

UFRRJ
INSTITUTO DE AGRONOMIA/INSTITUTO MULTIDISCIPLINAR
CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA/PPG GEO

DISSERTAÇÃO

**A reestruturação territorial-produtiva de Itaguaí: ascensão e crise de uma
cidade-símbolo do novo desenvolvimentismo Fluminense**

Guilherme Mapelli Chagas

2017



**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE AGRONOMIA/INSTITUTO MULTIDISCIPLINAR
CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA/PPGGEO**

**A REESTRUTURAÇÃO TERRITORIAL-PRODUTIVA DE ITAGUAÍ:
ASCENSÃO E CRISE DE UMA CIDADE-SÍMBOLO DO NOVO
DESENVOLVIMENTISMO FLUMINENSE**

GUILHERME MAPELLI CHAGAS

Sob a orientação do Professor
Leandro Dias de Oliveira

Dissertação submetida como requisito parcial para a obtenção do grau de **Mestre em Geografia**, no Curso de Pós-Graduação em Geografia, Área de Concentração em Espaço, Questões Ambientais e Formação em Geografia.

Seropédica, RJ
Outubro de 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)

C426r Chagas, Guilherme Mapelli, 1991-
A reestruturação territorial-produtiva de Itaguaí:
ascensão e crise de uma cidade-símbolo do novo
desenvolvimentismo Fluminense / Guilherme Mapelli
Chagas. - 2017.
329 f.: il.

Orientador: Leandro Dias de Oliveira.
Dissertação (Mestrado). -- Universidade Federal Rural
do Rio de Janeiro, Curso de Pós-Graduação em
Geografia, 2017.

1. Itaguaí. 2. Reestruturação- territorial
produtiva. 3. Novo desenvolvimentismo. I. Dias de
Oliveira, Leandro, 1979-, orient. II Universidade
Federal Rural do Rio de Janeiro. Programa de Pós-
Graduação em Geografia III. Título.

**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE AGRONOMIA/ INSTITUTO MULTIDISCIPLINAR
CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

GUILHERME MAPELLI CHAGAS

Dissertação submetida como requisito parcial para a obtenção do grau de **Mestre em Geografia**, no Curso de Pós-graduação em Geografia, área de Concentração em Espaço, Questões Ambientais e Formação em Geografia.

DISSERTAÇÃO APROVADA EM: ----/----/-----

Prof. Dr. Leandro Dias de Oliveira - PPGGEO / UFRRJ
(Orientador)

Prof. Dr. Floriano José Godinho de Oliveira - PPFH / UERJ

Prof. Dr. André Santos da Rocha - PPGGEO / UFRRJ

Prof. Dr. Maurilio Lima Botelho - PPGGEO / UFRRJ

À minha família.

À memória dos meus avós Terezinha e José, meu
tio Ademir e ao amigo Maurício.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente agradeço a Deus, pela oportunidade à vida, por ter me fortalecido, me dado sabedoria e discernimento durante a realização de mais essa etapa.

Agradeço, imensamente, a toda a minha família, principalmente a meus pais, Guilherme e Graça, a minha avó Maria Lila e as minhas tias Margarida, Regina e Silvana, por todo o amor, apoio e confiança. Essa nova etapa concluída tem total relação aos esforços dessas pessoas, a todo o privilégio que me foi ofertado, portanto, meu muito obrigado, e eterna gratidão, por tudo.

Meu total agradecimento às instituições que ao longo da minha formação acadêmica me deram total apoio. Agradeço, aos professores do Curso de Geografia da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (Departamento de Geografia / UFRRJ), pela grandiosa contribuição ao longo da graduação. Em relação a esse período, é válido o agradecimento a Fundação Carlos Chagas Filho de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro – FAPERJ, que ao longo de março de 2013 a junho de 2014 possibilitou-me excelente oportunidade em pesquisar sobre a temática que deu origem tanto para a conclusão do trabalho final de curso, como a base para que este viesse a ser aprofundado durante o mestrado. Agradeço também ao Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica – PIBIC, do CNPq – Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, que desde o período de agosto de 2014 até agosto até julho de 2015, deu-me a oportunidade de dar continuidade, como bolsista, com a temática relacionada ao processo de reestruturação territorial-produtiva. Agradeço também ao LAGEP – Laboratório de Geografia Econômica e Política (DGG / UFRRJ), especialmente referente às atividades desenvolvidas no âmbito do Grupo de Pesquisa Reestruturação Econômico-Espacial Contemporânea (CNPq-UFRRJ), pela discussão dos aportes teórico-metodológicos e as perspectivas que foram, durante a graduação, as responsáveis por despertar o meu interesse cada vez mais pela pesquisa.

Durante a etapa que levou a elaboração deste trabalho, agradeço imensamente a oportunidade concedida enquanto bolsista da Agência Financiadora da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES). Posso afirmar que sem o apoio desta referida instituição a respectiva pesquisa teria encontrado maiores dificuldades em chegar a seu objetivo.

Meu imenso agradecimento a meu orientador, Prof. Dr. Leandro Dias de Oliveira, que desde o início da minha formação acadêmica me proporcionou a possibilidade de pesquisar, se interessar cada vez mais sobre a ciência geográfica, sobre a temática relacionada a tal pesquisa. Grato à atenção, a toda a paciência, conselhos e incentivos, inclusive, o apoio que deram a base para tentar, adentrar e concluir a etapa do mestrado. Agradeço ao fato, de ter a oportunidade de convivência durante este período – bolsista FAPERJ e PIBIC-CNPq e Orientando de Monografia e de Mestrado – com um exemplo, tanto de profissional; que apresenta total competência e amor pelo que faz; quanto de pessoa.

É importante deixar aqui a minha imensa gratidão ao Prof. Dr. Maurílio Lima Botelho - Programa de Pós-Graduação em Geografia – PPGGEO / UFRRJ, ao Prof. Dr. André Santos da Rocha - Programa de Pós-Graduação em Geografia – PPGGEO / UFRRJ e ao Prof. Dr. Floriano José Godinho de Oliveira - Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas e Formação Humana – PPFH / UERJ. Relato os esforços, a importante contribuição, a paciência destinada à leitura de tal pesquisa e as significativas sugestões, que contribuíram para uma maior reflexão sobre tal temática, para que o objetivo de tal estudo fosse alcançado.

Não poderia deixar de salientar a importância dos professores do Programa de Pós-Graduação em Geografia- PPGGEO- UFRRJ, por toda a competência e contribuição dada ao longo da respectiva pesquisa; portanto, deixo meus sinceros agradecimentos. Deixo também, um agradecimento à primeira turma de mestrado PPGGEO- UFRRJ, por todos os diálogos,

discussões e desconstruções ao longo dessa jornada. Referindo-se a tal programa, retrato a felicidade de conhecer duas pessoas em especial, Thiago Lammoglia e Rafael Cordeiro, minha eterna gratidão pela amizade, por todos os conselhos, incentivos e trocas.

Agradeço também a todos os amigos da época da graduação, da turma de 2010 de geografia da UFRRJ, pois para todos tenho um carinho imenso. Destaco especialmente Juliana Pereira, Lidiane Andrade, Tony Eweron, Gabriel Menezes, Victor Arouca, Gustavo Pinheiro, Patrícia Matias e Marcelo Loura; a este último, enfatizo o obrigado pelos diálogos em torno da pesquisa, com indicações de materiais a serem trabalhados. Retratando ainda sobre tal época, deixo, em especial, o meu carinho e eterna gratidão aos irmãos de vida, Renan Navarro e Felipe Alexandre, meu muito obrigado, por tudo. Sobre a geografia da UFRRJ, agradeço imensamente a três pessoas que pude fortalecer os laços durante a etapa do mestrado: meu muito obrigado aos amigos Breno Santos, Leonardo Linche e Luiz Fernando Belshoff. Agradeço também a Mariana Chaves, a Nathália Moraes, Isabella Mont'Alvão, Stefania Tieppo, Raíza Diniz, Matheus Gomes, Jefferson Vinco – amigos da geografia que tive um contato maior durante estes dois últimos anos. Grato também a todos que durante a etapa da graduação e mestrado na UFRRJ contribuíram de alguma forma em todo o processo de aprendizado e evolução, tanto enquanto estudante quanto “ser humano”.

Não posso deixar também de reconhecer a importância e agradecer aos amigos mais antigos, do ensino médio, Érika Rocha, José Victor Lopes, João Marcos, Vinícius Zander, Felipe Costa e Ana Carolyna Maia. Retrato também as amizades mais recentes, feitas durante a fase de tal escrita e que tenho grande carinho. Obrigado, em especial a Roberta Teixeira, Nathalia Martins, Clara Andrezzo, Eloá Lacerda. Gratidão a todos que passaram durante a minha vida, acrescentando em meu ser, iluminando a minha jornada e me oferecendo a possibilidade de aprendizado. Peço desculpas pelas ausências, onde muitas das vezes justificava estar estudando, agradeço toda a compreensão e paciência, foi por uma boa causa. Cada um é e sempre será importante ao longo da minha caminhada. Todo amor envolvido, sempre, paz e luz, a todos.

RESUMO

CHAGAS, Guilherme Mapelli. **A reestruturação territorial- produtiva de Itaguaí: ascensão e crise de uma cidade-símbolo do novo desenvolvimentismo fluminense**. 2017. 329p. Dissertação (Mestrado em Geografia). Instituto de Agronomia/Instituto Multidisciplinar, Departamento de Geografia, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, RJ, 2017.

No decorrer desta década, a cidade de Itaguaí passou a se reconfigurar como um polo de desenvolvimento econômico; seja por ser sede do Porto de Itaguaí (antigo *Sepetiba*) – responsável pelo escoamento da produção de grande parte do estado do Rio de Janeiro – seja pela recente implantação de indústrias em seus limites (e no bairro contíguo de Santa Cruz). O território de Itaguaí tornou-se, assim, significativo no que concerne a inúmeros impactos sócio-espaciais e mudanças urbanas- produtivas. A presente pesquisa tem pretensões de avaliar o processo de reestruturação territorial-produtiva – caracterizar o cenário atual produtivo – e o seu reflexo, as suas marcas, em tal recorte espacial definido, tendo em vista o recorte temporal a partir do governo do Luiz Inácio Lula da Silva, do seu “novo desenvolvimentismo”. Período este em que o Estado voltou a atuar com mais força, emergindo a partir disso um modelo econômico com novas bases produtivas, com a tentativa de dinamizar a política industrial, e apresentando assim maior intervenção e regulação econômica do Estado, implicando em novos atores e novas dinâmicas a partir da retomada do pensamento desenvolvimentista. Configura-se um período em que o Estado se demonstra desenvolvimentista, mas com amarras neoliberais. Itaguaí passou a se inserir em um dos “territórios-ação” para abarcar os processos intrínsecos aos objetivos engendrados pelo retorno do papel do Estado com a problemática do desenvolvimento. Portanto, é imprescindível enunciar quais as marcas do “novo desenvolvimentismo” que se fazem presente no respectivo recorte espacial e de como este se faz apenas o lócus de concentração de atividades estimuladas por um “projeto” político-econômico iniciado a partir do governo Lula, que se concretiza deslocado de uma articulação com a esfera da administração local, não levando em questão as amarras, as teias das relações presentes no território.

Palavras-chave: Itaguaí, Reestruturação- territorial produtiva, Novo desenvolvimentismo.

ABSTRACT

CHAGAS, Guilherme Mapelli. **The territorial-productive restructuring of Itaguaí: rise and crisis of a city-symbol of the new developmentalism in Rio de Janeiro.** 2017. 329p. Dissertation (Master in Geography). Institute of Agronomy / Multidisciplinary Institute, Department of Geography, Federal Rural University of Rio de Janeiro, Seropédica, RJ, 2017.

In the course of this decade, the city of Itaguaí began to reconfigure itself as a pole of economic development; Either because it is the seat of the Port of Itaguaí (formerly Sepetiba) - responsible for the outflow of production in much of the state of Rio de Janeiro - or for the recent establishment of industries within its limits (and the contiguous neighborhood of Santa Cruz). The territory of Itaguaí has thus become significant with regard to numerous socio-spatial impacts and urban-productive changes. The present research has the pretensions of evaluating the process of territorial-productive restructuring - characterizing the current productive scenario - and its reflection, its marks, in such a defined spatial cut, considering the temporal cut from the government of Luiz Inácio Lula Da Silva, of his "new developmentalism". A period in which the State started to act with greater force, emerging from this an economic model with new productive bases, with the attempt to dynamize the industrial policy, and thus presenting greater intervention and economic regulation of the State, implying new actors and New dynamics from the resumption of developmental thinking. It is a period in which the state demonstrates itself as developmentalist, but with neoliberal ties. Itaguaí began to enter into one of the territories action to encompass the processes intrinsic to the objectives engendered by the return of the role of the State with the problem of development. Therefore, it is essential to state the marks of the "new developmentalism" that are present in the respective spatial clipping and of how this is only the locus of concentration of activities stimulated by a political-economic "project" initiated after the Lula government, which It concretely moves away from an articulation with the sphere of local administration, not taking into account the ties, the webs of relations present in the territory.

Keywords: Itaguaí, Restructuring territorial-productive, New developmentalism.

Índice de Figuras

Figura 1: Dados Gerais de Itaguaí	21
Figura 2: Localização de Itaguaí	22
Figura 3: Identificação dos berços, retroárea e limites terrestres da poligonal	63
Figura 4: Configuração da rede de transportes (Ferrovia/ Rodovia/ Portos)	96
Figura 5: Localização/ relação entre os investimentos	105
Figura 6: Principais investimentos na região da Baía de Sepetiba	109
Figura 7: Traçado do Arco Rodoviário Metropolitano	148
Figura 8: Píer do Porto Sudeste	151
Figura 9: Alternativas para o traçado do Arco Metropolitano em Seropédica	272
Figura 10: Arco Metropolitano – Rodovia da Crise	275
Figura 11: Arco Metropolitano- Sem contagem de veículos	275
Figura 12: Traçado do Arco Metropolitano e entroncamentos rodoviários	277
Figura 13: Arco Metropolitano inacabado	278
Figura 14: Arco Rodoviário: Rodovia sem infraestrutura	279
Figura 15: Casos de violência no Arco Metropolitano Fluminense	283
Figura 16: Ocupações irregulares no Arco Metropolitano	287
Figura 17: Charge - Demissão em massa no Porto Sudeste	296
Figura 18: Reportagem de O Globo: Impactos Ambientais da ThyssenKrupp Companhia Siderúrgica do Atlântico	303
Figura 19: Pare, CSA!	306

Índice de Gráficos

Gráfico 1: Exportações - Brasil - 2002	56
Gráfico 2: Exportações - Brasil - 2010.....	56
Gráfico 3: Transferências Totais para o Município – 2008-2013.....	83
Gráfico 4: Receitas Tributárias 2008 - 2013.....	83
Gráfico 5: Investimentos por Setor de Atividade.....	86
Gráfico 6: Investimentos em Infraestrutura (2012-2014).....	86
Gráfico 7: Evolução da Movimentação de Containers.....	102

Índice de Quadros - Síntese

Quadro-Síntese 1: Histórico do Porto de Sepetiba - Itaguaí	28
Quadro-Síntese 2: Equipamento do Porto de Itaguaí.....	64
Quadro-Síntese 3: Pontos positivos e negativos do Porto de Itaguaí.....	66
Quadro-Síntese 4: Investimentos anunciados (previstos) 2008- 2010 (Itaguaí/Santa Cruz)..	90
Quadro-Síntese 5: Investimentos anunciados (previstos) 2010- 2012 (Itaguaí/ Santa Cruz)..	91
Quadro-Síntese 6: Investimentos anunciados (previstos) 2011- 2013 (Itaguaí/ Santa Cruz)..	92
Quadro-Síntese 7: Investimentos anunciados (previstos) 2012- 2014 (Itaguaí/ Santa Cruz)..	93
Quadro-Síntese 8: Investimentos anunciados (previstos) 2014- 2016 (Itaguaí/Santa Cruz)..	94
Quadro-Síntese 9: Empresas Presentes no Distrito Industrial de Santa Cruz - 2014.....	98
Quadro-Síntese 10: Tripés do desenvolvimento - Comparação entre a Ortodoxia Convencional [Neoliberalismo] e o Novo Desenvolvimentismo.....	217
Quadro-Síntese 11: Comparação entre o “Antigo-desenvolvimentismo” e o “Novo-desenvolvimentismo”	223

Índice de Tabelas

Tabela 1: Movimentação no Porto de Itaguaí 2003 - 2012 (t)	55
Tabela 2: Evolução das movimentações de carga no Porto de Itaguaí – 2003/2012 (mil t).....	58
Tabela 3: Produto Interno Bruto (PIB) – Valor Adicionado Bruto pela Indústria – Itaguaí – 2000-2012.....	84
Tabela 4: Desembolso do BNDES em bilhões de reais.....	232

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	15
CAPÍTULO I.....	21
ITAGUAÍ: O ADVENTO DE UM POLO LOGÍSTICO-PRODUTIVO	21
1.1 Localização de Itaguaí – A “Cidade do Porto”.....	21
1.2 Porto de Itaguaí: Novos investimentos em uma redinamização neoliberal	29
1.3 Itaguaí: Um novo polo metropolitano de desenvolvimento produtivo-logístico.....	43
1.4 Berços, retroárea e limites terrestres do Porto de Itaguaí	58
1.5 Porto de Itaguaí: “Macrologística” e novas dinâmizações do entorno	68
CAPÍTULO II.....	79
O PROCESSO DE REESTRUTURAÇÃO-TERRITORIAL-PRODUTIVA DE ITAGUAÍ..	79
2.1. Consolidação de Itaguaí: Histórico Recente e Tipologia dos Investimentos.....	81
a) A Nuclebrás Equipamentos Pesados S.A – Nuclep	99
b) Siderúrgica Gerdau (Cosigua).....	100
c) Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais S.A- Usiminas	100
d) Companhia Siderúrgica Nacional – CSN	100
e) LLX/MMX- Mineração e Metálicos S.A. (MMX)	102
f) Estaleiro e a Base Naval	103
g) Itaguaí Construções Navais S.A (ICN).....	103
h) Unidade de Fabricação de Estruturas Metálicas (UFEM)	104
i) Rolls- Royce	106
j) Companhia Siderúrgica do Atlântico (TKCSA).....	106
k) Petrobras	107
2.2. O processo de Reestruturação Territorial-Produtiva	111
CAPÍTULO III	137
ITAGUAÍ: ASCENSÃO E CRISE DO NOVO DESENVOLVIMENTISMO.....	137
3.1. Território e inovações tecnológicas: novos aportes em infraestrutura.....	137
3.2. As consequências local-regionais da reestruturação territorial-produtiva	154
3.3. Itaguaí: Uma cidade-símbolo do “novo desenvolvimentismo” fluminense	168
3.3.1 Notas sobre o “desenvolvimentismo”	177
3.3.2 O Novo Desenvolvimentismo em questão	204
3.3.3. O Novo Desenvolvimentismo em Itaguaí	244

CAPÍTULO IV	251
“ATMOSFERA DE CRISE”: PERMANÊNCIAS E PERSPECTIVAS	251
4.1 Desinvestimentos em curso: mudanças produtivas em Itaguaí.....	252
4.2 Golpe Jurídico-Parlamentar e desestruturação do Novo Desenvolvimentismo.....	257
4.3 Expressões da Crise em Itaguaí	267
4.3.1 Abandono, violência e subutilização do Arco Rodoviário Metropolitano Fluminense	268
4.3.2 O declínio da Economia Portuária	290
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	311
6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	319

INTRODUÇÃO

No decorrer desta década, a cidade de Itaguaí passou a se reconfigurar como um polo de desenvolvimento econômico, seja por ser sede do Porto de Itaguaí (antigo *Seppetiba*) – responsável pelo escoamento da produção de grande parte do estado do Rio de Janeiro –, seja pela recente implantação de indústrias em seus limites (e no bairro contíguo de Santa Cruz). O território de Itaguaí tornou-se, assim, significativo no que concerne a inúmeros impactos sócio-espaciais e mudanças urbano-produtivas. Devido principalmente a presença do porto e por ter uma posição geográfica estratégica favorável, houve esforços para expandir as competências deste território – novos usos – e torná-lo como um lugar de atração para novos investimentos.

O processo de concentração de atividades portuárias, logísticas e industriais que se insere no recorte espacial de estudo é visto como um elemento responsável pelo processo de reestruturação territorial-produtiva. Ou seja, um condutor das transformações, que tem como consequência a consolidação de novas formas e marcas no espaço e que se baseia em novos segmentos produtivos e na necessidade de implantação de novas tecnologias (inovações e redes logísticas) para tornar tal ambiente favorável para tais atividades. Esse processo atual implica em novas *territorializações*, ou seja, formando novos territórios destinados a indústrias, valorizando áreas “esvaziadas” (desvalorizados historicamente e pouco povoados), deslocando o setor industrial do núcleo metropolitano, tecendo assim uma nova relação entre a capital e as demais regiões fluminenses. Todo esse panorama instaurado se ressignifica a partir de uma estratégia territorial relacionada a uma interiorização de investimentos – indústrias se deslocando para áreas mais afastadas, ao entorno do núcleo metropolitano – conduzindo a formação de novos eixos destinados a abrigar atividades intrínsecas a aspectos produtivos. Essa dinâmica estimulada pelo Estado e que impõe a formação de novas espacialidades produtivas, se refere, portanto, a um estratagema de relocação de capital produtivo a lócus “extras núcleos urbanos de alta concentração”. Ou seja, produzem novas centralidades espaciais produtivas, subpolos metropolitanos. Tal movimento, como será visto, impõe a readequação de áreas outrora tidas como periféricas e caracterizadas por conter fortes marcas rurais, com a introdução de novos instrumentos e reabilitações ideológicas relativas à indústria – associadas a promover desenvolvimento – como forma de legitimar suas ações.

Itaguaí, portanto, se tornou um lócus de concentração de novos investimentos referentes ao incremento de empreendimentos que englobam o ramo metal- siderúrgico e logístico-petrolífero. É relevante compreender como uma área que já apresentava, mesmo que com um potencial limitado, certa característica industrial – com a existência do seu porto e da operação de algumas outras empresas – passa a reconfigurar as suas bases produtivas, assim como atrair novos incrementos. Essa redinamização de Itaguaí se traduz como fruto das marcas do “novo desenvolvimentismo” em seu território.

Esse projeto nacional, de certo modo, enxerga Itaguaí como um território importante estrategicamente e de possibilidade para as suas ações, portanto, entende que a cidade é um dos “nós” desse processo, embora não se leve em questão as amarras do território local e uma preocupação de fato em se promover um desenvolvimento social na esfera local. Itaguaí constituiu-se apenas como o lugar que abarca e que leva as marcas do processo que se caracteriza nos marcos do projeto político-econômico engendrado a partir do governo do Luiz Inácio Lula da Silva, onde o Estado atua promovendo infraestrutura e logística enquanto o capital se aproveita desse processo. Esse novo período iniciado, que faz parte de um ajuste espaço-temporal e se favoreceu mediante as circunstâncias de crescimento econômico

fortalecido pela bolha de *commodities*, é representativo por ter induzido mais visibilidades as mudanças, mais empresas sendo atraídas, se reestruturando em Itaguaí. Assim, uma nova guinada se deu nesse território mediante a reorientação do papel do Estado e o seu incentivo ao processo de reestruturação territorial-produtiva.

A partir dessa redinamização, a cidade em si – a administração local e os atores, sujeitos existentes em tal território – tentam se aproveitar dos reflexos atrelados a um crescimento econômico estimulado pela escala federal – que escolheu tal território como um *locus* de suas ações, um “território de ação” – para atrair novas arrecadações através de novos serviços, novas perspectivas, com a tentativa de construção de uma nova imagem para a cidade.

Tal pesquisa abordará como as transformações territoriais em tal recorte espacial ganham um novo fôlego na última década, com o início do governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Tal conjuntura foi responsável por trazer mais visibilidade ao território de Itaguaí e em promover uma maior atração de investimentos de cunho logístico-industriais. Apesar de não haver uma articulação entre as ações estimuladas por tal projeto nacional – que apenas se interessa pelo uso instrumental de tal território – e a escala local da administração de tal município, este usa dos reflexos, das marcas do novo desenvolvimentismo em seu território como forma de tentar estimular a criação de uma nova imagem – como se fosse caminhar para o moderno, para o progresso, sendo ideal tanto para residir, trabalhar, quanto para investir – e atrair novas formas de serviços, hábitos, como forma de alcançar mais arrecadações.

Um fato que demonstra bem como a cidade passou a tentar criar uma nova imagem foi à modificação ocorrida no ano de 2006 em relação ao nome do porto localizado na cidade, pois inicialmente o Porto de Itaguaí era denominado como Porto de Sepetiba – fato este devido estar localizado na Baía de Sepetiba, mas essa denominação causava certa confusão, devido ao fato de também ser nome de um bairro localizado na cidade do Rio de Janeiro. A partir dessa questão envolvendo o nome e a localização do Porto, no ano de 2006, por meio de um projeto de lei¹ sancionado pelo Presidente do Brasil na época, Luiz Inácio Lula da Silva, o porto passou então a ser denominado como Porto de Itaguaí. Assim, a própria prefeitura da cidade passou a utilizar um *slogan* com a seguinte frase: “*Itaguaí, a cidade do porto*”, como uma forma de divulgar a real localização do porto, sendo este a sua maior fonte econômica e responsável por estimular o desenvolvimento da economia local.

A presente pesquisa objetiva avaliar o processo de reestruturação territorial-produtiva em Itaguaí, tendo em vista o advento do governo de Luiz Inácio Lula da Silva e as marcas provocadas neste recorte espacial do aqui denominamos “novo desenvolvimentismo”. Este modelo se relaciona ao fato do Estado voltar a atuar com mais força, emergindo a partir disso um modelo econômico com novas bases produtivas, com a tentativa de dinamizar a política industrial, e apresentando assim maior intervenção e regulação econômica do Estado e a substituição das privatizações por PPPs (Parcerias Público-Privadas), que passaram a ser consolidadas a partir de 2005. Configura-se um período em que o Estado se demonstra desenvolvimentista, ainda que com amarras neoliberais, como veremos no decorrer deste trabalho.

Salienta-se que a chegada de novos investimentos, as novas formas e funções que passaram a se estruturar na cidade de Itaguaí têm sido responsáveis por fomentar o processo de reestruturação territorial-produtiva. Destarte, procura-se, a partir de uma caracterização do cenário produtivo de tal recorte espacial, compreender como esse processo de reestruturação ocorre de modo único, característico, quando se refere à borda metropolitana, impondo

¹ Projeto de Lei idealizado pelo Deputado Simão Sessim (PP/RJ), foi publicada no DOU no 25/11/2005 a sanção presidencial à Lei n.º 11.200, que alterou definitivamente o nome do Porto de Sepetiba para Porto de Itaguaí.

marcas e transformações no território e de como esse é modificado tendo em vista garantir os interesses vigentes por parte da relação entre capital-Estado. Todo esse processo em curso implica em novos e velhos paradigmas referentes ao meio produtivo, onde não houve um rompimento total do modelo de rigidez fordista quando se trata de área de borda metropolitana, onde a chegada da fábrica ainda é vista como fonte de todo o progresso.

O recorte temporal de tal pesquisa refere a “ascensão”, considerando-a no momento pós-inserção de medidas instauradas pelo Governo do Presidente Luiz Inácio Lula da Silva (pós 2002), podendo ser identificada a partir do ano de 2006, onde se iniciou uma série de investimentos massivos em tal área seguida de mudanças urbano-produtivas mais significativas. O ano de 2006 também é simbólico pela própria mudança do nome do porto – de Sepetiba para Itaguaí –, uma estratégia “ideológica” e “territorial-produtiva”. Em relação à “crise”, foi pensado a partir das mudanças atuais, do cenário político caracterizado por uma crise institucional, dos desinvestimentos em cursos relacionados aos empreendimentos. Assim, aqui se analisará os sinais que apontam a derrocada de tal modelo, tendo em vista a falência dos projetos, a crise nos investimentos e o panorama de instabilidade político-econômico brasileiro. Portanto, tal recorte temporal será definido tendo em vista um período de dez anos de análise (2006- 2016), o que permite um balanço profícuo desde ciclo de desenvolvimento e ruína do modelo. Assim, nos debruçaremos em como se consolidou no Estado do Rio de Janeiro, focando sempre mais na cidade de Itaguaí, as marcas deste modelo, observando os novos investimentos que representam como fruto das medidas desse “novo desenvolvimentismo”.

Como exemplos de uma atuação mais interventora do Estado neste período e um dos sustentáculos de apoio a esse modelo, pode-se indicar a redefinição do papel do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que induziu programas e processos que agiram diretamente no recorte espacial analisado. Assim, emerge uma mudança referente à política industrial, bem como a criação do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) no ano de 2007, sendo este destinado a questão do crescimento, como visando reduzir os estrangulamentos estruturais através de investimentos destinados a infraestruturas logísticas, entre outros.

Como reflexo das medidas do novo desenvolvimentismo no território fluminense nesse período, tem-se os casos significativos da criação do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro COMPERJ (localizado em Itaboraí) – este que se objetivava em primeiro momento se conectar com o Porto de Itaguaí através do Arco Rodoviário Metropolitano – assim como investimentos de cunho privados em parceria com o Estado, como o Porto do Açú²; este localizado no Norte Fluminense, e o Superporto Sudeste³ (localizado na Ilha da Madeira-Itaguaí), sendo esse projetado para movimentar e exportar minério de ferro e outros granéis sólidos para os mercados internacionais, ambos tidos como a “ascensão” desse projeto “neodesenvolvimentista”.

No momento atual há uma verdadeira derrocada desse modelo, devido à existência de uma “atmosfera de crise”, tanto econômica quanto política, alimentado também pelo processo de impeachment da ex-presidenta Dilma Rousseff, ocorrido em agosto de 2016. São exemplos dessa instabilidade e que afetaram diretamente tal recorte espacial de estudo: o fato

² Empreendimento logístico idealizado pela empresa LLX Logística S.A, através de suas subsidiárias, LLX Porto do Açú Ltda. (LLX Açú) e LLX Minas-Rio Logística Ltda. (LLX Minas Rio). Atualmente é que agora é controlado pela Prumo Logística S.A.

³ O Superporto Sudeste passou a ser designado como Porto Sudeste do Brasil, deixando de ser majoritariamente de domínio da MMX Mineração e Metálicos SA, devido toda a problemática econômica envolvendo a crise do “império X”, do empresário Eike Fuhrken Batista da Silva. Atualmente é controlado pela joint venture, formada pela operadora mundial de terminais Impala e o fundo de investimentos Mubadala Developmente Company, em associação com a MMX. Ver mais em: <http://www.portosudeste.com/pt/>.

de o Arco Rodoviário Metropolitano encontrar-se incompleto; o Superporto Sudeste, que virou Porto Sudeste do Brasil, ter mudado de mãos; a crise do império X; a TKCSA⁴ – maior investimento privado dos últimos anos no território fluminense – ter diminuído a carga de investimentos e ter sido vendida para outro grupo; além das inúmeras demissões e perspectivas não animadoras em relação ao legado de todo esse processo – deslocado de um desenvolvimento social local – incluindo nesse viés, os impactos socioambientais gerados.

Itaguaí assumiu, no período áulico do novo desenvolvimentismo brasileiro, um protagonismo econômico-produtivo na esfera regional e, em meio à condição metropolitana do Rio de Janeiro, nacional, tornando-se uma importantíssima “peça no tabuleiro” econômico fluminense, algo explícito pelo Arco Metropolitano que desemboca na cidade, pela expansão do porto existente e criação de novos terminais portuários e pela instalação de um número consistente de novos empreendimentos comerciais, logísticos e industriais. Por estes motivos, tendo em vista o fato de uma área tida como periférica e desvalorizada historicamente passar a se inserir na lógica de concentração do capital, Itaguaí é reinserida na rota de investimento e acabou por receber uma “enxurrada” de injeção de capital na última década; desta maneira, torna-se oportuno considerá-la uma espécie de cidade-símbolo desse “novo desenvolvimentismo” fluminense.

O pressuposto teórico de tal pesquisa se enquadra numa articulação entre o processo de reestruturação territorial- produtiva e o modelo do “novo desenvolvimentismo” – retomada do papel do Estado na economia – iniciado a partir do governo do Luiz Inácio Lula da Silva. Tal discussão busca relacionar como o incentivo ao processo de reestruturação territorial- produtiva é tanto reflexo como uma das condições para a reafirmação ideológica desse modelo nacional definido a partir do recorte temporal aqui determinado. O “novo desenvolvimentismo” faz parte de uma versão brasileira de um ajuste espaço-temporal que surgiu mediante as conjunturas econômicas globais do período, fortalecido pela bolha de *commodities*, e que se orienta como uma estratégia global para a superação das crises, tendo em vista que as mudanças atuais respondem as crises do capitalismo atual.

O problema central é entender como as marcas territoriais são frutos da ação do “novo desenvolvimentismo” e como este enxerga o território de Itaguaí como um lugar estratégico para inserir as medidas do seu modelo de desenvolvimento, mas que se desenvolve deslocado da administração local e sem a exigência de grandes contrapartidas sociais. Assim, há que se analisar qual a importância do Porto de Itaguaí e se este não foi o principal responsável por atrair novos investimentos estimulados por esse “projeto” nacional. A partir disso surge a necessidade de se pensar em quais são as marcas deste modelo em Itaguaí e o que significou para tal território, levando em questão o debate entre a distinção entre o crescimento econômico e o desenvolvimento social e como se encontra a atmosfera da cidade no momento de crise que acomete os investimentos.

Esta pesquisa se justifica, entre outros motivos, pela necessidade de se analisar as atuais mudanças ocorridas no território de Itaguaí a partir de ter se tornado território de ação para medidas do modelo econômico- político neodesenvolvimentistas. Deste modo, torna-se importante analisar o cenário produtivo atual, tendo em vista como a cidade se tornou atrativa geográfica e estrategicamente para tais aportes que redinamizaram. É fundamental uma análise mais profunda sobre a articulação entre o processo de reestruturação territorial- produtiva e o “novo desenvolvimentismo” e o que este representou em nível nacional quanto local, assim como qual a sua interferência e o que provocou no recorte espacial aqui trabalhado. As modificações territoriais que se consolidaram em tal recorte, induzida por esse

⁴ ThyssenKrupp Companhia Siderúrgica do Atlântico, empresa esta localizada no distrito industrial do bairro de Santa Cruz, este que apresenta limitofes com a cidade de Itaguaí

modelo nacional posto aqui em discussão, apresentam uma importância no que se refere à constituição de uma nova Geografia Econômica e da Indústria do estado do Rio de Janeiro.

O objetivo central de tal pesquisa é compreender, à luz da geografia econômica, o processo de reestruturação territorial-produtiva que acomete a cidade de Itaguaí, em sua “ascensão” e “crise”, investigando quais foram as mudanças na sua estrutura, suas novas dinâmicas e as marcas do projeto neodesenvolvimentista em seu território.

Dentre os objetivos específicos que norteiam tal pesquisa, encontra-se a necessidade de analisar o porquê de Itaguaí se tornar um “território estratégico” para os investimentos, um verdadeiro símbolo do novo desenvolvimentismo. Da mesma maneira, há que se investigar: qual a importância do porto de Itaguaí, como um grande indutor e dinamizador de investimentos; quais os grandes investimentos de cunho logísticos- industriais existentes em tal recorte espacial e quais as marcas do “projeto” neodesenvolvimentista em tal território; quais os sinais que apontam a derrocada de tal modelo mediante essa “atmosfera de crise”, e como essa crise que acomete nos investimentos existentes em tal território; por fim, se fazer uma discussão sobre a distinção entre crescimento econômico e desenvolvimento social em Itaguaí, por intermédio do levantamento de rebatimentos sociais.

Os procedimentos metodológicos de tal pesquisa envolvem: [a] fazer um levantamento e revisão bibliográfica acerca do tema, tanto no aspecto teórico metodológico quanto no foco da análise empírica; [b] elaborar um “catálogo” com a tipologia dos maiores investimentos de cunho logísticos- industriais e a injeção de capital tendo em vista o recorte temporal definido; [c] constituir um quadro retratando a discussão entre o desenvolvimentismo e o “novo desenvolvimentismo”; [d] construir uma tabela sobre o PIB da indústria de Itaguaí; [e] realizar uma série de levantamentos de informações sobre a cidade de Itaguaí, contidas em jornais, revistas e páginas eletrônicas, assim como a investigação em documentos de organismos oficiais e governamentais (FIRJAN, prefeituras, consórcios, entre outros); e, por fim, [f] investigar como estes ideologizam o desenvolvimento local.

A estrutura do presente trabalho foi organizada visando possibilitar uma melhor compreensão cronológica sobre a “ascensão” e a “crise” de uma cidade símbolo do “novo desenvolvimentismo” fluminense; de como este território se tornou estratégico para as ações deste modelo e como tem se estruturado atualmente mediante a crise existente nos investimentos industrial-logísticos presentes em tal recorte espacial.

Neste contexto, o primeiro capítulo objetiva trazer apontamentos sobre o motivo que ratificam o território de Itaguaí como um lócus importante estrategicamente para receber novos aportes referentes ao desenvolvimento das atividades industriais, tendo em vista o recorte temporal definido a partir do governo do Presidente da República Luiz Inácio Lula da Silva. Assim, este capítulo trata da localização do recorte espacial de tal pesquisa e a importância do porto existente, abordando a consolidação de Itaguaí tendo em vista as tipologias de investimentos referentes ao ramo metal-siderúrgico e logístico-petrolífero fomentado na cidade durante este recorte temporal aqui definido.

No segundo capítulo, é realizado um amplo levantamento das empresas que emergiram neste período em Itaguaí, seguido do debate acerca do processo de reestruturação territorial-produtiva, de modo a evidenciar teoricamente sobre o que este processo representa em questão e de como apresenta um caráter único, uma particularidade, quando se refere à periferia do sistema-mundo.

No terceiro capítulo, o objetivo proposto é abordar de modo mais empírico sobre como ocorre o processo de reestruturação territorial-produtiva em Itaguaí, fazendo uma articulação com o que representa o modelo do “novo desenvolvimentismo” e como que ocorre esse processo, quais as suas marcas, as suas consequências em tal recorte espacial. Deste modo, inicialmente, será tratado sobre a questão do território (uso e gestão) como chave para melhor compreensão de todo esse movimento, tendo em vista o papel apresentado pelo Estado com

parcerias com o privado como propulsores da criação de inovações tecnológicas, novos aportes em infraestrutura visando atender as necessidades do capital, dos novos investimentos e quais são as consequências, tanto em nível local quanto regional, de todo esse processo de reestruturação no território de Itaguaí. Por fim, será discutido o que significou, representou e quais as condições e circunstâncias que alimentaram esse período determinado como “novo desenvolvimentismo”, em âmbito nacional e local-regional.

No quarto e último capítulo trataremos da “atmosfera de crise”, indicando quais as permanências e as perspectivas de tal modelo. Deste modo, serão tratados quais são os fatores políticos e econômicos que apontam para ruptura deste “projeto” e a crise existente nas marcas que foram promovidas, por meio do levantamento de informações dos investimentos consolidados neste período. Itaguaí, cidade que viveu os melhores dias do novo desenvolvimentismo e se alimentou das sinergias geradas, assiste uma crise, onde os desinvestimentos colocam em xeque o legado do “novo desenvolvimentismo”, desde sempre controverso e insustentável.

CAPÍTULO I

ITAGUAÍ: O ADVENTO DE UM POLO LOGÍSTICO-PRODUTIVO

Este capítulo tem como objetivo central compreender a emergência de Itaguaí como polo econômico-logístico metropolitano, especialmente a partir da reestruturação territorial-produtiva empreendida pelo novo desenvolvimentismo da última década. Desta maneira, analisar a localização da cidade e do Porto – historicamente, a partir da construção do mesmo na década de 70 (a inauguração foi em 1982) do último século, a economia cidade-porto se confunde –, a reconstituição e fomento da retroárea e os próprios impactos, diretos e indiretos, da logística portuária são também objetivos deste capítulo.

1.1 Localização de Itaguaí – A “Cidade do Porto”

Itaguaí é um município localizado a oeste da cidade do Rio de Janeiro e que recentemente passou a ser incorporado à Região Metropolitana⁵. Apresenta uma área total de 275,9 quilômetros, estando a uma altitude de 13 metros do nível do mar e se situando a 69 quilômetros da capital do estado.

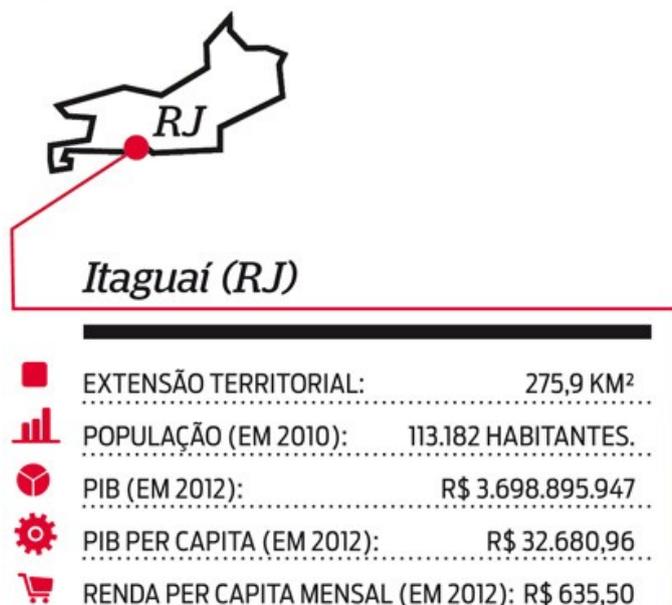


Figura 1: Dados Gerais de Itaguaí

Fonte: <http://melhorescidadesdobrasil.com.br/os-bons-coletores/>. Acesso: 03 de maio de 2017.

Tal território limita-se a leste com o bairro de Santa Cruz e Seropédica, ao norte faz divisa com Pirai e Paracambi, a oeste com os municípios de Rio Claro e Mangaratiba, sendo banhado ao sul pelo Oceano Atlântico, especificamente na Baía de Sepetiba⁶. Como forma de expor aspectos principais recentes de tal recorte, tem-se

⁵ Tal município pertencia à região da Costa Verde, mas também encontra-se relacionado em alguns estudos como pertencente à Baixada Fluminense. Ver os trabalhos de Lima e Rocha (2010) e Rocha (2013). Ver: <http://g1.globo.com/Noticias/Rio/0,,MUL1351264-5606,00-ITAGUAÍ+PASSA+A+INTEGRAR+A+REGIAO+METROPOLITANA+DO+RIO.html>. Acesso: 02 de maio de 2017.

⁶ Ver: <http://www.achetudoeregiao.com.br/rj/Itaguaí/localizacao.htm>. Acesso: 02 de maio de 2017.



Figura 2: Localização de Itaguaí

Fonte: <http://tl.map-of-rio-de-janeiro.com/munisipyo-mapa/itagua%C3%AD-municipalidad-mapa>. Acesso: 10 de maio de 2017.

Itaguaí foi fundada no ano de 1818; dotada de terras férteis, a cidade desfrutou, até 1880, de fortes atividades rurais e comerciais, exportando cereais, café, farinha, açúcar e aguardente em grande escala. Com a abolição da escravatura, houve considerável êxodo dos antigos escravos, ocasionando uma terrível crise econômica. Esse fato, aliado à falta de transporte e à insalubridade da região, fez com que desaparecessem as grandes plantações, periódicas ou permanentes. O abandono das terras provocou a obstrução dos rios que cortam quase toda a baixada do território municipal, alagando-a e paralisando por várias décadas o desenvolvimento econômico. Apenas a partir da passagem da antiga rodovia Rio-São Paulo pelo território do antigo distrito de Seropédica e a instalação da indústria têxtil no antigo distrito de Paracambi – estando estes fatos aliados às obras de saneamento da Baixada Fluminense – possibilitaram ao município readquirir certo prestígio.⁷

É na década de [19]30 que a região experimentou crescimento, fundamentalmente em função da passagem da rodovia Rio-São Paulo, da construção do Centro Nacional de Estudos e Pesquisas Agrônomas (atual Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro)⁸ e da redinamização da pecuária e da agricultura voltada para o abastecimento do Rio de Janeiro. (CDRJ, 2007). Todavia, nos anos 40, a Zona Oeste da Cidade do Rio de Janeiro passou por um expressivo processo de urbanização e nas antigas áreas rurais abandonadas surgiram novos bairros com o processo impellido pela urbanização da Baixada Fluminense – sendo

⁷ Consultar: Estudos Socioeconômicos dos Municípios do Estado do Rio de Janeiro - TCE- RJ (2014) e <http://www.achetudoeregiao.com.br/rj/Itaguai/localizacao.htm>. Acesso em: 10 de maio de 2017. É necessária a compreensão de que qualquer informação histórica de tal município apresentada pelos estudos do TCE- RJ nos anos aqui referidos estão vinculadas, segundo o mesmo, às seguintes fontes: Enciclopédia dos Municípios Brasileiros – Volume XXII – IBGE, 1959; Abreu, A., “Municípios e Topônimos Fluminenses – Histórico e Memória”, Rio de Janeiro: Imprensa Oficial, 1994; e sítio www.itaguai.rj.gov.br.

⁸ Tal universidade se localiza em Seropédica, esta que fazia parte do território de Itaguaí; esta cidade foi emancipada e se tornando município apenas no ano de 1997. Ver: <https://www.seropedicaonline.com/utilidades/politica/emancipacao-de-seropedica-conheca-sua-verdadeira-historia/>. Acesso em maio de 2017.

incluído o município de Itaguaí – que acarretaram em uma elevação do preço da terra na região.

Relaciona-se a tal fato a queda das exportações de laranjas, causada pela Segunda Guerra, que contribuiu também para o aumento do valor das terras agrícolas, causando a desativação de vários pomares. Uma maior integração das áreas mais e menos adensadas ocorreu mediante a construção da Avenida Brasil no ano de 1946, asfaltada apenas em 1950. Tal via possibilitou um maior aproximação entre o centro e a periferia, já que permitiu a expansão do transporte coletivo (linhas de ônibus) para além das áreas centrais. Outro vetor de expansão e que influenciou no recorte espacial aqui analisado foi o ramal ferroviário de Mangaratiba. Segundo ainda a CDRJ (2007), o ramal cruzava as serras de Madureira e da Pedra Branca, sendo o responsável pela consolidação dos núcleos urbanos de Campo Grande, Santa Cruz e Itaguaí, integrantes da Baixada de Sepetiba.

Salienta-se que o município permaneceu sem maior expressão econômica até três décadas atrás. A abertura da rodovia Rio-Santos mudou o cenário, facilitando o deslocamento entre diversos municípios próximos, o que proporcionou um impulso ao processo de industrialização a partir da década de 70, preponderantemente incentivados a partir de um esforço estatal visando criação de infraestruturas de transporte. A partir destes processos, houve a instalação do Porto de Sepetiba, o que proporcionou com que Itaguaí ingressasse no circuito econômico do estado. Recentemente, parte de Paracambi desmembrou-se de seu território – a outra parte que compõe este município, chamada Taireté, foi desmembrada de Vassouras – e Seropédica também se tornou município em 1997 (TCE- RJ, 2010, p. 6).

Apresentando fortes marcas rurais e tendo suas atividades econômicas atreladas principalmente à produção primária, como a agricultura, agropecuária e atividade pesqueira, a configuração produtiva de Itaguaí se iniciou a partir da década de 60, especialmente no que se refere a sua dimensão logístico-produtiva, que ocorreu de forma mais expressiva somente a partir das décadas de 70/80 com o caso marcante da instalação do porto em seu território. Desde então, vários processos que proporcionaram o panorama atual; percebe-se desde então a fundamentação de suas vantagens locais historicamente construídas, ou seja, Itaguaí como um ambiente propício a atividades que alavancassem o crescimento econômico.

De fato, vale asseverar que os movimentos econômicos nestas primeiras décadas do Século XXI estão conectados a fatores que datam das décadas de 70/80, subsidiados pela instalação de um sistema portuário no local. Todo esse processo se ratifica por meio de interesses políticos (estratégicos), das ambições de uma época desenvolvimentista que diagnosticaram competências geográficas e promoveram estímulos para que a Baía de Sepetiba viesse a se enquadrar em um ambiente com condições favoráveis para a construção de um porto.

Tal perspectiva que se engendrou no território de Itaguaí se insere no panorama de tal período, em que

historicamente os Governos Brasileiros têm aderido a uma política de estímulo à efetivação de grandes projetos de investimento como forma de alcançar o chamado desenvolvimento econômico e social do país. Esse modelo de apropriação e organização do território no Brasil teve grande vigência nas décadas de 1960/70, quando os grandes projetos estatais em setores estratégicos da economia acabaram desempenhando o papel de vetores ordenadores do território nacional.” (MARTINS, 2014, p. 1173).

Sobre a perspectiva de análise da configuração espacial de tal município é importante reforçar que grande parte do território de Itaguaí encontra-se delimitado pela Baía de Sepetiba; salienta-se assim que tal região é caracterizada por abundância de riquezas naturais

e aspectos socioculturais vinculados a esta paisagem, destacando-se, por exemplo, sujeitos históricos ligados principalmente à atividade pesqueira tradicional. Não é por outro motivo que Itaguaí, cidade concentradora de processos que alteram a organização de tal território e *locus* do porto e de outros investimentos de cunho logístico-produtivo, é diretamente afetada por impactos socioambientais significativos. A formação de uma espacialidade industrial na área próxima a Baía de Sepetiba tornou toda a região um espaço econômico promissor – tendo em vista as condições geográfico-logísticas favoráveis para o estabelecimento de diversos empreendimentos – e sócio-ambientalmente vulnerável. Nas últimas décadas, esta região – aqui se agrega o território de Itaguaí e o bairro limítrofe de Santa Cruz, da cidade do Rio de Janeiro – passou a ser indutora de atividades intrínsecas a processos portuários - industriais. Itaguaí se concretizou a partir deste período como o principal polo econômico da Baía de Sepetiba, lugar propício para a materialização de empreendimentos que condicionaram fortes impactos espaciais.

Etimologicamente, de origem tupi, o topônimo Itaguaí seria a junção de duas palavras (*ita + guay*) que significaria “lago entre pedras” ou ainda uma derivação da palavra *tagoahy*, que quer dizer “água amarela”. Para confirmar esta segunda hipótese, é de se observar que existia um aldeamento dos jesuítas chamado *Taguay*, que possuía este nome justamente porque a água captada no local possuía uma tonalidade amarelada. (TCE- RJ, 2014, p. 7). Nota-se assim que a água, em qualquer que seja a explicação etimológica do nome da cidade, tem importância histórica fundamental: se hoje o porto representa um grande fator para tal município – como um motor indutor do dinamismo em tal território – a rigor, não reside aí uma novidade no campo histórico, uma vez que no passado e no presente, as águas são fundamentais para dar maior visibilidade e sustentar a lógica da cidade. Esse exposto se ratifica ainda mais tendo em vista o entendimento de que “*a baía foi palco de inúmeros acontecimentos da história do Brasil, da ocupação indígena ao período colonial*” e sempre “*esteve relacionada ao comércio brasileiro, por ali escoaram muitas de nossas reservas de ouro.*” (CHAVES, 2012 *apud* MACIEL LOPES, 2013, p. 79).

Desta forma, referindo- se ao contexto que conduziram ao panorama atual, é relevante o apontamento de que as significativas modificações de cunho produtivo iniciadas a partir da década de 70/80 no território de Itaguaí – com o caso marcante da instalação do porto na década de 80 – encontram- se intrínsecas ao dinamismo em torno da criação do distrito industrial no bairro limítrofe de Santa Cruz. Assim,

data dos anos 1970 o planejamento e a instalação, pela Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro (CODIN), dos diversos distritos industriais, dentre os quais se destaca o Distrito Industrial de Santa Cruz. A partir daí o município de Itaguaí passa por profundas mudanças em sua estrutura rural-urbana. Ao mesmo tempo, são anunciados novos projetos industriais que se instalariam no município, como o Polo Petroquímico, uma Zona de Processamento de Exportações (ZPE), o próprio Distrito de Itaguaí e o Complexo Portuário Industrial de Sepetiba. Acontece que estes projetos não vieram, mas isso não impediu que a população de Itaguaí crescesse, durante a década de 1970, a uma taxa média geométrica anual de 5,35%”. (IBGE, Censos Demográficos e Contagem Populacional, 1996 *apud* Muls, 2004, p. 174).

Portanto, as metamorfoses de cunho produtivo fomentadas no recorte espacial de estudo – que não resplandecem como uma novidade deste século – se iniciaram de forma mais energética a partir do estímulo a criação de distritos industriais. Essa relação encontra-se intrínseca aos apontamentos de Floriano de Oliveira (2008, p. 77), ao elucidar que foi notório no início da década de 60 incentivos de modo a direcionar investimentos intrínsecos ao

processo de industrialização para a área da Zona Oeste da cidade, incorporando a Av. Brasil⁹ como um eixo viário para facilitar tal operação. Segundo o referido autor, nesse mesmo recorte temporal, o governo do então Estado da Guanabara passou a desenvolver projetos voltados para a instalação de distritos industriais ao longo da respectiva via até o bairro de Santa Cruz, sendo este o bairro mais a oeste da cidade. Mediante essas induções promovidas, retrata-se que essa

expansão urbano-industrial de Itaguaí e da região da Baía de Sepetiba teve início na década de 1970, como efeito dos investimentos federais em grandes projetos industriais e infraestruturais previstos no I e no II Planos Nacionais de Desenvolvimento, PNDs. Destinados a estimular a desconcentração do desenvolvimento dos espaços metropolitanos, foram criados os distritos industriais de Campo Grande, Santa Cruz, Palmares e Queimados e realizados os primeiros estudos de viabilidade para a construção de um porto na região. O governo apostava na Baía de Sepetiba como ideal para expansão da capacidade portuária do estado do Rio de Janeiro. Os primeiros estudos de viabilidade para a construção do porto de Sepetiba foram organizados pelo então governo do estado da Guanabara, com ênfase na criação de um terminal de carvão destinado a aliviar o porto do Rio de Janeiro e atender aos complexos industriais em expansão (RODRIGUES, 2009, p. 4).

Portanto, a implantação de Distritos Industriais na cidade do Rio de Janeiro está diretamente ligada às transformações acontecidas a partir da década de 1960, mais especificamente em razão da mudança de seu status político-administrativo, ao deixar de ser a capital federal para se tornar mais um estado da federação (DAMAS, 2008, p. 66). Assim, no final da década 60 e início da de 70, na cidade do Rio de Janeiro, foi em terrenos adquiridos pelo Governo do Estado que ocorreu a construção de cinco distritos industriais¹⁰, sendo quatro destes instalados na Zona Oeste Carioca, como forma encontrada de desenvolver essa região da Cidade. Mediante este fato deu-se início a um processo de realocação industrial na metrópole carioca (CODIN, 1987 *apud* DAMAS, 2008, p. 73). Deste modo, é necessária a compreensão do motivo de o porto ser construído em Itaguaí e a sua relação com as indústrias instaladas na região da Zona Oeste carioca, como apontado anteriormente. O Porto de Sepetiba – atualmente, Porto de Itaguaí – desde sempre

foi planejado para transformar-se em Complexo Portuário e Industrial de Itaguaí, voltado para ser o escoadouro das exportações e o receptor das importações do Polo Industrial ou Distrito Industrial da Zona Oeste. Ele é estratégico para o desenvolvimento econômico da Zona Oeste do Rio do Janeiro pela sua localização geográfica e pelo fluxo de transporte interno ao município do Rio de Janeiro (MELO e DOMINATO, 2009, p. 10).

⁹ A Av. Brasil é uma via expressa que corta a cidade do Rio de Janeiro e surgiu a partir de 1940, induzida por financiamento do governo federal (Florian de OLIVEIRA, 2008, p. 75).

¹⁰ Trata-se dos distritos industriais da Fazenda Botafogo (atualmente, 44 empresas), em Acari; de Campo Grande (33 empresas), no entorno da Estrada do Mendanha; de Paciência (11 empresas) e do Distrito de Palmares (15 empresas). Além desses terrenos infra-estruturados para a instalação de indústrias privadas, o Estado também criou o Distrito industrial de Santa Cruz (24 empresas), onde instalou a COSIGUA – Companhia Siderúrgica da Guanabara, a central termoeletrica CHEVSP, para garantir o abastecimento de energia para as indústrias locais, a Casa da Moeda do Brasil, entre outras grandes empresas (InplanRio/NDI, 1994, p. 10-15 *apud* Florian de OLIVEIRA, 2008, p. 77).

Assim, a instalação do porto no município de Itaguaí – e as suas reestruturações ao longo dos anos – tendeu a transformar tal território e servir como elemento de atração para novos incrementos logístico-industriais, tornado-se indutor de novas dinâmizações nos últimos anos. A construção de um porto na região da Baía de Sepetiba, que foi voltada principalmente a atender o complexo industrial de Santa Cruz, se iniciou no ano de 1973. Tendo em vista a fusão dos estados da Guanabara e do Rio de Janeiro, em março de 1975, a responsabilidade pela implantação do porto ficou a cargo da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ)¹¹. As obras se iniciaram no ano de 1976, com a execução de acessos e fundações do píer de carvão. Em 1977, houve o início as obras de dragagem do canal de acesso, enrocamento¹² e aterro hidráulico¹³.

No período de concepção do projeto de tal porto, o contexto nacional se enquadrava em um momento onde

os grandes projetos de investimento foram introduzidos no Brasil em meio ao *ethos* nacional desenvolvimentista do governo militar. Acselrad et al. (2005, p. 2) afirmam que nesse período estabeleceu-se um “fordismo periférico” no Brasil, no qual a implantação de grandes projetos de apropriação do espaço junto a uma complexa estrutura industrial espacialmente concentrada no sul e no sudeste resultou na “ampliação dos espaços integrados à dinâmica do desenvolvimento capitalista (grandes obras de infraestrutura, grandes barragens, projetos de mineração e irrigação para agroindustrialização)”. O crescimento econômico que resultou desse processo deu-se à custa do empenho governamental em aumentar as exportações. Neste contexto, o Governo Federal instalou o porto de Itaguaí no município de Itaguaí, na periferia região metropolitana do Rio de Janeiro. A partir deste momento, o planejamento do uso do território na região está direcionado para atividade industrial e portuária (MARTINS, 2014, p.1173).

O Porto de Sepetiba/ Itaguaí está localizado na costa norte da baía de Sepetiba, ao sul e a leste da Ilha da Madeira, em áreas que ocupam cerca de 7,2 milhões de m². Tal objeto geográfico foi inaugurado em 7 de maio de 1982, sendo atribuído inicialmente a entrada em operação do Terminal de Carvão, materializando-se desde então a ideia de se associar ao porto um processo polarizado de industrialização do entorno portuário (CDRJ, 2007). Segundo os apontamentos de Cocco et. al. (2001), a instalação de um porto no Rio de Janeiro – e mais precisamente na região da Baía de Sepetiba – apresenta explicações voltadas à questão ideológicas da época. Segundo os mesmos autores, “*trata-se de um trecho da costa brasileira cuja estratégia é de ordem natural e política econômica*”, em que envolve tanto questões findadas em condições geográficas favoráveis quanto o fato de localizar-se em uma posição de concentração urbano- industrial da América Latina. Assim,

foi a lógica instrumental dos grandes projetos nacionais que elegeu essa região como *locus* de implementação de grandes investimentos estratégicos. O Estado do Rio de Janeiro constituiu-se em “cerne do projeto nacional-desenvolvimentista” (TAVARES, 1999, p. 463 e 472-473). Sepetiba nasceu como um destes projetos de cunho nacionalista e desenvolvimentista. Onde o

¹¹ Ver: <http://www.portosrio.gov.br/>. Acesso em: 02 de maio de 2017. CDRJ é uma sociedade de Economia Mista, de capital autorizado, vinculada diretamente ao Ministério dos Transportes – MT, com sede e foro na cidade do Rio de Janeiro, regendo-se pela legislação relativa às sociedades por ações, Lei nº 6.406/1976, no que lhe for aplicável, pela Lei nº 8.630/1993 e pelo seu Estatuto Social (CDRJ, 2007).

¹² O enrocamento é um dispositivo amortecedor formado por estrutura executada em pedra, destinado à proteção de taludes e canais, contra efeitos erosivos ou solapamentos, causados pelos fluxos de água. Ver: <http://www.pacopedra.com.br/3-enrocamento>. Acesso em: 05 de abril de 2017.

¹³ Ver: <https://portogente.com.br/portopedia/74485-porto-de-itaguaui>. Acesso em: 05 de maio de 2017.

nacionalismo estava, como descreve Maria da Conceição Tavares, fundamentalmente ligado a uma análise geoestratégica (da época do Governo Geisel) que tentava articular um certo nível de independência econômica em relação aos Estados Unidos (COCCO et. al., 2001, p. 48-49).

A Baía de Sepetiba, “*cuja formação está ligada a uma série de eventos geológicos e climáticos que ocasionaram a regressão do nível do mar, proporcionando um cenário composto por uma gama de ecossistemas constituídos há cerca de 3.500 anos.*” (SEMA, 1992 *apud* LOPES, 2013, p. 36), está

localizada no litoral oeste do Rio de Janeiro entre a enseada de Angra dos Reis e a Baixada de Jacarepaguá, sendo limitada a norte e a leste pelo continente, ao sul pela Restinga de Marambaia e a oeste por uma série de ilhas. Com formato alongado, esta baía possui eixo maior com 25 km e o eixo menor com 12,5 km, totalizando uma área de 305 km²... É um corpo de água salgada semi-confinado, tendo duas ligações com o mar. A ligação principal, mais ampla, fica a oeste, onde as correntes são mais intensas. A outra ligação a leste se faz por um estreito canal conhecido como Barra de Guaratiba (CDRJ, 2007).

