de reestruturação produtiva

O fordismo esteve associado ao keynesianismo durante décadas. Desde o seu surgimento¹³ quando Henry Ford trouxe à indústria capitalista alguns princípios como a introdução da produção em massa e o salário, além da aplicação das concepções do taylorismo¹⁴. As indústrias passaram a criar formas atrativas de compensações e trocas para os trabalhadores: salários mais altos do que a média e diversos benefícios sociais. A percepção do trabalhador como consumidor¹⁵ e, por isso, potencial solucionador de crises chega ao Estado após a crise de 1929. Isso pode ser visualizado em algumas práticas do presidente Franklin Roosevelt que estabeleceu uma intervenção estatal através do *New Deal*. Dentre outras atuações deste programa, está a promoção de um pacote de grandes obras públicas nos Estados Unidos. Previa-se que essas obras poderiam acabar com o desemprego do país, aumentando também o poder de compra do trabalhador. Nesse instante, a indústria nos Estados Unidos oferta aos seus trabalhadores altos salários e apresenta um quadro de grande produtividade.

Entretanto, em meados dos anos 1960 uma crise dá sinais de aparição com o esgotamento desse modelo. O crescimento exibido até então é interrompido por diversas ocorrências, Harvey (2010, p.135) aponta algumas delas: 1) Japão e a Europa Ocidental se recuperam dos vestígios da guerra, além de conseguirem estabelecer seus mercados internos, exportam excedentes para outros mercados, conseguindo reduzir as fatias de

¹³ O fordismo se inicia simbolicamente em 1914, quando Henry Ford implanta em uma linha automática de montagem de carros na cidade de Dearbon, no estado de Michigan, o dia de oito horas a cinco dólares (HARVEY, 2010, p.121).

¹⁴ Frederick Winslow Taylor foi o pioneiro nos estudos sobre a racionalização dos movimentos corporais no trabalho, seu objetivo era demonstrar as possibilidades científicas de se realizar uma mesma tarefa visando à diminuição de desperdícios do tempo e dispêndio de força inútil. Sua obra foi amplamente difundida nas empresas, intitulado “Princípios de Administração Científica” (1911), esta basicamente demonstrava que todo e cada movimento do trabalhador possuem uma ciência. Taylor trouxe para o sistema fabril a separação entre a forma de se pensar a produção (planejamento, concepção e direção) e sua execução.

¹⁵ Ford é o primeiro a sistematizar a relação entre produção em massa e consumo de massa, dessa forma, cria a possibilidade do acesso ao estatuto de consumidor aos trabalhadores. “Antes disso, o trabalhador era concebido somente como um produtor máximo e um consumidor mínimo” (BARRETO, 2003, p.72).

mercado e taxas de lucro de seus rivais; 2) Estados Unidos apesar do impulso econômico obtido através das guerras travadas contra a pobreza e o Vietnã, apresentam quedas de produtividade e lucratividade em suas corporações, ocasionando um grave problema fiscal; 3) Países do “Terceiro Mundo” passam pelo processo denominado substituições de importações, movimento que gerou “[...] uma onda de industrialização fordista competitiva em ambientes inteiramente novos, nos quais o contrato social com o trabalho era fracamente respeitado ou inexistente” (Ibid., p.135).

De modo geral, é possível inferir que os primeiros indícios de crise surgem nos EUA com a queda de produtividade, esta acarreta ao país sua menor capacidade de competir no cenário mundial e, conseqüentemente, sua busca por uma forma de inverter essa situação. Antunes (2009, p.31-32) traça as evidências dessa crise e aponta o aumento do preço da força de trabalho conjugado com outros elementos causais como responsáveis pela queda da taxa de lucro. Outras evidências citadas por Antunes (Ibid., p.31-32) são: o esgotamento do padrão taylorista/fordista, pois o consumo sofria uma retração e esse modelo de produção não conseguia lidar com essa nova realidade; a autonomia da esfera financeira frente ao capital produtivo chega a tornar-se campo prioritário à especulação; as fusões ocorridas entre empresas monopolistas e oligopolistas acabam por concentrar cada vez mais capitais; a crise do *Welfare State* força uma retração dos gastos públicos e sua conseqüente transferência para o capital privado; por fim, há um incremento das privatizações.

Para Harvey (2010, p.137) é no período de 1965 a 1973 que se torna evidente que o keynesianismo e o fordismo não eram capazes de conter as contradições inerentes do sistema capitalista. Principalmente, a partir de 1970, quando o capitalismo apresenta um quadro mais crítico, tendo como marcos histórico o choque do petróleo em 1973 e a falência técnica da cidade de Nova York em 1975. Eventos que trouxeram à tona a impossibilidade de superação da crise através do regime fordista principalmente devido à sua natureza rígida:

Havia problemas com a rigidez dos investimentos de capital fixo de larga escala e de longo prazo em sistemas de produção em massa que impediam muita flexibilidade de planejamento e presumiam crescimento estável em mercados de consumo invariantes. Havia problemas de rigidez nos mercados, na alocação e nos contratos de trabalho (HARVEY, 2010, p.135).

Como resposta do capital à sua própria crise, iniciou-se um processo de reestruturação produtiva, caracterizando-se como um período que promoveu uma ofensiva generalizada do capital e do Estado contra a classe trabalhadora e as condições vigentes durante o ápice do fordismo (ANTUNES, 2009, p. 85). Nesse contexto, a rigidez do fordismo é confrontada pela necessidade de ‘flexibilização’, essa é a forma que o sistema assume para conseguir retomar as taxas de acumulação. As estratégias corporativas passaram a estar direcionadas para acelerar o tempo de giro do capital, seja através de medidas que buscavam solapar os direitos trabalhistas como: racionalização, reestruturação e intensificação do controle do trabalho, inserção de tecnologia e automação nos processos produtivos, dispersão geográfica da produção para zonas de controle do trabalho mais fácil, seja através da busca de novos nichos de mercado (HARVEY, 2010, p.137). Nesse sentido, assistimos à uma transição no interior do processo de acumulação do capital, onde surge a dita acumulação flexível (toyotismo), que se:

(...) apoia na flexibilidade dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho, dos produtos e padrões de consumo. Caracteriza-se pelo surgimento de setores de produção inteiramente novos, novas maneiras de fornecimento de serviços financeiros, novos mercados e, sobretudo, taxas altamente intensificadas de inovação comercial, tecnológica e organizacional (Ibid., p.140).

Sob o nome de Toyotismo, nasce um regime flexível, este é pensado pelo engenheiro da Toyota, Taiichi Ohno, e se constitui em um conjunto de pressupostos que visam repensar a indústria moderna e seus desperdícios: “A superprodução, os tempos de espera, os transportes desnecessários, os processos de fabricação, os estoques não vendidos, as idas e vindas perdidas e os defeitos de produção são perdas” (DAL ROSSO, 2008, p.63). A flexibilidade passa a ser palavra-chave, atingindo a produção, as mercadorias e as relações de trabalho. Para Harvey, a adoção desse regime de acumulação envolve um novo tipo de movimento, que é chamado de “compressão do espaço-tempo”, onde há um estreitamento nos horizontes temporais da tomada de decisões privada e pública, que através da comunicação via satélite e queda nos custos de transporte se difunde mais rapidamente no espaço (HARVEY, 2010, p.140). Nesse sentido, o desenvolvimento das tecnologias ligadas à informática e às telecomunicações

tem papel fundamental (FERREIRA, 2011, p.53). O caso da indústria é elucidativo, pois ao passo que tradicionalmente dependia de restrições quanto às fontes de matérias-primas e mercados, se tornam mais independentes desde então. Vemos emergir uma nova divisão do trabalho, com novos princípios de localização (Ibid., p.156). Como resultado dessas transformações espaciais, acompanhamos uma crescente integração produtiva da esfera de consumo e reprodução (FERREIRA, 2011, p. 52).

1.1.1 Metamorfoses no Estado e no Espaço: O surgimento do neoliberalismo e a revalorização da esfera local

Ferreira (2011, p.46) discute de que forma a reestruturação produtiva atinge o arranjo espacial da cidade. Para o autor, as mudanças nos padrões de produção, circulação e consumo também significam transformações nas formas e na própria lógica espacial. Uma dessas modificações espaciais foi a horizontalização da esfera produtiva, que se traduz em um movimento descentralizador, responsável por desagregar o processo produtivo. Ao contrário do modelo fordista/taylorista que era verticalizado, onde prevalecia a preocupação com fatores locais como o custo de transporte e a abundância de matéria-prima, a acumulação flexível permite a segmentação do processo produtivo proporcionada pela revolução na microeletrônica, a subcontratação e a automação. Sendo assim, as firmas podem operar suas unidades de execução de forma descentralizada mediante redes telemáticas em escala mundial (COMPANS, 2005, p.40). Porém mesmo se desenvolvendo em lugares distintos do globo, cabe ressaltar que o seu comando continua a ser centralizado (MOURA, 1997, p.34). Nesse sentido, é válido esclarecer que a descentralização da produção não significa necessariamente descentralização de poder, pois os centros de comandos continuam detendo maior concentração de capital (LENCIONI apud FERREIRA, 2011, p.53). A partir desse momento, os países periféricos com suas leis trabalhistas mais frágeis tornam-se destino de grandes indústrias, enquanto isso, as cidades envolvidas com a produção industrial nos países centrais enfrentam diversas crises, devido a fuga dessas indústrias de seu território, movimento que, como veremos posteriormente, dá origem aos preceitos do Planejamento Estratégico das Cidades (PEC) e de práticas empreendedoras pelas cidades.

Na escala mundial, a questão da “produção dispersa” deixa de se constituir obstáculo, pois através do avanço da tecnologia de transportes, ou melhor, do fenômeno “compressão do espaço-tempo” (HARVEY, 2010), o mundo torna-se mais globalizado e as trocas entre os países mais distantes podem ser realizadas. Apesar das distâncias, existe a vantagem de uma mão-de-obra desorganizada e os consequentes baixos salários. Podemos identificar como implicações territoriais da reestruturação uma dispersão geográfica, esta é impulsionada pela procura de áreas com mão-de-obra mais barata:

[...] a subsequente desvalorização do poder do trabalho e a consistente degradação relativa da condição da classe operária nos países capitalistas avançados tiveram então como paralelo a formação de um proletariado imenso, amorfo e desorganizado em boa parte do mundo em desenvolvimento. Isso gerou uma pressão descendente sobre as taxas de salário e as condições de trabalho em toda parte. Forças de trabalho de baixa remuneração facilmente exploradas associaram-se à crescente facilidade de mobilidade geográfica da produção na abertura de novas oportunidades de emprego lucrativo de capital excedente (HARVEY, 2012, p.59).

Temos um espaço mundial sendo transformado profundamente. A diminuição de barreiras espaciais dá aos capitalistas o poder de explorar até as pequenas diferenciações espaciais, assim os capitalistas dão muito mais atenção às vantagens locais relativas, “pequenas diferenças naquilo que o espaço contém em termos de oferta de trabalho, recursos, infraestruturas etc. assumem crescente importância” (HARVEY, 2010, p.265). Dessa forma, já que existe maior sensibilidade do capital às variações dos lugares dentro do espaço, sob as condições de acumulação flexível surge um Estado empreendedor, disposto a ofertar uma atmosfera atrativa para os negócios:

Se os capitalistas se tornam cada vez mais sensíveis às qualidades espacialmente diferenciadas de que se compõe a geografia do mundo, é possível que as pessoas e forças que dominam esses espaços os alterem de um modo que os torne mais atraentes para o capital altamente móvel (Ibid., p.266).

O Estado empreendedor descrito acima tem origem no movimento neoliberal que se desenha a partir dos anos de 1970, e tem forte impulso, anos mais tarde, com a vitória de governos conservadores, como o de Reagan nos Estados Unidos e de

Margareth Thatcher na Inglaterra. Estes acabam por associar a descentralização à desregulação do mercado e de aumento da eficiência na gestão de serviços (MOURA, 1997, p.35). Desse modo, a ascensão dos neoconservadores ao poder contribuiu para o corte de gastos sociais e abriu espaço para a iniciativa privada atuar em áreas que até então eram tradicionalmente vinculadas ao estado, como por exemplo, o próprio planejamento urbano, como iremos abordar mais à frente.

Sobre a mudança no caráter do Estado, Harvey (2011) discute que o neoliberalismo representou uma agressão ideológica radical sobre o que este deveria ser. De acordo com o autor, levando a mudanças que não se restringiam a dinâmica da acumulação capitalista, mas atingia a vida diária das pessoas. Nesse sentido, provocando a promoção do individualismo e uma ética da responsabilidade pessoal contra o contexto de diminuição de assistências sociais estatais (Ibid., p.161). Todo compromisso firmado entre o Estado democrático liberal e os princípios do *New Deal*, que objetivavam o pleno emprego foi abandonado em favor de medidas destinadas a conter a inflação, sem que se pensasse nas consequências para o emprego (Ibid., p.32). Os indivíduos foram “orientados” à meritocracia, e o desemprego passa a não ser visto como um problema social, mas sim individual.

O debate entre o papel do Estado e do Mercado na economia traz alguns questionamentos pertinentes quanto às concepções que cercam as teorias, por exemplo, ao abordarmos os pressupostos neoliberais obviamente nos encaminhamos para pensar também a teoria que lhe deu origem, a teoria liberal. Essa foi abordada amplamente pelo economista Adam Smith no ano de 1776 em sua obra clássica “A Riqueza das Nações”, neste trabalho Smith tentou demonstrar que a economia tem uma lógica própria. Ao buscar a satisfação de interesses individuais, os agentes econômicos espontaneamente a organizariam de forma eficiente, essa seria a tal “mão invisível do mercado” (SICSÚ, PAULA & MICHEL, 2007, p.509). Ou seja, o mercado conseguiria se auto-regular, por isso teria que ser deixado livre, pois conseguiria resultados favoráveis espontaneamente. Smith defendia ainda, que qualquer intervenção no mercado é que causaria ineficiências, como por exemplo, a intervenção estatal. Em sua visão “o Estado seria um corpo estranho, com capacidade de interferir e atrapalhar a realização de impulsos, necessidades e recompensas individuais naturais” (Ibid., p.510).

Assim, a teoria neoliberal desenvolveu todo o seu arcabouço tendo como base essa abordagem da mão invisível, onde “o governo é considerado sempre irresponsável e gastador” (Ibid, p.510). Esses mesmos autores apontam que a receita convencional do neoliberalismo consiste em ter um Estado mínimo e fraco e amarrar as mãos do governo para que a mão invisível possa operar livremente. Onde reina as vontades e desejos do mercado, mecanismo de coordenação baseado na competição, este dispensa a definição de metas ou de objetivos, pois os padrões vão sendo definidos pelos concorrentes no processo competitivo. Assim, cada empresa e indivíduo, é um concorrente que toma suas decisões de forma independente (BRESSER-PEREIRA, 2009, p.13).

Ao refletir sobre as funções do Estado neoliberal, Harvey (2011, p.75) aponta algumas de suas características. Primeiramente e como pauta fundamental destaca o seu compromisso em “(...) favorecer fortes direitos individuais à propriedade privada, o regime de direito e as instituições de mercados de livre funcionamento e do livre comércio. Trata-se de arranjos institucionais considerados essenciais à garantia das liberdades individuais”. Dessa maneira, o papel do Estado seria preservar de todas as formas, e a todo custo essas liberdades. Tendo como outra função essencial a garantia da livre mobilidade do capital, seja entre setores ou em qualquer escala espacial, removendo as barreiras que impedem o livre movimento como, por exemplo, as tarifas compensatórias, sobretaxas, o planejamento e o controle ambiental ou outros impedimentos (Ibid., p.76). Esse processo acarreta ainda a própria transferência de poder, segundo Harvey (2011, p.76) “a soberania do Estado com relação aos movimentos de mercadorias e de capital é entregue de bom grado ao mercado global”, a partir daí se inserem mais fortemente estratégias e mecanismos competitivos:

A competição internacional é tida como algo saudável, já que melhora a eficiência e a produtividade, reduz os preços e, dessa maneira, controla as tendências inflacionárias. Os Estados devem, por conseguinte empenhar-se coletivamente para a redução e a negociação de barreiras ao movimento do capital por suas fronteiras e para a abertura dos mercados (tanto para mercadorias como para o capital) às trocas globais (Ibid., p.76-77).

Conseguimos visualizar que o papel do Estado nessa política econômica neoliberal é mínimo, para Bresser-Pereira (2009, p.08-09) isso significa pelo menos quatro coisas: 1) que o Estado devia deixar de se encarregar da produção de

determinados bens básicos relacionados com a infraestrutura econômica; 2) que devia desmontar o Estado social (e assim todo o sistema de proteção social por meio do qual as sociedades modernas buscam corrigir a cegueira do mercado em relação à justiça social); 3) que devia deixar de induzir o investimento produtivo e o desenvolvimento tecnológico e científico; e por fim, 4) que deixasse também de regular os mercados e principalmente os mercados financeiros, porque estes seriam autorregulados.

É notória a transformação dos territórios nacionais “num espaço nacional da economia internacional”. A partir daí a utilização desses espaços na maioria das vezes são melhores desfrutados por firmas transnacionais que pela própria sociedade nacional (SANTOS, 2006, p.163). Esse pode ser mencionado como um dos objetivos da globalização: “(...) conseguir a abertura indiscriminada dos mercados nacionais e assim a quebra da reserva de mercado, a desindustrialização e a diminuição da soberania [...]” (Ibid., p.163). Dessa maneira, a queda das fronteiras e barreiras espaciais possibilita às multinacionais exercerem a “gestão externa dos territórios” (Ibid., p.164) em outras palavras, essas empresas corroem a soberania exercida pelos Estados. Presenciamos então, uma atuação das grandes empresas que se dá "por cima dos Estados". Santos (2006, p.164) enfatiza que “sob esse aspecto, os negócios governam mais que os governos” ou mesmo que “(...) com a globalização da tecnologia e da economia, os Estados aparecem como servos das corporações multinacionais”. Nessas circunstâncias é lógico deduzir, que o Estado se apresenta como desnecessário para gerir as transformações internacionais, pois parece não exercer grande papel dentro desse processo. Porém para esse autor (Ibid., p.164), “acreditar, todavia, que o Estado se tornou desnecessário é um equívoco. Na realidade, a emergência de organizações e firmas multinacionais realça o papel do Estado, tornado mais indispensável do que antes”.

Nessa perspectiva, Santos aponta que o capitalismo atual apresenta diferentes dimensões (internacional, multinacional, mundial), contudo, ele não perde sua dimensão nacional. De acordo com o autor, temos uma economia internacional que não é completamente globalizada, e que por isso, ainda tem demandas que são praticadas pelas políticas nacionais. Logo temos a reafirmação da importância do Estado: "não apenas os Estados ainda são atores importantes, como têm a capacidade de encorajar ou inibir a integração global ou nacionalmente responsável frente aos desígnios das

empresas transnacionais" (SANTOS, 2006, p. 164). Harvey (2011, p.160) coloca que as configurações regionais na divisão do trabalho e dos sistemas de produção são, em resumo, feitas pela conjunção de forças econômicas e políticas, e não ditadas pelas chamadas vantagens naturais, ou seja, é um ambiente construído através de interesses. Seguindo essa lógica “o Estado surge como recipiente geográfico e, até certo ponto, como o guardião desses arranjos.” Mais que guardião, ele é fomentador dessa atração por investimentos, isso fica perceptível quando enxergamos que:

O ‘sucesso’ de um determinado Estado (nacional ou local) frequentemente é medido pelo grau em que capta os fluxos de capital, cria as condições favoráveis à acumulação do capital dentro de suas fronteiras e garante uma elevada qualidade de vida diária a seus habitantes. Os Estados estão inevitavelmente envolvidos em uma concorrência uns com os outros sobre como todas as outras esferas no âmbito do processo coevolutivo se reúnem em algum tipo de trabalho conjunto. Quanto mais acumulação do capital é capturada dentro de suas fronteiras, mais rico o Estado se torna (HARVEY, 2011, p.160).

Nos deparamos novamente com a ênfase na competitividade. Nessa ótica, Harvey (2011, p.76) destaca que a competição seja entre indivíduos, empresas, ou entidades territoriais (tais como cidades, regiões, países, ou grupos regionais) é reverenciada como grande virtude, no caso da entidade territorial pode melhorar a posição competitiva diante de outros Estados no mercado global. Podemos visualizar que as entidades territoriais identificadas como cidades, regiões, países e grupos regionais também estão dentro da lógica de competição (HARVEY, 2011). O termo “guerra dos lugares” se encaixa nesse contexto, e foi pensado pelo geógrafo Milton Santos. Esse autor se concentra em analisar a natureza do espaço, e por isso pode nos dar base nessa discussão. Seu argumento é que o próprio espaço pode se tornar produtivo, dessa maneira, sabemos que: “o dogma da competitividade não se impõe apenas à economia, mas, também, à geografia” (SANTOS, 2006, p.167). Ainda segundo Santos

Os lugares se distinguiriam pela diferente capacidade de oferecer rentabilidade aos Investimentos. Essa rentabilidade é maior ou menor, em virtude das condições locais de ordem técnica (equipamentos, infraestrutura, acessibilidade) e organizacional (leis locais, impostos, relações trabalhistas, tradição laboral). [...] Assim como se fala de

produtividade de uma máquina, de uma plantação, de uma empresa, podemos, também, falar de produtividade espacial ou produtividade geográfica, noção que se aplica a um lugar, mas em função de uma determinada atividade ou conjunto de atividades. Essa categoria se refere mais ao espaço produtivo, isto é, ao "trabalho" do espaço. Sem minimizar a importância das condições naturais, são as condições artificialmente criadas que sobressaem, enquanto expressão dos processos técnicos e dos suportes geográficos da informação (Ibid., p.166).

As cidades passam, então, a se esforçarem para oferecer essas condições almeçadas pelas empresas, o que aumenta a competição entre os lugares. De acordo com Santos (2006, p.167) "(...) na medida em que as possibilidades dos lugares são hoje mais facilmente conhecidas à escala do mundo, sua escolha para o exercício dessa ou daquela atividade torna-se mais precisa. Disso, aliás, depende o sucesso dos empresários. É desse modo que os lugares se tornam competitivos." Castells & Borja (1996, p. 158) defendem ainda que o governo municipal deve ser um "promotor", ou seja, alguém que tenha a capacidade de vender e defender a cidade, como um administrador lida com sua empresa. A ideia é tornar administração municipal o mais próxima possível de 'características técnicas', assim, o novo prefeito deve ser "muito mais afeito aos negócios do que a política" (PIQUET, 2007, p.27). É dentro desse contexto, que existe uma aparente revalorização da escala local, o poder municipal com o intuito de atrair investimentos age da forma que lhe convém. O problema é que a administração da cidade passou a ser configurada cada vez mais como entidade empreendedora, ao invés de social democrática ou administrativa. Segundo Harvey (2011, p.56), "os negócios da cidade passaram a ser crescentemente realizados por trás de portas fechadas e houve uma redução do conteúdo democrático e representacional da governança local". Daí algumas ações urbanas que acabam por privilegiar determinadas áreas da cidade e conseqüentemente, algumas classes sociais.

1.2 Saída para a crise urbana: Desmonte da perspectiva modernista de cidade

Como dito anteriormente, diante da crise fordista, as cidades localizadas nos países centrais sofreram com a fuga das indústrias do seu território. Flint, cidade do estado de Michigan nos EUA é um exemplo desse movimento. Flint é o local onde

nasceu a General Motors, na época a empresa se tornou uma das grandes corporações mundiais, fazendo com que a cidade tivesse um maior número de fábricas, automóveis e virasse um ponto de atração populacional. Tudo isso é interrompido quando a empresa anuncia o fechamento das fábricas na década de 1980 ocasionando a demissão de 30.000 trabalhadores, isso acontece não em um momento de crise (da empresa), mas um momento de sua expansão. A intenção era fechar 11 fábricas nos Estados Unidos e transferir as mesmas para o México onde a mão-de-obra era mais barata, o que diminuiria os custos da empresa. Vemos que “a indústria é voraz em sua fome de força de trabalho a baixo custo (...)” (ROLNIK, 2004, p.81). Isso é resultado de um processo global de expansão do capitalismo industrial para as regiões periféricas, solução para o entrave básico da acumulação capitalista que é um conflito existente entre o capital e o trabalho (HARVEY, 2011) e aconteceu por todo país, dessa forma, a produção mudou de lugar, de regiões onde se pagavam altos salários para lugares onde os salários eram menores, e onde a mão-de-obra não era organizada e nem tinha influência política. Harvey aborda sobre esse processo que:

Os antigos centros de crescimento econômico do pós-guerra (...) foram reduzidos a pálidos vestígios de sua antiga identidade após a onda de desindustrialização ter demolido "indústrias de chaminé" (aciarias, fábricas de automóveis e de aparelhos elétricos, estaleiros, etc.). Vários centros recentemente industrializados, como Hong Kong, Taiwan, Cingapura, Coréia do Sul, Brasil, Índia, etc., começaram a penetrar no mercado do Primeiro Mundo ao mesmo tempo em que, repentinamente, surgiram novos tipos de desenvolvimento industrial em regiões anteriormente ignoradas por capitais multinacionais (...) Tudo isso, combinado com a primazia competitiva do Japão em muitas linhas de produção tradicionais, minou as bases econômicas de inúmeras cidades tradicionalmente industriais (Detroit, Pittsburgh, Baltimore, Lille, Manchester, Liverpool, Sheffield...a lista é infinita) (HARVEY, 1992, p.03).

Outra cidade americana que enfrentou os efeitos da crise fordista foi Baltimore. No início da década de 1970, a Bethlehem Steel siderúrgica fundada em 1857, símbolo do desenvolvimento industrial norte-americano sediada na cidade, empregava cerca de 30 mil funcionários. Essa empresa passou por um período de profunda reestruturação e chegou aos anos 1990 com diminuição no seu quadro de empregados, chegando a empregar apenas cinco mil trabalhadores. Com o aumento do desemprego e a diminuição da renda média familiar, eclodiram diversas tensões raciais e casos de

violência, que acabaram por contribuir ainda mais para a construção de um cenário de profunda crise urbana. Só pra ilustrar com números, em um perímetro urbano de 300 mil residências no ano de 1970 havia 7 mil casas abandonadas. No ano de 1998 esse número subiu para 40 mil (HARVEY, 2012, p.183).

A cidade experimentava um verdadeiro abandono de edifícios na área central, com porto subutilizado e marginalidade crescente. A partir desse quadro, diversos cidadãos influentes deram início a um conjunto de medidas estratégicas para recuperar alguns edifícios antigos, e de alguma maneira, estimular maior dinamismo nas atividades econômicas. Em um contexto de neoliberalismo, surge a possibilidade de se realizar parcerias com o setor privado, e são esses investimentos que fomentaram a elaboração de projetos que contribuíram para que a cidade pudesse alcançar algum sucesso econômico (SILVA, 2012, p.281-282). A tentativa de redensolvimento de Baltimore envolvia a substituição dos postos de empregos perdidos na indústria com geração no setor de serviços. A “Baltimore City Fair” surge com esse intuito, trata-se de um evento que pretendia celebrar a vizinhança e a diversidade étnica da cidade (em oposição à racial) (HARVEY, 2010, p.90).

O espetáculo urbano começa a tomar forma, esses eventos conseguiam atrair milhões de turistas e se tornavam comercialmente rentáveis, incentivando a construção de pontos turísticos como o *Harbor Place*¹⁶. O nascimento dessa nova Baltimore causou poucos impactos sobre mazelas sociais (pobreza, falta de habitação, desemprego entre outras). Apesar disso a cidade tornou-se reconhecida por obter êxito em seu projeto, devido a capacidade de atração de investimentos privados, criação de espaços de consumo e cenários pós-modernos. Ou seja, apesar de todos os impactos negativos e a superficialidade das transformações, o “ideal” da administração urbana de promover a imagem positiva da cidade foi alcançado. Outras cidades também passaram a se espelhar nesse processo. Para Harvey (2010, p.92):

o fato de estarem tão pressionadas e de o resultado ser uma repetição em séries de modelos bem-sucedidos [...] é compreensível, dada a sombra histórica da desindustrialização e da reestruturação, que deixam a maioria das cidades grandes do mundo capitalista avançado com poucas opções além da competição entre si, em especial como centros

¹⁶ Empreendimento localizado a beira-mar com uma suntuosa arquitetura pós-moderna, que inclusive, consegue atrair atualmente mais pessoas que a Disneylândia (HARVEY, 2010, p.90).

financeiros, de consumo e de entretenimento. Dar determinada imagem à cidade através da organização de espaços urbanos espetaculares se tornou um meio de atrair capital e pessoas (do tipo certo) num período (que começou em 1973) de competição interurbana e de empreendedorismo urbano intensificados.

Arantes (2000, p. 13) observa que o gerenciamento urbano acaba assumindo um traço empresarial, e para legitimar suas intervenções ressuscita o vocabulário "planejamento" que havia sido colocado em descrédito. Essa nova geração de urbanistas¹⁷ recorre a um dos aspectos centrais do Planejamento Urbano moderno (caracterizado por sua racionalidade e caráter normativo) que era a tecnificação dos processos de tomada de decisão governamental. Em contrapartida, também realiza críticas aos modernistas e a sua suposta ineficácia, por isso, fomenta a transferência de técnicas da gestão empresarial à administração urbana (COMPANS, 2004, p.25). Além disso, enquanto os modernistas apresentam “preocupação expressa repetidas vezes nas leis, com a racionalização dos padrões espaciais e dos sistemas de circulação para promover a igualdade (ao menos de oportunidade), o bem estar e o crescimento econômico” (HARVEY, 2010, p. 71), a nova geração enfatiza a beleza do espontâneo. É dessa forma, segundo Arantes (2000, p.15) que “nos dias de hoje, quando se fala de cidade (pensando estar "fazendo cidade"...), fala-se cada vez menos em racionalidade, funcionalidade, zoneamento, plano diretor etc, e cada vez mais em requalificação”. Ou seja, a ênfase que recaia sobre a ordem técnica do planejamento, não mais se orienta em busca de racionalizar os padrões espaciais, mas dá importância a aparência, iniciando uma “arquitetura do espetáculo, com sua sensação de brilho superficial e de prazer participativo transitório, de exibição, de efemeridade e *jouissance*¹⁸” (HARVEY, 2010, p. 91). Assim, as requalificações (como no caso de Baltimore) são intervenções pontuais, sejam nas áreas degradadas como o centro, zonas portuárias e outras partes da cidade, e “embelezam” apenas alguns espaços.

Diante dessa valorização da imagem (beleza) e a incorporação de técnicas empresariais como o marketing aplicado às cidades e o planejamento estratégico, a

¹⁷ De acordo com Arantes (2000, p.13) essa nova geração vem sendo chamada de "terceira geração" urbanística, embora a própria autora não enxergue que exista nenhuma ruptura maior de continuidade com a anterior.

¹⁸ Termo em francês que pode significar satisfação, prazer, júbilo.

maneira de gerir as cidades se transforma bastante. Emerge um modelo de gestão/planejamento urbano baseado na lógica empresarial, com forte influência dos dogmas empresariais. A experiência de Baltimore nos Estados Unidos se transforma em um modelo bem sucedido de superação da crise e inspira inúmeras outras cidades, Arantes (2000, p.48) menciona Paris, Barcelona, Bilbao, Lisboa e Berlim, lugares onde aos poucos o “empreendedor” foi substituindo o “planejador” e as cidades se tornaram verdadeiras “máquinas de produzir riqueza” (Ibid, p. 20). Observamos que a cidade é colocada como uma mercadoria para ser produzida e consumida, além disso, se converte em um modo de se pensar a cidade que se torna hegemônico.

1.2.1 Planejamento Estratégico das Cidades e Práticas de Empreendedorismo Urbano

É dessa forma que se insere nas cidades o modelo de gestão denominado “Planejamento Estratégico das Cidades” (PEC). Este confere a um conjunto de políticas públicas caráter competitivo, o que significa que em um ambiente de construção de políticas urbanas a postura adotada pelos gestores considera que as cidades estão emersas em um contexto semelhante às empresas, e, portanto devem ser regidas pelos mesmos preceitos. Desse modo, o PEC incorpora nas cidades diversos conceitos da administração tais como: produtividade, competitividade e empreendedorismo. Para as cidades isso significa uma mudança profunda em suas funções, pois antes de serem percebidas como *locus* da reprodução social, são concebidas como mercadorias (FERREIRA, 2011, p.146-147). Transformando a sua venda em uma das funções básicas dos governos locais (BORJA & FORN, 1996 apud. VAINER, 2000, p. 78). Para Arantes (2000, p.16-17):

o planejamento estratégico é antes de tudo um empreendimento de comunicação e promoção, compreende-se que tal âncora identitária recaia de preferência na grande quermesse da chamada animação cultural. Inútil frisar nesta altura do debate - quase um lugar comum- que o que está assim em promoção é um produto inédito, a saber, a própria cidade, que não se vende, como disse, se não se fizer acompanhar por uma adequada política de *image-making*.

Dessa forma, o Planejamento Estratégico das cidades tem origem em conceitos e técnicas advindas do planejamento empresarial, isso ocorre por que seus defensores enxergam que as cidades estão submetidas às mesmas condições e desafios que as

empresas (VAINER, 2000, p.76). A cidade é, então, concebida como agente econômico, e como tal, atua no contexto de um mercado, encontrando nele as regras e o modelo do planejamento e execução de suas ações. “Agir estrategicamente, agir empresarialmente significa, antes de mais nada, ter como horizonte o mercado, tomar decisões a partir das informações e expectativas geradas no e pelo mercado” (Ibid, p.86). Essas discussões surgiram e foram sistematizadas nos Estados Unidos, na “*Harvard Business School*” a partir dos anos de 1960, obtendo, porém maior reconhecimento somente na década de 1980, depois da divulgação de trabalhos desenvolvidos por Michael Porter (LIMA JÚNIOR, 2003, p.39). Este autor publicou “*The Competitive Advantage of Nations*” que abordava a competição entre os lugares. Nesse sentido, procurava explicar quais eram os papéis desempenhados por três elementos: ambiente econômico, instituições e políticas de uma nação no êxito competitivo de suas empresas (LIMA JÚNIOR, 2003, p.49). A partir de então vemos a noção de estratégia sendo aplicada às cidades e ao setor público, como por exemplo, o primeiro plano estratégico de cidades que se deu em São Francisco (LIMA JÚNIOR, 2003, p.39).

Subordinada as lógicas mercadológicas, vemos nascer um novo tipo de gestão que tem sido difundida como o único meio capaz de enfrentar com eficácia processos que atingem a cidade como a globalização e a conseqüente mundialização da economia e comunicação. Sua proposta prevê que sejam realizadas redefinições no papel e atuação dos governos locais, o que lhes conferiria teoricamente, maior protagonismo nesse processo. Sendo assim, surge o conceito de “empreendedorismo urbano”¹⁹, que dá conta de uma realidade que transfere para as administrações municipais toda a responsabilidade pelo “sucesso” da cidade: que deve empreender, e a partir disso, resolver seus problemas. Isso ocorre através de parcerias público-privada que tem por objetivo político e econômico imediato muito mais o crescimento econômico do que melhorias de condições em um campo específico (HARVEY, 1996, p. 53).

Existem diferentes termos que traduzem o sentido de fazer da cidade um ambiente construído/produzido para chamar atenção de investidores, tais como empresariamento

¹⁹ O paradigma do planejamento estratégico nas cidades é consubstanciado através das práticas de empreendedorismo urbano.

urbano (HARVEY, 1996), empreendedorismo competitivo (MOURA, 1997), empreendedorismo urbano (COMPANS, 2005), entre outros. Esses conceitos se diferenciam através da forma com que os autores atribuem importância a algumas características desse processo, mas em suma, sinalizam que os governos locais passam a se inspirar em elementos do planejamento empresarial para elaborar um planejamento estratégico das cidades. Nesse sentido, Borja (1995, p.276, apud VAINER, 2000, p.76) aponta que houve uma conscientização das cidades quanto ao processo de mundialização da economia e comunicação, e isso despertou sua competitividade.

É possível analisar o próprio discurso do empreendedorismo, este vem revestido de uma linguagem metafórica “na qual a cidade torna-se ‘empresa’, equipamentos, serviços e trabalhadores tornam-se mercadorias”, e a competitividade das empresas torna-se ‘competitividade da cidade’ -, como um recurso discursivo pelo qual se atribuem novos papéis e objetivos à administração urbana” (COMPANS, 2005, p.27). Os esforços das administrações urbanas se concentram, a partir de então, na atração de investimentos para o seu território. Sendo que para que isso ocorra, ficam responsáveis por dotar o território de atratividade, isto é, sua “missão” é estabelecer uma atmosfera propícia para os negócios, seja através da construção de aparatos infraestruturais, ou mesmo redução de custos locais por subsídios tais como isenções fiscais, crédito facilitado e cessão de terrenos. Observa-se que nesse modelo de gestão “o governo assume um papel de catalisador/articulador de forças; privilegia-se a construção de espaços e mecanismos de cooperação público-privado” (MOURA, 1997, p.12)

Instituído como novo paradigma, o PEC tem como “carro-chefe” a experiência de Barcelona que é considerada bem-sucedida por gestores e consultores. Barcelona utilizou os Jogos Olímpicos (1992) e todo o impulso econômico que ele acarreta para dinamizar sua economia local, aproveitando-se da projeção internacional que a cidade adquiriria com os Jogos para impulsionar a economia também depois que eles terminassem (MOURA, 1997, p.95). Para isso, a cidade conseguiu apoio de diferentes setores da sociedade e também do setor privado. A partir desse caso, houve uma disseminação da “(...) ilusão de poder reproduzir, independentemente das especificidades irreduzíveis de cada localidade, o mesmo processo de reestruturação econômica e urbanística ocorrida na cidade de Barcelona” (COMPANS, 2005, p.23). De

forma incansável, se fez propaganda das políticas urbanas que supostamente tinham a capacidade de resolver os problemas urbanos e tirar as cidades da crise.