Assim, a baía de Sepetiba abarcou o projeto do porto com o objetivo de fortalecer o desenvolvimento econômico da Zona Oeste e por apresentar condições naturais apropriadas em termos de operação, destacadamente por apresentar uma posição geográfica estratégica. Dentre as vantagens oferecidas por tal ambiente, trata-se de uma área que apresenta níveis de profundidade positiva – águas profundas e que se encontra fora das principais trajetórias de tempestades; ou seja, o mar se apresenta calmo o ano todo, escudado naturalmente a Restinga da Marambaia¹⁴. Desta forma, tal ambiente apresenta

rica biodiversidade e excelentes condições oceanográficas que contribuem significativamente para assegurar manutenção de modos de vida tradicionais de pesca, os quais dependem fundamentalmente dos recursos provenientes desse ecossistema. No entanto, ao estar localizada em uma região estratégica, de relevante interesse econômico, torna-se fator de atratividade para a implantação de empreendimentos industriais e portuários (LOPES, 2013).

Dentro desse contexto representado pela existência do porto numa área com essas características, há uma gama de fatores que apontam para o motivo do referido investimento ter sido construído em tal espacialidade e como este se apropria das condições oferecidas para sua operação. Assim, tal porto

possui facilidades naturais que o credenciam no cenário nacional, destacando-se sua localização geográfica estratégica junto a rota Norte-Sul das grandes linhas de navegação que atendem a costa leste da América do Sul até o Rio da Prata e proximidade dos mercados da região de maior desenvolvimento econômico do Brasil, a Região Sudeste. No entanto, o grande trunfo do porto é de que se trata do último atracadouro ao sul do Brasil antes dos contrafortes da Serra do Mar (subindo na Serra das Araras desce somente na altura de Joinville, em Santa Catarina), o que constitui uma barreira significativa à distribuição das cargas para o interior,

¹⁴ Ver: http://www.ie.ufjf.br/oldroot/ecex/eventos/porto_de_sepetiba/portodesepetiba.html. Acesso em: 15 de maio de 2017.

configurando, por isso, um trecho da costa brasileira cuja estratégia é de ordem natural e político-econômica (CDRJ, 2007, p. 5-6).

Assim, o Porto de Sepetiba-Itaguaí

possui uma localização privilegiada. Sua área de influência coincide em parte com a hinterlândia do porto do Rio de Janeiro, num importante entorno geoeconômico. Abrange as áreas produtoras mais desenvolvidas e industrializadas do Brasil, concentrando “em um raio de pouco mais de 500 km, 32% da população do País, 69% do produto industrial, 65% dos serviços, 40% da produção agrícola, 60% da produção petrolífera, assim como 64% e 77% das exportações e importações brasileiras, respectivamente” (MULTISERVICE, 1992 *apud* LEAL NETO, 2000, p. 16).

Em seus anos iniciais de operação, esta infraestrutura portuária, ainda sob a competência da Companhia Docas do Rio de Janeiro,

movimentava granéis sólidos em importação, carvão metalúrgico, coque de hulha (destinados à usina da CSN, em Volta Redonda) e alumina (para a VALESUL, Valesul Alumínio S.A., instalada em Santa Cruz). Alguns anos mais tarde, em 1989, a PORTOBRÁS¹⁵, Empresa de Portos do Brasil S.A., organizou estudos destinados à ampliação do porto de Sepetiba através da construção de um novo terminal para movimentação de minério de gusa e de produtos siderúrgicos.” (Rodrigues, 2009, p. 5)

Segundo o Instituto Políticas Alternativas para o Cone Sul – PACS (2015), inicialmente, as operações em torno do porto condiziam, como exposto anteriormente, à importação do carvão da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), reduzindo-se praticamente a um terminal; isto fez que com que no ano de 1997 fosse arrendado à CSN. O terminal de minério foi inaugurado em 1999 e arrendado por 25 anos (renovável por igual período) ao grupo Ferteco¹⁶, incluindo um terminal de contêineres com condições operacionais¹⁷.

Assim, é possível indicar uma síntese histórico-cronológica, desde os estudos para a sua construção até os fatos e perspectivas que giraram à volta da retomada do crescimento no entorno portuário. Destarte, de acordo com a Companhia Docas do Rio de Janeiro (2007; 2016¹⁸) e algumas complementações, os principais marcos do desenvolvimento do Porto de Itaguaí desde a sua concepção podem ser assim sintetizados:

Quadro-Síntese 1: Histórico do Porto de Sepetiba – Itaguaí

1973	<ul style="list-style-type: none">Estudos para a implantação do Porto de Sebetipa.
1975	<ul style="list-style-type: none">CDRJ indica a localização de um novo porto no litoral do Estado do Rio de Janeiro.

¹⁵ Segundo Monié e Vidal (2006), a Portobrás foi extinta na década de 90 pelo governo federal, sob a presidência de Fernando Collor de Mello.

¹⁶ A Ferteco Mineração era uma empresa controlada pelo grupo siderúrgico ThyssenKrupp e foi comprada em 2001 pela Vale, na época CVRD. (PACS, 2015).

¹⁷ Ver: <http://www.infomet.com.br/site/noticias-ler.php?bsc=ativar&cod=6499> (PACS, 2015)

¹⁸ Ver: www.portosrio.gov.br. Acesso em: 30 de maio de 2017.

1976	<ul style="list-style-type: none"> • Decreto 77.089/76 que estabeleceu o Porto de Sepetiba e desapropriou 1.040 hectares. • Início da construção do píer, realização da dragagem e aterro hidráulico.
1982	<ul style="list-style-type: none"> • Inauguração do Porto Sepetiba e arrendamento do Terminal Alumina.
1989	<ul style="list-style-type: none"> • Iniciados pela PORTOBRÁS os estudos da 2ª fase do porto, assumidos posteriormente pela CDRJ.
1993	<ul style="list-style-type: none"> • Lei de Modernização dos Portos – Lei 8630.
1995	<ul style="list-style-type: none"> • Lançado o Edital 009/95 para arrendamento do Terminal de Minério.
1996	<ul style="list-style-type: none"> • Lançado o Edital 003/96 para arrendamento do Terminal de Carvão e contrato de arrendamento do Terminal de minério com a Companhia Portuária Baía de Sepetiba – CPBS.
1997	<ul style="list-style-type: none"> • Arrendamento do Terminal de carvão à CSN.
1998	<ul style="list-style-type: none"> • Construção e leilão do Terminal de Contêiner do Porto de Sepetiba.
1999	<ul style="list-style-type: none"> • Assinatura do contrato de arrendamento do Terminal de Contêineres – Sepetiba Tecon.
2000	<ul style="list-style-type: none"> • Inauguração oficial com primeiro navio de contêineres operado pelo Terminal Sepetiba Tecon.
2004	<ul style="list-style-type: none"> • Criação do terceiro termo aditivo ao contrato do TECAR, referente ao minério de ferro.;
2006	<ul style="list-style-type: none"> • Mudança do nome de Porto Sepetiba para Porto de Itaguaí.
2012	<ul style="list-style-type: none"> • Término do arrendamento do Terminal Alumina.
2013	<ul style="list-style-type: none"> • Nova Lei dos Portos – Lei: 12815.

Organização: Guilherme Mapelli Chagas, 2017.

1.2 Porto de Itaguaí: Novos investimentos em uma redinamização neoliberal

O Porto de Itaguaí nos últimos anos passou a ser visto como um elemento logístico estratégico para o país – iniciado a partir de um projeto desenvolvimentista –, sendo este fator mais relevante a partir da tentativa de uma maior inserção competitiva no mercado mundial. Foram induzidos ao longo dos anos – mais precisamente a partir do final da década de 80 – diversos movimentos, embora enfraquecidos por alguns aspectos, voltados a dar fôlego a incrementos de infraestrutura. Dentre estes movimentos, o mais impactante foi expandir as possibilidades de operação de tal aporte logístico, tendo em vista a necessidade de inserção do país na escala de competição global. Ou seja, se depreenderam esforços para um pensar mais enérgico nos sistemas portuários, tendo em vista a necessidade de modernização de tais

infraestruturas, algo crucial e prioritário para inserir o Brasil num cenário de competição internacional. Tais circunstâncias apontam para o entendimento de que, segundo Barat (2004 apud SANTOS DA SILVA, 2016, p. 50), a logística de movimentação de cargas se tornou então um instrumento indispensável para que um país possa ser competitivo dentro do mercado globalizado de alta concorrência. Nesse contexto, essas transformações se inserem dentro do entendimento de que

quando os governos passam a adotar as chamadas políticas de inserção competitiva na globalização, a competitividade das chamadas portas de entrada dos fluxos revela-se fundamental. Na medida em que o transporte marítimo é responsável por aproximadamente 90% do transporte internacional de cargas e estrutura todos os dispositivos logísticos de longo e médio alcance geográfico, a modernização dos portos torna-se imperativa aos olhos das autoridades e das empresas. (MONIÉ, 2012 apud SANTOS DA SILVA, 2016, p. 20).

Da mesma maneira,

a modernização do transporte marítimo, bem como o desenvolvimento rápido do uso do contêiner, impôs uma transformação radical no sistema portuário mundial que tinha se tornado o elo fraco das grandes redes logísticas. Em consequência, nos anos 1980 e 1990, os países inseridos nos fluxos do comércio global empreenderam reformas portuárias que aplicaram algumas receitas institucionais e operacionais universais para conferir maior competitividade aos portos e à base produtiva nacional (MONIÉ e VIDAL, 2006, p. 983).

O sistema portuário brasileiro passou a ser fomentado de modo mais enérgico a partir da década de 90, em particular com a Lei nº. 8630 de 1993 que preconizava a modernização deste setor; esta lei foi designada como “Lei de Modernização dos Portos” e visava modificações – reorientações e reformulações – nas estruturas operacionais dos sistemas portuários, visando promover uma maior integração do Brasil no contexto internacional assim como indicar reduções dos custos operacionais referente a tal aporte logístico. É notório que a efetivação de processos estimulados por tal lei abriu caminho para outras dinamizações em torno da questão portuária no país na década de 90, dando também a base para um pensar na esfera do sistema portuário a partir do início deste século.

Esta legislação almejava promover mudanças necessárias nos portos – seguindo as novas exigências que estavam surgindo – no intuito de se alcançar os parâmetros mínimos referentes à movimentação portuária em nível internacional. A sua implementação impunha desafios aos portos brasileiros referentes a aspectos tanto jurídicos quanto práticos que se relacionavam dentre variados objetivos: reformulação do sistema de operação e da questão de mão-de-obra, eliminação de restrições corporativas e burocráticas e também pensar de modo mais enfático em como se aproveitar das locações regionais de cada terminal portuário¹⁹. Assim,

a Lei de 1993 se constitui como um importante marco institucional a partir do qual as condições técnicas, de organização e de gestão dos portos brasileiros caminhariam no sentido de possibilitar a inserção do país de forma menos desigual no crescente comércio internacional de produtos. Em

¹⁹ Ver: http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=1959. Acesso em: 02 de maio de 2017.

25 de fevereiro de 1993, durante o governo do presidente Itamar Franco, a Lei nº. 8.630/93, conhecida como Lei de Modernização dos Portos, mais do que estimular a modernização física dos portos no país, se constituiu em um novo marco institucional para o setor através da definição de novas regras e a criação de novos organismos institucionais. Esta complexa Lei, organizada em setenta artigos, propõe a reestruturação do sistema portuário nacional segundo duas vertentes distintas as quais visavam à descentralização administrativa e a quebra dos monopólios estatal e sindical. (RODRIGUES, 2009, p.3.4).²⁰

Sobre as mudanças reorientadas a partir da implantação de tal lei, um fato de relevância a ser apontado diz respeito às implicações voltadas ao aumento da participação da iniciativa privada, por meio de contratos e arrendamentos nos intermeios do sistema portuário brasileiro. Tornou-se notório a partir de então implicações que atingiram diretamente o porto analisado em tal pesquisa; tendo em vista; como ratificado por Rodrigues (2009, p.5), a pouca expressão deste aporte até a implementação desta legislação. Como apontado por Goldberg (2009), o Brasil adotou com essa lei o modelo *landlord port*, onde cabia ao governo a responsabilidade de investir e manter a infraestrutura portuária e a iniciativa privada investir em estrutura local, equipar e operar áreas e instalações portuárias em portos organizados sob a regulação estatal.

Tal exposto é condizente com o que apontado por Leal Neto (2000, p. 34), em que ratifica que tal lei permitiu que houvesse a participação na operação portuária de outras empresas que não fosse a Administração do Porto e os sindicatos, bem como também a autorizar o arrendamento de instalações portuárias públicas, algo que era proibido anteriormente. Nessa conjuntura, tomou-se como evidência que

com o advento da Lei 8630/93, o sistema portuário brasileiro passou a experimentar uma nova fase de regulamentação, aqui conceituando o sistema portuário, conforme Porto (2007, p. 96), como “constituídos pelos portos organizados, como seus complexos de instalações portuárias e os terminais de uso privativo”. Esta nova fase traz uma visão privatizante, evidenciando a necessidade da saída do estado na participação direta no setor da infraestrutura, surgindo de forma efetiva à figura do arrendamento, como também as figuras dos terminais privativos e dos terminais privativos de uso misto (ARAÚJO, 2013, p. 18).

Essas dinamizações em torno da questão portuária, principalmente no período pós-90, encontram-se justificadas a partir do movimento imposto pela abertura da economia brasileira ao processo de globalização, isto é, com o intuito de se adequar à nova ordem econômico-política que se instaurava. Destarte, aponta-se que “*uma das consequências desta abertura abrupta e do discurso sobre a inserção competitiva do país na economia mundial foi à ênfase sobre a reorganização dos espaços produtivos*”; neste sentido, “*veio à tona a discussão sobre o novo papel das cidades brasileiras*” (COCCO et. al., 2001, p.17).

Deste modo, a necessidade de reestruturações envolvendo a conjuntura portuária encontra-se inserida neste contexto e foi vista como uma medida a ser estimulada pelos governos da década de 90, sendo marcante no caso do Brasil mediante o consenso do *mainstream* econômico do período a necessidade de expansão das exportações brasileiras. Portanto, as inovações no sistema portuário eram vistas como fundamentais para se alcançar

²⁰ Como crítica a tal Lei, tem-se que: “Para a sua formulação, aparentemente não foram consideradas as diferenças regionais e especificidades de cada porto, também não se observando a definição de uma política de orientação geral para os portos.” (Monié e Vidal, 2006, p. 983).

uma maior inserção do país num cenário de globalização. Esse pensamento de fomentar um caráter “inovador” nas infraestruturas portuárias ganha ares de algo fundamental e inadiável, tendo em vista o entendimento de que *“o atraso tecnológico e a fraca consolidação das redes de telecomunicações, distribuição de energia e transportes como um dos principais entraves à plena inserção do país na economia globalizada”* (RODRIGUES, 2009). Isso se ratifica pelo fato de que

por meio de registros, identificou-se que à época predominavam argumentos relacionados à ausência de competitividade dos portos brasileiros, comprometimento e inadequação da infraestrutura portuária, exaustão do modelo público de exploração portuária e esgotamento da capacidade de investimentos pelo Estado, excesso de centralização das decisões e, especialmente, pressões externas derivadas da inserção do país em uma economia mundial (MONIÉ e VIDAL, 2006, p. 986).

Então, dentro desse panorama instaurado na época,

a reforma portuária brasileira combinada com o aumento dos investimentos no sistema portuário ilustra essa tendência: novas formas de regulação, descentralização e modernização das infraestruturas e dos equipamentos, aparentemente, contribuíram para o aumento da eficiência das operações portuárias e para a diminuição do custo dos serviços que era, até então, um dos mais elevados do mundo (MONIÉ e VIDAL, 2006, p. 983).

Portanto, todo esse pensamento em torno de reestruturações e novas regulamentações fomentadas durante a década de 90 teria como objetivo fortalecer setores estratégicos do país de modo a reduzir os custos operacionais com a questão produtiva, visando expandir a capacidade de fluidez de todo o sistema. Como apontado por Martins (2014), esse cenário condiz com a reforma do Estado brasileiro efetuada pelo governo do Fernando Henrique Cardoso (1995-2002), em que se idealizou, em meio à abertura econômica do processo de mundialização, promover grandes projetos de investimento de caráter industrial, energético, mineral, agroindustrial e de infraestrutura no Brasil. Tal autora salienta que nesse panorama, com a inserção do país no sistema neoliberal, esses projetos tomaram fôlego novamente; entretanto, esses empreendimentos não se apoiavam mais sob o controle do Estado, mas sim, nas mãos de grandes corporações de capital transnacionalizado. No desenvolver desse movimento de diminuição dos gastos operacionais, que foi imposto pelo presidente Fernando Henrique Cardoso, viabilizavam-se ações para fortalecer o desenvolvimento econômico por meio da redução do que ficou designado como “Custo Brasil”. Dentro disso, segundo Silva et. al. (2001, p. 29) o discurso do “Custo Brasil” se referia num contexto onde *“estabilização econômica, iniciada no começo da década de 1990 e amadurecida com o Plano Real em 1994, ancorou-se nos mercados globais e numa moeda forte”*. Tal noção de “custo” é entendida de maneira que

*a diferença dos custos de produção entre o Brasil e outros países, o chamado Custo Brasil, torna os produtos nacionais menos competitivos nos mercados externo e interno e é causado por diversos fatores como a infraestrutura precária, os impostos, as altas taxas de juros e o câmbio apreciado. Diminuir esta diferença é fundamental para aumentar a competitividade e incentivar a atividade industrial no país*²¹.

²¹ Ver: <http://advivo.com.br/materia-artigo/entenda-o-custo-brasil> Acesso em: 07 de maio de 2017.

Este ideário de “Custo Brasil” pode ser assim compreendido:

O custo final elevado dos produtos brasileiros tornava-os pouco competitivos no mercado internacional, indicando como necessária a redução do chamado Custo Brasil. Como os custos logísticos apareciam como o principal responsável pela fraca competitividade dos produtos brasileiros no mercado internacional, uma série de medidas foi dirigida à reestruturação das redes rodoviária, ferroviária e portuária (RODRIGUES, 2009).

Desta forma, a questão do sistema portuário brasileiro passou a ganhar maior notoriedade como um aspecto estrutural, que, ao ser modificado, tenderia a reduzir os custos operacionais em infraestrutura, aumentando em consequência também a capacidade de inserção da economia brasileira num contexto do mercado internacional. Segundo contribuições de Silva et. al. (2001, p. 26. 27), ao apontar apenas a falta de capacidade das empresas estatais ou da administração, essa noção de “custo” privilegiava exclusivamente as externalidades negativas (a serem removidas) e isso se daria por meio das privatizações de certos setores. Deste modo, tais autores apontam que tal fundamento acabava por atribuir a privatização uma ideia de que tudo ela pudesse vir a resolver.

Nessa perspectiva, é emblemático como que o Porto de Sepetiba-Itaguaí se tornou alvo desses pensamentos e incorporou em suas estruturas movimentos condizentes com o objetivo de modernização que estava a ser estabelecido nas questões de infraestrutura de transporte brasileira. As induções que passaram a se impor em tal porto representam, portanto, uma resposta referente à tentativa de mobilização do país a seus “custos”.

Salienta-se que o projeto de ampliação e de modernização de tal porto passou a ser visto como um dos aspectos primordiais a se inserir na rota dos investimentos em infraestruturas previstos na época. Como será visto, diversos atributos contribuíram para tal recorte espacial ser escolhida para abrigar um projeto desse cunho, mas desde já é fundamental retratar que desde a sua instalação é relevante o seguinte entendimento:

Se é claro que as dimensões geoestratégicas tiveram um papel fundamental em apontar a Baía de Sepetiba como local de construção de um empreendimento de tal porte, a atual justificativa básica não deixa de ser apenas instrumental. Ou seja, ela não leva em conta, de maneira alguma, as características locais, para concentra-se apenas nos invariantes universais e, portanto, indiscutíveis, de um projeto que desta vez seria sobredeterminado pela evolução das redes logísticas mundiais. O Projeto Sepetiba fez a mais completa abstração das dimensões locais, pressupondo que estas é que se tornariam universais, adequando- se aos invariantes (e submetendo- se a escolhas de planejamento autoritárias) (COCCO et. al., 2001, p. 49).

O Projeto Sepetiba, assim como outros investimentos de tal período, provocou transformações sem de fato se atentar a lógica local. Ou seja, é a exemplificação clara de como houve a inserção de um território local em um contexto de práticas globais, de forma autoritária e sem levar em conta as materializações sociais; econômicas e ambientais do recorte, onde o objetivo principal era a inserção competitiva do país em moldes da globalização. Como apontado por Gusmão (2010, p. 27),

Cocco afirma que o projeto do porto, assim como outros tantos realizados, ou planejados, na região de Sepetiba, compõem parte de estratégias muito semelhantes que consistem na incorporação geopolítica ao mercado nacional dos espaços disponíveis em todas as escalas geográficas, mas não

necessariamente na promoção do desenvolvimento local. Sendo assim, “a relação firma/território não procuraria mobilizar o potencial produtivo dos territórios, tendendo, ao contrário, a isolar os grandes atores econômicos e sociais locais”.

Assim, os investimentos destinados à modernização do Porto Sepetiba e a intenção de reduzir seus “custos” ocorreram a partir de incentivos advindos de um plano denominado “Brasil em Ação”. De forma sucinta, compreende-se a partir dos apontamentos de Cocco et. al. (2001, p. 32) que o programa “Brasil em Ação” tinha como objetivo integrar, numa política global, investimentos em infraestruturas de diferentes tipos, sejam estes referentes a transporte, telecomunicações, educação, energia ou habitação. Dentro desse contexto, tais autores salientam que os incentivos deste programa ao financiamento do Projeto Sepetiba – este visto como um dos principais pilares para tais investimentos em infraestrutura – encontravam-se justificados no que fato de que

retirando-se da iniciativa econômica direta (via privatização), o Estado deve concentrar-se na fase intermediária, em alavancar o desenvolvimento de infraestruturas para permitir, ao mesmo tempo, uma privatização bem sucedida das mesmas e a inserção competitiva da economia nacional nos mercados globais. As obras realizadas em seu âmbito são, na maioria dos casos, destinadas a ser entregues à iniciativa privada e, portanto, não deveriam inchar o aparelho estatal. O programa “Brasil em Ação” tem como objetivo explícito fazer com que os investimentos públicos apenas alavanquem os investimentos privados (COCCO et al., 2001, p. 31-32).

Da mesma forma,

integrado ao programa federal de investimentos “Brasil em Ação”, 1996-1999, a modernização da estrutura portuária e das rodovias e ferrovias que dão acesso ao porto de Sepetiba/Itaguaí, deveria exercer forte atração sobre os grandes transportadores oceânicos, promovendo a ampliação no volume de cargas em circulação na região e a requalificação do espaço produtivo regional. Numa perspectiva mais ambiciosa, este conjunto de medidas deveria, ainda, promover a inserção competitiva do espaço produtivo fluminense, como centro logístico regional, na economia global (RODRIGUES, 2009).

Destarte, segundo Rodrigues (2009), durante a década de 90, por ter ser incluído no plano plurianual de investimentos, este porto passou a ser alvo de transformações que objetivavam transformá-lo em um macroporto concentrador de cargas (*hub port*)²². Tal autora revela que, ao adentrar nessa lógica, o porto em questão visaria tanto receber grandes transportadores fazendo o transbordo, via navegação de cabotagem, destinado a outros portos do país e do Mercosul, bem como em se constituir em um vetor de desenvolvimento econômico e social para o Estado do Rio de Janeiro. Segundo a mesma, no ano de 1996, foi firmado um protocolo – conhecido como Protocolo de Petrópolis – entre a CDRJ e o BNDES,

²² *Hub port* consiste em um porto concentrador de cargas e de linhas de navegação. O termo decorre das estratégias de aumentar o tamanho dos navios, concentrar rotas e reduzir o número de escalas adotadas pelas principais companhias marítimas, notadamente a partir dos anos 90. Os *hub ports* permitem que os grandes porta-contêineres sejam carregados e descarregados numa única parada por região. Se isto não acontece, os custos por unidade transportada aumentam significativamente, já que os navios, além de executarem várias paradas, são forçados a viajar parte do percurso com elevada capacidade ociosa. Ver: <https://portogente.com.br/portopedia/73181-hub-port-porto-concentrador>. Acesso em: 15 de maio de 2017.

que objetivava tornar o porto de Sepetiba um objeto de um amplo programa de modernização e organização logística que viria a ser destinado à atração de investimentos de cunho privados. Todo esse contexto, portanto, condizia em promover as modificações estruturais de acordo com modernizações previstas na legislação de n.º 8630 de 1993. A representatividade adquirida pelo Porto de Sepetiba/ Itaguaí, tornou-o um elemento estratégico e o mais viável possível para abarcar processos de modernização.

Na sequência, os processos relacionados entre as ambições previstas pelo programa “Brasil em Ação” e suas ações direcionados ao porto de Sepetiba, fizeram com que:

Durante o ano de 1997, o projeto da Modernização do Porto de Sepetiba era um dos centros das atenções no Estado do Rio de Janeiro, devido às expectativas de o porto tornar-se elemento dinamizador da economia da bacia da baía de Sepetiba. Como uma das 42 obras do Programa Brasil em Ação (1996-1999), o Governo Federal realizou investimentos no valor de R\$ 351,4 milhões para ampliar a capacidade operacional do porto; com a execução de obras de dragagem dos 22 km de extensão do canal de acesso, a implantação da infraestrutura básica do terminal de carga geral – destinado principalmente à movimentação de contêineres e produtos siderúrgicos – e a implantação da infraestrutura básica do terminal de grãos. (LEAL NETO, 2000).

Todas essas operações condizem; como exposto por Cocco et. al. (2001), com a necessidade de se adequar aos novos padrões logísticos mundiais. Assim, tais autores retratam que o programa Brasil em Ação, de modo a reduzir seus custos, apostava nas novas infraestruturas de fluidificação (*no hub*) as suas bases materiais. Mediante ao panorama da época, o recorte onde se localiza o porto foi escolhido – por meio de uma lógica exclusivamente instrumental – para tal reestruturação, tendo em vista o motivo de apresentar especificidades de condições favoráveis – localização privilegiada, condições geográficas e ambientais, proximidade de mercados, capacidade de uso e expansão, entre outros – para tais implicações. Deste modo, foram realizados inclusive estudos de comparações com os outros principais portos existentes na região Sul e Sudeste para a devida tomada de decisão. Como exposto por Rodrigues (2009, p. 5), o momento era condizente com

um contexto de mudanças mundiais que favoreceriam a implantação de um porto concentrador de cargas, tipo *hub port*, no Brasil: a intensificação dos fluxos comerciais na rota Norte-Sul com o fortalecimento dos acordos internacionais e regionais (OMC, NAFTA, MERCOSUL, ASEAN e UE); a crescente tendência à fusão de empresas e à criação de consórcios que compartilham navios e rotas; carência na América do Sul de um porto de transbordo, que por necessitar de expressivos volumes de carga para atrair os grandes transportadores globais, deve ser instalado na região Sudeste do Brasil.

Esse ideário imposto ganha legitimidade ao considerar que o *hub port*, portanto, seria um fator indispensável para que fosse fomentada a inserção de modo mais competitiva do Brasil em um contexto da globalização. Destarte,

o Brasil precisaria de uma infraestrutura deste porte para se ligar à logística mundial. E o local privilegiado deverá ser o que dispõe das condições geográficas e econômicas necessárias: águas profundas e um vasto mercado. Eis Sepetiba! Local cujas especificidades entram nos moldes do invariante universal procurado: o hub. Situado numa baía de águas profundas, próxima

dos grandes estados industriais de Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro, o porto industrial situado em Itaguaí, desde 1982, foi, portanto, eleito como o melhor local possível para a construção de um hub (COCCO et. al., 2001, p. 51)

Além disso,

as vantagens de Sepetiba são, portanto, as seguintes: um grande calado de até 19 metros, localização privilegiada no contexto mundial de contêineres, a não existência de um hub de contêineres no Atlântico Sul [...] excelente localização geográfica (entre Rio de Janeiro e Buenos Aires e a meio caminho entre Baía Blanca e Suape) para o mercado de contêineres, disponibilidade de grande área de manuseio e estocagem de contêineres (COCCO et. al., 2001, p. 51).

Portanto, fato positivo em relação a outros portos diz respeito à posição geográfica favorável, além de não encontrar-se numa região de elevada concentração urbana, o que facilita, de certo modo, a questão do tempo ao acesso. *Mas, que se reforce que possibilidade da formação e expansão de uma rede logística mais efetiva já era destacada.* Como defendido pelos autores, a perspectiva elucidada era de que tal porto apresentava condições favoráveis à expansão, as quais poderiam ser alavancadas com investimentos previstos em infraestruturas interna, urbana e de acesso. Ou seja, tal recorte apresentava a possibilidade da constituição de uma rede logística de apoio – tendo em vista a oportunidade no entorno de espaço para a expansão – que se articulasse ao porto, se formando a partir de elos de conexão com tal aporte. Como exemplo, retrata-se a questão de acesso por uma malha ferroviária²³, fato que expande a possibilidade logística de tal área e o torna como um diferencial, facilitando na questão de embarque e desembarque. Deste modo, *“a rede ferroviária está livre de problemas de interferência com áreas densamente urbanizadas, como é o caso do porto do Rio de Janeiro”* (RODRIGUES, 2009, p.10). Todas essas condições, além de favorecer a escolha para abarcar o processo de modernização de tal sistema portuário, contribuiriam também como estímulo para a chegada de novos empreendimentos, como a criação de condomínios logísticos de apoio, assim como em desenvolver e espriar pelo território o fator logístico. Caracterizando melhor os pontos positivos de tal recorte e que possibilitaram ser alvo de maiores interesses e perspectivas tem- se que

O porto não está ameaçado pela expansão dos centros urbanos mais próximos... A ampla retroárea e o canal de acesso e cais de acostagem, em áreas abrigadas, com profundidade para movimentar navios de grande porte, são fatores que tornam Sepetiba um porto com grande potencial de expansão. Esta localização em baía não estuarina, com canais não sujeitos a elevado assoreamento, garante custos de manutenção relativamente baixos.” (LEAL NETO, 2000, p. 16).

Complementando- se, tem que

o Porto de Sepetiba foi escolhido como área privilegiada para investimentos, por suas condições físicas favoráveis: porto natural com canal de acesso profundo, com possibilidade de aprofundamento e baixos índices de assoreamento, capaz de atender a navios de grande porte; acessos

²³ Trata-se de referências à MRS Logística S.A, que opera a Malha Regional Sudeste da Rede Ferroviária Federal S. A., que presta serviços ferroviários e se conecta ao porto de Itaguaí.

rodoferroviários livres, ligados a toda a malha nacional, sem interferência com áreas urbanas; e retroárea portuária com cerca de 7,5 milhões de metros quadrados de extensão. (RODRIGUES, 2009).

Nesse panorama, de acordo com informações da CDRJ (2002 *apud* RODRIGUES, 2009, p.5),

porto de Sepetiba / Itaguaí se destacava no cenário nacional como um porto com grande calado com possibilidade de aprofundamento, em condições de receber navios de até 8.000 TEUs²⁴, disponibilidade de um retroporto cujas características naturais e a relativamente fraca ocupação urbana facilitam a instalação de equipamentos e a ampliação das áreas de armazenagem, dentre outras características.

Assim, junto com todo esse ideário de transforma-lo em um *hub port*, a perspectiva elucidada em tal período era de que como consequência de tais induções,

a cidade e o Estado do Rio de Janeiro vão poder reencontrar seus papéis estratégicos no Brasil, no Mercosul e no mundo. O Relatório de Gestão 1998, da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) não poderia ser mais evocador: O novo terminal (Sepetiba Tecon) é o início do macroporto concentrador de carga, o *hub port* do Atlântico Sul, opção estratégica para a integração do comércio brasileiro à rede dos portos de última geração do mundo (CDRJ, 1998 *apud* COCCO et. al. 2001, p. 21).

O porto – um nó, como um elemento influenciador de um dinamismo, de um rebatimento territorial – tende a funcionar como um fator estratégico para a atração de novos incrementos produtivos. Referindo-se as questões portuárias, Gusmão (2010, p. 23), expõe que “*o debate sobre as mesmas – seja no Rio de Janeiro ou em outro contexto litorâneo – não pode estar dissociado da temática da gestão dos territórios em relação aos quais essas funções (e as infraestruturas) poderão exercer efeitos dinamizadores da circulação de bens, serviços e informações*”. Compreende-se assim, que as reestruturações nas infraestruturas portuárias, que em primeiro momento tendem a ocorrer internamente, se ampliam de modo a se manifestarem nos territórios vizinhos, tendo em vista as incorporações necessárias para facilitar as operações de tal aporte. Como exposto por Santos da Silva (2016, p. 77), “*o aumento dos tráfegos e do tamanho dos novos navios porta-contêineres exigem mudanças nas infraestruturas portuárias e projetos de obras de grande porte visando aumentar o calado*”, além de “*expandir os cais e as áreas destinadas à armazenagem, a intervenção na malha de transporte terrestre de acesso etc.*”. Ou seja, compreende-se como que o aumento das operações do porto, da sua dinamização, encontram-se proporcionais a geração de novas necessidades, estas que trarão reflexos, marcas, nos territórios em questão.

Esse viés de análise sobre o reflexo das instalações portuária ganha sentido ao compreender que para a viabilidade de todo processo de funcionalidade do porto há a necessidade de uma conjuntura de aparatos a servi-lo, ou seja, de estímulos à expansão das competências que vão se espraiar pelo território, o tornando cada vez mais um ambiente favorável para o porto, assim como logisticamente viável para receber novos investimentos. Portanto, desde a década de 90 do século passado, por meio das reestruturações, acabou por se fomentar novamente – tendo em vista os direcionamentos já na década de 60/70 de projetos industriais no entorno da Baía de Sepetiba – um movimento de investimentos para a retroárea

²⁴ Sigla referente a *Twenty-foot Equivalent Unit* ou TEU), medida-padrão utilizada para calcular o volume de um contêiner que corresponde a a 20 pés.

portuária. Esse panorama leva a reflexão de como os estímulos a modernizações e reorganizações dos sistemas portuários tendem a proporcionarem impactos na conjuntura dos territórios, inclusive à necessidade de um pensar mais enérgico nas articulações das redes logísticas. Tal fato se contextualiza a partir de que

nestas condições, o porto de Sepetiba/Itaguaí foi submetido a uma profunda reestruturação que envolvia a ampliação de suas instalações portuárias, o estímulo ao surgimento de um centro industrial na retroárea do porto e medidas para a integração de sua retroárea ao entorno metropolitano e à sua hinterlândia (RODRIGUES, 2009, p. 6).

Analisando as dinamizações geradas a partir de toda a intenção de reestruturação do sistema portuário, foi dada uma maior liberdade para a iniciativa privada atuar na organização e no arrendamento de terminais portuários. Assim, principalmente a partir de 1996, ocorreram diversos movimentos voltados a promover concessões de uso aos terminais portuários. Junto dessas novas imposições é importante lembrar que desde o início das operações do porto, a Valesul Alumínio S.A. passou a operar o Terminal de Alumina – TAL para descarga de alumina e embarque de Cimento.

De acordo com informações cedidas pela CDRJ (2007), em dezembro de 1996 foi assinado entre a CDRJ e a Companhia Portuária Baía de Sepetiba – CPBS, empresa coligada à Companhia Vale do Rio Doce – CVRD, um contrato de arrendamento do Terminal de Exportação de Minério de Ferro por um período de uso de 25 anos. Em sequência, tem-se o caso do Terminal de Carvão do Porto de Itaguaí – TECAR, que passou a ser especializado na movimentação de granéis sólidos. Assim, no ano de 1997, a Companhia Siderúrgica Nacional – CSN passou a ser operadora do Porto de Itaguaí, sendo arrendados os três berços do píer de granéis sólidos, toda a área de servidão ao longo das esteiras transportadoras e o pátio para granéis sólidos.

No ano de 1998 houve a construção e o leilão para o arrendamento do Terminal de Contêineres do Porto de Sepetiba (Tecon 1). Assim, foi concedido por um período de 25 anos o direito de uso das infraestruturas dispostas em tal porto para as empresas CSN e CVRD. Como apontado por Cocco et. al. (2001, p. 45), *“desta forma, uma grande empresa nacional do setor siderúrgico, que já operava o terminal de carvão do porto, torna-se, juntamente com a CVRD, arrendatária do primeiro terminal de uso múltiplo do futuro hub port de Sepetiba”*²⁵.

Assim:

o Terminal de Exportação de Minério de Ferro do porto de Sepetiba é o resultado do contrato de arrendamento, assinado em 19 de dezembro de 1996, entre a CDRJ e a Companhia Portuária Baía de Sepetiba – CPBS, consórcio formado pela Ferteco Mineração, pela construtora Camargo Corrêa e pelo grupo Soros, que pagou US\$ 110 milhões pelos 25 anos de concessão. O objetivo é obter uma alternativa mais econômica para exportar o minério de ferro das minas localizadas no Quadrilátero Ferrífero de Minas Gerais, de propriedade da Ferteco, sócia majoritária da CPBS... Inaugurado em 29 de junho de 1998, o TECON 1 atende à primeira etapa do Plano Diretor Portuário para ampliação e modernização do porto de Sepetiba, com a implantação do terminal de contêineres. Em fevereiro de 1999, foi assinado o Termo de Transferência para o consórcio Sepetiba-Tecon S.A.

²⁵ Tais autores salientam que em tal período, o interesse da CSN/ CVRD pelo Porto de Sepetiba não se restringia somente ao Tecon 1, mas também pela preocupação das companhias com o desenvolvimento da hinterlândia do futuro *hub port*.

(CSN/CVRD) que arrendou o terminal por R\$ 92,965 milhões pelo prazo de 25 anos. Como exigência do edital, da contratação de uma empresa de operação portuária com experiência, o consórcio Sepetiba-Tecon fechou contrato com a Eurokai – recentemente fundida com a também alemã Bremen Hafen, formando a Eurogate – por um período de três anos (LEAL NETO, 2000, p. 13).

Apesar de modificações induzidas em tal porto a partir do “custo Brasil” e do programa “Brasil em Ação”, é perceptível que as ações implementadas nesta década – abertura econômica seguida de privatizações e objetivos de modernizações em infraestruturas – acabaram por não alcançar os resultados positivos esperados. Nessa conjuntura, o projeto do Porto de Sepetiba – sendo um dos principais focos dos projetos de modernização em infraestrutura – acabou sendo enfraquecido por todas as consequências ocorridas, não proporcionando as perspectivas como foram anunciadas. Tendo em vista o contexto de fracasso do panorama da década de 90, Cocco et. al. (2001, p. 19) apontam sobre as induções promovidas que

o que tivemos foi um período de inovações profundamente conservadoras: muito pouco destruidoras e ainda menos inovadoras. O caso do Rio de Janeiro (com o discurso e a obra de modernização e ampliação do Porto de Sepetiba) é emblemático de como, por baixo das aparências inovadoras, reproduziram-se antigas práticas e velhos interesses.

Assim, o ápice dos investimentos direcionados a constituição do Projeto Sepetiba como uma grande obra, nos anos de 1998-1999, ocorreu paralelamente à turbulência do Plano Real, que dessa forma acabou por enfraquecer e desvirtuar tais perspectivas que eram planejadas para tal aporte logístico. Desta maneira,

a retórica do “Custo Brasil” desmoronou de vez. Com ela, ruiu também um dos grandes pontos de apoio do Projeto Sepetiba [...] A Grande Obra de Sepetiba e a inserção competitiva da economia brasileira, via câmbio desfavorável e controle do seu “custo” foi praticamente abandonada [...] A economia brasileira entrou em recessão, o Real desvalorizou-se demais (proporcionalmente a sua prolongada sobrevalorização) e os preços internos sofreram pressões altíssimas. (COCCO et. al., 2001, p. 29).

A perspectiva em torno do projeto Sepetiba – a consolidação de tal porto como um elemento estratégico para uma maior integração ao contexto comercial mundial – fracassou, tendo em vista o panorama de estagnação econômico brasileiro, da profunda recessão com significativa inflação que enfrentara o país no final da década de 90. Desta forma Cocco et. al. (2001, p. 30) indicam que os processos engendrados pelo “Custo Brasil” acabaram se transformando em um custo social de uma estabilização monetária que, alavancada pelos fluxos financeiros internacionais, não conseguiu encontrar as bases materiais (e sociais) de uma real inserção nos mercados globais, ou seja, não conseguiu apontar novos arranjos político- econômicos. Então, mediante as circunstâncias da década de 90, pode-se dizer que as expectativas planejadas em torno do porto não seguiram como anunciadas: como consequência, a capacidade de uso do porto acabou limitada mediante a estagnação econômica do período. A ausência de um maior dinamismo produtivo-econômico dificultou, portanto, uma maior projeção do Projeto de Sepetiba.

Como apontado por Floriano de OLIVEIRA (2008, p.89), as limitações em torno do porto de Itaguaí se deveram, dentre variados aspectos, ao fato de que o processo de

privatização, tendo em vista que a maior parte dos terminais ter sido adquirida pela CSN, limitou o porto para o recebimento de carvão. Outro aspecto impactante e que causou limitações a seu pleno desenvolvimento diz respeito também ao motivo de que a esperada industrialização da zona oeste da cidade do Rio de Janeiro não ter ocorrido como planejado. Uma maior projeção do porto ficou definida também devido à limitação e dificuldade de acesso logístico – principalmente rodoviário – a tal espacialidade, mediante a falta de perspectiva de construção da rodovia que possibilitaria uma maior integração do território fluminense e facilitariam o acesso a tal território, diretamente a tal porto e com outros complexos logístico-industriais. O eixo viário em questão se refere à construção do Arco Rodoviário Metropolitano – implementado posteriormente, mas já aqui elucidado, almejando-se o

projeto de duplicação da RJ- 109, associado a construção de uma nova via complementar que tinha por objetivo a formação de um “arco viário”, ligando o Porto à BR- 116 Norte, cruzando simultaneamente a Rodovia Presidente Dutra, a BR- 116 Sul, e a Rodovia Washington Luiz, BR- 040. Assim, isolado no município de Itaguaí, o potencial máximo do porto estava longe de ser atingido, pois dependia da construção desse eixo viário para se viabilizar. Além disso, o não aumento de sua capacidade por meio da realização de obras de expansão limitavam outros empreendimentos. (Floriano de OLIVEIRA, 2008. p. 89- 91)

É relevante considerar que a minimização da capacidade real do uso que se esperava do porto, se deveu em grande parte – reflexo do momento de estagnação econômico brasileiro – pela questão de entraves técnicos que não foram resolvidos, ou seja, de um maior fortalecimento de uma rede logística como se previa. Há de considerar também a ausência de uma integração do porto com o seu território, pois é significativo que tal estrutura se desenvolveu de forma bastante desarticulada em relação à cidade de Itaguaí. A conjuntura da instalação do porto representa a manifestação clara do domínio do capital sobre os territórios, se limitando apenas o interesse do seu uso instrumental. Segundo os apontamentos de Becker (2006 *apud* GUSMÃO, 2010, p. 24), isso se insere no entendimento de que os portos e as relações intrínsecas a ele são mais funcionais à lógica dos negócios do que em relação ao desenvolvimento local-regional.

Desde a sua concepção até os processos de modernização da década de 90 que visavam transformá-lo em um *hub port*, tudo foi pensando a partir da rentabilidade econômica nacional – *o local totalmente subordinado a um projeto nacional* – visando a maior inserção no comércio mundial. Os processos de dinamização produtiva no território de Itaguaí se deveram a presença do porto, por esse apresentar uma localização geográfica favorável e ser um fator estratégico logisticamente e economicamente. Não houve preocupação com o contexto local, seja em promover um desenvolvimento local, seja em reverberar diálogos com as questões sociais, culturais, econômicas e ambientais pré-existentes. Desde a implementação da atividade portuária e industrial na Baía de Sepetiba, promoveu-se expressivas marcas e reordenamentos na estrutura de respectivo território, modificando a dinâmica das relações históricas manifestadas em tal recorte, e subordinando cada vez mais o local ao âmbito de um projeto nacional pensado para o global.

Desde a concepção do porto, passando pelas modernizações da década de 90 e as reanimações econômicas do período, o novo fôlego produtivo deste século se justifica a partir de ações voltadas a um desenvolvimento econômico nacional deslocado do local. O que interessa preponderantemente ao sistema portuário e suas relações desprendidas é extrair do território suas potencialidades intrínsecas a lógica produtiva, desconectados de promover uma solidez nos rebatimentos sociais. Itaguaí permanece vista como um ambiente favorável para

fluidez das exportações, de maneira que todo plano de desenvolvimento minimamente se articula com as questões locais, inclusive ignorando as relações sociais-culturais-ambientais que se desenvolvem em seu seio.

Todo processo diz respeito a uma lógica instrumental, de um planejamento voltado a expandir as competências de tal território e que visa atrair na retroárea do porto empreendimentos (manifestação de relações portuárias, logísticas e industriais) que possam a se beneficiar – através da sinergia entre as suas operações – com essas condições propiciadas. O verdadeiro interesse dos processos estimulados pelo Estado – seguindo a lógica do grande capital – em torno do porto e sua mínima preocupação/ relação com a sua localização, é válido o entendimento de que desde o início

cabe reafirmar que o projeto Sepetiba não foi pensado como algo voltado para o município de Itaguaí, mas como uma proposta de transformação do porto de Sepetiba em um *hub port*, um tipo de porto de alcance regional e nacional – sob a pressão do gigantismo naval o porto se separa de seu sítio primitivo e da cidade (VIGARIÉ, 1983), resultando, muitas vezes, em impactos que se farão sentir com menos intensidade na cidade onde se localiza a infraestrutura portuária. A declaração de Raphael de Almeida Magalhães, um dos idealizadores de Sepetiba, feita à revista eletrônica Netmarinha (*Sepetiba Tecon começa 2003 com novidades*, 24/02/2003) é esclarecedora desse aspecto: *"quando imaginamos Sepetiba, o objetivo principal que nos mobilizava era exatamente para ouvir que o porto pudesse se converter no mais eficiente centro de logística do país, em condições de atender a economia de toda a região sudeste"*. *"Sepetiba nunca foi um projeto local, mas sim nacional"*, concluiu Magalhães. (RODRIGUES, 2009, p. 18)

O planejamento e desenvolvimento do sistema portuário local encontrou-se, desde sua concepção, como algo externo a cidade em si – porto não é pensado para a cidade, este apenas é a base física para as atividades portuárias – e isso continuou alimentado durante a década de 90 e sem grandes mudanças neste século, como será discutido. Assim, apesar de ter visado modernizar as infraestruturas portuárias, houve a ausência de um planejamento territorial que focasse além do porto, com políticas públicas tanto no local quanto voltada também para um contexto onde se irradia a sua área de influência. Desde o início do projeto (década de 70) de tal porto até as intervenções produzidas em sequência (década de 80/90), as ações foram voltadas para um objetivo primordial e único: o de criar em tal lugar uma base para as oportunidades para uma maior inserção da economia brasileira na economia mundial, sem que houvesse sequer um interesse de um desenvolvimento social local-regional. Ou seja, que se atentasse a construção de políticas públicas que expandissem as manifestações sociais de tal território, impactos positivos além de um pensar exclusivamente econômico, do porto como um instrumento fundamental para a lógica global sem conexão e necessidade de efetivação de recursos sociais do local propriamente dito.

Conforme Gusmão (2010, p.30), todos esses elementos *"não tinham, portanto, como preocupação o planejamento do desenvolvimento local ou regional, ou o ordenamento e gestão territorial da sua área de influência."* Todo esse movimento não promoveu uma articulação entre o porto e o território-cidade, bem como para com as áreas de influência. Demonstra-se assim como esse projeto esteve totalmente deslocado da cidade em si, sem uma articulação eficaz com o local onde tal foi instalado. Sobre isso, Monié e Vidal (2006, p. 984-985) expõem que

os investimentos são consideráveis, as tecnologias de manuseio das cargas restringem a criação de empregos, as interações com o local de implantação são também limitadas, pois a função maior da plataforma portuária reside na sua capacidade de redistribuir imediatamente os fluxos que para ela convergem. Ou seja, o porto é um simples equipamento de transporte, inserido numa rede global e a serviço da lógica exclusivamente global das multinacionais, que beneficia pouco o lugar onde ele se localiza. Por isso, o hub é sempre apresentado como enclave desterritorializado que não contribui para o desenvolvimento da região onde foi implantado.

Assim, houve a ausência de mecanismos direcionados a uma maior complementaridade entre o porto e seu território, ou seja, não ocorreu um planejamento mais enérgico que atuasse nas externalidades que compunham tal porto e o reflexo de seus processos gerados na esfera local-regional. Desta forma, a manutenção de entraves técnicos caracterizados pela dificuldade de acesso e de se promover um fortalecimento da rede logística acabou por dificultar o melhor aproveitamento de tal aporte. Mediante tal conjuntura, o porto acabou tendo dificuldades reais e a sua viabilidade foi comprometida, algo ocasionado pela falta de um planejamento de longo prazo que agisse de modo mais eficaz na sua articulação com o seu território. Ou seja, todo este processo em torno do porto surgiu a partir de um projeto nacional que se desenvolveu mediante influências e pressões externas – guiadas por uma lógica alimentada pela inserção em um mundo globalizado e se adaptando a padrões logísticos internacionais – sem de fato que houvesse um pensar atento as teias das relações da esfera local.

A partir desse contexto da década de 90, Melo e Dominato (2009) elucidam que a falta do reconhecimento de tal porto como um elemento estratégico para a competitividade externa da economia brasileira acabou sendo um entrave para que a sua operação viesse a promover um impacto positivo sobre suas áreas de influência e em particular o Rio de Janeiro. Assim, complementam que

os problemas que o Porto de Itaguaí tem enfrentado para ser operacionalmente mais efetivo são variados. O terminal foi licitado, em 1998, como se fosse um terminal qualquer. Evitou-se sempre definir uma política portuária nacional, que articulasse, sistematicamente, a operação dos diversos portos. A indefinição funcional afetou o desempenho do terminal. E o país continuaria sem serviços portuários adequados para facilitar uma inserção mais competitiva no comércio internacional de produtos industrializados, uma vez que não estava na rota dos grandes navios transoceânicos. A operação do terminal arrastava-se. Os acessos rodoviários não eram construídos. As licitações abertas para sanar o problema eram interrompidas. Os recursos destinados às obras eram, sempre, contingenciados. O terminal vegetava: não tinha carga porque não tinha navios, e não tinha navio porque não tinha carga (MELO e DOMINATO, 2009, p. 11).

Tendo em vista o contexto econômico- produtivo brasileiro no final da década de 90 e a perspectiva que se esperava com a modernização do sistema portuário – porto de Sepetiba privilegiado em se transformar como um hub port – pode-se dizer que o panorama iniciado no início deste século em torno de tal instrumento logístico não era o dos mais favoráveis. Mediante a fragilidade do “Custo Brasil” e a ineficiência de resultados do projeto Sepetiba, conduzia-se – este projetado como um dos principais pilares do “Brasil em Ação” contra seu “custo” – para um pensar em avaliar o reflexo de todas as suas induções, suas falhas e necessidades de mudanças mais concretas. Necessitava-se de um planejamento mais enérgico,

não guiado apenas pela ideologia de modernização portuária imposta universalmente, como foi fomentado durante a década de 90.

1.3 Itaguaí: Um novo polo metropolitano de desenvolvimento produtivo-logístico

A partir do início deste século ocorreram mudanças paradigmáticas, com novos atores envolvendo o Porto de Sepetiba / Itaguaí, tanto em obras de infraestrutura quanto uma expansão da movimentação de cargas e de suas funções. Tais aspectos trouxeram mais visibilidade a tal área, ampliando as dinâmicas do território do entorno. De modo geral, tais implicações – maiores induções, processos de modernização e estímulos a suas funções, com expansão das suas competências – que passaram a ser fomentadas principalmente a partir de 2005-2006 no porto, se justificam pela reorientação político-econômica do Estado, agora sob vestes desenvolvimentistas. Como uma das bases desse modelo se enquadra em promover uma expansão de produtos primários, tendo em vista sua maior inserção do mercado internacional, houve a necessidade da formação de um sistema de infraestrutura para servir de apoio ao escoamento de tais produtos, servindo, portanto, a seus objetivos. O Porto de Itaguaí se tornou um dos principais instrumentos para suas ações, primordial para a estratégia de desenvolvimento de redinamização dos sistemas portuários. Como exposto por Zelaya, Mattos e Correia (2015), *“a eficiência dos portos e o desenvolvimento econômico do país estão intrinsecamente relacionados. O aumento da eficiência reduz os custos e melhora o nível dos serviços portuários, gerando externalidades positivas para toda a economia”*.

Então, a partir deste período, percebe-se uma maior expressão adquirida por tal sistema portuário no contexto nacional, tendo em vista o incentivo em realimentar suas funções e remodelar o seu papel. Tais portos se consolidam como elementos estratégicos e importantes para uma maior inserção do país no cenário de comércio mundial. Importante diagnosticar que a expansão de processos direcionados ao porto se enquadra dentro de um contexto geral nacional amplo de grandes investimentos em setores de infraestrutura que se espraiaram pelo território de modo impactante, representado pelo fortalecimento dos elos do Estado com a questão do desenvolvimento. Esta política de Estado, a partir de 2003, assume um caráter onde houve

a opção pelo desenvolvimento econômico baseado na implantação de grandes projetos de investimento, no qual verifica-se o aumento da emissão de licenças necessárias para a autorização de obras de grande porte. Empresas transnacionalizadas, entidades financeiras e o Estado compõem a articulação de forças que se unem para viabilizar a constituição do que se entende por um “grande projeto”. Isto significa dizer que um projeto econômico de larga escala demanda um quadro institucional e jurídico que seja capaz de legitimar sua presença no território (ARCH, 2008) e ainda promover a aceitação ou estimular um desejo social pela obra (MARTINS, 2014, p.1174).

Com este olhar mais veemente do Estado para este aporte, há o aumento massivo da injeção de investimentos, tanto com obras de expansão quando com novos terminais portuários ao seu entorno. Tal condição produzida promoveu, de modo mais enérgico, maiores dinamismos, não apenas internamente, mas também refletindo em sua retroárea marcas no território e que merecem ser mais meticulosamente analisadas.

Nesse panorama, é importante contextualizar a região da Baía de Sepetiba como um todo, tendo esta se tornado alvo do grande capital, de *“interesses econômicos, estratégicos e geopolíticos que se refletem no território”* (PACS, 2015) e que ganhou novos ânimos neste

século. Itaguaí se apresentou como o principal polo logístico-industrial dessa região, devido especialmente à especificidade estratégica do porto. A partir dos anos 2000 percebe-se claramente um redirecionamento de investimentos, a reanimação de antigos projetos, as reestruturações tanto referentes ao porto como as vias de acesso a tal município, bem como a chegada de novos segmentos logístico-produtivos. Segundo o PACS (2015), o projeto de criar em tal recorte analisado um grande porto concentrador de cargas, como já mencionado aqui, é antigo, mas este objetivo ganhou maior impulso a partir do ano de 2003 pelo fato de que a região da Baía de Sepetiba passou a ser enquadrada em uma estratégia mais ampla, compreendendo que o Atlântico Sul se apresente como uma área de influência econômica e geopolítica para o Brasil. Mediante tal condição, nos anos mais recentes, a partir de 2007 e após a descoberta do Pré-Sal, esses planos foram redimensionados e ganharam outra escala de maior expressividade. Com a retomada do papel do Estado – na verdade, com a redefinição do seu papel, mediante, dentre muitas outras vertentes, a renovação de políticas produtivas, revertendo o desmantelamento e a estagnação do período anterior – colocou-se em voga novamente o interesse em promover injeção de investimentos no polo de Sepetiba. Isso se legitima pelo caráter estratégico sustentado por esta região²⁶, como um dos pontos do território nacional representativos de um potencial favorável a abarcar as ações governamentais intrínsecas a sua política de desenvolvimento, aproveitando as oportunidades surgidas no contexto econômico mundial, com a expansão das exportações. Essa nova dinâmica incorporada pelo Estado, voltando a influir em setores estratégicos, traduz na reativação de recursos de determinados territórios, como na região estudada. Assim,

Damas (2008) chama atenção que, nos anos 2000, o polo industrial de Sepetiba passou de uma trajetória de estagnação a crescimento. A nova onda de investimentos reafirmou os planos de desenvolvimento na região. Assim, com apoio de políticas federais, estaduais e municipais de isenções fiscais e financiamento público, a Baía de Sepetiba tornou-se um dos maiores canteiros de obras do Brasil. A retomada dos investimentos siderúrgicos, tendo como carro-chefe a TKCSA, e o impulso que as exportações brasileiras de minério de ferro ganharam nos anos 2000 (com o boom das commodities e a entrada da China no comércio internacional) contribuíram para a retomada dos investimentos na Baía de Sepetiba. Destaca-se aqui seu papel como via de escoamento para o mercado internacional da produção de minério de ferro do quadrilátero ferrífero em Minas Gerais (PACS, 2015, p.46 - 47).

Todo esse cenário ratifica claramente um fortalecimento da atuação do Estado, assim como dos seus objetivos fomentados de modo mais marcante a partir de 2005 no que se refere à destinação de investimentos tanto ao porto e a seus aportes de auxílio como também no favorecimento a empreendimentos que ali se estabeleceram pela atratividade que tal região apresentava. Ou seja, um maior dinamismo com a questão produtiva engendrada pelo Estado a partir deste século atuou de modo a proporcionar um pensar mais enérgico com os sistemas portuários e com o seu entorno. Deixa-se claro que o recorte espacial de pesquisa, pelo papel do seu porto, enquadra-se dentro de um período que se caracteriza, estrategicamente, a partir de um maior acelerar dos movimentos intrínsecos as atividades portuárias em nível mundial,

²⁶ “O país tem diversos portos de águas profundas, contudo, os portos do Norte/Nordeste perdem para aqueles situados nas regiões Sul/Sudeste pela sua localização, na medida em que esses últimos estão próximos da região mais rica e perto dos principais mercados consumidores do país. É nesse contexto que o potencial portuário do Rio, e especialmente da Baía de Sepetiba, tem sido visto como solução para os gargalos de logística nacional (frente à saturação do Porto de Santos) e eixo estratégico para escoamento da produção mineral (majoritariamente) e de grãos (em contêineres)” (PACS, 2015, p. 58).

ou seja, seguindo uma lógica global.²⁷ Portanto, tal discussão ultrapassa, vai além do Porto de Itaguaí; este apenas como mais um dos recortes; tendo em vista que segue um movimento de grandes investimentos no mundo destinados ao setor portuário neste século. Como exposto por Vasconcellos (2010), para que fosse atendido o escoamento da produção industrial – compreendendo aqui produtos primários – a criação de novos portos e a expansão e reestruturação dos existentes constituem um tema de interesse para a dinâmica produtiva do Estado. A autora esboça a compreensão de como as localizações, o funcionamento e as vocações dos sistemas portuários proporcionam induções para a reestruturação do território.

Neste âmbito de análise e referindo-se ao porto estudado deve-se atentar ao seu papel estratégico desempenhando como elemento para por em prática, servir as ambições de um maior ativismo do Estado com o interesse de expansão das exportações. Deste modo, direcionaram-se ações para que tal território se tornasse cada vez mais como um ambiente propício a atividades logístico-industriais voltadas em torno do porto, tanto as de cunho privadas como as estatais surgidas e/ou reestruturadas.

Principalmente após 2005-2006, diversos fatos apontam como o território de Itaguaí ganhou maior notoriedade, escolhido para incorporar funções intrínsecas a um objetivo advindo da esfera federal. Embora se tenha comentado de que as induções em torno do porto, desde o seu início, não foram formuladas para Itaguaí como cidade propriamente dita, mas como um território estratégico pela presença do porto e esse desconectado da cidade em si, há de se considerar a tentativa por parte da administração local de tal município se aproveitar das condições, das sinergias geradas por um ativismo advindo por parte da escala nacional. Assim, mesmo antes da chegada efetiva de novos investimentos e processos de reestruturações destinados a tal porto estimulados pela “nova” política de Estado, há um exemplo claro que aponta como tal recorte passou a ganhar maior visibilidade, numa tentativa de reconstrução da sua imagem.

Torna-se relevante se atentar a um marco simbólico, mas de significativa importância para respectivo município: a modificação ocorrida no ano de 2006 do nome do porto – *interesse este movido principalmente pela prefeitura local, visando criar uma nova imagem para o município e se desenvolver mediante as oportunidades surgidas* – pois inicialmente o Porto de Itaguaí era denominado como Porto de Sepetiba. Tal designação se justificava pelo motivo de estar localizado na baía de mesmo nome, mas essa denominação causava certa confusão, fundamentalmente por Sepetiba ser o nome de um bairro localizado na cidade do Rio de Janeiro, o que fazia de certa forma uma falsa identificação ao se tratar da localização do porto. A partir dessa problemática entre o nome e a localização do Porto, no ano de 2006, através de um projeto de lei que foi sancionado pelo presidente na época, Luiz Inácio Lula da Silva, passou-se então a ser denominado como Porto de Itaguaí²⁸. Mediante a isso, a própria prefeitura da cidade passou a utilizar um slogan com a seguinte frase: *“Itaguaí, a cidade do porto”*, como uma forma de divulgar a real localização do porto, sendo este a sua maior fonte econômica e responsável por estimular o desenvolvimento da economia local. Tal representação é reveladora de como a partir da importância do porto a cidade passou a adquirir uma maior visibilidade, tencionado a partir da requalificação de uma “nova” estratégia política produtiva iniciada pelo governo Lula, refletindo em Itaguaí mais precisamente a partir de 2005-2006.

Destarte, ocorrem significativas mudanças, como os novos movimentos no sistema portuário de Itaguaí, onde

²⁷ Ver mais: <https://www.logisticadescomplicada.com/logistica-portuaria-os-portos-mais-movimentados-do-brasil-e-do-mundo/>. Acesso em outubro de 2017.

²⁸ Projeto de Lei idealizado pelo Deputado Simão Sessim (PP/RJ), foi publicado no DOU no 25/11/2005 a sanção presidencial à Lei n.º 11.200, que alterou definitivamente o nome do Porto de Sepetiba para Porto de Itaguaí. Ver: <http://www.soleis.com.br/L11200.htm>. Acesso em: 05 de setembro de 2016.

a partir de 2004, com o crescimento explosivo do comércio internacional brasileiro, o terminal ganhou impulso efetivo. Os armadores de navios de contêineres de nova geração que deslocam, no mínimo, 5.000 TEUs (medida de contêiner), com muito maior velocidade de cruzeiro, descobriram o terminal de contêineres de Itaguaí. A partir daí a movimentação de carga vem crescendo juntamente com o número de navios transoceânicos de grande porte que buscam os seus serviços. Em 2007, o porto ficou em terceiro lugar no ranking de movimentação de granel sólido, com 17,5% do total ou 77,3 milhões de toneladas, segundo o Panorama Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq, publicado em janeiro de 2008. Movimentou 230 mil toneladas de TEUs e 48 milhões de toneladas de cargas em geral. (DE MELO e DOMINATO, 2009, p. 11-12).

Mediante o exposto anterior e ciente de uma maior expressividade adquirida a partir deste período pelo agora Porto de Itaguaí e lembrando dos planejamentos e processos da década de 90, torna-se primordial compreender mais a fundo os motivos que tenderam a gerar o seu recrudescimento. É notório principalmente a partir de 2005-2006 um movimento marcante de investimentos que fomentou a atração e estímulo à instalação e à ampliação de empreendimentos em sua retroárea, que passa a receber impulsos, incrementos e abarcar uma série de transformações, tendo em vista diversos agentes atuando em torno dessa dinâmica. Itaguaí, por meio do seu porto, a partir deste século incorporou significativas mudanças, com novos atores representados pela implementação de novas dinamizações e consequentes implicações com fortes marcas territoriais.

Desde 2004, o Brasil passou a ter uma maior inserção no comércio mundial mediante o crescimento do processo das exportações de *commodities*, tendo como principal parceiro nesta operação a China. O crescimento chinês foi uma das responsáveis por trazer possibilidades, reorientações econômico-produtivas no cenário brasileiro. O referido apontamento se relaciona as circunstâncias – em uma das vertentes a explosão das bolhas de *commodities* – que trouxeram as bases para a reafirmação e redirecionamento da construção de novas estratégias políticas conduzidas pelo Estado. Como apontado pelo PACS (2015, p. 15), essa política teve como estratégia “*a inserção competitiva do Brasil na economia globalizada por meio do fortalecimento das multinacionais brasileiras, em grande parte produtoras e exportadoras de commodities minerais e agrícolas e executoras dos grandes projetos de infraestrutura*”. Assim, as sinergias geradas dizem respeito ao comércio bilateral findado entre essas duas nações – Brasil e China – além de parcerias, projetos em comuns voltados a transferências de tecnologias, entre outros. Verificam-se a partir destas circunstâncias no cenário brasileiro reorganizações de modo a se adequar a esse quadro que estava se instaurando.

Como apontado por De Paula (2006, p. 55), deveria promover mudanças que atingissem a base estrutural produtiva do país, alterando a pauta das exportações brasileiras para produtos que representassem maior elasticidade de renda. Tal autor leva a reflexão de que deveria se ter uma estratégia, mediante o contexto do comércio mundial em tal momento, de adotar uma política industrial que fosse voltada para a melhoria da competitividade das exportações, se apoiando na realização de uma mudança estrutural na base produtiva do país. Tal aspecto deveria ser complementado por “*desenvolvimento de infraestrutura voltada para a competitividade sistêmica (incluindo o desenvolvimento de um sistema nacional de inovação)*.” (DE PAULA, 2006, p. 54). Salienta-se que as mudanças ocorridas, mediante o aproveitamento das circunstâncias de tal período, não seguiram a direção defendida por De Paula (2006) de se adotar uma política industrial voltada para a melhoria da competitividade

das exportações de maior valor agregado, mas sim compactuando com mercadorias intensivas em recursos naturais.²⁹

Seguindo o movimento de se objetivar a expansão da exportação de produtos primários, fortaleceram-se assim as infraestruturas de escoamento, inclusive as portuárias e um respectivo crescimento deste tipo de atividade e de seus processos intrínsecos, como a indústria naval³⁰. O reflexo de todo esse cenário diz respeito à perspectiva de expansão e expressividade da navegação marítima no país³¹, tendo em vista as suas vantagens (custo/rentabilidade) em relação a outras infraestruturas de transporte produtivo. Todo esse dinamismo proporcionou um panorama de *“expressiva participação do setor portuário para a economia brasileira, responsável pela quase totalidade da movimentação do comércio exterior do País. Para mensurar a relevância do modo de transporte marítimo, registrou-se que 95,9% do total exportado e 88,7% das importações foram feitas pelos portos em 2011”*³². Assim, mobilizam-se esforços para as transformações estruturais no país de modo a fortalecer o desempenho de aportes em infraestruturas rodoviária, portuária, ferroviária, entre outras, intrínsecas ao financiamento e redefinição do papel do BNDES

As implicações induzidas a partir de então encontram-se construídas mediante ao retorno do enlace entre Estado e desenvolvimento, através de sua reorientação e redefinição para investimentos e reestruturações, que passaram a ser fomentadas como forma de estimular a economia brasileira. Nesse contexto, ocorrem mudanças significativas referentes às dinâmicas territoriais; Itaguaí, pela presença do porto, adentra novamente o contexto de mudanças em sua infraestrutura portuária, pela sua modernização e expansão da sua competência. Afinal,

a indústria marítima brasileira passou por grandes transformações nas últimas décadas, com forte incremento de suas atividades, consequência da atuação direta do Governo Federal. A construção naval no país foi substancialmente revigorada, principalmente no âmbito da indústria petrolífera, impulsionada pela descoberta de reservas consideráveis de petróleo e gás. Muitos navios passaram a ser construídos e a operar no país, aumentando significativamente o tráfego de embarcações nos portos brasileiros³³.

Essa reorientação político-econômica trouxe maiores incentivos à reestruturação de alguns espaços produtivos, bem como o surgimento de novos. Segundo Martins (2014) todo esse processo encontra-se associado

²⁹ Ver: <https://exame.abril.com.br/economia/brasil-exporta-menos-produtos-de-valor-agregado/>. Acesso: outubro de 2017.

³⁰ Ver: <http://www.leiaecocentral.com.br/fortalecida-industria-naval-gera-riquezas-e-empregos/>. Acesso em junho de 2017. “Um dos exemplos mais significativos do potencial envolvido em um processo dessa natureza e da capacidade indutora de transformações da política industrial foi a recuperação da indústria naval, que quase havia desaparecido durante a década de 1990.” (MERCADANTE, 2010, p. 228).

³¹ O reflexo dessas induções a partir de tal período levou-se a um expressivo movimento de cargas no país pelo sistema portuário. A “Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), aponta um crescimento contínuo de 17,3% na tonelage de cargas transportadas pelo modal marítimo entre 2010 e 2014, abrangendo as exportações e as importações”. Ver: <http://www.defensea.com.br/noticias/a-situacao-portuaria-no-brasil-implementacao-de-sistemas-de-controle-de-trafego-maritimo-e-de-melhorias-na-seguranca-fisica-das-instalacoes/>. Acesso em: 10 de junho de 2017.

³² Ver: <http://www.defensea.com.br/noticias/a-situacao-portuaria-no-brasil-implementacao-de-sistemas-de-controle-de-trafego-maritimo-e-de-melhorias-na-seguranca-fisica-das-instalacoes/>. Acesso em: 05 de junho de 2017.

³³ Ver: <http://www.defensea.com.br/noticias/a-situacao-portuaria-no-brasil-implementacao-de-sistemas-de-controle-de-trafego-maritimo-e-de-melhorias-na-seguranca-fisica-das-instalacoes/>. Acesso em: 05 de junho de 2017.

à crescente exploração de recursos territoriais, naturais e sociais, que caracteriza a entrada dos países latino-americanos no comércio internacional através de mercadorias como água, minério e “território” (ALMEIDA, et al., 2010), criando uma espacialidade visivelmente estruturada pelas elites econômicas e políticas desses países, na medida em que se acentuam os processos de abertura econômica e comercial em escala global.

Portanto, “renasce” o porto de Itaguaí, adquirindo novo fôlego para se consolidar como uma das peças responsáveis em alimentar os objetivos desenvolvimentistas do Estado, seguindo, se aproveitando das circunstâncias implicadas em nível mundial. As ações foram pensadas para expandir o grau de sua funcionalidade, com as melhores condições possíveis de seu uso, além de que incorporasse ainda mais um caráter produtivo, com a atração de novos incrementos que estimulassem o desenvolvimento do polo industrial da região da Baía de Sepetiba. Evidencia-se, portanto, um olhar mais enérgico do Estado para o Porto de Itaguaí, considerando para tal a sua importância e condições favoráveis de uso produzidas historicamente e já diagnosticadas durante a década de 90, mas que não tiveram os resultados como esperados.

Portanto, no início deste século, Itaguaí – território “privilegiado” pela presença do porto – passou a se reinserir numa rota de injeção de capital, tornando-se um *locus* concentrador de investimentos induzidos pelas ações do Estado a partir das condições favoráveis, mediante sua localização estratégica e alimentado pela construção desta sua “vocação logística”, contribuindo para a regeneração recente da economia fluminense. Torna-se perceptível como às dinâmicas que passaram a ser incorporadas neste espaço apresentam como um estratagema territorial o retorno do papel do Estado, com o redirecionamento de investimentos a partir da reestruturação de antigas bases produtivas e com o surgimento de novos processos em lugares “periféricos” da metrópole. Coloca-se em questão como em tal recorte se reafirma a condição periférica, ou seja, se apresenta como a periferia da periferia do sistema-mundo. Neste panorama, é contundente afirmar que há um processo de indução de novas dinâmicas e usos de territórios – o porto funcionando como um dos realizadores dessa formação – para além do núcleo metropolitano, fundados em uma estratégia onde a cada vez mais há domínio dos territórios pela lógica do capital.

O porto desempenhou um papel de ativação de recursos e relações que contemplaram a formação de uma nova configuração espacial logístico-industrial, não apenas no território onde encontra-se localizado, mas também no seu entorno, em áreas outrora totalmente desvinculadas de operações, de abarcar um caráter com funções produtivas. Como exposto por Floriano de Oliveira (2008), *“temos a expansão da influência do espaço metropolitano para além de seus limites tradicionais, incorporando de formas variadas cidades e aglomerados urbanos mais afastados”*.

Sobre esta configuração, tal autor retrata que há um

crescimento das atividades econômicas, de infraestrutura e de logística, que produzem um maior dinamismo e maior autonomia desses novos centros em relação ao núcleo.

Municípios que, em função de se situarem nos limites externos da metrópole, passam a ser dinamizados pela implantação de importantes atividades que polarizam outros municípios em seu entorno, e passam, também, a incorporar atividades antes situadas no núcleo (Floriano de OLIVEIRA, 2008).

Assim, neste cenário incorporado, é primordial o entendimento de como o porto passou a ser um dos responsáveis pela implicação de novas dinâmicas que extrapolam os seus limites territoriais. A partir de então, Itaguaí passou a receber maiores interferências tanto do Estado quando de investidores e tendo a sua economia reanimada pelas projeções de crescimento econômico.

O que passou a se configurar em Itaguaí não se apresenta como algo exclusivo deste território – tendo em vista a indução de diversos projetos estruturantes em grande parte da espacialidade fluminense e nacional neste recorte temporal – pois este é apenas mais um dos locais que abarcaram processos responsáveis pela tentativa de retomada de investimentos e uma perspectiva de promover um crescimento econômico. Isso se ratifica mediante a elevada injeção de investimentos e projetos – representados por uma diversidade tipológica – que grande parte do território fluminense e a própria capital passaram a receber no decorrer dos últimos anos. Sobre essa virada econômica e resignificação da representatividade produtiva em nível nacional do território fluminense, de sua nova dinâmica, Vasconcellos (2010) aponta que se insere mediante “*o aumento das atividades industriais, entre elas a da atividade extrativa do petróleo e gás, das indústrias siderúrgicas, a criação de polos petroquímicos, as indústrias automobilísticas e o surgimento de novos portos e a expansão dos existentes*”, ou seja, produzindo uma associação entre porto-indústria-petróleo, trazendo assim “*uma nova configuração espacial em todo o território*”. Nesse viés de análise, segundo o estudo da FIRJAN (Decisão Rio Investimentos 2010-2012, p. 13), a perspectiva anunciada em tal período indicava que

apoiado em uma economia diversificada e extremamente dinâmica, o Estado do Rio de Janeiro vive nos últimos anos um período de grande dinamismo. As características que destacam o Rio de Janeiro no âmbito nacional fizeram com que, nos anos recentes, diversos investimentos fossem atraídos para o Estado. A dimensão desses investimentos associada ao impacto que trarão à economia local e nacional criaram verdadeiros eixos de desenvolvimento, que guiarão o desenvolvimento fluminense nos próximos anos: eixos norte, sul, leste e Sepetiba.

Como elucidado por Gusmão (2010, p. 24), o estado do Rio de Janeiro passou a ficar exposto a um conjunto de oportunidades-pressões associadas a uma agenda de investimentos sem precedentes em sua história e que deu início um processo de “requalificação” de seu território. Isto porque o que acomete hodiernamente a região da Baía de Sepetiba (como um polo industrial-portuário) não se manifesta como uma novidade, pois basta lembrar que

os projetos de industrialização da Baía de Sepetiba não são novos e tiveram seu início ainda no período do regime militar, no marco do projeto Brasil Grande Potência. Os planos de hoje atualizam aspirações para a conjuntura presente, sendo resgatados e conjugados para atender à integração às cadeias globais de commodities e justificar o discurso desenvolvimentista. Estes planos colocam o Rio de Janeiro ‘no olho do furacão’ (PACS, 2015, p. 26) .

Itaguaí é apenas mais uma das peças realimentadas – de um recorte no espaço fluminense – que serviu para abarcar processos de reestruturação e/ ou novos segmentos portuário-industriais. Incorporou a partir de então significativas transformações, novas dinâmicas e ativação de recursos, como uma das vertentes incumbidas a proporcionar expectativas referentes ao redirecionamento da economia fluminense. Itaguaí, portanto, foi um local reativado – como parte de um dos nós de um projeto “novo” desenvolvimentista – para concentrar medidas destinadas a expandir as possibilidades de crescimento econômico

em nível nacional. Em Itaguaí consegue-se visualizar claramente as manifestações físicas representativas pelo retorno do papel do Estado no estímulo ao desenvolvimento. Tudo isso envolve por questões onde o porto se apresenta como o principal elemento logístico – em termos de competição de um país no cenário internacional de trocas – que valoriza tal território para a lógica do grande capital e para ser uma das bases de um projeto de desenvolvimento nacional.

Desta forma, Itaguaí se consolidou como “território-ação” para receber processos estimulados por essa política de cunho desenvolvimentista, trazendo traços ainda de ideias projetadas em outros períodos no país, uma vez que o então Porto de Sepetiba foi idealizado como uma obra idealizada por um projeto nacional desenvolvimentista. A expansão da produtividade de commodities exige um maior escoamento pelos portos, fazendo com que fossem necessárias reestruturações visando expandir as suas potencialidades.

Assim, para um maior dinamismo de tal porto – sabendo-se que este era estratégico por apresentar condições favoráveis para os objetivos da “nova” política de Estado – era consenso reparar certas falhas alimentadas durante a década de 90 e que dificultavam o seu melhor aproveitamento e produtividade. Tais empecilhos relacionavam-se principalmente aos entraves técnicos e gargalos logísticos, tanto do porto, com a necessidade de obras de expansão, quanto do território em si, com a questão de acesso rodoviário, principalmente. A problemática manifestada dizia a respeito de que

Estes gargalos no acesso das rodovias federais ao porto Itaguaí, responsáveis pela maior parte das cargas de contêiner que demandam o terminal portuário se deve ao fato de que, no momento das respectivas privatizações, a existência de um terminal de contêiner em Itaguaí sequer fora considerada no Plano Diretor do porto. Na ocasião, Itaguaí estava destinado, exclusivamente, a ser um terminal para a operação de granéis – minério e carvão – produtos que, evidentemente, acessam o porto, mais adequadamente, por via ferroviária do que por via rodoviária.

Ao se incorporar, depois, no Plano Diretor de Itaguaí, a existência de um terminal de contêiner a questão do acesso rodoviário ao porto, não previsto por ocasião das privatizações, tornou-se crítica, uma vez que, num raio de até 400 quilômetros, o transporte rodoviário de contêiner é muito mais econômico que o seu transporte por ferrovia. Se, no momento da privatização, já houvesse definição de que Itaguaí teria terminais de contêiner, certamente, no edital de concorrência, teria sido prevista explicitamente, a obrigatoriedade da construção do acesso das duas BRs, ao porto de Itaguaí. O crescimento da carga de contêiner em Itaguaí, sem via de acesso rodoviário adequado, além de ameaçar a desejada expansão do porto, ameaça congestionar, ainda mais, a circulação urbana na cidade do Rio de Janeiro. (DE MELO e DOMINATO, 2009, p. 12)

Desta forma era crucial para maior proficiência na operação do porto aumentar as possibilidades de acesso, de modo que não sobrecarregasse a fluidez das vias rodoviárias no entorno que passam nos centros urbanos e que gerariam ainda maiores congestionamentos – como no caso dos centros dos municípios de Itaguaí e de Seropédica, bem como do próprio núcleo urbano metropolitano da cidade do Rio de Janeiro, com o caso marcante dos congestionamentos da Av. Brasil. Para melhor compreensão, tem-se que a malha rodoviária de acesso a tal território *“é constituída por uma rede de rodovias estaduais e federais. As*

principais são rodovias federais BR-101 (Rio- Santos), BR-116 (Presidente Dutra), BR-040³⁴ (Rio- Juiz de Fora) e BR-465 (antiga Rio-São Paulo). As estaduais mais importantes são RJ-099 e RJ-105. A BR-101 é o principal acesso ao Porto de Itaguaí.” (DE MELO e DOMINATO, 2009). Assim, havia a necessidade, segundo os mesmos autores, de que o acesso rodoviário fosse ampliado para que suprisse a carga de embarque e desembarque do porto em processo de rápida expansão e visando uma operação integrada dos diferentes modais de transporte que formam a logística, sem os entraves de um centro urbano congestionado. De acordo com Notteboom e Rodrigues (2005 apud SANTOS DA SILVA, 2016, p.97)

os portos, especialmente os maiores, sofrem com uma grande variedade de constrangimentos locais que limitam o seu crescimento e afetam consideravelmente sua eficiência. Por meio da utilização de terminais de interior, os atores logísticos conseguem usufruir melhor do tempo disponível, por meio de uma maior flexibilização de tempo, tanto na estadia das mercadorias nos portos marítimos, que é reduzida, quanto nos terminais terrestres, que atuam de forma sincronizada ao porto marítimo, o que otimiza consideravelmente as funções dos terminais.

Da mesma maneira, o autor afirma que

a expansão do sistema de comunicação, transportes e a formação de redes e fluxos levaram a redução do tempo de deslocamento entre os diferentes espaços, o que modificou a divisão social e territorial do trabalho (CASTELLS, 2000). Sendo que para garantir essa fluidez circulatória, material e imaterial, foi fundamental a construção e readequação das estruturas materiais do território, para a otimização do processo de gestão e logística. Tais transformações decorrentes da economia flexível e da competitividade empresarial demandam contínuas inovações tecnológicas e produtivas, assim como adaptações ao mercado. (SANTOS DA SILVA, 2016, p. 22).

A partir das necessidades surgidas, de modo a reduzir os gargalos no acesso das rodovias federais ao porto de Itaguaí, e apesar da malha ferroviária, seria fundamental expandir a conexão ao porto por malha rodoviária. Além disso, com o intento de promover maior integração produtiva do território fluminense, facilitando na articulação entre os principais complexos econômicos, foi construída uma ligação entre rodovias extra-núcleo metropolitano, na borda metropolitana fluminense, por meio da criação do Arco Rodoviário Metropolitano – BR-493/RJ-109 – que se conectaria diretamente ao porto, portanto, facilitaria a questão de comunicação. Como defendido por Gomes Filho (2013), *“o arco metropolitano, então, está atrelado à superação dos grandes entraves em infraestrutura de transportes, considerado um imenso “gargalo” para uma maior dinâmica das atividades econômicas”*.

De acordo com o RIMA do Projeto de Implantação do Rio de Janeiro Arco Metropolitano BR-493/RJ-109 (2007), tal investimento visaria desviar o tráfego de veículos comerciais de longa distância, aliviando os principais corredores metropolitanos, tais como a Avenida Brasil, Ponte Rio Niterói, BR-101 (entre Manilha e Ponte); ampliar a acessibilidade aos Portos de Itaguaí e Rio de Janeiro; viabilizar a implantação de terminais logísticos, com redução dos tempos de viagem e custos de transportes, bem como a distribuição destas cargas para os mercados consumidores e introduzir novas possibilidades de expansão urbana para os

³⁴ Ver mais: <http://paracatu.net/view/7301-duplicacao-da-br-040-em-minas-nao-sai-e-a-unica-coisa-que-funciona-e-o-pedagio>. Acesso em outubro de 2017.

municípios localizados próximos à rodovia. Ou seja, passou a haver induções para se promover uma reestruturação do espaço produtivo metropolitano, sendo que um dos alicerces de todo este processo encontrava-se em expandir tanto as competências do porto quanto da questão a seu acesso, aumentando a fluidez e facilidade de conexão com tal território. A perspectiva elucidada por Gusmão (2010, p.27) é de que tal projeto produziria *“um novo vetor de mobilidade/ acessibilidade que iria reforçar o processo de dinamização e requalificação do aglomerado metropolitano como um todo.”* Interessante se atentar, a partir das elucidações anteriores, como que o porto – o seu maior dinamismo e os instrumentos de apoio necessários a expandir as suas competências de uso, assim como o seu fator atrativo para novos investimentos – gera mediante a suas ações, fortes manifestações, reconfigurações territoriais.

Vinculado a esse período do recorte temporal aqui trabalhado, tem-se que criação no ano de 2007 do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), programa voltado para investimentos como em infraestrutura logística e que representou a expansão dos investimentos públicos. O PAC destinou, por exemplo, recursos tanto para o porto quanto para os demais aportes em infraestrutura. Isso se relaciona ao pensamento de Martins (2014), que considera que neste início de século XXI registrou-se o aumento do número de licenças concedidas a grandes projetos, muitas delas emitidas para projetos inseridos por esse Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Esta autora salienta como que passaram ser produzidas *“intervenções que correspondem, grosso modo, a projetos de infraestrutura tais como dragagem dos portos, duplicação da BR-101 e implantação do Arco Metropolitano, projetos que não inovam, pois estão alinhados a intervenções datadas de 1970.”* (GUSMÃO, 2010, p. 31). Assim, as dinamizações atuais em torno do porto analisado e sustentado por esse programa de aceleração contemplam projetos reanimados, que ganharam novos fôlegos, tendo em vista que em grande maioria foram estruturados/ planejados em períodos anteriores no país. Houve uma retomada de processos com aparência de novidade³⁵, de “novas” dinamizações implicadas neste século por tal programa. Contrário a isso, há indicativos de que o panorama político-econômico incorporado neste início de século caminha para outras direções, diferentes, portanto, de outros momentos históricos de desenvolvimentismo no país. Mas o que ocorreu, de fato, são induções que se refletiram diretamente e impondo significativos impactos em Itaguaí, tendo em vista os investimentos concedidos pelo PAC e que merecem ser meticulosamente analisados.

Como apontado pela FIRJAN (Decisão Rio Investimentos 2010-2012), em maio do ano de 2008, a Companhia Docas do Rio de Janeiro – CDRJ assinou o primeiro contrato de execução de obras no setor portuário brasileiro dentro do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) com o objetivo da realização de obras de dragagem de modo a alterar a profundidade de tal área, o que facilitaria a movimentação de embarcações. Assim, exemplificando essas implicações de tal programa na cidade, tem-se que

o Programa de Aceleração do Crescimento – PAC também contempla a obra de dragagem para aprofundamento do canal de acesso do Porto, com aprofundamento de 17m para 20m (fase 1) e da bacia de evolução e sua extensão até o terminal da CSA de 14,5m para 17,5m (fase 2). A garantia de recursos à Companhia Docas do Rio de Janeiro para duplicação do canal, de 20 km para acesso ao porto de Sepetiba, é fundamental para a movimentação, conjunta, de navios graneleiros, de minério e de contêineres,

³⁵ Para uma discussão mais ampla sobre como nos projetos atuais se contempla bastante de outras induções de outros períodos no país, torna-se importante ver: Gusmão (2010, p.32). Exemplificando, tal autor aponta que *“o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Itaguaí (PDZ), elaborado em 2007 pela Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), autoridade portuária vinculada ao Ministério dos Transportes. Esse instrumento faz lembrar três iniciativas da década de 1990”*.

sobretudo para não sacrificar a entrada e saída dos navios de contêineres, em número muito maior que os navios operadores de grãos e minérios.” (DE MELO e DOMINATO, 2009, p. 14)

Tal panorama tratado anteriormente encontra-se intrínseco aos diversos movimentos direcionados a expansão das funções relativas a tal sistema portuário, em reativá-lo como um elemento estratégico economicamente para o país. Evidenciou-se a partir de então significativos interesses em colocar tal porto como inserido na rota central de massivos investimentos impelidos por meio da utilização de recursos oriundos do PAC e, de certo modo, que visariam desatar os entraves que não possibilitaram o seu total desenvolver na década de 90. Assim, como elucidado pelo PACS (2015, p.21),

o Porto de Itaguaí (antigo Porto de Sepetiba) adquire nesse contexto a posição de uma engrenagem central, funcionando como grande porto industrial e também porto concentrador (hub port) de cargas em contêineres, integrado às infraestruturas de transporte multimodal (rodovias, ferrovias e hidrovias) no marco do eixo interoceânico central da Iniciativa para Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA)... Concebido no início dos anos 2000, a carteira de projetos do IIRSA se encontra hoje sob o Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento (COSIPLAN) da União de Nações Sul-Americanas (UNASUL). É importante ressaltar que desde sua origem, a proposta significa não apenas a integração da infraestrutura física em si (portuária, viária, aeroviária, fluvial, energética etc.), mas a concepção de um sistema logístico integral para a circulação do capital, que inclui os sistemas e regulamentos aduaneiros, telecomunicações, tecnologia da informação e automação (softwares) e mercados de serviços de logística (frete, cabotagem, seguros, armazenamento, processamento de documentação etc.), entre outros³⁶.

Torna-se importante a tentativa de contextualizar como o porto passou a se configurar mediante as mudanças promovidas a partir do recorte temporal aqui trabalhado. Tendo em vista os entraves e o panorama negativo no final da década de 90, tem-se que no início deste século, o porto apresentava o seu potencial de uso limitado, travado, muito mais voltado ao armazenamento de carvão e minério de ferro do que ao processo de escoamento. Aspecto este que começou a se modificar mediante a expansão das exportações de *commodities*, em crescente movimento a partir de 2004/2005, o que promoveu e sustentou; como já dito; necessidade de reestruturações em tal sistema portuário e transformações nos aparatos logísticos intrínsecos a tal porto. Mediante as significativas modificações e perspectivas que surgiam em torno de tal aporte, este passou a expandir as suas potencialidades, assim como a sua expressividade em relação a outros sistemas portuários do país. O direcionamento de investimentos a partir deste período; promoveu um panorama onde o *“Porto de Itaguaí consolidou-se como um dos grandes portos da América Latina, haja vista suas instalações modernas e seu crescente nível de competitividade frente aos demais portos. Destaca-se como um dos principais polos de exportação de minério de ferro do Brasil”* (LABTRANS, 2014, p. 55).

Assim, os diversos processos que se traduziam por movimentos induzidos a tal recorte espacial – relembrando também que neste período o território fluminense como um todo começava a sofrer dinamismos responsáveis por alavancar a sua economia e a formar uma

³⁶ Ver mais sobre IIRSA: <http://riosvivos.org.br/a/Canal/IIRSA/214> e <https://organizacao popular.wordpress.com/textos/formacao/iirsa-iniciativa-de-integracao-da-infra-estrutura-regional-sul-americana/>. Acesso em junho de 2017.

nova espacialidade industrial – traçavam ainda mais um futuro promissor para tal aporte, e consequentemente, dando novas possibilidades de uso a sua retroárea. Todos esses incrementos e perspectivas incorporados em torno de tal estrutura portuária promoviam cada vez mais tal lócus como um ambiente propício a atividades logístico-industrial-portuárias, com fortes marcas na sua base territorial, além de produzir, ideologicamente, uma conotação de esperança de progresso na borda da metrópole. Ou seja, a reativação do porto a partir de sua reestruturação passou concomitantemente a gerar um impacto positivo – tanto no local quanto no entorno – para a lógica do capital, sendo um fator atrativo para novos empreendimentos, novos usos e agentes ligados a capitais industriais, imobiliários, entre outros. O porto – e a expansão do seu uso, portanto – valorizou tal território para a lógica dos investimentos, incorporando a possibilidades de novos usos em sua retroárea. Como retratado no PACS (2015, p. 64), tem-se que

com a descoberta do Pré-Sal, em 2007, os planos para o Porto de Itaguaí e para a região do entorno ganharam outra magnitude. A estratégia de desenvolvimento do setor logístico foi redimensionada, passando a se articular com a instalação da indústria de defesa e com o crescimento do polo industrial, a fim de sustentar as atividades do setor de petróleo e gás. Recentemente, o Porto passou por uma expansão, com projetos de um novo terminal de granel agrícola, um terminal de granéis líquidos e gasosos, áreas operacionais (lotes), além de uma zona de apoio logístico, conferindo-lhe uma feição de plataforma logística industrial.

As induções promovidas em torno de tal aporte – com significativas marcas espaciais no entorno – a partir dos processos de dinamização que começara a agir nos anos de 2004-2005, fez com que passasse a apresentar maior notoriedade, proporção, principalmente a partir de 2006-2007, seguindo as oportunidades do período junto com a perspectiva positiva que se incorporava no Estado do Rio de Janeiro. Mediante os esforços e os movimentos tendenciosos em tal estrutura portuária e com a reativação dos seus recursos, diversas reestruturações foram fomentadas. Consolidou-se então que

a área do porto organizado de Itaguaí foi definida por decreto do Presidente da República datado de 10 de maio de 2006. É constituída por instalações portuárias terrestres, tais como: cais, píeres de atracação, armazéns, pátios, edificações em geral, vias, passeios e terrenos ao longo das faixas marginais abrangidos pela poligonal caracterizadora da área definida no próprio decreto; e pela infraestrutura de proteção e de acessos aquaviários – que compreende o canal de acesso, as áreas de fundeio e as bacias de evolução. (PLANO MESTRE PORTO DE ITAGUAÍ - LABTRANS, 2014, p. 52).

Assim,

a área do porto é constituída por: a) instalações portuárias terrestres existentes na baía de Sepetiba, abrangendo todos os cais, docas, pontes e píeres de atracação e de acostagem, armazéns, edificações em geral e vias internas de circulação rodoviária e ferroviária, e os terrenos ao longo dessas áreas e em suas adjacências pertencentes à União; e b) pela infraestrutura de proteção e acessos aquaviários, compreendendo as áreas de fundeio, bacias de evolução, canal de acesso e áreas adjacentes a esse até as margens das instalações terrestres do porto organizado, existentes ou que venham a ser construídas. (OSORIO, DE MELO, VERSIANI E WERNECK, 2015)

Segundo informações cedidas pela CDRJ³⁷, os modernos terminais do porto de Itaguaí o colocam como um dos principais polos de exportação de minério do país. Outro fato relevante diz respeito aos incrementos registrados pela movimentação de contêineres. De acordo com tal companhia, tais aspectos positivos de tal porto o coloca em notórias condições de assumir um papel relevante de escoamento da economia brasileira, de se posicionar como o principal porto concentrador de cargas do Mercosul. A CDRJ retrata a aptidão do porto para a movimentação de granéis e carga geral, tendo em vista a proximidade de centros produtivos e as condições favoráveis locais de integração aos modais de transporte rodoviário e ferroviário, como será visto ao longo da pesquisa.

Exemplifica-se, a partir de dados, uma maior representatividade do papel do porto como um elemento crucial para a nova etapa de desenvolvimentismo brasileiro como referido anteriormente. Sobre tal, observa-se uma elevada expansão da movimentação de produtos destinados a exportação entre os anos de 2003 e 2012. Deste modo, tem-se que

Tabela 1: Movimentação no Porto de Itaguaí 2003 – 2012 (t)

Ano	Carga Geral	Granéis Sólidos	Soma
2003	1.446.132	18.490.717	19.936.849
2004	2.482.185	22.845.674	25.327.859
2005	3.030.543	25.794.319	28.824.862
2006	4.778.135	24.915.944	29.694.079
2007	3.625.581	35.246.865	38.872.446
2008	4.155.666	43.061.909	47.217.575
2009	3.381.702	46.373.360	49.755.062
2010	3.868.532	51.481.168	55.349.700
2011	4.619.433	55.544.732	60.164.165
2012	4.037.708	53.381.159	57.418.867

FONTE: CDRJ; Elaborado por LabTrans – Plano Mestre Porto de Itaguaí - 2014

O objetivo de incentivo do governo federal a tal projeto esteve calcado na tentativa de redução do gargalo de infraestrutura portuária existente na época no Brasil, assim como especificamente devido ao aumento da capacidade de escoamento portuário da região produtora de Minas Gerais para o mercado externo – portanto, proporcionando também uma melhoria na utilização da malha ferroviária brasileira, bem como a geração de emprego e renda nesta região³⁸. A necessidade de novas estruturas portuárias baseia-se no fato de que a estratégia político-econômica brasileira no decorrer da primeira década deste século visou expandir a sua competitividade internacional por meio da exportação de produtos primários, como o minério de ferro, por exemplo. Os gráficos a seguir apresentam a proporção que tal recurso natural adquiriu em termos de exportação entre os anos de 2002 e 2010, onde a sua participação percentual (%) passou de 5,0% para 14,3%, se tornando o maior produto em nível nacional a ser exportado.

³⁷ Ver: <http://www.portosrio.gov.br/itaguaei/index.htm>. Acesso: 10 de junho de 2017.

³⁸ Ver: http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_pt/Institucional/Sala_de_Imprensa/Noticias/2010/logistica/20100105_porto_sudeste.html. Acesso em setembro de 2016.

Gráfico 1: Exportações - Brasil – 2002



FONTE: SECEX/Mdic (2011) <https://brasilfatosdados.wordpress.com/2011/03/05/post-a-ser-publicado-02/>. Acesso em: 10 de abril de 2017.

Gráfico 2: Exportações - Brasil - 2010



FONTE: SECEX/ Mdic (2011) <https://brasilfatosdados.wordpress.com/2011/03/05/post-a-ser-publicado-02/>. Acesso em: 10 de abril de 2017

Assim, o minério de ferro respondeu no ano de 2010 por 38% do total de cargas transacionadas pelas instalações portuárias brasileiras, sendo o principal produto em termos

de tonelage. A movimentação total registrada neste período foi de 311 milhões de toneladas, 16,1% maior do que em 2009³⁹. Tal recurso natural despontou com destaque nas exportações principalmente destinadas à China e no ano de 2014 houve um total de 97 milhões de toneladas exportados para tal país⁴⁰. Destarte, mediante a tal conjuntura, Itaguaí – a partir da expansão de competências de seu território – se assumiu como uma das peças protagonistas no que condiz a abarcar funções para tais exportações, sendo o reflexo desse processo materializado na esfera territorial. Perspectiva esta que ganharia uma maior proporção tendo em vista a construção do Porto Sudeste, terminal portuário privado localizado na Ilha da Madeira projetado para movimentar e exportar minério de ferro e outros granéis sólidos para os mercados internacionais⁴¹.

A posição geográfica favorável para tal uso portuário-industrial transformou Itaguaí em ponto-chave, sabendo-se que os seus terminais portuários representam a menor distância entre o local de extração-exportação, ou seja, entre o Quadrilátero Ferrífero de Minas Gerais e o mar (Itaguaí-Porto)⁴². Sobre tal fato, basta apontar que dentre a participação dos estados nas exportações pelo Porto de Itaguaí no ano de 2013, o estado de Minas Gerais⁴³ teve 47% de representação, com um total de 82.657.262.735 kg de material exportado⁴⁴.

Portanto, tendo em vista esta conjuntura representativa pelo papel do Porto de Itaguaí, tem-se que a partir de 2012-2013 este passou a ampliar o seu papel como exportador de minério de ferro, onde

segundo Riley Rodrigues de Oliveira, especialista da Gerência de Competitividade Industrial e Investimentos do Sistema Firjan, Itaguaí é um porto que tem no minério de ferro 80% de sua carga. O volume de minério de ferro é grande, mas não é uma carga de valor agregado. Itaguaí movimenta ainda carvão e produtos siderúrgicos. Ainda há uma área a ser licitada que só depois saberemos o que será⁴⁵.

Sobre essa maior expressividade do minério de ferro (participação de 86,9%)⁴⁶ se consolidando como o principal produto a ser exportado pelo Porto de Itaguaí, aponta-se que durante o ano de 2012, ocorreu que

No caso dos granéis sólidos, destacou-se no ano em questão especialmente o minério de ferro (49.894.050 t) embarcado em navios de longo curso, seguido de longe pelo carvão (2.465.247 t) e pelo coque (719.469 t), ambos desembarcados de navios de longo curso. Houve, ainda, desembarques em

³⁹ Ver: <http://www.brasil.gov.br/economia-e-emprego/2011/05/movimentacao-de-minerio-de-ferro-nos-portos-do-pais-e-recorde-em-2010>. Acesso: 10 de abril de 2017.

⁴⁰ Ver: <http://www.brasil.gov.br/economia-e-emprego/2014/09/brasil-exporta-97-milhoes-de-toneladas-de-minerio-de-ferro-a-china>. Acesso em: 11 de abril de 2017.

⁴¹ Ver: <http://www.portosudeste.com/pt/>. Acesso em: 05 de junho de 2017.

⁴² Ver: http://www.revistafatorbrasil.com.br/ver_noticia.php?not=185086. Acesso em: 14 de abril de 2017.

⁴³ O Estado de Minas Gerais, por sua vez, destaca-se como o principal produtor de minerais metálicos e não metálicos do país. Segundo dados do IBGE, em 2010, 22,2% do valor adicionado bruto na produção do estado foi proveniente da indústria extrativa, seguido pela agropecuária, com 15,2%. Reforçando ainda mais a importância da atividade mineradora, existem mais de 300 minas em operação, sendo que das 100 maiores do país, 40 estão localizadas no estado. Destaca-se também a qualidade da produção, uma vez que possui 67% das minas classificadas como “A”, ou seja, produzem mais de três milhões de toneladas por ano. (IBRAM, 2013 *apud* Plano Mestre Porto de Itaguaí-2014).

⁴⁴ Fonte: Aliceweb (2013); Elaborado por LabTrans. Plano Mestre Porto de Itaguaí (2014).

⁴⁵ Ver: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2013/06/porto-de-itagua-i-no-rj-se-consolida-como-exportador-de-minerio.html>. Acesso em: 05 de abril de 2017.

⁴⁶ Fonte: CDRJ (2012); Elaborado por LabTrans. Plano Mestre Porto de Itaguaí (2014)

quantidades bem menos significativas de alumina, clínquer e barrilha.”
(PLANO MESTRE PORTO DE ITAGUAÍ – LabTrans, 2014, p. XXIV).

A tabela abaixo revela a representatividade do minério de ferro, assim como outros produtos movimentados nos últimos anos por tal infraestrutura portuária:

Tabela 2: Evolução das movimentações de carga no Porto de Itaguaí – 2003/2012 (mil t)

Carga	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Minério de Ferro	13.338	16.835	20.871	21.775	30.894	38.765	43.029	47.515	51.468	49.894
Carga Containerizada	311	1.369	2.053	3.134	2.899	3.597	2.802	3.531	4.295	3.995
Carvão	3.199	3.291	3.046	2.269	3.379	2.808	2.845	2.955	2.894	2.465
Coque da Hulha	608	865	254	195	231	379	238	382	698	719
Alumina	162	194	200	156	169	252	173	125	132	129
Produtos Siderúrgicos	1.104	1.100	976	1.644	721	527	565	306	316	31
Coque de Petróleo	685	728	610	38	107	83	5	-	-	-
Concentrado de Zinco	140	280	241	210	182	214	-	-	-	-
Outros	389	261	575	273	291	592	98	535	361	186
TOTAL	19.937	25.328	28.825	29.694	38.872	47.218	49.755	55.350	60.164	57.419

FONTE: CDRJ; Elaborado por LabTrans-Plano Mestre Porto de Itaguaí – 2014.

Em virtude aos fatos expostos anteriormente e considerando o ideário de incentivo a exportação de produtos primários induzidos pelo Estado, se justifica Itaguaí como um *locus* atrativo, tendo se requalificado como protagonista para incorporar medidas pró-desenvolvimento. É a partir de todo o processo de reestruturação territorial-produtiva fomentada em tal espaço e que se consegue verificar a materialização, espraiada no território, das ações estimuladas pela “nova” política de Estado, no intuito de por em voga a sua proposta de desenvolvimento. Assim, pela presença do porto e sua importância, Itaguaí foi “re-escolhido” – tendo em vista que tais implicações não se apresentam como uma novidade em tal área – estrategicamente como um de seus espaços privilegiados, um dos pontos do território nacional de extrema significância para se aderir às lógicas e dinâmicas impostas pelo ímpeto do Estado. Itaguaí ganhou maior notoriedade por ter o porto como um elemento principal indutor/dinamizador de projeções econômicas e consequências território.

Assim, o referido recorte espacial se reverbera como um dos principais “territórios-ação” utilizados no decorrer deste século para se submeter aos processos de crescimento econômico e maior competitividade do país em nível global, como um elemento para a fluidez não apenas de produtos, mas de toda uma dinâmica representada pela “volta” do Estado.

1.4 Berços, retroárea e limites terrestres do Porto de Itaguaí

Embora o objetivo de tal pesquisa encontre-se na análise de um recorte temporal principalmente após 2005-2006, não se pode deixar de retratar alguns marcos importantes no sistema portuário nacional que contribuíram para a conjuntura atual de tal setor. Mediante a

tal fato, compete-se abordar sobre a Lei 10.233/2001- 05/06/2001. Esta *“dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, a criação do Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte; a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte, e dá outras providências”*⁴⁷.

Seguindo essa linha de raciocínio, de acordo com Araújo (2013) deve-se dar destaque para a criação da agência reguladora do setor a ANTAQ – Agência Nacional de Transporte Aquaviário em 2001, que surgiu com o objetivo maior de fiscalizar e regular a exploração da infraestrutura aquaviária como um todo. Segundo o mesmo autor, outro marco importante ocorre no ano de 2007 *“com a criação da Secretaria Especial de Portos, hoje Secretaria de Portos, que retirou o sistema portuário de um plano inferior, quando era apenas um setor do Ministério dos Transportes, dando-lhe o status de Ministério com uma visão estratégica e desenvolvimentista”*.

Nessa cronologia de análise de mudanças no sistema portuário, deve-se atentar que houve redirecionamentos para um novo marco regulatório com um novo planejamento portuário a partir do ano de 2012. Tal exposto se relaciona ao fato de que; segundo Araújo (2013), no ano de 2012 se deu início de uma nova fase, pelo fato de ser editada a Medida Provisória 595 – MP dos Portos, que trouxe em seu bojo o objetivo de melhorar a eficiência dos portos brasileiros e, principalmente, estabelecer novas regras para as suas concessões. Tal medida, com a pressão do Governo Federal junto às casas do Congresso Nacional, foi transformada em 05.06.2013, após o acolhimento de 137 emendas, na Lei 12.815/2013; como será visto adiante.

É válida uma breve investigação sobre tais mudanças mediante informações concedidas pela Agência Nacional de Transporte Aquaviários – ANTAQ⁴⁸. Salienta-se que os objetivos em torno de tais modificações do sistema portuário a partir deste período condizem com o momento favorável da economia brasileira de tal momento em relação à expansão da movimentação de cargas pelos portos brasileiros e sua maior representatividade no cenário de trocas. Como elucidado pela ANTAQ (2015)⁴⁹, tais objetivos se voltavam a

enfrentar gargalos existentes; prover choque de oferta via ampliação da infraestrutura portuária por meio da atração de investimentos privados; otimização da exploração de portos organizados (portos públicos); facilitar implantação de TUPs (fim da exigência de operação exclusiva ou preponderante de carga própria); planejamento com integração entre os modos de transporte, considerando as cadeias produtivas e suas necessidades logísticas; aumentar a competição do setor; melhorar a qualidade da prestação de serviços (gestão) e reduzir custos e aumentar produtividade.

Partindo de tal exposto, a ANTAQ (2015) enfatizava a importância de aumentar a competitividade dos Portos por meio de contribuir para que os investimentos fossem realizados pelo setor privado, estando estes intrínsecos a esse ideário: *“a modernização e otimização da infra e superestrutura portuárias existentes; modicidade e publicidade de tarifas e preços portuários; estímulo à modernização portuária; aumento na oferta de infraestrutura pela iniciativa privada; estímulo à concorrência intra e entre portos.”* (ANTAQ, 2015).

⁴⁷ Ver: <http://portal.antaq.gov.br/index.php/institucional/6037-2/>. Acesso: 15 de junho de 2017.

⁴⁸ Ver: <http://portal.antaq.gov.br/>. Acesso em junho de 2017.

⁴⁹ Ver: <http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2017/02/Planejamento-portu%C3%A1rio-e-a-nova-lei-dos-portos.pdf>. Acesso em junho de 2017.

Dentre as mudanças, no marco regulatório referente ao sistema portuário brasileiro a partir de 2012, um reflexo de tal pensar e que chama a atenção diz respeito à Medida Provisória n. 595/2012⁵⁰ que se converteu posteriormente na Lei n. 12.815/2013 – conhecida como “Nova Lei dos Portos” –, que promoveu significativas modificações no âmbito tanto das concessões quanto nos critérios de arrendamentos dos sistemas dos portos organizados⁵¹ nacionais. Tal lei trouxe mudanças sobre a exploração dos portos e das instalações portuárias, um pensar sobre a formulação de novas regras de exploração dos terminais pela iniciativa privada. Segundo Zelaya, De Mattos e Correia (2015, p. 9), as perspectivas geradas com essa nova lei proporcionariam maior impulso na competitividade brasileira. A extinção da distinção de cargas próprias e de terceiros, assim como a construção de novos terminais portuários e o financiamento concedido pelo BNDES tenderiam a incentivar a entrada de novos atores no setor, promovendo também com que os atuais expandissem seus investimentos, principalmente na tecnologia e na produtividade. Complementando,

o estabelecimento de novos critérios e de uma nova natureza jurídica para os contratos de arrendamentos portuários foi um dos principais aspectos abordados pela nova Lei dos Portos – Lei n. 12.815/2013. É importante ressaltar que esse novo marco regulatório distingue dois tipos de “outorga”: de um lado, a concessão do porto organizado como um todo; de outro lado, o arrendamento de áreas dentro do porto organizado... Na nova legislação, esses arrendamentos não são meros aluguéis de áreas, mas institutos análogos à concessão de serviços públicos. (FARRANHA, FREZZA E BARBOSA, 2015, p. 95).

Segundo a ANTAQ (2015), tais formas de exploração se referem à concessão, delegação, autorização e arrendamento⁵². Sobre referida legislação, Farranha, Frezza e Barbosa (2015, p. 93 - 94) consideram que a partir de tal *“foi estabelecido um novo marco regulatório para o setor portuário brasileiro. Um dos seus objetivos principais foi proporcionar mais agilidade e modernizar o setor, reduzindo os custos das transações... garantir a abertura e a competitividade do setor e afastar qualquer insegurança jurídica”*. Afinal,

a medida provisória 595/2012, conhecida como MP dos Portos, e sancionada pela presidente Dilma Rousseff como Lei 12.815/2013, pretende modernizar os portos brasileiros. Ela estabelece novos critérios para a exploração e arrendamento (por meio de contratos de cessão para uso) para a iniciativa privada de terminais de movimentação de carga em portos públicos. Além disso, as novas regras facilitam a instalação de novos terminais portuários privados [...] ampliar os investimentos privados e modernizar os terminais, a fim de baixar os custos de

⁵⁰ Não se objetiva adentrar a fundo sobre tal lei, até pelo motivo do entendimento de que “desde sua entrada em vigor, a MP n. 595/2012 trouxe diversas discussões e debates que envolvem ideias e interesses divergentes de diversos atores do setor portuário... Após a fase de emendas no Congresso Nacional e do veto presidencial, a MP n. 595/2012 foi convertida na Lei n. 12.815/2013, a nova Lei dos Portos. Os principais vetos da Presidente referiram-se a dispositivos que tratavam da renovação e da prorrogação de concessões de portos, bem como da garantia de concorrência que o novo marco regulatório pretende implementar. A fase de vetos expressa concepções e interesses divergentes dos atores envolvidos no sistema portuário” (FARRANHA, FREZZA E BARBOSA, 2015, p. 93).

⁵¹ “Os portos organizados do Brasil possuem funções muito mais abrangentes do que o mero suporte para o atracamento de navios. Há, nos portos, grandes áreas destinadas à prestação de serviços das mais diversas naturezas, que vão desde atividades bancárias até o embarque e desembarque de mercadorias, manutenção de contêineres, entre outras”. (FARRANHA, FREZZA E BARBOSA, 2015, p. 93).

⁵² Ver: <http://portal.antaq.gov.br/wp-content/uploads/2017/02/Planejamento-portu%C3%A1rio-e-a-nova-lei-dos-portos.pdf>. Acesso em: 15 de junho de 2017.

logística e melhorar as condições de competitividade da economia brasileira [...] Pela Lei dos Portos de 1993, ganha a licitação a empresa que pagar maior valor pela outorga (concessão do serviço portuário). Com a MP, passa a valer o critério de maior eficiência com menor tarifa --maior movimentação possível de carga pelo menor preço por tonelada⁵³.

Essa modificação advinda com a Nova Lei dos Portos se encaixa nas seguintes circunstâncias:

A situação dos portos brasileiros tem sido identificada como um dos principais entraves para o desenvolvimento econômico do Brasil. Atribui-se esse problema, preponderantemente, aos altos custos e a pouca eficiência nas operações portuárias. Recentemente, com a edição da nova lei dos portos, foi estabelecido um novo marco regulatório para o setor portuário brasileiro, buscando dar maior agilidade às transações e modernizar o setor. Os arrendamentos portuários passaram a ser regulados de forma semelhante a uma concessão de serviço público, enfatizando-se parâmetros de desempenho e regulação tarifária. A nova legislação traz importantes inovações, como o critério de julgamento nas licitações de arrendamentos, a não obrigatoriedade de pagamento de valor de outorga para a assunção das áreas e a maior facilidade para o estabelecimento de portos privados. (FARRANHA, FREZZA e BARBOSA, 2015).

Atenta-se a uma tentativa de esboçar como o Porto de Itaguaí – este que já tinha adentrado na rota de investimentos por se considerado um projeto estratégico na década de 90 – passou a adquirir maior notoriedade mediante a injeção de investimentos e as modificações na legislação da estrutura portuária brasileira nos últimos anos. Como dito, tal panorama inserido se justifica pela “volta” do Estado à condição de fomentador do desenvolvimento, estando o pensar nos portos como um fator crucial para expandir as condições favoráveis à economia. Todo o dinamismo e estímulos destinados à infraestrutura portuária brasileira na última década – com ênfase no Porto de Sepetiba-Itaguaí – proporcionou significativas reestruturações e reconfigurações, tanto externas quanto internas. De acordo com o Plano Mestre do Porto de Itaguaí – LabTrans (2014), o referido porto apresentava durante o período do respectivo relatório, 2014, uma infraestrutura de cais e acostagem representada por oito berços⁵⁴ e configuradas como se segue:

- 3 berços do Terminal de Carvão da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) (berços 101, 102 e 202), movimentando carvão (101), minério de ferro (102) e outros granéis sólidos (202);
- 3 berços localizados no Terminal de Contêineres Sepetiba Tecon (berços 301, 302 e 303), movimentando contêineres e carga geral;
- 1 berço localizado no Terminal de Graneis Sólidos III (berço 201), movimentando granéis sólidos;
- 1 berço no Terminal de Minério de Ferro da Companhia Portuária da Baía de Sepetiba (CPBS) (berço 401), movimentando minério de ferro.

⁵³ Para compreender mais sobre tal lei, ver: <http://g1.globo.com/economia/noticia/2013/04/entenda-mp-dos-portos.html> e <https://portogente.com.br/portopedia/78367-lei-12-815-sobre-os-portos-brasileiros>. Acesso em: 05 de junho de 2017.

⁵⁴ Berço de atracação é a plataforma de embarque e desembarque de passageiros e cargas num terminal portuário.

De acordo com o PACS - Instituto Políticas Alternativas para o Cone Sul (2015), no seu trabalho designado como “*Baía de Sepetiba: fronteira do desenvolvimentismo e os limites para a construção de alternativas*”, durante o referido ano a configuração de tal porto em relação as suas instalações condizia com um:

- Cais de carga geral com 810 m de comprimento, faixa de 32 m de largura, dotado de três berços de atracação (sendo um deles descontínuo);
- Pier de carvão: com 540 m de comprimento, 39,25 m de largura, dotado de dois berços de atracação em cada face e profundidade de 15 m, no lado sul, e 12 m, na face norte; dispõe de condições para receber, simultaneamente, dois navios de 90.000 TPB e dois navios de 45.000 TPB;
- Pier de minério de ferro: dotado de berço de atracação descontínuo, sobre dolphins, medindo 320 m de comprimento, para atracação de navios com capacidade de até 280.000 TPB;
- Terminal de alumina: dois silos verticais para alumina, com um total de 3.508 m², correspondendo a uma capacidade estática total de 30.630 t; desativado e em processo de relicitação para outras cargas;
- Pátios de carvão: cinco pátios descobertos, utilizados para estocagem de carvão metalúrgico e coque, somando 177.000 m² de área e capacidade estática de 750.000 t;
- Pátios de minério: área disponível de 400.000 m² para novo terminal de minério, quatro pátios de estocagem, com capacidade total de 1.500.000 t; em processo de estudo para licitação, com berço independente a ser construído;
- Pátio de uso múltiplo: retroárea pavimentada com 200.000 m² e armazéns cobertos para consolidação de carga e produtos siderúrgicos;

A imagem a seguir permite a localização dos berços, assim como a retroárea de tal sistema portuário:

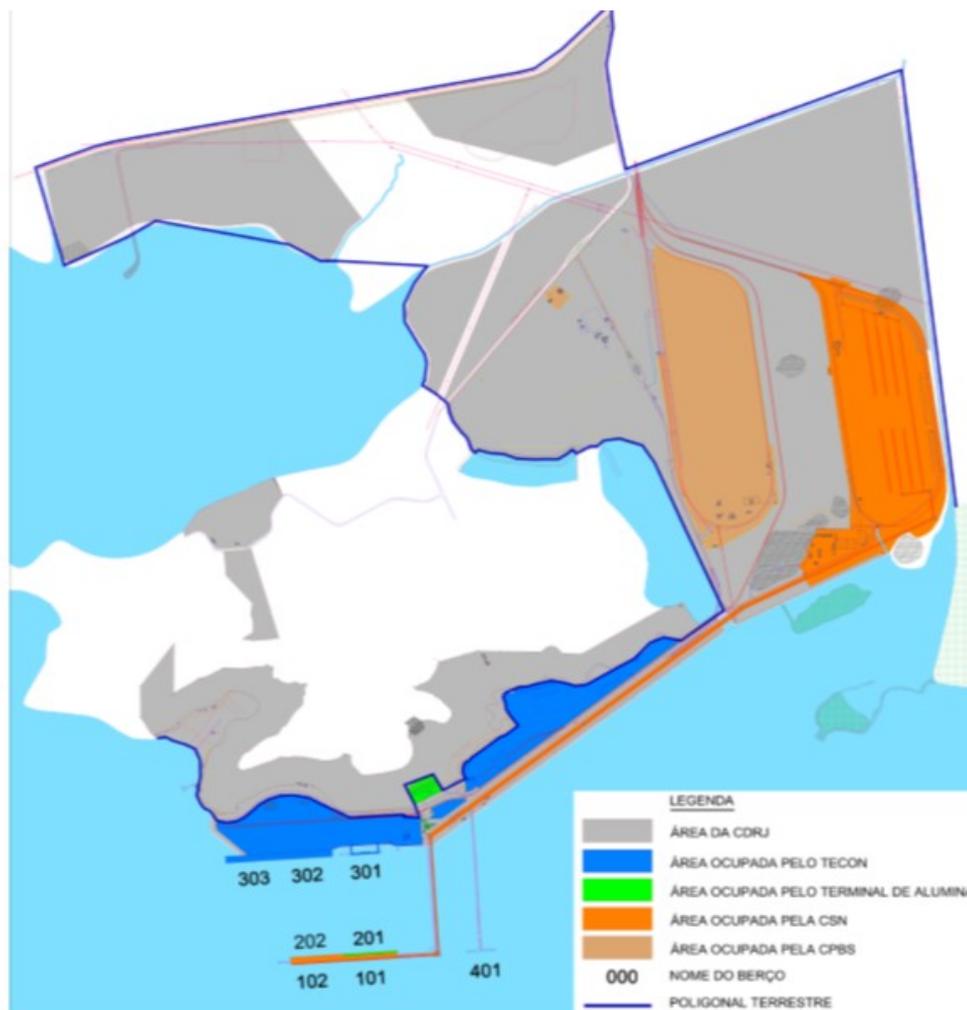


Figura 3: Identificação dos berços, retroárea e limites terrestres da poligonal

Fonte: Companhia das Docas do Rio de Janeiro (CDRJ, 2013); Elaborado por LabTrans (2014)

Ainda de acordo com informações do Plano Mestre do Porto de Itaguaí – LabTrans (2014), ao se referir sobre as instalações de armazenagem, o porto apresenta em sua estrutura silos e pátios e em relação aos seus armazéns, o Terminal de Granéis Sólidos dispõe de uma área de 15.242,75 m² de área, apresentando dois silos verticais com uma área total de 3.508 m² e com capacidade estática de 30.630 t. Este relatório expõe que em relação aos pátios, tem-se que no Terminal de Carvão o porto contém quatro pátios descobertos, estes que se estendem por uma área de cerca de 140.800 m², estando destinados à importação de carvão, com capacidade estática de 550.000 t para armazenagem de carvão, coque e entre outros granéis. Ao se referir ao minério de ferro, que representa, como dito, o maior produto exportado nos últimos anos, o porto possui dois pátios descobertos.

O pátio da Companhia Portuária de Sepetiba (CBPS)⁵⁵, destinado a exportação do minério de ferro apresenta uma área de armazenagem de 683.911 m² com uma capacidade estática de 2 milhões de toneladas. Já o pátio da CSN possui 710.398 m², dando a possibilidade de comportar 1,2 milhão de toneladas de capacidade estática. O relatório elaborado pela LabTrans (2014) retrata ainda que o Terminal de Contêineres se fragmenta em duas áreas, onde a Área I é próxima aos berços e conta com 203.771 m² e área II é localizada

⁵⁵ Ver: <http://www.vale.com/brasil/PT/business/logistics/ports-terminals/Paginas/default.aspx>. Acesso: 18 de junho de 2017.

à direita da Área I e é dividida em dois pátios: o Pátio A tem 9.962 m² e o pátio B tem 195.155 m². Deste modo, no total, o TECON dispõe de 408.888 m² de pátio, dos quais, 30.000 m² são de área coberta.⁵⁶

O quadro a seguir revela melhor as competências técnicas operacionais apresentadas pelos terminais em nível de equipamentos portuários:

Quadro-Síntese 2: Equipamentos do Porto de Itaguaí

Terminal	Equipamentos
TECAR: Equipamentos para importação de carvão e outros granéis	<ul style="list-style-type: none"> • 3 descarregadores de navios, com 1.500 t/h, 1.500 t/h e 800 t/h; • 1 linha de correia transportadora de 4.500 t/h e 15 km de extensão; • 2 empilhadeiras de 4.500 t/h; • 2 recuperadoras de 3.000 t/h; • 1 estação de carregamento de vagões de 5.900 t/h.
TECAR: Equipamentos para exportação de minério	<ul style="list-style-type: none"> • 1 carregador de navio com capacidade de 17.600 t/h; • 1 linha de correia transportadora com 14 km de extensão, suportando até 17.600 t/h; • 2 empilhadeiras/recuperadoras com capacidade de 8.800 t/h; • 1 virador de vagões de até 8.800 t/h.
Terminal de Alumina	<ul style="list-style-type: none"> • 2 silos verticais para alumina com 3.508 m² e capacidade estática de 30.630 t; • 1 sugador de 300 t/h; • 2 silos para 15.000 t.
Septiba Tecon S.A.	<ul style="list-style-type: none"> • 4 portêineres Super Post-Panamax; • 2 transtêineres sobre pneus; • 2 guindastes móveis (até 100 toneladas); • 14 <i>reach stackers</i>; • 22 empilhadeiras.
Terminal da CPBS	<ul style="list-style-type: none"> • 1 virador de vagões para 8.000 t/h; • 2 empilhadeiras de 8.000 t/h; • 2 recuperadoras de 5.000 t/h; • Peneiramento de 1.800 t/h; • Carregamento (<i>shiploader</i>) com 143 m de lança de 9.000 t/h.

FONTE: CDRJ, CPBS, TECAR e Septiba Tecon *apud* LabsTrans (2014)

A modernização dos portos e da macrologística portuária se tornou uma condição essencial para o desenvolvimento econômico dos países mediante as novas exigências que surgiam no contexto do novo panorama internacional político-econômico a partir da década de 90. Contextualizando sobre os portos brasileiros, tem-se que segundo a Secretaria Nacional de Portos “*existem 37 portos públicos organizados no país. Nessa categoria, encontram-se os portos com administração exercida pela União, no caso das Companhias*

⁵⁶ Para ver mais sobre a estrutura interna; a área do porto organizado, ver: <http://observatorioantq.info/index.php/2016/06/05/itaguaui/>. Acesso em junho de 2017.

Docas, ou delegada a municípios, estados ou consórcios públicos”⁵⁷. No ano de 2015 contava-se com cerca de 130 (cento e trinta) Terminais de Uso Privado (TUP)⁵⁸.