Vale ressaltar que estratégias do mundo empresarial como o marketing urbano foram fundamentais para a disseminação desse modelo. Sendo assim, houve uma massiva “promoção da cidade, através de uma imagem ‘forte e positiva’ – ‘a metrópole empreendedora’.” (MOURA, 1997, p.122). A divulgação e o marketing tornam-se elementos básicos do PEC, “seja para mobilizar os atores locais, constituir e dar legitimidade aos espaços de participação; seja para atrair recursos externos” (ibid, p.150). É possível observar que o empreendedorismo urbano tem como essência o protagonismo da imagem, ao ponto que “ela deixa de ser consequência de um projeto exitoso e passa a ser a razão dele existir”²⁰. Nesse sentido, a própria construção da imagem da cidade passa a mobilizar grandes esforços das administrações urbanas. Essa imagem muitas vezes não representa a cidade, pois trata-se de uma criação para vendê-la como mercadoria.

Nesse contexto, observa-se que inicialmente o empreendedorismo urbano emerge como estratégia de cidades em países centrais vendendo alguns atributos semelhantes como espaços para convenções e feiras, parques industriais e tecnológicos, oficinas de informação e assessoramento a investidores, torres de comunicação e comércio, segurança (BORJA & FORN, 1996 apud, VAINER, 2000, p. 79). Em virtude do “sucesso” desse modelo nesses lugares, ele passa a ser importado para outros locais com contextos completamente diferentes. Enquanto cidades americanas e europeias deram início à aplicação desse modelo de gestão a partir dos anos de 1980, as cidades latino-americanas passaram a tentar reproduzi-lo somente a partir dos anos 1990. No Brasil, como veremos a seguir, isso ocorre devido à confluência de vários fatores, entre eles: a ascensão do neoliberalismo através do Consenso de Washington e a municipalização decorrida da Nova Constituição em 1988.

²⁰ Disponível em <<http://cidadespossiveis.tumblr.com/post/8125806857/a-cidade-empresa-o-pol%C3%ADtico-1%C3%ADder-e-o>> Acesso mar. de 2015.

CAPÍTULO II

NEOLIBERALISMO NO BRASIL E SEUS REFLEXOS NAS POLÍTICAS URBANAS

No Brasil, podemos apontar dois fatores que influenciaram a forma de gerir as cidades, ambos ocorreram no final da década de 1980 e tiveram efeitos a partir dos anos 1990, contribuindo para a consolidação do papel municipal nas atividades de planejamento e gestão urbana. São eles: a criação da Constituição Federal de 1988 e o Consenso de Washington (CW) em 1989. Ambos incentivavam a valorização da escala local, enquanto o primeiro estabeleceu legalmente maior autonomia para os municípios e instrumentos de participação popular nesse processo. O segundo, ao impor uma política de ajuste fiscal, encadeou reformas tributárias e redirecionamento de gastos públicos, onde os municípios se viram diante de alguns impasses e desafios. Cabe ressaltar que os princípios neoliberais do CW se sobrepuseram os ideais que envolviam protagonismo das cidades relacionados à participação popular na Constituição. A autonomia trouxe maiores responsabilidades, dessa forma, o empreendedorismo urbano tornou-se um modelo de gestão atrativo para as administrações municipais lidarem com os novos gastos.

2.1 Constituição Brasileira de 1988: maior autonomia para os governos municipais

A Constituição Federal Brasileira foi aprovada em 1988 depois de meses de elaboração democrática, onde pela primeira vez houve a participação direta da população. As propostas vieram dos mais diversos segmentos sociais através de audiências públicas com representantes de movimentos sociais. Esse documento marcou uma ruptura com a Constituição de 1967, desenvolvida durante o regime militar, e representou um momento de redemocratização no país. Foi considerado na época um projeto avançado principalmente no que concerne à cidadania e aos direitos humanos, abarcando conquistas significativas em áreas como saúde, previdência, assistência social, direitos do consumidor, direitos femininos, direitos da criança e do adolescente, direitos indígenas, etc.

No tocante à esfera urbana, assistimos a ampliação da autonomia dos municípios, ao mesmo tempo em que a participação do poder federal foi reduzida. Para Costa Júnior (2009, s/p) “ a Constituição de 1988 resgatou o Município do estado de inércia em que se encontrava, inserindo este no pacto federativo, em posição de igualdade jurídica com a União, os Estados e o Distrito Federal.” Ou seja, o município passou a ser personagem autônomo do denominado pacto federativo, no que diz respeito à organização político-administrativa. Houve o reconhecimento dos municípios como entes federados, e dessa forma, maiores competências passaram a figurar entre suas atribuições. Outro ponto foi o processo de autonomia, onde de acordo com Felisbino (2011, s/p) o art. 29 é um dos mais significativos nessa questão: “O município reger-se-á por lei orgânica, votada em dois turnos, com interstício mínimo de dez dias, e aprovada por dois terços dos membros da Câmara Municipal, que a promulgará”. Para o autor é esse artigo que coloca o município em uma posição privilegiada, pois a partir de então, não está mais subordinado a qualquer autoridade estadual ou federal no desempenho de suas atribuições exclusivas. Enquanto isso, Figueiredo & Leite (2006, p.269) apontam a importância do art. 30, que discorre diretamente sobre a autonomia municipal, tornando-a princípio constitucional, com isso “o Governo Federal entrega nas mãos dos municípios as responsabilidades sobre o desenvolvimento econômico e social, na tentativa de proporcionar a redução das desigualdades sociais, através da descoberta e desenvolvimento das potencialidades locais” (Ibid., p.269). Sendo assim, os municípios, dentro de sua competência privativa, passam a poder “legislar sobre assuntos de interesse local” (art. 30, inciso I), em substituição à tradicional expressão “peculiar interesse” que acompanhava as Constituições anteriores (FELISBINO, 2011, s/p).

Figueiredo & Leite (2006, p.269) observam que através dessas alterações nas competências municipais, o Estado Brasileiro demonstra e dá sua própria interpretação sobre políticas urbanas na era da globalização, reconhecendo, portanto, “a necessidade de transferir poder e responsabilidades às cidades, que devem ser capazes de se autogerir e fomentar o próprio desenvolvimento” (Ibid., p.269). Logo depois, também surgem outras políticas urbanas que contribuem para a descentralização e consolidação do papel municipal nas atividades de planejamento e gestão urbana: o programa Comunidade Ativa (1999) e o Estatuto das Cidades (2001). O primeiro tem como

pressuposto o combate à miséria e à exclusão a partir da mobilização social. Assim a localidade implementa uma série de estratégias que pretendem induzir o desenvolvimento²¹. Já o segundo, trata de uma lei que regulamenta o capítulo "Política Urbana" da Constituição²², tendo como princípios básicos: o planejamento participativo e a função social da propriedade. Significa a incorporação da participação popular nas decisões de interesse público. Nesse momento, se institucionaliza a “participação de entidades civis e de movimentos sociais em defesa do direito à cidade, à habitação, ao acesso a melhores serviços públicos” (OLIVEIRA, 2001, p.03, Estatuto das cidades). O Estatuto da Cidade busca então “virar a página de um tempo de clientelismo, troca de favores e promiscuidade entre a elite das cidades e os gestores urbanos” (ALFONSIN, 2003, apud, SILVA, 2012, p.293), inclusive, trazendo à tona a participação popular na elaboração do Plano Diretor, instrumento essencial de planejamento municipal para a implantação de políticas de desenvolvimento urbano, como veremos mais adiante.

Essas mudanças são consideradas vantagens desse processo de delegação de maior autonomia para os municípios. Ao falar das desvantagens, Peixoto (2010, s/p) aborda que a descentralização governamental e a ausência de fiscalização efetiva facilitam a corrupção, especialmente em municípios pequenos situados no interior: “a autonomia, tal como prevista no sistema brasileiro, facilita sua prática, pois, embora existam mecanismos de fiscalização, o controle é exercido tardiamente e dificilmente se sobrepõe às negociatas políticas” (Ibid., s/p). O autor aponta também a dificuldade de municípios, sem qualquer potencial econômico, que contam com uma arrecadação tributária mínima e passam a sobreviver dos repasses financeiros federais e estaduais. Peixoto (2010, s/p) critica a condição de muitas cidades brasileiras serem sustentadas pelos repasses federais e estaduais. Segundo o autor, essas “não poderiam gozar desta condição de Município, pois, [...] causam enorme prejuízo ao erário no que tange à instalação dos poderes e da burocratização administrativa.” Isso ocorreu por que a partir da promulgação da Constituição de 1988, surgiram 1.307 novos municípios, a maioria com população inferior a vinte mil habitantes. Esse processo só foi corrigido através da Emenda Constitucional nº 15/96 que limitava a criação, fusão e desmembramento dos

²¹ Disponível em <http://www1.serpro.gov.br/publicacoes/tema/158/T151_05_e.htm> Acesso mar. de 2015

²² Estatuto da Cidade (Lei 10.257 de julho de 2001)

municípios brasileiros (Ibid., 2010). Enfim, esses são alguns efeitos negativos apontados em decorrência do processo de delegação de maior autonomia para os municípios.

Vale ressaltar que a Constituição de 1988, também ocorreu em um contexto internacional onde se disseminava a falência da perspectiva modernista de planejamento urbano (como já discutimos anteriormente). Nesse sentido, havia uma forte crítica a esse tipo de planejamento, reforçando a crença que era a partir da influência das lutas urbanas que se poderia transformar o destino das cidades, por isso, a busca por uma Reforma Urbana. Na nova Constituição consta então a obrigatoriedade da realização do Plano Diretor²³, um plano diretor participativo²⁴, que seria regulado pelo Estatuto da Cidade. Para Silva (2012, p.290) materializa-se um “(...) aporte legal para a transformação na maneira de se planejar o espaço urbano, com uma maior preocupação social”. Ou seja, a Constituição 1988 e os processos políticos subsequentes a ela, buscaram dar uma “nova roupagem ao papel dos planos diretores”, buscando intensificar a atuação dos movimentos sociais organizados, e também dos planejadores mobilizados. Dessa forma, surgiu a noção de planejamento politizado que:

pretendia também ultrapassar o caráter tecnocrático dos planos diretores do passado, introduzindo novos instrumentos de gestão nos planos diretores para regular o crescimento urbano, conter a especulação imobiliária, dar transparência à gestão da cidade e melhores condições de participação da sociedade e de controle dos orçamentos públicos (SILVA, 2012, p.291).

De modo geral, a partir da construção da Constituição, e de outros programas voltados para maior autonomia municipal e participação cidadã, pretendia-se que a produção do espaço urbano se desenvolvesse de maneira mais democrática. Compans

²³ Capítulo II - DA POLÍTICA URBANA (ART. 182) - “O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana”.

²⁴ “Os planos diretores, exigidos pela lei e incentivados pelo Ministério das Cidades, não são um fato novo, pois já apareciam na estrutura de planejamento urbano de cidades brasileiras”. Na história do urbanismo brasileiro surge desde a década de 1930, quando foi elaborado o Plano Agache no Rio de Janeiro (SILVA, 2012, p.290). A novidade é a participação popular nesses planos, sinalizando a maior preocupação social.

(2004, p.15) observa que nesse momento, se cultivava a esperança que se estabelecesse uma gestão democrática das cidades e também universalização dos acessos à terra urbana e aos equipamentos coletivos, mas que outros fatores interferiram para que esse cenário não ocorresse. Dentre esses fatores estariam: no plano internacional, a mobilidade adquirida pelo capital com a globalização financeira (e assim, a perda da capacidade regulatória dos Estados nacionais sobre os fluxos econômicos) e no nacional, a ascensão do neoliberalismo nos anos 1990 através das políticas macroeconômicas ditadas pelo Consenso de Washington.

Além disso, segundo Silva (2012, p. 291) embora houvesse esperança que os processos jurídicos causassem avanços, havia descrença no próprio planejamento urbano: por parte da esquerda, o anseio era que o planejamento urbano fosse utilizado para beneficiar as classes dominantes, enquanto a ala conservadora criticava a rigidez estatal que poderia ocorrer. É diante desse cenário, que o planejamento foi perdendo legitimidade (SILVA, 2012). Outros fatores também são apontados como motivadores desse enfraquecimento e deslegitimação do planejamento. Internacionalmente, desde os anos de 1970, a emergência dos símbolos: Ronald Reagan e Margaret Thatcher, além da própria falência do keynesianismo, contribuíram para que houvesse questionamentos na escala local sobre a legitimidade do Estado como regulador do uso do solo urbano. Essa conjuntura foi essencial para que o planejamento “mercadófilo” tomasse o lugar do planejamento regulador, novamente dando uma roupagem conservadora ao planejamento urbano (SOUZA & RODRIGUES, 2004, p.22). Assim, com o enfraquecimento do antigo planejamento urbano regulatório (que tem por base: normas, leis e ações criadas pelo estado para regular e normatizar os diferentes usos dos espaços da cidade), e com a ascensão do neoliberalismo emerge um tipo de planejamento que valoriza a capacidade de atração de investimentos. Segundo, Souza & Rodrigues (2004, p.53):

O que conta nesse tipo de planejamento é a capacidade da cidade de atrair investimentos: do oferecimento generoso de infraestrutura para megaempreendimentos empresariais até incentivos fiscais, passando pelo marketing urbano. Propala-se a ideia de que esse esforço do contribuinte vale a pena, pois gera empregos e aquece a economia local.

Ou seja, vemos que se generaliza a crença nessa promessa de êxito que o novo planejamento propõe, Silva (2012, p. 293) observa que:

(...) os encantos do novo planejamento ‘ofuscaram’ a construção do movimento pela reforma urbana e conseguiram a adesão dos prefeitos das municipalidades, os quais elaboravam com negligência os planos diretores, enquanto que os planos estratégicos eram vistos como a panaceia para os desafios urbanos.

Dessa maneira, mesmo com a construção de instrumentos que incentivavam a participação popular, e a perspectiva que emergisse uma nova forma de se pensar a cidade que fosse mais democrática, e atendesse principalmente as demandas sociais, os avanços dos movimentos sociais ainda encontram barreiras para ser plenamente desenvolvidos. A adoção de preceitos neoliberais no Brasil a partir de 1990 também contribuiu para tal fato. Veremos agora como esses preceitos chegam e como foram implantados no país.

2.2. As proposições do Consenso de Washington chegam ao Brasil

A ascensão do neoliberalismo no Brasil ocorreu a partir da implantação de diversas políticas de ajuste estrutural, impostas também a outros países latino-americanos através de proposições do Consenso de Washington. Essas medidas foram resultado de uma reunião ocorrida em 1989 na capital dos Estados Unidos, e tinham por base um conjunto de proposições e conselhos políticos de instituições como o Fundo Monetário Internacional (FMI) e o Banco Internacional para a Reconstrução e o Desenvolvimento (BIRD) conhecido por Banco Mundial²⁵. E significaram principalmente um processo de privatização de empresas estatais e também internacionalização da economia, além de outras medidas que em suma, tinham caráter neoliberal.

Com a eleição de Fernando Collor para a Presidência da República tivemos a partir de 1990 a adoção do neoliberalismo como plano nacional. O ajuste estrutural desenhado no Consenso de Washington viria a inspirar as políticas econômicas adotadas no Brasil também durante os mandatos do Presidente Fernando Henrique Cardoso e o

²⁵ Ambas organizações internacionais de natureza financeira.

primeiro mandato do Presidente Luiz Inácio Lula da Silva (OREIRO & PAULA, 2009, p.01), constituindo-se em dez as proposições originais:

(a) disciplina fiscal; (b) redirecionamento dos gastos públicos para áreas de retorno econômico e potencial de distribuição de renda; (c) reforma tributária; (d) liberalização da taxa de juros doméstica; (e) taxa de câmbio competitiva; (f) liberalização comercial; (g) liberalização dos fluxos de investimento direto estrangeiro; (h) privatização; (i) desregulamentação dos mercados; (j) assegurar os direitos de propriedade (Ibid, p.03).

Claramente, essas reformas se resumem em estabilização da economia, adoção de políticas econômicas onde o mercado desempenha papel fundamental e consequente redução do Estado. Assim, observa-se que entre os objetivos dessas proposições estava estimular o crescimento econômico através de um conjunto de políticas de caráter liberalizante, que visavam a disciplina macroeconômica (entendida como estabilidade de preços), abertura comercial e políticas microeconômicas de mercado (OREIRO & PAULA, 2009, p.03; SICSÚ, PAULA & MICHEL, 2007, p.511).

Para Batista (1994, p.09), a implantação dessas políticas através do C.W representa “(...) admitir abertamente e sem nuances a tese da falência do Estado”, pois este é visto como incapaz de formular uma política macroeconômica. E ainda se faz conveniente a transferência dessa responsabilidade para organismos internacionais (como FMI e o Banco Mundial), que em tese são colocados como agentes independentes e desinteressados. O autor segue expressando seu argumento de crise do Estado em que “não se discutia mais apenas, por conseguinte, se o Estado devia ou podia ser empresário. Se podia, ou devia, monopolizar atividades estratégicas. Passou-se simplesmente a admitir como premissa que o Estado não estaria mais em condições de exercer um atributo essencial da soberania, o de fazer política monetária e fiscal” (BATISTA, 1994, p.09). Essa perspectiva demonstra a subordinação do Estado a essas premissas.

No Brasil, segundo Ianoni (2009, p.153), Collor conseguiu implantar medidas como a abertura comercial, desregulamentação financeira, desestatização, ajuste fiscal e

a criação do Mercosul, porém seu governo fracassou nas tentativas de estabilização monetária. Carleal (2010, p.145) argumenta que o Estado brasileiro fez uma escolha clara de política econômica. Isso significou a transferência para as empresas multinacionais, seja via privatização, fusão e/ou aquisição de empresas brasileiras, o poder de decisão sobre diversas esferas como “(...) padrão de produção, produtividade, inovação técnica, qualificação dos trabalhadores, enfim, do padrão de inserção produtiva da economia brasileira no mundo globalizado”.

Compans (2004, p.16) vai abordar que combinada à imposição da adoção de programas de ajuste fiscal por parte desses organismos financeiros internacionais, a hegemonia política neoliberal resultou na redução dos gastos sociais, afetando o financiamento público para a construção habitacional e para a infraestrutura urbana. Para Batista (1994, p.11) o C.W não tratou de questões sociais como educação, saúde, distribuição da renda, eliminação da pobreza, exatamente por que essas seriam alcançadas em decorrência “natural” da liberalização econômica. Assim, deveriam “(...) emergir exclusivamente do livre jogo das forças da oferta e da procura num mercado inteiramente autoregulável, sem qualquer rigidez tanto no que se refere a bens quanto ao trabalho”. Carleal (2010, p.127) aponta que as políticas de ajuste estrutural geraram grandes dificuldades aos mercados de trabalho dos países subdesenvolvidos, inclusive, ampliando a vulnerabilidade dessas economias. Assim:

De um lado, a dominância da política monetária controla a inflação e os gastos públicos e a agenda neoliberal produz um processo de privatização das empresas estatais, ampliando a internacionalização dessas economias dominadas agora pelas firmas-rede mundiais. De outro lado, os países subdesenvolvidos sofrem um processo de maior fragilização, pois, na corrida por atrair investimentos diretos estrangeiros, é preciso mostrar-se competitivo e reduzir mais ainda os direitos sociais em vigor. (CARLEAL, 2010, p. 127).

Nota-se que é necessário aos países subdesenvolvidos mostrar-se de alguma maneira competitivos, isso significa além da redução dos direitos sociais que as autoras comentam, uma mudança no caráter de suas políticas, representando a substituição da agenda constitucional reformista pela agenda da inserção competitiva (COMPANS, 2004, p.16). Por exemplo, isso pode ser visualizado nos resultados mais imediatos sobre

os mercados de trabalho, segundo Carleal (2010, p.142) houve uma ampliação do desemprego, da informalidade e também da flexibilização dos trabalhos.

Ao analisar as dez proposições do Consenso não veremos políticas que foram criadas especificamente para afetar as cidades, mas como o próprio caráter do Estado se transforma é impossível que isso não modifique diversas esferas sociais. É importante apontar aqui como essa política pensada nacionalmente atinge a escala municipal, principalmente no que diz respeito ao nosso objeto de estudo que é a forma de gestão e planejamento das cidades. Mesmo que tais proposições não apresentem uma política direcionada exclusivamente para a gestão das cidades, sabemos que estas influenciam na maneira de se planejar e pensar a cidade. Quando propõe transformações, como por exemplo, uma reforma tributária ou redirecionamento de gastos públicos (ambas proposições do CW) várias questões emergem e passam a ter que ser enfrentadas pelos municípios: como fica sua autonomia frente a outras instâncias governamentais? As mudanças vão atingir a arrecadação de suas receitas? Como o município vai participar da guerra fiscal? Quais gastos vão ser redimensionados? Enfim, são questões que podem permear a adoção dessas proposições.

2.2.1 Neoliberalismo e as cidades

É importante termos em mente que nenhuma política de cunho local poderia reverter o impacto da macroeconomia, e assim essa influi fortemente no destino das cidades (CATTANI, 2013). Diante disso, podemos refletir de que maneira as cidades absorveram as políticas de ajuste estrutural, em um cenário onde essa adquire cada vez mais protagonismo em vários âmbitos: na vida política, econômica, social, cultural e nos meios de comunicação. Para Castells & Borja (1996, p.154), as cidades latino-americanas sofreram alterações a partir da década de 1990, antes disso seu protagonismo estava em atraso, pois além das limitações apresentadas pelos processos de democratização política e de descentralização do Estado, existiam alguns outros fatores que se combinavam, tornando o cenário difícil para que esse protagonismo aflorasse. Podemos citar esses fatores “(...) efeitos sociais das políticas de ajuste, acrescentadas às desigualdades e marginalidades herdadas, à debilidade da sustentação sociocultural das cidades e aos graves déficits de infraestrutura e serviços públicos”

(Ibid., p.154). Quando os processos de democratização política e de descentralização do Estado deram uma virada, ficando em maior evidência, houve enfim (como já abordamos anteriormente), uma revalorização do papel das cidades e dos governos locais.

Segundo esses mesmos autores, a revitalização econômica foi responsável por estimular o andamento de projetos urbanos em grande escala, estes podem ter sido favorecidos pelas privatizações, e acabaram por dar também um maior dinamismo no setor de construção. Em contrapartida sucedeu-se um agravamento das contradições e dos déficits herdados como “(...) infraestrutura física e de comunicações, insuficiência dos recursos públicos e, em geral, incapacidade de atuação dos governos locais, fraca integração social na cidade e a pouca cooperação entre as esferas pública e privada” (Ibid). Dessa maneira, ocorre um agravamento na sensação de crise funcional das grandes cidades, onde a cidade não consegue se reproduzir, ou seja, proporcionar aos seus cidadãos a oferta de serviços básicos para manter seu bem-estar, para Castells & Borja (1996, p.154):

A intensidade e a visibilidade dos problemas urbanos (congestionamentos, insegurança pública, contaminação do ar e da água, déficit habitacional e de serviços básicos) convergiram na sensação de crise. Simultaneamente, as dinâmicas econômicas (reativação), sociais (participação) e políticas (democratização) criaram as condições para a geração de respostas.

Essas respostas foram observadas pelos autores e apareceram na forma de: a) aprovação de projetos de reforma política e financeira (em cidades emblemáticas da América Latina, como na Cidade do México, em Bogotá e Buenos Aires) e também nas reformas oriundas da nova constituição brasileira (com protagonismo político e na mídia dos prefeitos das grandes cidades); b) o início dos planos estratégicos de desenvolvimento econômico, social e urbano que tem por base uma ampla participação popular; c) a descentralização dos governos locais; e por fim, d) o andamento de grandes projetos urbanos de iniciativa pública e/ou privada, que sinalizam a existência de cooperação entre os setores. Enfim, através dessas mudanças, que inclui a própria transformação na forma de se pensar a organização da gestão das cidades é que as cidades latino-americanas emergem e se assumem como atores políticos e econômicos.

Porém, para Castells & Borja (1996, 155) a consolidação deste novo papel dependia da possibilidade de estímulo à grandes projetos de cidade, e para isso, deveriam contar também com a participação ativa dos principais agentes públicos e privados, além de conquistar um amplo consenso público.

Quando falamos em consenso, nos referimos à aceitação quanto ao projeto de cidade que envolve o empreendedorismo urbano. Para que se instaure uma cidade nesses moldes, é necessário que haja urna negação radical da cidade enquanto espaço político. Vainer (2000, p.91) enxerga que em uma cidade-empresa não há tempo nem condições de reflexão sobre valores, filosofia ou utopias, pois torna-se um local onde deve reinar o pragmatismo, o realismo, o sentido prático, e a produtivização. Esse autor questiona como um projeto que é tão radical pode conseguir legitimação para se estabelecer com a pergunta: “Como construir política e intelectualmente as condições de legitimação de um projeto de encolhimento tão radical do espaço público, de subordinação do poder público às exigências do capital internacional e local?” (VAINER, 2000, p.91). Tendo por base o caso de Barcelona, Vainer (2000, p.92) aponta dois elementos necessários para a criação de um projeto de cidade (consenso): a consciência de crise e o patriotismo de cidade. O primeiro elemento está relacionado ao estabelecimento de uma atmosfera muito negativa na cidade (ou pelo menos, a percepção que isso ocorra) em que seus cidadãos acabam por deixar certos conflitos internos e interesses particulares de lado, em nome do que se pensa ser solução para esses problemas. Nesse caso, a percepção de crise acaba tendo o papel de legitimar algumas ações. Vainer (2000, p.93) comenta melhor essa questão:

É interessante observar que, [...] não é a crise em si o elemento decisivo, mas sim sua percepção. Trata-se aqui das condições subjetivas da trégua e da paz sociais, da abdicação, por parte de diferentes atores (todos?), de seus interesses particulares... Somente assim um projeto unitário, coeso, legítimo e universalmente aceito poderá ser levado adiante.

O sentimento de crise, entretanto, não é duradouro, por isso, surge o segundo elemento que é sua transformação em um consistente patriotismo de cidade. Esse permite que os cidadãos assumam com orgulho o passado e o futuro da cidade (BORJA & FORN, 1996, p. 46 apud VAINER, 2000, p. 94). Logo, os governos locais ficam responsáveis por promover internamente à cidade. O objetivo é dotar seus habitantes de

'patriotismo cívico', ou seja, estabelecer uma ligação mais forte da população com esse local, criar um “sentimento de pertencimento, de vontade coletiva de participação e de confiança e crença no futuro da urbe” (VAINER, 2000, p. 94). Nesse sentido, o autor aponta que um dos elementos essenciais do planejamento estratégico é a criação das condições de sua instauração enquanto discurso e projeto de cidade.

O plano estratégico supõe, exige, depende de que a cidade esteja unificada, toda, sem brechas, em torno ao projeto. Na verdade, esta condição está como que pressuposta desde o início, pois o discurso, a todo tempo, tratou a cidade como uma unidade: a cidade compete, a cidade deseja, a cidade necessita. Enquanto se discute se as cidades competem ou não, e o que elas desejam, aceita-se, como natural, a instauração da cidade como sujeito - sujeito simples, coeso, sem qualificação (Ibid., p. 91).

Enquanto instrumento da alimentação do patriotismo cívico está a utilização de padrões tecnológicos e arquitetônicos, novamente nos deparamos com a valorização da imagem, seja na construção de monumentos, esculturas, ou praças, jardins etc, onde prevalecem a originalidade do desenho dessas infraestruturas e equipamentos. Essas são utilizadas para dar mais visibilidade às cidades, reforçando assim, a identidade de seus habitantes (Ibid., p. 95). Para finalizar as ideias desse autor, ele reforça que a criação do patriotismo de cidade pode ser vista como elemento-chave para o estabelecimento, de forma mais sólida, da cooperação público-privada, sendo então responsável pela posterior difusão do pensamento estratégico entre os agentes econômicos e sociais da cidade (VAINER, 2000, p. 95).

Segundo Arantes (2000, p.13), entre governantes, burocratas e urbanistas, já se expressava uma convergência em torno do que a autora chama de uma espécie de teorema-padrão: “(...) que as cidades só se tornarão protagonistas privilegiadas, como a Idade da Informação lhes promete, se, e somente se, forem devidamente dotadas de um Plano Estratégico capaz de gerar respostas competitivas aos desafios da globalização”. Ou seja, o empreendedorismo urbano é colocado como única solução para os problemas que a globalização pode acarretar à escala local. Nesse sentido, a concepção que a escala local tem poder ilimitado é propagandeada como estímulo ao desenvolvimento territorial.

Ao debater esse assunto, Brandão (2007, p.38) lista algumas abordagens que possuem esse viés: *clusters*, sistemas locais de inovação, incubadoras, distritos industriais, etc. O autor aponta a existência de uma banalização na utilização de definições, além do “abuso na detecção de toda sorte de empreendedorismos, voluntariados, talentos pessoais e coletivos, microiniciativas, comunidades solidárias” (Ibid., p.38). Onde as parcerias “público-privadas” surgem como essenciais à promoção do desenvolvimento. Esse mesmo autor classifica esse processo como uma “endogenia exagerada”. Nesse cenário as localidades creem cegamente em sua capacidade, baseada nas vontades e iniciativas dos atores, de empreender e a partir disso assumir o controle sobre seu destino (Ibid., p.38). Fica bem claro o sentimento que se estabelece de que “o local pode tudo”, e que pra isso “bastaria mostrar-se diferente e ‘especial’, propagandeando suas vantagens comparativas de competitividade, eficiência, amenidade, etc., para ter garantida sua inserção na modernidade” (Ibid., p.39).

Novamente nos referimos à luta que os lugares travam para realizar “a melhor venda da região ou cidade, com a busca desenfreada de atratividade a novos investimentos, melhorando o ‘clima local dos negócios’, subsidiando os custos tributários, logísticos, fundiários e salariais dos empreendimentos” (BRANDÃO, 2007, p.39). Nesse sentido, criar essas vantagens comparativas nos território, parece ser a única maneira que se admite a intervenção do Estado, que estaria presente para “contrabalançar” as posições de equilíbrio subótimo²⁶, resultantes das “falhas de mercado”, criando a partir disso, um ambiente favorável, estimulante dos investimentos privados (BRANDÃO, 2007, p.38). A partir de então, o que ocorre é um comprometimento preocupante das finanças locais, onde na maioria das vezes, o Estado assume todos os riscos e custos. Já mencionamos anteriormente, que o empreendedorismo urbano busca por parcerias entre os setores públicos e privados. Nessa relação enquanto o Estado assume os riscos, os investidores ficam com a gestão e os benefícios dos lucros. Souza & Rodrigues (2004, p. 55) explicitam bem como ela ocorre:

É como se o Estado ‘pusesse a mesa’ para os empresários particulares, sob o argumento de que os empregos que serão criados e os recursos

²⁶ Equilíbrio em que os fatores de produção estão *sublocados* para o equilíbrio entre o que produtores ofertam e consumidores demandam.

advindos do ‘aquecimento’ da economia local justificariam isso – argumento esse que é, como muitos têm observado e mostrado, bem fraco.

As cidades brasileiras parecem se influenciar cada dia mais pela lógica do planejamento estratégico, dando prioridade aos grandes investimentos públicos no intuito tornar a cidade mais atrativa. A literatura traz alguns exemplos de capitais que seguem esse “caminho” como: Rio de Janeiro, Porto Alegre, Curitiba, Brasília, entre outras. Nesse momento, tem se evidenciado também que cidades de menor porte, mesmo sem ter tantos investimentos no discurso da cidade global, estão aderindo aos ideais desse planejamento (SILVA, 2012, p.293). Seus objetivos e metas estão focados na busca por crescimento de sua economia, para isso, procuram melhorar sua condição de competitividade, dotando o território de atributos desejados por investidores. No próximo tópico veremos algumas experiências brasileiras na área do planejamento estratégico das cidades.

2.3 Planejamento Estratégico no Brasil: Um Planejamento ‘sem plano’?

A partir do exposto, entendemos a importância da década de 1990 para a transformação do planejamento urbano brasileiro. Os discursos de abertura da economia brasileira à globalização se multiplicaram e ganharam força. A ideia central defendia a inserção competitiva do Brasil na economia global, a partir disso, “o que se viu foi a reorganização dos espaços produtivos e a corrida por parte dos governantes das cidades, visando a colocá-las em um lugar de destaque na competitividade do mercado mundial” (FERREIRA, 2011, p.73). Apesar de se basear em experiências internacionais, “o planejamento estratégico não chega às cidades brasileiras da mesma maneira tal qual foi concebido e implementado nos exemplos de ‘sucesso’ pelo mundo afora” (SILVA, 2012, p.294). Esse tipo de experiência é deslocado de seu “contexto histórico, particular e concreto da realidade dos países centrais no qual foram formuladas” (COMPANS, 1999, p.92) para abranger outro tipo de sociedade e dinâmica. Dessa maneira, ao analisar esse tema precisamos levar em consideração o contexto no qual os planos estratégicos foram sendo pensados e conduzidos. Segundo Silva (2012, p.295) qualquer estudo que trabalhe com o envolvimento de uma cidade na competição global entre

idades, precisa levar em conta também os problemas sociais causados ou acentuados através da busca por inserção no cenário global.

Mesmo com o movimento de desconcentração da indústria para várias partes do mundo (horizontalização da produção), Compans (1999, p. 103) observa que as grandes firmas do mundo atual continuam sendo americanas, inglesas, japonesas, alemãs etc. Dessa forma, a autora explica que são mínimas as chances das cidades do “Terceiro Mundo” se integrarem com os fluxos econômicos globais, de outra forma que não seja para fornecimento de mão-de-obra mal remunerada e precária (Ibid., p. 104). Sendo assim, essas cidades estão mais próximas da produção industrial do que com o “terciário avançado”. Isso, porque, existe uma hierarquização entre as cidades. As “cidades empreendedoras”, aquelas que exercem maior atratividade para os investidores são as chamadas “cidades globais”, grandes centros financeiros da economia global, que têm como características marcantes o empreendedorismo e a competitividade.

Muitas das cidades que não estão em um contexto de cidades globais, acabam por serem negligenciadas nas análises sobre o tema. Apesar de excluídas do modelo de desenvolvimento flexível e competitivo, ou mesmo inclusas de forma periférica, estando à margem desse desenvolvimento, são cidades que têm sido influenciadas fortemente por essa lógica (SILVA, 2012, p. 295). Para essas cidades, as “cidades globais” são tidas como exemplos a serem seguidos. Silva (2012, p. 295) chama a atenção ainda, para aquelas cidades que tem sucesso “repentino”²⁷, por conseguirem movimentar grande volume de investimentos, e questiona se isso realmente seria possível para as cidades brasileiras.

Ao tentar se projetar as cidades médias e pequenas incorporam o empreendedorismo urbano somente como roupagem, isto significa que elas “não conseguem desempenhar as funções de uma cidade global ou não participam da dinâmica global de forma preponderante. Na verdade, apenas vão imitando as tendências e adaptando as suas realidades” (SILVA, 2012, p. 296). Daí a importância na

²⁷ O autor cita cidades que chegam de súbito aos primeiros lugares do *ranking* de fluxos turísticos, como Kuala Lumpur, Taipei, Shanghai, Dubai e Abu Dhabi. Porém chama atenção para o grande volume de investimentos necessários para isso. Constroem-se luxuosos hotéis e centros de lazer, além “de uma ‘europeização’ com direito à abertura de filiais dos museus Louvre e Guggenheim.” (SILVA, 2012, p. 295)

construção de sua imagem, pois mesmo que não consigam se projetar no cenário internacional (como seria o sonho), o projeto serviria, pelo menos, para melhorar as suas condições locais de competição intraregional (Ibid., p.298). O grande problema é que suas ações passam a ser gestadas através de imitações e adaptações de modelos de fora, não sendo, portanto, resultados de um planejamento a partir das demandas locais. Algumas cidades com mais condições conseguem trazer empresas de consultorias estrangeiras e passam a investir no planejamento estratégico. Outras, de menor porte, se deixam influenciar pela “moda” do planejamento estratégico e adotam o modelo parcialmente, ficando reféns de estar sempre investindo em atributos que a tornem mais atrativa (Ibid., p.298). Ao analisar as cidades brasileiras, Silva (2012, p.298) percebe a oferta das mesmas tendências e atributos:

(...) revitalização dos centros históricos, o embelezamento de canteiros e fachadas, o investimento em aeroportos, a construção de hotéis de luxo, centros de convenções, museus, monumentos e outras obras associadas à marca de arquitetos de renome, a organização de feiras e eventos, além do marketing urbano, instrumento capaz de dar ênfase aos atributos da cidade e promover a sua “venda”.

Apesar de muitas cidades seguirem a mesma lógica do planejamento estratégico, elas sequer elaboraram um, ou mesmo que o tenham feito, suas ações não são correspondentes. A partir disso, Silva (Ibid., p.299) nomeia esse planejamento como uma forma de “planejamento estratégico sem plano”, onde “planejamento estratégico” não tem o mesmo sentido de planejamento tradicional (previsão e antecipação de problemáticas). Trata-se de uma fórmula que é difundida a partir dos casos de sucesso, e se coloca como solução para problemas e crises das cidades. Dessa forma,

quando se fala de “planejamento estratégico sem plano” – o que em si é uma contradição –, quer dizer que os elementos do planejamento estratégico são adotados pela cidade, mesmo que não tenha planos. É apenas a tendência, a moda, a maneira de se produzir a cidade. É o que também se denomina, aqui, de “empreendedorismo urbano periférico ou incompleto”, pois essas cidades entram em cena para se tornarem protagonistas, mas não passam de coadjuvantes diante das adversárias que estão na frente. Podem, obviamente, conseguir melhorar seu desempenho local e regional, mas não ocuparão os primeiros lugares do

ranking das cidades globais, como promete muitas vezes o discurso do planejamento estratégico (SILVA, 2012, p.299).

Ou seja, observamos a adaptação de um modelo para outra realidade, até a exigência de construção de um plano não é atendida por cidades que desejam segui-lo, o que demonstra realmente que o que se persegue é a tendência de se pensar a cidade, não exatamente a adoção de seus preceitos. Fica claro que se trata apenas de uma roupagem. No caso de cidades maiores que se propõe a repetir experiências de outros locais, buscando consultores estrangeiros, realização do plano, entre outras ações, acabam por produzir um empreendedorismo urbano periférico, também apresentando distorções. Veremos a seguir o caso de empreendedorismo na cidade do Rio de Janeiro.