Embora tenha se produzido ações crescentes no sistema portuário brasileiro nos últimos anos, ainda se configura um cenário de dificuldade em torno dessa questão mediante a comparação de tal critério com outros países. Nesse contexto comparativo a qualidade da infraestrutura portuária nacional ainda encontra-se, por diversos motivos – desde burocráticos até a falta de planejamento e integração entre os órgãos administrativos – em uma das últimas posições por este viés de análise. Apesar de perspectivas de avanço, alimentadas inclusive com os investimentos advindos pelo PAC, considera-se a falta de infraestrutura como o principal entrave do sistema portuário brasileiro. Portanto, o Brasil ainda carece de significativas melhorias em tal setor, tanto em termos de infraestrutura quanto em gestão administrativa e operacional⁵⁹. Assim,

recente estudo do Fórum Econômico Mundial classificou a qualidade da infraestrutura portuária brasileira na 130ª posição em um ranking de 142 nações. Após de todos os países do BRICS (que reúne, além do Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul) e de dois dos principais parceiros comerciais vizinhos – Argentina e Chile. Este último ostenta uma orgulhosa 37ª posição. De acordo com o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (2013), os principais problemas detectados nos portos são a falta de dragagem (retirada de entulhos de rios e do mar), problemas de vias de acesso, congestionamentos de trens e caminhões, além de aspectos gerenciais. A maioria dos portos sofre com a falta de calado - ou seja, de profundidade de águas. Ao longo do tempo, a movimentação dos navios acumula lama no fundo do mar e, com isso, em alguns portos os navios são obrigados a esperar a maré cheia para entrar no cais, ou devem carregar menos peso, ocupando apenas parte da sua capacidade de carga. Em alguns portos a última dragagem foi feita há dez anos, por falta de dinheiro, lentidão no processo de licitação ou dificuldades na liberação das licenças ambientais.” (GOBBI, CARRARO e FURLAN, 2015).

Dentre outros vários aspectos, tem-se um reflexo marcante da deficiência do setor portuário brasileiro, onde a

a Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN) aponta a demora no desembarço de mercadorias nos portos como um dos principais fatores que retiram competitividade da indústria nacional (Estadão, 2012). No Brasil, o tempo médio de permanência dos navios nos portos brasileiros é de 5,5 dias, mais que o dobro da média mundial (2,9 dias) segundo dados do Banco Mundial. Neste ranking o Brasil está na 102ª colocação de 113 países no ranking global⁶⁰. (GOBBI, CARRARO e FURLAN, 2015).

Especificamente sobre os pontos positivos e negativos do Porto de Itaguaí, podemos assim sintetizar:

⁵⁷ Ver: <http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/sistema-portuario-nacional>. Acesso: 20 de junho de 2017.

⁵⁸ Ver: <http://www.defensea.com.br/noticias/a-situacao-portuaria-no-brasil-implementacao-de-sistemas-de-controle-de-trafego-maritimo-e-de-melhorias-na-seguranca-fisica-das-instalacoes/>. Acesso: 20 de junho de 2017.

⁵⁹ Ver: <http://www.defensea.com.br/noticias/a-situacao-portuaria-no-brasil-implementacao-de-sistemas-de-controle-de-trafego-maritimo-e-de-melhorias-na-seguranca-fisica-das-instalacoes/>. Acesso: 20 de junho de 2017.

⁶⁰ Ver: <http://www.revistaespacios.com/a15v36n04/15360405.html>. Acesso em junho de 2017.

Quadro-Síntese 3: Pontos positivos e negativos do Porto de Itaguaí

	Positivo	Negativo
Ambiente Interno	Boa profundidade	Elevada ocupação dos berços
	Eficiente operacionalmente	Canal de acesso sem cruzamento
	Áreas disponíveis para expansões	
	Ausência de conflitos urbanos	
Ambiente Externo	Bem localizado	Concorrência esperada com o Superporto do Sudeste
	Atenderá o crescimento da frota de navios previsto	Trânsito rodoviário de acesso às praias e às áreas de recreação
	Conexão ferroviária eficiente	Incertezas do mercado internacional
	Ampliação de investimentos no setor portuário brasileiro	Concorrência esperada com o Porto do Açu, localizado no Norte do Estado do Rio de Janeiro
	Construção do Arco Metropolitano, que permitirá a redução de custos para as cargas escoadas via Itaguaí pela rodovia	

FONTE: Elaborado por LabTrans (2014)

Apesar de todo esse panorama e do consenso da necessidade de continuidade de reformas no sistema portuário, não se pode deixar de considerar que houve esforços significativos, um pensar mais enfático a partir da década de 90 – da abertura econômica e objetivo de maior inserção do país no contexto de internacionalização da economia – em torno dos portos brasileiros. As infraestruturas portuárias tornaram-se alvos para significativas transformações, visando cada vez mais posicioná-lo como um elemento estratégico e fundamental para uma maior inserção do país no comércio mundial. Compreende-se que a partir de 2005-2006, seguindo as circunstâncias econômicas favoráveis, o porto de Itaguaí se consolidou em nível nacional como um dos instrumentos fundamentais para dar base ao processo de expansão das exportações de commodities. Todo esse cenário positivo que colocou tal porto na rota de investimentos se refere a sua posição e condições geográficas apresentadas para abarcar as devidas reestruturações, visando expandir as suas competências.

Da mesma maneira, todo o aparato e tessituras entre a sua estrutura e aos fatores logísticos intrínsecos ao porto contribuiu para tal sistema portuário ganhar maior representatividade no cenário dos portos nacionais, embora, como já relatado, se evidencie alguns entraves de tal aporte e um reflexo negativo no aspecto ambiental. É perceptível uma maior expressividade nos últimos anos do seu papel, mediante a um olhar mais enérgico do Estado, fato que gerou reflexos (marcas) e encontra-se relacionado à oportunidade da expansão da movimentação de cargas. Tais induções proporcionaram um maior dinamismo em tal recorte, transformando-o em um importante núcleo de atração para novos incrementos logísticos-produtivos, como um polo central da Baía de Sepetiba, tornada “*alvo de interesses econômicos, estratégicos e geopolíticos que se refletem no território num complexo emaranhado de megaempreendimentos*” (PACS, 2015).

O Porto de Itaguaí, na década de 90, sofreu modificações que visavam transformá-lo em um porto concentrador de cargas (*hub port*), mas mediante a conjuntura positiva que passou a se formar a partir de 2005 – seguindo as circunstâncias que surgiram com o crescimento chinês – tal porto foi adaptando para servir as competências voltadas para a exportação⁶¹. Todo o processo de reestruturação que se voltou ao porto – de tal aporte ter sido escolhido para tais ações – a partir deste período se deveu aos variados aspectos positivos comportados pelas suas condições apresentadas. Isso se enquadra na possibilidade de expansão do porto em si e das suas potencialidades, uma vez que sua retroárea já apresentar incrementos logístico-produtivos. Dentre as variadas perspectivas de análise, o motivo de tal porto ter abarcado processos que visavam cada vez mais transformá-lo em uma base estratégica responsável por consolidação de novas dinâmicas destinadas a projeção econômica do país encontra-se intrinsecamente vinculado às condições únicas apresentadas por tal estrutura. Todo o panorama e perspectivas intrínsecas ao porto foi direcionado a partir dos seus aspectos gerais positivos e da incumbência a partir do estímulo do Estado. Afinal, como apontado pelo PACS (2015, p. 64),

o Porto de Itaguaí oferece condições naturais únicas: um canal de acesso natural de aproximadamente 20 metros de profundidade, um cais de 14,5 metros e 40 km da restinga de Marambaia, que funcionam como uma barreira natural, oferecendo condições ideais para receber navios de grande porte. É o último atracadouro ao sul do Brasil antes dos contrafortes da Serra do Mar, barreiras significativas à distribuição das cargas para o interior. Outro diferencial estratégico para a instalação do complexo industrial-portuário no Porto de Itaguaí é a sua grande área plana no entorno, capaz de abrigar contêineres; bem como sua localização privilegiada; próxima a centros produtores como Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais. Essa última característica facilita o embarque de minérios (e chapas de aço), bem como granéis sólidos e cargas containerizadas (inclusive de grãos)⁶².

Ainda que com diferenças marcantes, reforça-se que houve um retorno da tentativa de recolocar em tal porto novos processos e reativá-lo como um elemento estratégico para a economia do país, visando para tal, acertar certas fragilidades e expandir o fator logístico de tal território. É interessante compreender que, embora com falhas e entraves, o Porto de Itaguaí tornou-se um macroporto concentrador, com elevada movimentação de cargas, sendo tais mudanças responsáveis por atrair novos investimentos e propiciando a base para que pudesse ocorrer um novo dinamismo neste século, com significativas marcas em tal território. Assim, apesar de na última década do século passado ter havido o

fracasso do chamado “Projeto Sepetiba”, consideramos que o novo papel do porto de Sepetiba/Itaguaí não pode ser analisado de forma restrita no que se refere ao movimento de produtos e navios em seus novos terminais⁶³. Os

⁶¹ Ver: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2013/06/porto-de-itagua-i-no-rj-se-consolida-como-exportador-de-minerio.html>. Acesso: 15 de junho de 2017.

⁶² <http://www.portosenavios.com.br/revista-647-dezembro-de-2014/1132-navegacao-647/27644-parceria-firma>. “O embarque em contêiner é o que possui maior volume agregado em termos monetários e, além disso, é uma necessidade para capilarização das redes de logística internacional. A movimentação de cargas em contêineres representou apenas 11% do total que foi movimentado nos portos do Brasil em 2014 (a China é hoje o principal destino de produtos brasileiros enviados em contêineres)” (PACS, 2015).

⁶³ Tal argumento se baseia no argumento de que “o porto de Sepetiba/Itaguaí, em particular, teve o volume de embarcações de longo curso aumentado de forma expressiva, cerca de 376% em relação a 1999, passando no ranking nacional da 25ª posição, em 1996, para a 12ª, em 2000. Entretanto, segue a tendência do sistema portuário nacional registrando movimentação principalmente de granéis sólidos e, no que se refere à

impactos das modernas estruturas portuárias sobre a organização dos territórios devem ser considerados com base em um novo paradigma, segundo o qual os portos assumem posição central nas redes logísticas com importantes impactos nas dinâmicas territoriais. (RODRIGUES, 2009, p.8).

O desenvolver das atividades do porto promove reflexos que se espalham pela sua retroárea ao acelerar das dinâmicas territoriais que ultrapassa os limites de onde encontra-se localizado. As induções internas provocam fortes marcas no externo, mediante as necessidades de instrumentos de apoio ao porto que implicam em impactos marcantes. Todo esse processo de reestruturação em torno de tal elemento portuário gera em seu seio transformações na esfera territorial. Portanto, é necessário compreender o porto além de uma noção como vetor de fluidez de produtos (importação/ exportação), devendo-se atentar o seu expressivo poder de atuação, materialização e irradiação para além de sua limitação física. Precisa-se compreender que suas ações geram reflexos que extrapolam o local, a sua retroárea, tendo uma área de influência que se relaciona com o regional-nacional, mediante impactos em outros complexos produtivos. Compreende-se, portanto, que

a eficiência e a dinâmica de um porto não se limitam apenas às instalações e à capacidade dos navios, mas principalmente ao seu entorno, dadas as atividades produtivas que fazem uso dos seus serviços, ou seja, sua hinterlândia [...] Em relação ao porto, destaca-se que o mesmo não pode ser pensado apenas do ponto de vista técnico e operacional. Ele não é apenas um corredor, ele é mais: um instrumento a serviço de um projeto de desenvolvimento. (MONIÉ e VIDAL, 2006, p. 977).

Torna-se significativo se atentar para o poder representativo da presença do porto e de seus reflexos – porto como um fator que altera a dinâmica das relações – que este tende a gerar não apenas onde se localiza, mas na sua área de influência. O seu papel desempenhado e as respectivas marcas desprendidas pelas suas ações simbolizam rugosidades que se espalham pelo território.

1.5 Porto de Itaguaí: “Macrologística” e novas dinâmizações do entorno

O funcionamento do Porto de Itaguaí viabilizou o desenvolvimento de diversos segmentos e atividades atraídos para tal área mediante a incumbência de servir a tal aporte, assim como aproveitou a aproveita das sinergias geradas nas operações. O Porto extrapola a condição de elemento logístico, tanto referente à armazenagem e escoamento; sua complexidade de operação vai além deste aspecto, pois gera expressivos significados e sentidos aos territórios e seu nível de influência vai além do local onde está situado. Entende-se o porto como um instrumento que promove a ativação de recursos que se manifestam na esfera territorial. Como retratado por Gusmão (2010, p. 23), *“as funções portuárias comportam infraestruturas e atividades que compõem, muitas vezes, longas cadeias produtivas e seus respectivos rebatimentos territoriais”*. Assim,

os impactos das modernas estruturas portuárias sobre a organização dos territórios devem ser considerada com base em um novo paradigma, segundo o qual os portos assumem posição central nas redes logísticas com importantes impactos nas dinâmicas territoriais. As transformações

movimentação de contêineres, apresenta participação muito aquém de sua capacidade e das expectativas de analistas e operadores portuários, 0,57% entre 1999 e 2002” (RODRIGUES, 2009, p.8).

observadas no setor com relação à modernização técnica e institucional encontram paralelo nas abordagens teóricas indicando a evolução da geografia dos transportes no sentido de uma análise que considera o papel das infraestruturas e das redes de transportes a partir de sua inserção nas redes logísticas (RODRIGUES, 2009, p.8).

Configura-se, como retratado pelo PACS (2015, p. 21), que pelo fato de encontrar-se na ponta de todo esse processo, a infraestrutura de tal sistema portuário (junto com todo o complexo que se estabelece ao seu redor), passa a assumir um papel-chave na formulação de espaços de globalização, no discurso de modernização, assim como no da integração das cadeias globais. Tal processo implica em uma nova e rápida reconfiguração dos territórios promovendo impactos diretos nas relações sociais – sobre a vida e trabalho – e nas ambientais e econômicas. Quanto mais atores aliados à expansão das competências do porto, mais estímulos serão dados às dinâmicas e aos aspectos que o compõe, que estão intrínsecos e conectados a ele. Assim, como sustentado por PACS (2015, p. 9), todo esse movimento de sinergias em torno do porto tornou-o alvo de interesses econômicos, estratégicos e geopolíticos, ancorados em um complexo de megaempreendimentos com alto potencial de impacto social e ambiental e também econômico.

Considerando o redirecionamento político-econômico neste século, ressurgem a importância – por parte da geografia econômica e industrial – de discutir sobre qual o papel do porto, como este se manifesta mediante as suas novas induções e incorporações fomentadas de modo mais enérgico principalmente a partir de 2005-2006, bem como o mesmo possa funcionar como um fator de atração, uma nucleação de investimentos e refletir sobre sua influência na dinâmica territorial.

O porto conjuga a condição de elemento logístico para as exportações e vetor de expansão de possibilidades, pela atração para novos usos intrínsecos à lógica do capital ao seu entorno. Ao lado do caráter de inovação, a logística se representa como um conjunto de ações organizacionais, como um dos elementos de planejamento de fortalecimento das operações intrínsecas a fluidez dos produtos; portanto, que contribuem a rentabilidade do capital, adquirindo um papel relevante a partir da mundialização da economia. Segundo Christopher (2002, *apud* SANTOS DA SILVA, 2016, p. 23), a logística é definida como um processo que visa gerenciar estrategicamente a obtenção, movimentação e armazenagem de materiais, peças e produtos acabados, possibilitando assim as lucratividades presentes e futuras.

Deste modo, num contexto de globalização, a organização da logística é um dos fatores decisivos para que todo o processo de expansão da economia em termos de circulação de produtos, como para que no caso do porto possa ser desenvolvido de modo mais rentável, positivo, possível. Tal fundamento ganha legitimidade ao se compreender que “*a logística tem o objetivo de diminuir o espaço de tempo entre a produção e a chegada do produto ao consumidor final*” (BALLOU, 1993 *apud* SANTOS DA SILVA, 2016, p.24). Toda essa questão a partir do fator logístico, este que enriquece o território na ótica do capital, passa a ser mais enfatizado porque

nas últimas décadas do século XX, o processo de circulação ganharia novos contornos com a crescente mundialização da economia, abrindo espaço à incorporação da logística na gestão dos fluxos de produtos. Com a distinção entre as atividades manufatureiras industriais, a produção propriamente dita e os serviços e atividades imateriais torna-se cada vez mais difícil, a circulação deve envolver uma série de atividades que vai do transporte ao controle de redes informatizadas responsáveis pela localização e distribuição dos bens. Não se trata de uma engenharia de trânsito rápido operado pelas infraestruturas de transporte, mas da competência em ligar indústria e

comércio através de um verdadeiro sistema logístico (RODRIGUES, 2009, p. 9).

Assim, devido a importância no movimento da economia e para o capital e em seus reflexos – a logística impondo marcas e contribuindo para a fluidez nos territórios – elucidase o fundamento de se atentar a questão da logística, na sua compreensão como conceito e como prática. Como exposto por Rodrigues (2009, p. 9), a logística, originária no domínio militar, passou a ser incorporada a organização das empresas, levando ao entendimento como um mecanismo básico das estratégias organizacionais dos territórios, tendo neste processo, os portos, como um papel de nó principal das redes logísticas. Como defendido por tal autora, *“nesse sentido, a logística pressupõe: a antecipação de um novo padrão de desenvolvimento, agregando programas, planos e projetos de gestão, constituindo uma “agenda”; um sistema integrado de produção, transporte e processamento, apoiado em redes”*. Desta maneira,

a logística passa a ocupar um espaço privilegiado na organização das redes de circulação, em detrimento dos projetos que privilegiavam os investimentos em grandes eixos de desenvolvimento. Estradas, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos passam a ser vistos como elementos catalisadores dos novos arranjos produtivos, indutores de crescimento. Da preocupação com o desenvolvimento dos sistemas de transportes ou da simples fluidez no deslocamento dos produtos, passa-se à preocupação com os mecanismos da logística mais amplos do que aqueles relacionados aos transportes. As redes logísticas, nas quais se estabelece um complexo de funções econômicas e sociais territorializadas, poderiam estabelecer, para além dos espaços da produção, novos espaços de conexão que podem resultar em estímulos à valorização dos territórios. (RODRIGUES, 2009, p. 9).

Assim, podemos compreender logística como

o processo de planejar, implementar e controlar de maneira eficiente o fluxo e a armazenagem de produtos, bem como os serviços e informações associados, cobrindo desde o ponto de origem até o ponto de consumo, com o objetivo de atender aos requisitos do consumidor (NOVAES, 2001, p.36 apud TREVISAN E DA SILVA, 2012, p. 232).

Da mesma maneira, pode-se entender

como o conjunto de competências infraestruturais (transportes, armazéns, terminais intermodais, portos secos, centros de distribuição etc.), institucionais (normas, contratos de concessão, parcerias público-privadas, agências reguladoras setoriais, tributação etc.) e estratégicas (conhecimento especializado detido por prestadores de serviços ou operadores logísticos) que, reunidas num subespaço, podem conferir fluidez e competitividade aos agentes econômicos e aos circuitos espaciais produtivos (CASTILLO, 2008 apud Trevisan E Da Silva, 2012, p.232).

Tratando do caso do porto, tem-se que a expansão da rede logística que se forma a seu dispor, que envolve desde o próprio porto, as novas vias de acesso e suas reestruturações, as empresas prestadoras de serviços logísticos em sua retroárea. Ou seja, proporciona o estímulo a novos usos a tal território e é o motor, se assim pode-se dizer, dos processos e induções que serão caracterizados ao longo da pesquisa.

O porto se apresenta como o principal elemento de uma rede logística, como referido anteriormente, mas há também um complexo de nós que se articulam e fortalecem tal elemento e todos os processos intrínsecos a atividade portuária. Analisando a espacialidade de tal recorte (o seu caráter portuário-industrial), é possível atentar como se manifesta a configuração da rede logística que se irradia a partir do seu núcleo central principal, o *porto*. Destarte, verificando-se em partes como se constitui a rede logística articulada em prol de tal aporte, considera-se, segundo Rodrigues (2009, p. 10), que se forma uma configuração definida tanto por logística de transportes (rodovias, ferrovias, hidrovias) quanto à presença de entrepostos de comercialização (EADs) e de terminais multimodais. Segundo a mesma, a configuração que se forma possibilita compreender o papel de tal porto para além das infraestruturas e equipamentos existentes em sua área portuária, ou seja, entendê-lo como um nó de uma rede que tende a gerar certos estímulos à dinâmica do território, inclusive, além do local onde se insere.

As redes tanto rodoviárias quanto ferroviárias facilitam o acesso a tal porto, lembrando-se da necessidade da construção do Arco Rodoviário Metropolitano como modo de reduzir os entraves e que de certo modo justificavam-se como limitantes a rentabilidade do referido aporte. Na parte ferroviária o acesso torna-se viável tendo em vista a formação da malha ferroviária representada pela MRS Logística S.A.⁶⁴, esta que se conecta diretamente a tal sistema portuário. Assim, nesse panorama, observa-se a potencialidade de conexão rodoviária e ferroviária do porto – bem como as possibilidades de expansão – com os principais centros de densidade econômica nacionais, os principais estados do Centro-Sul⁶⁵.

O que se evidencia e que perpassa a questão da logística de transporte refere-se também as outras necessidades que emergem mediante as atividades processadas pelo porto. Ou seja, há mediante a expansão dos movimentos do porto a criação de elementos que auxiliam em toda essa operação. Como apontado por Rodrigues (2009, p. 12),

o aumento e a diversificação na movimentação de produtos no porto, associados às novas demandas postas pelas mudanças operadas na organização das redes de produção e de circulação, estão ainda relacionadas ao surgimento de alguns espaços de conexão necessários à organização dos fluxos de produtos que circulam na rede. A logística de transportes é complementada pela presença de espaços de conexão que complementam a configuração da rede logística articulada ao porto.

Tais elementos que complementam a conjuntura da rede logística e giram em torno do porto dizem respeito aos elos intrínsecos tanto aos terminais multimodais quanto também as estações interiores. Como explicado por tal autora, os terminais multimodais se caracterizam como a área em que há a transferência ou o transbordo das cargas. Segundo a mesma apresentam também a função de servirem como uma área intermediária de armazenagem e de concentrarem serviços auxiliares referentes à consolidação de contêineres, de modo a reduzirem os custos e facilitarem o processo de importação-exportação. Ou seja, todo o processo desempenhado em questão visam otimizar a movimentação, a velocidade da fluidez dos produtos⁶⁶. Segundo Rodrigues (2009), há de se considerar também na análise das

⁶⁴ Ver: <http://www.mrs.com.br/>. Acesso: 20 de junho de 2017.

⁶⁵ Ver: <http://ocentrosul.blogspot.com.br/2009/10/caracteristicas-do-centro-sul.html>. Acesso: 20 de junho de 2017.

⁶⁶ “A rede logística do porto de Sepetiba é atendida atualmente por Terminais Multimodais ou Terminais Intermodais Interiores, distribuídos ao longo da malha ferroviária da MRS Logística S.A., nos seguintes municípios: Barra Mansa e Porto Real (RJ), Belo Horizonte, Contagem e Betim (MG), Guaratinguetá, Mogi das Cruzes, Itaquaquecetuba, Suzano, Jundiaí, Hortolândia e Sumaré (SP), onde estão concentradas atividades industriais geradoras de carga. O porto de Sepetiba conta ainda uma área de transposição de mercadorias no

redes que compõem o sistema portuário, o papel desempenhado pelas estações aduaneiras interiores, também conhecida como portos secos. De acordo com a mesma autora, os portos secos

são recintos alfandegados instalados fora de portos, aeroportos e pontos de fronteira, onde os transportadores e exportadores podem adiantar o desembarço aduaneiro das cargas. As EADIs são terminais alfandegados de uso público destinados a prestar serviços de movimentação e armazenagem de mercadorias, sob controle fiscal, “geridos” por empresas que têm o direito de atuar como entrepostos de exportação e importação. Os portos secos se constituem, assim, no contexto da formação de uma rede logística, em importantes formas espaciais na medida em que ampliam as conexões com áreas mais interiores e abrem a possibilidade de instalação de atividades que possibilitem agregar valor ao produto que circula pela rede logística.

É perceptível a efetivação de uma rede logística, como já referida, que se sustente em prol do porto, conectada a seus interesses, que “*é constituída pela infraestrutura portuária e pelos serviços, vias de acesso e os elos de conexão*” (RODRIGUES, 2009). Significativo elucidar que a questão da logística empresarial além da distribuição fomentada pelo transporte, referente também ao abastecimento, à produção e armazenagem⁶⁷, levando-se em conta os serviços prestados e as sinergias geradas nestas operações. Há deste modo, para a sustentação de todas as funcionalidades relacionadas ao porto, uma série de instrumentos conectados e que representam potencialidade logística em grande nível, de modo a auxiliar na organização e expandir as operações de todo o sistema portuário e que causam, portanto, fortes marcas geográficas. Há de se considerar que

Hoje não se pode mais falar em uma área simplesmente destinada ao atracamento de navios, com acessos modais diferenciados entre ferrovias e rodovias e dutos, subterrâneos ou de superfície. Além dessas redes, faz-se necessário considerar os fluxos virtuais. O que se apresenta é uma logística que envolve não só as operações portuárias, mas também um sistema de redes viárias e virtuais, ligadas ao comércio e controle de operação dos portos, cujas distâncias não mais têm relação com o espaço físico propriamente dito.” (VASCONCELLOS, 2010, p.15)

Desde já, mediante as caracterizações anteriores e tendo em vista a caracterização breve da rede logística com os principais elementos de conexão ao porto, coloca-se relevante que todo esse dinamismo referente a este aporte e de seus atributos justificam-se como o fator indutor das transformações fomentadas no território de Itaguaí nos últimos anos. Assim, é possível correlacionar como que o porto funciona como um papel protagonista atrativo para novos usos e dinâmicas, aspectos que serão relacionados ao processo de reestruturação territorial-produtiva. Desta forma, as competências intrínsecas as estruturas das redes de logísticas são os elementos que proporcionam ainda mais as condições para as tais reestruturações que são fomentadas em tal área. Assim, tem-se o porto como incentivador e as suas conexões logísticas como instrumentos cruciais e responsáveis por todos os movimentos em torno das dinâmicas correlacionadas tanto no que se refere às mudanças produtivas quanto

Bresser, bairro da cidade de São Paulo, e de um estudo destinado à implantação do Terminal Multimodal em Coroa Grande (terminal roll-on/roll-off18 especializado na movimentação de automóveis)” (RODRIGUES, 2009, p. 12).

⁶⁷ Ver: <http://blog.unipe.br/graduacao/4-tipos-de-logistica-que-voce-tem-que-conhecer>. Acesso: 02 de maio de 2017.

territoriais manifestadas nos últimos anos. Houve maior dinamização mediante a criação de novos aportes vinculados ao porto e a seu papel logístico desempenhado.

O porto, funcionando como uma peça estratégica, gerando um impacto na esfera territorial e apresentando um poder de atração de segmentos de cunho logístico-produtivo, promove a formação de um *locus* de concentração de capital e assim converge como o motor do processo de reestruturação territorial-produtivo. O território em questão passa a ser cada vez mais um fator estratégico, tendo em vista o interesse de empreendimentos que visam aproveitar as oportunidades/ facilidades condicionadas por tais processos. O porto e suas ações estimulam para que em tal território se produzam uma gama de recursos valorizados pela lógica do capital.

É importante percebê-lo tanto como um elemento de fluidez de produtos; ou seja, seu fator logístico, como também por imposições de suas necessidades, como empresas que estão a servi-lo e também interessadas em todas as sinergias desprendidas entre os empreendimentos que passam a compartilhar tal cenário favorável a tais usos. Nessa conjuntura o porto fez emergir novos investimentos intrínsecos tanto a indústrias de transformação, quanto de logísticas – inclusive outro sistema portuário – voltadas à prestação de serviços, ambas atraídas por tal aporte. Rodrigues (2009, p. 15) refere-se que *“para além da movimentação de cargas, de veículos e de navios observada no porto destaque pode ser dado à crescente participação de empresas prestadoras de serviços na área de exportação/importação, de logística, empresas armadoras, dentre outras.”* Como exposto por Rodrigues (2009, p. 20), a

opção estratégica por Itaguaí remete à problemática da localização, enquanto a menção à sinergia das operações, resultado de múltiplas conexões territoriais, põe em destaque o papel dos elos na rede logística.

Além disso, além dos estímulos diretos para a dinâmica territorial fluminense, a vinda de novos empreendimentos estimula os fluxos de produtos na rede com efeitos sobre a modernização/ampliação das instalações portuárias e da infraestrutura da rede de transportes e dos elos. Um exemplo são as aquisições de vagões e de locomotivas pela MRS Logística em resposta ao aumento no volume de produtos movimentado.

As vantagens referentes à vocação logística oferecida pela sua retroárea torna tal estrutura portuária como um elemento decisivo para o interesse da localização de empresas, de modo a expandirem as suas rentabilidades, – diminuição do tempo e dos custos e aumento do lucro com as conexões, a complementaridade entre as empresas – tendo em vista as ofertas em infraestrutura já existentes e/ou incentivadas. Pela existência do porto, tal território passou a receber um olhar mais enérgico do Estado [e do capital] de modo a torná-lo cada vez mais como um ambiente propício em termos de infraestrutura e logística e um dos sustentáculos, nesse século, para a garantia e funcionalidade de uma política de Estado induzida pós-2003. Fez-se assim, de Itaguaí, um território “privilegiado” – alvo da concentração de atributos referentes ao setor produtivo – escolhido para suprir as necessidades intrínsecas ao crescimento econômico nacional. Mediante tais aspectos é viável a análise de como o porto tende a gerar, do ponto de vista do capital, um impacto positivo advindo de suas atividades – ainda mais se retratando da periferia do sistema- mundo⁶⁸ – por promover um dinamismo

⁶⁸ Tal pensamento se refere em como que nos países centrais as cidades portuárias acabam sendo vistas com um estigma negativo mediante a presença do porto devido os reflexos negativos que este provoca, mas nos periféricos acabam sendo associados a uma possibilidade de gerar a população ao entorno melhoria em condições de vida e trabalho mediante aos investimentos atraídos por este. Como será visto, isso encontra-se condizente em como a indústria atraída para estes locais ainda é reabilitada como fonte de progresso.

territorial (econômico e uma perspectiva intrínseca a suas marcas) ao atrair novos investimentos.

Para que o porto possa ter um maior aproveitamento em suas operações, um pensar no fator logístico torna-se como um elemento crucial para tal, onde é visada a expansão da fluidez de tal território, do seu uso e de se atentar a uma lógica instrumental. Desta forma, a presença do porto e suas condições favoráveis, assim como as oportunidades do seu entorno – com áreas disponíveis para novos usos e a estratégia de localização em uma área extranúcleo metropolitano, que facilita a questão de acesso/operação e rentabilidade – e o incentivo para que haja a expansão das competências de tal território referentes a aparatos logísticos intrínsecos a si, são fatores decisivos para que o mesmo seja concentrador de capital logístico-industrial.

Neste processo torna-se fundamental uma análise de como e se realmente tal porto pode ser visto como um elemento de atração – indutor e agente mobilizador – propiciando a formação de um território-estratégico para o capital. Como consequência, é válido compreender como que a conjuntura engendrada pelos novos incrementos produtivos acabaram por se desenvolver de modo articulado, fomentando sinergias entre suas operações, ou seja, articulações que são produzidas pela convivência entre as empresas e se espraiam pelo território. E toda essa articulação reafirma a importância do porto como um vetor de transformações, induções, tanto as que passam a surgir mediante a servi-lo como as oriundas também de tal aporte condicionar a tal ambiente um cenário favorável para novos investimentos. Toda essa relação é o que possibilita e efetiva a ocorrência do processo de reestruturação territorial- produtivo.

Assim, o dinamismo referente à injeção de investimentos para as reestruturações do porto – obras de dragagem, expansão e criação de novos terminais portuários – tenderam a funcionar como um indutor de novas dinâmicas territoriais e econômicas, expandindo o seu fator atrativo, como um ambiente logístico favorável para o capital. Verifica-se então que para aumentar a potencialidade de tal aporte, há a necessidade de complexas ações voltadas a criar infraestruturas, de fortalecer a rede logística – no porto em si e no seu entorno – de modo a facilitar cada vez mais o processo operacional de todo o sistema que em tal área se desenvolve. Salienta-se que há a importância de se pensar além do porto em si, pois não adianta apenas promover modernizações internas se a sua retroárea não passar também por transformações em infraestruturas de logísticas e de serviços, não expandir suas competências.

Deste modo, tornou-se fundamental a criação de novas infraestruturas como o Arco Rodoviário Metropolitano, que dentre outras, visava expandir as competências e as vocações logísticas, além do objetivar atrair empreendimentos, funcionando como um corredor logístico do território fluminense, tornando tal ambiental cada vez mais estratégico para o capital. O porto colocou em voga a necessidade de expansão das vias de acesso – de se conectar diretamente a tal porto e facilitar a questão de custo-tempo – como exemplo desse novo eixo viário. Tal investimento em infraestrutura rodoviária traria como consequência perspectivas de novos empreendimentos logístico-produtivos ao longo do seu traçado, ou seja, incentivando usos específicos a tal via. É importante um pensar como que esta nova rodovia – que saiu do papel para servir em uma de suas vertentes, ao *porto* – desemboca *diretamente* em tal território. Tal fato promoveu nos municípios ao entorno – estes que não apresentavam outrora características industriais, mas sim fortes marcas ainda rurais – transformações mediante a novos usos dados ao território, com a instalação bem como cada vez mais o interesse de empresas visando à localização estratégica que passaram a abarcar.

A influência do porto nas dinâmicas territoriais e o alcance de impactos influenciam outros complexos industriais no território fluminense que não compartilham do mesmo território de localização do sistema portuário, poderiam vir a lucrar com os benefícios

concedidos por tal aporte. Assim, a conjuntura de sua rede logística abarca, evidentemente, o bairro limítrofe de Santa Cruz (cidade do Rio de Janeiro), mas também municípios do leste metropolitano fluminense como Itaboraí. É notório como que as marcas manifestadas passam a ser reflexos diretamente de ações intrínsecas, desprendidas pelo e para o porto e da sua significativa importância para além de elemento de fluidez produtiva.

Mediante as reorientações deste século, novos processos passaram a se impulsionarem a partir do fortalecimento de tal aporte, estes que giram em torno e ao entorno de tal segmento portuário. Neste panorama, como apontado por Rodrigues (2009), o porto apresenta um papel como um nó principal das redes logísticas, como um fator estimulante a novas dinâmicas territoriais. Observa-se *“a partir da análise da configuração da rede e da identificação de seus elos e dos empreendimentos em implantação ou em expansão... algumas tendências que se colocam com relação às dinâmicas criadas a partir da consolidação logística do porto de Sepetiba”* (RODRIGUES, 2009, p.21). Assim, é perceptível que a importância do porto encontra-se dentro do entendimento de que

O surgimento de elos e a atração de investimentos na implantação/modernização de empresas industriais e de serviços confirma o novo papel do porto de Sepetiba. Para além de uma infraestrutura moderna e com capacidade de movimentação de crescentes volumes de produtos e de circulação de grandes navios de carga, o porto de Sepetiba se constitui efetivamente como nó de uma rede logística com importância crescente no território fluminense e como vetor para o estímulo de novas dinâmicas territoriais. (RODRIGUES, 2009, p. 20. 21)

Percebe-se como que o porto – assim como o conjunto de redes de apoio conectado a ele, como as vias de transporte, as infraestruturas portuárias, os prestadores de serviços – garantem a manutenção de todo o sistema e que se refletem extraporto, ou seja, no território em questão. Assim, como visto, forma-se um complexo de rede logística em torno e em prol dos seus interesses, como o já relatado caso do Arco Rodoviário Metropolitano; bem como já exemplificada, a malha ferroviária e outros elos que compõem todo o sistema de operação portuária. São elementos que funcionam como estruturas físicas que proporcionam, portanto, uma nova dinâmica territorial.

Segundo o estudo da Decisão Rio 2011-2013 – FIRJAN, a construção do Porto Sudeste – que será abordado adiante – ao lado dos demais investimentos referentes ao setor portuário na retroárea da Baía de Sepetiba, como a reestruturação do Porto de Itaguaí com seus respectivos terminais portuários e a conexão destes com o Arco Rodoviário Metropolitano tenderiam a provocar significativa mudança na economia de tal região. Como enfatizado em tal pesquisa, a atração de novas indústrias em função das facilidades logísticas fomentadas recentemente tenderam a demandar a instalação de estabelecimentos comerciais e de serviços na região, mudando toda a lógica, a dinâmica da vida local.

O incentivo ao desenvolvimento do porto apresenta um peso significativo nos territórios, ainda mais quando se trata dos países periféricos, tendo em vista que tal fator o valoriza economicamente. Destarte, ao expandir as competências relativas ao acesso de uma determinada localização geográfica, o torna cada vez mais estratégico; favorável para o uso do capital. Como elucidado por Firkowski e Sposito (2008, p. 122. 124),

graças à evolução dos transportes, a indústria adquiriu uma liberdade muito maior na escolha das implantações geográficas de suas unidades [...] A presença de uma infraestrutura de transporte constitui, quase sempre, um fator indutivo para a localização industrial. A grande infraestrutura introduz no espaço os efeitos de polarização geográfica que se concretizam pela

implantação de atividades industriais; ela introduz, também, uma discriminação espacial em certa medida porque certas localizações se tornam mais atrativas do que outras.

Mediante o exposto, os processos de transformações espaciais advindos com a inserção produtiva de modo mais enérgico se fez presente em Itaguaí por este apresentar um elemento estratégico: o *porto*. Este que atraiu novos instrumentos logísticos, novas possibilidades, propiciando o desenvolver de novos usos industriais em seu território. Deste modo, Itaguaí; a “Cidade do Porto”; – que ganhou maior notoriedade pela presença de tal instrumento logístico – passou a adentrar na lógica dos grandes investimentos, recebendo marcante injeção de capital, principalmente a partir de 2006, devido à expansão das suas potencialidades para o uso logístico- industrial. Esta indução é condizente com o retorno do Estado à promoção do desenvolvimento, especialmente como subsidiador de obras pesadas em infraestrutura, mediante a expansão das exportações de seus produtos primários, de se aproveitar das circunstâncias globais favoráveis de tal período. Neste panorama, Itaguaí, a partir do uso instrumental do seu território, passou a se inserir como uma importante cidade do território fluminense – uma das responsáveis pela regeneração de sua economia – de elevada injeção de capitais, gerando transformações produtivas e logísticas.

Deste modo, o que se pretende ratificar aqui é como que a logística é a justificativa para as modificações fomentadas na última década em tal recorte. Então, neste território, há um movimento de chegada de novos investimentos, tendo em vista as condições favoráveis geradas pelo fortalecimento das redes logísticas. Assim, mediante a análise pela lógica dos empreendimentos que compõem, é perceptível que

o papel do porto de Sepetiba para além das infraestruturas e equipamentos disponíveis na área portuária, quer dizer, como nó de uma rede a partir da qual podem ser gerados determinados estímulos à dinamização do território. Nas condições atuais de organização da produção e de circulação dos fluxos em redes globais, as infraestruturas portuárias, em si, não se constituem mais como elementos suficientes para promover estes estímulos. A rede logística do porto de Sepetiba tem no item logística de transportes um elemento favorável à ampliação e diversificação dos fluxos de produtos na rede, com efeitos sensíveis sobre a dinâmica territorial no estado do Rio de Janeiro. (RODRIGUES, 2009, p.10).

O interesse das empresas do entorno se revela pela

presença do porto como fator de atração, já é, em si, um sinal do potencial de atração da rede logística que vem ali se organizando. A escolha da localização desses empreendimentos é indicada por representantes das empresas, como efeito vantagens logísticas geradas pelo porto de Sepetiba. A referência feita pelos representantes das empresas mencionadas pode se tratada geograficamente.

À opção estratégica por Itaguaí remete à problemática da localização, enquanto a menção à sinergia das operações, resultado de múltiplas conexões territoriais, põe em destaque o papel dos elos na rede logística (RODRIGUES, 2009, p. 14; 20).

Desta forma, as instalações de empreendimentos industriais, de serviços e também comerciais se conectam, diretamente ou indiretamente, com o sistema portuário e pela retroárea do porto. Todo interesse se alimenta pelos fatores de estratégia, rapidez e custos menores, ou seja, as otimizações dos processos possibilitados por tal área. As induções

ratificam como que a retroárea do porto se qualifica como um espaço de atratividade, servida de fatores positivos logisticamente. Neste cenário, a logística funciona como um elemento crucial e fomentador das reestruturações produtivas- territoriais, como um fator que propicia o interesse das empresas.

Todo esse movimento de investimentos destinados a tal recorte espacial se relaciona, portanto, ao estímulo por parte do poder público de tornar tal ambiente cada vez mais favorável para o uso logístico-produtivo desenvolvido no entorno do porto. Assim, como visto, principalmente a partir de 2006, teve-se um direcionamento mais enérgico de ações que visavam mobilizar recursos para tal recorte de maneira que o torna-se cada vez mais propício para chegada de novos investimentos. Deste modo, percebe-se um movimento do Estado-capital para que tal aporte se inserisse em um ambiente concentrador de processos intrínsecos a ordem logístico-industrial, sendo viabilizado assim; diversas medidas favoráveis a tal interesse. Afinal, como apontado por Floriano de OLIVEIRA (2007) percebeu-se em grande parte do território fluminense esforços para a *“ampliação de oferta de infraestrutura, qualificação da força de trabalho dirigida a setores específicos e, principalmente, renúncias fiscais e subsídios generalizados”*.

As reestruturações do território de Itaguaí indicam que o porto é um polo de atração para novos usos logístico-industriais até mesmo de outros segmentos portuários. Torna-se fundamental a avaliação, como exposto por Firkowski e Sposito (2008), de que se *“há uma concentração de meios de serviços diferenciados a presença de uma infraestrutura completa a existência de serviços comuns e, sobretudo, a formação de uma bacia de empregos o mais diversificada possível”*, como de costume nos países centrais.

A partir dos apontamentos anteriores, procurou-se compreender qual a importância do porto e como o seu papel perpassa a sua análise de um mero corredor logístico, tendo em vista os impactos gerados nas dinâmicas do território e das respectivas rugosidades e marcas consolidadas. Suas atribuições se devem a seu nível de competência em funcionar como um fator fundamental para atrair e facilitar a rentabilidade das operações produtivas para a chegada de novas empresas, fato este que pode ser entendido como o indutor de uma reorganização na escala tanto local quanto regional, uma vez que as próprias empresas acabam indicando que o motivo de optarem por se localizarem próximas ao porto se refere pelo usufruto de ambiente logístico vantajoso e eficaz. É por isso que

de um lado, no sentido da forte atração do porto e de sua rede na implantação/expansão de plantas industriais e de empresas de serviços, principalmente daquelas ligadas às atividades de logística. Por outro lado, a atração de investimentos aponta no sentido da consolidação do perfil siderúrgico das atividades que vêm se instalando na rede logística de Sepetiba, com ênfase para o desenvolvimento daquelas regiões do estado do Rio de Janeiro cujas conexões com o porto de Sepetiba são mais fortes (RODRIGUES, 2009, p. 18).

Evidentemente, a repercussão causada pela operação do sistema portuário faz do porto um elemento atrativo e condutor de transformações internas e externas, mas ficam em segundo plano as políticas territoriais eficazes que visem um ordenamento territorial, um planejamento, para que as reais possibilidades em torno de tal estrutura possam ser viabilizadas, – minimizando os impactos negativos – ainda mais quando se referem à “periferia”, tendo em vista a maior subordinação, ação do capital sobre os territórios legitimada pelo Estado.

As reflexões aqui realizadas têm como interesse apontar que as transformações econômico-espaciais fomentadas no território de Itaguaí de modo mais enérgico a partir do ano de 2005-2006 justificam-se pela questão logística desempenhada pelo porto. Portanto,

torna-se de extrema significância, adiante, verificar como e quais investimentos ocupam a retroárea de tal estrutura portuária e como se produz, a partir de todo o movimento gerado, maiores induções referentes ao processo de reestruturação territorial-produtiva. É imprescindível avaliar o reflexo no território de Itaguaí a partir do fortalecimento de seu segmento portuário, que ganhou maior expressividade a partir do retorno do Estado efetivando uma política mais austera de inserção aos mercados globais, e, portanto, necessitando de requalificações nas estruturas produtivas, como a apresentada pelo porto de Itaguaí. Produzindo-se, assim, a partir desta conjuntura a ativação de recursos e novos atores, reabilitando a posição da atividade industrial-portuária como um vetor ao desenvolvimento e incorporando com essas relações espaços revitalizados para a lógica do capital.

A partir dessa estratégia hodierna de reestruturação espacial-econômica, se abordará adiante a consolidação de novos e/ou a requalificação de antigos segmentos logístico-produtivos, totalmente justificados pelo porto como o elemento indutor de toda a dinâmica. Isto propiciou à cidade se transformar em um território estratégico para grandes empreendimentos representativos de uma diversidade tipológica e com elevado grau de impactos territoriais. A conjuntura engendrada diz respeito à relação entre a dinâmica Estado/porto/ território, ou seja, o estímulo de criação de infraestrutura e logística em torno do porto, para o aproveitamento do privado, estabelecendo o atual cenário produtivo, com marcas no território. Neste processo, há o Estado intervindo para expansão das competências de tal estrutura portuária e gerando, como reflexo, uma maior visibilidade de tal porto-território, mediante o incentivo ao processo de reestruturação territorial-produtiva e chegada de novos atores e investimentos.

CAPÍTULO II

O PROCESSO DE REESTRUTURAÇÃO-TERRITORIAL-PRODUTIVA DE ITAGUAÍ

A partir dos meados de 2000, Itaguaí passou a se modelar como um dos *locus* reativados pela volta do Estado, implicando em mudanças socioeconômicas significativas, em transformações espaciais – maior incentivo ao processo de reestruturação territorial- produtiva – que merecem ser meticulosamente analisadas e relacionadas com o que se designou como “novo desenvolvimentismo” brasileiro e que será abordado ao longo de tal pesquisa. É de interesse, tendo em vista o forte impacto causado pelo porto, como visto; trazer um panorama do cenário produtivo de tal recorte e de como este ressurgiu a partir de 2006 como um dos principais pontos do território nacional que passou a abarcar medidas intrínsecas a questão do desenvolvimento.

É válido considerar que o foco aqui se enquadrará preponderantemente na análise do quadro produtivo fomentado em tal recorte espacial, tendo em vista as mudanças significativas pelas quais essa estrutura passou na última década. A partir de então se comporta o interesse de avaliar as implicações, marcas, consequências e relações de todo este processo. Destarte, tal estudo focará nos investimentos de cunhos logístico-produtivo e nas infraestruturas necessárias para dar suporte a tais incrementos, bem como nas alterações das lógicas impostas ao funcionamento do território.

Indica-se que tal objetivo não tira a significância de compreender que em tal município há historicamente uma conjuntura de teias de relações que se espraiam pelo território, ou seja, outras formas de economias; serviços⁶⁹, ações sociais, que expressam suas identidades culturais; extração de areais⁷⁰ para a construção civil; atividade pesqueira tradicional⁷¹; bem como agricultura⁷² e agropecuária; associações⁷³ e instituições⁷⁴. Ou seja, junto ao panorama atual produtivo-econômico reativado, onde se privilegia, por legitimação do Estado, o uso do território em favorecimento ao grande capital – compreendido aqui como os megaempreendimentos – coexistem sujeitos, outros atores econômicos e sociais locais – povos e comunidades tradicionais que veem tal recorte como espaço habitado, social de reprodução das condições de vida. Neste processo, estes atores atuam a partir da materialização de suas ações e de suas expressões simbólicas, de seus estratagemas, produzindo tal território, intervindo e permeando uma série de representações, conflitos, resistências. Há desta forma disputas – acentuadas de modo devastador pelo uso expansivo do território pela lógica econômico-industrial – que são engendradas pelo contubérnio entre os megaempreendimentos e a população local. Tal panorama revela a necessidade, portanto, do entendimento de que

⁶⁹ “Muito embora se perceba certa especialização industrial na região, a indústria não tem se destacado como a atividade econômica que mais gera emprego na região, que perde para o comércio varejista e atividades informais na área de serviços e de atividades agropecuárias e pesqueiras.” (LA ROVERE E SILVA, 2010 apud PACS, 2015).

⁷⁰ Ver: <https://www.ecodebate.com.br/2008/03/24/rj-extracao-ilegal-de-areia-a-propina-que-move-areais/>. Acesso: 12 de abril de 2017.

⁷¹ Ver: MACIEL LOPES (2013), LOPES (2013), LINDOLFO (2015), entre outros.

⁷² Ver: <http://www.itaguai.rj.gov.br/noticia/589/primeira-cooperativa-de-agricultores-familiares-e-inaugurada.html>. Acesso: 20 de abril de 2017.

⁷³ Exemplificando: ACIAPI – Associação Comercial, Industrial e Agro Pastoral de Itaguaí e APLIM- Associação de Pescadores e Lavradores da Ilha da Madeira

Ver: <http://www.aciapi.org/>. Acesso: 12 de abril de 2017.

⁷⁴ Instituto Boto Cinza- IBC. Ver: <https://www.institutobotocinza.org/>. Acesso: 12 de abril de 2017.

na contemporaneidade, devemos pensar o território como uma totalidade que expressa mais do que a delimitação territorial do poder político, mas sim, concretamente, as relações que conjugam interesses contraditórios e que revelam as interações sociais tanto dos capitalistas quanto dos trabalhadores (Floriano de OLIVEIRA, 2014, p. 4).

Compreendida tal perspectiva de se pensar o território, há de se considerar que tais implicações produtivas não resplandecem como algo novo, pois há incrementos industriais que datam da década de 60 e principalmente 70-80 do século passado. Afinal,

na década de oitenta, devido o porto de Itaguaí e a zona industrial de Santa Cruz, o perfil de cidade em Itaguaí foi sofrendo alterações em seu contexto, saindo das características de “cidade natural” para um composto de cidade industrial e portuária. Situação essa que se expandiu e intensificou nas décadas seguintes alterando suas características geográficas e sociais (NASCIMENTO E VILLELA, 2014, p. 134)

Ou seja, todo esse processo de induções de investimentos em tal recorte espacial não expressa totalmente uma novidade, mas ganhou novas caracterizações, readaptações, a partir do início deste século, principalmente pós-2006. Basta lembrar a instalação na década de 60 da Companhia Mercantil e Industrial Ingá, produtora de zinco e que após a sua falência, no ano de 1998, deixou forte passivo ambiental⁷⁵ na Ilha da Madeira, Itaguaí-RJ. O porto presente em tal cidade data de 1982; assim como o caso da Nuclebrás Equipamentos Pesados S.A – NUCLEP, empresa estatal criada na década de 70. Da mesma forma, datam do período a existência de empresas que apresentam limítrofes com Itaguaí, localizadas no distrito industrial do bairro de Santa Cruz⁷⁶, tendo como exemplo a Siderúrgica Gerdau (Usina Cosigua – Companhia Siderúrgica da Guanabara)⁷⁷, inaugurada em 1973⁷⁸; a Fábrica Carioca de Catalisadores S.A⁷⁹; a Casa da Moeda do Brasil⁸⁰, entre outras. Além destas,

se instalaram também ali a Fundação Técnica Sul Americana (produtora de bens de capital para a indústria naval), a Usina Itaguaí (produtora de metais não ferrosos), a Companhia Siderúrgica Nacional (1974) e a Companhia Docas do Rio de Janeiro, que ficou encarregada de implantar o Porto de Sepetiba. A industrialização de Santa Cruz se deu com a criação do distrito industrial e com a instalação da Cosigua (Grupo Gerdau), a White Martins e a Casa da Moeda do Brasil. A Gerdau Cosigua só iniciou a sua produção em 1973 e a Casa da Moeda foi inaugurada em 1984. Essas indústrias foram gestadas e implementadas durante o regime militar (PACS, 2015, p. 43).

⁷⁵ Ver: <https://www.ecodebate.com.br/2009/06/05/rj-inicia-a-descontaminacao-do-terreno-da-companhia-inga-mercantil-um-dos-maiores-passivos-ambientais-do-estado/>. Acesso em abril de 2017.

⁷⁶ Bairro localizado na Zona Oeste carioca cujo território faz divisa com o município de Itaguaí. Começou a se desenvolver em maiores proporções a partir da instalação, no ano de 1982, do Porto de Itaguaí, tendo sido instalado o seu distrito industrial no ano de 1975.

⁷⁷ A COSIGUA foi incorporada pela GERDAU no ano de 1992. Ver: <http://ri.gerdau.com/static/ptb/guia-do-acionista/empresas-incorporadas.asp>. Acesso: 05 de maio de 2017.

⁷⁸ Ver: www.gerdau.com.br/ e <http://wikimapia.org/993291/Sider%C3%BArgica-Gerdau-Cosigua>. Acesso: 05 de maio de 2017.

⁷⁹ Ver: http://www.fccsa.com.br/templates/fccsa/noticia/noticia.asp?cod_Canal=1&cod_noticia=39&cod_idioma=0. Acesso: 05 de maio de 2017.

⁸⁰ Ver: <http://www.cifrao.com.br/cifrao/casa-da-moeda>. Acesso: 05 de maio de 2017.

Há de se atentar que o panorama instaurado nos últimos anos foi induzido por um movimento de expansão de reestruturações – com o caso marcante do porto – e implantação de novos investimentos de diversos segmentos na retroárea da região da Baía de Sepetiba (Itaguaí e Distrito Industrial de Santa Cruz). Tal conjuntura de injeção de capital induzidas pela reversão do encolhimento do Estado contribuiu para modificações urbano-produtivas e socioeconômicas. Tal reflexo promoveu

um crescimento único no que tange aos aspectos populacionais, onde no curto período de tempo entre 2007 / 2013 ocorreu um aumento de 21.16 % de habitantes somente no município de Itaguaí. Mesmo com grande desenvolvimento industrial na região desde a década de setenta, esses empreendimentos da última década demonstraram-se um divisor de momentos, principalmente nos aportes de números populacionais na região, e no crescimento do PIB R\$ 2.966.910,69414 e PIB per capita de 28.661,6515 (NASCIMENTO; VILLELA, 2014, p.137).

É especialmente acerca desta conjuntura iniciada na última década que este capítulo será voltado. Torna-se fundamental procurar os elementos indutores e suas significações e marcas adquiridas, referentes às esferas econômicas, espaciais, ambientais e mesmo populacionais⁸¹.

2.1. Consolidação de Itaguaí: Histórico Recente e Tipologia dos Investimentos

A presença do porto como um elemento dinamizador do território contribuiu sobremaneira para que Itaguaí se tornasse favorável estrategicamente para a instalação de novos incrementos produtivos. O processo de reestruturação territorial-produtiva impôs uma redinamização local, influenciado não apenas pelos incrementos logístico-produtivos, mas também por seus reflexos a expansão das ofertas de serviços, que implicou no aumento da arrecadação financeira na escala local. Asseveramos que o crescimento econômico não resplandeceu diretamente na melhoria da qualidade de vida local – importante a compreensão, desde já, da divergência entre crescimento econômico e desenvolvimento social –, que deveria ser produzido, dentre diversas formas, pela efetivação de políticas públicas eficazes. Esse processo de reestruturação se definiu a partir de uma política articulada em nível nacional, que atuou espraiando estrategicamente suas ações. Salienta-se que nesse panorama o que prevalece como maior interesse é o uso instrumental do território – do seu uso-operação pelo capital em prol de grandes projetos de empreendimentos⁸² – de modo a expandir a rentabilidade econômica sem que se preocupe de fato com as amarras locais, as teias de tal estrutura.

Entendamos essa conjuntura a partir de que há um desenvolver de “*relações políticas que admitam administrar o território segundo um lógica que favorecem a localização dos empreendimentos*” (OLIVEIRA, 2014). Portanto, o Estado atua de modo seletivo, a serviço da lógica do capital, expandindo para tal as possibilidade de uso de determinado território,

⁸¹ No ano de 1991 a população era de 62.372; no ano de 2000 era de 82.003 e no ano de 2010 era de 109.091. Consultar: http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_m/5400. Acesso: 25 de abril de 2017. Segundos dados do IBGE, no ano de 2016 a população estimada seria de 120.855. Consultar: <http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=330200>. Acesso: 25 de abril de 2017.

⁸² Será abordado ao longo de tal pesquisa exemplificações no recorte espacial estudado das consequências – impactos socioambientais, conflitos e resistências – do uso instrumental que é significado ao território pela legitimidade do Estado em prol do capital.

fortalecendo a criação de logística e favorecendo a lógica dos megaempreendimentos logístico- industriais.

Em termos econômicos, Itaguaí se consolidou como referência, conquistando, por exemplo, o prêmio de melhor cidade entre as de porte médio em capacidade de arrecadação pelo anuário das Melhores Cidades do Brasil no ano de 2015. Sobre esse aspecto, é relevante a análise de que a receita total de Itaguaí subiu entre 2005 e 2014 em valores nominais de 135 milhões para 553 milhões de reais. Sem levar em conta a inflação, foi um crescimento em dez anos de 309% – ou seja, o valor arrecadado quadruplicou.⁸³ Essa expressividade adquirida e demonstrada por dados econômicos ratifica e é reflexo das transformações produtivas significativas a partir de 2005-2006. Esse panorama de “ascensão” se refere principalmente ao fato dos fatores logístico-industriais fomentados na última década, esclarecidos, de certo modo, pelo então prefeito de Itaguaí, Wesley Pereira Gonçalves, que tomou posse em março do ano de 2015:

Temos uma conjugação de fatores que propicia esse mérito. Refiro-me ao minério de ferro, à indústria naval, um bom porto, investimentos da Marinha e infraestrutura logística. Na última década, tivemos a duplicação da Rio – Santos, estamos a 9 quilômetros da Avenida Brasil, próximos da Rodovia Dutra e com o Arco Metropolitano que liga Itaguaí a Itaboraí e a 450 quilômetros de São Paulo⁸⁴.

Analisando sobre essa mesma esfera de arrecadação econômica mediante as redinamizações sofridas por tal recorte nos últimos anos, segundo o Estudo Socioeconômico sobre Itaguaí, realizado pelo TCE-RJ⁸⁵ (2014), o montante total transferido pela União e pelo estado ao município (excluídos os repasses de participações governamentais ligadas a petróleo e gás) teve um aumento de 73% entre os anos de 2008 e 2013. A receita tributária, por sua vez, teve um crescimento de 145% no mesmo período. A evolução desta rubrica foi beneficiada pelo aumento de 162% na arrecadação de ISS, de 206% no Imposto de Renda retido na fonte, de 82% na receita de IPTU⁸⁶ e de 121% nas taxas. A receita de ITBI⁸⁷ caiu 13%. Isto pode ser verificado nos gráficos a seguir.

⁸³ Ver: <http://melhorescidadesdobrasil.com.br/os-bons-coletores/>. Acesso em: 05 de abril de 2017.

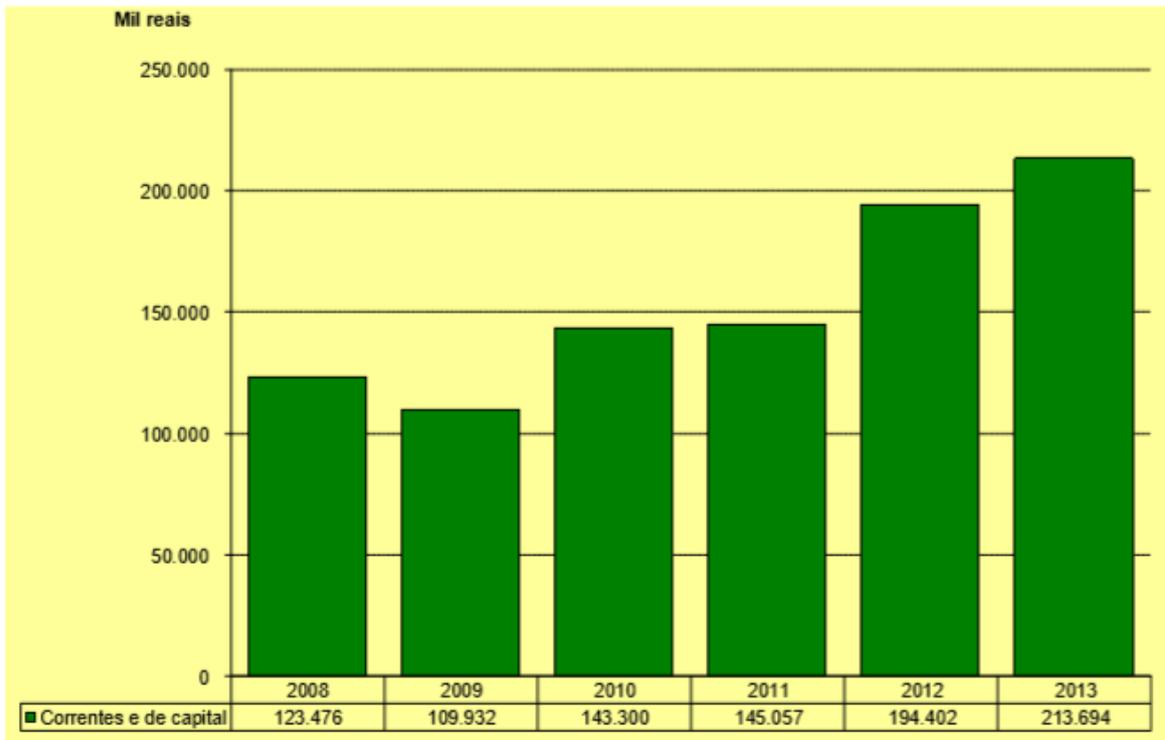
⁸⁴ Ver: <http://melhorescidadesdobrasil.com.br/os-bons-coletores/>. Acesso em: 05 de abril de 2017.

⁸⁵ ISS: Imposto Sobre Serviço de qualquer natureza.

⁸⁶ IPTU: Imposto sobre a Propriedade Predial Territorial e Urbana.