2.3.1 O caso do Rio de Janeiro

Na cidade do Rio de Janeiro, a experiência empreendedora se baseia declaradamente no caso de Barcelona, isso é afirmado pelo prefeito Eduardo Paes em entrevista realizada em 2009, após anúncio da cidade como sede dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos em 2016:

Trocar experiência com Barcelona já seria uma oportunidade fantástica mesmo sem os Jogos. Agora que as duas cidades têm em comum o fato de serem olímpicas queremos um intercâmbio cada vez maior. O caso de Barcelona é muito parecido com o do Rio: havia uma área do Porto degradada, uma cidade deprimida, num baixo astral onde as coisas começaram a mudar. O ponto de virada para eles foram as Olimpíadas. Nós queremos aproveitar ao máximo a mesma oportunidade. O sonho do Rio é ser Barcelona amanhã - afirmou Paes (Jornal JB 23/10/2009).

Nesse sentido, vemos a projeção que se esperava da cidade, onde o modelo de gestão catalão é a grande inspiração. Mas a ideia de transformar o Rio de Janeiro de hoje na Barcelona de amanhã, não é recente. Em 1993, o governo César Maia já se sentia atraído pela experiência catalã e seus esforços se concentravam na reprodução

desse modelo²⁸. Compans (2005, p.184) analisa a forma como se deu essa aproximação: O primeiro passo foi a realização de um grande seminário intitulado “Rio-Barcelona: estratégias urbanas” com a presença de integrantes da empresa de consultoria Tubsá (Tecnologias Urbanas Barcelona S.A) sendo a análise de viabilidade de reprodução do caso de Barcelona um dos objetivos do evento. O passo seguinte foi a contratação da empresa de consultoria e a elaboração do Plano Estratégico da Cidade, esse foi um meio de formalizar a participação empresarial no governo municipal (Ibid., p.184). Segundo a autora, a partir de então, passou-se a trabalhar na construção de um consenso em torno do portfólio de projetos em que se fundamentaria o plano estratégico (Ibid., p.185).

Nesse sentido, algumas demandas como a reforma administrativa, incentivo às atividades econômicas e combate à “desordem urbana” estavam presentes no Plano de Governo (1993-1996) (Ibid., p.185). Com essas diretrizes previa-se a descentralização administrativa por meio da criação de subprefeituras, essas atuavam na “criação de condições de atratividade para implantação de novos investimentos do setor produtivo na cidade e, particularmente, do setor imobiliário, comercial e de serviços nas áreas mais centrais” (PLANO DE GOVERNO, 1993, p.49; Apud COMPANS, 2005, p.187). Além disso, a estratégia era antecipar o poder público em relação ao desenvolvimento econômico, para isso era preciso um levantamento das necessidades e oportunidades de novas unidades fabris (COMPANS, 2005, p.187). Sendo a ausência de planejamento urbano e a ocupação dos espaços públicos pelo comércio informal e pessoas em situação de rua aspectos vistos como negativos para as escolhas locacionais dos empresários, passou-se a dar prioridade ao ordenamento urbanístico e paisagístico. Ou seja, a imagem ansiada pelos empresários passou a ser construída a partir dessas ações.

Outro aspecto relevante nessa discussão, diz respeito a figura do prefeito. Como já debatemos aqui, a cidade empreendedora está atrelada a figura de um prefeito que tenha afeição aos negócios. Nesse momento, devido às remoções realizadas em nome da “ordem urbana”, a impopularidade de César Maia era enorme. Para reverter essa situação, de acordo com Compans (2005, p.190) foi necessário ampliar de alguma

²⁸ Com a expectativa de sediar os Jogos Olímpicos de 2004, no ano de 1996, a cidade propôs sua candidatura e tentava mobilizar os aparatos necessários. Porém, apesar de seus esforços, principalmente na construção da imagem de um Rio de Janeiro democrático, neste ano Atenas foi escolhida como sede (OLIVEIRA, F.G. 2013, p.86).

forma o apoio social e político ao seu governo. Dessa maneira, “a intenção de firmar-se como uma liderança [...] exigia esforços de construção de uma imagem pública do prefeito como um político moderno, um economista e administrador competente ... e ‘realizador’” (COMPANS, 2005, p.190).

O Plano estratégico cumpre com esse papel, pois se apresenta, pelo menos supostamente como um plano democrático contando então, com ampla participação popular, o que lhe dá status de democrático. Já em sua elaboração podemos ver quem são os seus financiadores a partir da composição do “Consórcio Mantenedor”; são membros do consórcio 46 empresas e associações, destacam-se cinco bancos, quatro empresas imobiliárias e de obras públicas, dez shoppings centers, quatro empresas estatais federais (Banco do Brasil, Petrobrás, Vale do Rio Doce e Embratel), Sindicato de Empresas de Transporte de Passageiros do Município do Rio de Janeiro, Associação de Hotéis de Turismo, Texaco, Unysis, jornal O Globo, IPLANRIO (empresa municipal) (VAINER, 2000, p.106).

Vainer (2000, p.105) desvenda o que realmente significou esse plano para a cidade em seu texto: “os liberais também fazem planejamento urbano? Glosas ao ‘Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro’”. Onde destaca que de fato a composição do Conselho da Cidade ²⁹parecia bem ampla, com mais de 300 membros (cerca de 20 entidades associativas populares, sindicatos, instituições acadêmicas, empresas, diversas organizações não-governamentais). Porém, segundo Vainer, isso ocorreu só aparentemente:

À primeira vista, temos aí uma razoável, embora não proporcional, representação do espectro social e cultural da cidade. Os critérios, no entanto, não são nada claros: há indivíduos (personalidades), empresas, entidades representativas, lado a lado. Mas, ao final, é o que ficará evidente, isso não é muito importante: a função do Conselho da Cidade é meramente simbólica (VAINER, 2000, p.109).

Segundo Compans (2005, p.193) a mensagem que se passava com o Plano é que sua construção havia tido “uma participação institucional e cidadã ‘sem precedentes’” e

²⁹ A composição dos Conselhos do Plano Estratégico do Rio de Janeiro (PECRJ) conta com o Consórcio Mantenedor do Comitê Executivo e do Conselho da Cidade, a estrutura do PECRJ contempla um Conselho Diretor, diante do qual responde o Comitê Executivo (VAINER, 2000, p.106).

que por isso conseguia abranger os anseios de toda a sociedade. Muito embora posteriormente tenham ocorrido questionamentos quanto ao modo como foram concebidas essas participações. Vainer resume bem como era o seu funcionamento: a dita "instância maior do Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro" que era o Conselho da Cidade, se reunia apenas para homologar documentos que eram preparados pelo Comitê Executivo e previamente aprovados pelo Conselho Diretor. O autor, então, discute que o papel dos conselheiros não tinha nenhum caráter decisivo: "Os conselheiros não interferem nem na composição do Conselho Diretor, nem nas orientações e escolhas do Comitê Executivo" (VAINER, 2000, p.109). Vemos novamente a ânsia por se fazer democrático, construir uma imagem positiva: a imagem de que há participação ativa dos diferentes agentes sociais em todas as etapas do processo, que não representava o plano do governo, mas toda a cidade (COMPANS, 2005, p.193). Assim cria-se um consenso em torno do projeto.

A metodologia empregada encaminhou-se para avaliação de tendências, de acordo com o método SWOT (Strengths, Weakness, Opportunities and Threats) muito utilizado nos Estados Unidos e em Barcelona. Onde, a partir de tendências (globais, regionais e nacionais) são identificadas as potencialidades e debilidades da cidade no sentido de acompanhá-las ou contrariá-las (COMPANS, 2005, p.197). Com as tendências globais utilizadas como parâmetro. Nesse sentido vemos claramente uma tentativa de submeter o desenvolvimento local às premissas das tendências mundiais. Justifica-se muitas vezes, diversas intervenções na cidade a fim de acompanhar as tendências mundiais, como se isso fosse a salvação para todos os problemas. O que ocorreu no Rio foi sua subordinação às tendências mundiais, principalmente à lógica do capital transnacional,

Com efeito, em sua grande maioria, as 'tendências' apresentadas no Diagnóstico do Plano do Rio referem-se à lógica mercadológica da concorrência internacional entre empresas, apresentadas como uma verdade inexorável quanto ao futuro das cidades, em geral, em que se pese fundadas na experiência apenas das grandes metrópoles dos países centrais (Ibid., p.197-198).

Compans realiza uma análise direta entre as semelhanças entre o Plano de Barcelona e o do Rio, a partir de observações feitas pela autora: existe uma enorme semelhança entre os seus objetivos, e o estabelecimento das linhas estratégicas. Dessa

maneira, a autora aborda que a preocupação dos idealizadores do Plano (consultores catalães e responsáveis políticos locais) foi a reprodução de uma experiência bem-sucedida, apesar de todas as diferenciações existentes entre as cidades, não só economicamente, como social e cultural, parece que foram extraídas do diagnóstico feitos em Barcelona, pois são quase idênticas

O Planejamento econômico, nesse caso, restringe-se à oferta de infraestruturas e serviços de suporte às atividades produtivas ‘comparativamente melhores do que em outros territórios’, visando criar um ambiente favorável aos negócios, para ‘proporcionar um valor agregado maior às empresas instaladas e ajudar-lhe a melhor a situação competitiva’ (PECRJ, 1996, p.48 apud COMPANS, 2005, p.201). Cabe ressaltar uma observação feita por Compans (2005, p.205), pois

(...) contrariando a retórica da importância da cooperação público-privado, a esmagadora maioria dos projetos cabia à responsabilidade exclusiva da Prefeitura (44%), do governo estadual (24%) e do governo federal (14%), enquanto se esperava o engajamento do setor privado na implementação de apenas 17% das ações previstas.

Nesse caso, ocorreu o que já havíamos abordado anteriormente, enquanto o setor público fica com a maioria das responsabilidades e riscos, o setor privado não os assume. Cabe questionar que parceria público-privada é essa, pois nessa relação o setor público fica com todo o ônus, enquanto cabe ao setor privado os benefícios. Além disso, por ter um viés mercadológico, as abordagens empreendedoras, necessariamente não melhoram as condições sociais existentes na cidade e, às vezes trazem mais perversidades em termos de justiça social. O Rio de Janeiro é um dos maiores exemplos, por se tratar de uma cidade tão desigual e fragmentada.

2.3.2 Cidades periféricas

Enquanto as grandes metrópoles brasileiras conseguem se inserir mais rapidamente no contexto da economia globalizada, localidades historicamente identificadas como periféricas, acabam por enfrentar outra realidade. Sem os atributos mais facilmente vendidos no “mercado de cidades” (promoção de eventos

internacionais, feiras, convenções, grandes centros de exposição, áreas portuárias revitalizadas, campos de golf, museus assinados por arquitetos de renome, etc), e querendo participar desse modelo de gestão de alguma forma, surgem estratégias baseadas na valorização de sua imagem e, principalmente em concessões fiscais.

Na questão da imagem, se estabelece uma prática que valoriza a exaltação de determinadas características, principalmente atributos específicos que servem à diferenciação para com outras cidades no “mercado”. Nesse sentido, as cidades acabam se colocando como únicas e exclusivas em determinados setores, como é prática corriqueira de cidades turísticas brasileiras, só pra citar alguns exemplos: Barretos (SP) = capital do rodeio brasileiro; Holambra (SP) = Capital nacional das flores; Bento Gonçalves (RS) = A capital brasileira do vinho; Arraial do cabo (RJ) = A capital brasileira do mergulho; Teresópolis (RJ) = A capital do alpinismo no Brasil. Estes são alguns “títulos”, nos quais as cidades se referem a elas mesmas, com o intuito de fomentar maior entusiasmo nos turistas e assim exercer também maior atratividade. Sabemos que o setor turístico é um setor onde a capacidade de empreender se destaca, porém nem todas as cidades tem esse caráter, dessa maneira, direcionam suas estratégias para outras formas de atrair investimentos. Nesse contexto, vemos cidades que objetivam alcançar seu desenvolvimento através do setor industrial, ou seja, colocam seus atributos a fim de atrair indústrias para o seu território, concentrando seus esforços na oferta de infraestrutura necessária para essa instalação, além de concessão de impostos.

Essa é uma prática que ganhou grande relevância no Brasil nos anos de 1990, embora estivesse ocorrendo em pequenas proporções desde pelo menos os anos 1960, porém sem que causasse consequências significativas para os territórios participantes (IBAÑEZ, 2006, p.50). Chamado de “Guerra fiscal”, o que dá o tom das proporções das disputas dos territórios, esse termo traduz a utilização de políticas de atração de investimentos via isenção fiscal, segundo Ibañez (2006, p.50), nessa época de acirramento suscitou diversas opiniões divergentes quanto à sua utilização.

Partindo da tese que uma sub-região da RMRJ apresenta indícios de apostar nessa forma de gestão baseada no empreendedorismo, iremos demonstrar no próximo capítulo, quais as ligações encontradas para afirmar tal tese. Para isso, construiremos

um histórico da região, privilegiando as ações que envolvem a indústria na região, e os esforços para dotá-la de infraestrutura necessária para desenvolver essa atividade econômica.

CAPÍTULO III

BORDA OESTE METROPOLITANA: DOS VAZIOS URBANOS A ESPAÇO PROPÍCIO PARA INSTALAÇÃO DE INVESTIMENTOS INDUSTRIAIS E LOGÍSTICOS

O recorte geográfico escolhido para a pesquisa privilegia um segmento da área da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ)³⁰ pouco estudado. Trata-se da porção mais oeste dessa região, formada pelos municípios de Itaguaí, Seropédica, Paracambi, Queimados e Japeri, área que representa a periferia distante da RMRJ. São municípios menos populosos³¹, que apresentam baixas densidades demográficas³² e grande quantidade de terrenos vazios³³ caracterizados até então, pela preponderância da morfologia rural³⁴.

Oliveira, L.D. (2016) observa que é uma área que tem se destacado por uma atratividade industrial recente, com investimentos fundamentados principalmente no aparecimento de plantas fabris e empreendimentos vinculados à esfera produtiva como galpões, armazéns, garagens, firmas logísticas, etc. Por isso o autor denomina esse recorte de “Região Logístico-Industrial do Extremo Oeste Metropolitano Fluminense”, destacando ainda, como podemos visualizar no mapa abaixo (figura 1), sua localização geográfica como pertencente a extremidade oeste da RMRJ, ou seja, a borda dessa região. Logo, “Borda Oeste Metropolitana”, termo que tomamos por empréstimo de Oliveira, L.D. (2016) e empregamos neste trabalho.

³⁰ A Região Metropolitana do Rio de Janeiro é composta por 21 municípios: Rio de Janeiro, Belford Roxo, Cachoeira de Macacu, Rio Bonito, Duque de Caxias, Guapimirim, Itaboraí, Itaguaí, Japeri, Magé, Nilópolis, Niterói, Nova Iguaçu, Maricá, Paracambi, Queimados, São Gonçalo, São João de Meriti, Seropédica, Mesquita e Tanguá.

³¹ 3 municípios estão entre os menos populosos (Paracambi, Seropédica e Japeri) IBGE, 2010.

³² Dos 5 municípios que compõem esse recorte, 3 deles apresentam as menores densidades demográficas da região (Itaguaí, Paracambi e Seropédica) IBGE, 2010.

³³ Essa sub-região aparece para a FIRJAN como a que apresenta grande quantidade de terrenos vazios que estariam disponíveis para investimentos.

³⁴ Oliveira, L.D. (2016. p. 03) também comenta sobre o rompimento da estética rural.

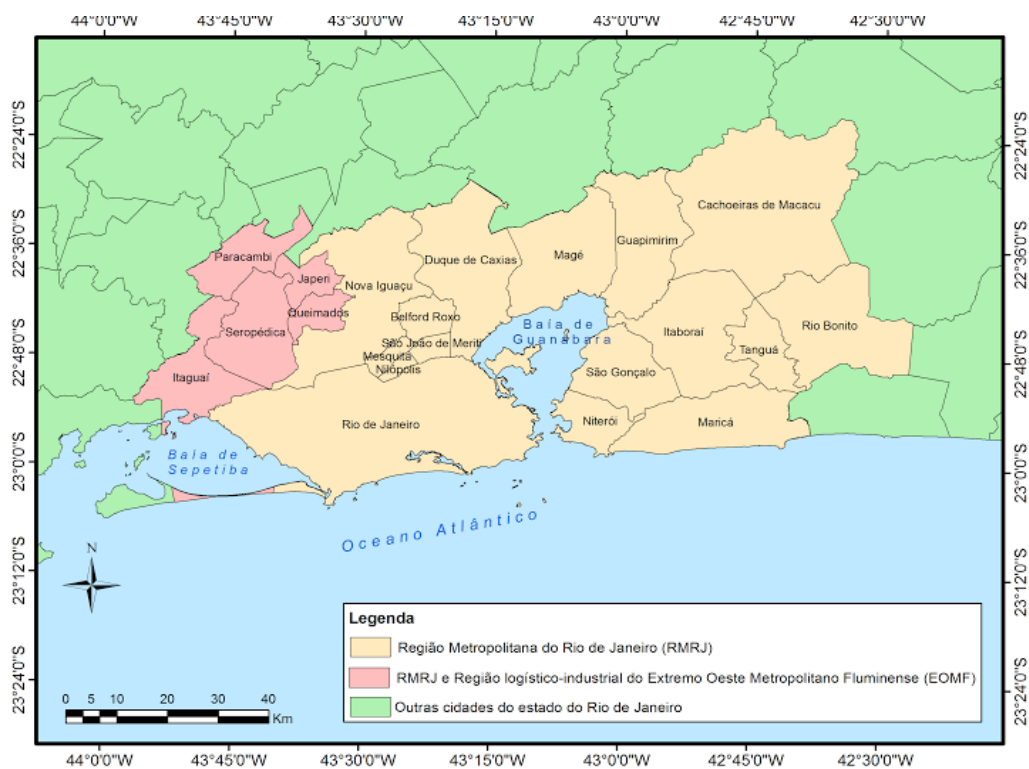


Figura 1. Mapa da Região Logístico-Industrial do Extremo Oeste Metropolitano Fluminense
 Fonte: Oliveira, L.D. (2016, p.88)

Essa proposta de recorte discutida pelo autor supracitado em seu projeto de pesquisa intitulado “O Processo de Reestruturação Territorial-Produtiva no Oeste Metropolitano Fluminense” tem por suporte a identificação de desdobramentos desse processo³⁵, sendo observada por meio de uma nova fase de industrialização da região, sendo que:

(...) esta região econômica tem sido palco de uma verdadeira revolução industrial extemporânea, pois emergem nas cidades que a compõem novos vetores produtivos – em especial, do ramo industrial e logístico –, e novas formas urbanas, com o gradual rompimento da estética rural até então predominante por meio de um verdadeiro processo de reestruturação territorial-produtiva (OLIVEIRA, L.D. 2016, p.03).

O autor deixa claro que estão surgindo nas bordas da metrópole novas economias de aglomeração urbana, trazendo aos empreendimentos produtivos novamente papéis de centralidade e, a partir disso, “(...) requalificando a indústria como

³⁵ O autor utiliza Reestruturação territorial-produtiva para designar não só as mudanças ocorridas no âmbito da fábrica, mas as mudanças territoriais, ou seja, o que ocorre fora da empresa no espaço urbano.

vetor de progresso em áreas mais pobres” (Ibid., p.05-06). Nesse sentido, o setor industrial emerge como vetor de desenvolvimento, já que carrega consigo o discurso do progresso e da riqueza e, assim passa a figurar como uma forma “possível” de alcançar o desenvolvimento. Desse modo, o simbolismo que cerca a indústria no regime flexível:

(...) abarca uma verdadeira renovação imagética da indústria atual, que se oculta nas grandes cidades por meio de esconderijos espaciais metropolitanos, mas se reabilita como símbolo de desenvolvimento na periferia da metrópole e nas cidades pequenas e médias, trazendo o discurso do progresso e da riqueza e a promessa de ser menos destruidora da natureza (OLIVEIRA L.D., 2016, p.09).

Como se percebe, o poder do discurso de “busca por desenvolvimento” através das fábricas (na periferia) continua a se propagar. Ao mesmo tempo em que a indústria procura por novos espaços (movimento discutido amplamente no capítulo um), as prefeituras das cidades periféricas - pensando nas arrecadações e empregos, ou melhor, no “progresso” que podem atingir – se dispõem a ofertar todos os requisitos para receberem esses investimentos.

Diante disso, em um primeiro momento, este capítulo se dedica a entender os processos históricos da Borda Oeste Metropolitana em relação a indústria. Essa análise é essencial para a compreensão da importância dessa atividade em sua estrutura econômica ao longo dos anos, trazendo à tona o padrão de distribuição de investimentos industriais no estado do Rio de Janeiro. Em um segundo momento, discutiremos as novas exigências da indústria buscando analisar quais são os fatores que estão sendo preponderantes para sua instalação, elencando as características que fizeram dessa sub-região um pólo de atratividade. Por fim, mapearemos os investimentos que a sub-região está recebendo, demonstrando o discurso das administrações locais sobre eles.

3.1 Indústria e produção do espaço metropolitano

Oliveira, F.G. (2003, p.43) ao analisar o desenvolvimento da economia industrial no estado do Rio de Janeiro, evidencia duas características principais: centralidade exercida pelo núcleo da metrópole e, expansão no sentido oeste do núcleo. A primeira

característica é a histórica centralidade construída pelo núcleo da metrópole na economia fluminense (OLIVEIRA, F.G., 2003; DAVIDOVICH, 2000; ABREU, 2013; PIGNATON, 1977; SIMÕES, 2007). Essa centralidade, conferida através da concentração de investimentos, está atrelada a posição política exercida pela cidade do Rio de Janeiro nos primórdios da industrialização brasileira, primeiramente como Município Neutro (capital da Colônia e do Império), passando por Distrito Federal (DF) e, logo após, cidade/Estado da Guanabara (OLIVEIRA, F.G. 2003, p.43). Esses papéis geraram um modelo de desenvolvimento e industrialização que era tanto impulsionado (PIGNATON, 1977, p.140) quanto dependente das ações do governo central, já que este atuava como maior investidor produtivo e importante demandante das empresas da cidade (OLIVEIRA, F.G. 2003, p.43).

Beneficiadas por essas ações, a cidade do Rio de Janeiro (capital federal) e Niterói (capital do estado) – componentes do mesmo espaço metropolitano, porém configurando-se duas unidades da federação distintas – não conseguiram estabelecer grande integração territorial. Ao contrário ficaram marcadas por uma “intensa fragmentação”, fato atribuído, a ausência de políticas “que integrasse as ações, instituições e diretrizes públicas de ocupação e desenvolvimento do território” (Ibid., p.43). Assim, relacionada à geografia, se insere a segunda característica: ao mapear a localização geográfica dos investimentos industriais realizados fora do núcleo, ele identificou a propensão pelo lado oeste da Baía de Guanabara, ou seja, lugares situados ao longo dos eixos viários que ligam a São Paulo e a Minas Gerais. As rodovias em direção ao norte e noroeste do estado não se constituíram em eixos viários importantes, principalmente porque o acesso à cidade do Rio de Janeiro era interrompido pela Baía de Guanabara³⁶ (Ibid., p.44). Esse fator limitou bastante a expansão industrial no lado leste da Baía de Guanabara. “Dai resulta, historicamente, o menor desempenho das atividades industriais fora da cidade do Rio de Janeiro, com pouca industrialização nos municípios que hoje formam a Região Metropolitana do Rio de Janeiro e no interior do estado” (Ibid., p. 43).

Para este autor, a ocupação e industrialização dos municípios que formam a Região Metropolitana são diretamente influenciadas e subordinadas ao processo de

³⁶ A ponte Rio-Niterói só iria ser concluída no ano de 1974. Fazendo com que Niterói se expandisse em direção a São Gonçalo.

industrialização do núcleo metropolitano, e recebem influência, ainda que secundária, da limitação na expansão industrial ocorrida a partir de Niterói³⁷ (OLIVEIRA, F.G., 2003, p.44).

Tendo isso em vista, a formação da RMRJ resultou do espraiamento do município-sede em direção a periferia imediata. Que de forma descontínua e desordenada, a partir de pequenos núcleos esparsos de diferentes origens, foram se conectando em razão da facilidade de comunicação (OLIVEIRA & RODRIGUES, 2009, p. 130). Essa periferia imediata compõe uma região denominada de Baixada Fluminense, recortada dentro da RMRJ, é composta por 13 municípios³⁸ em sua versão ampliada³⁹. Essa versão leva conta a forma de ocupação da área e sua relação com a linha férrea, resultando no seu papel como lócus da população trabalhadora. Todos esses processos foram responsáveis por construir uma:

“[...] metrópole de núcleo hipertrofiado, concentradora da maioria da renda e dos recursos urbanísticos disponíveis, cercada por estratos urbanos periféricos cada vez mais carentes de serviços de infra-estrutura a medida em que se afastam do núcleo, e servindo de moradia e de local de exercício de algumas outras atividades às grandes massas de população de baixa renda” (ABREU, 2013, p. 17).

Foi somente a partir do século XX que a história da Baixada Fluminense começou a se embaralhar com a da capital carioca, pois anteriormente, seu papel era essencialmente o de “passagem”. Em um primeiro momento, deu suporte à economia extrativa do ouro e logo depois, à economia cafeeira, dessa maneira, a Baixada assumia

³⁷ A limitação da expansão industrial no lado leste da Baía de Guanabara certamente se deve, em boa parte, a isto. A BR 101 (rodovia que cruza o estado de norte a sul) tinha seu trajeto entrecortado pela Baía de Guanabara, sendo que, antes da construção da ponte Rio-Niterói, a ligação era realizada por estradas que contornam toda a Baía, aumentando em cerca de 100 km a ligação da parte norte da rodovia à cidade do Rio de Janeiro. Não havia, portanto, até a entrada em operação da ponte, um fluxo partindo da cidade do Rio de Janeiro que causasse impacto econômico significativo neste eixo. Naquela época, ocorreu, apenas, uma pequena expansão industrial a partir da cidade de Niterói em direção a São Gonçalo e que não se estendeu para além deste município (OLIVEIRA, F.G. 2003, p.44).

³⁸ Estão inclusos Nova Iguaçu, Queimados, Japeri, Paracambi, Belford Roxo, Mesquita, Nilópolis, São João de Meriti, Duque de Caxias, Magé, Guapimirim, Itaguaí e Seropédica. Essa versão é utilizada por instituições como a FIRJAN, o governo do Estado do Rio de Janeiro e a Associação de Prefeitos da Baixada.

³⁹ Não existe consenso sobre sua composição nem entre os órgãos públicos como o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), a Fundação CEPERJ (Centro Estadual de Estatísticas, Pesquisas e Formação de Servidores Públicos do Estado do Rio de Janeiro) ou a FUNDREM (Fundação para o Desenvolvimento da Região Metropolitana do Rio de Janeiro) (BARRETO, 2004, p.46).

a função de passagem entre a cidade do Rio de Janeiro e o restante do país. Simões (2006, p.63) observa que “será então, ao longo dos diversos ‘caminhos’ construídos, que surgirão os núcleos urbanos da Baixada Fluminense”, o mesmo autor pontua que “Esses caminhos não criaram grandes aglomerações na Baixada Fluminense, mas estabeleceram alguns dos padrões que vão determinar o processo de ocupação e urbanização da Baixada Fluminense nos séculos seguintes” (SIMÕES, 2006, p.65). Sendo assim, o próximo tópico tem como objetivo buscar na história uma referência que possa dar base à visualização do processo de reordenamento territorial atual, nesse sentido, é uma tentativa de refletir como se deu a expansão das indústrias do núcleo metropolitano, primeiramente buscando os subúrbios, e logo após a periferia.

3.1.1 Ocupação industrial dos subúrbios⁴⁰

É no século XIX e início do século XX que o Estado do Rio de Janeiro assume a liderança da industrialização brasileira (PIGNATON, 1977, p.139). Pignaton (1977, p.148) aborda que essa liderança veio acompanhada de sérios entraves que iriam refletir em sua evolução. Nesse caso, a autonomia - dada por sua posição como cidade-capital e importância como centro financeiro e comercial - atrelava seu desenvolvimento à escala nacional possibilitando uma expansão industrial que de outro modo seria menos intensa, porém enfraquecida regionalmente. Abreu (2013, p.96) observa que o desenvolvimento industrial era relativamente autônomo, no sentido que a atividade fabril era pouco beneficiada pelas políticas (federais e municipais), pois os esforços se concentravam na produção agrícola⁴¹. Desse modo, as indústrias procuravam obter vantagens de outras formas:

Era preciso então tirar o máximo proveito das chamadas economias de aglomeração, razão porque (à exceção das fábricas têxteis) as indústrias procuravam locais já urbanizados, de preferência nas proximidades do centro, onde podiam encontrar não só facilidades de transporte e comercialização, como principalmente mão-de-obra farta e barata (Ibid., p.93).

⁴⁰ Utilizamos aqui o termo subúrbio aos nos referirmos a periferia da cidade do Rio de Janeiro. Enquanto periferia é utilizado para se referir aos municípios no entorno da cidade do Rio, ou seja, sua região metropolitana.

⁴¹ O Brasil era um país essencialmente agrícola, essa função servia à oligarquia rural detentora do poder (ABREU, 2013, p.96).

Assim, do ponto de vista espacial, a localização industrial no centro era muito necessária à maximização dos lucros. De acordo com Simões (2007, p.96), a tendência à descentralização iria se consolidar no início do século XX com uma divisão espacial segundo o porte da indústria. Enquanto as pequenas indústrias se localizavam próximas as áreas centrais (dedicadas à produção e o comércio nesses espaços), as empresas de porte médio permaneciam em São Cristóvão (devido à infraestrutura, proximidade ao porto e ao mercado consumidor) (Ibid., p.96). Mas eram as grandes fábricas que tinham maiores dificuldades, em função dos altos custos dos terrenos, impedimentos relacionados à legislação e deseconomias de aglomeração (por se tratar de grandes fábricas o adensamento passa a se tornar um entrave). Dessa forma, começaram um movimento de expansão em direção aos subúrbios servidos pelas ferrovias (Ibid., p.96).

Abreu (2013, p.96) descreve que é somente a partir de 1930 que essas mudanças no padrão de localização intraurbana começaram a ocorrer, e junto a isso, modificações na composição setorial e na relação mantida com o Estado. Nesse sentido, dois eventos tiveram papel preponderante: a crise de 1929 e a Segunda Guerra Mundial. Esses eventos abriram possibilidades de expansão em setores que eram pouco desenvolvidos ou inexplorados, e através disso, a cidade do Rio de Janeiro conseguiu atingir maior crescimento⁴² (Ibid., p.96), embora não conseguisse manter a liderança no processo industrial⁴³.

É importante salientar que é a partir da década de 1930 com a crise cafeeira, que se formou a “convicção de que a industrialização e o trabalhismo seriam as vias de entrada do Brasil na modernidade” (LESSA, 2001, p.274). Ou seja, se elegeu a indústria como principal motor de desenvolvimento do país. Diante desse novo cenário, o centro dinâmico da economia se desloca para o mercado interno, decorrendo daí um novo padrão de acumulação de capital em favor da indústria, com o setor exportador deixando de ser o principal determinante da renda e do emprego (CAIADO, 2002, p.

⁴² Os dados referentes ao período 1940-1950 servem de exemplo significativo do crescimento industrial do Rio de Janeiro nessa época: somente nessa década, o número de estabelecimento cresceu 30% (4.169 para 5.693); o pessoal ocupado em 40% (de 115.020 para 160.105) e o valor nominal da produção em 441% (ABREU, 2013, p.93).

⁴³ Entre os anos de 1909 e 1913 o Rio de Janeiro é superado por São Paulo como principal centro industrial do país, o (PIGNATON, 1977, p.150).

05). Esse processo pode ser entendido por “substituição de importações” e junto aos investimentos estatais (infraestrutura de energia, transportes, produção de bens intermediários) foram fundamentais para o rápido crescimento industrial (CAIADO, 2002, p. 05).

Ademais, no Rio de Janeiro as crises mundiais abriram novas áreas às indústrias e provocaram uma inadequação das instalações já existentes: “Resultou daí um processo de ocupação progressiva dos subúrbios, tanto pela indústria que se transferia das áreas centrais, como por aquela que se instalava na cidade pela primeira vez” (ABREU, 2013, p.96). Esse período marca também o momento em que o Estado passa a intervir no processo de localização industrial, ação que já vinha sendo realizada através de incentivos fiscais passa a ser realizada por meio da publicação do Decreto-lei 6000/37, que definiu pela primeira vez uma zona industrial na cidade (Ibid., p.99; OLIVEIRA, F.G. 2003, p.56):

Como dessa área foram excluídos os bairros das zonas sul e norte do Rio (muitos dos quais com importante tradição fabril, como Gávea, Jardim Botânico e Laranjeiras), as mudanças em forma e conteúdo impostas ao espaço passaram a ser inevitáveis. Impedidas de se expandir nessas áreas da cidade, e ocupando terrenos agora extremamente valorizados, essas indústrias logo optaram por transferir-se para outros locais, ou encerraram mesmo suas atividades, loteando seus terrenos e obtendo, com isso, grandes lucros (ABREU, 2013, p.99-100).

O destino dessas indústrias passou a ser o subúrbio, que já vinha, mesmo que de forma esparsa, sendo ocupado. Sabemos que a criação do sistema de bondes e ramais ferroviários foi responsável pela expansão da cidade do Rio de Janeiro, inaugurando um processo de abertura do subúrbio ao proletariado, que se ampliou enormemente em decorrência da entrada em funcionamento de três ferrovias (Leopoldina, Rio D’Ouro e Melhoramentos do Brasil) (Ibid., p.226). É este subúrbio, servido por ferrovias que se torna o alvo da indústria⁴⁴. Assim, as áreas escolhidas para a ocupação industrial privilegiavam a existência de conexões com as ferrovias que levavam a São Paulo e Minas Gerais:

⁴⁴ Algumas indústrias se instalaram no subúrbio sem qualquer ajuda do Estado: Companhia Nacional de Tecidos Nova América (Del Castilho), General Electric (Maria da Graça), Cisper e Marvim (Jacarezinho), entre outras (ABREU, 2013, P.99).

O Decreto 6000/37 (...) excluía ainda, da zona industrial, o ramal de Santa Cruz, a margem esquerda da linha-tronco da Central do Brasil e as áreas situadas entre esta e a Baixada de Jacarepaguá, por estarem afastadas das vias de comunicação ferroviárias com São Paulo e Minas Gerais, e das linhas principais de energia elétrica (ABREU, 2013, p.101)

Podemos visualizar no mapa abaixo (figura 2), a localização das linhas férreas e o zoneamento industrial do município do Rio de Janeiro. Percebe-se que os eixos ferroviários foram sendo ocupados durante o período de 1938- 1960, e que posteriormente a isso, as zonas industriais já se localizam nos limites da cidade:

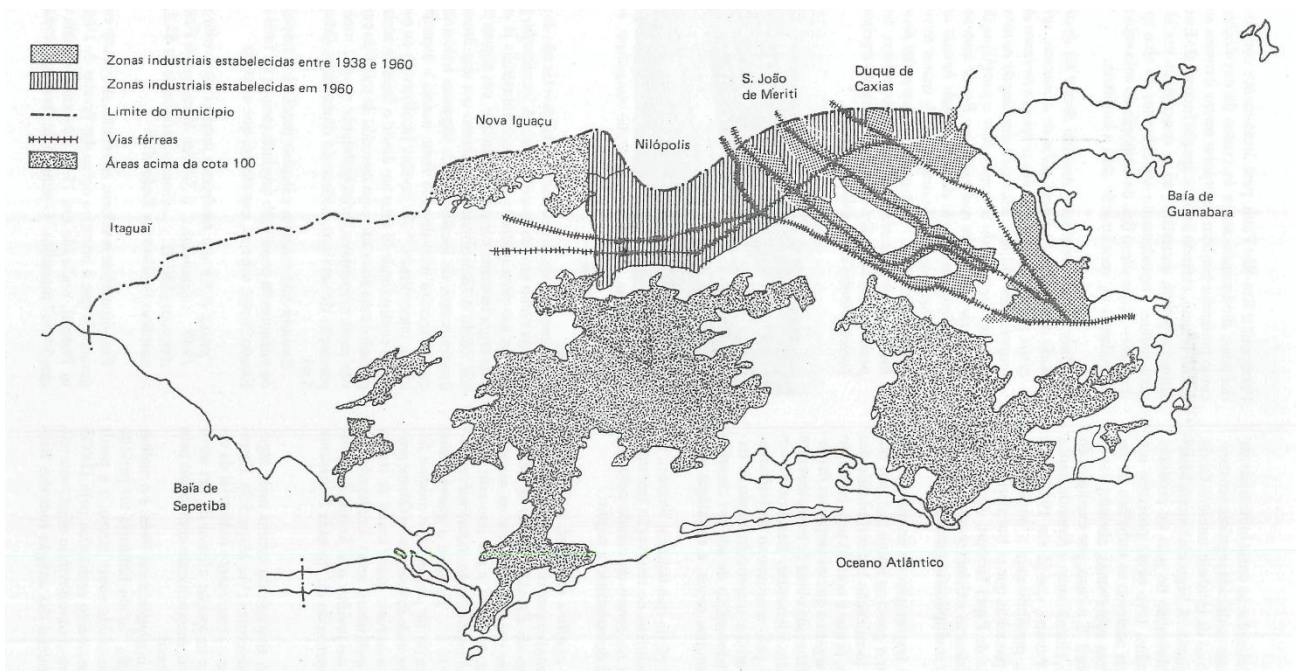


Figura 2. Mapa do Zoneamento Industrial do Município do Rio de Janeiro
Fonte: ABREU (2013, p.102)

De acordo com Abreu (2013, p.103) essa movimentação está relacionada com as dificuldades de importação ligadas à guerra que permitiram à instalação indiscriminada de indústrias no subúrbio. O autor chega a usar o termo “anarquismo da implantação industrial nos subúrbios”, e afirma que o governo municipal dava permissão para que isso ocorresse

(...) a corrida pela produção industrial não dava margem a que as empresas demorassem a se instalar, efetuando obras de terraplenagem e

construindo instalações adequadas. Resultou daí um período caracterizado pelo anarquismo da implantação industrial nos subúrbios: o aproveitamento de terrenos baldios e a transformação de antigos casarões residenciais foi, em muitos casos, a estratégia adotada (ABREU, 2013, p.103)

Assim, nas décadas de 1940 e 1950 havia mais de 220 indústrias de médio e grande porte fixadas ao longo dos eixos ferroviários (LESSA, 2001, p.252). Apesar da nova localização dessas indústrias no subúrbio, Simões (2007, p. 96) observa que as indústrias não eram grandes geradoras de emprego, e o centro continuava a concentrar os postos de trabalho. Por isso, esse autor, associa a expansão da ocupação dos subúrbios “(...) muito mais consequência da melhoria relativa dos transportes e das mudanças no mercado imobiliário do que dessa descentralização industrial” (SIMÕES, 2007, p. 96).

Outro fator de impulso a expansão fabril periférica foi o surgimento das rodovias, essas representaram um novo eixo de expansão, tendo por marco as inaugurações em 1952 da Rodovia Presidente Dutra (eixo que liga Rio a São Paulo) e da Avenida Brasil (via expressa que corta a cidade do Rio de Janeiro, onde é possível acessar a via Dutra e a estrada Rio-Petrópolis) (OLIVEIRA, F.G. 2003, p 56). Enquanto a primeira sofreu ampliação e redefinição do seu traçado⁴⁵, a segunda foi construída sobre um aterro (incorporando novos terrenos ao tecido urbano) e deslocou parte inicial das antigas rodovias Rio-Petropolis e Rio-São Paulo para áreas menos congestionadas. Abreu (2013, p.103) considera que essa via é o melhor exemplo da “associação Estado-Indústria”, pois a partir de financiamentos públicos tornou possível a incorporação de diversas terras para o setor industrial. Podemos visualizar na foto abaixo (figura 3), os terrenos vazios nas margens da Avenida Brasil, muitos deles incorporados pela indústria, enquanto outros foram alvos da favelização⁴⁶.

⁴⁵ A primeira ligação rodoviária asfaltada entre as cidades de Rio de Janeiro e São Paulo foi aberta pelo governo com o nome de "Rio-São Paulo". Com a industrialização e a necessidade de uma ligação viária mais segura e eficaz houve a construção da atual Via Dutra, a partir da sua inauguração, a antiga estrada Rio-São Paulo deixou de ser utilizada, exceto em dois trechos, que formam as atuais rodovias BR-465 e RJ-139.

⁴⁶ Aqui é importante destacar que no processo de ocupação dessas áreas, a indústria teve as favelas como concorrente. Enquanto a população era atraída pela ocupação fabril, as fábricas

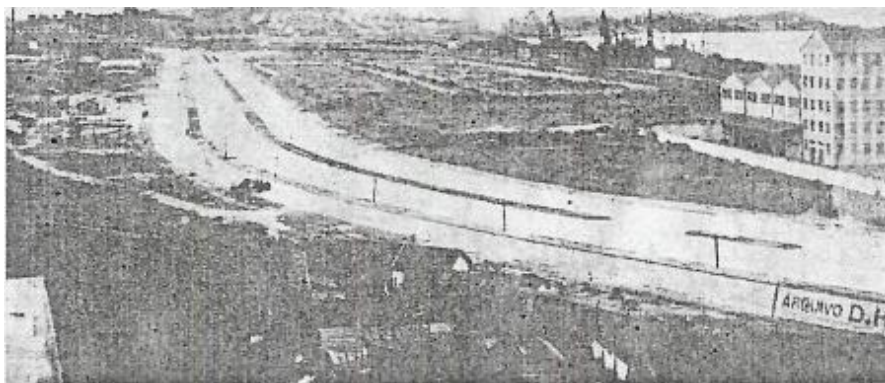


Figura 3. Foto da Avenida Brasil um pouco antes de sua inauguração
Fonte: ABREU (2013, p.103).

Esse período marca então uma nova fase da industrialização no território fluminense. A partir desse momento, a indústria obtém maior apoio através de políticas federais de integração, sendo assim, o investimento se concentra nas rodovias e também na instalação de empresas estatais ao longo dos eixos viários (OLIVEIRA, F.G. 2003, p.63). Além disso, o governo passa a atuar diretamente na concessão de incentivos fiscais, seu intuito era compensar perdas tributárias referentes à crise da citricultura (base econômica na área da baixada fluminense até o final dos anos de 1940). Dessa forma, oferecia vantagens fiscais para instalações, o que resultou no aparecimento de diversas fábricas nas margens da Via Dutra (Ibid., p. 67).

Essa expansão das unidades produtivas para os municípios da Baixada, além de ser fortemente influenciada pela disposição espacial dos eixos ferroviário e rodoviário teve influência de outros fatores. Oliveira & Rodrigues, (2009, p. 131) apresentam alguns deles: baixo preço da terra, farta disponibilidade de água, (importante na composição de custos de algumas empresas), e abundância de mão-de-obra (com baixa organização sindical). A falta de regulamentação dos loteamentos e benfeitorias mantinha os preços dos lotes residenciais da Baixada Fluminense muito baixos, porém com a incorporação de novas áreas (abertura de rodovias) e incentivos fiscais, essa realidade se modificou, fazendo com que os terrenos localizados nas margens das rodovias aumentassem de preço, afastando assim os loteamentos residenciais desses locais (Ibid., p. 131). Os estabelecimentos industriais ao longo da Dutra foram

buscavam “mão-de-obra farta, barata e espacialmente concentrada” (ABREU, 2013, p.103), ou seja, vemos um processo que inicialmente se apresentou benéfico para ambas às partes.

responsáveis pela imediata ocupação industrial dos municípios de Nova Iguaçu e São João do Meriti. E, mais tarde, iriam ter papel fundamental na consolidação do setor siderúrgico e metalúrgico no Médio Paraíba. (OLIVEIRA, F. G. 2003, p. 67). Percebemos, portanto um movimento que cada vez mais se afasta em direção a periferia e aos municípios da Baixada.

Lessa (2001, p.253) aborda que nos anos de 1950 já existe uma supremacia industrial localizada na periferia da Região Metropolitana. Os números que confirmam a teoria apresentada são a proporção da população economicamente ativa empregadas na indústria de transformação. Enquanto o Rio contava com 24,6% e Niterói com 21%, os municípios da Baixada apresentavam maiores proporções: Nova Iguaçu (31%), Duque de Caxias (41%), Nilópolis (32%) e São João de Meriti (43%) (Ibid., p.253).

Nos anos de 1950, a indústria iria se beneficiar com um intenso controle das importações e com investimentos do plano de metas do Governo Juscelino. Dessa forma, novos avanços foram obtidos, principalmente pela expansão da indústria naval, modernização do parque têxtil e construção da refinaria Duque de Caxias (OLIVEIRA, F.G. 2003, p.69). Nos anos de 1960, temos alguns eventos responsáveis por iniciar uma grave crise econômica e política, entre eles: o processo de transferência da capital federal para Brasília e a proposta de uma emenda constitucional que criaria o estado da Guanabara.

Quando esse estado foi criado havia certa esperança que conseguisse alavancar o desenvolvimento industrial recuperando o atraso em relação à São Paulo (LESSA, 2001, p.348). Para isso, alguns mecanismos foram criados como uma companhia de fomento (COPEG) e a instalação de distritos industriais. De acordo com Lessa (2001, p.348) no início dos anos de 1970 já haviam nove distritos nesse estado, o de Fazenda Botafogo (localizado no bairro de Coelho Neto), por exemplo, contava com 140 indústrias. Assim, mesmo que novas empresas tenham sido atraídas para esse território prevaleceu a realocação de indústrias já existentes. O autor analisa que a intensa e dinâmica atuação do circuito imobiliário, além da continuidade do dito milagre econômico, apenas disfarçou os problemas estruturais que o Estado passava (ibid., p.348).

A fusão dos estados do Rio de Janeiro e da Guanabara, definida por decreto presidencial em 1974, unificou oficialmente o território. Enquanto houve interrupção da

política de investimentos em grandes obras urbanísticas, os instrumentos fiscais e creditícios que tinham por objetivo estimular a atividade industrial foram privilegiados (OLIVEIRA & RODRIGUES, 2009, p.131). Sendo assim, a política de fomento industrial perseguida pelos governos da Guanabara continuou a vigorar após a fusão.

As expectativas eram de que a fusão poderia trazer o desenvolvimento da economia de outras regiões do Rio de Janeiro, porém foi responsável por acentuar a polarização em torno da capital fluminense (OLIVEIRA & RODRIGUES, 2009, p.132) mantendo a desigualdade regional. Cabe aqui ressaltar que todo este processo de mudanças políticas teve grandes rebatimentos no desenvolvimento da economia industrial fluminense. Como já abordamos anteriormente, o Rio foi se formando atrelado a uma forte dependência dos investimentos públicos e também de empresas estatais. Fato que aliado a prevalência dos setores naval e têxtil ⁴⁷, fez com que a crise dos anos 1980 fosse mais drástica no Estado do Rio de Janeiro do que em outros estados (SIMÕES, 2007, p.103-104).

3.1.2 Anos 1980: Crise econômica e perda de indústrias na RMRJ

Nos anos de 1980 a crise internacional influencia negativamente os investimentos federais no estado do Rio de Janeiro. Nesse momento, entra em curso um redirecionamento das prioridades de investimentos pelo sistema financeiro internacional que antes financiara o milagre brasileiro (OLIVEIRA, F.G. 2003, p. 79). Nesse mesmo período, o governo federal passa a definir outras prioridades para atingir metas de exportação e alimentar a economia interna, “abandonando” a economia fluminense, fazendo com que “a produção mineral no Projeto Carajás e o aumento da produção agropecuária se tornam prioridade do ministro Delfim Netto, na perspectiva de ampliar as exportações brasileiras” (Ibid., p. 79). A economia fluminense marcada então por sua

⁴⁷ O setor naval, que era um dos segmentos mais importantes no Estado, foi o primeiro a sentir os efeitos da crise. Todos os investimentos e subsídios dados ao setor foram paulatinamente sendo cortados, isso ocorreu devido a nova estratégia de desenvolvimento definida por Delfim Neto, que transferiu a gerência do Fundo da Marinha Mercante para o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Como consequência direta desta política ocorreu o fechamento de inúmeras indústrias pertencentes à cadeia produtiva do setor natal (OLIVEIRA, F.G. 2003, p.80).

dependência do governo central se aprofunda em outro ciclo de crise; e a década de 1980 fica marcada como a “década perdida” na história do desenvolvimento econômico do Rio de Janeiro. Onde o crescimento industrial quando comparado a outros estados também alcançou índices muito pequenos:

A estrutura produtiva industrial privada do estado, sobretudo nos primeiros anos da década de 1980, vai se desestruturando, fazendo o estado amargar apenas um pequeno crescimento industrial na ordem de 6,4 %, entre 1981 e 1985, enquanto que São Paulo teve, no mesmo período, um crescimento de 8,8% e Minas Gerais, de 7,8%. Para ilustrar esse quadro de decadência, basta lembrarmos que a participação relativa do estado no PIB real do Brasil era de 14,2% em 1980, caiu para 12,78% em 1985, e chegou a 10,98% em 1990. (OLIVEIRA, F.G. 2003, p. 81)

Na década de 1980, influenciada tanto pela conjuntura internacional, como pela incapacidade de superar a perda da capital federal e a falta de alinhamento político entre o governo do estado e o federal, a situação econômica do estado se agravava cada vez mais. O Rio de Janeiro passa então por um esvaziamento produtivo e incapacidade de manter as taxas de crescimento econômico. Lessa (2001, p.351) observa que a expressão “esvaziamento” se torna lugar-comum, contabilizando a perda de influência em diversas áreas:

Além da clássica abulia agropecuária fluminense e das frustrações industrializantes, ganhou-se consciência do anacronismo do porto do Rio, superado por Santos e perdendo cargas para Vitória. O café de Minas, tradicionalmente embarcado pelo Rio, já havia sido deslocado para Santos. A zona de influência do Rio, em Minas, ter-se-ia reduzido à região de Juiz de Fora. O papel clássico de polo comercial do Rio havia sido estruturalmente superado (Ibid., p.351).

Deste modo, entre os anos de 1989 e 1997, a RMRJ viu desaparecer uma série de atividades industriais que foram transferidas para outras regiões. Por exemplo, das empresas existentes em 1989, 22% haviam sido transferidas ou extintas até 1997 (Ibid., p.352). Isso ocorre mesmo após a adesão do governo do estado (a partir de 1988) à chamada “guerra fiscal”, na qual, ofertava vantagens fiscais para atrair empreendimentos. Em um primeiro momento, o governo ofertou maiores prazos de

recolhimento de Imposto sobre Circulação de Mercadorias (ICMS). A partir de 1994 concedeu isenções por até 5 anos, que chegaram a significar renúncia fiscal de até 50% da arrecadação dos novos empreendimentos instalados no estado. No início dos anos 1990, investiu na criação de um escritório em Brasília, que funcionaria para oferecer suporte aos prefeitos e parlamentares do estado e realizar lobbies (CANOSA, 1988, p. 201 apud OLIVEIRA, F.G. 2003, p.107).

Essas medidas foram se intensificando ao longo da década: em 1993, o governo de Leonel Brizola, “(...) aprova a lei que prorroga os prazos de recolhimento de ICMS para empresas que ampliassem seus investimentos no estado, que eram de 15 em 15 dias, e passam a ser de 180 dias até o limite de 2 anos” (Ibid., p.107). Em 1995, o governo Marcelo Alencar aprova a total isenção de ICMS para empresas que adquiriam novas máquinas e equipamentos (Ibid., p.107). Enfim, foram muitas tentativas de alavancar o setor industrial do estado, para Oliveira, F.G. (2003, p.108) essas ações tiveram forte influência na consolidação do setor automobilístico e na melhoria do desempenho do setor metal-mecânico no Médio Paraíba. Algumas das grandes empresas do setor foram beneficiárias dessa política, tais como a Volkswagen e a Peugeot-Citröen (Ibid., p.107-108).

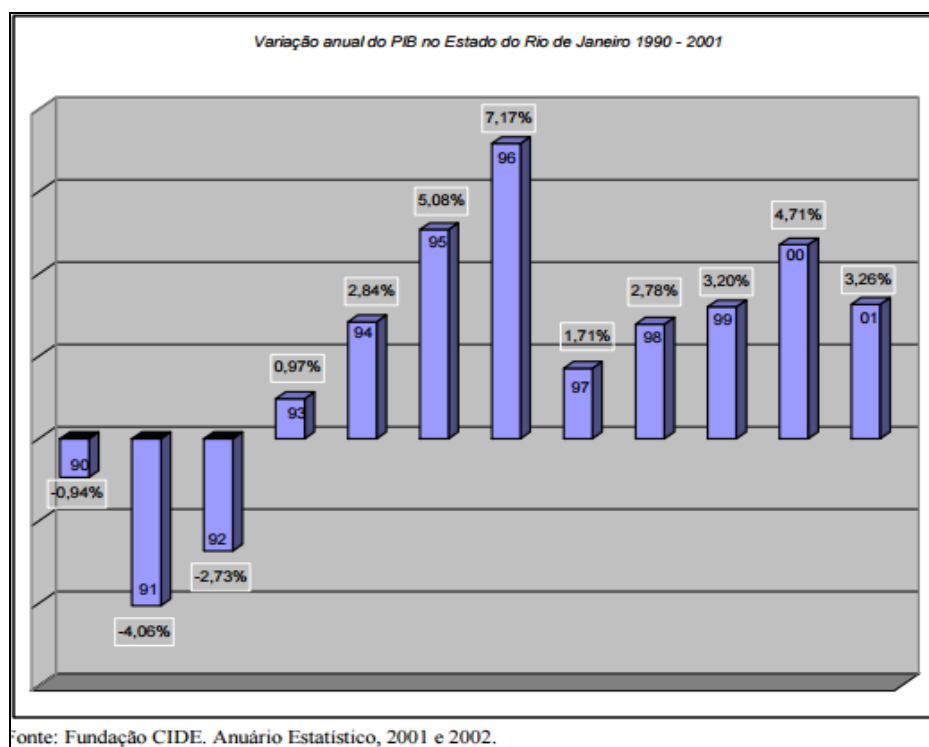
Mesmo com esses incentivos, a indústria de transformação não acompanha o ótimo desempenho da atividade petrolífera, verdadeiro responsável pelo aumento nos índices industriais do estado (SILVA, 2005, p. 18). Por isso, o ano de 1997 é visto como a grande virada da economia estadual, motivada pela quebra do monopólio do petróleo. Assim, a exploração da Bacia de Campos transforma o Rio de Janeiro no destino de inúmeros investimentos ligados à Indústria do Petróleo, os reflexos disso, podem ser observados através do nível de arrecadação (OLIVEIRA & RODRIGUES, 2009, p. 134). Podemos visualizar a expressividade dos números: enquanto no ano de 1994, o Estado do Rio de Janeiro recebeu algo em torno de R\$ 30 mil, correspondentes a 37% do total de royalties do país, em 2002, o montante recebido atingiu R\$ 1,4 bilhão, 44% do total nacional. Fazendo do Rio de Janeiro o líder no ranking nacional referente aos repasses de royalties feitos aos estados da federação (SILVA, 2005, p.20).

Portanto o petróleo desempenha papel fundamental na recuperação econômica fluminense. Para Silva (2005, p.20), essa atividade é importante não só pelo seu caráter

especificamente produtivo, mas por sua função de geração da renda estadual através do emprego, das demandas derivadas, do transporte, impostos e etc. Nesse cenário, as finanças públicas adquirem maior importância devido à determinação legal do repasse de compensações financeiras às comunidades que pertencem a esse circuito.

Sobre essa nova “fase” da economia fluminense, Oliveira e Rodrigues (2009, p. 134) concordam que “(...) o Estado do Rio de Janeiro não apenas interrompeu o movimento crônico de decadência econômica, como, a partir de 2000, vem crescendo a taxas superiores às registradas em São Paulo, o estado mais desenvolvido do país.” Dessa maneira, a reviravolta econômica estadual e o cenário positivo da década de 1990 contrasta com o período anterior, marcado pelo esvaziamento produtivo, estagnação econômica, divergência entre os atores políticos estaduais e federais. Vemos no gráfico a seguir (gráfico 1) a variação do PIB, a partir de 1993, demonstrando uma inflexão que reverte a trajetória de decadência do estado, no período de 1990 a 2001, a maior variação do PIB ocorre no ano de 1996. Oliveira F.G. (2003, p.109) deixa claro como é fundamental a participação da indústria extrativista nesses resultados, lembrando também a relação com impactos causados pela conversão da moeda e contenção dos altos índices de inflação, apontando assim que essa mudança reflete fatores estruturais e conjunturais.

Gráfico 1. Variação Anual do PIB no Estado do Rio de Janeiro (1990-2001)



Fonte: Oliveira F.G. (2003)

A partir de transformações evidenciadas nos índices econômicos, que diversos autores vão observar que um novo processo está curso em contrapartida à economia fluminense altamente centralizada na metrópole (OLIVEIRA, F.G. 2003; OLIVEIRA & RODRIGUES, 2009, ROCHA & OLIVEIRA, 2012). No próximo tópico desvendaremos que processo é esse, analisando os fundamentos que o sustenta.

3.1.3 Nova Geografia da Indústria do Estado do Rio de Janeiro

Segundo Oliveira F.G. (2003, p.105) está em curso um processo que altera a distribuição espacial das atividades industriais, favorecendo, inclusive um maior dinamismo na produção do espaço. Nesse cenário, o autor identifica que o interior do estado passa a receber em seu território, novos e diversificados investimentos, citando como exemplos:

(...) o setor automobilístico, instalado no Médio Paraíba, no centro sul do estado; a infraestrutura instalada no norte fluminense para a extração mineral, em particular o petróleo na Bacia de Campos, (...) a fruticultura

irrigada, em toda parte norte e noroeste do estado; e as empresas ligadas ao LNCC, em Petrópolis, nas serras fluminenses (Ibid., p.104).

De alguma forma vemos que o modelo de industrialização centralizado no núcleo da metrópole foi superado, houve um esgotamento de um modelo baseado nos financiamentos e demandas públicas. Assim, as estratégias para superação da economia do estado passaram pelo enfrentamento da concentração e dependência dos poderes públicos, procurou-se interiorizar importantes segmentos industriais. Esse processo é considerado então como instaurador de uma nova dinâmica industrial no estado (Ibid, p.104). A tendência à descentralização industrial, como vimos nos primeiros capítulos dessa dissertação, faz parte do processo de reestruturação produtiva. O mesmo autor concorda que esse processo explica em parte a localização dos novos segmentos industriais para além da área metropolitana do estado, porém, não elucida todo o fenômeno. Para o autor, no caso do Estado do Rio de Janeiro, há uma reconstrução das bases industriais sustentadas em novos setores e formas organizacionais, que acompanham perspectivas locais e internacionais.

Rocha & Oliveira (2012, p.07) também exploram essas transformações que nas últimas décadas vêm modificando a estrutura econômica do estado. Esses autores vão denominar esse processo de “reordenamento territorial”, devido às fortes transformações experimentadas que acabam por alterar profundamente a configuração espacial, e incluem o rearranjo espacial tanto da esfera produtiva como a do consumo. Para Oliveira L.D. (2013, p.02) significa uma profunda mudança na própria espacialização da indústria, que se rearranja formando uma nova “Geografia da Indústria” com o surgimento de novos sujeitos, formas de produzir e marcas no território.

Nessa análise, Rocha & Oliveira (2012, p. 07) vão identificar que existe uma área, que até então era marcada por diversas carências, que vai ser privilegiada por esse processo: o Oeste Metropolitano, composto pela Baixada Fluminense e o Extremo Oeste Metropolitano. Assim, os autores observam que nos últimos 20 anos, há uma maior dinamização do setor industrial localizados nesses municípios. Ou seja, sua proposta é que além do Médio Paraíba e Norte Fluminense, outro vetor de desenvolvimento estaria surgindo.

Os autores destacam três aspectos importantes para que isso ocorresse: 1) a reanimação da indústria na economia fluminense e seus possíveis reflexos na região; 2) o maior potencial logístico com a agregação do Arco Metropolitano; e a 3) presença de fortes ações de capitais privados e do Estado em incrementos industriais (OLIVEIRA & ROCHA, 2014, p.135). Nesse último aspecto, os autores citam os investimentos da EBX em Itaguaí, além dos insumos financeiros estatais na ampliação da REDUC, na estruturação do polo petroquímico em Duque de Caxias e do gás-químico em Itaboraí, e na instalação da base do Pré-Sal em Itaguaí (Ibid., p.135).

É a partir dessa análise que Oliveira L.D. (2016) apresenta a “Região Logístico-Industrial do Extremo Oeste Metropolitano Fluminense”, um vetor de desenvolvimento especializado em plantas fabris, empreendimentos vinculados à esfera produtiva como galpões, armazéns, garagens, firmas logísticas, etc. De acordo com o autor, seus municípios “(...) vivem um processo de industrialização com características bastante peculiares da borda metropolitana; ou seja, a borda da área metropolitana como área de expansão, influência e, por que não, como polo de propagação da própria metrópole”.

Deste modo,

(...) um novo modelo de Geografia da Indústria do estado do Rio de Janeiro, em uma nova cartografia fabril fluminense, esta que se dá baseada em uma nova forma de estruturação territorial, que promove um desenvolvimento de “industrialização de borda”, ou seja, que visa promover de forma estratégica o processo de industrialização na borda metropolitana, fugindo do centro, desconcentrando industrialmente o seu núcleo e atraindo as atividades fabris para outros espaços, promovendo a produção de novos espaços e criando para isso infraestruturas necessárias para melhor gerenciamento de tais investimentos (CHAGAS, 2015, p.49).

Pertencente tanto a RMRJ quanto a Baixada, a Borda Oeste Metropolitana, está ligada a imagem da Baixada Fluminense, que é conhecida historicamente por apresentar serviços deficientes e infraestrutura precária⁴⁸. Além dos elevados índices de violência relacionados a atuação de grupos de extermínio na década dos anos 1960⁴⁹. Nos anos

⁴⁸ As cidades que a compõem frequentemente também encontram-se nas últimas posições em se tratando de indicadores socioeconômicos do estado, especialmente no que concerne educação, renda e saúde (GALDO, 2014).

⁴⁹ Essa atuação dos grupos de extermínio vincularam a imagem da região as questões de violência, ao ponto de ser conhecida como a “região mais violenta do mundo” (ALVES, 2003, p.19).

de 1990, durante o Governo Marcello Alencar (1995-1999) que se observou o começar de um verdadeiro empenho na transformação da “imagem negativa” sobre Baixada Fluminense, o objetivo era chamar atenção para o progresso econômico da região. Dessa maneira, foram veiculadas informações favoráveis como: “seu papel de 4º maior mercado consumidor do país, instalações de inúmeras indústrias, construção de vários shoppings centers e condomínios para a classe média, etc” (ALVES, 2003, p.170). Vemos que os esforços estavam concentrados na transformação do que se pensava ser Baixada: “A Baixada opera uma mudança da sua imagem, apagando seu passado e seu presente violento e assumindo a imagem de região que se projeta para o futuro como a alternativa mais promissora para investimentos no estado” (Ibid., p.170).

Para a criação desse cenário, contou-se com o Estado como fomentador do desenvolvimento, nessa época, segundo Alves (2003, p.170), o governo estaria investindo em grandes projetos como a construção do Porto de Sepetiba, do Polo de gás químico e da Via Light. Desde então, parece haver uma confluência de interesses para transformar a Baixada em uma região de desenvolvimento, isso ocorre em diversas instâncias governamentais, desde incentivos federais, estaduais e municipais. Como consequência, podemos notar na tabela abaixo o significativo poder de atração de alguns municípios da Baixada através do número de estabelecimentos industriais. Nos últimos anos cresceram acompanhando e em alguns casos até superando a média do estado, vale ressaltar que esses números antecedem a construção do Arco como podemos visualizar na tabela abaixo (tabela 1):

Tabela 1. Número de estabelecimentos industriais por município

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

São João de Meriti	499	588	17,84
Seropédica	73	132	80,82

Fonte: Fundação Ceperj

A Baixada surge, portanto, como o espaço ideal para investimentos industriais, já que apresenta algumas características: 1) grande contingente populacional; 2) “proximidade com a metrópole”; 3) presença de governantes dispostos a oferecer isenções fiscais; 4) oferta de terra e grandes áreas vazias; 5) solo urbano mais barato (MORAIS, 2014, p.18). Além do já exposto, registra-se que em relação ao ambiente construído, a região apresenta facilidades em termos de infraestrutura, como a proximidade com importantes eixos viários e disponibilidade hídrica, além da carência em termos de fiscalização ambiental. Enfim, essas são algumas “externalidades positivas” da região, analisaremos a seguir mais detalhadamente alguns fatores que evidenciam a região diante os investimentos.

3.2 Potencialidades da Região Logístico-Industrial do Extremo Oeste Metropolitano Fluminense

Para Oliveira L.D. (2016, p.05), o extremo oeste metropolitano surge como alternativa aos grandes centros urbanos, cenário ideal para esses investimentos, apresentam em seu processo de industrialização características bastante peculiares da borda metropolitana; Mesmo localizando-se nos limites da RM, configura-se como área de expansão, influência e também polo de propagação da metrópole (OLIVEIRA, L.D. 2016, p.05). Assim, o próprio posicionamento desses municípios adquire destacada importância para o seu desenvolvimento.

3.2.1 Redes e Conexões

Nesse sentido, Oliveira, L.D. (2016, p.06) mapeia as redes de trocas e as ligações logísticas dessa sub-região. A primeira trata-se de redes convectivas de troca de mercadorias, as chamadas de “convecções econômicas”, que ultrapassam as tradicionais representações de fluxos de mercadorias, para englobar movimentos convectivos que

não só representam o espectro material, mas também o imaterial⁵⁰. Enquanto a segunda, demonstra as articulações dos diversos modais: rodoviários, ferroviários e portuários. Trazendo a definição de “linkages territoriais-produtivos” (Ibid., p.07). Este levantamento pode ser observado no mapa abaixo (figura 4):



Figura 4. Mapa de convecções econômicas e linkages territoriais-produtivos
Fonte: Oliveira, L.D. (2016)

Observamos que o autor aponta a existência de 3 convecções econômicas: 1) Região do Médio Vale Paraíba Fluminense; 2) Baixada Fluminense (especialmente Nova Iguaçu); e 3) Zona Oeste Carioca (especialmente Santa Cruz e Campo Grande). A

⁵⁰ Cada operação comercial e produtiva envolve uma série de circuitos de produtos, pessoas, informações, investimentos, propagandas, pactuações políticas etc.

primeira convecção representa os fluxos comerciais, financeiros, instrucionais e culturais entre a região e o Médio Vale Paraíba Fluminense potencializados pelos entroncamentos rodoviários e ferroviários; A segunda, a criação de corredores industrial-logísticos nas margens da Via Dutra; E a terceira, os novos empreendimentos econômicos e a consolidação do eixo Itaguaí-Santa-Cruz (OLIVEIRA, L.D. 2016, p.06).

Essas convecções estão encadeadas fortalecendo as conexões desse território, ao mesmo tempo, que impactam aquele espaço seja apresentando demandas novas, efeitos ambientais, alianças políticas, etc.

É algo maior que o aumento dos fluxos comerciais, financeiros, instrucionais e culturais (...) trata-se de entender cada operação de compra e venda como engrenagem na oferta de empregos, na construção de condomínios, nos meios de transporte, na ampliação das vagas em escolas e universidades, nos acordos e trocas políticas, nos ajustes ambientais, e, por que não, na reestruturação urbano-regional (OLIVEIRA, L.D. 2016, p.06).

Observa-se certa complexidade no estabelecimento das convecções econômicas, pois essas extrapolam impactos que são mais visíveis. Na questão logística, observa-se importantes ligações (mapa abaixo – figura 5 - e descritas mais detalhadamente no quadro 1). Esses acessos são responsáveis por receber importantes insumos produtivos em suas margens e correspondem às artérias do desenvolvimento econômico da região (Ibid., p.07).



Figura 5. Mapa de Linkages da região
 Fonte: Oliveira, L.D. (2016)

Quadro 1. Vias principais e secundárias da Borda Oeste Metropolitana e suas principais conexões

Tipo	Vias	Conexões
Vias principais	Rodovia Presidente Dutra (BR-116)	Médio Vale Paraíba; Baixada Fluminense;
	Avenida Brasil / Rio-Santos (BR-101)	Cidade do Rio de Janeiro; São Paulo;
	Antiga estrada Rio-São Paulo (BR-465),	Minas Gerais; Norte Fluminense;
	Arco Metropolitano (BR- 493)	
Vias secundárias	Reta de Piranema (RJ-099)	Liga Seropédica a Itaguaí
	Rodovia Ary Schiavo (RJ-125)	Nasce na Via Dutra na altura de Seropédica, corta Japeri e atinge Vassouras
	RJ-127	Acesso a Paracambi e também termina em Vassouras
	RJ-093	Liga Paracambi a Japeri e é cortada pelo arco
Linha férrea	MRS	Minas Gerais São Paulo

Fonte: Oliveira, L.D. (2016)- Elaboração Própria

Enfim é fácil perceber que essa sub-região está posicionada de forma estratégica, acessos importantes fazem desse local, importante espaço para atração de investimentos. Dada a inauguração do Arco Metropolitano, em 2014⁵¹, essa região se destacou ainda mais estrategicamente, veremos no próximo tópico como este novo elemento valorizou ainda mais os espaços da borda oeste.

3. 2.2 Novo elemento: O Arco Metropolitano

A construção do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro surgiu como um elemento potencialmente impulsionador para a implantação de novos investimentos na região. O Arco seria importante não apenas *per se*, mas por permitir uma nova onda de investimentos produtivos e em logística que culminariam em novas possibilidades de melhorias econômicas e sociais para a população local. De acordo com a documentação oficial⁵², a construção do Arco teve como propósitos principais a viabilização do escoamento da produção do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (COMPERJ) pelo Porto de Itaguaí e a diminuição do fluxo de veículos em importantes vias metropolitanas (SOUZA, 2015, p.06). Em decorrência da posição logística privilegiada, a região da Baixada emerge como beneficiária dessa obra pública.

O processo de atração industrial da Baixada já vinha ocorrendo antes da construção do Arco⁵³, mas pode ter sido potencializado por esse elemento. Mesmo se tratando de um projeto desenvolvido em 1974, ainda no governo militar, tendo permanecido no papel por décadas, o projeto do Arco foi “ressuscitado” em 2007⁵⁴, devido sua inclusão no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do governo federal (SOUZA, 2015, p.39). Segundo Souza (2015, p.69), o impulso para sua construção ocorre devido uma nova dinâmica econômica que a região vislumbra com a escolha da Petrobras em instalar no estado a sua nova refinaria, o COMPERJ. A Região Metropolitana passa a ser destino de inúmeros investimentos, e o Arco surge com a

⁵¹ Inauguração do primeiro trecho do Arco Metropolitano, ligando Duque de Caxias a Itaguaí.

⁵² Boletim da Secretaria Estadual de Obras, do mês de junho de 2008.

⁵³ Vide a tabela 1- Número de estabelecimentos industriais por município

⁵⁴ As obras sofreram inúmeros atrasos, e por isso a inauguração demorou sete anos para ocorrer, sem, contudo estar finalizada (SOUZA, 2015, p.88).

função de interligar esses investimentos. Como podemos visualizar na tabela abaixo (tabela 2), os empreendimentos em termos de investimentos são muito expressivos:

Tabela 2. Investimentos previstos pelo PAC na RMRJ

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

Fonte: Adaptado de Souza (2014)

A partir do estudo de impactos na implantação da obra, a estimativa era que o Arco reduziria os custos de transporte de mercadorias entre o Porto de Itaguaí e sete estados brasileiros, dessa forma, esperava-se um aumento do lucro das indústrias da região (SOUZA, 2015, p.69). Podemos visualizar no mapa abaixo (figura 6), fornecido pela FIRJAN, a redução no custo de transporte de acordo com área de influência do Arco (apenas no estado do Rio de Janeiro). Essa redução depende da distância, chegando a 20% em algumas localidades.

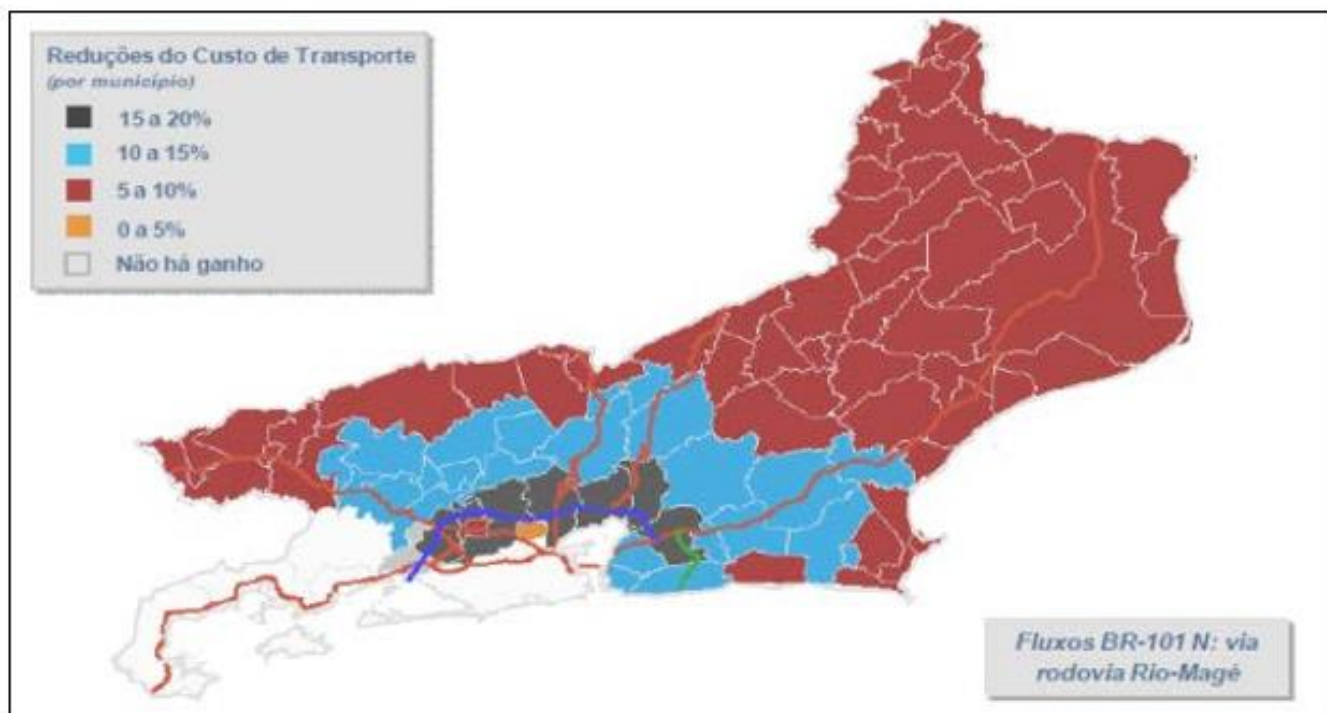


Figura 6. Mapa do impacto do custo com transportes com a implantação do Arco Metropolitano no estado do Rio de Janeiro

Fonte: FIRJAN (2008)⁵⁵

Através do mapa, vemos que a maioria dos municípios da Baixada estão na faixa de redução de 15 a 20%, apenas Mesquita, Nilópolis, Belford Roxo e São João de Meriti estão na faixa de 0 a 5%. Enquanto na faixa de 10 a 15% estão alguns municípios da RMRJ, outros que circundam essa região, alcançando municípios do Médio-Vale do Paraíba como Volta Redonda, da região dos Lagos como Araruama, e representantes da região Serrana e a Centro-Sul. Fora isso, os municípios mais distantes nas regiões Norte, Noroeste, e porções de outras regiões estão na faixa de 5 a 10%.

Enfim, a chegada do Arco Metropolitano carregou consigo a expectativa de fomentar novos investimentos em toda sua área de abrangência. Podemos visualizar no mapa abaixo (figura 7) a integração produtiva de toda a Baixada e a interligação de dois pontos importantes: Porto de Itaguaí e COMPERJ.

⁵⁵ Disponível em <<http://www.firjan.com.br/lumis/portal/file/fileDownload.jsp?fileId=2C908A8F4EB14A4C014EB71E74C0163B&inline=1>> Acesso em Dez. 2016. Também constam os cálculos para chegar nesses custos.