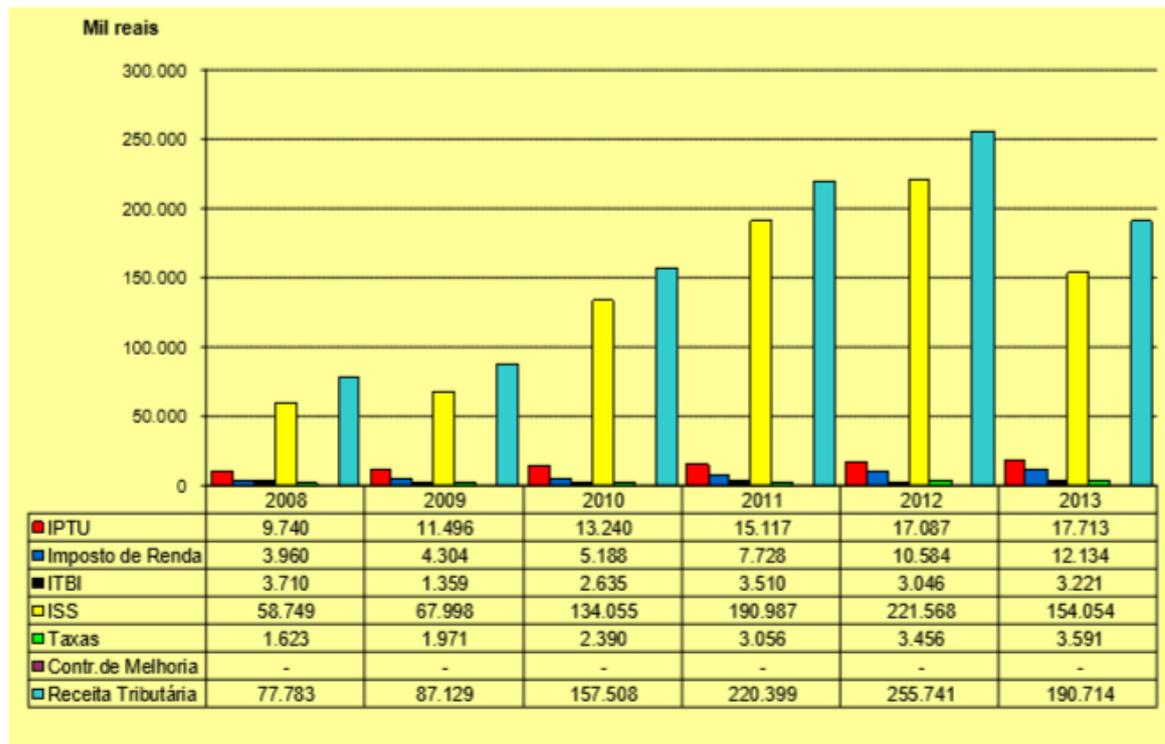
⁸⁷ ITBI: Imposto sobre a Transmissão de Bens Imóveis. Ver: <http://www.portaltributario.com.br/artigos/itbi.htm>. Acesso em: 05 de abril de 2017.

Gráfico 3: Transferências Totais para o Município – 2008-2013



FONTE: TCE-RJ- Secretaria Geral de Planejamento (2014).

Gráfico 4: Receitas Tributárias 2008- 2013



FONTE: TCE-RJ- Secretaria Geral de Planejamento (2014).

A seguir, a tabela que – complementa o referido sobre a arrecadação econômica tratada anteriormente – e evidencia o reflexo de modificações em relação ao incentivo a segmentos logísticos- industriais a partir de uma maior representatividade do Estado com a problemática do desenvolvimento econômico, tendo em vista o período de retração produtiva evidente no governo anterior. Isso exprime que a influência no PIB industrial encontra-se intrínseco ao papel do Estado intervindo em tal recorte com a criação de logística, de infraestruturas e o capital se aproveitando de tal feito.

Tabela 3: Produto Interno Bruto (PIB) – Valor Adicionado Bruto pela Indústria – Itaguaí –2000-2012

ANO	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2012
Valor Adicionado Bruto [R\$]	72.025.000	101.415.000	164.464.000	157.604.000	221.187.000	272.759.000	465.189.000

FONTE: IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística| VAB por setor de atividade em 2012| VAB a preços correntes. Disponível em: <http://www.deepask.com/goes?page=itaguaui/RJ-Confira-o-VAB-da-industria-no-PIB-do-seu-municipio>. (Organização: Guilherme Mapelli Chagas, setembro de 2016).

Embora tenha ocorrido uma queda do valor adicionado bruto em 2006 houve um aumento deste já no ano de 2008, elevando-se progressivamente a partir deste período, ratificando que esse desenvolvimento do setor produtivo é reflexo da injeção de capital, de novos aportes nesse setor a partir de 2005-2006, onde houve investimentos mais significativos em tal área. Sobre essa mesma perspectiva de análise, o ano de 2013 apresentou um valor de PIB industrial referente à R\$ 1.668.000.000, fazendo com que a participação do município no total do VAB nacional da indústria passasse de 0,02 % em 2009; 0,05% em 2012; para 0,15% em 2013. Comparados tal representação do VAB em nível estadual, tem-se que a participação passou de 0,22% em 2009; 0,34% em 2012; para 1,03% em 2013⁸⁸. Pela primeira vez na história de tal município, no ano de 2013, o VAB da indústria em percentual do PIB ultrapassou a média nacional, enquanto esta apresentou 21,29% do PIB, a representação deste aspecto em Itaguaí foi da ordem de 23,82%. Tal fator se deve ao fato de que, neste período, grande parte dos investimentos ligados ao setor de produção industrial já estarem em fase de operação.

O que se defende é que essas induções em nível local – mudanças paradigmáticas em termos populacionais e econômicos, ratificada aqui por dados – junto a maior visibilidade adquirida por tal município nos últimos anos expressam o retorno das ações do fortalecimento papel do Estado na economia. A cidade de Itaguaí foi escolhida nacionalmente, tendo em vista as suas competências e localização favoráveis, para abrigar ações vinculadas a projetos de cunho desenvolvimentistas.

Todo esse movimento seguiu a direção do objetivo de expansão das exportações de produtos primários, fato que produziu a necessidade de se pensar nas reestruturações de infraestrutura no país, resultando, desta forma, na redinamização estrutural no Porto de Itaguaí e na consolidação recente de investimentos em tal recorte de estudo. Este tendeu a funcionar como um elemento estratégico responsável por auxiliar na requalificação de antigas bases produtivas, assim como no surgimento de novos incrementos atraídos pelas possibilidades de se localizarem em um lugar que apresentasse uma posição geográfica favorável e

⁸⁸ Ver: <http://www.deepask.com/goes?page=itaguaui/RJ-Confira-o-VAB-da-industria-no-PIB-do-seu-municipio>. Acesso em abril de 2017.

proporcionasse maior rentabilidade (espacial-temporal) para as empresas que ali se situassem. Itaguaí passou a concentrar investimentos, sendo que as materializações territoriais foram determinadas por uma estratégia nacional de desenvolvimento fomentada a partir de 2003.

Itaguaí e o seu entorno (inclui-se aqui o Distrito Industrial de Santa Cruz) referem-se apenas como um dos recortes do território nacional que passaram por um processo de reodinamização. Configurou-se, principalmente nos últimos dez anos, uma reestruturação de suas antigas bases produtivas, bem como o surgimento de novos incrementos intrínsecos a infraestrutura e logística. Tais incrementos visavam maximizar suas potencialidades e auxiliar abarcando as medidas desencadeadas pela esfera federal de modo a estimular o crescimento econômico em nível nacional. Portanto, retrata-se que Itaguaí se tornou um dos “nós” articuladores de todo esse processo. Neste véis, grande parte das empresas existentes na retroárea do porto e dos outros terminais portuários – na região da Baía de Sepetiba – passaram a ser atraídas para tal recorte pelo interesse de se aproveitar dos benefícios gerados. Tal conjuntura encontra-se relacionada à consolidação desta área como um fator estratégia para a fluidez das exportações, deslocamento produtivo e serviços destinados a investimentos próximos, como também na efetivação de parcerias entre as empresas⁸⁹.

Assim, o que se evidenciou a partir do ano de 2006 mais precisamente, é que esse cenário local ganhou uma maior visibilidade, um protagonismo em nível tanto regional quanto nacional, mas salienta-se que esse fato não é uma exclusividade; evidenciou-se que não apenas o município de Itaguaí, mas todo o território fluminense; recebeu nos últimos anos uma injeção de capital gigantesca responsável por aumentar a possibilidade de seu crescimento econômico, mediante a estagnação da década de 90. A perspectiva inserida neste século coloca o território de Itaguaí como *“uma síntese do modelo de desenvolvimento que se consolida e aprofunda no Brasil e que tem no Rio de Janeiro sua principal vitrine”* (PACS, 2015, p.10). O uso projetado para o território de Itaguaí ocasionou sua valorização, tornando o município um dos responsáveis pela recuperação do desenvolvimento fluminense. Coloca-se então em relevância a perspectiva onde o estado do Rio de Janeiro passou a apresentar um maior destaque no atual cenário econômico brasileiro a partir deste século, inserido em um contexto em que *“a cidade se consolidou como a vitrine da política desenvolvimentista inaugurada com o primeiro governo Lula”*. (PACS, 2015, p.15).

A representatividade do território fluminense com sua reativação produtiva-econômica nos últimos anos é bem esclarecida pelo estudo da Decisão Rio 2010-2012 / FIRJAN, onde

O Rio de Janeiro é, ainda, um “Estado de logística”, já que suas características naturais o colocam em uma posição privilegiada comparativamente aos demais estados da federação: centralidade e multimodalidade. De fato, existem no Rio cinco portos de diferentes perfis que exportam 13,5% do total brasileiro, sendo dois deles – Porto de Itaguaí e Porto do Rio de Janeiro – as principais portas de entrada e de saída das mercadorias produzidas ou destinadas ao próprio Estado do Rio de Janeiro e ao de Minas Gerais, atendendo também aos demais estados. (Decisão Rio 2010-2012 / FIRJAN, p. 13).

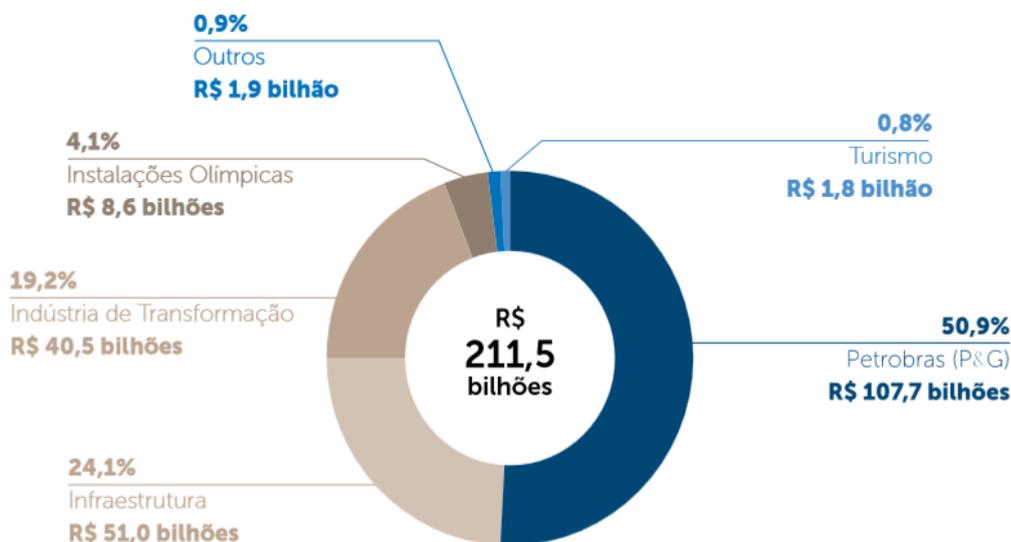
Segundo OLIVEIRA (2013),

⁸⁹ Para exemplificação de empresas que implementaram parceria no recorte espacial aqui estudado, ver: <https://www.usiminas.com/blog/usiminas-mecanica-e-nuclep-estabelecem-parceria-para-fornecimento-de-bens-de-capital/>. Acesso: 12 de abril de 2017.

no triênio 2012-2014 a Firjan identifica um volume de aproximadamente 211 bilhões de reais sendo investidos. Não há paralelo na história brasileira de um volume tão grande de investimentos em um mesmo espaço metropolitano.⁹⁰

Isto pode ser analisado a partir da observação dos gráficos a seguir.

Gráfico 5: Investimentos por Setor de Atividade



FONTE: FIRJAN- DECISÃO RIO 2012-2014

Tendo em vista os investimentos no território fluminense nesse triênio, percebe-se que os investimentos em infraestrutura corresponderiam a um total de 51 bilhões de reais (24,1 %) do total destinado.

Gráfico 6: Investimentos em Infraestrutura (2012-2014)

SETOR	R\$ BILHÕES
Transporte/Logística	21,3
Energia	14,8
Desenvolvimento Urbano	10,6
Saneamento Básico	4,3
Total geral	51,0

FONTE: FIRJAN – DECISÃO RIO 2012-2014

⁹⁰ A Decisão Investimento Rio 2014-2016 apontou que nesse triênio o volume seria de R\$ 235,6 bilhões, superando, portanto, tal exposto.

Analisando esse triênio e os investimentos atribuídos diretamente ao recorte espacial de tal estudo, a FIRJAN (2014) aponta que na indústria de transformação, especificamente na área da indústria naval, R\$ 2,0 bilhões seriam voltados para a construção do estaleiro para fabricação de submarinos da Marinha Brasileira. No setor siderúrgico, R\$1,2 bilhão seria destinado à ampliação da planta da Gerdau (Cosigua). Na parte do investimento em infraestrutura, chama-se a atenção para o setor portuário, com a destinação de R\$ 1,3 bilhão para a construção do Porto do Sudeste.

Sob a perspectiva de análise da geografia econômica-industrial no território fluminense, observam-se transformações que apontam que a cidade de Itaguaí passou a se consolidar como um alvo atrativo para a injeção de investimentos a partir principalmente do ano de 2006. Tal recorte se configurou a partir de então como mais um lugar do território fluminense [e nacional] concentrador de ações intrínsecas a segmentos logístico-produtivos engendrados a partir da ação do Estado e as complexidades de relações produzidas por este, como principalmente as parcerias público-privadas.

Destarte, auxiliando tal pesquisa e como modo de ratificar a posição adquirida por tal recorte neste cenário, utilizou-se como método empírico de análise os estudos⁹¹ elaborados pelo Sistema de Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN)⁹² – Decisão Rio⁹³ – Mapa de investimentos. Como tratado por tal estudo,

a Gerência de infraestrutura e Novos investimentos do Sistema FIRJAN realiza anualmente uma pesquisa das intenções de investimentos no Estado do Rio de Janeiro, intitulada Decisão Rio, junto aos próprios investidores privados e estatais, para um período prospectivo de três anos. O seu objetivo é mostrar as tendências de investimentos e apresentar oportunidades de negócios aos tomadores de decisão do setor público e da iniciativa privada. (Decisão Rio- 2008-2010- FIRJAN).

As previsões de tais estudos apontavam que todo o território fluminense se impulsionaria a partir da efetivação de projetos e processos, com uma grande transformação, expandindo a representatividade de tal estado no cenário nacional. Assim, antes de enfatizar mais sobre a representatividade do recorte espacial de tal estudo propriamente dito, abordará, de acordo com os estudos idealizados pela FIRJAN, uma breve contextualização econômica-espacial do período 2008-2016. Tal exposto servirá como forma de elucidar que não apenas a cidade de Itaguaí, mas em todo o território fluminense, passaram a induzir perspectivas de mudanças – de maneira diversificada em investimentos – abarcando, em algumas áreas específicas, medidas intrínsecas as relações estimuladas pela relação pública-privado, como é possível perceber, sinteticamente, por meio da seguinte síntese:

- **Decisão Investimentos Rio- 2008-2010:** Foram anunciados R\$ 107 bilhões até o mês de julho de 2007 para o período 2008-2010. Nessa época apontava-se que os investimentos da Petrobras teriam peso significativo nos investimentos previstos, e os investimentos divulgados de forma agregada pela companhia somavam R\$ 39,7

⁹¹ Ver: <http://www.decisaorio.com.br/downloads/downloads-do-estudo-decisao-rio-economia-sistema-firjan.htm>. Acesso: 14 de abril de 2017.

⁹² Ver: <http://www.firjan.com.br/firjan/>. Acesso: 14 de abril de 2017.

⁹³ Como elucidado pelo relatório Decisão Rio – 2008-2010, este estudo é mais uma contribuição do Sistema FIRJAN para o setor produtivo e para o desenvolvimento econômico fluminense. Um mapeamento dos investimentos que poderá servir como instrumento eficaz para indústrias fluminenses que queiram ampliar seus negócios, pequenas e grandes empresas do país e do exterior que aqui pretendem se instalar, auxiliar no planejamento de ações do poder público e, segundo a proposta, fornecer informações à sociedade como um todo.

bilhões, ou seja, 37% do total. O grande destaque na indústria de transformação seria o setor siderúrgico, cujo volume de investimento, da ordem de R\$ 17,4 bilhões, atingiria 60% do total de R\$ 29,2 bilhões. Na área da infraestrutura o Rio de Janeiro receberia nesse período uma grande soma de investimentos neste setor, onde seriam R\$ 28,4 bilhões, ou seja, 27% do total. Nesse aspecto a logística seria a grande beneficiada, uma vez que quase metade dos recursos seria canalizada para esta área, como por exemplo, a construção do Arco Metropolitano, este que influiria diretamente no recorte espacial de tal pesquisa.

- **Decisão Investimentos Rio- 2010-2012:** Previa um valor de investimentos da ordem de R\$ 126 bilhões em mais de 100 projetos que foram anunciados até o mês de julho de 2009 para o período 2010-2012. Tal estudo destacou que se consolidava nesse período no Estado a formação de quatro grandes eixos de desenvolvimento: o Norte, ancorado pela construção do Complexo Portuário do Açu e investimentos em exploração de petróleo; o Leste, com o Comperj; o eixo de Sepetiba, derivado da competitividade logística da região a partir da combinação de portos, rodovias e indústria; e o eixo Sul, cujo motor maior seria a retomada da construção da usina nuclear Angra 3. Dos R\$ 126,3 bilhões de investimentos previstos para o Estado, a indústria de transformação apontaria para R\$20, 3 bilhões; a infraestrutura R\$ 28, 6 bilhões; Petrobras R\$ 77, 1 bilhões; outros 0,3 bilhão.

Tal estudo abordou que na indústria de transformação, o setor petroquímico responderia por 74,9% do total de investimentos desse segmento, com destaque para a implantação do Comperj. Nesse contexto, a indústria naval também se destacava pelos investimentos em construção de novas embarcações e na expansão e modernização de estaleiros, e representaria 18% dos investimentos dessa indústria. Além do petroquímico e da indústria naval, a siderurgia encontrava-se com grande importância para a indústria de transformação. No aspecto de Infraestrutura, tal estudo apontava que a área de logística receberia R\$ 10,5 bilhões em investimentos. O maior destaque seria o setor portuário fluminense, que, além de contar com o investimento na dragagem do Porto de Itaguaí, inclui o Porto do Sudeste, os investimentos da CSN em sua plataforma logística, bem como o Complexo Portuário do Açu.

- **Decisão Investimentos Rio- 2011-2013:** Esse estudo previa nesse triênio um total de investimento que girava em torno de R\$181,4 bilhões, estando estes incentivados pela perspectiva advinda das oportunidades dos Jogos Olímpicos e do setor do petróleo e gás. Segundo tal estudo, no setor de infraestrutura seriam investidos R\$36,3 bilhões; na indústria de transformação R\$29,5 bilhões; e; em turismo R\$ 1 bilhão. Na máxima dos investimentos, encontrava-se o setor de petróleo e gás com cerca de R\$107, 9 bilhões em investimentos da Petrobras e de empresas parceiras. No segmento representativo da indústria de transformação, o setor que mais sobressaiu foi à indústria naval, concentrando 44,4 % do total (R\$13, 1 bilhões), fato este evidenciado pela construção de dois novos estaleiros: um da Marinha brasileira (R\$3,8 bilhões), no recorte espacial de tal pesquisa e outro da OSX (R\$2,3 bilhões), no Complexo Portuário do Açu, em São João da Barra. Na questão de infraestrutura apontava-se que o volume de investimentos a ser recebidos totalizava um total de R\$ 36, 3 bilhões, com grande representatividade o setor de energia, na construção da Usina Termonuclear Angra 3 (R\$8 bilhões) e para a construção da Usina Termelétrica do Açu (R\$5,1 bilhões). Neste aspecto, o setor de transporte/ logística responderia a 32,5% dos investimentos previstos em infraestrutura, com cerca de R\$11,8 bilhões.

Nos investimentos portuários (R\$4,8 bilhões), destacava-se a continuidade da construção do Complexo Portuário do Açú (R\$1,8 bilhões) e do Porto Sudeste (R\$1,2 bilhões).

- **Decisão Investimentos Rio- 2012-2014:** Neste estudo apontava-se que os investimentos anunciados para este período superariam a marca de R\$ 200 bilhões, recebendo investimentos públicos e privados de cerca de R\$ 211,5 bilhões, devido principalmente à preparação para a realização da Copa do Mundo de Futebol e dos Jogos Olímpicos. Segundo tal estudo, dos R\$ 211,5 bilhões que seriam investidos, 69,1% destinariam-se para novos empreendimentos, sendo mapeado neste período um total de 234 empreendimentos em todo o território fluminense. Apontava-se que no setor de infraestrutura seriam investidos R\$ 51,0 bilhões; na indústria de transformação, R\$ 40,5 bilhões; e, em turismo, R\$ 1,8 bilhão. Ao se comparar com a Decisão Investimentos Rio 2011-2013 verificou-se um aumento de 80,3% nos investimentos em transporte e logística, que representariam 41,8% do total de investimentos em infraestrutura. No segmento da indústria de transformação, tal estudo apontou que seriam investidos neste recorte temporal R\$ 40,5 bilhões. Entre os diversos setores que compõem esse segmento, a indústria naval se destacaria, concentrando 38,0% do total (R\$ 15,4 bilhões). Além de investimentos voltados à construção de embarcações, em um total de R\$ 9,5 bilhões, destacavam-se investimentos referentes à construção do estaleiro da OSX (R\$ 3,0 bilhões), no Complexo Portuário do Açú e à construção de um estaleiro para fabricação de submarinos da Marinha Brasileira (R\$ 2,0 bilhões), no recorte espacial de tal pesquisa. O setor siderúrgico responderia por 24,8%, referentes à ampliação da planta da Gerdau (Cosigua), na cidade do Rio de Janeiro, e à implantação da siderúrgica da Ternium, em São João da Barra, no Complexo Portuário do Açú.

O volume de investimentos referidos em infraestrutura neste período totalizariam R\$ 51,0 bilhões, em que, desse montante, mais de 40% – R\$ 21,3 bilhões – seriam destinados a investimentos em transporte e logística. No setor portuário, destacavam-se a construção do Complexo Portuário do Açú (R\$ 2,7 bilhões) e a expansão do Porto do Rio (R\$ 1,4 bilhão). Referindo-se a cidade de Itaguaí, destaca-se a construção do Porto Sudeste (R\$ 1,3 bilhão), assim como a implantação e a ampliação de terminais logísticos, como os novos terminais de minério de ferro e de granéis líquidos no Porto de Itaguaí (R\$ 1,3 bilhão), e a continuação das obras do Arco Metropolitano (R\$ 0,8 bilhão).

- **Decisão Investimentos Rio-2014-2016:** Foram anunciados 108 empreendimentos nesse período, estes que totalizariam um total de investimentos na ordem de R\$ 235,6 bilhões. Esse período representaria um aumento de 11,4% em relação ao anunciado para o período 2012-2014. Este estudo salientou que nesse período a ênfase foi voltada principalmente para os dois principais megaeventos esportivos do mundo, pela realização da Copa do Mundo, em 2014, e dos Jogos Olímpicos, em 2016. Nesse aspecto, colocou que os investimentos relacionados aos Jogos Olímpicos somariam R\$ 22,6 bilhões, sendo que R\$ 9,9 bilhões em investimentos seriam em instalações olímpicas e R\$ 12,7 bilhões em investimentos em infraestrutura e turismo. Nesse recorte temporal, o estudo Decisão Investimentos Rio abordou que do total, cerca de 60% (R\$ 143,0 bilhões), corresponderiam a investimentos em exploração e produção de petróleo e gás; a indústria de transformação (17,2%) receberia R\$ 40,5 bilhões e que R\$ 37,9 bilhões seriam destinados a investimentos em infraestrutura (16,1%).

Como apontado,

entre os diversos setores que compõem a indústria de transformação, destaca-se o setor petroquímico, que representa 51,6% (R\$ 20,9 bilhões), liderado pela construção do Comperj em Itaboraí. A indústria naval também merece destaque, representando 30,0% do total (R\$ 12,1 bilhões). Além de investimentos voltados à construção de embarcações, em um total de R\$ 7,4 bilhões, vale mencionar os investimentos em estaleiros, no valor de R\$ 4,7 bilhões, como o que vem sendo construído pela Marinha Brasileira para fabricação de submarinos, em Itaguaí. O setor automotivo, por sua vez, responde por 9,7% do total dos investimentos na indústria de transformação.

No contexto da infraestrutura, a expressividade se relacionava a questão do transporte e logística, que somariam R\$ 17,6 bilhões, fato que representaria 46,4% do total de investimentos em infraestrutura. Neste setor, o destaque se relacionava a construção da Linha 4 do Metrô (R\$ 4,8 bilhões), e a implantação do sistema BRT (R\$ 3,4 bilhões). No setor portuário, apontava-se para a construção do Terminal Ponta Negra em Maricá (R\$ 1,2 bilhão). Mencionou-se também a duplicação da BR-116 (R\$ 1,9 bilhão) e da BR-040 (R\$ 0,7 bilhão), a ampliação da Via Light (R\$ 0,4 bilhão) e a finalização das obras do Arco Metropolitano (R\$ 0,3 bilhão). Portanto, a construção de embarcações, assim como a implantação e expansão de fábricas de variados setores estão ali situadas. Segundo tal estudo, tais empreendimentos consolidariam a diversificação da economia fluminense ao atrair empresas de diversas cadeias produtivas.

Cada estudo foi dividido entre fragmentos temporais (triênios de análise), mas que em seu todo abrangeu um recorte temporal compreendido entre os anos de 2008- 2016, e permite a compreensão das modificações e das recentes injeções de capitais que o território de Itaguaí passou a abarcar no período em que se legitima tratar tal pesquisa.

É de relevância indicar que as mudanças referem-se tanto a reestruturação de antigas bases quanto a criação de novos segmentos; neste processo, contribuíram para a reativação e dinamização recente de tal área para se reafirmar a partir de uma posição estratégica, atrativa e confirmam como se desponta o uso instrumental que é dotado tal território. Assim, a partir de uma previsão dos investimentos que eram elucidados no período de cada estudo, tais incrementos retratados a seguir legitimam a funcionalidade adquirida por Itaguaí como um “território da ação”, como um lugar usado para abarcar propensões intrínsecas ao crescimento econômico pensado em uma perspectiva nacional.

Quadro-Síntese 4: Investimentos anunciados (previstos) 2008- 2010 (Itaguaí/Santa Cruz)

Investimento	Setor	Objetivo	Investimento (R\$) Milhões
CSN	Metalurgia	Implantação	7.596,0
CSA	Metalurgia	Implantação	7.174,0
Gerdau	Metalurgia	Implantação	930,0

(Cosigua)	Metalurgia	Expansão	480,0
Porto de Itaguaí	Transporte/ Logística	Expansão/ Implantação	529,0*
Arco Rodoviário** Metropolitano	Transporte/ Logística	Implantação	802,0
MRS Logística**	Transporte/ Logística	Expansão/** Modernização	958,4

FONTE: Decisão Rio- Investimentos 2008- 2010- FIRJAN
Adaptação: Guilherme Mapelli Chagas, em 10 de abril de 2017

* dragagem (R\$ 200 milhões) e à construção de um novo terminal de granéis sólidos (R\$ 329 milhões), em especial para a movimentação de minério de ferro.

** Tal investimento não se restringe especialmente ao recorte espacial de tal estudo. Portanto, tal valor investido pode ter sido destinado a qualquer área do traçado dessa via.

*** O investimento se concentra na expansão da via (ampliação e adequação de pátios), manutenção e infraestrutura da via permanente, melhoramentos diversos em oficinas e melhoria das instalações fixas ao longo da malha.

Quadro-Síntese 5: Investimentos anunciados (previstos) 2010- 2012⁹⁴ (Itaguaí/ Santa Cruz)

Investimento	Setor	Objetivo	Investimento (R\$) Milhões
CSN – Plataforma Logística em Itaguaí	Transporte/ Logística	Expansão/ Modernização	3,7
Porto Sudeste	Transporte/ Logística	Implantação	1,1
Gerdau Terminal Portuário	Transporte/ Logística	Implantação	0,6
MRS*	Transporte/ Logística	Expansão/ Modernização	0,4

FONTE: Decisão Rio- Investimentos 2010- 2012- FIRJAN
Adaptação: Guilherme Mapelli Chagas, em 10 de abril de 2017.

* Tal investimento não se restringe especialmente ao recorte espacial de tal estudo. Portanto, tal valor investido pode ter sido destinado a qualquer área do traçado dessa via⁹⁵.

⁹⁴ Tal estudo apresentou uma previsão de investimentos da ordem de R\$ 126 bilhões em mais de 100 projetos que foram anunciados até o mês de julho de 2009 para o período 2010-2012 em todo o território fluminense.

⁹⁵ Os investimentos se concentram na expansão da via (ampliação e adequação de pátios), na manutenção, expansão e infraestrutura da via permanente, em melhoramentos diversos em oficinas, sinalização e melhoria nas

Nesse recorte temporal, na área da infraestrutura, a logística receberia um aporte de R\$ 10,5 bilhões em investimentos, como abordado anteriormente. O maior destaque, como pode ser visto na tabela, ocorreria no setor portuário fluminense, que, além de contar com o investimento na dragagem do Porto de Itaguaí, incluiria o Porto do Sudeste e os investimentos da CSN em sua plataforma logística. De acordo com o estudo da Decisão Rio 2010-2012-FIRJAN, o setor portuário fluminense receberia neste período 73% do total previsto para a área de logística. Destacavam-se os investimentos na região da Baía de Sepetiba, em Itaguaí, entre os quais os investimentos no Porto do Sudeste, do Grupo EBX, o investimento da CSN, destinado à expansão dos terminais de contêineres e de cargas (Tecon e Tecar) e à implantação de um Porto privativo e de um Centro de Apoio Logístico.

Quadro-Síntese 6: Investimentos anunciados (previstos) 2011- 2013⁹⁶ (Itaguaí/ Santa Cruz)

Investimento	Setor	Objetivo	Investimento (R\$) Milhões
Estaleiro da Marinha do Brasil / PROSUB	Indústria Naval	Construção Embarcação	3,8
Gerdau (Cosigua)	Siderurgia	Expansão/ Modernização	2,0
Porto Sudeste	Transporte/ Logística	Implantação	1,2
Arco Rodoviário Metropolitano	Transporte/ Logística	Implantação	0,2

FONTE: Decisão Rio- Investimentos 2011- 2013- FIRJAN.
Adaptação: Guilherme Mapelli Chagas, em 10 abril de 2017.

instalações fixas ao longo da malha. Os investimentos incluem as seguintes obras: duplicação do acesso ao Porto de Itaguaí, atendimento aos projetos de ampliação dos terminais de minério da CSN no Porto de Itaguaí, ampliação do pátio de Barra do Pirai para suporte ao incremento da circulação de trens, projeto de reformulação das linhas em Barra Mansa, melhoria do acesso ferroviário ao Porto do Rio, adequação das vias internas de circulação no Porto do Rio, substituição dos sistemas de sinalização e comunicação em toda a malha ferroviária da MRS (Projeto SIACO), construção de viadutos e passarelas ao longo da faixa de domínio. Vale destacar que será construída ainda uma oficina de locomotivas no município de Paraíba do Sul. (Decisão Rio 2010-2012-FIRJAN).

⁹⁶ O estudo Decisão Rio- 2011- 2013- FIRJAN apontava que nesse período se teria em todo o território fluminense um investimento de R\$ 36, 3 bilhões no setor de infraestrutura; R\$ 29,5 bilhões na indústria de transformação; R\$ 1 bilhão em turismo. Tal estudo apontou que em comparação ao Decisão Rio 2010-2012, verificou-se um aumento de 45,2% nos investimentos na indústria de transformação, com destaque para o aumento de investimentos na indústria naval (em 254%), fato que proporcionou tal setor assumir a liderança em relação ao volume de investimentos, ultrapassando a indústria petroquímica. A siderurgia também registrou um grande aumento no volume de investimentos, com crescimento de 300% em relação ao estudo da Decisão Rio 2010-2012- FIRJAN. Nessa perspectiva, o setor de Transporte/ Logística respondia por 32,5 % dos investimentos previstos em infraestrutura (R\$ 11,8 bilhões). Nesse contexto, como já mencionado na tabela anterior, dentre os investimentos portuários, encontrava-se R\$1,2 bilhão referente ao Porto Sudeste.

Quadro-Síntese 7: Investimentos anunciados (previstos) 2012- 2014 (Itaguaí/ Santa Cruz)

Investimento	Setor	Objetivo	Investimento (R\$) Milhões
PROSUB	Construção Naval	Implantação/ Construção de Embarcação	5,2
Porto de Itaguaí	Transporte/ Logística	Implantação Expansão / Modernização	1,3
Porto Sudeste	Transporte/ Logística	Implantação	1,3
Terminal Usiminas	Transporte/ Logística	Implantação	1,3
Siderúrgica da Gerdau (Cosigua)	Siderurgia	Expansão/ Modernização	1,2

FONTE: Decisão Rio- Investimentos 2012-2014- FIRJAN
 Adaptação: Guilherme Mapelli Chagas, em 10 de abril de 2017

O estudo Decisão Rio- 2012- 2014 apontava que o território fluminense receberia neste período R\$ 211,5 bilhões em investimentos; tal conjuntura representaria um aumento de 16,6% em relação ao que foi anunciado para o período 2011-2013. Este estudo salientou que apesar da importância de setores como petróleo e gás, construção naval, energia, siderurgia e automotivo, seriam os investimentos referentes à logística que se destacariam. O setor responderia por R\$ 21,3 bilhões do total, valor 80,3% superior ao anunciado no período 2011-2013. Dentro desse contexto, segundo tal estudo, apontava-se que tendo em vista investimentos por setor de atividade, a infraestrutura representaria 24,1%, um total de R\$ 51,0 bilhões. Tal expressividade, relacionada à questão do transporte/logística, fica claramente evidente no território de Itaguaí ao se analisar a tabela anterior, onde dos 10,3 bilhões que seriam investidos, 3,9 bilhões estariam relacionados à logística. Complementando este fato, retrata-se o investimento do Arco Rodoviário Metropolitano – que se encaixa no setor de transporte/logística – que não abrangeria especificamente nosso recorte estudo, mas que em um dos objetivos principais de tal projeto estaria o intuito de facilitar o acesso ao Porto de Itaguaí (em uma das pontas de tal investimento). Como apontado pela Decisão Investimentos Rio 2012-2014, tal obra objetivaria contornar a Região Metropolitana do estado e conectar dois importantes eixos de desenvolvimento: o Eixo Leste e o Eixo de Sepetiba. Sobre tal aporte, tem-se que durante tal triênio da Decisão Rio 2012- 2014, este estudo apontou que nesse período R\$ R\$ 757,4 milhões de reais seria previstos para implantação de tal eixo viário.

Quadro-Síntese 8: Investimentos anunciados (previstos) 2014- 2016 (Itaguaí/ Santa Cruz)

Investimento	Setor	Objetivo	Investimento (R\$) Milhões
PROSUB	Construção Naval	Implantação	7,7
Fábrica Gerdau	Siderurgia	Expansão/ Modernização	1,3
Turbogeradores Rolls-Royce	Construção Naval	Construção Embarcação	1,2

FONTE: Decisão Rio- Investimentos 2012-2014- FIRJAN
Adaptação: Guilherme Mapelli Chagas, em 20 de abril de 2017.

Itaguaí é, evidentemente, apenas mais um dos pontos de redinamização do território fluminense, que se configurou neste período por receber diretamente elevada injeção de investimentos. Torna-se enfático o fato de que todo esse dinamismo estimulado no recorte espacial de análise se deve a reorientação do papel do Estado – permeando novas lógicas no uso de territórios, inclusive na interiorização de investimentos – que atuou em uma das vertentes no incentivo ao processo de reestruturação territorial-produtiva e de todas as suas consequências geradas. A cidade reemergiu após 2006 como concentradora de incrementos relacionados a segmentos do ramo metal-siderúrgico e logístico-petrolífero, tornando-se grande indutora no cenário econômico fluminense e tendo o seu porto como um elemento central de toda essa engrenagem. Uma nova guinada se orientou em tal recorte tendo em vista o fato de receber incentivos das esferas financeiras reanimadas por uma política de cunho desenvolvimentista.

Portanto, tal município passou a ser moldado pelas ações do Estado (e do capital privado) como espaço a desempenhar um papel favorável para receber investimentos advindos com o recrudescimento de suas bases produtivas. Com esta projeção, verificou-se a chegada de aportes financeiros em tal município, pelo fato principal de visarem se localizar próximos ao porto, bem como atraídos pela construção de aportes em infraestrutura, como o Arco Rodoviário Metropolitano. No ano de 2013, por exemplo, a perspectiva anunciada era de que

Itaguaí contará com aporte financeiro da Petrobras (R\$ 8,3 bilhões), da Companhia Siderúrgica Nacional (R\$ 3,7 bilhões), Gerdau (R\$ 2 bilhões) e Usiminas (R\$ 1 bilhão), que estão construindo terminais portuários. A mesma cidade receberá, ainda, R\$ 1,1 bilhão do Porto LLX e R\$ 5 bilhões do Estaleiro da Marinha⁹⁷.

Isto se fundamenta na sua importância estratégica no que tange à questão logística e industrial assumida, fato este confirmado pela já existência do porto, ou seja, por se situar no centro de um dos mais importantes complexos portuários do país e pela implantação de novos

⁹⁷ Ver: <http://www.rjnoticias.com/2013/10/arco-metropolitano-atrai-novos-investimentos-para-o-estado-do-rio/>. Acesso em: 30 de abril de 2017.

segmentos portuários. Além disso, Itaguaí se tornou favorável para novos investimentos devido a grande disponibilidade de oferta, junto ao distrito industrial do bairro de Santa Cruz, de áreas antes inoperantes que pudessem ser destinadas a atividades intrínsecas a todo esse processo. Nessa conjuntura, tornou-se como atrativa por conter grande área disponível, infraestrutura e capacidade logística rodoviária, ferroviária e portuária, agilidade na implantação do projeto, menores custos operacionais, incentivos fiscais, etc. (CHAGAS, 2015, p. 3). Contribuindo com isso, tem-se o fato de encontrar-se fora do conturbado núcleo metropolitano [a capital], o que facilita a questão espaço-tempo para acesso. Como defendido por Santos da Silva (2016, p.79), ocorre um processo de realocação de parte dos tráfegos rumo a portos considerados extraurbanos, como o porto de Itaguaí. Essa dinâmica estimulada pelo Estado e que impõe a formação de novas espacialidades produtivas, se refere, portanto, a um estratagemas de relocação de capital produtivo a lócus “extras núcleos urbanos de alta concentração”. Ou seja, produzem novas centralidades espaciais produtivas, subpolos metropolitanos, pois

o fenômeno de interiorização da atividade portuária em direção à hinterlândia marca então uma nova etapa do desenvolvimento portuário que destaca a importância da fluidez das operações de porta-a-porta e a centralidade da distribuição das cargas entre os portos e os clientes da área de mercado terrestre, cuja eficiência determina a diminuição dos custos logísticos, assegura o ritmo da produção industrial de alguns setores organizados em redes e acelera finalmente o tempo de giro do capital.” (NOTTEBOOM; RODRIGUES, 2005 apud SANTOS DA SILVA, 2016, p.80).

Assim,

muito se tem investigado sobre a maior capacidade das empresas e grupos econômicos de se localizarem onde os fatores de produção e custos propiciam melhores condições de rentabilidade. Nesse debate, amplia-se a busca de categorização de áreas onde são estruturados novos segmentos industriais e núcleos concentradores de bases tecnológicas de interesse específico de empresas e setores industriais, tais como os distritos industriais, parques tecnológicos, tecnopolos e condomínios industriais, dentre outras categorias voltadas para a qualificação das condições disponíveis em determinadas áreas e regiões. (Floriano de OLIVEIRA, 2008, p. 29).

Itaguaí se tornou acolhedor de incrementos devido à expansão das competências territoriais, sendo estas induzidas pelo estímulo orientado advindo da esfera estadual e federal, por oferecer uma maior rentabilidade e possibilidades de concentração do capital e sua reprodução. Em tal território se manifesta uma espécie de tríade logística de transporte, pois se estrutura uma conexão de rede rodoviária (*proximidade com a BR-101, a BR-040, BR465 e RJ-099, a BR-116 e Arco Rodoviário Metropolitano*), ferroviária (*a Malha Regional Sudeste - MRS Logística S.A*) e marítima (*Portos*). Assim, se fomenta a criação de elementos infraestruturais – atuando como veias que se espraiam no território – de modo a facilitar tanto a lógica da fluidez quanto a consolidação dos empreendimentos público-privados por meio da expansão das integrações logísticas.

Um dos objetivos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), criado em 2007 pelo governo federal, foi promover investimentos maciços em infraestruturas logísticas, como em portos, rodovias, entre outros. O exemplo primaz é o próprio Arco Rodoviário Metropolitano, que objetivou facilitar ao acesso ao Porto de Itaguaí. Este projeto, tendo seu

nome oficial como Rodovia BR-493/RJ-109, foi proposto na década de 70, mas apenas no ano de 2008 começou a ser construído, com investimentos do governo federal e estadual.

Segundo informações coletadas da Decisão Rio- 2008-2010-FIRJAN, se referindo à rede ferroviária, a MRS Logística investiria R\$ 958,4 milhões nos anos de 2007, 2008 e 2009. O objetivo de tal projeto se voltaria na expansão da via (ampliação e adequação de pátios), manutenção e infraestrutura da via permanente, melhoramentos diversos em oficinas e melhoria das instalações fixas ao longo da malha. O investimento se concentraria em toda a extensão da malha ferroviária da MRS no Rio de Janeiro, em especial nos seguintes municípios: Barra do Piraí, Barra Mansa, Itaguaí, Japeri, Rio de Janeiro, Volta Redonda. Percebe-se em seguida a representação da MRS Logística S.A – única via férrea de acesso à região de Itaguaí – como um dos elementos atuantes na configuração da rede de transportes que se articulam no território fluminense, influenciando diretamente no recorte espacial de tal estudo.



Figura 4: Configuração da rede de transportes (Ferrovia/ Rodovia/ Portos)

FONTE: Companhia Docas do Rio de Janeiro (2016)

Todos estes incrementos relacionados a questões infraestruturais expandem as possibilidades de acesso a esse território, sendo proveitoso a um deslocamento produtivo, e promovendo uma compressão espaço-tempo em relação à logística. Isto deixa evidente como o capital promove a sua mobilidade – induzindo novos estratagemas, reorganizações e domínios sobre os territórios – tendo em vista atender seus interesses e promovendo desenvolvimentos desiguais. Afinal, esse poder de dispersão e de flexibilidade do capital atua de modo estratégico na produção do espaço, visando projetá-lo com objetivos específicos de modo a atender a suas necessidades e dar sobrevida ao sistema. A cidade de Itaguaí passou a ser vista pelo capital como oportunidade para o desenvolvimento da reprodução das suas ações, como um recorte escolhido para abarcar funções que tenderiam ao crescimento econômico. Todo esse processo se tenciona de modo tático, dotado de intencionalidades e sentidos, adquirindo assim, novas formas, conteúdos, significados.

Assim, torna-se oportuno sistematizar os principais investimentos no recorte espacial de tal estudo, assim como os localizados no bairro limítrofe de Santa Cruz, devido tanto a

proximidade como à relação destes com o território de Itaguaí, principalmente pela dependência deste com o Porto. Retratando, inicialmente o recorte de Santa Cruz, aponta-se que na região da sua Zona Industrial, tem-se que segundo Francisco, Nascimento e Villela (2015)

os megaempreendimento e empreendimentos que cabem o destaque, são: FCC – Fábrica Carioca de Catalizadores S/A, Casa da Moeda do Brasil S/A, EKA Chemicals do Brasil S/A, Furnas Centrais Elétricas S/A, Gerdau Aços Longos S/A (Cosígua), Linde Gases LTDA, Petrobrás, Morganite Brasil LTDA, Pan – Americana S/A Industrias Químicas, Sicpa Brasil indústria de Tintas e Sistemas LTDA, Haztec Tecnologia e Planejamento Ambiental S/A, Rexam Beverage Can América S/A South, Transcor Indústria de Pigmentos e Corantes LTDA, Gipsita, Champion Tech, Sicpa, Rolls Royce, Oil States, Rio Manguinhos, TKCSA – Companhia Siderúrgica do Atlântico.

Tendo em vista a relação das indústrias presentes em Santa Cruz com a cidade de Itaguaí, observa-se de acordo com o estudo realizado pelo PACS – Instituto Políticas Alternativas para o Cone Sul, que

no último ano (2014) o crescimento do espaço das empresas que direcionam sua linha de produção para o atendimento da cadeia de petróleo e gás (seja pela produção de máquinas e equipamentos ou pela oferta de serviços especializados). Inserem-se nessa lógica os empreendimentos recentes da Rolls Royce, da Oil States⁹⁸ e da Champion Technologies.” (PACS 2015, p. 51.52).

A seguir, um quadro-síntese apresenta a relação das indústrias presentes no Distrito industrial de Santa Cruz⁹⁹.

⁹⁸ Sobre a perspectiva gerada em torno de tal investimento no ano de 2013, ver: <http://ambipetro.com.br/oil-states-instala-fabrica-de-equipamentos-de-subsea-no-rj/>. Acesso em: 29 de abril de 2017.

⁹⁹ Para ver mais sobre o Distrito industrial de Santa Cruz e algumas das respectivas empresas tratadas aqui em questão, ver: <http://www.rj.gov.br/web/imprensa/exibeconteudo?article-id=1398959>. Acesso em: 29 de abril de 2017.

Quadro-Síntese 9: Empresas Presentes no Distrito Industrial de Santa Cruz – 2014

Empresas	Setor	Ano de fundação	Investimento	Situação
Aciquímica	Químico	s/i	s/i	Operando
Furnas Centrais Elétricas	Energia elétrica	1963	s/i	Operando
Companhia Siderúrgica Nacional	Siderurgia	s/i	s/i	Operando
Companhia Siderúrgica da Guanabara (Cosigua) da Gerdau	Siderurgia	1972	s/i	Operando
Morganite	Isolantes térmicos, fibras e cerâmicas	1973	s/i	Operando
Linde Gases Ltda. (AGA)	Gases industriais	1974	R\$ 150 mi	Operando
Nuclebrás Equipamentos Pesados (Nuclep)	Bens de capital	1976	s/i	Operando
SICPA	Químico/tintas	1977	s/i	Operando
Michelin	Pneus	1981	s/i	Operando
Valesul Alumínio	Alumínio	1982	s/i	Operando
Casa da Moeda	Papel/minerais metálicos	1983	s/i	Operando
Fábrica Carioca de Catalisadores (Petrobras e Albermale Corporation)	Petroquímico	1989	s/i	Operando
Pan-Americana S.A. Ind. Químicas	Químico/floculantes e resinas	1990	s/i	Operando
Rexam Latasa (comprada pela Rexam em 2003)	Minerais não metálicos/embalagens de alumínio	1995	s/i	Operando
Transcor Ind. de Pigmentos e Corantes	Químico	2004	s/i	Operando
Katrium Ind. e Com. de Prod. Químicos	Químico	2004	s/i	Novo projeto
Emanuelle Locadora de Veículos Ltda.	Locadora de veículos	2004	s/i	s/i
Companhia Siderúrgica do Atlântico (TKCSA)	Siderurgia	2006	R\$ 15,6 bi	Operando (2010)
Akzo Nobel Pulp and Performance Química (Eka Chemicals do Brasil S.A.)	Químico/silica	2006	s/i	Operando
Haztec Tecnologia e Planejamento	Tratamento de efluentes e resíduos sólidos	2008	s/i	Operando
Rolls Royce	Turbogeradores e turbinas	2013	R\$ 200 mi	Novo projeto (2014)
Centro de Processamento Final de Vacinas e Biofarmácia de Biomanguinhos/Fiocruz	Vacinas	2014	R\$ 800 mi	Novo projeto (2016)
Oil States	Serviços e bens de capital para indústria do petróleo	2014	US\$ 70 mi	Novo projeto (2014)
Liarte Metalquímica Ltda.	Químico	s/i	s/i	Operando
Champion Technologies	Produtos químicos e petroquímicos e reparação de máquinas	2014	s/i	Operando (2014)
Jeumont Electric	s/i	s/i	s/i	Novo projeto
Gypsum (belga Etex)	Construção civil	2015	R\$ 200 mi	Novo projeto

FONTE: Damas (2008)¹⁰⁰ e informações obtidas por meio de pesquisa na internet (março de 2015) *apud* PACS (2015)

¹⁰⁰ DAMAS, E. T. Distritos Industriais da Cidade do Rio de Janeiro: gênese do desenvolvimento no bojo do espaço industrial carioca. Rio de Janeiro: UFF, 2008.

Podemos, assim, destacar alguns entre os novos investimentos ou ainda os que foram reestruturados principalmente após 2005-2006. Tal perspectiva se deve à funcionalidade estratégica apresentada por tal território, a partir de um olhar mais enérgico do Estado para esta área, pela reorientação política nacional de desenvolvimento iniciada a partir deste século. Assim, segue adiante os principais incrementos industriais em tal recorte (Itaguaí/Santa Cruz).

a) A Nuclebrás Equipamentos Pesados S.A – Nuclep¹⁰¹

Localizada em Itaguaí, data de 16 de Dezembro de 1975 e nasceu voltada para a Inovação e Tecnologia. Seu propósito era construir os equipamentos de reposição das usinas nucleoeletricas de Angra 1 e 2, assim como todos os componentes para as futuras plantas. É uma indústria de base produtora de bens de capital que atua preferencialmente na área de caldeiraria pesada. É uma sociedade de economia mista, regida pela Lei das Sociedades Anônimas, cuja missão é projetar, desenvolver, fabricar e comercializar componentes pesados relativos a usinas nucleares, a construção naval e offshore e a outros projetos. Única empresa brasileira a possuir a certificação ASME III para a produção e certificação de equipamentos e componentes nucleares, a Nuclep é referência não apenas na produção nuclear, mas em todos os setores onde atua. Integrou-se com qualidade à indústria de base e consolidou sua posição de mercado a partir dos produtos e serviços que oferece a uma gama de empresas no país e no exterior. A Nuclep conta com infraestrutura industrial e possui potencial para fornecer equipamentos (reatores, torres, vasos de pressão, permutadores de calor, esferas de armazenamento de gás e assemelhados), estruturas navais (submarinos e plataformas semissubmersíveis), outras estruturas metálicas de grande porte e componentes para usinas hidrelétricas e térmicas.

Sobre tal investimento e o seu recente recrudescimento, uma reportagem do ano de 2010, elucidada que

Criada em 1975 para dar suporte ao Plano Nuclear Brasileiro (PNB), a Nuclep fabricou, a partir de 1980, equipamentos para as duas usinas nucleares de Angra dos Reis (RJ) e peças para submarinos da Marinha, que planejava uma embarcação nuclear. Com a paralisação do PNB, a estatal ficou imobilizada por mais de uma década. Quase fechou as portas. Em 2003, para cumprir promessa de campanha do presidente Lula, o governo reabilitou a Nuclep. A estatal foi escalada para fabricar os blocos estruturais do casco da plataforma P-51, da Petrobrás, e substituição à produção em Cingapura a custo mais baixo... A empresa passou a ser vista como peça importante no plano de grandes projetos sob liderança estatal. Para o governo, ela poderá suprir falhas de mercado para aumentar a participação nacional na demanda de programas como a exploração de petróleo no pré-sal, usinas hidrelétricas e nucleares ou o reequipamento da Marinha.¹⁰²

¹⁰¹ Ver: <http://www.mcti.gov.br/nuclep> e <http://www.nuclep.gov.br/empresa> Acesso: 20 de abril de 2017.

¹⁰² Ver: <http://economia.estadao.com.br/noticias/geral/nuclep-mais-uma-estatal-que-e-ressuscitada-imp-,595583>. Acesso: 02 de maio de 2017.

b) Siderúrgica Gerdau (Cosigua)

A Gerdau é a antiga Companhia Siderúrgica do Estado da Guanabara (Cosigua) e localiza-se no Distrito Industrial de Santa Cruz. Esta empresa foi fundada pelo governo do antigo Estado da Guanabara no ano de 1961, mas só começou sua produção de aço dez anos depois, quando a Gerdau assumiu o controle acionário em associação com o grupo alemão Thyssen ATH e com o financiamento do BNDES. Em 30 de outubro de 1973, a Cosigua foi inaugurada oficialmente.¹⁰³ No ano de 2011 foi anunciado que a empresa investiria cerca de R\$ 2,47 bilhões para duplicação de sua fábrica, visando atingir uma produção de aço de 1,8 milhão de toneladas por ano. O objetivo de tal investimento, segundo a empresa, se daria para atender a demanda de aço no país, impulsionada pelo crescimento da economia brasileira evidente em tal período e pelos eventos da Copa do Mundo de 2014 e dos Jogos Olímpicos de 2016¹⁰⁴.

c) Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais S.A- Usiminas

Empresa líder no mercado brasileiro de aços planos, a Usiminas conta com capacidade instalada para produzir 9,5 milhões de toneladas por ano. É o maior e mais moderno complexo siderúrgico de aços planos da América Latina, que está presente em sete estados do Brasil, as empresas do grupo Usiminas atuam, de ponta a ponta, em toda a cadeia produtiva do aço: da extração do minério – passando pelo beneficiamento do produto de acordo com as especificações dos clientes e transporte por via rodoviária, ferroviária ou marítima – até transformação do aço em bens manufaturados, como equipamentos e estruturas metálicas de grande porte. Em junho de 2008 a Usiminas em um leilão arrematou por cerca R\$ 72 milhões um terreno com uma área total de 850.000 m² da massa falida da Cia. Mercantil e Industrial Ingá, este localizado na Baía de Sepetiba, em Itaguaí-RJ¹⁰⁵. No ano de 2013, tal empresa anunciou que iria transferir tal terreno adquirido para a Mineração Usiminas S/A (Musa), joint venture entre a companhia japonesa Sumitomo. Em contrapartida, a multinacional asiática realizaria um aporte de US\$ 100 milhões na empresa.

d) Companhia Siderúrgica Nacional – CSN

A Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) se originou na siderúrgica estatal fundada no ano de 1941 na cidade de Volta Redonda- RJ e é parte fundamental de um importante capítulo da industrialização brasileira (OLIVEIRA, 2006). A companhia ao longo dos anos ganhou novas competências e atualmente enfrenta os desafios da economia global. Como característica, encontra-se presente em todas as etapas da cadeia produtiva do aço, desenvolvendo assim produtos siderúrgicos que abastecem a indústria automobilística, a construção civil, os fabricantes de eletrodomésticos e o setor de embalagens. A CSN ocupa atualmente o segundo lugar no que se refere à produção de minério de ferro no país e vem investindo na expansão de sua capacidade atual, e desfruta de um sistema logístico moderno e

¹⁰³ Ver: <http://wikimapia.org/993291/Sider%C3%BArgica-Gerdau-Cosigua> e <http://www.infomoney.com.br/gerdau/noticia/2053681/gerdau-investe-bilhoes-para-duplicar-capacidade-cosigua> Acesso: 02 de maio de 2017..

¹⁰⁵ Ver: <http://www.usiminas.com/> e <http://www.diariodocomercio.com.br/noticia.php?id=1513>. Acesso: 02 de maio de 2017.

eficiente para o transporte dos insumos e o escoamento de produtos siderúrgicos e de minério de ferro.

De acordo com a Decisão Rio - Investimento 2008-2010 idealizado pela FIRJAN, aponta-se que a perspectiva em tal período era de que haveria a construção de uma usina com três altofornos na área do Porto de Itaguaí, com capacidade de produção anual de 4,5 milhões de toneladas de placas de aço destinadas ao mercado externo. Estimava-se que em tal projeto seriam gerados 2,5 mil empregos diretos na fase de operação. Segundo informações de tal estudo, tal instalação teria um valor de investimento de R\$ 7,6 bilhões.

A CSN possui participação na MRS Logística, concessionária da ferrovia que interliga as minas do chamado “Quadrilátero Ferrífero”, em Minas Gerais, ao Porto de Itaguaí, onde a CSN administra dois terminais¹⁰⁶, sendo que um deles é para a exportação de minério de ferro, bem como importação de carvão e coque, estes utilizados no processo siderúrgico. Em seu trajeto, os vagões abastecem dessas matérias primas a principal unidade siderúrgica do grupo, no caso a Usina Presidente Vargas, esta situada em Volta Redonda.

Como elucidado anteriormente, a CSN administra dois terminais no Porto de Itaguaí: o terminal de granéis sólidos (Tecar) e o terminal de contêineres (Sepetiba Tecon)¹⁰⁷. Assim, atualmente tal empresa apresenta um terminal cativo para a exportação de minério de ferro no Porto de Itaguaí (TECAR). O TECAR é o terminal portuário gerido pela CSN Mineração. Interligado à MRS, o terminal tem capacidade de exportação superior a 42 milhões de toneladas de minério de ferro anualmente, com projetos para atingir até 70 milhões e é a forma pela qual chegam o coque e o carvão mineral usado no processo siderúrgico. Em complemento à operação siderúrgica da CSN, o porto tem ainda capacidade para realizar a descarga de 3,5 milhões toneladas por ano de carvão e coque. No ano de 2015 a empresa renovou antecipadamente essa concessão de uso com esse terminal por mais 25 anos e para ter esse direito de prorrogar o contrato, este que acabaria em 2016, a CSN se comprometeu com a Secretaria de Portos de investir R\$ 2,6 bilhões.

O Sepetiba Tecon, inaugurado em 1998, é um porto concentrador de cargas (Hub Port), sendo o maior terminal de contêineres do Rio de Janeiro e um dos maiores do Brasil em seu segmento. Seu objetivo comporta principalmente em promover a movimentação de contêineres, produtos siderúrgicos e carga geral¹⁰⁸. Tal estrutura apresenta instalações, serviços e capacidade superiores à média dos terminais nacionais, o que possibilita tornar-se o porto ideal para a concentração e distribuição de cargas no Atlântico Sul¹⁰⁹. Demonstrando a expressividade adquirida por tal terminal, segue adiante um gráfico que representa a evolução de contêineres entre os anos de 2003 e 2008.

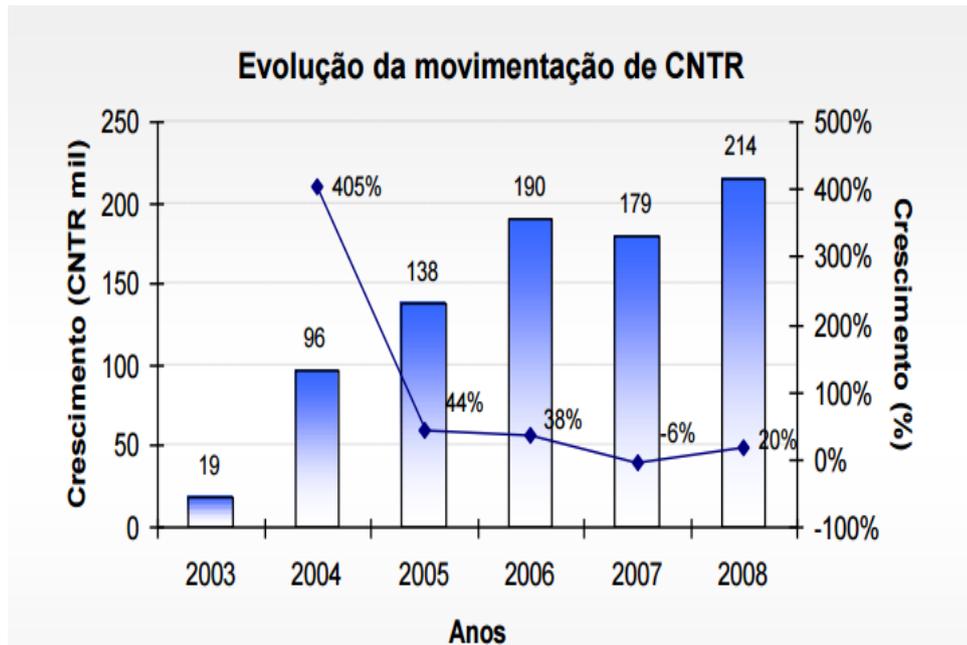
¹⁰⁶ Para entender mais sobre tais aportes, ver: <https://www.portosenavios.com.br/noticias/portos-e-logistica/34645-csn-divide-a-gestao-executiva-dos-terminais-de-minerio-e-containeir>. Acesso: 02 de maio de 2017.

¹⁰⁷ Ver: http://www.csn.com.br/conteudo_pti.asp?idioma=0&conta=45&tipo=59659. Acesso: 02 de maio de 2017.

¹⁰⁸ Ver: <http://www.kincaid.com.br/clipping/20928/Sepetiba-Tecon-inaug.html>. Acesso: 02 de maio de 2017.

¹⁰⁹ Ver: http://www.sepetibatecon.com.br/conteudo_pti.asp?idioma=0&conta=45&tipo=59546&prSv=1. Acesso: 02 de maio de 2017.

Gráfico 7: Evolução da Movimentação de Containers



FONTE: Container é um bom negócio? Cesar Augusto Maas (2009)¹¹⁰

e) LLX/MMX- Mineração e Metálicos S.A. (MMX)

No ano de 2010 a Companhia logística LLX¹¹¹, a detentora inicial de tal projeto, assinou contratos com o objetivo de efetivar a construção do Porto Sudeste, este implantado em Itaguaí. Deixa-se claro que no ano de 2011 a LLX (logística) vendeu tal investimento a MMX.¹¹² O orçamento inicial do projeto no ano de 2010 era de cerca de 1,8 bilhão de reais. Mas no ano de 2011 a MMX¹¹³ elevou para 2,4 bilhões o investimento para tal instalação. Tal elevação do orçamento em 30 por cento no volume dos gastos previstos no porto se refere ao fato do resultado de mudanças no projeto após a aprovação pelo conselho da empresa da ampliação da capacidade de movimentação de minério de ferro para 100 milhões de toneladas, ante as 50 milhões de toneladas do projeto original.¹¹⁴ Segundo estudos da Decisão Rio 2012- 2014 FIRJAN apenas no período entre 2012-2014 foram destinados 1,3 bilhões deste total a ser gasto.