Figura 7. Arco Metropolitano do Rio de Janeiro

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

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

(...) é a grande revolução para o desenvolvimento da área [...] O Arco Metropolitano é a redenção da Região Metropolitana do Rio. Ele vai possibilitar a ligação do Porto de Itaguaí ao Comperj. [...] É uma oportunidade única. Tem muitas empresas querendo se instalar ao longo do arco, diversos programas habitacionais. É a oportunidade que a Baixada tem para gerar emprego e renda (Informe PMDB, 2013).

A implantação do Arco fortaleceu ainda mais a crença na transformação da Baixada Fluminense em um cenário de prosperidade, em contraste com seu passado de forte estigma social. O cenário criado pela mídia nos anos que antecederiam o término das obras deixava transparecer a esperança de futuro exitoso que essa região poderia

alcançar. Destaca-se, por exemplo, que em algumas notícias destacadas dos principais veículos de comunicação do estado, a ênfase recaía sobre os valores dos investimentos “Arco Metropolitano atrai investimentos para o Rio: aportes de empreendimentos devem atingir cerca de R\$ 70 bilhões”⁵⁶(2013), “Área do Arco Metropolitano receberá investimentos de R\$ 3,5 bilhões até 2017”⁵⁷, em outras, o otimismo é mais direto “Arco Metropolitano deve enriquecer Baixada Fluminense”⁵⁸.

Todos concordavam, ademais, que de algum modo a região passaria por transformações profundas. As expectativas quanto à dinamização dessa região englobavam diversos campos, ultrapassando as incontestáveis benesses para os setores logístico e industrial, atingindo diretamente a população com a perspectiva de geração de empregos. Embora, seja evidente que sua existência beneficia sobretudo o setor logístico e industrial com a redução dos custos com deslocamento e da criação de oportunidades locais. Observamos que os discursos das autoridades estão apontando não só os benefícios para as empresas, mas também para a população com a geração de emprego e renda. Uma matéria veiculada pelo Jornal *O Dia* traz uma projeção muito otimista (figura 8): oitocentos mil postos de empregos seriam criados em 15 anos:



Figura 8. Reportagem que destaca os possíveis empregos gerados a partir da construção do Arco Metropolitano

Fonte: O Dia (2012)⁵⁹

⁵⁶ Ver reportagem <http://www.rj.gov.br/web/seobras/exibeconteudo?article-id=1793693>. Publicada em 07/10/2013

⁵⁷ Ver reportagem do Jornal O Globo: <http://oglobo.globo.com/economia/area-do-arco-metropolitano-recebera-investimentos-de-r-35-bilhoes-ate-2017-14950702>. Publicada em: 02/01/2015

⁵⁸ Ver reportagem da Revista Exame: <http://exame.abril.com.br/brasil/noticias/arco-metropolitano-deve-enriquecer-baixada-fluminense>. Publicada em: 01/07/2014

⁵⁹ Disponível em: <http://odia.ig.com.br/portal/rio/o-dia-baixada/abertura-de-estrada-que-liga-itabora%C3%AD-a-itagua%C3%AD-prev%C3%AA-cria%C3%A7%C3%A3o-de-800-milempreg-os-1.456358>. Acesso jun. de 2016.

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

Dessa maneira, o Arco é visto como forte impulsionador à implantação de novos investimentos, principalmente condomínios logísticos, que conseguem reunir empresas de diversos setores, de transportadoras a centros de distribuição e indústrias, trata-se de uma tendência para os próximos anos (OLIVEIRA & ROCHA, 2013, p.12).

3.2.3 Espaços Vazios

Até aqui, claramente se observa que essa região está geograficamente bem servida de aparatos infraestruturais (localização de vias de acesso). Somado a isso, essa porção da RM é, ainda, a que aparece para a FIRJAN (Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro) como a que apresenta um grande estoque de terras, e que estariam disponíveis para investimentos, como pode ser visualizado na imagem abaixo (figura 9):



Figura 9. Imagem difundida pela FIRJAN apontando terrenos vazios em torno do Arco Metropolitano
Fonte: FIRJAN (2015)

A FIRJAN aparece aqui como um agente importante no campo econômico, trata-se de uma entidade que representa o capital industrial e o setor empresarial do estado, sendo assim, atua “(...) nas esferas municipal, estadual e federal para defender questões que impactam diretamente a competitividade da indústria” (FIRJAN, 2015). Outra função que desempenha é a de desenvolver pesquisas sobre alguns temas relacionados ao desenvolvimento da indústria, seu objetivo é “(...) antecipar tendências, informar e apontar soluções para questões tributárias e gargalos nas áreas de infraestrutura, inovação, logística, entre outras. Tudo isso, para orientar empresários e governantes a tomarem a melhor decisão.” (Ibid., 2015). Esse é o caso do documento intitulado “Visões de Futuro: Potencialidades e Desafios para o Estado do Rio de Janeiro nos próximos 15 anos” publicado em setembro de 2014, nesse documento a entidade subdivide-se o Rio de Janeiro em unidades regionais. Nossa proposta de recorte, estaria para a FIRJAN dentro da sub-região “Baixada Fluminense – Área I” formada também pelos municípios de Mangaratiba, Mesquita, Nova Iguaçu, Nilópolis.

Essa região é caracterizada como a que tem “maior estoque de infraestrutura logística do Estado e um dos maiores do país”, devido a presença do Porto de Itaguaí, Rodovia Presidente Dutra, malha ferroviária da MRS e, mais recentemente, o Arco Metropolitano. O impacto previsto pela FIRJAN advindo da construção do Arco é enorme, porém seu papel estratégico é tido como fundamental para a integração metropolitana: “(...) interliga toda a Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro (RMRJ), atraindo empresas, principalmente de transporte e logística e novas indústrias, que aproveitarão as áreas disponíveis e as vantagens logísticas que a rodovia oferece para movimentações realizadas através do Porto de Itaguaí” (FIRJAN, 2014, p.05).

A Câmara Metropolitana de Integração Governamental também divulga essa região como vetor de crescimento. Visualizamos abaixo o “mapa de vazios urbanos e espaços destinados a expansão industrial e habitacional” (figura 10), a área em azul representa os vazios urbanos e a rosa o espaço urbano. Percebe-se que a maioria dos espaços vazios estão localizados em nossa área de estudo.

VAZIOS URBANOS E ESPAÇOS PARA EXPANSÃO INDUSTRIAL E HABITACIONAL

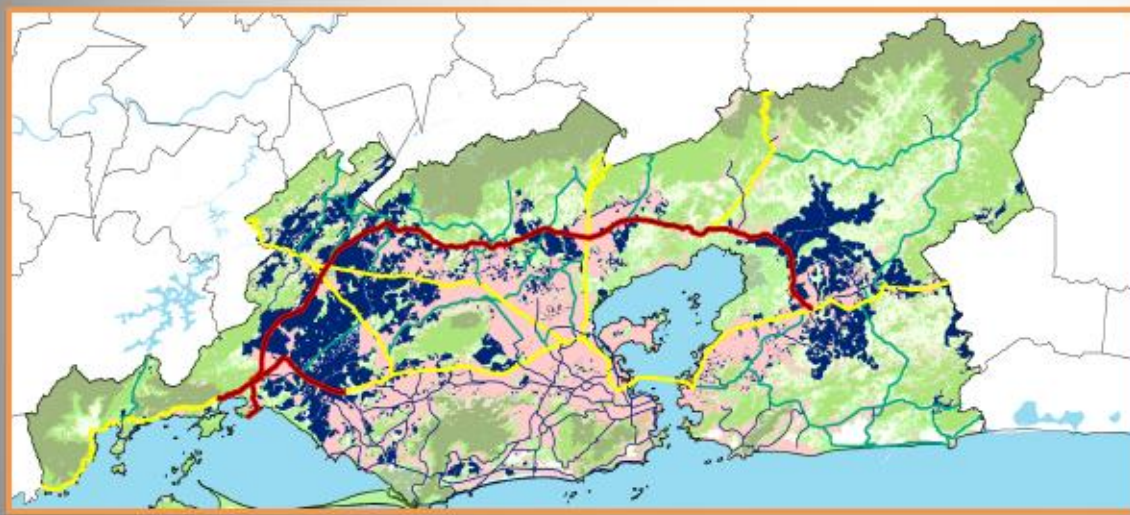


Figura 10. Mapa dos vazios urbanos e espaços para expansão na RMRJ
Fonte: Câmara Metropolitana de Integração Governamental (2015)⁶⁰

Além do mais, são áreas com baixos preços médios de locação, como podemos visualizar na tabela abaixo (tabela 3) que apresenta os preços de Queimados e Seropédica em comparativo a outros municípios:

Tabela 3. Preços médios de locação em alguns municípios da RMRJ

Preços médios pedido de locação (m ² /mês)	
Estado (RJ)	R\$ 23,00 m²/mês
Avenida Brasil	R\$ 35,00 m²/mês
Belford Roxo	R\$ 25,00 m²/mês
Nova Iguaçu	R\$ 25,00 m²/mês
Queimados	R\$ 18,60 m²/mês
Seropédica	R\$ 18,60 m²/mês
Campos	R\$ 15,00 m²/mês

Fonte: Colliers International Brasil. (09/2016)
Elaboração própria

É possível observar que comparado a média estadual, os municípios apresentam preços um pouco mais baratos. Esses preços dizem respeito a locação de espaços

⁶⁰ Apresentação em *power point* disponível em <<http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/5333332/4139328/29GestaoMetropolitanaGovEstado012015.pdf>> Acesso em jan. de 2017

logísticos, demonstrando atratividade por sua acessibilidade e disponibilidade. Áreas localizadas na Avenida Brasil, por exemplo, apresentam quase o dobro do preço.

3.3 Panorama dos investimentos na Borda Oeste Metropolitana

Já abordamos os fatores que fizeram dessa sub-região atrativa, nesse tópico apontaremos um panorama geral dos investimentos que se instalaram nesses municípios, a fim de demonstrarmos a expressividade dos investimentos. Cabe aqui lembrar que destacamos o setor industrial-logístico, colocado como propício (às vezes citado como sua vocação) às condições ofertadas pelas cidades estudadas. Iniciaremos com os anúncios de investimentos.

3.3.1 Anúncios de investimentos no setor da indústria de transformação (2004 a 2016) da Borda Oeste

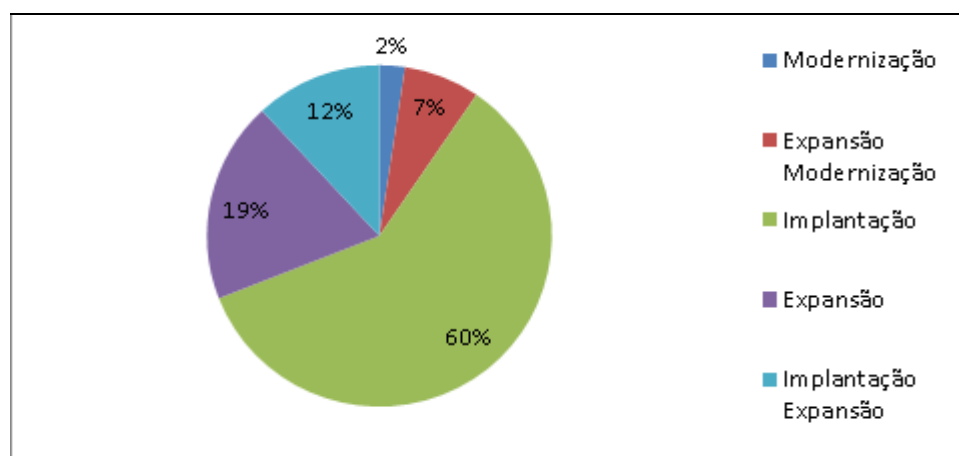
Com base no Relatório de Anúncios dos Investimentos elaborado pela Rede Nacional de Informações sobre o Investimento (RENAI) e coordenado pela Secretaria do Desenvolvimento da Produção (SDP), do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), apresentaremos informações do Banco de Dados de Anúncios de Projetos de Investimentos no período de 01/01/2004 a 30/06/2016. Este Relatório apresenta informações sobre a tendência dos investimentos na economia nacional, classificando-os em algumas categorias como tipo de investimento (implantação, modernização, expansão, etc), valor (quais os valores envolvidos com o investimento), origem das empresas investidoras (nacional e estrangeiro), além é claro, de identificar as regiões e cidades que receberam os investimentos. Vale ressaltar que esse relatório não considera investimentos em Fusões e Aquisições (F&A), além disso, não acompanha a efetiva realização dos investimentos anunciados (RENAI, 2010). Já que esse relatório se propõe a divulgar a intenção em investir.

O ano de 2010 é colocado em destaque, pois é visto como um momento onde se alcança novos patamares de investimento no país, tanto em relação aos recursos nacionais, já que os desembolsos do BNDES atingiram R\$ 168,4 bilhões em 2010, representando aumento de 23%, como estrangeiros, que registrou volume de US\$ 48,4 bilhões em ingressos, ante US\$ 25,9 bilhões em 2009 (Ibid., p. 03). A produção

industrial brasileira também registrou aumento (10,5%)⁶¹, deste modo, associado a níveis elevados de utilização da capacidade instalada na indústria motivou o setor produtivo a buscar uma atualização/ampliação de sua base produtiva (Ibid., p. 03). De acordo com os dados da RENAI, considerando a série histórica disponível (2004 - 2010), observamos a maior previsão de recursos de anúncios de investimentos (US\$ 268,8 bilhões) em 2010, em relação ao número de anúncios de investimentos, confirma-se uma expressiva retomada das expectativas de investimentos no Brasil nesse ano, demonstrando a confiança das empresas investidoras no ambiente econômico brasileiro, caracterizado pelo bom desempenho do mercado de consumo doméstico e pela forte demanda internacional por commodities. Por unidade da federação (UF), o Estado do Rio de Janeiro destaca-se como principal destino dos investimentos anunciados, em valor, representando 6,9% do total previsto (US\$ 18,5 bilhões – 63 registros).

No período analisado que abarca 2004 até 2017 (pois considera os anúncios feitos para esse ano), visualizamos no gráfico abaixo (gráfico 2) que a maioria dos investimentos anunciados para a Borda Oeste Metropolitana estão classificados no relatório como “em implantação” (60%), seguido por “expansão” (19%). Podemos visualizar ainda, que em questão de modernização é a que tem menor ocorrência (apenas 2% dos investimentos):

Gráfico 2. Situação dos investimentos nas cidades da Borda Oeste Metropolitana

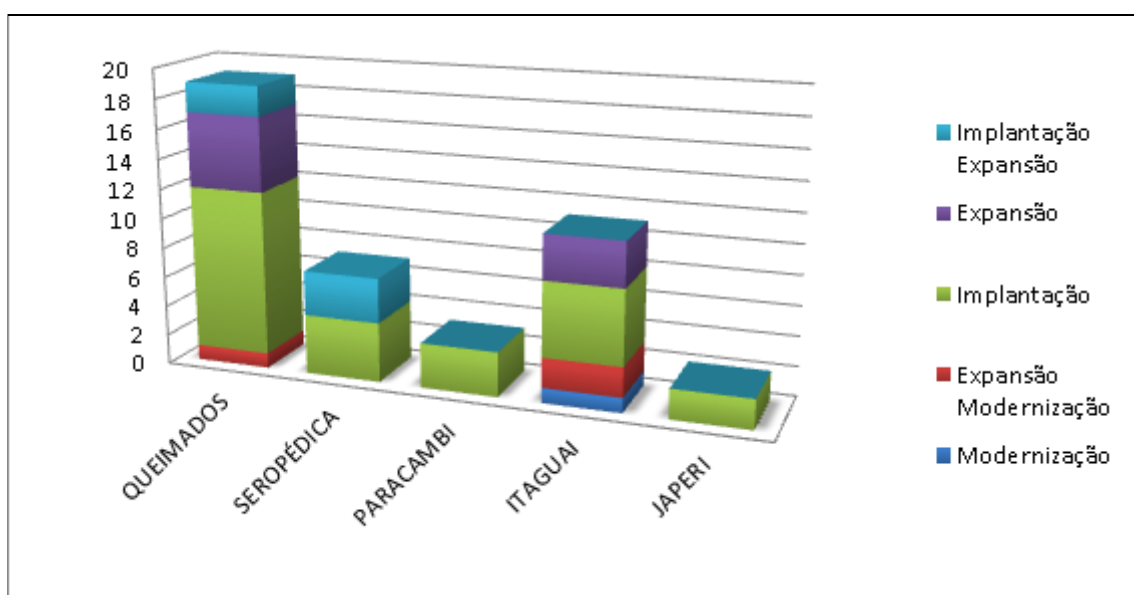


Fonte: RENAI (2016) - Elaboração Própria

⁶¹ De acordo com o RENAI (2010), esse aumento foi puxada pelos bens de capital, com 21,1% acima do ano anterior, seguido pelos bens intermediários, com crescimento de 11,4% e bens de consumo duráveis (+10,7%).

Quando desmembramos essa informação para visualizar como se comporta cada um dos municípios (gráfico 3), a cidade de Queimados se destaca, tanto em quantidade de anúncios de investimentos, que se apresenta superior aos outros municípios, como em quantidade de anúncios em implantação, ou seja, novos investimentos chegando no município. A expansão de investimentos também tem sua parcela de importância, pois mostra a aposta das empresas em ampliar seus investimentos antigos.

Gráfico 3. Situação dos investimentos em cada cidade que compõe a Borda Oeste Metropolitana



Fonte: RENAI (2016) - Elaboração Própria

Quando investigamos a origem desses investimentos, a maior parte do capital é de origem brasileira (tabela 4), mesmo em Queimados onde há uma maior diversificação da origem das empresas. A partir disso, observamos que a região não consegue atrair tantas empresas estrangeiras para seu território. O que não é revelado é o valor do investimento dessas empresas nem sua capacidade de geração de empregos, dados que poderiam esclarecer melhor a sua importância na economia da região.

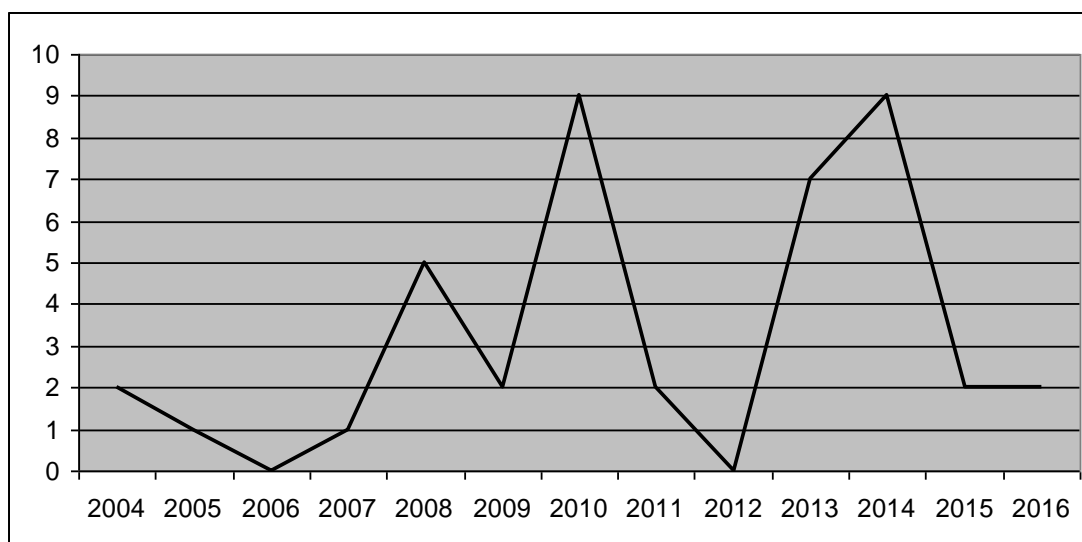
Tabela 4. Origem do capital dos investimentos

Origem dos investimentos	Queimados	Seropédica	Paracambi	Itaguaí	Japeri
Brasil	61,11	57,14%	33,3%	81,8%	100%
Peru	5,55%	–	–	–	–
Itália	5,55%	–	33,3%	–	–
França	11,1%	–	–	–	–
Áustria	5,55%	–	–	–	–
Estados Unidos	5,55%	14,28%	–	9,09%	–
Brasil/França	5,55%	–	–	–	–
Brasil/Canadá	–	14,28%	–	–	–
Brasil/Itália	–	14,28%	–	–	–
Finlândia	–	–	33,3%	–	–
Argentina, Brasil, Itália e Japão	–	–	–	9,09%	–
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%

Fonte: RENAI (2016) – Elaboração própria

No gráfico abaixo (gráfico 4) podemos visualizar os anos em que os investimentos estão sendo anunciados seja para iniciar sua implantação, modernização ou expansão. Durante o período analisado, se destacam os anos 2010 e 2014 com o maior volume de investimentos, como veremos mais a frente, o ano de 2010 pode ser visto como um marco, por ter sido a implantação da lei de incentivo fiscal estadual. Além disso, as perspectivas quanto à inauguração do Arco Metropolitano também causaram expectativa durante esses anos.

Gráfico 4. Ano dos investimentos na Borda Oeste Metropolitana (2004-2016)



Fonte: RENAI (2016) - Elaboração Própria

Para demonstrar o aumento da representatividade da indústria na região, podemos observar a tabela abaixo (tabela 5) com o valor adicionado bruto pela indústria, esse indicador é resultado da diferença entre o valor da produção e o valor do consumo. O período analisado é de 2009 a 2013, dados mais recentes disponíveis na série histórica do IBGE:

Tabela 5. Valor adicionado Bruto pela Indústria - Série Histórica 2009-2013

Ano	SEROPÉDICA	ITAGUAÍ	QUEIMADOS	JAPERI	PARACAMBI
2009	R\$ 100,414,000	R\$ 177,509,000	R\$ 219,310,000	R\$ 64,617,000	R\$ 44,225,000
2010	R\$ 195,298,000	R\$ 272,759,000	R\$ 466,375,000	R\$ 86,396,000	R\$ 56,212,000
2011	R\$ 217,944,000	R\$ 358,532,000	R\$ 530,375,000	R\$ 98,628,000	R\$ 64,434,000
2012	R\$ 213,069,000	R\$ 465,189,000	R\$ 568,363,000	R\$104,072,000	R\$ 54,895,000
2013	R\$ 668,458,000	R\$1,668,000,000	R\$1,513,836,000	R\$ 89,028,000	R\$ 56,087,000

Fonte: IBGE Cidades

Através da tabela, podemos visualizar o crescimento significativo de alguns municípios como Seropédica, Itaguaí e Queimados ao longo dos saltos, trazendo saltos expressivos no seu valor adicionado bruto, percebe-se que a passagem do ano 2012 para 2013 trouxe considerável acréscimo. Já os municípios de Japeri e Paracambi não acompanharam esse crescimento, Japeri chegou a apresentar um crescimento entre 2011 e 2012, mas no ano seguinte regrediu.

Esses dados estão aqui expostos a fim de evidenciar a situação dos municípios quanto aos seus investidores. Em um levantamento, que pode ser observado no quadro abaixo (quadro 2), contabilizamos os condomínios Industriais e Logísticos que foram atraídos para esse território:

Quadro 2. Condomínios Industriais e Logísticos na Borda Oeste Metropolitana

Seropédica	VBL LOG Seropédica
	Seropédica Park
	Prologis CCP Seropédica
	Multimodal Seropédica
	Golgi Seropédica
Queimados	Distrito Industrial
	Condomínio industrial e logístico GLP Queimados
	Condomínio Logístico Queimados
	ENAAAX Queimados
	Prologis CCP Queimados
	AQ ³ Log Queimados- Condomínio Logístico / RJ
Paracambi	Condomínio Industrial I (CI I)
	Condomínio Industrial II (CI II)
Japeri	Condomínio Industrial Marajoara

Fonte: Elaboração Própria

A quantidade de condomínios impressiona, principalmente nos municípios de Seropédica e Queimados. São empreendimentos que se aproveitam dos atributos ofertados pela região, principalmente sua posição geográfica que é essencial para a logística. Na figura abaixo (figura 11), observamos a localização desses condomínios, é interessante constatar como a Via Dutra concentra esse tipo de empresa que gera um corredor logístico.

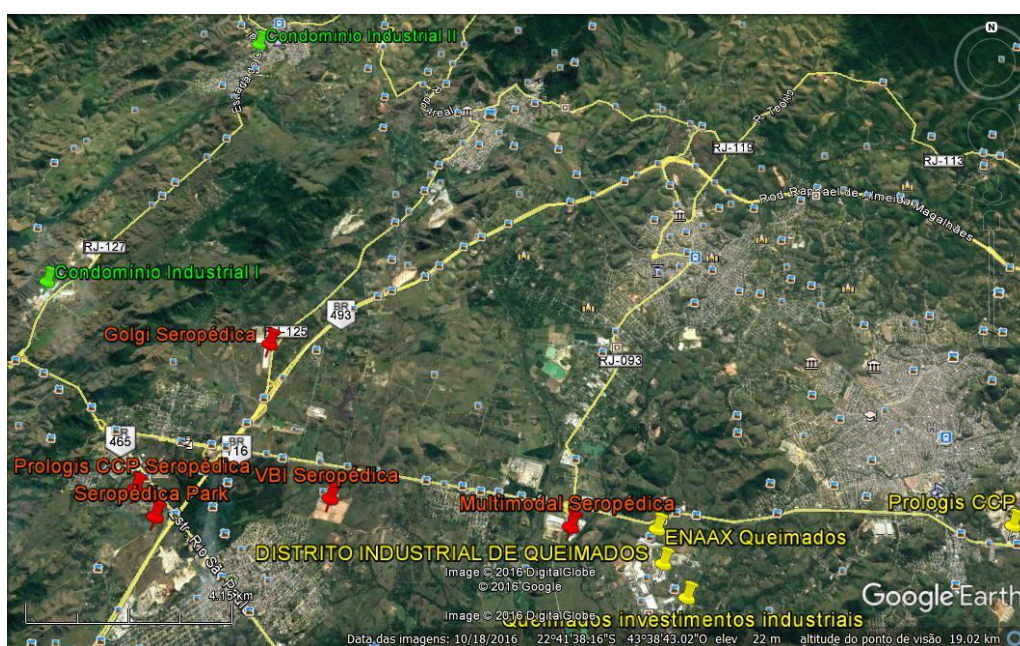


Figura 11. Localização dos condomínios industriais e logísticos

Fonte: Elaboração própria

Ainda sobre o quadro 2, observa-se que em Itaguaí ainda não tem esse tipo de empreendimento, o que se justifica pelo município ter seu crescimento econômico baseado em investimentos realizados no seu porto, e por estar muito atrelado ao Distrito Industrial de Santa Cruz (CHAGAS, 2015, p.06).

CAPÍTULO IV

EMPREENDEDORISMO URBANO PERIFÉRICO: UMA REFLEXÃO SOBRE AS PRÁTICAS EMPREENDEDORAS

Este capítulo tem como objetivo analisar o conjunto de práticas utilizadas pelas administrações municipais da Borda Oeste Metropolitana que indicam a adoção de um modelo de gestão pública empreendedora. Como vimos anteriormente, na análise de Compans (2005) sobre o empreendedorismo urbano na cidade do Rio de Janeiro, a PECRJ servia como base a sua pesquisa, de modo que era algo mais concreto apoiado, inclusive, em documentação oficial. À vista disso, a autora, analisou como ocorreu a elaboração do plano, quais os temas que seriam contemplados, as linhas estratégicas adotadas, a participação popular no processo, além de posteriormente, as estratégias para colocá-lo em ação.

Enquanto isso, na atual conjuntura, vemos cada vez mais cidades periféricas que se empenham em adotar o modelo de gestão pública empreendedora, no esforço de transformar-se em mercadoria para ser consumida, adotando forte discurso retórico do qual isso é indispensável para seu crescimento e desenvolvimento. Porém sem que isso seja formalizado de alguma forma, é o tal “planejamento sem plano” do qual falamos (SILVA, 2012).

Na Borda Oeste, muitos municípios realizam um “planejamento sem plano”, no qual apenas a tendência é copiada, ou seja, a maneira de se “pensar a cidade”. Nessa perspectiva, o papel do prefeito é visto como responsável pela administração do território, no sentido de agradar os investidores para atrair empreendimentos para a cidade, transformando-se em sua função básica, pois essa é a forma que se acredita que o território pode prosperar. Não há o compromisso de se elaborar um plano estratégico que contemple as demandas de diversos setores sociais, e que, conte com a participação popular, pois a cidade deixa de ser percebida como *lócus* da reprodução social, e passa a ser concebida como mercadoria (FERREIRA, 2011, p.146-147).

Através do referencial desse modelo sendo aplicado nos países centrais - tomamos por exemplos as cidades de Barcelona e Baltimore (COMPANS, 2005; HARVEY, 2010) -, e sua cópia nos países periféricos, como é o caso do Rio de Janeiro,

e elaboramos um quadro (quadro 3) que apresenta elementos estruturantes dessas gestões empreendedoras. Esses elementos estruturantes serão norteadores da análise aqui empregada e resultará na identificação das ações praticadas na região estudada. Criamos então alguns parâmetros que buscaremos abordar ao longo do capítulo, que se baseiam principalmente na crença no protagonismo local, e a necessidade de demonstrar sua capacidade de receber investimentos (exaltando os atributos dos seus território/os que já possuem e os que podem ser ofertados), além dos meios de propagação da imagem que se quer transmitir.

Quadro 3. Elementos para a reflexão

CAPACIDADE DE ATRAÇÃO	Incentivos concedidos	Incentivos de todas as ordens: fiscais, doação de terrenos, facilidade no licenciamento ambiental, ajuda na construção de vias de acesso, etc.	Quais foram ofertados?
	Parcerias Público-Privadas (PPPs) e outras alianças	Apontar a formação de alianças voltadas para o desenvolvimento econômico das cidades, com o objetivo de atrair fontes externas de financiamento.	Facilidade em estabelecer essa parceria
ARQUITETURA DO ESPETÁCULO	Marketing Urbano	Divulgações (informativos/ sites oficiais, jornais, revistas)	Qual é a imagem que a cidade transmite?
	Figura do prefeito	Sua postura em relação aos negócios	Qual sua capacidade de mobilizar forças em prol dos investimentos?
	Requalificações / Intervenções Pontuais	Pensa na estética da cidade (Superficialidade das transformações)	Embelezam apenas alguns espaços?
	Criação de espaços de consumo	O habitante da cidade é visto como consumidor	Existe apoio das prefeituras na criação desses espaços?

Fonte: Elaboração própria

O primeiro bloco “Capacidade de atração” está dividido em duas partes: “Incentivos Concedidos” e “Parcerias Público-Privadas (PPPs) e outras alianças”. Trata-se dos atributos ofertados pelas administrações públicas, e sua capacidade de estabelecer parcerias com os investidores privados para promoção de alguma

intervenção na cidade. Nos incentivos contemplamos as mais diversas ordens: fiscais, doação de terrenos, facilidade no licenciamento ambiental, instalação de infraestrutura (arruamento; terraplanagem e nivelamento da área; água e esgoto; força e energia e sistema de comunicação), assessoria técnica, etc. O segundo bloco, nomeado de “Arquitetura do espetáculo”, engloba fatores que são essenciais para construção de uma imagem, dessa maneira, seria um conjunto de práticas que são necessárias para que se consiga projetar a imagem que se deseja, estando relacionadas ao protagonismo da imagem, tais com: marketing urbano, figura do prefeito, requalificações e criação de espaços de consumo.

Cabe ressaltar que analisar uma gestão empreendedora tem relação com a análise das práticas que as prefeituras realizam, sendo assim, de uma gestão para outra, existem mudanças. Já que se modificam as figuras que estão a frente na arena decisória, modificam as ideias, o corpo técnico e diversos outros fatores. As gestões que conseguem mais tempo, no caso da reeleição, tem ampliação de sua capacidade de colocar em prática sua forma de “pensar a cidade”, dessa forma, pode consolidar uma “imagem de cidade” que se escolheu perpetuar, além da própria reeleição, que significa que aquela gestão obteve “êxito” pelo menos entre os eleitores. Aqui procuramos focar nas ações da última gestão municipal (2013 - 2016), embora acreditemos que esse modelo vem se generalizando nas cidades brasileiras a mais tempo. Isso é necessário para apontar de forma coesa as práticas empreendedoras. Assim, nos municípios que tiveram reeleições, optamos por considerar a continuidade do mandato como é o caso de Queimados e Japeri. No quadro abaixo (quadro 4), relacionamos os prefeitos aos seus partidos e tempo de gestão:

Quadro 4. Gestões municipais da Borda Oeste

MUNICÍPIO	PREFEITO	PARTIDO	MANDATO
Itaguaí	Luciano Mota	PSDB	2013-2014
	Wesley Pereira	PT	2015-2016
Seropédica	Alcir Fernando Martinazzo	PSB	2013-2016
Queimados	Max Rodrigues Lemos	PMDB	Reeleito (2009 a 2016)
Japeri	Ivaldo Barbosa dos Santos (Timor)	PSD	Reeleito (2009 a 2016)
Paracambi	Tarcisio Gonçalves Pessoa	PT	2013-2016

Fonte: Prefeituras Municipais (Elaboração Própria)

O intuito desse quadro é elucidar quais foram as gestões analisadas, deixando claro o partido e o tempo de mandato de cada prefeito. Observamos na região, duas reeleições (Queimados e Japeri) e em Itaguaí, alteração na figura política, fato ocorrido devido à cassação de mandato ⁶². Sabemos que o perfil político interfere nas alianças estabelecidas e influencia diretamente na reprodução do modelo de gestão empreendedora. Sendo o prefeito, representante do poder executivo, responsável por colocar em prática diversos projetos, orientando a realização de obras, programas, políticas públicas, etc, sua importância para a consolidação de uma administração preocupada em empreender é imensa, motivo pelo qual faz parte dessa análise. A partir desse ponto, analisaremos um conjunto de elementos que indicam a prática de uma gestão pública empreendedora, trazendo os aspectos que chamam mais atenção na região da Borda Oeste Metropolitana.

4.1 Capacidade de atração

Na terceira parte deste trabalho abordamos os atributos físicos da região, vias de acesso, espaços vazios, preços do terreno, etc. Neste tópico analisaremos os atributos “criados/ofertados” pelas prefeituras, na sua tentativa de vender a cidade para os possíveis investidores. Esse ambiente é essencial, já que distingue a cidade das outras no mercado. Por exemplo, na entrevista realizada com o Secretário de Urbanismo de Queimados, ele nos relata que a cidade já perdeu investidores por não fazer doação de terrenos como outras cidades fazem:

Nós perdemos duas montadoras de carro, uma para Porto Real outra pra uma cidade que eu nem sei bem qual é. Perdemos a GNC Caminhões, perdemos a Toyota que participamos (...) Foi guerra de incentivo, foi guerra de incentivo sim. Lá eles conseguiram maior incentivo, o município tinha o terreno público pra doar, a gente não. Lá em Porto Real foi assim, eles ganharam o terreno, a GNC Caminhões, não sei onde se instalaram no Espírito Santo também ganhou o terreno, entendeu? A gente não tinha o terreno pra doar, a gente não tem essa área pública gigantesca. A gente podia dar incentivo, podia dar tudo,

⁶² Luciano Mota foi indiciado por associação criminosa, lavagem de dinheiro e fraude em licitações Disponível em <http://odia.ig.com.br/odiaestado/2015-07-08/camara-de-itagua-i-cassa-o-prefeito-luciano-mota.html>

mas a montadora foi para o outro lado (Entrevista André Bianche - Secretário de Urbanismo de Queimados)⁶³

Através dessa declaração do Secretário, podemos observar que os investidores têm uma espécie de cidades, onde eles procuram vantagens que atendam a seus interesses, enquanto isso, as administrações urbanas se esforçam para satisfazer as exigências colocadas ofertando melhores condições que as outras. Nesse sentido, travando uma verdadeira “guerra fiscal”, que tem como prerrogativas fomentar maior dinamismo econômico e gerar postos de trabalho. Para Brandão (2007, p.38) é como se o Estado ‘pusse a mesa’ para os empresários particulares, sob esses argumentos. A partir de então, os esforços das administrações urbanas se concentram na atração de investimentos para o seu território. Sendo que para que isso ocorra, ficam responsáveis por dotar o território de atratividade, isto é, sua “missão” é estabelecer uma atmosfera propícia para os negócios, seja através da construção de aparatos infraestruturais, ou mesmo redução de custos locais por subsídios tais como isenções fiscais, crédito facilitado e cessão de terrenos.

4.1.1 Incentivos concedidos

Alguns incentivos são concedidos às empresas pelo poder público para atraí-la ao seu território, assim investidores interessados em externalizar custos e adquirir maiores vantagens buscam entre as prefeituras municipais aquelas que podem lhe oferecer os benefícios desejados. Nesse sentido, podem surgir incentivos de todas as ordens: fiscais, doação de terrenos, facilidade no licenciamento ambiental, construção de vias de acesso, etc. Os incentivos fiscais podem variar de acordo com o estado e município, pois cada ente federativo opta por criar leis ou normas que reduzem ou eliminam o ônus tributário (PORTAL TRIBUTÁRIO).⁶⁴

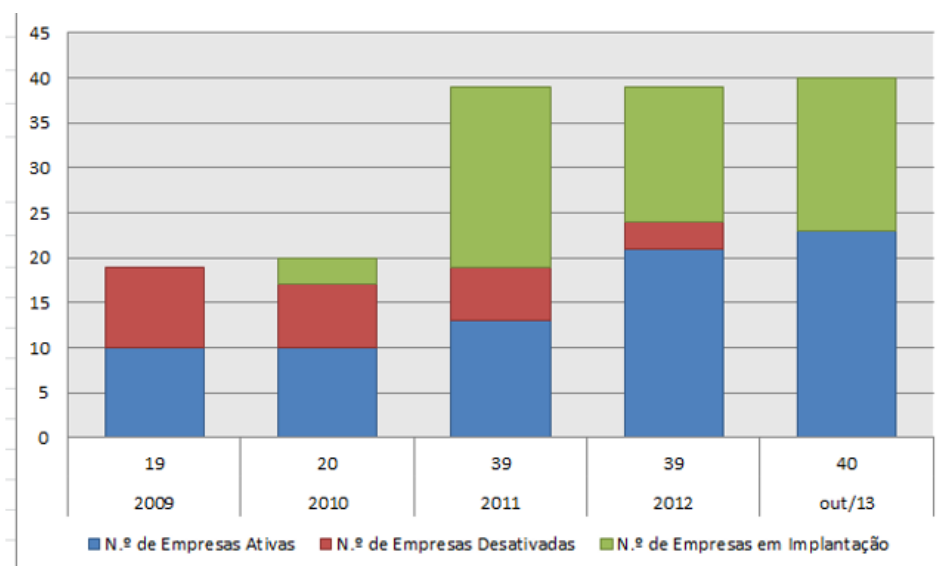
O governo no Estado do Rio de Janeiro sancionou no ano de 2010, a lei de incentivo fiscal nº 5636, de 06 de janeiro de 2010 que dispõe sobre Política de Recuperação Industrial Regionalizada e outras Providências, entre outras medidas

⁶³ Entrevista concedida a autora no dia 19 de setembro de 2016

⁶⁴ Disponível em <http://www.portaltributario.com.br/tributario/incentivofiscal.htm>. Acesso em 23 de jan. 2017.

permitiu a diminuição da taxa do ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) de 19% para 2%, além de incentivar a entrada de maquinário (máquina, equipamento, peça, parte e acessório), ao adiar o pagamento do crédito tributário para o momento da eventual saída da empresa. Essa lei foi fundamental para atração industrial em grande parte dos municípios do estado, apesar de ser limitada geograficamente a estabelecimentos industriais de algumas cidades: na primeira redação da lei em janeiro de 2010 eram 48 municípios contemplados, a segunda de julho do mesmo ano somavam 51⁶⁵. Entre os beneficiários estão os distritos industriais das cidades de Queimados, Japeri e Paracambi⁶⁶. Além desse incentivo na escala estadual, cada município procura adicionar mais vantagens. Em Queimados, por exemplo, como podemos observar no gráfico abaixo (gráfico 5), com o auxílio dessa redução, o número de empresas no distrito industrial saltou de 20 em 2010 para 40 em 2013, ampliando o número de empresas ativas e aquelas em implantação, e em contrapartida eliminando as empresas desativadas (MORAIS, 2014).