A pretensão do projeto era de que o porto escoasse a produção das minas MMX e de mineradoras do Quadrilátero Ferrífero de Minas Gerais. O porto foi inaugurado no ano de 2015, sendo instalado a cerca de dois quilômetros de distância da malha ferroviária da MRS,

¹¹⁰ Cesar Augusto Maas, Dir. de Desenvolvimento e Novos Negócios do Sepetiba Tecon (2009).

¹¹¹ Ver: <http://oglobo.globo.com/economia/llx-firma-contrato-de-compra-de-equipamento-para-porto-sudeste-em-itagua-i-no-rj-2986009>. Acesso: 20 de maio de 2007.

¹¹² Ver: <http://oglobo.globo.com/economia/consorcio-que-acertou-compra-do-porto-sudeste-de-eike-batista-vai-assumir-divida-de-5674-bi-9951626>. Acesso: 20 de maio de 2007.

¹¹³ A MMXM11 é uma das duas ações da MMX negociadas na Bovespa. Ela foi criada quando a MMX comprou o Porto do Sudeste da LLX (braço de logística do grupo). Na época, todos os acionistas da LLX "ganharam" essa nova categoria de ações, que prevê o pagamento de um royalty trimestral de US\$ 5 por tonelada de minério de ferro embarcada pelo porto a partir da geração de lucro bruto. Com o dólar alto, este era um passivo importante na negociação. Ver: <http://fusoesaquisicoes.blogspot.com.br/2013/09/eike-acerta-venda-de-65-do-porto-sudeste.html>. Acesso: 20 de maio de 2007.

¹¹⁴ Ver: <http://www.estadao.com.br/noticias/geral,mmx-eleva-para-r2-4-bi-investimento-para-porto-sudeste,796149>. Acesso: 20 de maio de 2007.

além deste fato foi pensado na sua conexão com o Arco Rodoviário do Rio de Janeiro, permitindo desta forma um acesso fácil com as regiões metropolitanas do Rio de Janeiro e de São Paulo. A profundidade do porto é de 21 metros e a instalação apresentava a intenção de se obter uma capacidade para movimentar 50 milhões de toneladas de minério de ferro por ano, podendo chegar a 100 milhões de toneladas¹¹⁵. Segundo o estudo Decisão Rio 2011- 2013-FIRJAN, tal empreendimento foi criado com o intuito de se dedicar a exportação de minério de ferro – trazido pela Malha da MRS Logística, da Mina da MMX da região de Serra Azul, em Minas Gerais – e a importação de graneis sólidos, principalmente de carvão.

f) Estaleiro e a Base Naval

Os Estaleiro e Base Naval fazem parte do Programa de Desenvolvimento de Submarinos – PROSUB¹¹⁶, este realizado pela Marinha do Brasil. Esse programa surgiu visando à produção do primeiro submarino brasileiro de propulsão nuclear e de mais quatro submarinos convencionais de diesel - elétrico. Para a execução do PROSUB, a Marinha do Brasil contratou a empresa francesa DCNS – *Direction des Constructions Navales et Services*, uma das líderes mundiais na área de construção naval, que, por sua vez, associou-se à Odebrecht para formar a Itaguaí Construções Navais – ICN, consórcio responsável pela construção dos submarinos. A primeira fase de implantação do programa preveria a construção de um Estaleiro e de uma Base Naval – EBN, realizados exclusivamente pela Odebrecht Infraestrutura. O programa surgiu como principal finalidade o de fazer com que haja a garantia da proteção do extenso litoral brasileiro e este programa apresenta um custo estimado de 22 bilhões de reais durante todas as suas fases de desenvolvimento¹¹⁷.

g) Itaguaí Construções Navais S.A (ICN)

No ano de 2009 foi criada a Itaguaí Construções Navais S.A (ICN)¹¹⁸, com o intuito de atender o Programa de Desenvolvimento de Submarinos da Marinha do Brasil (PROSUB). Vale ressaltar que as instalações da Nuclep influenciaram a escolha no recorte espacial de tal pesquisa para a construção da base e do estaleiro de submarinos da Marinha.¹¹⁹ A ICN surgiu da parceria entre a Construtora Norberto Odebrecht S.A e a DCNS, empresa esta francesa e tradicional no setor de defesa marítima e de construção de embarcações de cunho militar. Exemplificando, os empreendedores do PROSUB se dividem entre a Marinha do Brasil e Consórcio Baía de Sepetiba, formado pelas empresas Odebrecht (59%) e DCNS Groupe (41%), que constituem uma Sociedade de Propósito Específico (SPE); a Itaguaí Construções Navais (ICN).

¹¹⁵ Ver: <http://www.valor.com.br/empresas/3359476/mmx-diz-que-retomou-obras-do-porto-sudeste> e <http://exame.abril.com.br/negocios/noticias/llx-assina-contratos-construcao-porto-itaguaui-574467>. Acesso: 20 de maio de 2007.

¹¹⁶ Para saber mais sobre tal programa, ver: https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/prosub_folder.pdf. Acesso: 20 de maio de 2007.

¹¹⁷ Ver: <http://pet.ecv.ufsc.br/2013/10/visitas-tecnicas-ao-estaleiro-e-base-naval-de-itaguaui-e-a-vila-olimpica/>. Acesso em abril de 2017.

¹¹⁸ Ver: <http://www.icnavais.com/icn.html>. Acesso em setembro de 2016.

¹¹⁹ Ver: <http://economia.estadao.com.br/noticias/geral/nuclep-mais-uma-estatal-que-e-ressuscitada-imp-,595583>. Acesso em abril de 2017.

h) Unidade de Fabricação de Estruturas Metálicas (UFEM)

Inaugurada em março de 2013 no município de Itaguaí e apresentando 45 edificações, que ocupam uma área total de 97 mil metros quadrados, a Unidade de Fabricação de Estruturas Metálicas (UFEM) representa um marco importante para a construção naval brasileira. Estrategicamente construída ao lado da NUCLEP, a UFEM é o local onde efetivamente começa a construção dos submarinos. Trata-se da primeira parcela da infraestrutura que capacitará o país para a construção e manutenção de submarinos convencionais e com propulsão nuclear. Nessa unidade industrial de alta tecnologia, acontece o alinhamento e união de algumas subseções cilíndricas, a fabricação de peças estruturais, tubulações, dutos e suportes, assim como a montagem de materiais e equipamentos nas seções.¹²⁰

Notório que a criação do PROSUB no ano de 2008 promoveu por meio de seus objetivos advindo da esfera federal reorientada neste século, materializações, marcas diretamente no território de Itaguaí, como a construção do estaleiro e a base naval¹²¹, UFEM e a ICN. Sobre a criação da Itaguaí Construções Navais S.A (ICN), tem-se que esta foi idealizada a partir da Sociedade de Propósito Específico (SPE), também encontrando-se integrada pela Odebrecht e pela DCNS, mas tendo a Marinha como detentora de uma ação preferencial do tipo *golden share*. Deste modo, caberia à ICN a responsabilidade de coordenar todo o projeto, de empregar as instalações do estaleiro, da base naval, que incluem a Ufem, exclusivamente para a construção dos cinco submarinos previstos no contrato findado pelo projeto PROSUB em parceria com o governo francês¹²².

Considerando a perspectiva gerada no ano de 2013, apresenta-se que

além de dotar o país de maior capacidade militar para vigilância de suas águas oceânicas, o PROSUB reforçará a indústria de construção naval brasileira, gerando nove mil empregos diretos e outros 32 mil postos indiretos. O investimento que inclui a etapa de construção da Ufem, do estaleiro e da base naval que abrigará os submarinos será de R\$ 7,8 bilhões, com desembolsos até 2017¹²³.

Segundo o estudo da Decisão Rio 2014-2016 FIRJAN, como já tratado, o PROSUB se voltaria à construção de uma base naval e de um estaleiro para fabricação e manutenção de submarinos, bem como a fabricação de quatro submarinos convencionais e um nuclear. O programa se inseriu de modo a prover um intercâmbio de tecnologia entre França e Brasil para a fabricação de componentes como a bateria e o casco. Segundo tal estudo, uma rodovia faria a conexão entre o estaleiro e a Nuclep, esta responsável pela construção das grandes seções cilíndricas do casco do submarino. Na área da Nuclep, seria instalada uma unidade de integração de estruturas metálicas, na qual parte dos itens do submarino seria incorporada. Segundo tal estudo, o valor total do investimento gira em torno de R\$ 22,6 bilhões, dos quais R\$ 7,7 bilhões no período 2014-2016.

¹²⁰ Ver: <https://www1.mar.mil.br/prosub/ufem>. Acesso em abril de 2017.

¹²¹ Ver: <http://www.brasil.gov.br/defesa-e-seguranca/2014/12/governo-inaugura-estaleiro-na-base-naval-da-marinha-em-itaguaui-rj>. Acesso em abril de 2017.

¹²² Ver: <http://www.defesa.gov.br/index.php/noticias/4235-28-02-2013-defesa-presidenta-dilma-inaugura-fabrica-que-permitira-construcao-do-primeiro-submarino-brasileiro-a-propulsao-nuclear>. Acesso em abril de 2017.

¹²³ Ver: <http://www.defesa.gov.br/index.php/noticias/4235-28-02-2013-defesa-presidenta-dilma-inaugura-fabrica-que-permitira-construcao-do-primeiro-submarino-brasileiro-a-propulsao-nuclear>. Para ver mais notícias sobre tal exposto, ver: <http://g1.globo.com/bom-dia-brasil/noticia/2013/08/brasil-constroi-1-submarino-de-propulsao-nuclear.html>. Acesso em abril de 2017.

Sobre a articulação destes empreendimentos responsáveis pela produção do submarino, aponta-se que tal processo se inicia primordialmente na Nuclebrás Equipamentos Pesados S.A (Nuclep), com a fabricação de anéis metálicos, para as seções do casco externo do submarino. Por conseguinte, tais seções são transferidas para a Ufem, contígua à Nuclebrás, onde ocorre a produção, instalação e montagem das estruturas, equipamentos, sistemas e os demais componentes internos.¹²⁴ Após essas operações, as seções são deslocadas para o estaleiro, também situado nas proximidades local, cerca de 3,5 km da Ufem, este em que se realiza o acabamento final e a união das seções. Uma vez finalizada esta etapa, o submarino é, então, submetido às chamadas provas de cais e de mar¹²⁵.

Segue abaixo uma representação de modo a esclarecer da maneira que encontra-se localizado os investimentos da NUCLEP, da ICN e da UFEM, bem como a proximidade destes com o porto de Itaguaí, tendo em vista que todo o processo se apresenta de modo articulado, como já visto, visando se apropriar das condições favoráveis de tal território para as suas ações. É interessante também se atentar a análise de como durante esse recorte temporal trabalhado em tal pesquisa ocorreu o fortalecimento de parcerias/ relações entre investimentos estatais e privados, como por exemplo, com a Construtora Norberto Odebrecht S.A, evidente na representação a seguir, próxima às empresas listadas anteriormente.

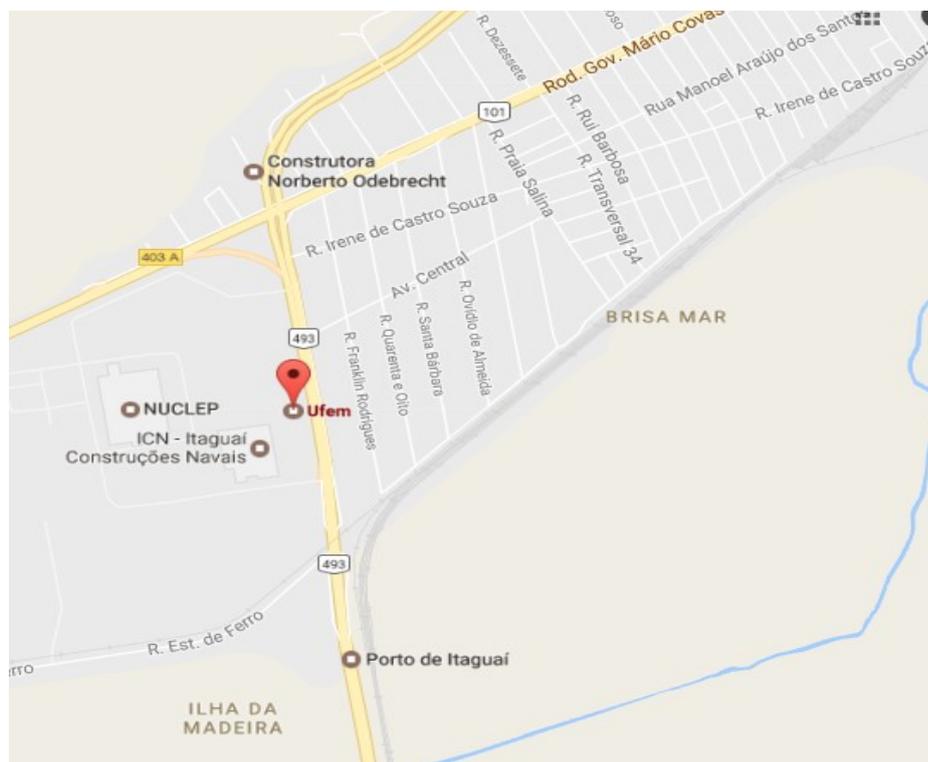


Figura 5: Localização/ relação entre os investimentos

FONTE: Dados do mapa 2017 Google.

Ver: <https://www.google.com.br/maps/place/Ufem/@-22.8886971,-43.8359752,15z/data=!4m5!3m4!1s0x9c07d23a8a7b85:0xa799092d6bc4b623!8m2!3d-22.8876197!4d-43.825064?hl=pt-BR>. Acesso: 20 de maio de 2007.

¹²⁴ Ver: <http://www.prosubebn.com.br/>. Acesso em abril de 2017.

¹²⁵ Ver: <http://www.defesa.gov.br/index.php/noticias/4235-28-02-2013-defesa-presidenta-dilma-inaugura-fabrica-que-permitira-construcao-do-primeiro-submarino-brasileiro-a-propulsao-nuclear>. Acesso em abril de 2017.

i) Rolls- Royce

Tal empresa inaugurou no ano de 2014, no distrito industrial da Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro (Codin) em Santa Cruz, sua unidade de montagem de turbogeradores de energia para plataforma de petróleo- equipamentos com demanda em crescimento devidos as necessidades do mercado de óleo e gás, principalmente por causa do pré-sal. O empreendimento foi um passo para consolidar o setor turbinas no Rio de Janeiro, tendo um investimento de US\$ 100 milhões. Tal empreendimento contou com o apoio da Codin- vinculada à secretaria estadual de Desenvolvimento Econômico, Energia, Indústria e Serviços -, para a obtenção do terreno e infraestrutura (energia, gás e água). Os equipamentos produzidos teriam o intuito de fornecer energia elétrica para plataformas de petróleo offshore e também para o mercado de geração de energia em instalações terrestres. A empresa apresentava inicialmente o intuito de atender a demanda de turbogeradores do mercado externo, como exportar o excedente para países da África e de outras regiões das Américas. Deixa- se claro que o interesse da localização de tal empreendimento em Santa Cruz se deveu por encontrar-se próxima ao porto de Itaguaí, via destinada ao escoamento de parte da sua produção.¹²⁶

j) Companhia Siderúrgica do Atlântico (TKCSA)

A ThyssenKrupp CSA é um complexo siderúrgico integrado, atuando como produtor de placas de aço de alta qualidade, e encontra-se localizado no Distrito Industrial de Santa Cruz, ocupando uma área de 9 Km², tendo o início do projeto ocorrido em 2005/2006 e a sua inauguração em 18 de junho de 2010.

De acordo com a Decisão Rio- Investimentos 2008- 2010 idealizado pela FIRJAN; aponta-se que a perspectiva em tal período para tal empreendimento era de que haveria a implantação de um complexo siderúrgico que englobaria além de uma usina, uma termelétrica, uma coqueria e um terminal portuário. A capacidade de produção prevista da siderúrgica seria de 5 milhões de ton/ano de placas de aço destinadas ao mercado externo e a coqueria teria capacidade de produzir 1,4 milhão de ton/ano de coque. A perspectiva em torno de tal investimento era de que na etapa de construção, chegasse a gerar 18 mil empregos e na fase de operação 3,5 mil empregos diretos e cerca de 15 mil indiretos.

Segundo fontes de tal empresa, toda a produção é direcionada para unidades do Grupo no exterior, visando atender a clientes no mercado internacional de aço Premium, em especial as indústrias automotiva, de linha branca (eletrodomésticos), dutos e tubos e de máquinas do segmento *yellow line*, como tratores, guindastes e escavadeiras. Atualmente, o Brasil é o mercado número um da ThyssenKrupp na América do Sul em termos de venda e unidades de produção. As empresas brasileiras empregam mais de 21 mil pessoas¹²⁷. A TKCSA é fruto da parceria a ThyssenKrupp Steel, maior produtor de aço da Alemanha e principal acionista (73,13%) e da Vale, maior produtora de minério de ferro do mundo, que participa com 26,87%.¹²⁸ É relevante o apontamento de que na época, tal empresa representou o maior

¹²⁶ Ver: <http://www.sincomam.com.br/index.php/rolls-royce-inaugura-unidade-de-montagem-de-turbogeradores-de-energia-no-rio/> e <http://rhdominio.com.br/?p=286>. Acesso em abril de 2017.

¹²⁷ Ver: <http://www.acobrasil.org.br/site/portugues/aco/parque--thyssenkrupp--siderurgica--do--atlantico.asp> e <http://antenita.com.br/empresa/95-alguns-de-nossos-clientes/185-tkcsa.html> e http://www.message.com.br/pt/portfolio_page/thyssenkrupp/. Acesso em abril de 2017.

¹²⁸ Válido deixar evidente que no ano de 2016, a Vale acertou a venda de 26,87% que detinha da Companhia Siderúrgica do Atlântico (CSA) para a ThyssenKrupp. Tal motivo será abordado ao longo de tal pesquisa. <http://oglobo.globo.com/economia/vale-vende-fatia-de-2687-na-csa-para-socia-alema-thyssenkrupp-19016786> . Acesso em abril de 2017.

investimento de cunho privado realizado no Brasil nos últimos 15 anos, no qual recebeu investimentos de cerca de US\$ 8,2 bilhões. A perspectiva de tal investimento era de que a Vale seria a responsável pelo fornecimento do minério de ferro que será utilizado pelo complexo siderúrgico, por meio de um contrato de 15 anos com a ThyssenKrupp¹²⁹.

Neste ano, a Ternium, maior produtora de aço na América Latina e sócia da Usiminas, fechou acordo com a alemã ThyssenKrupp para adquirir a Companhia Siderúrgica do Atlântico (CSA). O valor da transação foi de € 1,5 bilhão. A perspectiva da Ternium, contudo era efetuar o acerto de € 1,26 bilhão com a operação, descontando uma dívida financeira de € 300 milhões com o BNDES e avaliação e ajustes acordados em 30 de setembro de 2016¹³⁰.

k) Petrobras

O objetivo inicial da Petrobras era o de utilizar o porto de Itaguaí para exportação e estocagem de petróleo. Segundo o próprio Governo do Estado do Rio de Janeiro, Itaguaí poderia vir a se tornar a “Macaé do pré-sal” – quando ainda se pensava nesta cidade como “modelo de desenvolvimento”, já que atualmente vive sob os auspícios da crise do setor petrolífero – sobre a futura exploração do petróleo sobre a camada pré-sal brasileira. No ápice de todo esse processo a perspectiva apontada se relacionava ao fato de que

o anúncio público da descoberta das reservas de petróleo em águas profundas (Pré-Sal) no ano de 2007 marcou o impulso definitivo ao ciclo neodesenvolvimentista e a retomada dos planos na Baía de Sepetiba. No ciclo atual, a economia do petróleo assumiu um papel estruturante e inaugurou um novo patamar de acumulação e inserção da economia brasileira no cenário internacional... Para superar o determinismo de um setor essencialmente “extrativo” (como é caracterizada a exploração do petróleo), o papel do Estado, no Brasil, tem sido o de fomentar políticas que permitam que a economia do petróleo catalise outros setores econômicos. O objetivo é promover dinamismo de setores vistos como ‘competitivos’ (como, por exemplo, a indústria naval brasileira para atender à atividade offshore e o setor de mineração)... No que concerne à infraestrutura complementar, tanto a produção nacional como a importada dependem essencialmente de um insumo básico: o minério de ferro. É com esse recurso, também finito, que se permite a fabricação de aço utilizado para construir plataformas (verdadeiras cidades flutuantes em alto mar), navios, sondas, cabos, dutos, dragas etc... Nesta perspectiva, os planos de expansão e exploração do petróleo se fazem dependentes da expansão da mineração e da siderurgia, seja para fabricação nacional de chapas, peças e dutos, seja para exportação do minério bruto – que será reimportando em produtos acabados. (PACS, 2015, p. 28. 29).

Portanto, a consolidação de investimentos de cunho siderúrgicos, metalúrgicos existentes na região da Baía de Sepetiba e proximidade (Itaguaí e Santa Cruz) seriam estratégicos em termos da posição geográfica favorável como também da questão não apenas de se destinarem à exportação de commodities minerais, mas também suprirem e se

¹²⁹ Ver: <https://iaf.jusbrasil.com.br/noticias/2244073/tksa-maior-investimento-privado-nos-ultimos-quinze-anos>. Acesso em abril de 2017.

¹³⁰ Ver: <https://oglobo.globo.com/economia/ternium-compra-100-da-siderurgica-csa-da-thyssenkrupp-20961385>. Acesso: 10 de setembro de 2017.

proveitarem das necessidades locais, da oferta de serviços e produtos¹³¹ para os incrementos de tal recorte, como o da Petrobrás, como dos empreendimentos instaurados pelo Prosub¹³². Reafirmando que todo esse processo de redinamização logístico-produtiva se reverberou a partir da retomada do Estado com a questão do desenvolvimento, da expansão dos investimentos públicos em tal recorte. Assim, tal enclave formado se justifica aos fatores contemplados tanto pela presença do porto e dos terminais portuários como também pela significância representada pelas necessidades advindas das perspectivas em torno das bases da Petrobrás, com a questão das oportunidades geradas para os setores de mineração e siderurgia. Tal conjuntura que se voltaria para a exploração do pré-sal seria responsável, portanto, por gerar um dinamismo de outros setores industriais que se localizariam no entorno; promovendo assim “*alimentar um ciclo virtuoso de produção, agregação de valor em processo e produtos, pesquisa e inovação tecnológica de conteúdo nacional*”¹³³ (PACS, 2015, p. 28).

Neste cenário, ainda que o município de Itaguaí tenha passado a integrar a Região Metropolitana desde o fim do ano passado, a perspectiva era que a região conhecida como Costa Verde, e que engloba Angra dos Reis, Paraty e Mangaratiba, se tornasse uma das grandes beneficiadas com esses projetos. A Petrobras apresentava planos de transformar a área em base para o investimento de bilhões de reais na exploração petrolífera da camada de pré-sal.¹³⁴ A principal beneficiada seria mesmo Itaguaí, que desta forma serviria como uma espécie de “hospedeira” para os principais equipamentos e a base da exploração¹³⁵. A perspectiva era de que a Petrobras estava com interesse em fazer um estudo que visasse promover parceria com a Gerdau e a CSN para ocupação em conjunto de área do Porto de Itaguaí para suas operações de apoio marítimo ao pré-sal e para construção de terminais de armazenagem de combustível líquidos¹³⁶. Além da construção do porto, reportagens no ano de 2011 exaltavam que, segundo Ricardo Albuquerque, gerente-geral de logística de exploração e produção da Petrobras, pelo fato da estrutura de logística do pré-sal que seria instalada em Itaguaí, tal empresa pretendia construir um aeroporto exclusivo em 2016 e um novo porto privativo para previsão de inauguração em 2018¹³⁷.

Desencadeou-se, assim, um processo onde a região da Baía de Sepetiba tornou-se um “território-chave”, estratégico para a instalação de megaempreendimentos. A região da Baía de Sepetiba (Polo Industrial de Sepetiba)¹³⁸ exemplifica como se manifesta o uso instrumental do território, em que se norteia um processo de naturalização de uma reapropriação

¹³¹ Exemplificando tal contexto e as operações articuladas, tem-se que: “Ao processar o minério proveniente de Minas Gerais em placas de aço, a TKCSA sintetiza a articulação no Polo Industrial da Baía de Sepetiba do setor de mineração no Brasil com os investimentos na cadeia do petróleo e gás.” (PACS, 2015, p. 49).

¹³² Ver: <http://noticias.sitedabaixada.com.br/geral/2010/02/19/pre-sal-tera-base-em-itagua-i/>. Acesso: 15 de abril de 2017.

¹³³ “Contudo, estes setores são atendidos pela indústria nacional apenas em parte: um aporte considerável é atendido pelos parques industriais no exterior, sobretudo na China e Coreia do Sul.” (PACS, 2015). Complementando tal fato, basta ver: <https://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2015/01/12/navio-cidade-de-itagua-i-chega-da-china-para-atuar-na-area-do-pre-sal.htm>. Acesso: 15 de abril de 2017.

¹³⁴ Ver: <http://www.jb.com.br/economia/noticias/2009/07/08/descoberta-do-pre-sal-levou-petrobras-a-reavaliar-terreno-de-itagua-i/>. Acesso: 15 de abril de 2017.

¹³⁵ Ver: http://www.guiaoilegas.com.br/pt/site_extras_detalhes.asp?id_tb_extras=121293. Acesso: 15 de abril de 2017.

¹³⁶ Ver: <http://www.aepet.org.br/noticias/pagina/7097/Petrobras-estuda-com-Gerdau-e-CSN-construo-de-per-em-Itagua>. Acesso: 15 de abril de 2017.

¹³⁷ Ver: <http://www.cidadaniadoporito.com.br/2011/08/petrobras-construira-porto-e-e.html>. Acesso: 15 de abril de 2017.

¹³⁸ Segundo PACS (2015), “o Polo Industrial de Sepetiba engloba as áreas industriais do entorno da Baía que incluem o Complexo Industrial de Sepetiba, a retroárea do Porto de Itaguaí e o Distrito Industrial de Santa Cruz, administrado pela Codin”.

territorial¹³⁹ nesta região pelo capital de *modus operandi* legitimado pelo Estado – operações sem restrições – sem de fato haver uma preocupação com as amarras territoriais. Esse panorama recoloca o polo de Sepetiba como uma posição, onde atualmente

vem se caracterizando como o ponto de interseção entre os vetores de desenvolvimento do potencial logístico/portuário e industrial da região: projetando-se como um dos principais pontos de escoamento de commodities minerais extraídos do quadrilátero ferrífero e de produção siderúrgica, em parte voltada para o apoio da cadeia do petróleo e do gás (e seu aparato de defesa). (PACS, 2015, p. 46).

Os investimentos existentes na retroárea do porto encontram-se atrelados a uma lógica econômica e industrial encenadas por estratégias que convergem suas atividades em uma área expressiva em termo de recursos ambientais e aspectos culturais¹⁴⁰. A seguir, uma representação imagética da ocupação dos incrementos logístico-produtivos consolidados no entorno do porto.



Figura 6: Principais investimentos na região da Baía de Sepetiba

FONTE: Alcântara (2013 apud Francisco, Nascimento e Villela, 2015)

Como apontado pelo PACS – Instituto Políticas Alternativas para o Cone Sul (2015) no ensaio designado “*Baía de Sepetiba: fronteira do desenvolvimentismo e os limites para a construção de alternativas*”, a reorganização desse território está no centro das estratégias dos atores empresariais e financeiros envolvidos com esses megaempreendimentos, que se

¹³⁹ Usa-se o termo (re) apropriação por considerar que tal território esta sendo (re) integrado a essa dinâmica produtiva novamente, ou seja, por não implicar em uma novidade, tendo em vista que “o processo de industrialização se iniciou em 1964 com a instalação da Ingá Mercantil, que ainda hoje é considerada responsável por um dos piores acidentes ambientais ocorridos na Baía de Sepetiba” (PACS, 2015).

¹⁴⁰ Refere-se à questão da atividade pesqueira tradicional.

instalam, se apropriam e colocam em marcha o projeto desenvolvimentista. Portanto, emerge o arquétipo do desenvolvimento imposto, em que tal território é induzido a abarcar projetos específicos, de modo a favorecer o uso instrumental de tal estrutura para a manifestação da lógica do grande capital, visando o crescimento econômico em nível nacional, sem que de fato se preocupe com todas as esferas locais, as amarras territoriais existentes.

A cartografia logístico-industrial consolidada nos últimos anos em tal área demonstra, como houve reconfigurações nas estruturas de organização do território em questão, de como este se tornou alvo dos interesses econômicos, visando tirar proveitos das condições engendradas. É possível averiguar que os capitais, tanto os para o refortalecimento de antigas bases produtivas – como o caso da estatal NUCLEP – como o surgimento de novos investimentos – como o Porto Sudeste, a TKCSA¹⁴¹, a PROSUB – e ainda a criação de aportes em infraestrutura, como o Arco Rodoviário Metropolitano e a reestruturação do Porto, foram estimulados pela escala federal, considerando nessa conjuntura o ideário de fortalecimento de suas relações com o setor privado. Aponta-se que tais reestruturações foram influenciadas principalmente pela redefinição do papel do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Deixa-se antecipadamente claro de que esta instituição se definiu como um elemento chave para a sustentação de tal modelo, como será abordado ao longo de tal estudo.

Complementando, tem-se que

todos esses casos refletem o modelo de desenvolvimento que vem se conformando no país desde 2003, quando tem início uma política agressiva de inserção internacional do Brasil. Essa estratégia buscou fortalecer o posicionamento do país em relação às grandes macrotendências da economia mundial, garantindo o acesso aos mercados emergentes e fomentando a internacionalização de algumas empresas nacionais, ampliando suas condições de competição com transnacionais no cenário global. Com isso, buscou-se assegurar os interesses dos setores que, ao longo da última década, compõem o bloco de poder do governo que sustenta esse mesmo modelo desenvolvimentista (PACS, 2015).

Sustenta-se assim o destaque adquirido por Itaguaí após a entrada do governo do PT, principalmente após 2005-2006, onde ocorreu em seu território um direcionamento massivo de investimentos, reflexo, sobretudo, da aceleração do crescimento econômico do país no período entre 2006-2008. As discussões levantadas contribuíram para a compreensão de como a esfera do “novo-desenvolvimentismo” gera consequências, marcas representativas no território, tendo em vista as transformações sociais, econômicas, culturais e ambientais (resistências e conflitos) engendradas no seio de todo esse movimento. O que se percebe é que as mudanças que passaram a se configurar em Itaguaí – subordinação do território a aspectos industriais e portuários – traduzem apenas mais um retrato de como a ocupação de áreas dos territórios brasileiros específicos são submetidas ao plano de desenvolvimento arquitetado por uma política que atua em nível nacional. Esse processo que se fomenta em Itaguaí permite empiricamente análise do modelo de desenvolvimento configurado a partir de 2000.

Torna-se essencial e pensar no uso e gestão do território, com a criação de novos aportes em infraestruturas como um elemento-chave para sustentar toda essa dinâmica. É fundamental também se pensar na miríade de consequências que possam surgir mediante a tal processo, com conflitos e cooperações, mediante a existência dos diversos atores que

¹⁴¹ A TKCSA recebeu do BNDES R\$ 1,4 bilhões em empréstimos. Ver: <http://noblat.oglobo.globo.com/artigos/noticia/2012/07/o-bndes-a-tkcsa-tudo-explicar-por-carlos-tautz-454663.html>. Acesso em abril de 2017.

produzem tal território, tanto os aliados ao capital como os sujeitos sociais. Essa conjuntura tende a gerar reflexos, tanto locais quanto regionais, e se espraiam pelo território e lhe dão novas formas, significados, impondo profundas reconfigurações.

2.2. O processo de Reestruturação Territorial-Produtiva

Antes de nos atermos com mais exatidão sobre o que se designa como processo de reestruturação produtiva e suas implicações, bem como o motivo de usarmos justaposto o termo “territorial” – considerado aqui como processo de reestruturação territorial-produtiva – torna-se, como premissa básica, a compreensão de que esse processo faz parte de uma conjuntura referendada pela reorganização do capital findada a partir da década de 70. Desde já, elucidamos, segundo os apontamentos de Fischer (FIRKOWSKI & SPOSITO, 2008, p. 19) que

a década de 1974-1984 é aquela das grandes perturbações tanto na economia industrial em geral como nas relações entre a atividade industrial e o espaço geográfico.

Da mesma maneira, David Harvey (1992[1989], p.140 aponta que

as décadas de 70 e 80 foram um conturbado período de reestruturação econômica e de reajustamento social e político. No espaço social criado por todas essas oscilações e incertezas, uma série de novas experiências nos domínios da organização industrial e da vida social e política começaram a tomar forma.

Esse momento que começou a se iniciar desde então está imerso na nova etapa do desenvolvimento histórico do capitalismo, fato que permeou uma reorientação na ordem dos aspectos econômicos, sociais e políticos. Estas mudanças relacionam-se a transição do “estado de bem-estar social” para um novo padrão hegemônico designado como neoliberalismo – nova ortodoxia econômica iniciada nos Estados Unidos e na Grã Bretanha especialmente ao final dos anos 1970 – sendo esta responsável por amplas reformas estruturais. Esta teoria passou a se sustentar tendo seus pilares bases referentes ao livre mercado, as privatizações e a desregulamentação de algumas funções antes desempenhadas pelo Estado. Afinal,

o neoliberalismo é em primeiro lugar uma teoria das práticas político-econômicas que propõe que o bem-estar humano pode ser melhor promovido liberando-se as liberdades e capacidades empreendedoras individuais no âmbito de uma estrutura institucional caracterizada por sólidos direitos a propriedade privada, livres mercados e livre comércio. O papel do Estado é criar e preservar uma estrutura institucional apropriada a essas práticas; o Estado tem de garantir, por exemplo, a qualidade e integridade do dinheiro” (HARVEY, 2008, p. 12).

Há, antes de tudo, a emersão de novas possibilidades e perspectivas de análise perante as incertezas que permearam o mundo neste momento, ainda que exista “uma polêmica candente sobre se presenciamos uma ruptura ou não, se estamos diante de transformações sólidas ou reparo temporário na configuração capitalista” (ALVES, 1999, p. 14), uma vez que, segundo Harvey,

se essas mudanças assinalam o nascimento de um novo regime de acumulação capaz de conter as contradições do capitalismo durante a próxima geração ou se marcam uma série de reparos temporários, constituindo assim um momento transicional de dolorosa crise na configuração do capitalismo do final do século XX” (HARVEY, 1992, p. 177 apud ALVES, 1999, p. 14).

Para além da profundidade das mudanças, a partir deste período instauram-se importantes transformações operacionais do capital que se reflete em outras esferas da sociedade. Este processo encontra-se intrínseco aos mecanismos globais que determinam novas formas de se produzir e de articulação produtiva que se iniciou tendo em vista a superação da crise do final da década de 60. Inerente a esse período teve-se o poder de expressão de movimentos contraculturais e antimodernistas em incentivar a cisão ao racionalismo e ao conservadorismo político-cultural dominante na fase anterior.

Dentre os motivos que sustentam a emergência dessa crise, tem-se, segundo Harvey (1992[1989]), a formação de um quadro de competição perante a economia internacional, tendo em vista a recuperação e conseqüente expansão da Europa ocidental e do Japão. Segundo os apontamentos de Wallerstein (2003, p. 76),

o maior golpe que os Estados Unidos tiveram de suportar foi a retomada econômica e, em conseqüência, a grande prosperidade da Europa Ocidental e do Japão. Nos anos 1960, a distância entre a produtividade desses países e a dos Estados Unidos havia sido mais ou menos eliminada. A Europa Ocidental e o Japão haviam retomado o controle de seus mercados nacionais e seus produtos tornaram-se competitivos frente aos produtos estadunidenses, conquistando espaço em países do Terceiro Mundo e até mesmo no mercado interno dos Estados Unidos. Assim, pode-se sustentar que, em grande medida, a preponderância econômica dos Estados Unidos não era mais a mesma no final dos anos 1960.

Este panorama alimentado pela queda da produtividade e da lucratividade ocasionou uma crise fiscal na economia americana, com crescente desemprego e pobreza, tendo outro fato relevante à entrada dos países do então denominado Terceiro Mundo (da América Latina em particular), na competição industrial, sendo incentivados pela ideia de substituição de importações.

Outro fator indutor de extrema significância que representa um marco simbólico na eclosão dessa crise econômica e fiscal nos países centrais no recorte 1965-1973 – da “primeira grande recessão do pós-guerra” – diz respeito aos “efeitos da decisão da OPEP¹⁴² de aumentar os preços do petróleo e da decisão árabe de embargar as exportações de petróleo para o Ocidente durante a guerra árabe-israelense de 1973” (HARVEY, 1992 [1989], p.136).

Como reflexo deste fato,

o efeito da elevação do preço do petróleo foi imediato, ela aumentou os preços de praticamente quase todos os outros produtos, ainda que de maneira desigual; provocou a diminuição da produção de muitas mercadorias, o que era uma conseqüência bem-vinda em virtude da superprodução. Os países

¹⁴² A OPEP – Organização dos Países Exportadores de Petróleo – é uma organização internacional criada na década de 60, formada por países produtores de petróleo.

cujas rendas dependiam da exportação de matérias-primas tiveram suas rendas reduzidas, ao mesmo tempo, que o preço de suas importações crescia, provocando graves dificuldades em seu balanço de pagamento (WALLERSTEIN, 2003, p. 79).

Numa conjuntura geral, a crise do capitalismo neste período eclodiu, segundo os apontamentos de Piquet (2007, p. 87), devido particularmente à problemática envolvendo o padrão energético, o alto custo com as políticas do estado do bem-estar social, a resistência engendrada pela classe trabalhadora referente a condições dos trabalhos desfavoráveis, à redução do consumo, ao acúmulo de medidas estatais de regulamentação, entre outras. Complementando com outros fatos que levaram a esse panorama de crise, segundo Teixeira (2014, p. 22), há o aumento do valor da matéria-prima, os altos índices de inflação, uma série de falências, as crises bancárias, a crise do petróleo 1973-74, a queda na taxa de lucro, que se representam como sinais importantes que contribuíram para essa crise do capitalismo iniciada na década de 70.

A gravidade e a profundidade com que a crise econômica iniciada nos anos 1970 se manifestou na quase totalidade dos países, fossem eles periféricos ou centrais, recolocaram na ordem do dia, o debate sobre a natureza e as causas das crises periódicas que afetaram o sistema capitalista. (PIQUET, 2007, p. 88).

Assim,

foi a nova crise do capital, caracterizada como uma crise de superprodução que atingiu os países capitalistas centrais a partir de 1973, que tendeu a impulsionar, principalmente a partir dos anos 80, uma série de transformações sócio-históricas que atingiram as mais diversas esferas do ser social. Desenvolveu-se mundialização do capital, que tende a impulsionar um novo complexo de reestruturação produtiva, uma ofensiva do capital na produção, que busca constituir um novo patamar de acumulação capitalista em escala planetária e que tende a debilitar o mundo do trabalho, promovendo alterações importantes na forma de ser (e subjetividade) da classe dos trabalhadores assalariados (ALVES, 1999, p.79).

David Harvey (1992 [1989], p.135) indica que o período de 1965 a 1973 tornou cada vez mais evidente a incapacidade do fordismo e do keynesianismo de conter as contradições inerentes ao capitalismo. O novo panorama que se iniciara mediante a necessidade de reorientação do capital em prol da recuperação dessa crise vincula-se a significativas alterações referentes aos padrões produtivos, ao processo de industrialização, a um poder de flexibilidade e de mobilidade de todo o sistema. Sobre isso, Floriano de Oliveira (2013, p.240) aponta que “*a busca de novas estratégias para a superação da crise se baseou na flexibilização do sistema, por meio do uso de novos paradigmas tecnológicos, sobretudo nos recursos de informação e comunicação já disponíveis àquela época*”.

Desta forma,

de acordo com Mandel (1985), a partir da década de 1970, tem-se início a uma nova fase do capitalismo, caracterizada pelos processos de globalização dos mercados e do trabalho, pela intensificação dos fluxos internacionais do capital, pelos processos de financeirização da economia (TEIXEIRA, 2014, p.23).

Além disso,

o novo período de desenvolvimento do capitalismo mundial, que surge a partir da década de 1980 pode ser caracterizada como sendo a da “mundialização do capital” (uma denominação mais precisa para o fenômeno da “globalização”). Na verdade, estamos diante de um novo regime de acumulação capitalista, um novo patamar do processo de internacionalização do capital, com características próprias e particulares se comparada com etapas anteriores do desenvolvimento capitalismo. Esse novo período capitalista se desenvolve no bojo de uma profunda crise de superprodução (Brenner, 1999) e é caracterizado por outros autores como sendo marcado pela “produção destrutiva” (Mészáros, 1997) ou ainda pela “acumulação flexível” (Harvey, 1993) (ALVES, 1999, p.53).

Segundo Antunes (2009, p. 37), essa crise estrutural fez com que, entre tantas outras consequências, fosse implementado um amplo processo de reestruturação do capital, com vistas à recuperação do seu ciclo reprodutivo. Deste modo, o processo de reestruturação produtiva se insere num contexto de profundas transformações econômicas e de reorganizações de cunho espacial-temporal e político-social, enquadrando-se em um complexo quadro de alterações – com rupturas e permanências – que se sucederam a partir da década de 70. Assim, “*a partir da década de 1970, uma série de mudanças foi provocada na esfera da produção como forma de atender às novas exigências do capital*” (TEIXEIRA, 2014, p. 26).

A década de 70 significou, no plano histórico-mundial, a inauguração de um “corte histórico” no processo civilizatório do capital. Por isso, surgiram novos fenômenos sociais radicalmente novos que merecem ser investigados numa perspectiva rigorosamente dialética. Enfim, alterou-se o timing da luta de classes e da dinâmica sócio-reprodutiva do sistema do capitalismo mundial (ALVES, 2012) ¹⁴³.

O processo de reestruturação passou a operar como uma das respostas à superação da crise do sistema capitalista no período entre 1965-1973 por meio de uma reação à rigidez do sistema fordista, tendo em vista a sua incapacidade de conter o quadro de contradições e de instabilidades que se configurava nos mercados financeiros mundiais. Dentre algumas estratégias, evidencia-se alterações no modo de se produzir com o uso de novos paradigmas tecnológicos, baseados na inovação, informatização e comunicação. Delineia-se a partir de então mudanças organizacionais na esfera do trabalho, além do rompimento com a cultura baseada na rotina sustentada pelo fordismo e substituída pela ideia de flexibilidade.

O novo modelo, que começava então a se consolidar, caracteriza-se não apenas pela incorporação da microeletrônica e de recursos tecnológicos informacionais nas estruturas produtivas, mas pela potencialização dessa incorporação por meio do uso estratégico que passa a fazer dos novos sistemas de comunicação e informação na reestruturação das relações de produção, promovendo uma alteração profunda no paradigma tecnológico de produção industrial. (Floriano de OLIVEIRA, 2008, p. 24-25)

A mudança tecnológica, a automação, a busca de novas linhas de produto e nichos de mercado, a dispersão geográfica para zonas de controle do

¹⁴³ Ver: <https://blogdaboitempo.com.br/2012/09/21/a-criese-estrutural-do-capital-e-sua-fenomenologia-historica/> . Acesso em: 05 de setembro de 2017.

trabalho mais fácil, as fusões e medidas para acelerar o tempo de giro do capital passaram ao primeiro plano das estratégias corporativas de sobrevivência em condições gerais de deflação (HARVEY, 1992 [1989], p.137).

Segundo Alves (1999, p. 15) esta nova epocalidade do capitalismo mundial, da vigência da acumulação flexível, da mundialização do capital e da produção destrutiva, impõe novas determinações à reflexão sobre o ser social capitalista (nas esferas da economia, política e cultura). Ainda, segundo tal autor,

A passagem do fordismo para a acumulação flexível implica em transformações sócio-políticas (e culturais) relevantes que atingem os vários mecanismos de regulação social e política das múltiplas contradições que permeiam os possuidores de capital e, principalmente, entre os capitalistas e os trabalhadores assalariados. Deste modo tendem a ocorrer alterações importantes nos padrões de concorrência intercapitalista e nas relações entre capital e trabalho (HARVEY, 1992; LIPIETZ, 1992 apud ALVES, 1999, p 13).

Deve-se compreender que este período representa como um marco histórico movido por uma reestruturação de todo o sistema, com um novo panorama de mudanças estruturais de operação e com o predomínio do capital financeiro perante o produtivo. Essa reorganização do capital causou reestruturações na forma de se produzir, no mundo do trabalho, no papel do Estado – com o desmantelamento do Estado Keynesiano – nas relações pessoais e institucionais, no âmbito das práticas político-econômicas e culturais como um todo, com novos serviços, produtos e hábitos de consumo, além da formação de novas configurações geográficas. Essas transformações ocorridas desde então se referem a uma “compressão da relação de espaço-tempo” (HARVEY, 1992 [1989] p. 140), com uma aceleração tanto do giro da produção quanto do consumo, e se basearam no surgimento de um modelo mais flexível de acumulação do capital, solapando o compromisso fordista com novas formas de organizações tecnológicas e espaciais. Justifica a sua diferença pelo fato de estabelecer uma reação direta à rigidez do fordismo, este que se apresentava com poucos recursos a níveis de tecnologia e pouco dinamismo do setor produtivo, através da produção em massa de bens homogêneos, bem como uma maior rigidez e regulamentação referentes ao papel do Estado. Assim,

o marco histórico da mundialização do capital é a recessão de 1974 - 1975, o início desta “longa crise rastejante”. A partir daí, o capital procurou de todas as formas, romper as amarras das relações sociais, leis e regulamentações dentro das quais se achava possível prendê-lo com a ilusão de poder “civilizá-lo”. O capital teve êxito, apesar de modo bastante desigual, conforme cada país (ALVES, 1999, p.56).

Da mesma maneira,

a associação entre a incorporação de tecnologia na atividade produtiva e o uso estratégico dos sistemas técnicos de comunicação e informação permitia um tipo de reestruturação da produção que, entre outros aspectos, envolvia a formação de uma nova escala de relações entre diferentes segmentos de uma mesma atividade produtiva e entre produtores e consumidores, concorrendo para a configuração do processo de “globalização” (Floriano de OLIVEIRA, 2008, p. 26).

Segundo os apontamentos de ALVES (1999, p 59), é na virada da década de 70 para 80, no bojo da ofensiva do capital na produção (o complexo processo de reestruturação produtiva) e da ofensiva do capital na política (a política e a ideologia neoliberal) que se tem o “ponto de partida” para a mundialização do capital. Em relação a este período pós-década de 70, o mais interessante é

a maneira como o capitalismo está se tornando cada vez mais organizado através da dispersão, da mobilidade geográfica e das respostas flexíveis nos mercados de trabalho, nos processos de trabalho e nos mercados de consumo, tudo isso acompanhado por pesadas doses de inovação tecnológica, de produto e institucional.” (HARVEY, 1992 [1989], p. 150).

Além do mais, a expansão geográfica do capital, permeado pelo seu forte poder de mobilidade, acaba por migrar para os locais que melhor contribuem para a redução dos seus custos, como mão-de-obra mais barata acompanhada da fragilidade de leis trabalhistas, subsídios ofertados e as condições de infraestrutura existentes, como um todo, faz surgir:

uma nova assimetria entre a natureza extraterritorial do poder e a contínua territorialidade da “vida como um todo” – assimetria que o poder agora desarraigado, capaz de se mudar de repente ou sem aviso, é livre para explorar e abandonar às consequências dessa exploração (BAUMAN, 2008, p.16)

A resposta dada a superação da crise é determinada por uma nova ordem de caráter econômica, política e social, que remete numa reconfiguração do capitalismo em uma nova etapa do seu desenvolvimento, implicando mudanças significativas na relação entre capital e trabalho. Nesse modelo, denominado de “regime de acumulação flexível” – uma vez que se delineou como um “sistema flexível” (HARVEY, 1992[1989]) – marca-se a implantação de novas formas organizacionais e tecnológicas – ou seja, de modos mais dinâmicos no que tange ao setor de produção, na organização do padrão espacial-industrial – com a formação de novas espacialidades industriais de acordo com as melhores possibilidades de rentabilidade. Esse novo momento do desenvolvimento do capitalismo é norteado por renovações tanto no caráter produtivo quanto em produzir constantemente reconfigurações espaciais, visando atender as necessidades do capital.

Sobre esta nova etapa, apontamos que

são mudanças, portanto, que se realizam numa complexa cadeia, ocorrendo não apenas nos sistemas técnicos, mas também nas estruturas industriais, agora mais descentralizadas e flexíveis, na estrutura do capital, agora sob a égide do sistema financeiro em escala internacional, e na forma e conteúdo tanto de organização do trabalho quanto das formas de contratação (BENKO, 1996 apud Floriano de OLIVEIRA, 2008, p. 25).

Segundo Antunes (2009, p. 33),

como resposta à sua própria crise, iniciou-se um processo de reorganização do capital e de seu sistema ideológico e político de dominação, cujos contornos mais evidentes foram o advento do neoliberalismo, com a privatização do Estado, a desregulamentação dos direitos do trabalho e a desmontagem do setor produtivo estatal, da qual a era Thatcher-Reagan foi expressão mais forte; a isso se seguiu também um intenso processo de reestruturação da produção e do trabalho, com vistas a dotar o capital do

instrumental necessário para tentar repor os patamares de expansão anteriores.

A reestruturação do capitalismo neste período não diz respeito apenas a transformações técnicas e produtivas no mundo da indústria, mas também reflete em mudanças profundas em outras esferas da sociedade, nas relações sociais como um todo, o que implicou numa nova forma de relação entre o indivíduo e o espaço/tempo. Isto porque

a acumulação flexível foi acompanhada na ponta do consumo, portanto, por uma atenção muito maior às modas fugazes e pela mobilização de todos os artificios de indução de necessidades e de transformação cultural que isso implica. A estética relativamente estável do modernismo fordista cedeu lugar a todo fermento, instabilidade e qualidades fugidias de uma estética pós-moderna que celebra a diferença, a efemeridade, o espetáculo, a moda e a mercadificação de formas culturais (HARVEY, 1992 [1989], p. 148).

Ao se atentar ao panorama surgido pós-crise dos anos 70 no que tange ao modo de se produzir, tem-se profundas mudanças na relação entre trabalho e capital: “a incorporação das tecnologias da informação ao sistema produtivo global gerou uma espécie de “economia do conhecimento”, redefinindo as categorias trabalho, valor e capital” (DUPAS, 2007, p. 80).

Esse novo padrão inserido correspondeu às profundas inovações no setor tecnológico – que permitiram maior eficiência no processo industrial – sendo responsáveis por significativas marcas no mundo do trabalho. Segundo os apontamentos Teixeira (2014, p. 27) tem-se que

as transformações na esfera da produção, provocadas para atender às demandas postas pelo capital financeiro, mundializado e em crise, fizeram com que emergisse na cena contemporânea – últimas décadas do século XX e limiar do século XXI – o novo mundo do trabalho e um novo perfil de trabalhador.

Antunes (2009, p. 17) entende que essa crise experimentada pelo capital, bem como suas respostas, das quais o neoliberalismo e a reestruturação produtiva da era da acumulação flexível são expressão, tem acarretado entre tantas consequências, profundas mutações no interior do mundo do trabalho. Este cenário, definido por readequações na ordem capital-trabalho, se naturalizou por uma maior vulnerabilidade com a questão da estabilidade no emprego, provendo a desregulamentação dos direitos trabalhistas, tanto nos países centrais quanto periféricos. Assim, “a modernização tecnológica, mais do que utilizar máquinas capazes de prolongar a capacidade de trabalho do homem, utiliza máquinas capazes de substituí-lo” (Floriano de OLIVEIRA, 2008, p. 24).

Todo esse processo se traduz promulgando – ao menos, em tese – o rompimento com o trabalho “rotinizado”, repetitivo, condicionando abalos e instabilidades e um enfraquecimento da resistência sindical que ganhara força durante o regime fordista. Esta reorientação traduz em mudanças no cotidiano, na subjetividade do trabalhador, na disciplina da mão-de-obra, na “precarização”, legitimado por leis trabalhistas que desarticularam o poder dos trabalhadores, enfraquecendo o sindicalismo, além do aumento do desemprego estrutural. Isto porque, segundo Floriano de Oliveira (2013, p. 240),

a estratégia de superação da crise envolveu uma significativa desarticulação da capacidade de regulação do Estado sobre a economia e a contenção e gradativa redução das proteções do trabalho, enfraquecendo a capacidade de resistência dos trabalhadores.

Emerge então uma nova forma de sistema de poder, fato que proveu interferências na esfera do mercado, das instituições, do trabalho, da cultura, do social em si, estando inerente a isso uma forte flexibilidade e mobilidade geográfica, uma concentração do poder que se manifesta sem que seja necessária uma centralização.

É possível alentar que esse processo de reestruturação produtiva se iniciou no Brasil a partir da década de 70, mediante ao esgotamento do modelo de desenvolvimento baseada na “substituição das importações”. Foi inserido num momento marcado por elevadas taxas de desemprego e de uma estagnação do crescimento econômico. No entanto, somente veio a tomar maiores dimensões no país nos anos 1990, seguindo as necessidades impostas pelo padrão de competitividade mundial, pelo mundo que se “globalizava”, fato que trouxe rebatimentos significativos nos países de capitalismo periférico. Este processo se intensificou e passou a ter maior amplitude tendo em vista a implantação das diretrizes da política do neoliberalismo e a abertura econômica, ao abarcar os ditames macroeconômicos do “Consenso de Washington”¹⁴⁴, que pregava que a economia deveria ser entregue às leis do mercado. Segundo Fernando de Paula (2006, p.48), mediante aos impactos da crise da dívida externa, isto contribuiu para a deterioração financeira do setor público quanto também para aceleração da inflação. Deste modo, segundo os apontamentos do mesmo autor,

ao final da década de 1980 e no início da década de 1990, que surgiu um conjunto de proposições que visavam prover uma nova estratégia de crescimento econômico para a América Latina, após uma década de estagnação. Proposta inicialmente por John Williamson (1990), economista do Banco Mundial, o conjunto de proposições rapidamente se tornou o denominador comum das asserções e aconselhamento político das instituições baseadas em Washington (Banco Mundial e Fundo Monetário Internacional – FMI), para os países latino-americanos e mesmo para outros países em desenvolvimento (DE PAULA, 2006, p.48)

Além do mais,

a percepção de que a globalização seria um fenômeno universal e inescapável criou uma onda de abertura econômica, de privatização e de desregulamentação, e a elite brasileira aderiu, majoritariamente e de forma incondicional, às teses neoliberais. A reestruturação econômica e, nela, a reestruturação industrial que o mundo vinha atravessando desde fins da década de 1970, haviam finalmente chegado ao nosso país (PIQUET, 2007, p. 87).

Este cenário se configurou a partir da década de 90 com

a combinação de consenso neoliberal, livre fluxo de capitais e reestruturação produtiva incorporando as novas tecnologias permitiu a efetiva globalização, definindo a nova lógica de expansão do sistema capitalista (DUPAS, 2007, p. 70).

Assim, o momento implicou em empresas buscarem estratégias organizacionais com inovações mais efetivas na questão da produtividade, com reflexos significativos no mundo do trabalho, além do fato de migrarem para os locais que ofereceriam maior possibilidade de

¹⁴⁴ Ver: <http://www.politicaeconomia.com/2011/10/os-efeitos-do-consenso-de-washington-na.html>. Acesso: 10 de setembro de 2016.

lucro advindo com a redução do valor da força de trabalho, bem como desregulamentação estatal definido pela ordem neoliberal que se começara.

O processo de neoliberalização, no entanto, envolveu muita “destruição criativa”, não somente dos antigos poderes e estruturas institucionais (chegando mesmo a abalar as formas tradicionais de soberania do Estado), mas também das divisões do trabalho, das relações sociais, da promoção do bem-estar social, das combinações de tecnologias, dos modos de vida e de pensamento, das atividades reprodutivas, das formas de ligação a terra e dos hábitos de coração (HARVEY, 2008).

A respeito da adoção dos princípios do neoliberalismo, tem-se como objetivo, segundo Floriano de Oliveira (2013, p. 243),

a maior liberdade para investimentos de capital, a abertura da economia por meio da liberalização financeira e comercial e, o mais importante, a eliminação de barreiras aos investimentos estrangeiros. As principais diretrizes defendidas foram danosas às economias latinas americanas e particularmente para o Brasil, em face da intensidade com que ocorreram. Destacamos, dentre essas políticas, as privatizações de empresas altamente rentáveis, se administradas corretamente, como as dos setores de telecomunicações e transportes, siderurgias e mineradoras, aeronáuticas e aeroviárias etc.; as reduções de subsídios e gastos sociais por parte dos governos, como os destinados à educação e saúde; e a desregulamentação de parte de leis que regulam o mercado de trabalho, para permitir novas formas de contratação que reduzem os custos das empresas.

Nessa era de globalização neoliberal, há claramente um enfraquecimento de economias nacionais perante o “*abaixo às fronteiras*” – plena liberdade¹⁴⁵ de mobilidade para o capital – seguido do recuo nas obrigações do dever do estado tendo em vista a sua subordinação perante o mercado. Rompe-se assim com o papel interventor propagado por um “estado do bem estar- social”, conformando enxugamentos sociais e uma fragilização da classe trabalhadora.

Todavia, deve se atentar ao fato de que os países periféricos nunca tiveram a presença de um Estado com caráter de bem-estar social no mesmo sentido dos países centrais, assim como a construção e consequência – devastadora na periferia – dos processos econômicos-políticos históricos do capitalismo exprimem divergências nessas duas escalas. No mais, tem-se que: “*o Estado neoliberal¹⁴⁶ é necessariamente hostil a toda forma de solidariedade social que imponha restrições à acumulação do capital.*” (HARVEY, 2008, p.85).

Nessa nova etapa é acentuada a incapacidade técnico-operacional do Estado de gerir políticas de ordem social, configurando-se um Estado de matriz neoliberal, que coloca o mercado em primeiro lugar. O Estado passou a atuar como peça-chave para o funcionamento do neoliberalismo, maximizando os seus interesses e garantindo a todo custo a liberdade do grande capital privado internacional. Assim, o Estado usa todo o aparato do seu “monopólio de violência e definições de legalidade” (HARVEY, 2008, p. 172) para garantir essa liberdade. Tem-se um momento que “*setores antes geridos pelo Estado têm de ser passados à*

¹⁴⁵ Construiu-se uma ideologia de liberdade, palavra exaltada pelos neoliberais. Ver: HARVEY, 2008, capítulo 1 - “Liberdade é apenas mais uma palavra...”.

¹⁴⁶ De acordo com a teoria do Estado neoliberal, este deve favorecer fortes direitos individuais a propriedade privada, o regime de direito e as instituições de mercados de livre funcionamento e do livre comércio. Ver: HARVEY, David. *O Neoliberalismo: História e Implicações*, São Paulo, Edições Loyola, 2008, p.75.

iniciativa privada e desregulados (libertos de todo tipo de interferências)” (HARVEY, 2008, p. 76). Assim, ocorre “*a transferência de ativos do domínio público e popular aos domínios privados e de privilégio de classe”* (HARVEY, 2008, p. 173)¹⁴⁷.

Em toda essa concretude fortalecida pelo neoliberalismo, o processo de reestruturação implica numa complexa conjuntura de mudanças referente tanto a lógica espacial, tecnológica, organizacional e social, provocando significativa alteração entre a relação do capital com o trabalho, sendo sustentada por essa redefinição do papel do Estado.

O processo de reestruturação produtiva no Brasil ocorre *pari passu* aos novos padrões de competitividade internacional e as mudanças econômicas que ocorrem no país, à recessão, o desemprego, a crise do padrão industrial baseado no desenvolvimentismo e, outrossim, a política de abertura econômica, inspirada no neoliberalismo” (SERAFIM-GOMES, 2011, p. 57).

Segundo a mesma autora,

o processo de reestruturação produtiva intensifica nos anos 1990 por dois fatores: pela crise econômica no mercado interno e pela política de abertura adotada pelo governo Collor. Isto levou as empresas a buscarem inovações mais efetivas, estratégias de produtividade e qualidade para fazer frente à concorrência internacional.

A partir dessa breve contextualização sobre essa reorganização do capitalismo pós-crise da década de 70, é possível apontar que o conceito de reestruturação denota um sentido muito amplo, apresentando uma crescente bibliografia acadêmica, sendo trabalhada por diversas áreas do conhecimento. Neste quadro, diversos conceitos ganham sentido ao acoplarem a palavra reestruturação, expressando assim variadas especificações. Portanto, torna-se interessante, de início, pensar no sentido desta palavra de modo isolada, sabendo das amplas áreas de conhecimento que ela abrange.

O sentido da palavra reestruturação [enquanto substantivo] é “*reformular em novas bases estruturais*”; “*reorganizar*”; o “*ato ou efeito de reestruturar, ou seja, nova estruturação*” (DICIONÁRIO ELETRÔNICO HOUAISS apud SERAFIM-GOMES, 2011, p. 53).

Segundo Soja (1993, p.193-194), sobre o sentido da reestruturação, tem-se que:

A reestruturação, em seu sentido mais amplo, transmite a noção de uma “*freada*”, senão de uma ruptura nas tendências seculares, e de uma mudança em direção a uma ordem e uma configuração significativamente diferentes da vida social, econômica e política. Evoca, pois, uma combinação sequencial de desmoronamento e reconstrução, de desconstrução e tentativa de reconstituição, proveniente de algumas deficiências ou perturbações nos sistemas de pensamento e ação aceitos.

A reestruturação não é um processo mecânico ou automático, nem tampouco seus resultados e possibilidades potenciais são predeterminados. Em sua hierarquia de manifestações, a reestruturação deve ser considerada originária de e reativa a graves choques nas situações e práticas sociais preexistentes, e desencadeadoras de uma intensificação de lutas competitivas pelo controle das forças que configuram a vida material. Assim, ela implica fluxo e

¹⁴⁷ Ver: M. DERTHICK. P. QUIRK. *The Politics of Deregulation*. Washington. DC. Brookings Institution Press. 1985.

transição, posturas ofensivas e defensivas, e uma mescla complexa e irresoluta de continuidade e mudança. Como tal, a reestruturação se enquadra entre a reforma parcial e a transformação revolucionária, entre a situação de perfeita normalidade e algo completamente diferente.

Lencioni (1998, p.7-8) considera a reestruturação como movimento, pois:

cabe lembrar que as formas anteriores não se dissolvem nesse processo de reestruturação, elas se modificam e são modificadas pela teia de relações em movimento. Tornam-se, sim, subordinadas face ao desenvolvimento dessas novas formas que reestruturam tanto a sociedade como o espaço.

Sobre a instabilidade das estruturas, Lencioni (1998, p. 7) acrescenta:

as estruturas, nem são fixas e nem estáveis. Elas têm um equilíbrio provisório e quando esse equilíbrio é abalado pode ocorrer uma desestruturação-reestruturação, que se gesta no seio da própria estrutura, pois esta tem uma dinâmica que não só a constitui, mas que, também, busca romper os equilíbrios provisórios. Portanto, estruturação-desestruturação-reestruturação se constitui num único movimento.

Gottdiener (1993 apud SERAFIM-GOMES, 2011, p. 54) considera *a reestruturação como “fenômeno socioespacial”*. Ou seja, *a reestruturação é resultado de mudanças sociais e espaciais*.

Considerando a conjuntura pela qual se originou esse termo, pode-se proferir que o processo de reestruturação é uma estratégia instrumental usada pela lógica do sistema capitalista, pois ocorre quando as estruturas existentes não conseguem mais acompanhar os processos, os movimentos e o quadro determinado pelo capital. Sobre isso,

pode-se afirmar que a reestruturação só ocorre quando as estruturas socioespaciais necessárias à acumulação tornam gargalos para alavancar o crescimento e, conseqüentemente, a produção e a reprodução do capital. Ou seja, quando as estruturas vigentes já não atendem às necessidades do capital. É o que parece ter ocorrido quando desencadeou a crise estrutural do capital nos anos 1970... é neste sentido que a reestruturação produtiva passa ser considerada uma resposta à crise estrutural do capital. (SERAFIM-GOMES, 2011, p.55).

Segundo Harvey (2013, p. 46), é importante compreendermos que

as crises nunca marcaram o fim do capitalismo. Historicamente, as crises sempre foram pontos de reconstrução radical do sentido do capital. Começamos com um capital que tem uma certa configuração e em um momento de crise, ele é radicalmente reconfigurado, radicalmente reorganizado.¹⁴⁸

Assim, acredita-se que o processo de reestruturação produtiva passa a ser considerado como uma resposta às crises do capital; isto é, reestruturar seria uma alternativa

¹⁴⁸ Esse fragmento encontra-se contido no livro “Geografia Urbana: Ciência e ação política (2014)” e faz parte de uma transcrição e tradução da palestra pública proferida pelo Prof. David Harvey no encerramento do XIII Simpurb, realizada em 22/11/2013 no Teatro Odylo Costa Filho, na Uerj. Transcrição e tradução: Stella Soares e Alberto Polo.

de prover mudanças na forma de se produzir com o objetivo de sair da crise. Segundo Mandel (1982 apud SERAFIM-GOMES, 2011, p. 55), “a reestruturação acontece como mecanismo de superação das crises do modo de produção capitalista”. As reestruturações surgiram a partir deste panorama e se tornaram estratégias centrais para a lógica do capital pós década de 70.

Entendendo que

as crises são a manifestação exata de um excesso de capital que não encontra saídas lucrativas (multiplicadoras) para que possa continuar seu movimento, voltar a ser investido: “Crise é o nome para as fases de desvalorização e destruição dos excedentes de capital que não podem ser lucrativamente absorvidos” (EI: xxiv; EB: 29 apud BOTELHO, 2014, p.73).

Neste cenário, a criação de novos nichos de mercado, novas mercadorias, novos produtos, seria, segundo Botelho (2013, p.3) fatores que expressam a expansão interna do capitalismo. Segundo o mesmo,

poderíamos chamar esta expansão interna de reestruturação, o que implica tanto a reformulação de produtos quanto a reestruturação produtiva dita, isto é, inovar tanto no mercado de bens de consumo quanto no mercado de meios de produção. Inovar constantemente na esfera da produção e na esfera do consumo.

Essa estratégia de sobrevivência do sistema vigente se encaixa perfeitamente no entendimento de que

o modo de produção capitalista exige permanentemente a renovação das técnicas para operar o seu conceito motor schumpeteriano de destruição criativa: ou seja, produtos novos a serem promovidos como objetos de desejo, sucateando cada vez mais rapidamente produtos anteriores e mantendo a lógica de acumulação em curso. (DUPAS, 2007, p. 76)

Antes de continuar sobre essa discussão levantada em questão, é relevante deixar evidente que a compreensão da crise estrutural do capital torna-se crucial para uma compreensão dos elementos centrais aqui discutidos – o processo de reestruturação territorial-produtiva e o “novo desenvolvimentismo” – pois estes surgem como uma resposta, uma estratégia de rebatimento, de sobrevivência ao momento de crise do sistema.

Deste modo, o processo de reestruturação contemporânea se manifesta de modo particular e em maior proporção tendo em vista o cenário brasileiro definido a partir do ano de 2003, do seu “novo desenvolvimentismo”, onde se teve uma reorientação do papel do Estado com a problemática do desenvolvimento. Destarte, essa maior intervenção do Estado proporcionou um maior incentivo à ocorrência dessa reestruturação, bem como a ocorrência deste processo também é uma das condições que estimularam, que sustentaram, reafirmaram essa política de Estado. Torna-se importante considerar que este panorama construído faz parte de uma estratégica versão brasileira de um ajuste espacial e temporal que surgiu a partir das conjunturas econômicas globais e atuou como uma resposta ao panorama de crise estrutural do capitalismo. Desde já, deixa-se claro que há uma articulação entre este processo de reestruturação e o “novo desenvolvimentismo” brasileiro, onde estes se adequam e atuam com a conjuntura política-econômica global permeada por crise estrutural do capital, como será visto ao longo de tal pesquisa.

Toda esta conjuntura engendrada se relaciona ao fato de que para o desenvolvimento do capital, este depende de um ciclo de reconstrução constante e de promover desenvolvimentos desiguais – *construção e reconstrução, o “vai e vem do capital”* (SMITH, 1988) – como forma de sobrevivência perante as suas próprias contradições, o que envolve o seu problema de superacumulação. Desse modo, o processo de reestruturação nasce como um estratagema do capital no afã de superação da crise, procurando se reconfigurar a partir de novidades, em implicar em uma nova imagem, mas que não significa uma ruptura total com a estrutura existente anterior. Segundo Soja (1993, p. 207),

a especialização flexível na produção, nas relações trabalhistas e na localização das atividades produtivas tem o efeito de desenrijecer as estruturas hierárquicas mais antigas e criar, pelo menos, a aparência de uma ordem significativamente diferente de responsabilidade e controle.

O capitalismo usa o artifício do processo de reestruturação de modo a garantir as condições fundamentais para a sua sobrevivência – promovendo um rearranjo nas estruturas – no intuito de direcionar o excedente de capital, criando-se assim novas necessidades. Mas, apesar disso, tem-se, segundo Soja (1993, p. 222), que *“a recuperação do capitalismo através da reestruturação não é mecânica nem garantida, e que tudo o que hoje parece sólido pode-se desmanchar – ou explodir – no ar amanhã”*.

Destarte, o processo de reestruturação não significa uma dissolução total do modelo existente anteriormente, mas sim uma espécie de convivência entre o “velho” e o “novo”, se constituindo assim num conjunto de continuidades e descontinuidades. Não há uma ruptura total da estrutura que é sobreposta devido à entrada de novos mecanismos, pois ambos os elementos passam a coexistir no mesmo sistema. Portanto, no processo de reestruturação não ocorre uma superação do modo de acumulação anterior e sim uma modificação promovida pela teia de relações que se encontram em movimento, em fluxo, contendo ainda resíduos de práticas fordistas no atual modelo de produção. Destarte, o que se permeia como um novo período regido por uma maior flexibilidade do sistema não traduz por completo uma ruptura radical com o vínculo fordista, sendo possível identificar esses elementos quando se analisa essa reestruturação contemporânea periférica.

“a reestruturação produtiva são transformações que vêm ocorrendo na indústria sejam de ordem técnica ou do ponto de vista do trabalho e também na lógica espacial. Assim, consideramos a reestruturação como algo dinâmico, um processo dialético, em que elementos do “novo” e do “velho” coexistem na mesma empresa, isto é, as características do fordismo e da produção flexível. (SERAFIM-GOMES, 2011, p. 56).

Portanto, elucidando esse cenário, tem-se que o processo de reestruturação produtiva apresenta características tanto tradicionais (fordistas) quanto modernas (flexíveis) (SERAFIM-GOMES, 2011, p. 56, e, evidentemente, HARVEY, 1992 [1989]). Por conseguinte, é evidente que o padrão fordista ainda sobrevive e suas práticas são mais notórias quando se refere à periferia do sistema mundo, como será visto adiante. Segundo os apontamentos delineados por tal autora, tem-se, que a reestruturação produtiva é um processo de mudança espacial, social, tecnológica e organizacional e que apresenta ritmos, movimentos e temporalidades.

Complementando as discussões postas anteriormente, consideramos que o processo de reestruturação que acomete cada país, cidade capitalista, tende a se manifestar de modo diferente, único, devido cada processo apresentar a sua particularidade e depender exclusivamente da interferência dos fatores locais de onde se encontra inserido até pelo

motivo que “os tempos são diferentes entre empresas, instituições e homens e será diferente de lugar para lugar” (SERAFIM-GOMES, 2001, p.56). Conforme a isso, tem-se o caso do Brasil, país onde a abertura econômica na década de 90 – seguindo o marco da agenda neoliberal – se manifestou de forma intensa- destrutiva, assim como em outros países periféricos da América Latina.

É imprescindível relevar o fato de que

a gênese, construção e ostracismo do fordismo, bem como do *welfare state* e do próprio neoliberalismo – é possível ainda incluir o entendimento da democracia, dos direitos sociais, da luta política e das questões ambientais –, foi significativamente diferente no centro e na periferia político-econômica mundial.” (OLIVEIRA, 2015, p 10).

Esse panorama construído – da diferença entre centro-periferia – diz respeito tanto ao uso do território quanto aos aspectos sociais e econômicos advindos com as práticas neoliberais, refletindo, portanto, em um novo modelo de acumulação perante a crise do modelo fordista – processo de reestruturação – com características próprias quando se trata à periferia. Por conseguinte, com o modo agressivo e danoso que o neoliberalismo passou a implicar em países do então chamado Terceiro Mundo, mediante também ao consequente desmantelamento do Estado, o processo de reestruturação territorial-produtiva se evidencia com uma forma própria de caracterização ao modo periférico. Todavia, isso tange principalmente na questão da organização do trabalho e território – com resíduos ainda fordistas – tendo diferentes resultados comparadas aos países centrais.

Isso se delinea ao considerar que

nas características de produção flexível residiria à fraqueza dos países de industrialização tardia, pois enquanto as unidades de produção do “fordismo” podiam internalizar as funções de produção e, portanto, fazer frente a um ambiente exterior atrasado, a produção flexível baseia seu sucesso na estrutura das relações entre empresas. Entretanto, os mecanismos e hábitos de coordenação estão frequentemente ausentes nas economias industrializadas do Terceiro Mundo. (PIQUET, 2007, p. 92).

Salienta-se que as novas formas de produção baseadas na flexibilização e mobilidade, com os novos recursos tecnológicos e organizacionais, ou seja, que a própria ideologia do modelo de acumulação flexível do capital como um todo, tem que se adequar as condições existentes na periferia, onde ainda encontra- se fortes traços fordistas e níveis de infraestrutura em determinados casos, precários. Outro fator é a questão espacial das instalações industriais, pois apesar da planta fordista perder força, ainda existe seus resíduos, principalmente quando se refere à periferia. A reestruturação produtiva não representa uma ruptura total com o modelo fordista de produção; há aqueles que ainda defendem que as tarefas tornaram-se mais ritmadas pela máquina do que antes e o fordismo, ao invés de ser superado, é intensificado (CARVALHO e SCHIMITZ, 1990, p. 151). Portanto, ainda persistem formas organizacionais próprias deste “antigo” padrão produtivo conciliadas com o modelo mais flexível.

Sustenta- se assim que há uma forma de acumulação flexível própria à periferia, onde o fordismo – “*fordismo periférico*” (LIPIETZ, 1989, p.317)¹⁴⁹ – parece não ter completado o

¹⁴⁹ Segundo Alain Lipietz (1989), este termo trata-se de um autêntico fordismo, com uma verdadeira mecanização e uma associação da acumulação intensiva e do crescimento de mercados em termos dos bens de consumo duráveis. Contudo ele continua sendo periférico, no sentido de que, nos circuitos mundiais dos ramos

seu ciclo, o que torna-se inequívoco dizer que nesse processo de reestruturação produtiva pôs-se totalmente fim ao modelo anterior estabelecido. Este novo quadro

tem mantido a disciplinaridade, vigilância e hierarquização fordista de maneira combinada com novas formas produtivas flexíveis, e ainda permanece apostando na ideologia do desenvolvimento, na oferta de empregos e nos benefícios do Estado. (OLIVEIRA, 2015, p. 10).

Há uma convivência entre práticas “novas” e “velhas”, a existência híbrida a partir de um movimento dialético, combinando traços de produção tanto seguindo aos moldes flexíveis quanto aos moldes ainda fordistas, sendo isso ainda mais marcante no espaço-tempo da periferia do sistema mundo. Esses traços fordistas tornam-se precisos com a questão da organização do trabalho, tendo em vista o disciplinamento e a vigilância com a força de trabalho, além da inflexibilidade do trabalhador em operar múltiplas funções. Nas mudanças, podem-se enumerar novas formas de administração das empresas, diminuição dos estoques tendo em vista uma produção *just-in-time*, um maior pensamento com a questão logística, modernização de equipamentos, a diminuição das plantas industriais, maior deslocamento espacial das indústrias, com um pensar mais efetivo sobre o território, entre outros.

Nesse contexto, e enfatizando o caráter deste processo na periferia, configura-se toda uma questão de representatividade positiva perante a indústria, marcante em áreas historicamente desvalorizadas – como no recorte espacial desta pesquisa –, onde há o fomento de uma ideologia de um desenvolvimento, da construção de um discurso dominante que ainda requalifica a fábrica como fonte de progresso. Deve salutar a partir disso o entendimento de que

a conceituação de desenvolvimento não se pode imputar as mazelas que em seu nome foram criadas. Por exemplo, ao bom conceito de desenvolvimento não se associa qualquer ideia de progresso ou de economicismo (BRANDÃO, 2008, p. 3).

Da mesma forma,

o desenvolvimento, em qualquer concepção, deve resultar do crescimento econômico acompanhado de melhoria na qualidade de vida, ou seja, deve incluir “as alterações da composição do produto e a alocação de recursos pelos diferentes setores da economia, de forma a melhorar os indicadores de bem-estar econômico e social (pobreza, desemprego, desigualdade, condições de saúde, alimentação, educação e moradia) (VASCONCELLOS e GARCIA, 1998, p. 205 apud BATISTA DE OLIVEIRA, 2002, p. 38).

A formação de “novos espaços industriais” ou a renovação de antigas bases produtivas ainda traz à periferia uma indução de novas possibilidades e perspectivas em propiciar um desenvolvimento – numa perspectiva muito das vezes deturpada do real sentido de tal conceito – numa melhoria das condições locais. Tal fato se exprime em considerar que muitos direitos básicos de infraestrutura e de condição para as populações locais são vistos como a chegada do desenvolvimento. Nessa ideologização – posta em prática por atores hegemônicos aliados ao capital e ao Estado – é inserida uma série de promessas e benesses para a população que possam surgir com o advento da fábrica ou a reestruturação de antigas bases produtivas. Deve-se compreender, mediante os apontamentos anteriores, que tanto o

produtivos, os postos de trabalho e a produção correspondendo aos níveis de fabricação qualificada e, sobretudo, de engenharia permanecem largamente exteriores a esses países.

incentivo a industrialização, como o crescimento econômico em si, nem sempre significam o real sentido do desenvolvimento.

Furtado (1974, p.75 apud BATISTA DE OLIVEIRA, 2002, p. 46) afirma que *“a ideia de desenvolvimento econômico é um simples mito. Graças a ela tem sido possível desviar as atenções da tarefa básica de identificação das necessidades fundamentais da coletividade e das possibilidades que abrem ao homem os avanços da ciência, para concentrá-las em objetivos abstratos como são os investimentos, as exportações e o crescimento”*. Tendo em vista esse movimento de readequação de áreas antes tidas como periféricas e toda essa ideologização que gira sobre o desenvolvimento – ainda que inseridas na região metropolitana, mas distantes de seu núcleo – o território torna-se como alvo fácil e primordial para a manipulação do capital, se atentando ao fato de que *“o território é em grande parte negociado para os grandes empresários”* (OLIVEIRA, 2015, p.10); sendo assim, o espaço é cada vez menos um direito e progressivamente é instrumentalizado para o capital. Seguindo essa linha de raciocínio,

o capital busca se tornar sujeito de todos os processos e transformar tudo em seu mero predicado, incluindo o território. Procura consolidar a atopia/distopia, a acronia e a espacialidade. Contudo, tal desígnio não se dá sem tensões, ações recalcitrantes e contra-movimentos que procuram erguer projetos utópicos, reforçar historicidades e lutar pela construção coletiva de direitos aos territórios. (BRANDÃO, 2008, p.10).

A partir da questão levantada anteriormente sobre a ideologização determinada com a chegada da fábrica em territórios periféricos, ocorre assim a construção de um processo de requalificação espacial-imagética da indústria contemporânea. Deste modo, é como se a indução de atividades industriais desprendida do núcleo metropolitano – como o caso de Itaguaí – fosse uma estratégia de deixar “longe dos olhos” do centro os estigmas negativos intrínsecos as questões industriais, enquanto no núcleo se ideologiza como *lócus* do consumo, da “espetacularização” da cidade, da criação de grandes infraestruturas voltadas para tal; como exemplo disso, cita-se os megaeventos ocorridos na cidade do Rio de Janeiro nos últimos anos¹⁵⁰. É necessário o entendimento, que mesmo distante das metrópoles, a criação desses novos espaços industriais, continua dependente e controlado por estas. Assim, *“a localização das atividades produtivas, portanto, é indutora de uma espacialidade que configura a formação de economias regionais fora da metrópole, ainda que controladas por ela.”* (Floriano de OLIVEIRA, 2008, p. 42).

Nesse contexto, há como consequência um forte reflexo na estrutura do território, em sua gestão e organização, onde, segundo Floriano de Oliveira (2008, p. 30),

trata-se de uma nova forma de dominação dos territórios, resultante do predomínio da perspectiva neoliberal, envolvendo desregulamentações econômicas, privatizações e mudanças no papel do Estado, dentre outros aspectos que repercutem fortemente no ordenamento territorial.

O que se pretende ratificar aqui é que as modificações no padrão de reorganização do capital não se restringiram apenas ao mundo da indústria, mas extrapolaram os muros das fábricas, sendo acompanhadas por novas estratégias espaciais e consequentes marcas significativas nos territórios. Ou seja, que a reestruturação produtiva é totalmente dependente dos aspectos territoriais para sua melhor rentabilidade. Assim, a reconfiguração dinâmica da indústria com a formação de novas espacialidades – desconcentração industrial – é permeada

¹⁵⁰ Em particular, os jogos Pan-Americanos de 2007, a Copa do Mundo em 2014 e as Olimpíadas no ano de 2016.

por novos padrões de localizações industriais induzidos por estratégias econômicas que foram redefinidas a partir da década de 70.

Torna-se pertinente determinar o processo de reestruturação como o produtor de fortes modificações organizacionais referentes ao uso instrumental que é dotado o território. Portanto, conforma-se deste modo não apenas uma reestruturação no que tange a estrutura produtiva com o advento de novos mecanismos tecnológicos, mas também um pensar efetivo, por parte do capital, na esfera territorial.

Florianio de Oliveira (2013, p. 241) afirma que:

Podemos assegurar que as estratégias de superação da crise dos anos 1970 passaram por mudanças nos paradigmas tecnológicos e, isso permitiu profundas transformações nos modos de organização e gestão dos territórios, já que na busca da redução dos custos de produção, um dos fatores determinantes é localização dos empreendimentos onde os custos dos fatores são menores. Assim, ao lado de um intenso processo de reestruturação produtiva, em que as tecnologias de informação, produção e transportes mudaram toda a estrutura das empresas, vimos também um intenso processo de reestruturação espacial, no qual o capital adquire maior mobilidade para redefinir a localização de seus empreendimentos.

Mediante as transformações que caracterizam o capitalismo contemporâneo, as mudanças ocorridas na estrutura da fábrica vão refletir diretamente no território, criando novas necessidades de organização e um pensar mais efetivo na questão de inovações em infraestrutura. O território torna-se uma das chaves fundamentais – tanto para a manutenção quanto compreensão – de todo esse processo, que acarreta em significativas tensões relacionadas à política, a ideologia e ao poder. Devemos entender desde já a importância de pensar segundos os apontamentos de Brandão (2008, p.12), que considera que o território deve ser visto como ambiente politizado, em conflito e em construção e não como reificado, ente mercadejado e passivo, mero receptáculo, onde se inscrevem os deslocamentos/movimentos. Deve-se compreender que

O território é um espaço onde se exercem poderes, inscrevem-se projetos sociais, exprimem-se estratégias de atribuição de valor e se afrontam os interesses mais ou menos contraditórios dos diferentes atores, onde a empresa não se localiza num espaço-conteúdo, neutro ou indiferenciado da teoria neoclássica, mas num meio socioeconômico mais ou menos integrado, ou seja, um território, que se apresenta mais ou menos atrativo em função dos recursos, dos potenciais, das oportunidades que ele propõe e graças também à sua capacidade de adaptação às flutuações das necessidades da atividade econômica. (FIRKOWSKI & SPOSITO, 2008, p. 9 apud FISCHER).

Além disso,

de uma perspectiva instrumental, o território constitui peça-chave para a reprodução do capital, que, se hoje exige ser globalizado, também necessita de ancoragens físicas para os empreendimentos produtivos. Ao mesmo tempo, ele requer uma fronteira em constante movimento, que atenda às contínuas transformações nas condições de sua reprodução, em um processo de interrupta desconstrução e reconstrução espacial (ALBAGLI, 2013, p. 311).

O mecanismo de reestruturação produtiva promove fortes marcas territoriais, dependendo das estruturas que se comportam no território para a sua manutenção, manifestando assim uma teia de relações que atua de modo dialético. É a partir de toda a importância que o território adquire nessa reorganização do capital pós década de 70, que convém designar esse processo como reestruturação territorial-produtiva, fortalecendo o papel da ciência geográfica na abordagem do assunto, como será visto adiante.

Deste modo, essa significação oferece à ciência geográfica novos ingredientes para se tratar deste assunto (OLIVEIRA, 2015). “Reestruturação produtiva” – termo já discutido em diversas outras áreas do conhecimento como economia, sociologia, engenharia de produção, entre outras – parece remeter diretamente às mudanças que ocorrem no âmago da fábrica e em suas engrenagens nas esferas da produção e do trabalho. Ao crescer-se o termo “territorial” amplia-se a capacidade de analisar espectralmente o processo que ocorre fora da empresa, analisando as consequências no espaço urbano – da importância da produção deste para o capital – para em volta das indústrias, às modificações no que se trata a produção do espaço urbano, na reestruturação espacial do lócus que passa a receber investimentos industriais e nos próprios impactos sócios - ambientais. Cabe, portanto, à geografia analisar os impactos provocados pelo processo de reestruturação na dinâmica espacial, buscando retratar como esse processo se manifesta no espaço e como é que se dá a formação de “novos espaços industriais” (SCOTT, 1988 *apud* HARVEY, 1992[1989]), de novos espaços produtivos, verificando qual o reflexo disso na sociedade e quais as marcas territoriais provocadas por esse dinamismo. Torna-se ainda mais desafiador analisar os novos arranjos produtivos espaciais, as transformações surgidas no território em si (os novos atores – *tanto sociais quanto econômicos* – que o produz), assim como os reflexos em relação ao mundo do trabalho, no cotidiano do trabalhador e as interferências nas práticas sociais.

Segundo Oliveira (2015, p. 8),

este processo de reestruturação territorial-produtiva ‘implica na reinvenção e implementação do regime de acumulação flexível nos espaços da periferia mundial, por meio da combinação de novas formas de gestão, produção e trabalho deste modelo produtivo com a emergência de novos territórios industriais hodiernos, baseados em ágeis intercâmbios de conhecimento, proletarianização extemporânea e seletiva, segregação e isolamento do cotidiano urbano em ‘fábricas-territórios’, adequação econômico-ambiental sob os auspícios do desenvolvimento sustentável e reabilitação da fábrica como ideologia espacial.

O território é para o processo de reestruturação produtiva um trunfo que garante a sua sobrevivência, tendo em vista o poder de mobilidade do capital de migrar para áreas que oferecem as melhores condições para a sua manifestação, bem como a necessidade de criação de aportes em infraestrutura desenvolvidos nessa estrutura material. Portanto, o território não é um mero receptáculo para os empreendimentos, mas muito mais do que isso: pensar e agir no território são peremptoriamente fatores estratégicos, bem como refletir sobre a eficiência dos “recursos” físicos, técnicos, logísticos e sociais, estando assim intrínseca a redução dos custos de produção e a procura de maiores rentabilidades de acordo com o que o território possa vir a oferecer. Deste modo, pensar o território é pensar na relação espaço-tempo, elementos de extrema importância para maior competência do processo de reestruturação produtiva, da rentabilidade do capital em si. Nesta conjuntura, tanto o Estado quanto o capital privado se articulam de modo a produzir o território em prol de garantir condições favoráveis, de expandir as competências do território de modo a viabilizarem a manutenção dos empreendimentos capitalistas.

O que designamos aqui como processo de reestruturação territorial-productiva é um movimento dialético em que convivem juntos tanto um pensar no fator produção quanto na esfera do território. Ou seja, se caracteriza por um processo dinâmico que se promove concomitantemente, pois ambos decorrem a cerca de uma complexidade dependente e indissociável. Destarte, isso se ratifica por ser inviável para o capital pensar no processo de administração produtiva (no seio da empresa) sem que seja dada a real preocupação com o aspecto territorial (fatores locais), pois se sabe que a rentabilidade do sistema depende totalmente dos recursos de infraestrutura contidas no território. É fundamental para a lógica do capital, propiciar a criação de aparatos materiais no território de modo a potencializar as concretudes favoráveis para uma operacionalização positiva do processo produtivo, tendo em vista os fortes impactos que causam.

Emergem assim novas territorialidades, indutoras de relações de poder de acordo com os novos atores surgidos, que a partir de suas tomadas de decisões produzem e interferem no território. É pertinente o fato que a própria empresa em si pode ser entendida como um território devido produzir novas formas e funções, novas rugosidades territoriais propiciadas com a sua implantação. Isso implica consequentemente em tensões geradas com confrontos de acordo com os sujeitos que passam a conviver e a disputar os significados do mesmo território. E pensar o território é importante estrategicamente para o capital para que propicie uma maior solidez do processo de reestruturação produtiva. Assim, uma área que passa por um processo de reestruturação territorial, ou seja, que é construído aportes infraestruturais – como o caso do Arco Rodoviário Metropolitano – passa a estimular e atrair mais ainda o processo de reestruturação produtiva [e vice-versa]. Este fato estimula a criação de “novos espaços industriais” mediante as novas possibilidades que o território passa a oferecer para o capital. A partir destes aspectos é que se ratifica como esse processo se manifesta de modo dual, intrínseco tanto a aspectos produtivos quanto territoriais.

O incentivo ao processo de reestruturação territorial-productiva em uma localização específica, como ocorre no recorte espacial de tal pesquisa, visa a fomentar cada vez mais a atração de novos segmentos logístico-industriais, ou seja, a chegada de novas empresas, fazendo deste território um lócus privilegiado para tais ações. Para que ocorra tal situação, o território tende a ir se modificando de acordo com as novas necessidades surgidas, criando assim as condições favoráveis, maximizando as vantagens e tornando o território um ambiente eficaz para as empresas, para o capital em si. Destarte,

a empresa não é mais localizada no “espaço-recipiente” neutro ou indiferenciado da teoria neoclássica; ela se implanta num “meio socioeconômico mais ou menos integrado”, quer dizer um “território” tornado mais ou menos atrativo graças aos recursos, aos potenciais, às oportunidades que ele propõe e graças também a sua capacidade de adaptação às flutuações das necessidades da atividade econômica (FIRKOWSKI & SPOSITO, 2008, p. 61).

Esta reestruturação contemporânea de um lado se caracteriza como uma inovação de caráter tecnológica e organizacional no interior das empresas, na administração, por meio de estratégias de produtividades, e de outro como mudanças espaciais e territoriais profundas, com fortes marcas geográficas, permeando contradições e conflitos engendrados pelos sujeitos que passam a conviver no território. Deste modo, delineia-se uma gama de possibilidades de usos referentes ao ordenamento do território, desde que haja planejamentos territoriais que direcionem essa dinamização. Afinal, “as grandes estratégias territoriais constituem um aspecto essencial do arsenal de medidas adotadas pelo Estado no quadro de suas políticas de desenvolvimento regional e de ordenamento do território.” (FIRKOWSKI & SPOSITO, 2008, p. 63), e “o ordenamento supõe a existência de um “projeto social” que

comporta os objetivos coletivos, o que implica na busca de um equilíbrio entre os imperativos econômicos e as necessidades sociais.” (FIRKOWSKI & SPOSITO, 2008, p. 79).

O processo de reestruturação territorial-productiva se manifesta de modo particular nas mais diferentes realidades. Há que se atentar ao fato de suas ações serem muito mais notórias em países periféricos do que nos centrais. Isso se impõe, dentre outros motivos, pela abrupta disparidade na relação *centro x periferia* no que diz respeito à questão de recursos em infraestrutura, o modo com que o território é ordenado, a questão do sentido da política e toda a questão de subordinação dos aspectos sociais perante o capital. Enquadra-se, neste aspecto, a tentativa do Estado em promover seu crescimento econômico a todo custo, colocando assim, de certo modo, o seu território a venda, independente das consequências do uso que serão dados a ele, até pelo motivo de que *“atrair as empresas é a garantia de empregos e recursos financeiros, portanto possibilidades de crescimento e desenvolvimento.”* (FIRKOWSKI & SPOSITO, 2008, p. 63). Nesse panorama, territórios são “privilegiados” pelas ações do Estado, onde este atua garantido a todo custo à liberdade do capital de interferir, sem nenhuma restrição, de por em desenvolvimento os seus movimentos voltados a expandir as rentabilidades e gerando fortes repercussões – novos usos – nas reorganizações dos territórios, nas escalas locais de onde se tornam favoráveis para uma maior concentração de empreendimentos.

Essa diferença que se manifesta entre *centro versus periferia*, se sustenta tendo em vista o fato de que nos países centrais, além de conter resíduos das políticas do “estado de bem-estar social”, figura-se também maior consistência relativa aos aportes infraestruturais, sendo que a questão que envolve a organização, a gestão do território, se faz bem mais sólida, estável. Há uma exigência de um planejamento territorial efetivo, aplicações das legislações de modo mais severo, assim como o princípio da luta cidadã pelo direito à política, com uma participação mais real da sociedade, dos atores existentes, nas decisões e na cobrança para que neste processo haja um desenvolvimento social concreto e menos perverso ao espaço urbano, ao meio ambiente. No entanto, na periferia, onde as leis são mais brandas e, de certo modo, se revelam defasadas e ineficientes, o território fica como um alvo fácil de ser subordinado, entregue aos anseios do grande capital, tanto industrial quanto imobiliário, havendo maior dificuldade para que ocorra, de fato, um legado positivo para a população local e agravando os problemas já enraizados historicamente. Isso traduz em um movimento especulativo do capital, do uso instrumental do território, sem que atue em prol dos interesses sociais. Esse panorama se instaura na periferia por meio de uma ideologia do desenvolvimento – abarcado pela ideia de tudo em prol do progresso – que resigna uma imagem positiva da indústria. *“No Estado capitalista, as necessidades do capital são tidas como estímulo ao progresso, ao desenvolvimento”* (RODRIGUES, 2014, p. 27) e isso torna-se mais fácil de ser conduzido, manipulado, quando se trata de uma escala periférica.

A questão principal é que a palavra progresso adentra nas relações sociais como uma verdade absoluta e indiscutível, mascarando a realidade e transparecendo como um significado positivo. Esta se constrói como um artifício estratégico do capital como forma de legitimar e justificar as suas ações, *“pois, afinal, quem seria contra o progresso?”*. Assim, opera como um conceito naturalizado do mundo moderno, como um paradigma, um dogma representativo de ideias dominantes, deturpada pelo senso comum e que adquire sentidos contraditórios ao seu real significado. Por conseguinte, esse discurso dominante do progresso é em via fomentado por organismos aliados ao Estado e ao setor privado, por meio de distorções e falsas ofertas de melhores condições para a população local, onde esta é ludibriada pela chegada da fábrica.

Toda a agressividade que ocorre em territórios periféricos – nos aspectos culturais, ambientais, sociais – tenta de certo modo escamotear-se devido à ilusória imagem que é propagada pela chegada de investimentos, estes que se promovem de modo estratégico como

fontes de todo o progresso, mas que na verdade, espriam uma gama de incertezas em relação à concretude de suas ações. Essa diferente perspectiva entre *centro versus periferia*, no que tange ao território, tem como origem principal o fato já dito aqui de como o neoliberalismo impactou de modo mais danoso, agressivo, os países periféricos e de todo o seu reflexo nos aspectos sociais, econômicos, culturais e ambientais. Isso envolve a minimização do papel do Estado perante ações de políticas públicas, do enfraquecimento do *social versus o econômico* e da ineficiência de um olhar mais enérgico com a questão da importância do ordenamento, de uma gestão, um planejamento de políticas territoriais mais envolvidas com a participação popular nas decisões, dos sujeitos existentes e de suas práticas, com a política em si. O território deve ser visto como um campo de lutas de diferentes atores e da representação das relações sociais, da luta cidadã propriamente dita.

O motivo aqui de considerar esse processo de reestruturação territorial-productiva como tendo caráter próprio peculiar à periferia está totalmente intrínseco ao sentido que é dotado ao território, do seu uso e gestão. Nos intermeios desse panorama, a fábrica é ainda ideologizada, reabilitada como uma fonte de progresso e vista como atuante em romper com o estigma de atraso. Completa essa situação, o fato desse mecanismo de reestruturação operar como responsável por colocar áreas desvalorizadas na valorização do capital, trazendo, portanto, a perspectiva de indutora de progresso, de uma melhoria nas condições locais.

Destarte, o território é totalmente entregue no intuito de abarcar e garantir as necessidades do capital, viabilizado para condicionar, criar as condições necessárias para a solidez dos empreendimentos capitalistas. Assim, estes se alocam em áreas desvalorizadas, muita das vezes distantes dos grandes centros metropolitanos, com acentuada problemática envolvendo infraestrutura e serviços básicos que deveriam ser garantidos pelo Estado como direito. “*Aliás, com o predomínio do neoliberalismo, os direitos foram transformados em serviços*” (RODRIGUES, 2014, p. 27).

Quando, portanto, chega à fábrica e coincidem com ela reconfigurações espaciais – como o simples fato do asfalto que é instalado para oferecer condições para a manutenção dos investimentos – isso acaba se promovendo como um elemento que se passa como ratificador do progresso, do desenvolvimento e não como um direito básico para a população, mesmo sendo inserido em um cenário de apartado desenvolvimento social concreto, com rebatimentos sociais ínfimos.

Mediante os apontamentos anteriores, o que se quer defender aqui é que o reflexo no território da ação da reestruturação produtiva, ou seja, da chegada da indústria e de suas consequências, é algo mais evidente nos países periféricos do que nos centrais. Isso se mensura, dentre algumas formas, pela existência de leis mais brandas e à displicência com que as teias de relações que se manifestam no território são tratadas, os conflitos, os massacres culturais e ambientais. Conformam-se assim, como já enfatizado, que todo esse panorama é relacionado ao estrago da vertente neoliberal na periferia mundial.

No mais, o que se torna evidente é sobre como o pensar na questão produtiva e territorial se revelam como elementos preponderantes para uma maior rentabilidade do capital. Esse processo se assume por construir uma forma própria, única, de acumulação flexível periférica, bem como pelo modo emblemático que constitui o pensar e gerir a esfera territorial. No entanto, esse processo de reestruturação- territorial produtiva – *que apresenta caráter único na periferia* – se propõe a partir de uma reinvenção não apenas da sua faceta econômico-espacial; ou seja, no que tange ao procedimento produtivo e na formação de novos territórios, mas com um teor muito mais complexo, que envolve até mesmo uma amplitude ideológica. As empresas se adéquam, se reestruturam, influenciando na própria percepção da fábrica como fonte de progresso e articulando a questão ambiental com o capital – por meio dos conceitos de “desenvolvimento sustentável” e de “economia verde” – como um fator estratégia, um alibi perfeito para legitimar as suas ações. Isso se traduz a partir de

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 de progresso e riqueza e a promessa de ser menos destruidora da natureza (OLIVEIRA, 2015, p. 8).

Portanto, toda essa conjuntura engendrada pela ordem neoliberal do capital contemporâneo constitui o que definimos aqui como processo de reestruturação territorial-produtiva. Há assim a consolidação de novos e velhos paradigmas referentes ao padrão econômico-urbano e social-ambiental, não significando que nos seus intermeios prevaleça uma preocupação com a questão do desenvolvimento social no sentido concreto, a existência de *“políticas institucionais que busque regular conjuntamente o uso do território e, a partir daí, instituir políticas urbanas e de serviços que possam trazer benefícios para a população”* (Floriano de OLIVEIRA, 2013, p. 247). Esse processo, que faz parte de uma conjuntura global complexa, acaba se legitimando, como já comentado, em uma de suas vertentes, através da alusão ao progresso, ou seja, da construção de um *“discurso hegemônico sobre a globalização associada à ideia de progresso inexorável”* (DUPAS, 2007, p.86).

O que norteia o incentivo para a ocorrência deste processo são as estratégias visando o lucro, à absorção do excedente e sobrevivência do capital. Portanto, a reestruturação territorial-produtiva se representa como uma das expressões que simbolizam a capacidade de adaptação do capitalismo global e do seu forte poder de constante transformação visando a sua sobrevivência perante a crise, sendo este fato cada vez mais complicado pela complexidade das contradições exigentes, o que exige cada vez mais da capacidade de transformação do sistema, pelo fato de que

o capitalismo atingiu um grau de maturidade que o leva a uma estagnação insuperável e, portanto, o próprio desenvolvimento econômico não é mais possível. Para usar um termo que resume bem essa condição atingida pelo capitalismo superdesenvolvido, enfrentamos uma crise estrutural (BOTELHO, 2013, p.4).

Essa crise estrutural do capital gera respostas, onde torna-se necessária uma constante transformação e reorganização do capitalismo, embora não tenha conseguido ainda, desde a década de 70, um grande ciclo de expansão. Então, a partir disso, o que se quer levantar aqui é sobre como se enquadra a questão da política administrativa do Estado brasileiro mediante a situação constante dessa crise estrutural. Adentrando nesta questão, tem-se que

no neoliberalismo, o Brasil experimenta uma nova fase do desenvolvimento capitalista que se inicia nos governos FHC e se aprofunda sob a direção dos governos Lula e Dilma. Na esteira das transformações estruturais, constata-se o surgimento de uma ideologia que se propõe como guia dos rumos do desenvolvimento capitalista brasileiro, o novo desenvolvimentismo (CASTELO, 2012, p. 613).

Assim, houve a constituição de um novo cenário político-econômico brasileiro onde se permeou a partir da reorganização, de uma nova fase de desenvolvimento do capitalismo no país, esta estruturada a partir dos governos Lula (2003-2011) e Dilma (2011-2016). Tem-se que esse “novo desenvolvimentismo” brasileiro e o seu incentivo ao processo de reestruturação espacial-econômica funcionam claramente como estratégias de resposta a essa crise estrutural constante do capital.

Como já abordado, o processo de reestruturação territorial-produtiva surgiu a partir de uma conjuntura de crise enfrentada pelo capital na década de 70, onde houve uma reorganização do capitalismo tendo em vista a sua necessidade de se readequar as condições da época. Retratando contemporaneamente a condição constante de crise estrutural enfrentada pelo capitalismo com a conjuntura política econômica brasileira, torna-se crucial levantar a discussão de como o processo de reestruturação territorial produtiva e o “novo desenvolvimentismo” – a retomada do papel do Estado, a sua maior intervenção – se estruturam, se encaixam e se articulam nessa conjuntura.

Em primeiro momento, tem-se que essa reorientação do Estado, se desenvolve mediante o entendimento de que “*em geral, as crises econômicas criam as condições a partir das quais o Estado é levado a desempenhar papéis mais ativos na economia dos países capitalistas, dominantes ou dependentes*” (IANNI, 1977, p.302). Mediante a isso, é necessária a compreensão de que esse novo cenário brasileiro iniciado a partir de 2003 faz parte de uma estratégia global, de uma versão brasileira, de um ajuste espaço-temporal que procurou dar “choques”, fornecer “energia” ao sistema, acompanhando as mudanças contemporâneas globais – tendo em vista a dificuldade do capitalismo de apresentar reais condições de um novo ciclo global de expansão – em que um dos seus elementos principais dizem respeito ao maior estímulo ao processo de reestruturação territorial- produtiva, de modo a reagir mediante a crise enfrentada. Assim, tem-se que as reestruturações se tornaram um instrumento central para a lógica do capital pós década de 70, como forma de tentar dar saúde, sobrevida ao sistema. Destarte, tem-se que essas mudanças contemporâneas que elucidaram o cenário brasileiro nos últimos anos se referem a uma tentativa de resposta as crises estruturais do capitalismo atual.

Essa crise estrutural não significa o fim propriamente dito do capitalismo, mas que

significa que o capitalismo não tem mais condições de apresentar um novo ciclo global de expansão, não pode entrar mais em uma nova fase expansiva ou, para ser mais claro, terminou a “fase de ascensão histórica do capitalismo”. Desde a crise da década de 1970 o capitalismo não foi mais capaz de apresentar um novo ciclo de expansão (BOTELHO, 2013, p. 5).

Afinal,

não temos nos dias atuais nenhuma crise terminal do capitalismo, mas apenas um período onde o sistema busca se reequilibrar sob bases diferentes do neoliberalismo dos últimos trinta e poucos anos (NASSIF, 2013).¹⁵¹

Para um melhor entendimento desta crise estrutural enfrentada pelo capitalismo contemporâneo é necessária a compreensão, antes de tudo, da existência de ciclos, de fases de ascensão e de contração, das oscilações propriamente dita, do sistema.

A economia-mundo capitalista durou muito tempo, como ocorre com qualquer outro sistema, graças a mecanismos estabilizadores, que restabelecem o equilíbrio cada vez que os processos próprios a esse sistema sofrem perturbações. Entretanto, o equilíbrio nunca é restaurado imediatamente, mas somente após um desvio suficiente frente à norma. Além disso, a correção, evidentemente, jamais é perfeita. Como a detonação de movimentos corretivos requer que os desvios tenham atingido uma certa amplitude, a progressão da economia- mundo capitalista é ritmada, como

¹⁵¹ Ver: <http://jornalggn.com.br/blog/luisnassif/neoliberalismo-capitalismo-e-os-ciclos-de-kondratiev>. Acesso: 29 de janeiro de 2017.

qualquer outro sistema, por ciclos de natureza diversas (WALLERSTEIN, 2003, p. 84).

Assim, considerando cronologicamente o sistema capitalista e suas crises, o momento que representa a sua fase de “*ascensão histórica do capitalismo*” refere-se ao que ficou conhecido como “os “30 anos gloriosos”¹⁵². Este fato diz respeito a pós-Segunda Grande Guerra, com o predomínio hegemônico norte-americano, onde, segundo os apontamentos de Wallerstein (2003, p.72)

coincide com o apogeu da hegemonia dos Estados Unidos no sistema mundo e teve como pano de fundo a ordem mundial estabelecida por esse país após 1945. Como se sabe, os Estados Unidos saíram da Segunda Guerra Mundial como a única potência industrial cujo potencial permaneceu intacto e cujo território não havia sido devastado pela guerra.

Complementando,

o período que vai de 1945 até hoje corresponde ao de um ciclo de Kondratiev¹⁵³ típico da economia- mundo, em que se pode distinguir, como sempre, duas partes: uma fase A, de flutuação com viés de alta ou de expansão econômica, que se estende de 1945 até 1967-1973; e uma fase B, de flutuação com tendência de baixa ou de uma contração econômica, que vai de 1967-1973 até hoje e provavelmente vai prosseguir ainda por alguns anos! (WALLERSTEIN, 2003, p. 72).

A crise é uma constante e o panorama findado mostra que o capitalismo pós década de 70 se enquadra cronologicamente deslocando de uma crise para outra. Assim,

de fato, nas últimas três décadas do século XX e linear do século XXI, o sistema do capital assume uma hegemonia financeira, mundializada, complexa, em que a crise é uma constante. (TEIXEIRA, 2014, p22)

Outrossim,

a crise estrutural do capital que emergiu em meados da década de 1970, inaugurou uma nova temporalidade histórica do desenvolvimento civilizatório, caracterizada por um conjunto de fenômenos sociais qualitativamente novos que compõem a fenomenologia do capitalismo global com seus “trinta anos perversos” (1980-2010) (ALVES, 2012).¹⁵⁴

A “volta” do Estado brasileiro neste século se consolida a partir do seu incentivo para a ocorrência desta reestruturação contemporânea. Este processo se desenvolve como uma das condições necessárias para garantir a conjuntura implantada por essa política de Estado, que se materializa territorialmente, como será visto no recorte espacial de tal pesquisa e que se

¹⁵² Esta expressão foi usada pela primeira vez pelo demógrafo francês Jean Fourastié, que cunhou o termo em 1979, com a publicação de seu livro *Les Trente Glorieuses ou la révolution invisible de 1946 à 1975* (“Os Trinta Gloriosos ou a Revolução Invisível 1946-1975”).

¹⁵³ Para uma breve contextualização sobre tal abordagem e sobre a cronologia do sistema capitalista, ver: <http://jornalggn.com.br/blog/luissnassif/neoliberalismo-capitalismo-e-os-ciclos-de-kondratiev>. Acesso em 10 de janeiro de 2017.

¹⁵⁴ “Trinta anos perversos” diz respeito a uma nova temporalidade histórica do capitalismo caracterizada pela crise estrutural do capital, segundo tal autor, por uma barbárie social. Segundo o mesmo, “Nos “trinta anos perversos”, o capitalismo financeirizado, toyotista, neoliberal e pós-moderno levou a cabo uma das maiores revoluções culturais da história.” Ver: <https://blogdaboitempo.com.br/2012/09/21/a-crise-estrutural-do-capital-e-sua-fenomenologia-historica/> Acesso em 10 de janeiro de 2017.

norteia por meio de uma readequação de áreas antes tidas como periféricas, “esquecidas” e com potencial limitado de competências e de toda a questão que gira acerca da reabilitação da fábrica como fonte de progresso. Salienta-se que o processo de reestruturação aqui debatido se manifesta como uma das condições necessárias para a materialização – como uma representação física – que sustentaram e reafirmaram fisicamente e ideologicamente a consolidação de tal política iniciada pós-2003, durante período áulico de tal modelo. Toda esta conjuntura engendrada se ratifica ao notar que as transformações ocorridas no território de tal pesquisa – reestruturação e expansão do porto principalmente, que dinamizou tal território e trouxe novos investimentos – são vistas como elementos que se evidenciaram com maior proporção, emergiram, a partir dessa reorientação do Estado com a problemática do desenvolvimento. Portanto, tais mudanças e os seus reflexos que se traduzem no processo de reestruturação, trouxeram força e legitimidade para alimentar, inclusive ideologicamente, tal modelo.

É necessária a compreensão de que parte deste novo cenário econômico brasileiro findado no início deste século emergiu como aproveitamento conjuntural do crescimento chinês, sendo fortalecido pela bolha de *commodities* e provocando mudanças na expansão do crédito, no controle do câmbio, na redefinição do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. Deste modo, o Estado passou a incentivar a criação de aportes em infraestrutura e logística, ou seja, incentivando a consolidação dessa reestruturação espacial-econômica. Esse panorama se findou em uma estratégia territorial – como, por exemplo, induzindo a interiorização de indústrias, centros de pesquisa e universidades – gerando marcas na esfera territorial de pontos tornados atrativos, privilegiados pelas ações do Estado. Este processo se permeou através da criação ou recriação de espaços industrial-logísticos e aportes em infraestrutura, novos eixos de bases físicas para fluir a atividade econômica, absorver o excedente de capital, portanto, novas paisagens, formas e funções sobrepostas na estrutura espacial. “*Para usar os termos de David Harvey, o capital precisa produzir um novo espaço para se fixar ou se ajustar (spatial fix)*” (BOTELHO, 2013, p. 3).

A produção e a reprodução destas novas estruturas, de novos espaços (ambientes construídos ou reconstruídos) – que se encaixa numa “destruição criativa”¹⁵⁵, na produção de “desenvolvimentos desiguais”¹⁵⁶, de deslocamentos espaciais – são fatores centrais na lógica da dinâmica capitalista no momento de crise estrutural, sendo condições básicas para o desenvolvimento econômico, para suprir a necessidade de manutenção, de sobrevivência do sistema.

Na verdade, a nova dinâmica da crise estrutural do capital implicou a constituição de novas geografias de acumulação do capital que caracterizam a destruição criativa do velho, que é uma boa forma de lidar, segundo Harvey, com o problema permanente da absorção excedente de capital... A “destruição criativa do velho” salientada por Harvey é tão somente o modo de operação, no plano territorial, da lógica da modernização do capital onde “tudo que é sólido se desmancha no ar” (como diria Marx e Engels no Manifesto Comunista de 1848) (ALVES, 2012)¹⁵⁷

Destarte, o espaço, mais do que em qualquer outro momento, se tornou a mais importante das mercadorias, portanto, vital para a lógica do capital através da sua reprodução,

¹⁵⁵ Baseia-se em destruir o existente para recriar o imaginário. Destruir constantemente para reproduzir de novo. A destruição criativa ou destruição criadora é um conceito da economia que foi popularizado pelo economista austríaco Joseph Schumpeter em seu livro *Capitalismo, Socialismo e Democracia* (1942).

¹⁵⁶ “O desenvolvimento desigual é a manifestação concreta da produção do espaço sob o capitalismo” Ver: “Desenvolvimento Desigual- Natureza, Capital e a Produção de Espaço” Neil Smith (1988)

¹⁵⁷ Ver: <https://blogdaboitempo.com.br/2012/09/21/a-crise-estrutural-do-capital-e-sua-fenomenologia-historica/>

da sua reconstrução constante, onde hoje atuam diversos agentes e tipos de capitais diferentes envolvidos na produção do espaço urbano. Compreende-se que

a produção do espaço torna-se peça chave para contornar os problemas estruturais do capitalismo. A criação de configurações espaciais e circulação do capital no ambiente construído é, podemos concluir com firmeza, um momento extremamente ativo nos processos gerais da formação e resolução da crise (EI: 398; EM: 401; EB: 506 apud BOTELHO, 2014, p.88).

Assim, tem-se que “*A produção do espaço geográfico tem um papel cada vez mais importante na evolução e sobrevivência do capitalismo*” (SMITH, 1988, p. 139). A reestruturação contemporânea

significa constantemente reorganização espacial, modificação de plantas fabris, progresso em transportes e telecomunicações, construção e reconstrução de infraestrutura urbana etc. (BOTELHO, 2013, p.3).

Toda essa dinâmica de constante reconstrução, de reformulação de estruturas, se fortalece de modo a atrair mais investimentos, arrecadações, ou seja, movimentação, circulação e absorção do excedente de capital de forma a dar sobrevida ao sistema perante a sua crise estrutural. Tudo isso se sustenta a partir da capacidade de adaptação do capitalismo global, de sua constante transformação visando a sua sobrevida, como já comentado.

Portanto, essa reorientação do papel do Estado a partir do governo Lula representa um incentivo maior – tendo em vista o período do desmantelamento do Estado na década anterior – para a ocorrência do processo de reestruturação territorial-produtiva, trazendo maior visibilidade, perspectivas, impactos, mudanças na esfera econômica, espacial e social, com empresas se instalando, se reestruturando, aproveitando as oportunidades logísticas e competências favoráveis para tais ações que ocorre mediante o reflexo dessa retomada do protagonismo do Estado.

Isto trouxe à luz novas problemáticas, perspectivas, marcas e afetou profundamente a geografia industrial-econômica brasileira, sendo alimentada como uma estratégia de administração, de amenizar o período de crise. Essa redinamização espacial-econômica induzida a partir da política “novo desenvolvimentista” e da sua vertente de maior indução ao processo de reestruturação territorial-produtiva se responsabilizou por transformações complexas. Isso se permeou tanto envolvendo uma esfera ideológica de reabilitação da fábrica como fonte de progresso, como induções físicas no território – marcas desse “novo desenvolvimentismo” surgidas de acordo com a necessidade bem como reflexo das inovações tecnológicas, aportes em infraestrutura permeados para suprir tais necessidades – como consequências no que se refere às escalas local-regionais permeadas pelo processo de reestruturação aqui definido.

A redinamização ocorrida no território da cidade de Itaguaí e em outros pontos do território nacional, mediante a nova política de Estado iniciada pós 2003, promoveu um maior incentivo ao processo de reestruturação territorial-produtiva, trazendo mais notoriedade, dinamizações espaciais e consequências vinculadas a essa perspectiva de desenvolvimento econômico.

CAPÍTULO III

ITAGUAÍ: ASCENSÃO E CRISE DO NOVO DESENVOLVIMENTISMO

As amplas transformações pós-crise de 70 com o advento de mudanças no modo de produção e com o incremento de novas inovações tecnológicas nas esferas produtivas, não ficaram restritas somente ao mundo da fábrica, mas trouxeram significativas marcas e funções nos territórios. O capital passou a ter um poder maior de mobilidade geográfica, se articulando de modo a promover novas espacialidades industriais, procurando localizações estratégicas para dinamizar os seus objetivos. Isso porque, segundo Floriano de Oliveira (2013, p. 241):

o capital estabelece uma nova lógica de localização, em que tenta redirecionar os fluxos de investimentos de capitais para lugares em que possa estabelecer novos modos de minimizar os custos de produção por meio de redução do pagamento da força de trabalho, buscando maiores ganhos com a mais-valia, ou seja, maiores ganhos obtidos sobre a redução do valor pago à força de trabalho.

É fundamental entender que o território é um fator chave para melhor compreensão e manutenção de todo o processo de reestruturação; portanto, para o capital, pensar no território usado em si denota um teor de estratégia diretamente relacionado a uma maior rentabilidade de suas ações. O processo de reestruturação, pensando aqui na logística, envolve maior domínio com a questão do espaço-tempo, mantendo uma forte dependência com as competências do território em ofertar recursos aos empreendimentos. É pensado assim na particularidade que cada território admite em relação a sua estrutura física, social, institucional, tendo em vista o seu poder concentrador de processos de cunho inovadores.

Neste capítulo, trataremos das consequências local-regionais da reestruturação territorial-produtiva itaguaiense e das cidades vizinhas, numa emergente região-polo do Oeste Metropolitano Fluminense. Da mesma maneira, há que compreender a emergência de Itaguaí como uma cidade-símbolo do “novo desenvolvimentismo” fluminense. Para atingirmos tal intento, é necessário avaliar o significado de “novo desenvolvimentismo”, esta palavra-força tornada comum nos últimos anos do governo federal.

3.1. Território e inovações tecnológicas: novos aportes em infraestrutura

Segundo os apontamentos de Fischer (FIRKOWSKI & SPOSITO, 2008), há necessidade de promover estratégias de atração das empresas em particular no contexto geral atual de crise que acentua os fenômenos de concorrência entre os territórios. Isso se norteia porque atrair empresas é a garantia de empregos e recursos financeiros, portanto, possibilidades de crescimento e desenvolvimento. Assim se conformam as estratégias em transformar os territórios em um meio atrativo e um ambiente eficaz.

É pensado na materialidade de cada território, em suas vantagens para a produção, ou seja, nos aportes em infraestrutura física assim como nas competências de inovações tecnológicas e institucionais e das redes de fluxos de informações que o compõe. O território passa a ser desenhado, se assim se pode dizer, a partir de um campo de forças derivadas das tomadas de decisões influenciadas por um ator ou conjuntos de atores – econômicos ou sociais – que visam atender seus respectivos interesses.

O capital em seu movimento de reestruturação produtiva torna o território, ou seja, o lugar no qual o capital realizará seus investimentos, um aspecto estratégico para a decisão sobre a localização do empreendimento, já que os fatores que delineiam tal decisão são, hoje, muito mais dinâmicos que no passado recente (Floriano de OLIVEIRA, 2013, p. 238).

Portanto, para a reformulação de antigas bases produtivas, bem como o surgimento de novos investimentos, torna-se crucial promover transformações territoriais de modo a atender as necessidades de tais empreendimentos principalmente no que diz respeito a ampliar a sua capacidade no quesito de infraestrutura e numa maior eficácia sobre a logística, ou seja, um pensar estratégico na inovação propriamente dita. Entendendo aqui que *“inovação se trata da produção de um bem ou a prestação de um serviço novo ou substancialmente aprimorado no mercado com o objetivo de aumento da produtividade e de reprodução do capital.”* (TUNES, 2015, p. 4835). Segundo Quijano (2007, p. 177 apud SOARES, 2011, p. 105) *“a inovação não é uma mera ‘acumulação de conhecimentos’, mas o adequado aproveitamento dessa acumulação para introduzir no mercado, com êxito econômico, um novo produto ou processo”*.

Vale (2009, p.10-11) aponta que *“a inovação corporiza com sucesso o conhecimento encapsulado por vários actores e tem sido responsável pela obtenção de ganhos de produtividade elevados no sistema económico capitalista”*. Tunes (2016, p. 2) considera que apesar de não se constituir uma novidade, há hoje uma significativa aceleração inovativa, no sentido de que a inovação passa a ser algo mais presente e com uma velocidade cada vez maior nas relações sociais de produção e que isso está intrinsecamente associado ao processo de reestruturação produtiva.

A inovação pode ser definida como *“um fenômeno sistêmico e interativo, caracterizado por diferentes tipos de cooperação entre atividades interligadas, compreendendo principalmente sua assimilação, uso e difusão.”* (CASSIOLATO e LASTRES, 2005, p. 37; 2007, p. 154 apud IBAÑEZ, 2014, p. 124). Nessa mesma ordem, Fuck e Vilha (2011 apud VALENTE & VILHA, 2014) mostram que o processo de inovação endereça a necessidade de interação da empresa com múltiplos atores, de modo a acessar novos conhecimentos e estabelecer novas relações de cooperação para prover tecnologias e inovações. Seguindo os apontamentos de Lundvall e Borrás (2005, p. 617), Ibañez (2014, p. 125) retrata que a inovação não é apenas resultado da competência particular de uma empresa, e sim da *“competência”* da interação entre firmas, fornecedores, usuários, instituições de conhecimento e *“tomadores de decisão”*. Segundo FIRKOWSLI e SPOSITO (2008, p.46) *“a inovação requer a existência de um ambiente científico-técnico-cultural, ambiente que resulta precisamente das combinações entre as múltiplas intervenções.”* Segundo Albuquerque (2007, p. 141 apud Soares, 2011, p. 106), os sistemas de inovação *“são frutos de reformas estruturais de longo prazo e resultam de decisões políticas, de articulações entre o Estado, o mercado e a sociedade”*.

A partir dessa conjuntura determinada, é necessário à compreensão da importância da inovação ao se pensar na questão da escala territorial. A partir disso, Tunes (2015, p. 4835), mediante aos apontamentos de (Vale, 2012), apresenta que a relação entre a inovação e o território se traduz não apenas do ponto de vista da localização no território, mas sim a partir da perspectiva dos sistemas territoriais de inovação em que o território passa a adquirir um protagonismo no processo de produção.

A inovação acontece na circulação e na interlocução – no território e entre territórios, nas redes –, a circulação presidindo a produção, ou melhor, a circulação sendo hoje diretamente produtiva. (COCCO, 2009 apud ALBAGLI, 2013, p.308)

Há assim, uma *“relação dialética entre inovação e território a partir da constituição de redes de inovação que são territorializadas em seletivos espaços em diversas escalas geográficas.”* (TUNES, 2016, p.2). Segundo os apontamentos de MAILLAT, 2002, p.1, Tunes (2016, p. 9) retrata que *“as redes de inovação são definidas como “relações de cooperação/concorrência gerando sinergias e complementaridades necessárias” a efetivação do processo de inovação.”* Assim, segundo Maillat (1996 apud TUNES, 2015, p.4836), as redes de inovação são determinadas a partir das relações em rede entre os agentes inovativos no processo de aprendizagem e de inovação.

Destarte, deixa-se evidente que a produção de redes de inovação tende a gerar novas lógicas de territorializações, tendo em vista, claro, que isso se processa devido às ações de variados atores, agentes de inovações, que são responsáveis por novos usos aos territórios e consequentemente pela formação de novas complexidades de poder. Desta forma, o território se modifica – apresentando diferenciações territoriais de acordo com a organização dos recursos e ações dos atores – a partir da implantação de infraestruturas, tanto físicas quanto de recursos atrelados ao conhecimento, de equipamentos intrínsecos a inovação propriamente dita. Assim,

a inovação e as novas tecnologias não têm somente transformado o próprio conteúdo da atividade industrial, elas têm modificado profundamente a organização espacial da indústria e transformado a organização e a estruturação dos espaços geográficos (FIRKOWSKI, SPOSITO, 2008, p. 23).