Gráfico 5. Número de empresas estabelecidas no Distrito Industrial (2009-2013)



Fonte: MORAIS (2014, p.39)

⁶⁵ Inclusão Do Distrito Industrial De Barra Do Piraí, Distrito Industrial De Pinheiral E Distrito Industrial Da Posse (Petrópolis). LEI N° 5792, DE 22 DE JULHO DE 2010.

⁶⁶ Que já constavam na primeira redação (janeiro de 2010). Cabe ressaltar que os incentivos estão limitados as áreas dos distritos não favorecendo o restante das áreas municipais.

O município ainda conta com outros incentivos como a Lei Municipal – 748/2005 (Isenção fiscal por 10 anos, exceto o ISS - Imposto sobre serviços que é reduzido para 2%) e oferece a compra do terreno facilitada pela CODIN (Companhia de Desenvolvimento Industrial do Rio de Janeiro) que serve de intermediadora da negociação (MORAIS, 2014, p.35-36). A Associação das Empresas do Distrito Industrial de Queimados (ASDINQ), principal entidade criada para defender os interesses empresariais ⁶⁷, porém com fortes articulações com a prefeitura, em sua página na internet reúne e coloca em destaque todas as leis de incentivos ofertadas pelo município, de ordem financeira, logística e de infraestrutura, financeiras genéricas/multisetoriais e setoriais (figura 12)

⁶⁷ Associação que atua diretamente na gestão municipal e possui canal de comunicação direta com o prefeito (MORAIS, 2014, p.47).

Leis de Incentivo	Projetos	Leis e Decretos	Links
<p>Incentivos financeiros</p> <p><i>Lei Municipal 110/97 - Isenção de tributos municipais por 10 anos;</i></p> <p>(parceria com a CODIN) – FUNDES</p> <p>A CODIN é a empresa do governo do Estado responsável pela execução das ações de desenvolvimento estadual, através de estudos econômicos, serviços de apoio e da operação da política de incentivos financeiros a investimentos, a CODIN é o apoio técnico para aqueles que se interessam em investir no município. Seu principal instrumento de fomento é o FUNDES (Fundo de Desenvolvimento Econômico e Social).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Financia capital de giro; - Auxilia na amortização de empréstimos concedidos para investimentos fixos; - Atende a projetos de todos os setores da economia, através de diversos programas de fomento. -Através da carteira de programas de fomento do FUNDES, as empresas, já na fase operacional, se beneficiam de financiamentos especiais. <p>Incentivos a Logística e Infra-estrutura</p> <ul style="list-style-type: none"> • RioAEROTEC (Lei 4181/ 03) Projetos industriais, serviços de manutenção aeronáutica; • RioLOG (Lei 4173/ 03) Comércio atacadista – distribuidoras, centrais de serviço, de embalagens e de transportes; • RioPORTOS (Lei 4184/ 03) Empresas importadoras, comércio internacional, circulação de mercadoria e prestação de serviço de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação; • RioINFRA (Lei 4186/ 03) Obras de infra-estrutura realizadas por empresas enquadradas no FUNDES; • PróSEPETIBA (Lei 4185/ 03 e Lei 4174/ 03) Projetos na área de influência do Porto de Sepetiba. <p>Incentivos Financeiros Genéricos ou Multisetoriais.</p> <p>Programas de incentivos financeiros, no âmbito do FUNDES, voltados para o atendimento de projetos de qualquer setor da atividade econômica.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Empreendimentos de grande porte, estratégicos ou prioritários para a economia fluminense (RioINVEST – Decreto 23.012/ 97); • Parque Industrial Fluminense (RioINDÚSTRIA – Decreto 24.937/ 98); • Aquisição de controle de capital de indústrias pré-insolventes ou em dificuldades (PRÓ-EMPREGO – Lei 4.165/ 03). <p>Incentivos setoriais:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cinema (ProCINE, Decreto 28.776/ 01); • Música (RioMÚSICA, Lei 4.175/ 03); • Transformação de Plásticos (RioPLAST, Decreto 24.584/ 98); • Gráfico e Material Escolar (RioGRAF, Lei 4.344/ 04); • Tecnologia da Informação (RioINFO, Lei 4.176/ 03); • Metal-Mecânico (RioPEÇAS, Decreto 24.858/ 98 e RioMETAL, Lei 4.187/ 03); • Têxtil e Confeccções (RioTEXTIL, Decreto 24.863/ 98); • Móveis e Decoração (RioMÓVEIS, Decreto 29.365/ 01); • Química Fina, Biotecnologia e Farmacêutico (RioFÁRMACOS, Decreto 24.857/ 98) 			

Figura 12. Página da ASDINQ destacando para os incentivos concedidos às empresas que se instalarem no Distrito Industrial/ Fonte: <http://asdinq.org.br/incentivo.htm>

Através dessa página, a ASDINQ facilita aos investidores a visualização dos incentivos, não só em uma área industrial, mas em todas que podem beneficiá-los de algum modo. Até indica incentivos específicos para determinados segmentos como exemplos: tecnologia da informação, área química, farmacêutica, etc. Além disso, como podemos visualizar na figura abaixo (figura 13) elenca todas as leis municipais necessárias: como o código de obras da cidade, o código tributário, plano diretor entre outros; e as leis estaduais e federais, oferecendo o download desses documentos. Ou seja, disponibiliza todas as informações necessárias para a instalação no DI, facilitando o acesso dos clientes a todo o aparato que o DI oferece.

The screenshot shows a web page with a navigation bar at the top containing four tabs: 'Leis de Incentivo', 'Projetos', 'Leis e Decretos', and 'Links'. The 'Leis e Decretos' tab is active. Below the navigation bar, the page is organized into sections:

- Municipais**
 - Código Tributário** do Município de Queimados
[download aqui](#)
 - Código de Obras** do Município de Queimados
[download aqui](#)
 - Plano Diretor** do Município de Queimados
[download aqui](#)
 - Regulamento Interno** dos Distritos Industriais
[download aqui](#)
 - Lei Nº 748/05** - Incentivos Fiscais para a implantação de empresas no Distrito Industrial de Queimados
[download aqui](#)
- Estaduais e Federais**
 - Lei Nº 4174**, de 29 de Setembro de 2003 - Incentivos Fiscais
[download aqui](#)
 - Lei Nº 4173/ 03** - RioLOG - Comércio atacadista – distribuidoras, centrais de serviço, de embalagens e de transportes;
[download aqui](#)
 - Lei Nº 4184/ 03** - RioPORTOS - Empresas importadoras, comércio internacional, circulação de mercadoria e prestação de serviço de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação;
[download aqui](#)
 - Lei Nº 4186/ 03** - RioINFRA - Obras de infra-estrutura realizadas por empresas enquadradas no FUNDES;
[download aqui](#)
 - Lei Nº 4185/ 03 e Lei Nº 4174/ 03** - PróSEPETIBA - Projetos na área de influência do Porto de Sepetiba.
[download aqui](#)
 - Decreto Nº 23.012/ 97** - RioINVEST - Empreendimentos de grande porte, estratégicos ou prioritários para a economia fluminense
[download aqui](#)
 - Decreto Nº 24.937/ 98** - RioINDÚSTRIA - Parque Industrial Fluminense;
[download aqui](#)

Figura 13. Página da ASDINQ destacando as leis municipais, estaduais e federais

Fonte: <http://asdinq.org.br/leis.htm>

Nesse sentido, Queimados surge de forma altamente empreendedora, além de ofertar diversos incentivos consegue fazer ampla divulgação disso. Não é a toa que o município conseguiu redinamizar seu Distrito Industrial, que apesar de ter sido criado na década de 1970 e ir perdendo força, com a gestão empreendedora iniciada em 2009 consegue atrair mais investimentos. O próprio prefeito comenta em entrevista disponível na internet⁶⁸ que sua gestão passou a governar a cidade de dentro do DI, e que todo o secretariado foi levado para recuperá-lo. Ratificando seu território como ambiente propício a investimentos, Queimados foi colocada em 3º lugar no *ranking* de Desenvolvimento Econômico na Revista Exame de 2014, em um estudo que analisou as 300 maiores cidades com mais de 100.000 habitantes, e que procurou indicar as melhores cidades para negócios⁶⁹.

Dentro da Borda Oeste, outras cidades vêm seguindo o mesmo caminho ao ofertar incentivos, a cidade de Japeri utiliza-se de outro artifício, no seu caso oferece desconto de 80% no IPTU e no Alvará (taxas de localização e fiscalização) às indústrias que queiram se instalar no condomínio industrial⁷⁰. Dessa forma, a implantação de várias sedes empresárias na cidade ocorre graças a esses benefícios concedidos pela prefeitura⁷¹ juntamente a redução do ICMS estadual. Além disso, está em processo de implantação o Registro Integrado (REGIN), que é um sistema da Junta Comercial do Estado do Rio de Janeiro (JUCERJA) realizado em parceria com a prefeitura, com o objetivo de facilitar e diminuir os custos para a legalização de empresas. No município foi criada a Associação das Indústrias de Japeri. Elaborada também a lei complementar 149, de 17 de dezembro de 2012, que rege sobre as diretrizes do condomínio logístico e industrial, chamado de Zona de Apoio Logístico (ZAL), localizado próximo ao Arco Metropolitano.

O caso da cidade de Paracambi soma-se a esses exemplos, mesmo tendo um caráter predominantemente rural, o município também se empreitou na “onda de atração industrial” e para isso oferece alguns incentivos. No ano de 2001 a prefeitura de Paracambi assinou a Lei 552, que autorizava o poder executivo local a conceder

⁶⁸ Entrevista “No Jogo do Poder RJ: Max Lemos, prefeito de Queimados - 19.07.15” Disponível em <<https://www.youtube.com/watch?v=2F7uBj893sg>> Acesso dez. de 2016.

⁶⁹ Revista Exame edição 1064 de 30/04/2014

⁷⁰ (Portal da Prefeitura de Japeri, 27/08/2015)

⁷¹ (Baixada Fácil 10/02/2011)

incentivos para as empresas se instalarem no município, na época a proposta era de criação de um Eco Distrito para a instalação das indústrias fato que não se concretizou. Por se tratar de um Eco Distrito, ligado às questões de sustentabilidade poderia atrasar o aquecimento da economia e a vinda de indústrias, pois as burocracias e fiscalizações nesse tipo de empreendimento são bem mais rígidas (MARQUES, 2015, p.49). Optou-se então por estabelecer os Condomínios Industriais, que tiveram a viabilização dada pela prefeitura, O CI I foi localizado na Zona Estritamente Industrial (ZEI), segundo o Plano Diretor do Município. E o CI II foi delimitado dentro de um terreno de propriedade da prefeitura, enquadrado em uma Zona Mista (ZM). (MARQUES, 2015, p.48). Essas diferenciações se dão através da localização, enquanto o CI I está localizado em um lugar mais afastado destinado somente à indústria e com maior área, atraindo empresas de médio porte, o CI II apresenta uma área menor, contando com empresas de menor porte, e localizado em área urbana (MARQUES, 2015, p.49).

Os benefícios concedidos pela cidade são os seguintes:

- Isenção ou redução de pagamento das Taxas Municipais; isenção ou redução de pagamento do Imposto Predial Territorial Urbano (IPTU);
- Isenção ou redução de pagamento do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN);
- Concessão de Direito Real de Uso da área de propriedade municipal;
- Instalação de infra-estrutura nas áreas destinadas à instalação das Empresas (arruamento; terraplanagem e nivelamento da área; água e esgoto; força e energia e sistema de comunicação);
- Assessoria técnica aos novos empreendedores na legalização de suas Licenças (MARQUES, 2015, p.50).

Paracambi também é mais dinamizada a partir de 2010, com à aplicação da Lei 5636/2010, pois foi a partir desse ano que as indústrias começam a se instalar no CI I. Desde então, foram 5 indústrias instaladas: Lansa Ferro e Aço, Botafogo Lar e Lazer, Nave City do Brasil, A. C. Atlantic Compósitos, e Resinox Indústria Ltda. São indústrias relacionadas a produção de objetos destinados a casa, ao lazer e a construção, fabricação de telhas, chapas, tubos, etc (MARQUES, 2015, p.62-63). Enfim, conseguimos perceber que até cidades bem menores como Paracambi, também querem se inserir nesse modelo de gestão de cidades, onde se faz necessário “se vender”, ou seja, colocar na mesa dos investidores o maior número possível de vantagens para atrairlo para o seu território. Nesse contexto, conseguir o apoio da população é fundamental para as gestões continuarem a ofertar incentivos cada vez maiores. Para isso, o poder

público se utiliza de estratégias para demonstrar seus êxitos. Nas imagens abaixo (figura 14), isso fica evidente



Figura 14. Anúncios distribuídos pela cidade de Paracambi (Setembro de 2014)

Fonte: MARQUES (2015, p.56)

Essas são imagens de anúncios distribuídos pela cidade que indicam a vinda das indústrias para o município, no anúncio estão destacados a geração de desenvolvimento econômico e empregos. fazendo propaganda do Condomínio Industrial

Seropédica não faz parte dos municípios contemplados pela Lei estadual de incentivo fiscal. A cidade traz em seu Plano Diretor algumas diretrizes que buscam fortalecer a indústria no município, segundo o Plano “tornando Seropédica uma plataforma competitiva de negócios”. Além disso, a lei que concede benefício fiscal às empresas que nela vierem a se instalar é a Lei Municipal N.º 106 de 14 de abril de 2000. Que confere:

- I – isenção do Imposto Predial e Territorial Urbano – IPTU, incidente sobre o imóvel objeto do investimento pelo período de 20 (vinte) anos;
- II – isenção do Imposto Sobre Transmissão de Bens Imóveis – ITBI, incidente sobre a aquisição de imóvel no qual será implantado o investimento;
- III – ficam limitados a alíquota de 1% (um por cento) do Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza – ISSQN, os serviços de engenharia, construção civil, fornecimento de equipamentos, montagem industrial, operação e manutenção, necessários à implantação e conservação das empresas industriais que vierem a se instalar na Zona Industrial de Seropédica;
- IV – isenção de Taxas e Emolumentos

referentes aos atos administrativos necessários para a regularização do projeto, implantação e funcionamento do Empreendimento.

Percebemos aqui que o município isenta as empresas de IPTU por um período de 20 anos, mais tempo que a boa parte das cidades, entre outros incentivos importantes como isenção de taxas referentes aos atos administrativos necessários para a regularização do projeto, implantação e funcionamento do Empreendimento.

4.1.2 Parcerias Público-Privadas (PPPs) e outras alianças

Nas gestões empreendedoras usadas como parâmetro para nosso estudo, as Parcerias Público-Privadas (PPP) tem papel fundamental ao fomentar boa parte das intervenções dentro das cidades, como é o caso de Barcelona e Baltimore. Essas parcerias “público-privadas” surgem como essenciais à promoção do desenvolvimento em uma gestão urbana empreendedora, sendo aplicadas em diversos setores como saúde, cultura e infraestrutura. As PPPs passam a figurar como instrumento de descentralização da administração ao transmitir responsabilidades para o setor privado, enquanto ocupa o papel de regulação. Nesse sentido, a PPP surge como um mecanismo que visa a maximização da atração do capital privado para a execução de obras públicas e serviços, por meio de concessão, bem como para a prestação de serviços que a administração pública seja usuária direta ou indireta, suprimindo a escassez de recursos públicos para investimento de curto prazo (SILVA, 2005, s/p).

No PECRJ, como já abordamos anteriormente, o setor privado participou de forma pífia, com apenas 17% das ações previstas (COMPANS, 2005, p.205). Uma cidade como Rio de Janeiro, que tem grande visibilidade dentro e fora do Brasil, teve esse retorno, imagine cidades que estão localizadas na periferia da periferia. Dificilmente essas cidades conseguirão estabelecer uma parceria nos moldes do que se convencionou chamar de PPP no país. O modelo Brasileiro de PPP recepcionado pela Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, define a Parceria Público-Privada como um contrato de prestação de serviços entre o setor público e o privado, sendo vedada a celebração de contratos que tenham por objetivo único o fornecimento de mão-de-obra ou equipamentos. Estabelece ainda um valor mínimo de contrato de R\$20 milhões (art.

2º, § 4º, I) e um prazo mínimo de cinco e máximo de 35 anos para os contratos de parceria (BRITO & SILVEIRA, 2005).

A partir dessas definições, vemos que dificilmente uma das cidades estudadas que tem no máximo 135 mil habitantes, conseguiria atrair esse tipo de parceria. O que conseguimos mapear diz respeito a pequenas parcerias com as empresas locais, por exemplo, em Seropédica o secretário Ademar Quintella ressaltou que:

(...) através de um acordo com a Prefeitura, irão realizar procedimentos estruturais e estéticos em algumas praças de Seropédica, cada empresa ‘adotará’ uma praça com o objetivo de adequar esses espaços aos padrões contemporâneos de sustentabilidade definidos por instituições de Ensino e Pesquisa do município, associações civis, pela Câmara de Vereadores e pela Secretaria Municipal de Ambiente e Agronegócios (SEMAMA).⁷²

Ainda de acordo com a Prefeitura Municipal, por meio da SEMAMA, a Prefeitura através de parceria com a empresa Ciclus e a Cootraser (Cooperativa de Catadores de Materiais Recicláveis de Seropédica Ltda), pretende implantar *Ecopontos* na cidade além de cartilhas educativas que discutem os objetivos da Coleta Seletiva⁷³. Outra empresa citada pelo poder público que realizou parceria, é a empresa P&G auxiliando na reforma de algumas creches⁷⁴. Enfim, essas são algumas ações que revelam pequenas parcerias realizadas, porém sem estar oficializadas.

Max Lemos, em Queimados, menciona que 95% dos investimentos são feitos pelos governos Estadual e Federal, mas que há acordos com a iniciativa privada (Revista Queimados). Porém não há detalhes de quais são esses acordos e quais são as ações que a iniciativa privada realizou.

4.2 Arquitetura do espetáculo

Nesse tópico concentramos alguns fatores essenciais para construção de uma “imagem”, isso quer dizer, que reunimos um conjunto de práticas que se fazem

⁷² Disponível em <<http://seropedica.rj.gov.br/prefeitura-de-seropedica-renova-e-concede-novas-licencas-de-operacao-para-empresas/>> Acesso em jan. de 2017.

⁷³ Disponível em <<http://seropedica.rj.gov.br/prefeitura-de-seropedica-investe-na-coleta-seletiva/>> Acesso em jan. de 2017.

⁷⁴ Disponível em <<http://seropedica.rj.gov.br/secretaria-de-planejamento-e-desenvolvimento-sustentavel-realizara-1a-rodada-de-negocios-de-seropedica/>> Acesso em jan. de 2017.

necessárias para se projetar a imagem que se deseja. Entendemos imagem, a partir de Silva (2010, p.185), não apenas como uma informação visual, mas conceitual, pois trata-se de uma “(...) construção imaginária complexa montada a partir de fragmentos de realidade midiática que apontam para um sentido.” O autor destaca que pode ocorrer a partir de referências visuais, sonoras e/ou impressas, além de englobar diversas expressões como críticas, elogios, escândalos, belezas naturais, noções de cidadania que geram imagens de aspectos da cidade.

Sendo assim, a realidade propaga diversas facetas da cidade, encadeando múltiplas representações que são apreendidas pela população, porém a mídia, também é responsável por propagar uma imagem, muitas vezes diferente da vivência do dia-a-dia. As reportagens que estão sempre mostrando uma realidade acabam por criar um “mito”, pois de tanto reiterar certos valores aquilo passa a figurar no imaginário da população.

Cabe lembrar que nem mesmo essas imagens são estáticas, pois “(...) o fluxo de referências que circula no espelho midiático é bastante rápido; seguem o sentido das pautas jornalísticas, das datas comemorativas da cidade e do país, da novela da moda e tantos outros fatores que convergem para uma movimentação de valores disponíveis como imagens de referência” (SILVA, 2010, p.185). Ou seja, também há flutuações do que se convencionou mostrar, assim a imagem de determinado local também é alvo de disputa de múltiplos discursos. Segundo Enne (2013, p.08) nesse processo, os discursos midiáticos ocupam lugar central, pois são agentes fundamentais na constituição de imaginários na e sobre a cidade. Além disso, pontua através de Arantes (2001, p.137 APUD ENNE, 2013, p.08) que o estudo do urbano “virou sobretudo matéria de discurso”, pois “se trata de atos de fala performativos, pois a cidade também passou a ser aquilo que se diz dela”.

O termo “Arquitetura do espetáculo” que utilizamos aqui refere-se a um conjunto de práticas relacionadas ao protagonismo da imagem. Sabemos que esse protagonismo se torna a própria essência do empreendedorismo urbano, porém não pode ser a razão dele existir. Ou seja, as imagens propagadas não devem ser apenas uma criação para vender a cidade como mercadoria, deve resultar de um projeto urbano bem-sucedido. O que acontece é a utilização de estratégias de promoção de imagem que antecedem qualquer transformação profunda, cada pequena modificação é colocada

como algo transformador e usada para tornar a cidade atraente aos investimentos. A partir disso, reunimos alguns aspectos que tem por objetivo colocar a imagem da cidade em evidência, são eles: marketing urbano, figura do prefeito e seu papel nessa promoção, as requalificações e a criação de espaços de consumo.

4.2.1 Marketing Urbano

Marketing Urbano ou *City Marketing* são termos correspondentes a uma forma de marketing que realiza a promoção da imagem das cidades. Essa ferramenta surge como elemento fundamental da gestão urbana contemporânea, na medida em que faz parte da estratégia das administrações públicas para demonstrar os atributos da cidade, e assim torná-la vendável. Dessa forma, são ressaltados os aspectos positivos, ou aqueles aspectos que se tem objetivado tornar atraentes. O turismo é o setor que utiliza de maneira ampla essa ferramenta⁷⁵ já que trabalha diretamente com o “consumo da paisagem”, e, portanto vende a paisagem de uma localidade como mercadoria, ressaltando principalmente a beleza do lugar. Porém, podemos encontrar outros setores que também vem utilizando desse artifício, sendo o setor industrial um deles⁷⁶. No caso da Borda Oeste Metropolitana, nossa área de estudo, a imagem difundida tem relação com o setor industrial-logístico, como analisaremos neste tópico.

Sabemos como a imagem tem forte impacto na mente das pessoas, e que por vezes é absorvida de maneira inconsciente, levando a construir um julgamento de determinado objeto (SANTOS, 2010, p.34). Por isso, todos os instrumentos possíveis contribuem para que isso ocorra, desde reportagens em revistas e jornais, boletins informativos, outdoors pela cidade, até slogans, frases, declarações dos gestores, postagens nas redes sociais, etc. Além disso, a imagem que se tem de uma localidade vai passando por transformações conforme o fluxo de informações que obtemos por diversos meios (vivência, mídia, etc). Em um mundo globalizado, e com a disponibilidade de diversos meios de divulgação, os indivíduos tem acesso facilitado a todo tipo de informação. Essa facilidade de acesso é utilizada então para divulgação das

⁷⁵ Ver trabalhos: *City Marketing em Governador Valadares – MG* (FARIA Y DIAS, 2012); *City Marketing em Natal – RN* (SANTOS, 2010)

⁷⁶ Campinas e sua região metropolitana utilizam como a imagem de grande polo industrial de alta tecnologia, às vezes sendo comparado ao Vale do Silício brasileiro.

administrações locais. Não é a toa que a maioria das prefeituras adere à criação de páginas oficiais em redes sociais, blogs informativos, além de sua página oficial, que mantém o morador informado sobre as novidades relativas às cidades: obras em andamento, concursos, eventos culturais, entre outros.

Nesses espaços, se tem a oportunidade de promover uma imagem direcionada as características que a cidade possui, montando um perfil, que realça os seus atributos. A Borda Oeste Metropolitana, por exemplo, a todo instante ressalta a questão da posição geográfica e de suas conexões viárias. Essa condição de “posicionamento estratégico” se sobrepõe a outras representações, figurando entre um dos atributos selecionados para representar essa região. Se por um lado, os responsáveis por propagar essa imagem sejam representantes do Estado, personificados nas prefeituras municipais, por outro, os agentes privados atraídos por essa característica continuam a propagá-las, também a fim de reafirmar esses atributos. No caso, dos condomínios industriais e logísticos que dependem diretamente dessa condição, não deixam de estampar em seus anúncios e páginas de locação na internet como esse aspecto se torna principal dentro de seu negócio. Isso pode ser ilustrado com as imagens abaixo (imagens 15 e 16), que demonstra o destaque dado a localização do empreendimento:

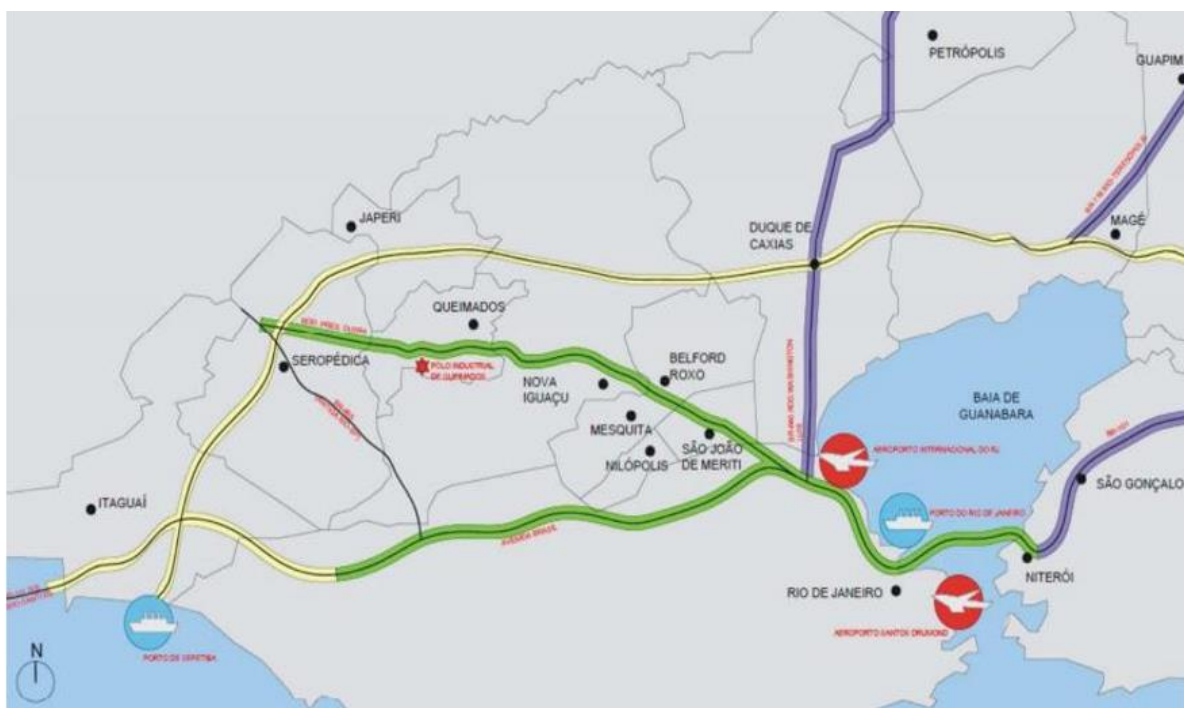


Figura 15. Mapa de localização do Distrito Industrial de Queimados postada na página do DI
Fonte: MORAIS (2014, p.37)



Figura 16. Mapa de localização do Condomínio da Golgi em Seropédica postada na página inicial do empreendimento

Fonte: Condomínio Golgi ⁷⁷

Visualizamos que as principais conexões estão sendo representadas, inclusive, na imagem x, locais de influência mais distantes, como Juiz de Fora e Campos dos Goytacazes. Porém, mais que a iniciativa privada, os maiores responsáveis por criar a representação positiva das cidades é o poder público, nesse sentido, faz uma veiculação dessa imagem em seus discursos em eventos, entrevistas, etc. Na própria elaboração do logotipo e *slogan* da cidade, isso fica evidente, pois esse também se torna um meio responsável por propagar a intenção de suas ações nos anos de atuação do seu governo. Passado a escolha da imagem que se quer difundir, buscaram-se então os canais necessários para transmiti-las ao público (SANTOS, 2010, p.36). De início, podemos citar o papel dos slogans, que funcionam como primeiro meio de transmissão da imagem de cada localidade por seus administradores, através dele, se passa um objetivo a ser alcançado. Geralmente é uma frase curta, com dizeres que aproximam a cidade ao morador, ou mesmo um adjetivo daquela localidade. Enquanto alguns municípios utilizam esse meio já de forma a apresentar o município aos de fora, demonstrando uma especificidade aquele lugar, ou seja, a quem a cidade está se propondo. Outros municípios

⁷⁷ Disponível em < http://golgi.com.br/hp/empreendimentos_detalhes.aspx?id=1 > Acesso em jan. de 2017.

utilizam de forma aleatória com frases que pouco tem a dizer nas entrelinhas. Na figura baixo (figura 17), observa-se os slogans das prefeituras da Borda Oeste:



Figura 17. Logotipos e *Slogans* utilizados pelas prefeituras da Borda Oeste Metropolitana
Fonte: Prefeituras Municipais (2012-2016)

As cidades de Seropédica e Itaguaí usam os slogans como recurso de propagação de uma imagem relacionada a ideias que ultrapassam seus dizeres, ao adotar os slogans “Cidade Sustentável” e “Cidade Inteligente”, respectivamente, as administrações remetem a modelos de gestão que trazem toda uma forma de “se pensar a cidade”. Cidade inteligente (ou *Smart City*), por exemplo, mesmo que tenha diversas definições⁷⁸, tem o conceito ligado a uma cidade do futuro, que enfrenta os atuais problemas urbanos relacionados à concentração populacional, tais como a produção de resíduos, congestionamentos, poluição, através de inovações tecnológicas. Sendo assim, trata-se de um modelo de cidade onde as tecnologias de informação e comunicação (TIC) assumem grande importância, pois podem fornecer meios para o monitoramento/gerenciamento dos serviços/recursos das infraestruturas urbanas, e também, encurtar as distâncias entre o poder público e os cidadãos por meio digital (WEISS, BERNARDES, CONSONI, 2012, p.04). Além disso, “para criar cidades inteligentes, as tecnologias devem estar prontamente integradas, conectando diferentes sistemas em diferentes organizações” (Ibid., p.06).

⁷⁸ Existe uma vasta literatura que trata “o que é cidade inteligente”. Ver trabalhos (WEISS, BERNARDES, CONSONI, 2012), (FERNANDES & GAMA, 2006).

Já a Cidade Sustentável, remete a uma estratégia de desenvolvimento urbano que se utiliza da noção de “Desenvolvimento Sustentável”, ou seja, procura aliar desenvolvimento e meio ambiente (OLIVEIRA, L.D., 2006, p.56). Objetiva a racionalidade no uso dos recursos naturais (pressupostos do conservacionismo), ao passo que sustenta o combate aos problemas ambientais. De acordo com Oliveira, L.D. (2006, p. 152) “(...) a noção de *progresso* fica diluída nas renovações tecnológicas. A crença no futuro é agora estabelecida na necessidade de conservação de recursos para as gerações futuras”.

Diante do exposto, as cidades se utilizam do “rótulo”, sem, portanto, seguir muito os preceitos desse modelo. Itaguaí, a cidade inteligente, passa a utilizá-lo objetivando a mera valorização da sua imagem e seguindo uma tendência da “moda”, como muitas outras cidades fazem (FERNANDES & GAMA, 2006, p.01). Já que o nascimento de uma cidade inteligente pressupõe a capacidade desse espaço gerar e promover inovação, aprendizagem coletiva e o conhecimento, além da criação de estruturas capazes de promover e assegurar que os elementos territoriais estejam em conjunto com a dimensão digital (Ibid., p.04).

Nesse sentido, as ações encontradas na cidade são bem incipientes, foram duas ações relacionadas a questão de implantação de elementos de informatização na cidade. Uma das ações que a prefeitura propôs foi a implantação de Internet gratuita (via wireless) em alguns pontos da cidade, como praças e parque públicos. O Parque Municipal de Itaguaí, por exemplo, recebeu quatro pontos de conexão. Através de uma incursão pela cidade identificamos alguns pontos, como na Praça Vicente Cicarino no centro da cidade (figura 18):



Figura 18. Foto da Praça Vicente Cicarino no Centro de Itaguaí - Ponto de acesso gratuito a internet
Fonte: Trabalho de campo/acervo da autora (dez. de 2016)

Além disso, a Prefeitura ofertou cursos de capacitação em informática para seus moradores. Foram 20 vagas, disponíveis nos telecentros comunitários. Esse curso com duração de dois meses foi voltado para maiores de 18 anos com pouco ou nenhum conhecimento em informática ⁷⁹. Podemos visualizar que são medidas bem tímidas para o que se convencionou chamar de Cidade Inteligente.

Já Seropédica, ao adotar o slogan “Cidade Sustentável” assume algumas medidas e ações ambientais, Oliveira (2016[b]) em seu trabalho “Seropédica Sustentável: Transformações Ecológico-Econômico-Espaciais Recentes em um lacônico julgamento” descreve as principais, sintetizadas no quadro abaixo (quadro 5).

⁷⁹ Disponível em <<http://extra.globo.com/emprego/capacitacao/prefeitura-de-itagua-i-oferece-qualificacao-gratuita-em-informatica-6414414.html#ixzz4b1TCRwX1>> Acesso em jan. de 2017.

Quadro 5. Medidas e ações ambientais adotadas na gestão "Seropédica Sustentável"

TIPO DE MEDIDA	MEDIDAS ADOTADAS
AÇÕES EDUCATIVAS	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.
IMPLANTAÇÃO	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”.
PROJETO	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
INVESTIMENTO	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.
CONTRATAÇÃO	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, L.D., 2016 [b], p.95-98 (Organização própria).

Separamos as medidas de acordo com o tipo de ação realizada, podemos visualizar que há um esforço em atuar em diversas áreas, não só em ações educativas, mas em projetos diferenciados. Porém quando vamos observar mais atentamente, alguns são projeto que não se concretizaram como é o caso investimento em planejamento urbano que culminaria em soluções para a mobilidade urbana do município. Outros tem pouquíssimo impacto como é o caso da instalação de Ecopontos, de acordo com a prefeitura o projeto era instalar cinco Ecopontos em um bairro escolhido pela prefeitura

como um dos locais de maior circulação de pessoas, o bairro “Boa Esperança”. Estes seriam fechados com telas, e viriam contribuir para o descarte correto dos resíduos do município. Em uma incursão pelo bairro não conseguimos encontrar nenhum desses pontos.

Segundo Oliveira, L.D. (2016 [b], p.98) a análise dessas medidas demonstra a pontualidade das ações, que ocorrem ao mesmo tempo em que sua propaganda. O autor supracitado aborda que a preferência na adoção do modelo de sustentabilidade, “(...) é que as ações ambientais sejam visíveis politicamente, e cursos de educação ambiental, projetos em praças, coletas seletivas em pontos visualmente estratégicos, conferências, sítios eletrônicos, cartilhas se tornam os artifícios obrigatórios na adoção da agenda do desenvolvimento sustentável”. Pois melhorias em indicadores socioambientais são fatores que demoram a aparecer, e não seria possível de observar no tempo de vigência de um governo municipal. Oliveira, L.D. (2016 [b], p.98) observa que é a partir da inserção da cidade de Seropédica no movimento de industrialização, que a questão ambiental emerge nas políticas públicas da Prefeitura. Por isso a classifica como “um caso emblemático”, pois enquanto apresentava feições ainda majoritariamente “rurais”, o meio ambiente não era utilizado como “propaganda”, porém quando a cidade vai rompendo essa ruralidade⁸⁰, a “proteção do meio ambiente” se torna alvo político (Oliveira, L.D. 2016 [b], p.98-99).

Cabe frisar, que um levantamento realizado em 2013 sobre os problemas ambientais da Baixada, aponta que essa região apresenta relevante concentração industrial⁸¹, ao mesmo tempo, que abriga inúmeras áreas verdes⁸² trazendo a tona denúncias de conflitos socioambientais (PEREIRA, 2013). Assim sendo, apresenta em

⁸⁰ Recebe uma rodovia (o Arco Rodoviário Metropolitano) cortando a FLONA Mário Xavier, se torna sede de um grande aterro sanitário que já impactou o meio ambiente local, e ainda estimula a instalação de empresas potencialmente poluentes (OLIVEIRA, L.D. 2016 [b]).

⁸¹ Para citar alguns exemplos, Duque de Caxias tem o maior parque industrial do Estado, tendo empresas como Texaco, Shell, Esso, Ipiranga, White Martins, IBF, Sadia, Ciferal, entre outras, além da Reduc. Queimados conta com um distrito industrial (DI). Nova Iguaçu tem fábricas como a Granfino, Embelleze, indústrias químicas e que trabalham com aço e metal. Além dessas atividades, as cidades de Itaguaí e Seropédica apresentam como principais atividades econômicas, pedreiras e a extração de areia (PEREIRA, 2013, p. 342).

⁸² Reserva Biológica do Tinguá, a Floresta Nacional Mário Xavier, Parques Municipais da Taquara, Parque Natural Municipal do Curió, etc. Além de, segundo o autor, trinta e cinco rios que deságuam na Baía de Guanabara e Sepetiba, aquíferos, mananciais hídricos e estação de tratamento de água (PEREIRA, 2013, p. 342).

seu território uma enorme variedade de conflitos, tais como: poluição atmosférica, sonora, ambiental, funcionamento de empresas sem licença ambiental, ocupação irregular de espaço público, moradias de risco, etc. (MARQUES, 2015, p.30). Segundo Pereira (2012, p.342), é por conta do uso industrial do solo, que a Baixada é conhecida por “zona de sacrifício”, expressão que suscita diversas discussões, estando adequada para “descrever localidades escolhidas para receber atividades de grande poluição, contaminação, incômodo ou periculosidade, cujos impactos negativos são sentidos pelos moradores próximos” (SILVA & BUENO, 2013, p.01).

Identificam-se algumas atividades realizadas na região que são de alto impacto ambiental, além das pedreiras, extração de areia e da atividade industrial, temos a presença de lixões, como o que se localizava no Jardim Gramacho (Duque de Caxias), e atualmente outros lixões ou aterros sanitários (em Itaguaí, Seropédica, Japeri, Nova Iguaçu) (PEREIRA, 2013, p.08). A presença dessas atividades, de acordo Pereira (2013, p.08) reforça a lógica de sacrifício ambiental dessa região. Uma vez que Seropédica adotou a sustentabilidade como norteadora de suas políticas de desenvolvimento, a mesma durante esse período abrigou atividades de alto impacto ambiental, que contrariam seus preceitos. Este município juntamente com Itaguaí, corresponde aos principais fornecedores de areia para a RMRJ, contabilizando cerca de 80 minas a céu aberto em seu território (TUBBS et al., 2011, p.472). Essa atividade de baixo valor agregado, mas altamente impactante para o meio ambiente, é um fator que agrava ainda mais a questão ambiental no município. Enfim, podemos visualizar que a Cidade Sustentável guarda inúmeras problemáticas relativas ao meio ambiente, faz necessário se questionar até que ponto existe realmente preocupação ambiental ou como isso é utilizado para se estabelecer uma imagem da cidade.

Os *slogans* das outras cidades, ainda não foram incorporados dentro dessa lógica de estratégia do marketing urbano, a exceção de Japeri que utiliza o slogan “Governo de Trabalho” (que mesmo abrangente consegue transmitir uma mensagem), Queimados com os dizeres “Mais perto de você” e Paracambi com “Lugar para ser feliz”, são tentativas de aproximação com os moradores da cidade, pouco nos dizem nas entrelinhas pois não carregam peso ideológico.

Este é o primeiro passo para a elaboração do projeto de cidade que se quer transmitir, é claro que se articula com inúmeras outras ações, Santos (2010, p.36) afirma que os elaboradores de imagens de locais, com o intuito de implantar uma imagem eficaz, se valem de vários outros instrumentos além dos slogans, como frases e posicionamentos; símbolos visuais, eventos e feitos. Sendo que a veiculação das imagens das localidades é marcada por forte apelo visual e de linguagem que entram em consonância com os interesses dos atores envolvidos (SANTOS, 2010, p.36). Onde representações se tornam dominantes por meio das estratégias discursivas empregadas para sua propagação. Nesse sentido, a mídia e as redes de comunicação são fundamentais, pois são canais que incutem um discurso a fim de torná-lo consenso. Selecionamos duas imagens que sintetizam bem essa situação, ambas retiradas das páginas oficiais das prefeituras municipais na internet. A primeira, conforme imagem abaixo (figura 19), refere-se a cidade de Queimados, na qual reportagem de junho de 2013, conclama o surgimento do “novo Eldorado Logístico” no Rio. Já a segunda (figura 20), um pouco mais recente, julho de 2015, reporta-se a cidade de Seropédica afirmando que a cidade passa por uma Revolução Industrial.



Figura 19. Queimados, o novo Eldorado da Logística do Rio.
Fonte: Blog da Comunicação Social da Prefeitura de Queimados

SEROPÉDICA PASSA POR REVOLUÇÃO INDUSTRIAL

🕒 29/07/2015 by Assessoria /

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 às 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.

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).



Figura 20. Seropédica passa por Revolução Industrial
Fonte: Prefeitura Municipal de Seropédica

Nessas publicações oficiais, o discurso posiciona os municípios em um determinado “mercado das cidades”, colocados como lugares ideais para investimentos industriais e logísticos. Percebemos ao analisar a linguagem empregada, que em ambos os casos, são escolhidos termos com grande força para alimentar a representação da cidade. Eldorado se refere a uma antiga lenda indígena da época da colonização da América, onde acreditava-se que existisse uma cidade toda feita de ouro, remetendo então a um local de grandes riquezas. Enquanto a Revolução Industrial, é nada menos, que o movimento que modificou completamente a sociedade, ao trazer inovações técnicas que atingiram as mais diversas esferas sociais. Ou seja, carregam consigo signos e significados já consolidados no imaginário popular. O emprego desses termos não é aleatório, mas quer acessar determinada ideia em relação a cidade.

Assim, jornais, informativos, blogs regionais passam então a irradiar essa imagem de local ideal para investimentos industriais. Novamente selecionamos alguns produtos midiáticos⁸³ que ilustram que há “uma ideia” que se quer propagar. No mosaico abaixo (figura 21) destacamos algumas reportagens sobre a região, o realce fica por conta das manchetes, que envolvem palavras-chave como “se destaca” ou “atrai”, “industrial” ou “empresas” e sinônimos de “crescimento econômico”, “Boom”.

⁸³ Selecionamos reportagens a partir do ano de 2010, que é o ano de implantação da lei de incentivo estadual. Relacionadas as cidades e sua capacidade de atrair investimentos. A prioridade eram sites oficiais das Prefeituras, mas encontramos reportagens do O Globo e outras que valem a pena ser inseridas aqui.

Figura 21. Principais manchetes dos jornais sobre a região (período 2010-2015)

<p>quinta-feira, 22 de março de 2012</p> <h3>SEROPÉDICA É INDUSTRIAL</h3> <p>12:37 FOCO POPULAR NO COMMENTS</p> <p>SEROPÉDICA TERÁ NOVA FÁBRICA DA P&G</p> <p>INVESTIMENTOS DE R\$ 150 MILHÕES</p> 	<h3>Seropédica se destaca na área industrial</h3> <p>Por Luiz Calderini - 26 de julho de 2015</p> <p>Compartilhar no Facebook Tweet no Twitter G+ P</p> <p>Indicadores da Firjan apontam que o Município de Seropédica se destacou na área industrial com a geração de quase 168 empregos. Na construção civil, Nova Iguaçu 273 novas vagas teve o melhor desempenho, seguido de Duque de Caxias com emprego a menos. Já na área de serviços, Magé com 244 vagas e Nilópolis com</p>	<p>10 de fevereiro de 2011 - 23:55</p> <h3>Prefeitura de Japeri atrai novas empresas para o município</h3> <p>Baixada Fátal</p> <p>A TAIB indústria de Alimentos Ltda está se preparando para se instalar no condomínio industrial da sede da empresa no local é graças aos benefícios concedidos pela prefeitura para atrair no cidade. O desconto de 80% no IPTU é um dos atrativos.</p> <p>"Nosso objetivo é trazer mais empresas para a cidade. Para isso, além dos benefícios fiscais qualidade de vida da população, com obras em diversas áreas. São cerca de 200 ruas sendo as e ampliação de postos de saúde e escolas, e construção de creches", destaca o prefeitoIVALDO TIMOR.</p> <p>De acordo com o secretário de Planejamento e Desenvolvimento Econômico, Antônio F. construção da TAIB deverão começar dentro de 30 dias. "Segundo a direção da empresa se empresa durante os próximos meses para a construção da fábrica. Esta é apenas a primeira de</p>
<h3>SEROPÉDICA ATRAI GRANDES EMPRESAS</h3> <p>14/11/2014 by Assessoria /</p> <p>Seropédica é famosa por abrigar a Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ), mas a cidade está deixando de lado a característica agrária e se transformando, cada vez mais, em um pólo de atração de grandes indústrias. No total, 17 empreendimentos se instalaram no município desde 2010.</p>  <p>Algumas destas empresas já estão operando, como é o caso da P&G e da Panco, outras, estão em processo de construção, como a Brasilit e a Falmeç, além da Casas Bahia e Votorantim Cimentos S.A., em processo de licitação. No total, serão gerados quase 20</p>	<h3>Projeto Seropédica Cidade Sustentável atrai novas empresas</h3> <p>Por Luiz Calderini - 22 de maio de 2013</p> <p>Compartilhar no Facebook Tweet no Twitter G+ P</p> <p>Secretaria de Planejamento confirma construção de 12 empreendimentos</p> <p>Seropédica vai sofrer grandes transformações nos próximos anos. O projeto Seropédica Cidade Sustentável, coordenado pelo arquiteto Guilherme Takeda, promete alavancar o desenvolvimento do município sem desconsiderar a qualidade de vida da população. Dentre as novidades, está a atração de empresas de todos os setores. Segundo o secretário de planejamento, Wilson Beserra, mais de 12 empresas estarão fixadas na cidade até o fim do ano. "Nossa vocação é logística, estamos próximos a várias estradas e locais estratégicos, como o Arco Metropolitano, por isso temos potencial para abrigar empresas de diversos ramos", explica.</p>	<p>23/06/2015 17:04:13</p> <h3>Prefeito de Japeri se reúne com empresários para criar novas parcerias</h3> <p>Entre as empresas que pretendem levar suas sedes para o município, está a Rica Alimentos, em fase de contratação</p> <p>O DIA</p> <p>A Prefeitura de Japeri realizou, ontem, no sítio da felicidade no bairro Marajoara em Japeri, o encontro com empresários para um café da manhã com o prefeito Timor. O objetivo foi atrair empresários de fora do município para o condomínio industrial do bairro Marajoara.</p> <p>Ao lado do secretário de Assistência Social e Trabalho Reginaldo Santos, o Prefeito Timor discursou a favor do município de Japeri e mencionou que apesar de não receber apoio na dimensão que gostaria de ter do Governo do Estado, o município ficou na 18ª colocação na aplicação dos recursos públicos. Essa avaliação foi feita pela Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (Firjan) e levou em conta cinco parâmetros: receita per capita, gastos com pessoal</p>
<p>26.06.2012 às 19h21 - Atualizado em 26.06.2012 às 19h51</p> <h3>Queimados e Paracambi ganharam 52 empresas</h3> <p>Incentivo fiscal foi o grande atrativo nas duas cidades, que criaram 2.800 vagas</p> <p>Rio - Paracambi e Queimados comemoram o incremento no número de empregos. As duas cidades apostaram no incentivo fiscal para atrair novas empresas e estão colhendo frutos.</p> <p>Em Paracambi, 30 estão em fase de instalação, com previsão de criar 2.500 empregos. Queimados tem garantidas, até o fim do ano, 22 e prevê geração de mais de três mil empregos diretos.</p> 	<p>terça-feira, 30 de março de 2015</p> <h3>Empresas descobrem o Distrito Industrial de Queimados</h3>  <p>Emancipada há apenas 20 anos do município de Nova Iguaçu e com um dos piores índices de Desenvolvimento Humano - ocupa a 73ª posição entre as 91 cidades do Estado do Rio de Janeiro com IDH de 0,732 - Queimados, na Baixada Fluminense, está respirando os ares do futuro.</p> <p>Desde que foi aprovada a Lei Estadual 5633, de 19 de janeiro de 2010, que reduziu a alíquota do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços (ICMS) de 19 para 2%, uma fila de empresários negocia com o Governo do Estado (CODIN) e com a Prefeitura para se instalarem no Distrito Industrial do município. Além disso, Queimados acena com isenção de impostos nos tributos municipais (IPTU, ISS e alvará) como outra significativa vantagem para atrair empresas à cidade.</p> <p>Este ano, mais de 50 empresários interessados em se instalar em Queimados já visitaram o Distrito</p>	<p>segunda-feira, 29 de dezembro de 2014</p> <h3>Queimados no caminho e no trilho certo</h3> <p>Texto: Bruno Anacleto Fotos: Divulgação</p> <p>As margens da Rodovia Presidente Dutra e por estar próximo ao Arco Metropolitano, o município de Queimados, na Baixada Fluminense, tem se tornado a "menina dos olhos" de grandes empresas que buscam dar maior mobilidade aos seus produtos na região. Com incentivos fiscais e estrutura, a cidade já pode ser considerada uma referência no setor logístico. O motivo é que grandes plantas logísticas estão em fase de instalação na região dando um total de mais de 2 milhões de área construída, que beiram a Rodovia Presidente Dutra. Essa pode ser a prova</p> 
<p>terça-feira, 24 de novembro de 2015</p> <h3>Crescimento econômico é motivo de "parabéns"</h3>  <p>Queimados completa 25 anos de emancipação com chegada de novas fábricas e geração de empregos</p> <p>Do clima bucólico da época dos laranjais ao barulho intenso das fábricas, o município de Queimados completa nesta quarta-feira seus 25 anos de emancipação com ares de independência econômica. A chegada de novas empresas, mesmo diante da crise que assola o país, é motivo mais que suficiente para festejar. Do Distrito Industrial do município saem os barcos e lanchas (Rio Power Boats).</p>	<p>SINCIVANI EM AÇÃO - AGOSTO DE 2010 - 11</p> <h2>desenvolvimento</h2> <h3>O Boom do Distrito Industrial de Queimados</h3> <p>Emancipada apenas há 21 anos do município de Nova Iguaçu (1989), o município de Queimados possui um índice médio de desenvolvimento humano (IDH), de 0,732, e vem experimentando reações desenvolvimentistas no setor industrial.</p> <p>Desde que foi aprovada a Lei Estadual 5.636 de janeiro de 2010, que reduziu a alíquota do imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços (ICMS), de 19 para 2%, uma fila de empresários negocia com o Governo do Estado (CODIN) e com a Prefeitura para se instalarem no Distrito Industrial do município.</p> <p>Além disso, Queimados também acena com a isenção de 10 anos dos tributos municipais (IPTU, ISS e Alvará), como significativa vantagem para atrair novas empresas à cidade.</p> <p>Este ano, mais de 50 empresários interessados em se instalar em Queimados já visitaram o Distrito Industrial. Até o final de 2010, quarenta novas empresas se fixaram na cidade, gerando 3.500 empregos diretos e nove mil indiretos. Outras estão em fase de negociação e/ou aguardando aprovação de projeto para sua instalação. Atualmente a atividade industrial representa 20% do PIB de Queimados.</p> <p>Além da acentuada redução de ICMS e da isenção de tributos municipais, outro motivo que tem levado os empresários a Queimados é o fato de o Distrito Industrial - uma área de 2.335.575,00m² - estar à beira da Rodovia Presidente Dutra, facilitando o escoamento de mercadorias em ambos os sentidos da rodovia. Com a construção de arco Metropolitano (as obras estão a pleno vapor) a locomoção das mercadorias será ainda mais facilitada, pois o Arco dista apenas seis quilômetros de Queimados, estabelecendo ligação direta do município com o Porto de Itaguaçu, a BR 140 (Rio-Juiz de Fora) e a BR 101, importantes rodovias do país, além de proporcionar óti-</p> <p>ma alternativa para desafogar o trânsito das principais rodovias da Região Metropolitana.</p> <p>A Prefeitura de Queimados e o Governo do Estado do Rio de Janeiro firmaram parceria com a Secretaria Estadual de Desenvolvimento Econômico e aplicará R\$ 1,2 milhão na recuperação da infraestrutura do Polo Industrial cuja administração ficará a cargo da Prefeitura, a fim de agilizar a instalação das novas empresas. O início das obras está previsto para o segundo semestre deste ano.</p> <p>EMPRESAS CONFIRMADAS - VIG XAVIER VIGILÂNCIA E SEGURANÇA; DER/RJ - Usina de Asfalto; MATERPAV - Const. Civil; TINTAS AGUIAS; NKS - Ind. de Eletrônicos; ARTY-SUL - Ind. de Eletroeletrônicos; LAVAZZA - Ind. de Café; SAYART - Têxtil; PROCTER & GAMBLE PACTUAL - Descartáveis e Limpas; SAYLUI - Cosméticos; MULTIBLOCOS - Const. Civil Indústria de Sucos (Peruana); TOP LONAS.</p> <p>EMPRESAS EM NEGOCIAÇÃO (PROJETOS SENDO ANALISADOS) - Duas indústrias farmacêuticas; Duas indústrias transformação de vidros; Indústria de construção civil; Indústria de Higiene e Limpas; Indústria de Cosméticos; Peças e Equipamentos; Montagem de Computadores; Indústria de Plástico (Fabricação de talheres e utensílios de plásticos).</p> <p>Fonte: Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico de Queimados.</p>	

Fonte: Elaboração Própria

Além disso, podemos apresentar também alguns trechos de reportagens em blogs regionais (quadro 6). Nesses escritos, fica ainda mais claro, que se busca transformar a imagem que as pessoas ainda possam ter desses lugares. Nesse sentido, procura-se mostrar que a memória das pessoas pode estar atreladas a um momento no passado, que não “condiz com o presente” dessas cidades.

Quadro 6. Trechos de reportagens sobre a região

MUNICÍPIO	TRECHOS DE REPORTAGENS	REFERÊNCIAS
QUEIMADOS	“Do clima bucólico da época dos laranjais ao barulho intenso das fábricas, o município de Queimados completa nesta quarta-feira seus 25 anos de emancipação com ares de independência econômica.” ⁸⁴	Passado rural e presente de modernização
	“Às margens da Rodovia Presidente Dutra e por estar próximo ao Arco Metropolitano, o município de Queimados, na Baixada Fluminense, tem se tornado a “ <u>menina dos olhos</u> ” de grandes empresas que buscam dar maior mobilidade aos seus produtos na região.” ⁸⁵	Local ideal para investimentos
	O município de Queimados, um dos mais pobres da Baixada Fluminense, <u>vive um "boom" industrial sem precedentes na sua história.</u> ⁸⁶	Grande dinamização do município através da indústria
SEROPÉDICA	Seropédica é famosa por abrigar a Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ), mas a cidade <u>está deixando de lado a característica agrária e se transformando</u> , cada vez mais, em um polo de atração de grandes empresas ⁸⁷	Transformação do seu caráter agrário
	Seropédica cada vez mais se consolida como uma cidade industrializada, atraindo diversas empresas de grande porte, algumas com excelência reconhecida em nível mundial. ⁸⁸	Consolidação de sua indústria. Atração de empresas internacionais

Fonte: Elaboração Própria

⁸⁴ Ver reportagem “Crescimento econômico é motivo de “parabéns”. Disponível em <http://queimados-rj.blogspot.com.br/search?q=industrial>. Acesso em jan. de 2017.

⁸⁵ Ver reportagem “Queimados no caminho e no trilho certo” Disponível em <http://queimados-rj.blogspot.com.br/search?q=empresas>. Acesso em jan. de 2017.

⁸⁶ Ver reportagem “ICMS menor atrai indústrias para o município de Queimados/RJ” Disponível em <http://www.joseadriano.com.br/profiles/blogs/icms-menor-atrai-industrias>. Acesso em jan. de 2017

⁸⁷ Ver reportagem “Seropédica atrai grandes empresas”. Disponível em <<https://seropedica.rj.gov.br/seropedica-atrai-grandes-empresas/>> Acesso em jan. de 2017

⁸⁸ Ver reportagem “3ª Maior Empresa Privada De Logística Dos Estados Unidos Iniciará Operações Em Seropédica”. Disponível em <<http://seropedica.rj.gov.br/3a-maior-empresa-privada-de-logistica-dos-estados-unidos-iniciara-operacoes-em-seropedica/>> Acesso em jan. de 2017.

Como vimos diversos elementos são responsáveis por construir uma imagem de cidade, desde o logo e slogan das prefeituras, até as inúmeras reportagens que evocam seu passado que parece ligado a aspectos pouco valorizados na sociedade atual, como o caráter rural, clima bucólico, etc. Os esforços midiáticos se orientam para apresentar esses municípios como lugares “em transformação”, que são promissores a investimentos. Enquanto o núcleo da região da Baixada Fluminense principalmente os municípios de Nova Iguaçu e Duque de Caxias foram redescobertos pela mídia ainda nos anos 1990. De acordo com Enne (2013, p.24), os discursos midiáticos da imprensa carioca e brasileira, durante essa década, passou a evidenciar o “outro lado” da região, um lado positivo e surpreendente, onde as representações negativas eram relegadas ao lugar de lembrança/passado, e as positivas relacionadas a projeto/futuro. Vemos que essa porção mais afastada vê esse processo ocorrendo somente agora, um momento de valorização do território devido à atratividade industrial e logística.

4.2.2 Figura do prefeito

Outro aspecto relevante nessa discussão, diz respeito à figura do prefeito. Como já debatemos aqui, a cidade empreendedora está atrelada a figura de um prefeito que se dispõe a negociar. Isso ocorre, por que se torna referência de que os investimentos podem ser realizados, pois terão aprovação e também apoio dos gestores. Esse perfil de gestor se coloca sempre a frente das negociações com os investidores, realiza reuniões e encontros com o objetivo de conseguir mais parcerias, está sempre na mídia dando entrevistas ou visitando os empreendimentos. Com essas ações procura deixar em evidência a receptividade que os negócios têm em seu território. A fim de analisar a figura dos gestores, selecionamos “declarações” dos prefeitos para jornais, revistas, sites, além de entrevistas orais divulgadas na internet. Através disso, podemos perceber o seu posicionamento quanto ao seu papel como gestor. A análise de discurso revela como se tem pensado a cidade, o que se almeja para o futuro, quais são suas preocupações, e como tem sido direcionado os esforços de sua gestão.

De início, ao realizar uma busca em diversos veículos midiáticos, observamos que os gestores de Seropédica e Queimados são os mais citados em reportagens. Existe uma maior facilidade de encontrar material dessas cidades, tanto nos seus sites oficiais

como em blogs sobre o município. Por exemplo, o prefeito de Seropédica, tem divulgadas na mídia diversas visitas a empreendimentos inaugurados na cidade, além de reuniões com os empresários. Abre diálogo com os representantes empresariais, e busca estabelecer novas parcerias, como exemplo eventos ocorridos na cidade como o “Café da Manhã Empresarial” seguido pela “I Rodada de Negócios Intersetorial de Seropédica” que reuniu os representantes das principais empresas para dialogar com os comerciantes locais. Através dessa iniciativa entendemos a visão empresarial de sua gestão, onde a vinda de empreendimentos é entendida automaticamente como sinônimo de desenvolvimento. Apresentamos abaixo (quadro 7) alguns trechos que foram coletados através de reportagens⁸⁹ que corroboram essa visão empresarial.

Quadro 7. Trechos de reportagens com declarações do Prefeito de Seropédica

SEROPÉDICA	<p>“A cidade está crescendo muito. Estamos fechando vários contratos para trazer grandes empresas para o município. Com isso, haverá um aumento da arrecadação, e todos vão ganhar”.</p> <p>Data da publicação: 14 de nov de 2014</p>
	<p>“Além dos empregos que serão, e que já foram gerados por empresas como P&G, Panco e Brasilit em Seropédica, a Prefeitura também está preocupada em garantir que os fornecedores de produtos e/ou serviços dessas empresas sejam locais, ou seja, queremos que empresas do município prestem serviços a esses grandes empreendimentos, o que irá proporcionar maior e mais ágil desenvolvimento econômico para Seropédica, de maneira planejada e sustentável”.</p> <p>Data da publicação: 12 de jul de 2016</p>
	<p>“A parceria que temos com a P&G já beneficia e beneficiará ainda mais nosso município, não vamos parar por aqui, isso é apenas o começo. Além de gerar empregos a P&G também atua junto a Prefeitura em outras áreas, como por exemplo, a Educação, onde fomos auxiliados pela empresa na reforma de algumas creches. Acredito que a população de Seropédica está muito feliz em ter na cidade uma empresa dessa magnitude”.</p> <p>Data da publicação: 27 de jul de 2015</p>
	<p>“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”.</p> <p>Data da publicação: 29 de jul de 2015</p>
	<p>“Ao longo de nossa gestão procuramos sempre ter uma relação amistosa com as empresas, buscando facilitar e agilizar questões documentais e administrativas, por isso inúmeras empresas estão se</p>

⁸⁹ Selecionamos entrevistas realizadas no período de sua gestão (2012-2016) que buscassem abordar a capacidade de atração de investimentos e as ações realizadas pela administração pra que isso ocorresse.

instalando em Seropédica e milhares de novos empregos estão sendo gerados, além do impulso dado à economia local mesmo no atual momento de crise e desemprego ao qual se encontra o país. A procura do município por parte das empresas só comprova que estruturamos a cidade por meio de uma gestão eficiente. Vale destacar que as empresas realizam contrapartidas sociais, culturais e ambientais para o município, através de auxílio nas áreas de Saúde, Educação, Meio Ambiente, entre outras”.

Data da publicação: 1 de dez de 2016

Fonte: Prefeitura Municipal De Seropédica (Elaboração Própria)

Podemos observar que o prefeito está quase sempre ressaltando o “bom” momento vivido pela cidade, além de demonstrar que a relação estabelecida com os investidores é “amistosa”, ou seja, que está de “braços abertos” para receber empreendimentos. Percebemos claramente em seu discurso que a atração de empresas é a forma de fazer a cidade se desenvolver, pois é através dela que se vai gerar emprego, arrecadação, e outras contrapartidas.

Enquanto isso, o prefeito de Queimados, Max Lemos também se destaca pelo perfil empreendedor, um perfil que parece que foi aprovado pela população já que foi reeleito em 2012 com 93,10% dos votos válidos, uma votação bem expressiva que leva a crer que os moradores ficaram satisfeitos com a forma que a cidade foi gerida e optaram pela continuidade desse modelo de gestão. O que nos mostra que o êxito da gestão, muitas vezes é medido pela quantidade de empresas atraídas para o município, e que o papel principal do prefeito passa a ser o de “negociar”. Para Moraes (2015, p.844), Max Lemos é um prefeito mais afeito aos negócios do que a política, se fazendo presente nos círculos empresariais, e com imagem mais associada ao ‘administrador moderno’, do que a um ‘político tradicional’. Esse autor observa a presença do prefeito em eventos, nos quais se apresenta como liderança. Um exemplo citado foi o *seminário Rio Metrópole* que ocorreu no Palácio Guanabara em 2013, onde o prefeito presidiu uma mesa temática que discutia os desafios a serem enfrentados no planejamento e na gestão da Região Metropolitana, e onde havia representantes do Banco Mundial e da FIRJAN (MORAIS, 2015, p.845).

Além disso, o prefeito também tem expressividade na mídia, onde há diversas entrevistas disponíveis. Destacaremos aqui uma delas realizada pelo programa “O Jogo

do poder”⁹⁰ em 2015. A declaração do prefeito traz a tona, o início da implantação de seu modelo de gestão: “O primeiro grande avanço foi dar um norte, o que queremos? colocamos como ponta de futuro ‘fazer a cidade crescer’, a gente acreditava que se a cidade crescesse as outras coisas acompanhariam esse crescimento” (MAX LEMOS, 2015). Para isso, a gestão focou na recuperação do Distrito Industrial, que estava adormecido e com pouquíssimas empresas em funcionamento. Na entrevista, o prefeito destaca “(...) que não era possível uma cidade a menos de 45 km do centro Rio de Janeiro, as margens da principal rodovia do país, uma cidade que passa uma rede de gás natural, cidade que não tem problema de energia, e naquele momento, não tinha problema com água, não era possível uma cidade dessa não crescer” (MAX LEMOS, 2015). Vemos como o prefeito defende os atributos do município, ressaltando requisitos que são fundamentais para atração industrial. Este papel de promotor da cidade é essencial na gestão urbana empreendedora pois é necessário que se exalte os fatores positivos da cidade para que ela consiga se destacar no mercado de cidades. No quadro abaixo (quadro 8), destacamos duas declarações do prefeito, que elucidam essa posição:

Quadro 8. Trechos de reportagens com declarações do Prefeito de Queimados

QUEIMADOS	Nosso Distrito Industrial, que em janeiro de 2009 tinha apenas sete empresas, hoje está com 21 indústrias operando e outras 20 em fase de instalação, e 57 aguardam na fila uma chance de entrar. Isso foi possível graças à lei de incentivos fiscais aprovada pela Alerj e sancionada pelo governador, em 2009, que reduziu o ICMS de 19% para 2%. Essa iniciativa, somada à divulgação, junto a entidades empresariais, das excelentes condições da cidade — proximidade com a Via Dutra e o Arco Metropolitano, infraestrutura logística, cessão de terrenos etc — permitiu a Queimados viver a revolução industrial em curso.
	Estamos plantando no presente a semente estruturante do futuro. Pois cidades com empresas funcionando a pleno vapor garantem empregos, que por sua vez geram renda, que proporciona consumo, e o consumo atrai mais investimentos. É a famosa roda da economia girando! Data da Publicação: 14 de abril 2011
	Quando falávamos em investimentos no Rio de Janeiro, era uma coisa que acontecia na capital ou nas proximidades, como Niterói e São Gonçalo. Mas nos últimos anos o Governo do Estado teve um cuidado muito especial nessa ideia de descentralização dos investimentos, o que estimulou as cidades e ajudou muito no desenvolvimento do interior. No caso específico de Queimados, a parceria com o estado

⁹⁰ Disponível em < <https://www.youtube.com/watch?v=2F7uBj893sg>> Acesso em jan. de 2017.

deu muito certo, principalmente na lei de redução de ICMS para as empresas que estão no nosso Distrito Industrial. Muitos falam que é fácil crescer quando se tem a chance de oferecer o imposto reduzido, mas muitas têm essa chance e não sabem aproveitar. O que o estado faz é dar a oportunidade para todas trabalharem. Particularmente em Queimados, nós já tínhamos uma experiência no ramo industrial e temos uma localização privilegiada. Então, o que precisávamos fazer era divulgar isso de uma maneira correta.
Data da publicação: 24 de junho de 2012

Fonte: Revista Queimados (Elaboração Própria)

Novamente vemos o termo “Revolução industrial” sendo utilizado para tratar desse momento, só que dessa vez, em Queimados. Como a Baixada Fluminense esteve muito ligada a imagens negativas, por exemplo, nas décadas de 1970 e 1980 era caracterizada pela grande imprensa carioca, como um “outro” exótico e perigoso, “terra sem lei”, “terra de ninguém”, lugar da falta de ação política e policial, um espaço de desmandos, pobreza, insegurança, valas negras, falta de cultura e atraso (ENNE, 2013, p.09). Ou seja, era vista, por ser abandonada, por não ter investimento, a mudança é vista como algo transformador, pois a região passa a receber atenção e, principalmente, grandes investimentos, tratando-se de uma mudança na ordem estabelecida, uma revolução.

Max Lemos coloca em seu discurso o importante papel da divulgação “que realizada da maneira correta” sem dúvida geraria bons frutos, já que a cidade por si só apresenta excelentes condições (referindo-se a localização, infra-estrutura, incentivos municipais), o prefeito também cita a lei de incentivo estadual, mas salienta que muitos municípios mesmo com esse diferencial não conseguem obter maiores êxitos, seja por falta de experiência ou divulgação incorreta. Ademais, percebemos o mesmo discurso do prefeito de Seropédica, onde a atração de empresas é colocada como principal maneira de desenvolvimento reverberando nas demais áreas “(...) cidades com empresas funcionando a pleno vapor garantem empregos, que por sua vez geram renda, que proporciona consumo, e o consumo atrai mais investimentos” (MAX LEMOS).

Quanto a cidade de Japeri, essa sofre um agravante, pois é apontada como o município mais pobre da Baixada, e um dos mais pobres do estado (em 2012 ocupava a 78ª posição, entre os 91 municípios fluminenses no ranking do Programa das Nações

Unidas para o Desenvolvimento (PNUD). A cidade amarga inúmeros problemas relacionados a falta de infraestrutura, desde rede de esgoto, água potável, iluminação pública e coleta de lixo regular, etc (como abordaremos mais a frente). Com essa problemática envolvida a questão de empreendedorismo surge no 2010 (com a lei de incentivo de 2010) e se intensifica com o investimento no Arco Metropolitano. São pouquíssimos artigos e reportagens que retratam o prefeito e ações empreendedoras. Ao contrário uma busca sobre a cidade revela as diversas mazelas sociais que ela sofre.

O que se percebe é que a cidade por sofrer com todos os problemas que enfrenta, tenta primeiro dotar seu território de infraestrutura para que possa ser mais atrativa as empresas, os benefícios fiscais ofertados acompanham um conjunto de obras de infraestrutura. Podemos observar esse plano na declaração do prefeito “Nosso objetivo é trazer mais empresas para a cidade. Para isso, além dos benefícios fiscais estamos investindo na qualidade de vida da população, com obras em diversas áreas. São cerca de 200 ruas sendo asfaltadas, além de reforma e ampliação de postos de saúde e escolas, e construção de creches”⁹¹. Somente a partir de 2015 um periódico destaca “Prefeito de Japeri se reúne com empresários para criar novas parcerias” (O Dia Baixada 23/06/2015), a reportagem enfatiza que a Prefeitura de Japeri realizou um encontro com empresários onde o objetivo era atrair empresários de fora do município para o condomínio industrial do bairro Marajoara. O discurso é sempre de que a vinda de empresas para a cidade “(...) beneficiará diretamente toda a população com o aumento de número de vagas de emprego mais próximos de casa.” (O Dia Baixada 23/06/2015), porém não se pensa como esses empreendimentos podem afetar negativamente a população local, nesse caso, nos deparamos com uma Associação de Famílias do Jardim Marajoara Atingidas Pelo Condomínio Industrial (AFAMACIN), que é uma tentativa da população de enfrentamento a esses empreendimentos.

⁹¹ Disponível em <<http://baixadafacil.com.br/negocios/prefeitura-de-japeri-atrai-novas-empresas-para-o-municipio-730.html>> Acesso em jan.de 2017.

4.2.3 Requalificações e Criação de espaços de consumo

Segundo Arantes (2000, p.15) atualmente quando se fala de cidade (pensando estar, "fazendo cidade"...), pensa-se cada vez mais nos termos requalificação, e revitalização. Esses conceitos estão associados às intervenções urbanas que promovem uma recuperação ou renovação de áreas urbanas. Essas podem estar passando por um processo de degradação, e por isso são utilizadas para conferir competitividade e valorização a cidade. As áreas centrais das cidades geralmente são os principais alvos dessas intervenções, embora outras áreas sejam privilegiadas em outras ocasiões, como exemplos, zonas portuárias, centros históricos, etc. Porém historicamente diversas intervenções têm ocorrido nas áreas centrais das cidades, que ganham mais visibilidade aos olhares dos moradores e visitantes. Acabam tendo grande valorização estética, muitas vezes, até maior que a resolução de qualquer problema urbano. Trata-se de obras pontuais, pois mobilizam apenas algumas partes da cidade. Geralmente com transformações superficiais que dão importância a aparência, contribuindo para a construção de uma "arquitetura do espetáculo", da qual tanto falamos.

Isso se associa a criação de espaços de consumo, que tem função de transformar o habitante em consumidor, tornando os locais mais aprazíveis para o consumo de bens e do próprio espaço. Centros degradados não são atrativos, pois o que se consome também é a estética da paisagem, por isso, vemos tantas requalificações acontecendo. Na região estudada, as requalificações do centro estão voga, sendo pensadas por arquitetos de renome, ou mesmo empresas de consultoria. E tem em comum a ideia de embelezamento do centro, fomentando a transferência de camelódromos desses espaços, entre outras ações, como veremos a seguir. Cabe ressaltar que o uso dos termos requalificação ou revitalização aqui empregados são utilizados pelas próprias prefeituras, e mascaram a utilização de intervenções que seriam mais abrangentes como é o caso das reestruturações.

4.2.3.1 Requalificação do Centro de Queimados

Em meio às transformações ocorridas no perfil da cidade, com o recebimento de mais indústrias, a cidade de Queimados se esforça para dar outro passo na atração de investimentos. Nesse sentido, buscam-se modificações no próprio tecido urbano, criando e recriando espaços de consumo. A área central é objeto de um projeto de requalificação, este se baseia na “readequação do centro com arborização, ampliação das vias, criação de ciclovias, concentração de aparatos infraestruturais mais importantes em um raio previamente definido e reforma da estação ferroviária da Supervia” (MORAIS, 2015, p.03). Importante pontuar que este projeto é financiado pelo Banco Mundial, e conta com a participação de arquitetos de renome, algo bem significativo para uma cidade do porte de Queimados.

Foi no ano de 2014, que o Município de Queimados recebeu a visita do Arquiteto e Urbanista, Jorge Mario Jauregui, profissional premiado internacionalmente⁹², responsável pela projeção do teleférico do Complexo do Alemão e urbanização de mais de vinte favelas através do programa Favela-Bairro. Seu objetivo era elaborar um projeto de requalificação do centro da cidade e inseri-lo no TOD (Transport Oriented Development). TOD é o modelo já adotado em países desenvolvidos, tendo por significado “Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável”, trata-se de um modelo que busca alternativas ao automóvel, voltando-se para outros meios de locomoção, como o transporte público ou o uso de bicicletas e até mesmo caminhadas. Seu conceito principal é a utilização de multimodais. Podemos visualizar no trecho da reportagem como este fato foi divulgado na cidade:

O Prefeito Max Lemos recebeu nesta terça-feira (17), representantes do Banco Mundial, da Concessionária SuperVia e das Secretarias Estaduais de Obras e de Transportes. Na agenda da comitiva, além deste encontro, estava marcada uma reunião com o Secretário Municipal de Urbanismo André Bianche e uma visita ao centro da cidade, que receberá um projeto precursor no estado, que visa a requalificação em torno da estação ferroviária. Além de intervenções urbanísticas, o plano ainda direciona centralizar acessos aos meios de transportes como ciclovias, rodoviárias e pontos de meios de locomoção alternativos. O projeto que será desenvolvido em Queimados, ainda sem custos

⁹²Disponível em < <http://www.au.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/92/jorge-jauregui-recebe-premio-internacional-24361-1.aspx>> Acesso em jan.de 2017.

estimados, será financiado pelo Banco Mundial. (...) Um dos representantes do Banco Mundial e especialista em transportes, Diego Canales, disse que o projeto é sucesso nos EUA, Europa e Ásia e trazê-lo para a Baixada Fluminense é um desafio (PREFEITURA DE QUEIMADOS, 2013 apud MORAIS, 2014, p.49).

O destaque dado a essa requalificação é bem grande, pois em sua divulgação cita a execução de sucesso em várias partes do mundo, colocando a cidade na rota dos investimentos. Além disso, mostra a confluência de interesses para que o projeto ocorra, pois além de representantes públicos vemos a participação Banco Mundial e da SuperVia.

A requalificação além de adequar o centro a ideais sustentáveis com relação ao transporte, também busca redefinir o centro para seu novo papel regional, pois ao se transformar em uma cidade “exemplo de crescimento econômico” (MORAIS, 2014, p.50) sua estrutura também tem que passar por transformações. O embelezamento desse espaço é um dos objetivos, nesse sentido a grande presença do “setor informal” representado pelo número de “camelôs” que compõe a paisagem urbana da cidade, pode ser modificado. Nas imagens abaixo (figuras 22 e 23), podemos visualizar a presença do comércio informal nas proximidades da estação ferroviária:



Figura 22 e 23. Fotos do Comércio informal próximo a estação da SuperVia em Queimados
Fonte: MORAIS (2014, p.50)

Esse tipo de paisagem urbana é muito comum nas cidades servidas por ferrovias na Baixada Fluminense, e Queimados vai romper com essa estrutura.

4.2.3.2 Revitalização do Centro de Itaguaí

Através da empresa de consultoria “Rever Urbano”, em parceria com a equipe de arquitetos da Prefeitura de Itaguaí e da Companhia de Desenvolvimento Urbano de Itaguaí (Coduita), elaborou-se o projeto urbanístico e arquitetônico intitulado “Programa Revitaliza”. Este programa é dedicado ao centro da cidade e tem em seu projeto o objetivo de integrar os espaços urbanos, revigorar as praças e instalar novos equipamentos. Trata-se de um conjunto de ações articuladas, que de acordo com a empresa são voltadas para o bem estar do cidadão, baseada em alguns pilares: 1) Integração urbana; 2) Uma cidade que privilegia seu uso pelas pessoas; 3) Diálogo eficaz entre esferas público, privado e sociedade civil; 4) Ativação comercial; 5) Envolvimento e integração dos setores da Prefeitura no processo ⁹³.

O projeto foi colocado em ação e atualmente atingiu 45% das intervenções previstas. Serão 1 km de obras, onde serão colocados 6,4 mil m² de piso nas calçadas, 2 km de sarjeta e meio-fio de concreto, além disso, contempla implantação de 600 metros de rede coletora de águas pluviais e instalação de galerias para coletar águas da chuva em algumas ruas (CODUITA). Outras intervenções dizem respeito requalificação de praças, no centro da cidade se localiza a Praça Vicente Cicarino que já passou por inúmeras transformações, nas imagens a seguir (figuras 24 e 25) de 2010 e de 2015 respectivamente, podemos visualizar como era a praça antes do processo:



Figura 24. Foto da Praça Vicente Cicarino no centro de Itaguaí - 2010
Fonte: Google Street View

⁹³ Disponível em <<http://reverurbano.com.br/word/?p=552>> Acesso em jan. de 2017.



Figura 25. Foto da Praça Vicente Cicarino no centro de Itaguaí -2015
Fonte: Google Street View

Na primeira imagem de 2010 (figura 24) podemos observar um ambiente mais arborizado com a presença de grande quantidade de camelôs, na segunda imagem isso se mantém, porém com o projeto de revitalização implantado em 2016, essa situação se transforma já que a prefeitura designa outros locais para essas pessoas, modificando completamente a estética da praça (figura 26):

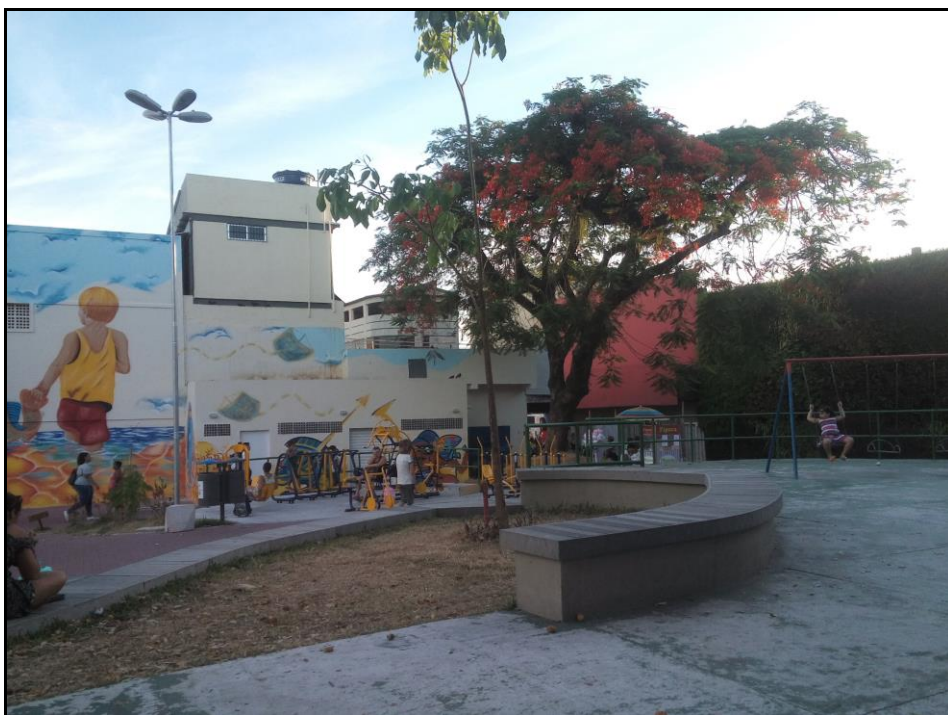


Figura 26. Foto da Praça Vicente Cicarino no centro de Itaguaí – 2016
Fonte: Trabalho de campo/acervo da autora (dez. de 2016)

Uma novidade projetada para a Praça Vicente Cicarino é o jardim vertical. Trazendo um conceito ecologicamente correto, o jardim ocupou o local do antigo camelódromo. No website da Prefeitura, o Jardim Vertical é colocado como “nova atração de Itaguaí”⁹⁴, que está “no lugar de um muro sujo” e que pode ser apreciada pelos moradores (nos seus 270 m² de paredão e 10 espécies de plantas). O que chama atenção na obra é que o Jardim Vertical “possui o controle da irrigação programada por computador para que as plantas recebam a irrigação de acordo com as condições de temperatura e umidade” Sendo assim abrange uma tecnologia que permite que as plantas sejam regadas sem intervenção humana. Além disso, remete a um “quadro vivo”, ou seja, uma obra de arte ecológica, que para os idealizadores causa forte impacto visual no local. Abaixo podemos visualizar essa obra (figuras 27 e 28):



Figura 27 e 28. Fotos do Jardim Vertical na Praça Vicente Cicarino no centro de Itaguaí - 2016
Fonte: Trabalho de Campo/acervo da autora (dez. de 2016)

Trata-se sem dúvida de uma obra de embelezamento, com fins mais relacionados a estética do que a sua funcionalidade. E quanto a isso, outras intervenções são somadas: como fotografias nos abrigos de ônibus e uso de grafite nos fundos das lojas. Além de intervenções relacionadas à inclusão e a sustentabilidade. Podemos observar alguns exemplos na imagem abaixo (figura 29):

⁹⁴ <http://www.itaguaí.rj.gov.br/noticia/1204/jardim-vertical-e-a-nova-atracao-de-itaguaí.html>



Figura 29. Conjunto de intervenções realizadas em Itaguaí - 2016
Fonte: Prefeitura Municipal De Itaguaí.

Enfim, a maioria das intervenções tem objetivos mais ligados à estética, capazes de transformar a imagem da cidade, ao passo que demonstra uma modernização do seu território, pois relaciona a cidade a ideias que estão em voga como inclusão e sustentabilidade. A implantação do Jardim Vertical ilustra bem isso, a preocupação em mostrar inovação e capacidade de incorporar o “novo”.

4.2.3.3 Revitalização do centro de Seropédica

O município de Seropédica também incluiu em seu planejamento a revitalização do centro da cidade. Em 2013, o arquiteto e urbanista Guilherme Takeda e sua equipe visitaram a cidade a fim de expor o projeto de estruturação urbana do município, mas profundo que os outros projetos, pois este teve como norteador a preparação da cidade para enfrentar situações a longo prazo. Buscou-se a identificação de problemas atuais e os possíveis cenários, na tentativa de prever situações que possam prejudicar o desenvolvimento da cidade no futuro. Segundo os envolvidos, o projeto inclui ampla

colaboração cidadã, já que planejou-se converter os dados recolhidos em conteúdos digitais, permitindo o acesso dos habitantes.

Na declaração do arquiteto responsável podemos observar as intenções da intervenção: “Precisamos encontrar as melhores formas de oportunizar espaços interessantes para atrair investimentos”⁹⁵, ou seja, tornar o ambiente aprazível para os investidores. Além disso, ainda surge o ‘Projeto Calçadão’, a fim de promover reorganização do comércio, transferindo alguns estabelecimentos do centro para outros locais. Um exemplo é a construção de Quiosques que padronizariam o comércio informal, o projeto pode ser visualizado na imagem abaixo (figura 30):



Figura 30. Projeto de padronização dos Quiosques para o calçadão de Seropédica
Fonte: Prefeitura de Seropédica⁹⁶

Até a presente data, essas ações não repercutiram na cidade. Com a troca de gestão esses planos podem ser modificados ou mesmo não entrar em prática.

Enfim, essas são intervenções urbanas com objetivos claros, dotar o território de atratividade através da estética. Mais que os aparatos necessários para atração industrial, esse tipo de plano busca dinamizar a própria cidade, conseguindo apoio dos moradores.

⁹⁵ Disponível em <<http://seropedicarj.com.br/blog/pensando-a-cidade-decadas-a-frente/>> Acesso em jan.de 2017.

⁹⁶ Disponível em <<https://www.seropedicaonline.com/noticias/inicio-a-plano-de-revitalizacao-do-comercio-de-seropedica-1/>> Acesso em jan. de 2017.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho se propôs a estudar o empreendedorismo urbano em cidades periféricas. Diante dos inúmeros desafios colocados às cidades nos últimos tempos, o planejamento urbano mercadofilo substituiu o planejamento regulador, pois a própria cidade antes percebida como lócus da reprodução social passou a ser concebida como mercadoria e administrada como empresa. Isso pode ser visualizado de diversas maneiras: utilização do marketing urbano, busca por parcerias público-privadas, criação de espaços de consumo e paisagens urbanas espetacularizadas, entre outras. Esse modelo de cidade empreendedora tem origem nos países centrais, mas tem sido difundida em diversas cidades do mundo. Embora algumas experiências como as de Baltimore e Barcelona sirvam de inspiração, observamos que este modelo não é imitado integralmente, porém utilizam-se alguns de seus elementos para realizar um planejamento “sem plano”, uma adaptação do que se tem visto originalmente. Assim, mesmo que as experiências internacionais sirvam de base, o planejamento estratégico não chega às cidades periféricas da mesma maneira que foi concebido.

Nessa perspectiva, trabalhamos aqui com a adoção desse modelo “de se pensar a cidade” em cidades da periferia, observando que sua aplicação encontrou contexto para se desenvolver no Brasil a partir dos anos 1990, década onde os discursos de abertura da economia brasileira à globalização se multiplicaram e ganharam força junto à isso a crença no protagonismo local. A pesquisa realizada na Borda Oeste Metropolitana mostrou que existem características do “planejamento estratégico de cidades” também em municípios de pequeno porte. Através deste trabalho observamos diversas práticas consideradas empreendedoras, o que fica evidente é que a atratividade exercida pela região atinge determinado nicho de investidores, neste caso, os setores industrial e logístico.

A Região Metropolitana do Rio de Janeiro foi se industrializando e durante a década de 1950, alguns de seus municípios apresentavam maiores proporções de população economicamente ativa empregadas na indústria do que a cidade do Rio de Janeiro. Situação que se transforma principalmente entre os anos de 1989 e 1997, onde a RMRJ viu desaparecer uma série de atividades industriais que foram transferidas para

outras regiões. Apenas recentemente que a região novamente se apresenta como espaço propício a instalação desses investimentos. Dentro desse contexto que a Borda Oeste ao apresentar maior potencial logístico com importantes eixos viários em seu território, espaços vazios e terrenos mais baratos, ou seja, condições geograficamente favoráveis a esse setor econômico consegue se destacar. Por esse motivo, as prefeituras municipais passam a usar desses atributos somados a concessão de incentivos para tornar a região ainda mais atrativa.

Reunimos aqui um conjunto de práticas que consideramos como pertencentes ao planejamento estratégico das cidades, através disso, foi possível analisar quais as estratégias das administrações municipais diante do modelo de gestão urbana empresarial. Percebe-se que realmente existe um esforço em desenvolver esse setor econômico na região por parte das prefeituras embora ainda não exista um pensamento de integração para desenvolvê-lo, isso quer dizer, que falta trabalhar em uma perspectiva regional de desenvolvimento. Essa postura só é compreensível em um contexto de competição que é fator inerente a esse modelo de planejamento urbano.

A fim de competir no “mercado das cidades”, cada município busca promover seus próprios atributos, assim diversos meios são utilizados como instrumentos de promoção de sua imagem, entre os elementos analisados se destacaram a figura do prefeito, o marketing urbano, e as revitalizações urbanas. Como vimos, a figura do prefeito é essencial ao empreendedorismo urbano, pois este se coloca como negociador defendendo os interesses do município, nesse aspecto constatamos nas declarações dos prefeitos uma visão mais empresarial, além de ações que demonstram seu perfil empreendedor, como participação em encontros de negócio, reuniões com empresários e presença em inaugurações. Seu esforço é alcançar grande adesão midiática e popular para continuar empreendendo. Por essa razão, acompanhamos tanto esforço empregado em divulgação.

O marketing urbano se insere como elemento fundamental na difusão do modelo de empreendedorismo urbano. Já que este tem por essência o protagonismo da imagem, analisamos aqui diversos instrumentos que contribuem para que isso seja propagado como reportagens em revistas e jornais, boletins informativos, outdoors pela cidade, até slogans, frases, declarações dos gestores, postagens nas redes sociais, entre outros. O destaque no uso desses instrumentos ficou por conta das cidades de

Queimados e Seropédica que estão utilizando-os de maneira agressiva e constante, alimentando uma a imagem de prosperidade nesses locais.

As requalificações urbanas têm como principal função embelezar as paisagens urbanas, não buscam fazer intervenções mais profundas, apenas valorizar algumas áreas da cidade. Essa valorização passa pela estética, já que são transformações superficiais. Na região estudada esse tipo de intervenção tem conseguido espaço para se desenvolver. É claro que não podemos deixar de valorizar essas obras que envolvem acessibilidade, sustentabilidade, inclusão, porém cabe questionar por que outras áreas da cidade não estão inclusas em obras que tragam condições mínimas para seus moradores.

Outro aspecto que chama atenção é que essas cidades não são capazes de fomentar parcerias público-privadas em seus espaços. Cidades como o Rio de Janeiro e São Paulo, grandes metrópoles brasileiras, têm dificuldade nesse quesito, em cidades menores isso é ainda mais impensável. Conseguimos observar apenas a existência de pequenos acordos informais entre o poder público e as empresas, nada que seja muito formalizado. Trata-se de uma participação ínfima das empresas privadas nesse processo.

Enfim, estes são alguns elementos que consideramos importantes para a construção de uma cidade com perfil empreendedor. Damos ênfase neste trabalho, as características que o empreendedorismo urbano apresenta em cidades periféricas, apresentando nossa área de estudo nesse contexto. Para futuros trabalhos poderíamos analisar as consequências da implantação desse modelo para os moradores, o que contribuiria ainda mais com a temática.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Mauricio de. **Evolução urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPLAN, 156p, 2013.

ALVES, José Cláudio Souza. **Dos barões ao extermínio: uma história da violência na Baixada Fluminense**. 2003.

ANTUNES, Ricardo. **Os Sentidos do Trabalho**: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho. [2.ed., 10.reimpr. rev. e ampl.] – São Paulo, SP: Boitempo, 2009.

ARANTES, Otilia Beatriz Fiori. Uma estratégia fatal: A cultura nas novas gestões urbanas. In: ARANTES, O; VAINER, C; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. Editora Vozes, Petrópolis – RJ, 2000, p. 75-103.

ARAÚJO, Flavio Faria de. **Empresariamento Urbano**: concepção, estratégias e críticas Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/code2011/chamada2011/pdf/area7/area7-artigo7.pdf>. Acesso em 10 de mar. 2016

BARRETO, Theo Rocha. **A Precarização do trabalho e da vida dos novos trabalhadores informais**: o trabalho flexível nas ruas de Salvador, 155 f. Trabalho de Monografia (Graduação em Ciências Sociais) Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2003.

BATISTA, Paulo Nogueira. **O Consenso de Washington**: A visão neoliberal dos problemas latino-americanos, 1994.

BONOMO, Soliane. Perspectivas atuais da Gestão Local face à emergência do Empreendedorismo Urbano. In: **Urbana**, V.4, nº5, dez.2012 - Dossiê: Cidades e Sociabilidades - CIEC/UNICAMP

BRANDÃO, Carlos. **Território e Desenvolvimento**: as múltiplas escalas entre o local e o global. São Paulo: Editora da Unicamp, 2007.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. Assalto ao Estado e ao mercado, neoliberalismo e teoria econômica. In: **Estudos Avançados** [online]. 2009, vol.23, n.66, pp. 7-23. ISSN 0103-4014.

CAIADO, Aurílio Sérgio Costa. **Desconcentração Industrial regional no Brasil (1985 – 1998)**: pausa ou retrocesso? tese (doutorado) apresentada na Universidade Estadual de Campinas, 2002.

CALDERINI, Luiz. **Vagas em Condomínios Logísticos em Seropédica**. Disponível em:<https://www.seropedicaonline.com/prefeitura/planejamento/vagas-em-condominios-logisticos-em-seropedica/>. Acesso em 20 novembro de 2016

CANOSA, Lourdes. **Todas as fatias e a cereja também:** o pensamento político da FIRJAN em quinze anos de crise (1980-1995). Tese de Doutorado. Rio de Janeiro, UFRJ/IFCS, 1998.

CARLEIAL, Liana Maria da Frota. Subdesenvolvimento e mercado de trabalho: uma análise a partir do pensamento latino-americano. In: **Sociologias**, Porto Alegre, ano 12, nº 25. 2010. p.126-157

CARVALHO, Jonathas Miranda de. **Os Jogos Olímpicos, a cooperação descentralizada e a aplicação de políticas públicas:** o modelo de Barcelona 92 para o Rio de Janeiro 2016/ Jonathas Miranda de Carvalho: Orientador Yi Shin Tang. São Paulo, 2014.

CASTELLS, Manuel & BORJA, Jordi. As cidades como atores políticos. In: **Novos Estudos** Nº45, julho de 1996.

CATTANI, Emily. Planejamento para a crise urbana no Brasil, In: **Brasil, Cidades: Alternativas para a crise urbana** Organização Ermínia Maricato, 2013. Disponível em: <<http://pet.arquitetura.ufc.br/2010/05/planejamento-para-crise-urbana-no.html#>> Acesso em 20 de maio de 2015.

CHAGAS, Guilherme Mapelli. **O Processo de Reestruturação Territorial-Produtiva no Extremo Oeste Metropolitano Fluminense:** O caso de Itaguaí. Trabalho de Conclusão de curso (Graduação em Geografia), Seropédica – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, 2015.

COMPANS, Rose. **Empreendedorismo Urbano: Entre o discurso e a prática.** São Paulo: Editora UNESP, 2005.

_____. O paradigma das global cities nas estratégias de desenvolvimento local. In: **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, nº 1, Campinas: ANPUR, p. 91 – 114, 1999.

COSTA JÚNIOR, Dijosete Veríssimo da . Município brasileiro nos 20 anos da Constituição Federal de 1988. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/13101/municipio-brasileiro-nos-20-anos-da-constituicao-federal-de-1988>> Acesso em: 20 de abr. 2016.

DAL ROSSO, Sadi. **Mais trabalho! A intensificação do labor na sociedade contemporânea.** São Paulo: Boitempo, 2008.

DAVIDOVICH, Fany. Estado do Rio de Janeiro: Singularidade de um contexto territorial. In: **Revista Território**, Rio de Janeiro, ano V, nº 9, pp.9-24. jul./dez., 2000.

ENNE, Ana Lúcia. A “redescoberta” da Baixada Fluminense: Reflexões sobre as construções narrativas midiáticas e as concepções acerca de um território físico e simbólico. In: **Pragmatizes**. Ano III nº 4 - março 2013.

FARIA, Edecarlos Oliveira Faria y DIAS, Reinaldo. City Marketing: Governador Valadares/Mg E A Projeção Da Imagem De 'Capital Mundial Do Voo Livre In: Revista de investigación em turismo y desarrollo local

Vol 5, Nº 12 (junio/junho 2012)

FELISBINO, Riberti de Almeida. **Os municípios brasileiros nas Constituições Federais, 1824 A 1988.** Disponível em: < http://www.evocati.com.br/evocati/artigos.wsp?tmp_codartigo=471 >. Acesso em: 28/04/2016 Texto inserido no EVOCATI Revista nº 63 (01/03/2011) Acesso em: 20 de abr. 2016.

FERNANDES, Ricardo e GAMA, Rui. Do Digital ao Inteligente: Os Territórios do Conhecimento como Estratégias de Desenvolvimento e/ou de Marketing Territorial. In: **Cadernos de Geografia** nº24/25 (2005/2006), CEG, Coimbra.

FERREIRA, Álvaro. **A cidade do século XXI: segregação e banalização do espaço.** Rio de Janeiro: Consequência, 2011.

FIGUEIREDO, Mariana Dantas; LEITE, Emanuel Ferreira. Cidades Empreendedoras: As novas visões sobre Planejamento Urbano e Desenvolvimento Econômico no Brasil. In: **REAd** – Edição 53 Vol. 12 Nº 5 set-out 2006.

FIRJAN. **Representatividade empresarial para fortalecer a indústria.** Disponível em: <http://www.firjan.com.br/firjan/default.htm>. Acesso em: 11 de dez. 2015

FIRJAN. **Visões de Futuro: Potencialidades e Desafios para o Estado do Rio de Janeiro nos próximos 15 anos.** Setembro de 2014. Disponível em: <http://www.firjan.com.br/visoes-de-futuro/home.htm>. Acesso em: 13 de dez. 2015

FIRJAN. **Avaliação dos Impactos Logísticos e Socioeconômicos da Implantação do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro,** 2008. Disponível em <<http://www.firjan.com.br/lumis/portal/file/fileDownload.jsp?fileId=2C908A8F4EB14A4C014EB71E74C0163B&inline=1>> Acesso em: 13 de dez. 2016.

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

HARVEY, David. **Condição Pós-moderna.** 13ª Ed. São Paulo: Edições Loyola, 2010.

_____. **O enigma do capital e as crises do capitalismo.** São Paulo: Boitempo Editorial, 2011.

_____. **Espaços Urbanos na “Aldeia Global”:** Reflexões Sobre A Condição Urbana No Capitalismo No Final Do Século XX. Conferência proferida no Primeiro Congresso Pan-Americano de Arquitetura, Ouro Preto MG, 24 set. 1992. Publicada nos Cadernos de Arquitetura e Urbanismo, - n.1, ago.1994. Belo Horizonte. PUC-MG.

_____. **O novo imperialismo.** São Paulo: Loyola, 2012.

IANONI, Marcus. Políticas Públicas e Estado: o Plano Real. In: **Lua Nova** nº. 78. 2009.

IBÃNEZ, Pablo. **Território e Guerra Fiscal: A perversidade dos incentivos fiscais.** São Paulo, 2006. Dissertação (Mestrado). Universidade de São Paulo.

LESSA, Carlos. **O Rio de todos os Brasis: Uma reflexão em busca de auto-estima.** Rio de Janeiro: Ed. Record, 2001.

LIMA JÚNIOR, Pedro de Novais. **Uma estratégia chamada ‘Planejamento Estratégico’:** deslocamentos espaciais e atribuições de sentido na teoria do planejamento urbano. Tese de Doutorado – IPPUR/UFRJ. Rio de Janeiro, 2013.

LOPES, Gabriel Lopes. Novas formas espaciais em Seropédica. **A reestruturação produtiva e os efeitos do Arco Rodoviário Metropolitano.** Trabalho de Conclusão de curso (Graduação em Geografia), Seropédica – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, 2015.

MARQUES, Barbara da Conceição. **Análise dos conflitos socioambientais em Paracambi/RJ decorrentes da implantação dos condomínios industriais no município – Nova Iguaçu.** Trabalho de Conclusão de curso (Graduação em Geografia), Seropédica – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Nova Iguaçu, 2015.

MAX LEMOS. **No Jogo do Poder RJ:** Max Lemos, prefeito de Queimados (Entrevista) 19.07.15” Disponível em <<https://www.youtube.com/watch?v=2F7uBj893sg>> Acesso dez. de 2016.

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

MOURA, Maria Suzana. **Cidades empreendedoras, cidades democráticas e redes públicas: tendências à renovação na gestão local.** Salvador, 1997. Tese (Doutoramento) – NPA/UFBA

OLIVEIRA, Isabel Cristina Eiras de. **Estatuto da cidade; para compreender...** / Isabel Cristina Eiras de Oliveira. - Rio de Janeiro: IBAM/DUMA, 2001.
OLIVEIRA, Clarice Misoczky de. **Empreendedorismo urbano e práticas de planejamento: a copa do mundo e os grandes projetos urbanos em Porto Alegre.** Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Faculdade de Arquitetura. Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional. Dissertação (mestrado). 2013.

OLIVEIRA, Alberto; RODRIGUES, Adrianno O. Industrialização na periferia da Região Metropolitana do Rio de Janeiro: Novos paradigmas para velhos problemas. In: **Semestre Económico**, volume 12, Nº. 24 (Edição especial), pp. 127-143 oct. de 2009. Medellín, Colômbia.

OLIVEIRA, Floriano José Godinho. **Reestruturação Produtiva e regionalização da economia no território fluminense.** Universidade de São Paulo (Tese de doutorado) São Paulo, Novembro de 2003.

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

_____. A Construção do Desenvolvimento Sustentável na Cidade de Volta Redonda: Um Estudo sobre Reestruturação do Território e Ideologia. 2006. 204 p. Dissertação (Mestrado em Geografia) — Instituto de Geociências, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.

_____. A emersão da região logístico-industrial do Extremo Oeste Metropolitano fluminense: reflexões sobre o processo contemporâneo de reestruturação territorial-produtiva. In: **Espaço e Economia** [Online], 7 | 2015, Online since 12 April 2016, URL : <http://espacoeconomia.revues.org/1814> ; DOI : 10.4000/espacoeconomia.

_____. Seropédica Sustentável: Transformações ecológico-econômico-espaciais recentes em um lacônico julgamento. *Recôncavo Revista de História da UNIABEU*, v. 6, p. 87-101, 2016.

OREIRO, José Luis e PAULA, Luiz Fernando de. **Novo-Desenvolvimentismo e a Agenda de Reformas Macroeconômicas para o Crescimento Sustentado com Estabilidade de Preços e Equidade Social**, 2009. Disponível em <<http://www.ppge.ufrgs.br/akb/clipping/18.pdf>> Acesso em 30 de abr. 2015.

PEIXOTO, Leonardo Scofano Damasceno. **A autonomia dos municípios na constituição brasileira de 1988**. Disponível em <<http://diogorais.jusbrasil.com.br/artigos/121933642/a-autonomia-dos-municípios-na-constituicao-brasileira-de-1988>> Acesso em: 20 de abr. 2016

PEREIRA, Tatiana Cotta Gonçalves. Sustentabilidade e justiça ambiental na Baixada Fluminense: identificando problemas ambientais a partir das demandas ao Ministério Público. In: **Caderno Metrop.**, São Paulo, v. 15, n. 29, pp. 339-358, jan/jun 2013.

PIGNATON, Álvaro Afonso. As origens da industrialização no Rio de Janeiro. In: **Publicação do Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro** nº15- 1977.

PIQUET, Rosélia. **Indústria e Território no Brasil Contemporâneo**. Rio de Janeiro/Garamond, 2007.

RAGO, Luzia Margareth; MOREIRA, Eduardo. **O que é Taylorismo?** 6ª edição, Editora Brasiliense, São Paulo, 1984.

RENAI - Relatório de Anúncios de Projetos de Investimentos “RELATÓRIO ANUAL – 2010” Disponível em www.mdic.gov.br/renai. Brasília, setembro de 2011.

RIO DE JANEIRO. Lei nº 5636, de 06 de janeiro de 2010. Dispõe Sobre Política De Recuperação Industrial Regionalizada e da Outras Providências.

ROCHA, André Santos da ; OLIVEIRA, Leandro Dias de . A reestruturação produtiva da Baixada Fluminense: o fortalecimento de novas dinâmicas e novos espaços de produção industrial. In: **XVII ENG - Encontro Nacional de Geógrafos**, 2012, Belo Horizonte. Entre escalas, poderes, ações, Geografias. Belo Horizonte: AGB Nacional, 2012. v. 1. p. 1-15.

ROCHA, André; OLIVEIRA, Leandro; SANTOS FILHO, Sidney. Questões, Proposições, Articulações: Um Panorama Analítico do I Seminário da Rede de Estudos Contemporâneos da Baixada Fluminense. In: **Revista Eletrônica História, Natureza e Espaço** - ISSN 2317-8361 v. 3, n. 1, 2014.

ROLNIK, Raquel. **O que é cidade?** São Paulo: Brasiliense, 2004. (Coleção primeiros passos)

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção.** - 4. ed. 2. reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006. (Coleção Milton Santos)

SANTOS, Thaís Chacos dos. **O city marketing em Natal/RN e a construção da imagem da cidade.** Dissertação (Mestrado em Administração) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Centro de Ciências Sociais Aplicadas, 2010. 128f.

SEGRE, Roberto. **Múltiplas vozes em Barcelona.** Disponível em: https://arcoweb.com.br/pro_jetodesign/artigos/artigo-multiplas-vozes-em-barcelona-01-10-2004 Acesso em 10 de mar. 2016.

SICSÚ, João; PAULA, Luiz Fernando de; MICHEL, Renaut. Porque novo-desenvolvimentismo? In: **Revista de Economia Política**, v.27 n.4 2007.

SIMÕES, Manoel Ricardo. **A cidade estilhaçada: reestruturação econômica e emancipações municipais na Baixada Fluminense.** Mesquita: Ed. Entorno, 300p. 2007.

SILVA, Robson Dias. A economia do Rio de Janeiro na década de 90. In: **Revista de Economia Fluminense.** Ano I – nº3 – Maio 2005.

SILVA, Eugênio. O Planejamento Estratégico sem plano: uma análise do empreendedorismo urbano no Brasil. In: **Revista de Geografia e Ordenamento do Território**, n.º 2, 2012 (Dezembro). Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território. Pág. 279 a 306.

SILVA, Ricardo Alexandre da; BUENO, Laura Machado de Mello. **Injustiça Urbana e Ambiental: O planejamento de “zonas de sacrifício”.** Disponível em <http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/viewFile/4403/4272>. Acesso em: 28 dez. 2015

SILVA, Daniel Cavalcante. Parceria público-privada. In: **Revista Jus Navigandi**, Teresina, ano 10, n. 749, 23 jul. 2005. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/7038>>. Acesso em: 10. jan. 2017.

SILVA, Eduardo Duarte Gomes da. Dimensões estéticas e políticas dos desejos de cidade: o humanismo de pequenas solidões. In: **Revista Galáxia**, São Paulo, n. 20, p. 178-187, dez. 2010.

SOARES, António Goucha. As instituições internacionais e o crash de 2008. In **Relações Internacionais** n.22, 2009.

SOUZA, Ticianne Ribeiro de. **O papel da Ideologia na expansão urbana**: a questão econômica e os impactos socioambientais do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro. Dissertação de Mestrado – FAUUSP. São Paulo, 2015. 212p.

SOUZA, Marcelo Lopes & RODRIGUES, Glauco Bruce. **Planejamento Urbano e Ativismos Sociais**. São Paulo: Ed. Unesp, 2004.

TUBBS, Décio; MARQUES, Eduardo Duarte; GOMES, Olga V. O. & SILVA-FILHO, Emmanoel Vieira. Impacto da Mineração de Areia sobre a Química das Águas Subterrâneas, Distrito Areeiro da Piranema, Municípios de Itaguaí e Seropédica, Rio de Janeiro. In: **Revista Brasileira de Geociências**, setembro de 2011.

VAINER, Carlos Bernardo. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano. In: ARANTES, O; VAINER, C; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Editora Vozes, Petrópolis – RJ, 2000, p. 75-103.

_____ Paes afirma que sonho do Rio é ser como Barcelona. Disponível:<http://www.jb.com.br/rio/noticias/2009/10/23/paes-afirma-que-sonho-do-rio-e-ser-como-barcelona/> Acesso em: 20 de abr. 2016

WEISS, Marcos Cesar; BERNARDES, Roberto Carlos; CONSONI, Luciani. **Cidades inteligentes: casos e perspectivas para as cidades brasileiras**, 2012.. Disponível em <https://www.academia.edu/7362771/Cidades_inteligentes_casos_e_perspectivas_para_as_cidades_brasileiras> Acesso em dez.de 2016.

Reportagens utilizadas

“PREFEITO MARTINAZZO VISITA NOVO GALPÃO DA EMPRESA GOLGI EM SEROPÉDICA” Disponível em <http://seropedica.rj.gov.br/prefeito-martinazzo-visita-novo-galpao-da-empresa-golgi-em-seropedica/> Acesso em: 20 jan.2017

“MARTINAZZO VISITA INDÚSTRIA DE TINTAS QUE SE INSTALARÁ EM SEROPÉDICA “Disponível em <https://seropedica.rj.gov.br/martinazzo-vistoria-industria-de-tintas-que-se-instalara-em-seropedica/> Acesso em 20 de jan.2017

“SEROPÉDICA PASSA POR REVOLUÇÃO INDUSTRIAL” Disponível e, <https://seropedica.rj.gov.br/seropedica-passa-por-revolucao-industrial/> Acesso em 20. de jan.2017

“PREFEITURA DE SEROPÉDICA BUSCA PARCERIAS COM ÓRGÃOS ESTADUAIS EM PROL DO DESENVOLVIMENTO” Disponível em

<https://seropedica.rj.gov.br/prefeitura-de-seropedica-busca-parcerias-com-orgaos-estaduais-em-prol-do-desenvolvimento/> Acesso em 20 de jan.2017

“SEROPÉDICA PARTICIPA DE ENCONTRO PARA DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO” Disponível em <https://seropedica.rj.gov.br/seropedica-participa-de-encontro-para-desenvolvimento-da-regiao-metropolitana-do-rio/>. Acesso em 20 de jan 2017.

“SEROPÉDICA ATRAI GRANDES EMPRESAS” Disponível em <http://seropedica.rj.gov.br/seropedica-atrai-grandes-empresas/>. Acesso em 20 de jan.2017

“PARCERIA ENTRE PREFEITURA, SEBRAE E CIAPS INCENTIVA CRESCIMENTO ECONOMICO EM SEROPÉDICA” Disponível em <http://seropedica.rj.gov.br/parceria-entre-prefeitura-sebrae-e-aciaps-incentiva-crecimento-economico-de-seropedica/>Acesso em 20 de jan.2017.

“3ª MAIOR EMPRESA PRIVADA DE LOGÍSTICA DOS ESTADOS UNIDOS INICIARÁ OPERAÇÕES EM SEROPÉDICA” Disponível em <http://seropedica.rj.gov.br/3a-maior-empresa-privada-de-logistica-dos-estados-unidos-iniciara-operacoes-em-seropedica/> Acesso em 20 de jan. 2017.

“COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO DE ITAGUAÍ TEM NOVA ESTRUTURA” Disponível em <http://www.itaguai.rj.gov.br/noticia/579/companhia-de-desenvolvimento-urbano-de-itaguai-tem-nova-estrutura.html> Acesso em 20 de jan. 2017.

“REVITALIZAÇÃO DO CENTRO” Disponível em <http://www.itaguai.rj.gov.br/busca.php?busca=revitaliza%C3%A7%C3%A3o+do+centro> Acesso em 20 de jan. 2017.

“PREFEITURA CONSTROI RAMPAS DE ACESSO NAS PRAÇAS DO CENTRO” Disponível em <http://www.itaguai.rj.gov.br/noticia/1217/prefeitura-constroi-rampas-de-acesso-nas-pracas-do-centro.html> Acesso em 20 de jan. 2017.

“DISTRITO INDUSTRIAL DE QUEIMADOS” Disponível em <http://queimadosrj.blogspot.com.br/search?q=industrial> Acesso em 20 de jan. 2017.

“ICMS MENOR ATRAI INDÚSTRIAS”. Disponível em: <http://www.joseadriano.com.br/profiles/blogs/icms-menor-atrai-industrias> Acesso em 30 de jan. 2017.

“FIRJAN PEDE APOIO A PREFEITOS DA BAIXADA PARA RETOMADA DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DA REGIÃO” Disponível em <http://jbonline.terra.com.br/rio/noticias/2017/02/23/firjan-pede-apoio-a-prefeitos-da-baixada-para-retomada-do-desenvolvimento-economico-da-regiao/> Acesso em 30 de jan. 2017.

“PREFEITO DE QUEIMADOS DIZ QUE CIDADE CONTINUA CRESCENDO”
Disponível em <http://portalbaixada.com.br/prefeito-de-queimados-diz-que-cidade-continua-crescendo/> Acesso em 30 de jan.2017