Seguindo essa lógica, o território também se viabiliza para a concentração de inovação, de um ambiente propício para tal. Portanto, no cenário atual, *“o território adquire novo significado, como espaço de produção e inovação, para além da firma”* (ALBAGLI, 2013, p. 303). Há deste modo, produção de territórios visando gerar inovação, em expandir o caráter inovativo de sua estrutura material, concentrando propriedades inovadoras, ou seja, incentivando para que as redes de inovação possam ser territorializadas em espaços seletivos, transformando assim, áreas estratégicas, pontos específicos para tais funções, ou seja, aumentando as competências de determinado ponto espacial. Isso se ratifica ao compreender que *“a inovação tecnológica é cada vez mais o resultado de certos lugares privilegiados”* (FIRKOWSKI e SPOSITO, 2008, p. 50), ou seja, a transformação de um dinamismo local, fazendo parte, portanto, de uma estratégia territorial, tendo em vista o fato de que *“conhecimento e inovações adquirem então especificidades de acordo com cada contexto espacial/ territorial”* (ALBAGLI, 2013, p. 306). Mediante a esse fato, tem-se que as inovações de caráter tecnológico geram consequências geográficas, ou seja, promovem diferenciações territoriais baseadas na concentração de elementos de cunho inovativos, sendo que este processo não se manifesta de modo homogêneo; portanto, a produção de aparatos intrínsecos a concentração de inovação em determinado território torna-se uma das responsáveis pela produção de desenvolvimentos desiguais.

Tornar um ambiente característico da existência de meios inovadores significa também contribuir para a ocorrência de uma discriminação espacial, pelo fato de certos lugares se tornarem mais atraentes para receber investimentos do que outros, sendo isso comandado pela parceria entre Estado e capital privado. Esse panorama instaurado a partir da formação de ambientes mais propícios à inovação do que outro se delineia a partir da formação de hierarquias urbanas desempenhada por alguns lugares sobre outros, em que

com o capitalismo, o processo de diferenciação das cidades se acentua, aí incluindo-se a hierarquização urbana: a criação de um mercado consumidor, a partir da expropriação dos meios de produção e de vida de enorme parcela da população, e a industrialização levam à expansão da oferta de produtos

industriais e de serviços. Esta oferta, por sua vez, se verifica de modo espacialmente desigual, instaurando-se então a hierarquia das cidades. Esta por sua vez, suscita ações desiguais por parte dos capitalistas e do Estado: daí o interesse em compreender a sua natureza (CORRÊA, 1989, p. 20-21 apud RIBEIRO, 2016, p.4).

Nessa relação de diferenciações, é necessário compreender que

inovação e novas tecnologias são, igualmente, responsáveis por uma acentuação da mobilidade espacial das atividades industriais, mas deve-se, sobretudo, levar em conta o fato que ela implica também numa maior mobilidade profissional e setorial (cf: evolução dos empregos, necessidade de reciclagem e de formação permanente) (FIRKOWSLI e SPOSITO, 2008, p. 48).

Ou seja, a partir disso, segundo ALBAGLI (2013, p. 308) evidencia-se o aprofundamento das desigualdades territoriais na distribuição de informações e conhecimentos considerados estratégicos. Deste modo, a concentração de mecanismos de inovação é responsável por causar desequilíbrios regionais que tendem a se evidenciar claramente no espaço geográfico. No mais, essa necessidade constante de inovar, de produzir aportes em infraestrutura que promovam conhecimento, inovações, se processa tendo em vista o fato de *“que as empresas localizam-se nos territórios não de maneira “acidental” e sim, favorecida por fatores como infraestrutura”*. (IBAÑEZ, 2014, p. 128).

Nesta conjuntura, tanto o Estado quanto o capital privado se articulam de modo a intervir no território em prol de garantir as condições físicas, sociais e institucionais favoráveis aos empreendimentos capitalistas, como os industriais e os imobiliários. Assim, *“há o estabelecimento de uma série de relacionamentos entre capital privado inovador e o Estado configurando as redes de inovação no território”* (TUNES, 2015, p. 4843). Neste contexto, o Estado desempenha o papel de promover acordos, estimular a dinamização do território que passa a ser alvo de investimentos, através da produção de novos aportes em infraestruturas, maximizando as competências de tal território. O Estado desempenha um papel de assegurar a difusão da inovação e das novas tecnologias no conjunto da estrutura industrial, de modernizar o aparelho industrial e também de prover uma política de ordenamento do território (FIRKOWSLI e SPOSITO, 2008, p. 74). Afinal,

o Estado usa seus poderes para aumentar a diferenciações e dinâmicas regionais, através de investimentos em infraestrutura mediante a imposição de leis de planejamento e aparatos administrativos. Os Estados continuam se desdobrando para aumentar seus próprios poderes mediante a criação de “paraísos” para o investimento do capital, já que um ambiente de negócios atraentes traz novos fluxos de capital. (GOMES FILHO, 2013, p.151)

No intuito de promover uma capacidade permanente de inovação, conhecimento gerando conhecimento (MOULIER BOUTANG, 2011 apud ALBAGLI, 2013, p. 306), há uma maior necessidade de ocorrer relacionamentos entre empresas, institutos de apoio à inovação e o Estado (escala federal e administrações locais) de modo a originarem as redes de inovação, estas, como já retratada, que podem ser definidas como *“relações de cooperação/concorrência, gerando sinergias e complementaridades necessárias”* a efetivação do processo de inovação. As redes de inovação que, segundo Maillat (2002), possuem uma lógica territorial; acentuam a importância do território para a inovação (MAILLAT, 2002, p. 11 apud TUNES 2015, p. 4840-4841).

Destarte, considera-se relevante o fato de que cada território (país, local ou região) dispõe de diferentes combinações de características e bens coletivos – físicos, sociais, econômicos, culturais, políticos, institucionais – que influenciam sua capacidade de produzir conhecimentos, de aprender e de inovar (ALBAGLI & MACIEL, 2004 apud ALBAGLI, 2013, p. 306).

De uma perspectiva instrumental, o território constitui peça chave para a reprodução do capital, que, se hoje exige ser globalizado, também necessita de ancoragens físicas para os empreendimentos produtivos. Ao mesmo tempo, ele requer uma fronteira em constante movimento, que atenda às contínuas transformações nas condições de sua reprodução, em um processo de ininterrupta desconstrução e reconstrução espacial. (ALBAGLI, 2013, p. 311).

Assim,

para André Fischer, o território é um espaço onde se exercem poderes, inscrevem-se projetos sociais, exprimem-se estratégias de atribuição de valor e se afrontam os interesses mais ou menos contraditórios dos diferentes atores, onde a empresa não se localiza num espaço- conteúdo, neutro ou indiferenciado da teoria neoclássica, mas num meio socioeconômico mais ou menos integrado, ou seja, um território, que se apresenta mais ou menos atrativo em função dos recursos, dos potenciais, das oportunidades que ele propõe e graças também à sua capacidade de adaptação às flutuações das necessidades da atividade econômica. (FIRKOWSLI e SPOSITO, 2008, p. 9).

No entanto, o território não deve ser apenas compreendido a partir do exercício de poder para a reprodução do capital e dos atores hegemônicos, que através das suas respectivas tomadas de decisões, o produzem. O território apresenta uma concretude muito mais ampla, significativa, do que essa superficialidade, não determinado por um caráter neutro em sua essência, mas dotado de intencionalidades e produzido de modo dinâmico, coletivamente. Deste modo, é necessário o entendimento de que o território “*não se reduz então à sua dimensão material ou concreta, é também e, sobretudo, um campo de forças, uma teia de relações sociais*” (RAFFESTIN, 1993 apud ALBAGLI, 2013, p. 304). Completando, deve-se “*pensar as possibilidades de usos de seus recursos a partir dos confrontos que delineiam a organização desse território*” (Floriano de OLIVEIRA, 2013, p. 235). Afinal,

o território é unidade privilegiada de reprodução social, denominador comum, desembocadura, encarnação de processos diversos e manifestação de conflitualidades. A abordagem do território deve se afastar dos tratamentos que pensaram estruturas sem decisões de sujeitos ou atores sem contexto estrutural. Territórios são construções (sociais, discursivas e materiais), portanto sua análise deve se basear na interação entre decisões e estruturas, nas articulações entre microprocessos, microiniciativas versus macrodecisões nas várias escalas em que se estruturam e se enfrentam os interesses em disputa (BRANDÃO, 2008, p.12).

Desta forma, o território se traduz

como um espaço onde se exercem poderes (organização-controle), inscrevem-se projetos sociais (desenvolvimento-ordenamento-planificação), exprimem-se estratégias de valorização e se afrontam os interesses mais ou

menos contraditórios dos diferentes atores (FIRKOWSKI, SPOSITO, 2008, p. 61).

Assim, o poder de intervenção do capital em um território pode levar a *“uma miríade de alternativas que podem tomar diferentes formas em diferentes sociedades espaço-temporais”* (ALBAGLI, 2013, p. 311). O território não deve ser materializado apenas como um mero receptáculo para os empreendimentos capitalistas, mas ser pensado a partir das lutas, contradições, resistências, sendo estas engendradas pelos sujeitos que coexistem e disputam os sentidos de tal território. Deve ser visto não como algo já pré-estabelecido pelos atores dominantes, mas também algo produzido pelos sujeitos sociais, pelos “periféricos”, “marginalizados”. Deste modo, é fundamental compreender que, para que se almeje o desenvolvimento num sentido concreto, haja

a ativação de recursos materiais e simbólicos e a materialização de sujeitos sociais e políticos buscando ampliar o campo de ação da coletividade, aumentando a sua autodeterminação e liberdade de decisão...robustecendo a autonomia de decisão e ampliando o raio de ação dos sujeitos concretos de determinado território (BRANDÃO, 2018, p.3).

Assim, o território deve ser associado à política, como um constructo social, pensado como um direito, como um lócus de possibilidades e de potencialidade de desenvolvimentos num sentido real da palavra. Brandão (2008, p.17) traz apontamentos da importância significativa de pensar, de construir políticas públicas e emancipatórias e da construção de cidadania, procurando engendrar uma ação coletiva, que seja pedagógica, que densifique a consciência social cidadã e a legitimação política, ampliando assim o campo de ação da coletividade, aumentando a sua autodeterminação e liberdade de decisão, tomando o território enquanto potência vigorosa de transformação.

Na contemporaneidade, explica Floriano de Oliveira (2013, p. 235), *“devemos pensar o território como uma totalidade que expressa mais do que a delimitação territorial do poder político”*, envolvendo, *“concretamente, as relações que conjugam interesses contraditórios e que revelam as interações sociais tanto dos capitalistas quanto dos trabalhadores”*. É necessário tanto se pensar no território quanto no interesse por parte dos atores em transformá-lo em um ambiente inovador, com fatores que estimulem a criação de competências e maximizem as oportunidades atrativas em seu âmbito.

Itaguaí tornou-se um dos pontos espacial fluminense privilegiado, escolhido a partir da política neodesenvolvimentista para receber aportes em infraestruturas que expandissem a reprodução do capital, ou seja, tornando-se uma base territorial representativa de um ambiente inovador, concentrador de processos inovadores, portanto, de possibilidades atreladas ao desenvolvimento, fato este que contribui para a atração, localização de empresas neste território. É como se Itaguaí passasse a fazer parte *“da ideia de aglomerações territoriais de agentes econômicos, políticos e sociais, como ambientes potencialmente propícios à interação, à cooperação e à aprendizagem, ou seja, à inovação local”* (ALBAGLI, 2013, p. 308).

Portanto, o território da cidade adquiriu novos usos e significados – *novas territorialidades* – fato este que propicia a emergência de conflitos e contradições, tendo em vista as ações e lógicas articuladas pelos atores – os sujeitos sociais e agentes econômicos – que passam a disputar os sentidos do território. Assim, Itaguaí é o exemplo claro de uma mudança territorial-produtiva que se refletem no urbano, baseada em um movimento especulativo do capital, onde o uso e a gestão do território tornam-se um fator elementar para a sua sobrevivência.

Há abruptas diferenças sobre como se configura as atividades produtivas, bem como a questão política de ordenamento dos territórios, no que tange a escala *centro versus periferia*. O que sustenta essa afirmativa é o fato de nos países centrais o território já conter infraestruturas mais adequadas, amplas competências de inovações tecnológicas, redes urbanas de caráter sólidas, maior facilidade na construção de ambientes mais sólidos em relação à concentração de inovação. Deste modo, ampliam o poder de mobilidade geográfica do capital, sem que haja necessidade de altos custos operacionais com a questão dos aportes físicos a serem criados para tais investimentos. No contexto dos países periféricos, estes oferecem as condições que minimizam os custos produtivos através da precarização do trabalho, seguido da redução do valor pago a mão-de-obra, fato que potencializa os lucros. Outro aspecto favorável para o capital é a existência de leis mais brandas que possibilitam a sua autonomia de intervenção nos territórios de acordo com seus interesses. No entanto, quando se trata a respeito da qualidade dos suportes materiais relacionados à infraestruturas – não apenas físicas, mas as sociais, as políticas, as instrucionais – nos países periféricos há certa defasagem, fazendo assim com que o capital não possa escolher diretamente onde instalar seus empreendimentos, por nem todo lugar propiciar os recursos e as capacidades técnicas e logísticas necessárias para tal.

Portanto, há assim nos países periféricos fortes marcas de desenvolvimentos desiguais – formação de diferenciações geográficas tendo em vista a disparidade no que se refere à lógica de injeção de capital e a concentração de ambientes inovadores – propiciando a heterogeneidade de territórios que se diferenciam a partir da perspectiva de concentração de competências em infraestruturas que se consolidam mais em uns do que em outros. Isso se ratifica, tendo em vista o pensamento de que

através dos crescentes investimentos em ciência, tecnologia e informação, determinados lugares concentram os suportes técnicos que viabilizam as estratégias acionadas pelos atores hegemônicos, tornando-se, com isso, espaços de comando, densos de fluxos e de informação, com intenso poder de atração de atividades e investimentos. Nesse processo, segmentos do território afirmam-se, reforçando desigualdades sociais, como lugares “luminosos”, enquanto outros permanecem “opacos” (SANTOS, 1993 apud PEREIRA, 2013, p.5).

O território deve ser percebido antes do produtivo, portanto, pensar no território é a primeira estratégia que deve ser tomada. Para tal, ocorre como já mencionado, uma articulação de instituições, uma interação, onde o Estado, as administrações locais e empresariais, além da “negociação” com os sujeitos sociais, que viabilizam uma refuncionalização em determinado território, para que este venha a se adequar – potencializar suas competências – se tornando atrativo, ampliando assim a capacidade de reprodução do capital.

Há para o capital, extrema necessidade em se pensar na esfera territorial, proporcionando inovações tecnológicas e criando suportes em infraestrutura de logística, referente a transportes, como rodovias, portos, redes ferroviárias – que favoreçam o deslocamento produtivo – assim como investimentos no ensino e na capacidade técnica-instrucional com programas de qualificação profissional, de modo a potencializar os territórios para os empreendimentos. No desenrolar deste processo, almejando um desenvolvimento local real, é primordial pensar também na conjuntura social de tal território, perceber o “outro”, ou seja, a existência de inovações sociais, advindas da coletividade, de quais sujeitos, suas lógicas e ações de intervenção, de modo a não torná-los excludentes das decisões, dos diálogos.

Seguindo essa linha de análise, Tunes (2015)¹⁵⁸ aponta que o que favorece a produção de inovação, tanto diz respeito às infraestruturas físicas do território quanto os recursos do conhecimento. Segundo a mesma, a estrutura física do território se fragmenta em dois segmentos, no âmbito de produção – referente às empresas inovadoras e os institutos de apoio à inovação pública e privado – e na infraestrutura no âmbito da circulação, como os meios de circulação terrestre (aérea, marinha e rodoviária) como também a circulação imaterial promovida pelas infovias. Já os recursos do conhecimento encontram-se intrínsecos aos conhecimentos tácitos, frutos de relações informais baseadas na experiência e na interação do trabalho. Isso encontra-se intrínseco ao fato de que

a valorização do conhecimento tácito remete também a um conceito mais abrangente de inovação, para além da inovação tecnológica, valorizando-se não apenas o conhecimento formalizado e dito avançado (conhecimento científico- tecnológico), mas também o conhecimento não formalizado, construído nas práticas econômicas e socioculturais nesse contexto, ainda, as inovações sociais e institucionais são tão ou mais importantes que as inovações técnicas e produtivas. A inovação tecnológica é parte de um conjunto mais amplo de inovações sociais que a acolhem e dão lugar à sua difusão (ALBAGLI, 2013, p. 307).

Pensar o território, portanto, deve ser algo além do que a superficialidade de sua potencialidade de deslocamento produtivo e de rede tecnológica; deve-se potencializar a sua capacidade e competência em produzir conhecimentos e de proporcionar inovações reais – não apenas tecnológicas, mas também em níveis sociais e institucionais – valorizando a sua heterogeneidade e todos os atores que o produzem. Assim, é entender “*o território não como unidade, mas como diversidade, conexão de singularidades, hibridização de subjetividades, a partir da atividade, do movimento, da criação, da inovação*” (ALBAGLI, 2013, p. 309).

Nessa perspectiva de entender como as empresas devem manter suas relações com o território, percebendo-o como além de uma estrutura física, tem-se que:

as novas localizações das atividades econômicas, na atualidade, têm em conta, muito mais que anteriormente, que o território não é um espaço liso; ele tem marcas e normas instituídas historicamente pelos sujeitos sociais que o organizam e dominam. Por isso, as formas como se relacionam ações, organizações e instituições locais nas práticas sociais e de gestão do território são aspectos que não podem ser desprezados na interpretação das condições que permitem ao território abrigar novas atividades industriais (Floriano de OLIVEIRA, 2008, p. 273).

Nesse processo de reestruturação contemporânea, as empresas se adéquam ao território, visando potencializar as condições locais para solidificar a sua instalação, torná-lo em um ambiente eficaz, propício à inovação. Deste modo, interferem; junto de outros agentes de inovação; não apenas na estrutura física, mas influem intensamente em aspectos econômico-sociais, como a contratação de mão-de-obra da região, se articulando através de parcerias com instituições de ensino-pesquisa e administrações locais, inclusive procurando, em alguns casos, promover o diálogo com sujeitos sociais que se apropriam cotidianamente de tal território, de modo a “negociar” seu uso, minimizando os conflitos.

O interesse das empresas em se localizar em um determinado território não é apenas justificado pelo fato da existência de um ambiente caracterizado pela oferta de subsídios e

¹⁵⁸ Sobre essa discussão, ver: Geografia da Inovação: Território e Inovação no Brasil no Século XXI, de Regina Helena Tunes, 2015.

isenções fiscais. Esta atração se permeia em um processo muito mais amplo, em que são analisadas as circunstâncias físicas, políticas, econômicas e sociais de que comporta em cada território, tendo em vista a sua capacidade de inovar e de propiciar condições favoráveis aos segmentos industriais. Torna-se relevante ao capital às ofertas relativas a equipamentos urbanos, aos serviços, a competência das redes de fluxos e de conhecimento, com a criação de instituições que promovam a qualificação de uma mão-de-obra local, assim como a proximidade com universidades e centros de pesquisa. Destarte, exigem uma concretude de medidas, de requisitos com o Estado e com as administrações públicas locais, por meio de parcerias, para que tal território corrobore consistência de uso às instalações.

A cidade de Itaguaí, assim como a região metropolitana do Rio de Janeiro como um todo, encontrou-se em momento de estagnação econômica na década de 90, referente, sobretudo a seu baixo dinamismo industrial. Como já enunciado e relacionado ao “novo desenvolvimentismo” implantado no início do século XXI – reativando a atuação do Estado com a questão de incentivos a exportação de insumos básicos e com a industrialização – este recorte passou a ter o seu território requalificado mediante as transformações urbanas-produtivas e novas necessidades do capital, se tornando um lócus privilegiado, um ambiente favorável para novos investimentos.

É relevante compreender, como uma área que já apresentava, mesmo que com um potencial limitado, certa característica pró-industrial – com a existência do seu porto e da operação de algumas outras empresas – passa a se reconfigurar, reestruturar as suas bases produtivas, assim como atrair novos incrementos a partir desta nova guiada na política do Estado no início deste século. Itaguaí, portanto, representa um exemplo evidente de um território privilegiado pelas ações do Estado a partir de sua reorientação pós- 2003. Esse fato promoveu, portanto, maior visibilidade as mudanças neste recorte, sendo este um dos nós de todo esse processo, onde o Estado se articulou de modo a gerir a questão da logística tornando um lócus atrativo e proveitoso para o interesse do grande capital. Deste modo, promoveram fortes marcas, refuncionalizações territoriais, potencializando suas capacidades, seja pela exigência de aportes para suprir suas instalações, seja como consequência de suas atuações.

Itaguaí, portanto, a partir de uma posição geográfica estratégica – sendo reificado como um ponto estratégico do território fluminense e reincluído na rota da lógica do capital –, potencializa suas capacidades de produção de elementos intrínsecos a um caráter de inovação. Torna-se deste modo, com a relativa criação de aparatos, espaço concentrador de atrativos para os investimentos que desejam desfrutar das condições favoráveis de logística que passa a oferecer¹⁵⁹. Requalifica-se assim não apenas a funcionalidade material da infraestrutura física do seu território, mas também procurando pegar certo respaldo perante a ideologia de um desenvolvimento, na reconstrução de sua imagem, de uma cidade que passa a oferecer as melhores possibilidades, tanto para residir, trabalhar quanto investir.

A acessibilidade de um determinado território, ainda mais quando este se pretende se tornar concentrador de investimentos logístico-industriais, se define a partir – tendo em vista o transporte como fator relevante na influência da localização de segmentos produtivos – do seu aspecto de deslocamento tanto material, físico quanto social e econômico. Segundo apontamentos de Weber (1909)¹⁶⁰ Firkowski e Sposito, 2008, p 166, retratam que “*a localização ótima é, portanto, aquela que permite minimizar o conjunto dos custos de transporte, isto é, de tornar menor possível à soma ‘custo de provimento a partir das fontes + custo de distribuição dos produtos no mercado’*”.

Historicamente, a questão de acesso ao território de Itaguaí – sendo este atrativo pela existência e necessidade de acesso ao porto – sempre foi um problema, fato este que reduzia,

¹⁵⁹ Ver: <http://www.cbre.com.br/imoveis/788-condominio-logistico-itagua-i-rj>. Acesso: 07 de outubro de 2016.

¹⁶⁰ Ver: WEBER, A. *Über den Standort der Industrien*, 1909.

limitava o seu potencial devido encontrar-se espacialmente isolado, longe do núcleo metropolitano e com obstáculos referentes às vias de seu acesso¹⁶¹. Esse fato se evidencia como um problema histórico ratificado por Riley Rodrigues, especialista da Gerência de Competitividade Industrial e Investimentos da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro em que em uma reportagem¹⁶² do ano de 2013 sobre a dificuldade de acesso aos terminais de grande parte dos portos brasileiros, relata que *“é um porto de altíssima capacidade pela facilidade logística, mas tem uma rodovia de traçado antigo com um grande trecho não duplicado”*.

Itaguaí, tendo o seu território redinamizado e escolhido para propiciar ações que levassem a um crescimento econômico em nível nacional, passou a operar medidas estratégicas eliminando entraves e gargalos que restringiam a sua capacidade de uso, de modo a oferecer maior fluidez logística e dinamização para as atividades econômicas, tendo em vista o fato de que *“o espaço só é atrativo na medida em que ele é acessível”* (FIRKOWSKI e SPOSITO, 2008, p.99). Assim, através de um pensar mais efetivo na relação território-inovação¹⁶³, voltaram-se ações no intuito de maximizar as condições que promovessem modificações em sua estrutura espacial, permeando um dinamismo local, tornando-a atrativa tanto para a manutenção como para a chegada de novos investimentos.

Em seu território consolida-se uma tríade logística de transporte que desempenha papel fundamental em fortalecer o processo de reestruturação produtiva de acordo com um maior domínio da relação espaço-tempo. Evidencia-se no território de Itaguaí a constituição de inovações ligadas a infraestruturas físicas, estando direcionada ao deslocamento produtivo, devido o fato de Itaguaí condicionar-se como um território usado principalmente por ofertar potencialidades logísticas, para o transporte produtivo, fato confirmado pela existência do porto.

Exemplificando a inovação em tal território, tem-se na parte marítima, o caso da reestruturação do porto e os novos terminais portuários, como o Porto Sudeste, estes que atuam como importantes instrumentos logísticos. No aspecto ferroviário, salienta-se o papel desempenhado pela Malha Regional Sudeste (MRS Logística S.A), esta que apresenta uma grande importância pelo fato de unir os grandes centros consumidores e produtores do país, onde as suas linhas são essenciais no que se trata ao acesso ferroviário a importantes portos brasileiros, atuando na área de mineração, siderurgia, metalurgia, entre outras. A companhia tem acesso exclusivo aos terminais do Porto de Itaguaí: Sepetiba Tecon (Contêineres), CSN Tecar (Granéis) e CPBS Vale (Exportação Minério de Ferro), além de prover a solução logística para o terminal de exportação da Vale na Ilha de Guaíba, na Baía de Sepetiba (RJ). Mais recentemente, a MRS passou a servir também o Porto Sudeste, também na região de Itaguaí¹⁶⁴.

¹⁶¹ Em tal situação, as principais vias de acesso rodoviário eram: as rodovias federais BR-101 (Rio-Santos), BR-116 Presidente Dutra), BR-040 (Rio-Juiz de Fora) e BR-465 (antiga Rio-São Paulo) e as rodovias estaduais RJ-099 e RJ-105. Ver: <http://www.portservices.com.br/docs/Sepetiba.pdf>. Acesso: 16 de fevereiro de 2017.

¹⁶² Ver: <http://www.sindiex.org.br/noticias/1242/acesso-a-terminais-e-maior-problema-nos-10-principais-portos-brasileiros.html>. Acesso: 16 de fevereiro de 2017.

¹⁶³ Considerando neste período a criação da Lei de Inovação, Lei no 10.973/2004. Esta Lei estabelece medidas de incentivo à inovação e à pesquisa científica e tecnológica no ambiente produtivo, com vistas à capacitação tecnológica, ao alcance da autonomia tecnológica e ao desenvolvimento do sistema produtivo nacional e regional do País. Ver: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/lei/110.973.htm. Acesso: 16 de fevereiro de 2017.

¹⁶⁴ Ver: <https://www.mrs.com.br/clientes/solucoes/> Acesso em: 04 de outubro de 2016

De acordo com a criação de novos aportes em infraestrutura física rodoviária, tem-se o caso já mencionado da construção do Arco Rodoviário Metropolitano¹⁶⁵, tendo seu nome oficial como Rodovia BR-493/RJ-109. Obra esta planejada na década de 70, mas que apenas começou a sair do papel no ano de 2008, estimulado pelo programa de aceleração do crescimento – PAC, advindo da fase “novo desenvolvimentista” brasileira. Objetivo principal de tal obra era de conectar o Porto de Itaguaí até o Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro-COMPERJ, localizado no município de Itaboraí.

Segundo a FIRJAN (2008), os municípios no entorno do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro terão redução dos custos de transporte no acesso a Itaguaí entre 15% e 20%. Além disso, os impactos logísticos da construção do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro se estendem por sete estados brasileiros através da redução do custo de transporte de e para o Porto de Itaguaí (GOMES FILHO, 2013, p. 60).

Além disso, tal obra criou a expectativa de promover uma redução no tráfego de caminhões em eixos viários como a Avenida Brasil e a Ponte Rio- Niterói¹⁶⁶ – estas que sofrem grandes problemas a respeito do excesso de tráfego – além de tal infraestrutura rodoviária facilitar o acesso ao porto de Itaguaí. Segundo o especialista em competitividade industrial e investimentos da Firjan, Riley Rodrigues de Oliveira, com a implantação do Arco Metropolitano, a produtividade referente ao Porto de Itaguaí se elevaria, pois

com o Arco pronto, Itaguaí vai ter o melhor acesso rodoviário do Brasil, principalmente para o Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (Comperj)¹⁶⁷ e para o Norte e Nordeste fluminense.¹⁶⁸

A seguir, a imagem que simboliza – ilustrando os municípios “cortados” por tal via – o objetivo inicial de tal investimento.

¹⁶⁵ Sobre esta temática, ver o trabalho de Júlio César Gomes Filho, “O Arco Rodoviário Metropolitano como Elemento de Reestruturação do Espaço Fluminense”. Revista Continentes (UFRRJ), ano 2, n.2, 2013. <http://r1.ufrj.br/revistaconti/pdfs/2/ART7.pdf>

¹⁶⁶ Ver: <http://odia.ig.com.br/porta/economia/arco-prop%C3%B5e-uma-vmada-na-baixada-fluminense-1.571877>. Acesso: 04 de outubro de 2016.

¹⁶⁷ Lembrando que matéria data de Julho de 2014, onde ainda existia uma gama de expectativas referentes ao COMPERJ.

¹⁶⁸ Ver: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2014/07/rj-inaugura-arco-metropolitano-apos-40-anos-e-espera-pib-r-18-bi-maior.html>. Acesso: 04 de outubro de 2016.



Fonte: RIMA-COMPERJ (2007).

Figura 7: Traçado do Arco Rodoviário Metropolitano

Fonte: RIMA-COMPERJ (2007).

O arco trazia a promessa de dinamizar a economia fluminense, não se limitando apenas em convergir em maximização dos lucros advindos do deslocamento produtivo. Esse aporte funcionaria também na instalação de novos empreendimentos atraídos para próximos desse corredor logístico, fato este que ocorreria não apenas em Itaguaí como também nos demais municípios “cortados” por tal via. Assim, o que se anunciava era a incorporação de áreas rurais, de baixo desenvolvimento econômico à dinâmica urbana, almejando que ao longo do arco se definissem espaços destinados ao uso industrial e logístico.

Seguindo a análise, seria primordial o estímulo – através de parcerias entre empresas, governo e as instituições de capacitação de mão-de-obra – a criação de infraestruturas ligadas aos aspectos tanto técnico-produtivos quanto social-institucionais, de modo a expandir a capacidade de tal território em comportar inovações, reconhecendo e valorizando os diversos atores que produzem tal território. Exigem-se assim investimentos que se referem à capacitação técnica-instrucional, por meio de um plano de ações elaborado que promovam a qualificação de uma mão-de-obra local, expandindo as possibilidades de tal território em abarcar novos investimentos industriais e ofertando possibilidades de qualificação profissional a população local. Partindo desta conjuntura, deve-se instituir políticas públicas por parte das administrações locais, de modo a regular o uso e gestão do território também a serviço da coletividade, para extrair as possibilidades reais de um desenvolvimento social, concretizando benefícios reais a população que reside nos locais que passam a receber investimentos produtivos, como o caso da cidade de Itaguaí. Isso se refere em estimular “ambientes potencialmente propícios à interação, à cooperação e à aprendizagem, ou seja, à inovação local” (ALBAGLI, 2013, p. 308).

Evidenciou-se assim a aplicação de recursos voltados a promover a capacitação técnica-instrucional em tal território. Foi implantada em Itaguaí uma unidade do Centro Federal de Educação Tecnológica Celso Suckow de Fonseca (CEFET), sendo fruto de uma parceria entre o Governo Federal com a Prefeitura de Itaguaí e a Empresa Vale. Esta unidade oferece cursos voltados para a área de técnico em mecânica, técnico em porto e engenharia industrial. A escola tem atuado de forma a aproveitar o potencial de desenvolvimento da

região e a proximidade com Arranjos Produtivos Locais, estando aberta a possibilidade de novas parcerias para dar conta das demandas existentes na região. Além do CEFET, tem-se também em Itaguaí o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial – SENAI¹⁶⁹, este que oferece mais de dez cursos direcionados para jovens entre 14 e 24 anos com o objetivo de atender as indústrias e empresas que se instalam em tal recorte espacial, oferecendo laboratórios de automação e de instrumentação industrial totalmente equipado e automatizado, favorecendo assim a intimidade do futuro profissional com o seu instrumento de trabalho. Segundo a prefeitura de Itaguaí, recentemente, foi estabelecido um convênio por intermédio da sua Secretaria de Desenvolvimento Econômico e o SENAI, visando oferecer 110 vagas em cursos profissionalizantes referente às áreas de gestão, construção civil e elétrica¹⁷⁰.

Outro instrumento existente é a própria “Escola de Fábrica” mantida pela Nuclebrás Equipamentos Pesados S.A – NUCLEP, nas dependências da própria empresa e sendo destinada a educação profissional de jovens que pretendem ser inseridos no mercado de trabalho no ramo tecnológico, atendendo assim as demandas da própria empresa. Além destas, podem ser citadas os polos universitários, sendo estes centros de qualificação de mão-de-obra localizados no entorno da região em desenvolvimento, como a Universidade Estácio de Sá presente no bairro de Santa Cruz e que tem oferecido diversos cursos voltados para atender a demanda da região, como engenharias com especializações diversificadas, petróleo e gás, entre outros. Não há como não ser relevante também a Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ) localizada no município de Seropédica, assim como a Universidade Estadual da Zona Oeste (UEZO), no bairro de Campo Grande.

Outro aporte voltado à capacitação profissional, diz respeito à implantação em março do ano de 2014 da instalação de um Centro Vocacional Tecnológico (CVT)¹⁷¹, coordenado pela Fundação de Apoio à Escola Técnica (FAETEC) localizada no Município de Seropédica, mais precisamente no KM 42 da Rodovia RJ 099, conhecida como Reta de Piranema, no bairro Vera Cruz. A unidade apresenta cursos voltados em diversas áreas, como: operador de computador, montador e reparador de computadores, auxiliar em administração de redes, pedreiro de alvenaria, pintor de obras, aplicador de revestimento cerâmico, carpinteiro de obras, instalador de tubulações industriais, eletricista instalador predial de baixa tensão, assistente de operações logísticas; operador de empilhadeira, almoxarife (operador de estoque e armazenagem), assistente administrativo de compras, auxiliar de administrador, auxiliar de pessoal, recepcionista, auxiliar de recursos humanos e técnicos em logística, ou seja, cursos baseados na construção civil, informática e na gestão de negócio e logística. A implantação deste CVT tem como objetivo alçar uma educação profissionalizante na região e adjacências, garantindo desta forma a oferta de uma mão-de-obra qualificada e empregabilidade para a população. Esta unidade foi construída numa área de mais de 2.182 m², em um terreno cedido pela Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ), com investimento de R\$ 4,1 milhões, sua infraestrutura apresenta salas e laboratórios modernizados, além da presença de oficinas de desenvolvimento científico e tecnológico.

Além dessas tentativas de promover o desenvolvimento instrucional-profissional, foi verificada também a existência do Programa Empreender, este de iniciativa de âmbito nacional, que une a Confederação das Associações Comerciais e Empresarias do Brasil e o Sebrae, e que foi implantado em parceria com a Federação das Associações Comerciais e Empresariais do Estado do Rio de Janeiro (Facerj)¹⁷² e a Associação Comercial, Industrial e

¹⁶⁹ Ver: <http://www.cursosenaario.com.br/unidade-itaguaui.0.0.715.0.html>. Acesso: 05 de outubro de 2016.

¹⁷⁰ Para saber mais sobre os cursos oferecidos, ver: <http://itaguaui.rj.gov.br/noticia/857/prefeitura-de-itaguaui-e-senai-oferecem-cursos-profissionalizantes.html>. Acesso: 05 de outubro de 2016.

¹⁷¹ Ver mais em: <http://seropedica.rj.gov.br/?tag=cvt>. Acesso: 05 de outubro de 2016.

¹⁷² Ver mais: <http://facerj.org.br/> Acesso em 05 de outubro de 2016

Agropastorial de Itaguaí (Aciapi)¹⁷³. Esta ideia surgiu com o objetivo de fortalecer micro e pequenos negócios, promovendo assim o desenvolvimento dos pequenos empresários através de capacitação e também havendo uma troca de informações entre eles. Desta forma, é importante o incentivo ao mercado local, para que a renda gerada pelos empreendimentos instalados e desenvolvidos por este programa seja absorvida pela economia local e do seu entorno. Sobre tal referência, no ano de 2015, por exemplo, a Secretaria de Desenvolvimento Econômico de Itaguaí, em parceria com o SEBRAE, ofereceu cursos gratuitos de capacitação de microempreendedores individuais. As oficinas foram organizadas pelo Programa SEI SEBRAE com o intuito de oferecer oficinas de qualificação para microempreendedores locais¹⁷⁴.

É primordial deixar evidente que todas essas transformações, as redinamizações que se manifestaram no território de Itaguaí nos últimos anos, com a insurgência de novos atores, usos e significados permeados pela aproximação, ainda que fortuita, entre Estado, capital privado, universidades e sociedade – tendo em vista as infraestruturas de inovação e intrínseca a ela os novos investimentos no ensino e na capacidade técnico- instrucional – são frutos do “novo desenvolvimentismo”, dessa reorientação do papel do Estado com a problemática do desenvolvimento – criação de investimentos na parte de infraestrutura e logística – realimentada a partir dos governos Lula-Dilma e que trouxe mais notoriedade a este território, sendo este, um dos escolhidos para ser base física das ações dessa política de Estado. Então, essa resignificação do cenário produtivo reconstruído em Itaguaí através do uso instrumental que é dotado o território exemplifica a materialização física desse projeto nacional em uma escala local.

Os aportes em inovações, dentre muitas empresas, pode ser indicado como no caso do Porto Sudeste, que opera com alto nível de incremento logístico, esbanjando elevado poder técnico-operacional. Localizado na Ilha da Madeira – Itaguaí; trata-se de um porto privado, uma empresa de logística voltada ao armazenamento e exportação de material de graneis sólidos de minério de ferro que chega pela ferrovia da MRS. Segundo tal empresa, por ter uma ligação direta com a região de Minas Gerais por meio da ferrovia MRS, o Porto Sudeste está estrategicamente posicionado para fortalecer a logística do setor de mineração, como rota rápida de exportação e facilitar o escoamento de minério de ferro e outros graneis sólidos aos clientes internacionais¹⁷⁵. A sua estratégica posição geográfica se delinea devido ser a menor distância entre o Quadrilátero Ferrífero no estado de Minas Gerais e o mar¹⁷⁶.

Segundo a administração da empresa, o minério de ferro é transferido, então, por correias transportadoras de alta tecnologia e empilhado em um dos dois pátios de estocagem. Os pátios apresentam capacidade de estocagem de 2,5 milhões de toneladas e estão diretamente conectados ao píer por meio de um túnel. O minério de ferro é então, rapidamente transferido por quatro empilhadeiras-recuperadoras para as correias transportadoras do túnel. Este que apresenta 1.8 de quilômetro de comprimento e garante a passagem rápida e segura do minério de ferro e outros graneis sólidos para os navios através de dois carregadores. Cada carregador de navio tem capacidade de 12.000 toneladas por hora e pode operar de forma independente, carregando dois navios ao mesmo tempo¹⁷⁷. A seguir, pode-se visualizar uma imagem que traduz parte dos procedimentos realizados pela empresa no deslocamento de minério de ferro.

¹⁷³ Ver: <http://www.aciapi.org/> Acesso em 05 de outubro de 2016

¹⁷⁴ Ver: <http://www.itaguai.rj.gov.br/noticia/67/oficinas-para-microempreendedores-individuais-em-itaguai.html>. Acesso em: 23/02/2017.

¹⁷⁵ Ver: <http://www.portosudeste.com/pt/> Acesso em 05 de outubro de 2016

¹⁷⁶ Ver: <http://www.deme-group.com/pt/dragabras/references/porto-sudeste> Acesso em 06 de outubro de 2016

¹⁷⁷ Informações coletadas na página eletrônica de tal empresa. Ver: <http://www.portosudeste.com/pt/>. Acesso em 06 de outubro de 2016



Figura 8: Píer do Porto Sudeste

Fonte: <http://www.portosudeste.com/pt/>

Tal empresa logística apresenta uma conjuntura de mecanismos técnicos e de capacidade no controle de recepção da produção, de modernos equipamentos – dois viradores de vagões, quatro empilhadeiras e recuperadoras, dois carregadores de navios, entre outros¹⁷⁸ – e de uma teia de redes e fluxos que se espraiam pelo território. Para o seu funcionamento, há uma complexa organização com a questão do controle do espaço-tempo, com serviços especializados voltados aos sistemas de comunicação, informação, conhecimentos, que são necessários de serem articulados por meio de intercâmbio entres as empresas que utilizam deste mesmo território. Assim, utilizam das qualidades em infraestrutura, das vantagens locais, por se situar em uma área favorável ao acesso rodoviário e ferroviário. Forma-se assim uma complexa rede de articulação, por meio de parcerias logísticas e produtivas entre as empresas instaladas em tal recorte e outras de apoio logístico, de modo, que ratifica como nessas operações o pensar no território é de extrema importância para solidez de tais processos.

Esta articulação permite o espraiamento das redes de inovação no território, de modo a favorecer a questão de espaço-tempo. Além disso, inúmeras empresas destinadas a dar um suporte ao transporte produtivo servem como aporte logístico aos grandes investimentos localizados em tal recorte espacial, como o caso da Intalog¹⁷⁹, sendo esta uma empresa especializada no transporte rodoviário de cargas, armazenamento e operações logísticas e capacitação técnica para movimentações portuárias que abrange todo o território nacional. A Intalog tem o seu poder de atuação presente em todos os portos do Estado do Rio de Janeiro, apresentando, segundo relato da mesma, uma equipe capacitada e possuir know-how¹⁸⁰ para

¹⁷⁸ Informações coletadas durante uma visita em tal empreendimento na data de 13/11/2015. Portanto, sujeita a modificações.

¹⁷⁹ Ver: <http://intalog.com.br/>. Acesso em: 23/02/2017.

¹⁸⁰ *Know-how* diz respeito a uma organização que consegue dominar o mercado por apresentar conhecimento especializado sobre algum produto ou serviço que os concorrentes não possuem. O *know-how* está diretamente relacionado com inovação, habilidade e eficiência na execução de determinado serviço. É um produto valioso resultante da experiência. Ver mais em: <https://www.significados.com.br/know-how/>. Acesso: 23 de fevereiro de 2017.

atender todas as exigências que esse tipo de transporte exige. Considera ter todas as habilitações e permissões necessárias para acesso à área portuária, contando com estrutura administrativa e pessoal próprio nesses locais. A sua base, localizada dentro do Multirio, no porto do Rio, e no Sepetiba Tecon, no porto de Itaguaí, contém uma infraestrutura de escritório para fazer o despacho da carga no local, sem precisar de deslocamentos extras, otimizando deste modo o agendamento e retirada de sua carga, dentro do menor tempo possível. Ainda segundo a mesma, seus principais clientes estão localizados em Itaguaí, como o caso da CSN, Thyssenkrupp e a Lafarge¹⁸¹.

Continuando a análise de empresas que oferecem suporte de transporte e armazenagem para os investimentos localizados na área de tal estudo, tem-se o caso também, dentre outras, da Concórdia Logística S.A.¹⁸², que iniciou suas atividades no ano de 2006 com a missão de customizar soluções logísticas, integrando a cadeia de suprimentos com simplicidade e efetividade. Oferece assim, soluções logísticas, com foco na eficiência operacional, com segurança e modernização dos sistemas e processos. Atua nos ramos de distribuição, de terminais retroportuários armazenagem, operações de transferência, transporte de pessoas e projetos logísticos customizados. Referindo-se a sua ação em retroportos, atua com três terminais retroportuários localizados nas cidades de Itajaí (SC), Guarujá (SP) e Itaguaí (RJ), oferecendo estruturas modernas e preparadas para que os serviços tenham total eficácia, agilidade e segurança. Segundo informações oferecidas por tal empresa¹⁸³, tem sido construído um novo terminal no RJ, estrategicamente localizado no Arco Metropolitano, que irá atender a demanda retroportuária do Rio de Janeiro (RJ) e Itaguaí (RJ). A sua operação nos terminais portuários encontram-se relacionados à operação portuária de carga e descarga, que envolve desde o recebimento, como a armazenagem e descarga de contêineres, como também ao monitoramento das atracações dos navios, oferecendo serviços de embarque de unidades tanto cheias quanto vazias. Contempla ainda a sua ação tendo em vista a armazenagem, com a existência de uma área tanto para receber, armazenar e expedir as mercadorias de importação e exportação, *cross docking e picking*¹⁸⁴. De acordo com a empresa, o terminal de Itaguaí foi inaugurado no ano de 2010 e apresenta uma estrutura de 51 mil m², encontrando-se situado dentro do Porto de Itaguaí, no Rio de Janeiro, apresentando uma capacidade para 4.100 TEUs. A empresa apresenta uma frota neste retroporto de quatro empilhadeiras e oferece em sua estrutura serviços voltados ao depósito, ao transporte interno do Porto, fornecimento de energia elétrica; vistoria de contêineres com a lavagem/higienização dos mesmos, destinando os resíduos conforme a legislação estabelecida.

Assim, é possível delinear como o uso instrumental – a relação entre redes logísticas, da inovação com o território – que é dado ao território é crucial para os empreendimentos industriais, ou seja, para fomentar o processo de reestruturação produtiva. Procurou-se esmiuçar as articulações que se permeiam através da atuação do Estado (mais entendido aqui a partir das administrações locais) e suas parcerias, no intuito de expandir as capacidades, as competências de tal território, de acordo com seu potencial de inovar, no lado tecnológico, instrucional-social, bem como das redes formadas por empresas a partir de suas ações logísticas de apoio aos grandes segmentos produtivos. Entendendo que para a rentabilidade do processo de reestruturação produtiva torna-se primordial um maior controle da esfera territorial, provendo assim de infraestrutura, de variadas alterações de caráter inovadoras que se espalharão pelos territórios, como observado em tal recorte espacial. Ou seja, o poder de inovar – a infraestrutura material da esfera territorial e os recursos que produzem

¹⁸¹ Ver: <http://www.lafarge.com.br/>. Acesso: 23 de fevereiro de 2017.

¹⁸² Ver: <http://www.conlogsa.com.br/>. Acesso: 23 de fevereiro de 2017.

¹⁸³ Ver: <http://www.conlogsa.com.br/servicos/terminais>. Acesso: 23 de fevereiro de 2017.

¹⁸⁴ Ver: http://covisi.com.br/site/index.php?option=com_content&view=article&id=54&Itemid=63. Acesso em: 23/02/2017.

conhecimentos – de um pensar mais enérgico com a questão da logística influenciam totalmente na expansão das competências de um determinado território. Não é possível deixar de ressaltar que há uma mescla, neste processo de reestruturação produtiva da “periferia”, entre mecanismos de inovação, processos logísticos modernos e treinamentos típicos dos tempos do fordismo, como já mencionado anteriormente.

Enfatiza-se aqui também, a importância de pensar no território, de compreendê-lo não apenas como um ente produzido pelos atores hegemônicos aliados ao capital, como um mero receptáculo para os empreendimentos, mas que abarca uma miríade de alternativas com possibilidades concretas de desenvolvimento, como uma categoria da política, como elemento de ação. Ressaltamos a relevância em se pensar em alternativas menos perversas e que favoreçam uma “economia solidária”; da mesma maneira, entender, que além das forças dominantes existentes, há também forças sociais que implicam em um movimento de resistência e o organizam a partir de suas ações, práticas sociais.

É fundamental percebê-lo além de uma funcionalidade única, instrumental, de acumulação e sobrevivência do capital – para o processo de reestruturação produtiva – mas também a partir de uma perspectiva alternativa, onde atua como elemento de transformação sociopolítica – econômica, representando o lugar privilegiado para novas experimentações sociais, novas formas de solidariedade, parceria e cooperação (ALBAGLI, 2013, p. 311). Ou seja, significá-lo também como um instrumento para exercer *“a luta pela cidadania, que é a luta pelos significados, pelo direito à fala e à política.”* (Francisco de OLIVEIRA, 2001 *apud* NATAL, 2013, p. 295).

Como cada território adquire objetos, sentidos diversificados, devido *“às lógicas e práticas territoriais dos diferentes atores, bem como a emergência de novos atores (novas territorialidades)”* (ALBAGLI, 2013, p. 310), então, cada território apresenta um caráter único, particular. Mediante a isso, cada território deve ser pensado especificamente em sua escala local, *“constituindo assim um modo de aproximação do real, sendo, na realidade, à medida que confere visibilidade ao fenômeno”* (CASTRO, 1995 *apud* BRANDÃO, 2008, p.15). É necessário compreender que as escalas são produzidas elas mesmas em processos profundamente heterogêneos, conflituais e contestados (SWYNGEDOUW, 1997, p. 141 *apud* VAINER 2001, p. 146), de maneira que *“a cidade em primeiro lugar constitui escala e arena de construção de estratégias transescalares e de sujeitos políticos aptos a operarem de forma articulada com coalizões e alianças em múltiplas escalas.”* (VAINER, 2001, p.148).

A importância de se pensar na questão da escala local indica que *“cada problema tem a sua escala espacial específica. É preciso enfrentá-lo a partir da articulação de poder pertinentes àquela problemática específica”*, bem como *“explicitar os conflitos de interesse em cada escala e construir coletivamente alternativas políticas. Engendrar uma ação coletiva, que seja pedagógica, que densifique a consciência social cidadã e a legitimação política.”* (BRANDÃO, 2008, p. 17). Ainda segundo BRANDÃO (2008, p.14) *“o desafio (simultaneamente) científico e político é, portanto, procurar definir o que e com que meios cada escala pode revelar, mobilizar, contestar, acionar, regular, comandar e controlar”*. Este argumento se relaciona ao entendimento de que *“é na esfera local que os problemas são melhor identificados e, portanto, torna-se mais fácil encontrar a solução adequada”* (FRANCO, 1996, p. 8 *apud* VAINER, 2001, p. 145).

Em escala local, torna-se fundamental *“uma política pública ou um plano diretor local pautado em um processo de gestão social”*, uma vez que *“teriam maiores possibilidades de apresentar uma construção dialógica que promova um desenvolvimento local”*, por meio de *“uma governança territorial, capaz de inserir a população deste território nos processos de transformação econômica que ali se desencadeiam”* (FRANCISCO, SARMENTO, VILLELA, 2015). Portanto, é fundamental examinar cada *lugar* em particular, e pensar

coletivamente e agir na construção de espaços de diálogos¹⁸⁵, avaliando suas possibilidades de desenvolvimento local e tendo em vista as instituições, os sujeitos, as organizações e os seus respectivos interesses intrínsecos a esse território.

Entendendo que esse desenvolvimento deve ser calcado a partir da

eliminação de privações de liberdade que limitam as escolhas e as oportunidades das pessoas de exercer ponderadamente sua condição de agente, ou seja, de sobreviver, exercer direitos civis e políticos básicos, participar de decisões cruciais concernentes a assuntos públicos (SEN, 2000 apud PFEIFFER, 2013, p. 97).

3.2. As consequências local-regionais da reestruturação territorial-produtiva

Tendo em vista os apontamentos anteriores, a cidade de Itaguaí é um exemplo claro de como o processo de reestruturação territorial-produtiva influi em uma nova dinâmica, com novas marcas e funções que resignificam a estrutura urbana de tal município – tendo em vista o uso instrumental de que é dotado o território – provocando transformações nas teias de relações que se manifestam no território, implicando em contradições e conflitos, instituindo assim novos complexos de poder. O processo de reestruturação territorial- produtiva – que exige a criação de aparatos em infraestrutura e em inovações para sustentar a sua manutenção, como já visto – gera também a chegada de outros investimentos que não são apenas de ordem logístico-produtiva, mas advém como consequência do incentivo ao processo de reestruturação produtiva, ou seja, como reflexo da incorporação de tal recorte espacial na lógica do capital. Como fruto das mudanças produtivas – compreendendo aqui que essas mudanças ocorreram tendo em vista a reestruturação do porto e de sua importância como um elemento dinamizador produtivo – forma-se um novo mercado de habitação, de serviços¹⁸⁶, entre outros, instituindo-se novos hábitos em uma cidade que tem o seu território instrumentalizado pelo capital, que passa a ser inserir numa lógica de valorização.

Destarte, vale deixar claro que todo esse processo que produz novas marcas e perspectivas na cidade se promove por meio também de um movimento de caráter especulativo, sendo alimentado pela administração local, capital imobiliário, entre outros, respaldado pelas ações da política de Estado do “novo desenvolvimentismo”, em que atua sem levar em conta as teias do território local. Itaguaí se constitui apenas como um lugar, o “território-ação” escolhido para abarcar medidas que levassem ao crescimento econômico. Todo esse processo se apoia em uma ideologização que gira acerca do “desenvolvimento”, da “ressignificação da indústria” na periferia ainda como fonte de progresso, da melhoria da qualidade de vida propiciada pela chegada de novos investimentos e na “*ideologia do desenvolvimento sustentável como opção produtiva*” (OLIVEIRA, 2015). Criou-se assim em Itaguaí – no momento ápice de toda essa ideologização de possibilidades advindas com a chegada de novos investimentos produtivos, da revalorização deste território na lógica do capital – uma série de equipamentos, de serviços direcionados à iminência de um público que esperava de ser atraído pelos novos segmentos. Outro fato é que não haveria sentido algum, por exemplo, em se construir empreendimentos imobiliários, assim como novas ofertas de

¹⁸⁵ Faz-se necessário que se construa um espaço onde tanto o Estado como a sociedade civil – e, dentro dela o setor privado – possam se encontrar, tanto para o dissenso e a divergência, quanto para o consenso, o pacto e a ação conjunta. Ver trabalhos de: QUERUBIN (1996) *apud* PFEIFFER (2013).

¹⁸⁶ Como exemplo de um novo serviço que chegou à cidade durante o recorte temporal de tal pesquisa, foi o shopping Pátio Mix Costa Verde- Rio- Santos (BR-101), KM 74 - Itaguaí- RJ. Ver: <http://www.patiomix.com.br/shopping-costaverde/>. Acesso em: 10 de outubro de 2016.

serviços, em um lugar esquecido, desvalorizado, que não estivesse se inserindo nesse panorama de injeção de capital industrial.

Há ausência de um profícuo planejamento territorial municipal e isso sustenta o fato de que o domínio dos territórios pelo setor industrial e pelo mercado imobiliário continuam distantes do diálogo com a coletividade e longe de cumprir a função social da cidade – a se preocupar com os sujeitos sociais que existem em tal território – e a minimizar os problemas socioambientais. Tem-se então que “*a modernização da infraestrutura é colocada a serviço das necessidades dos novos empreendimentos imobiliários, ou seja, da lógica atual de valorização do capital*” (FIX, 2007, p. 137).

Todas essas mudanças que convergem na chegada de novos serviços na cidade, enfatizando o caso do mercado imobiliário, visam a se promover a partir desse movimento totalmente especulativo do capital que gira em prol da dinamização produtiva que está ocorrendo em tal recorte espacial. Deste modo, “*o território se modifica, essencialmente, com obras de reformulação ligadas seja aos atrasos herdados do passado, seja à aparição de novas necessidades*” (FIRKOWSKI & SPOSITO, 2008, p. 84).

A partir de toda essa transformação advinda com os investimentos de cunho logístico-produtivos, ocorre como consequência, como já referido, a chegada de novas possibilidades de serviços. No meio deste panorama, vende-se assim a paisagem, que passa a ser reconstruída visando abandonar as marcas do atraso e trazer alusões de progresso, ou seja, este processo atua a partir da especulação, da ressignificação da imagem da cidade e do seu entorno – a região – como lugares que são ideologizados e inseridos na rota do crescimento, privilegiados, tanto para residir e trabalhar quanto para investir. Como exemplo, um dos investimentos imobiliários¹⁸⁷ presentes na área de estudo – um condomínio sofisticado – promove a sua divulgação retratando as potencialidades da região, enumerando os pontos positivos de residir em Itaguaí. Assim, exploram a ideia de inserção no maior eixo de desenvolvimento do Rio de Janeiro, destacando o fato de possuir mais de 15 empresas nacionais e internacionais como Furnas, Petrobras, CSN, Vale, entre outras, e que está recebendo grandes investimentos em siderurgia, infraestrutura e logística, além de abrigar o Porto de Itaguaí e a Companhia Siderúrgica do Atlântico e gerar milhares de empregos diretos e indiretos.

Este empreendimento encontra-se localizado na Rodovia RJ-099, conhecida como Reta de Piranema, que liga o Município de Seropédica a Itaguaí. Essa estrada apresenta um caráter paisagístico com fortes implicações rurais, tendo ao longo de sua via a presença de áreas, além de sítios e propriedades que carregam esses aspectos enraizados historicamente. Atualmente, esta rodovia tem passado por modificações em sua estrutura, recebendo galpões logísticos, como também condomínios residenciais, sobrepondo neste recorte novas marcas em seu território, ou seja, novos usos e funções passam a ser dadas tendo em vista a chegada de novos atores que visam a produzir tal território de acordo com seus interesses. É intrigante pensar como um local como a Reta de Piranema – pouco urbanizado, sem conter ainda infraestruturas mais sólidas e com asfalto em péssimas condições – emergiu como alvo de especulação a partir da chegada destes novos empreendimentos. Sendo todas essas alterações promovidas; como já mencionado; à custa das possíveis oportunidades oriundas e especuladas pelas transformações da cidade de Itaguaí e de seu entorno. A partir disso, pode-se retratar a capacidade de transformação do poder do capital na paisagem, ao relacionar isso com o caso da Reta de Piranema, pode-se afirmar que, segundo Harvey (1985 *apud* Soja 1993, p. 192):

nela, o capital é o *auteur* rude e irrequieto. Ele se empenha e negocia, cria e destrói, sem jamais ser inteiramente capaz de se decidir. O capital é visto

¹⁸⁷ Ver: <http://www.tuopark.com.br/>. Acesso em: 10 de outubro de 2016.

como uma coreografia bifacial da crônica interação entre tempo, espaço, história e geografia, primeiro tentando aniquilar com a eficiência temporal, a intransigente física social do espaço, apenas para dar meia- volta outra vez e comprar, da própria espacialidade que ele procura transcender, o tempo para sobreviver. Essa tensionante ambivalência esboça-se por toda a parte, organizando as formas materiais e as configurações da paisagem numa dança oximórica de criatividade destrutiva. Nada é completamente determinado, mas o enredo está estabelecido, os personagens principais, claramente definidos, e o tom da narrativa, inabalavelmente afirmado.

Seguindo essas modificações advindas com a chegada dos investimentos industriais, tem-se que, ao se tratar propriamente do núcleo urbano da cidade, atentas a esse cenário de dinamização, incorporadoras e construtoras buscaram levar para o município o conceito de condomínio. Como exemplo desse fato, a pioneira na região, a João Fortes Engenharia, está comercializando o Fusion Work & Live, um dos primeiros *mixed used* do estado, este que integra em um mesmo local diversas funções, como área residencial com serviços, apart hotel, salas e lojas¹⁸⁸.

Todos esses incrementos do mercado imobiliário, assim como todos os novos hábitos de consumo introduzidos na cidade a partir de sua redinamização, traduzem uma gama de incertezas, se realmente terão os seus fins aproveitados ou se a procura será menor do que a oferta, sendo isso mais provável, devido não se acreditar que será atraído para a cidade o público que se espera. Outro fato marcante é a especulação imobiliária, que tende a fazer com que o novo público supostamente atraído para a cidade venha a procurar se estabelecer em locais próximos de Itaguai, como o bairro de Campo Grande¹⁸⁹, que oferecem serviços mais sólidos e viáveis, fugindo da elevação no nível das moradias que se consolida na cidade e ao mesmo tempo encontrando-se próximos do local de trabalho.

É evidente que ao se inserir nessa lógica de valorização, da chegada de novos instrumentos de infraestrutura com a conseqüente elevação no valor dos serviços, na renda do solo, no preço do aluguel, por exemplo, faz com que o já morador da cidade se sinta excluído do direito à cidade. Isso demonstra bem o pensamento de que ao *“criar uma infraestrutura em qualquer lugar, implantar uma atividade em qualquer lugar é modificar o “valor” relativo e a força atrativa do espaço, é introduzir nele os fatores de desequilíbrio, de discriminação e de segregação.”* (FIRKOWSKI & SPOSITO, 2008, p. 97). Todas essas conseqüências podem desencadear um processo de expulsão, de negação de direitos, pois aqueles incapazes de pagar tal valor acabam “obrigados” a migrar o local da moradia. Ou seja, a partir disso, chegam novos serviços para um público local que não pode pagar por eles. Segundo Harvey (2004, p. 238),

os investimentos em infraestruturas sempre gera distorções geográficas e desenvolvimentos geográficos desiguais, e estes atraem ainda mais desenvolvimento, como parte da sinergia que advém inevitavelmente quando as atividades do livre mercado se envolvem na produção do espaço.

É necessário deixar evidente que em todo esse processo de dinamização que permeia tal recorte espacial, encontra-se envolto a partir do surgimento de novos atores – estando estes

188

Ver: <http://www.joaofortes.com.br/institucional/ficha/FusionComplexoMetropolitanoDeItaguai/conteudo.aspx>. Acesso em: 08 de outubro de 2016.

¹⁸⁹ Não generalizando, mas isso se baseia a partir de um relato de um funcionário do quadro técnico do Porto Sudeste S.A que nos foi feito em novembro de 2015, que passou a trabalhar na cidade, mas reside, por esses motivos aqui relatados, no bairro de Campo Grande, situado na Zona Oeste carioca.

aliados ao capital – que através de suas tomadas de decisões produzem o território a partir dos seus interesses vigentes. Neste cenário, muita das vezes, estes novos atores se contrapõem aos outros sujeitos existentes historicamente e que possuem laços de identidade com tal território, “*devido ao fato de que na dinâmica do conflito o oponente representa uma barreira para a realização dos fins propostos, é exatamente por isso que a competitividade emerge*” (LINDOLFO, p. 7082, 2015). Deste modo, o surgimento de novos atores e a imposição de suas ações passa a implicar na disputa dos sentidos, do controle e acesso dos territórios, configurando-se em uma série de lutas, conflitos, resistências, que se relacionam com a manifestação da política, ideologia e poder entre os sujeitos sociais e econômicos que se vinculam e que passam a coexistir em tal território. O que se deseja salientar a partir dessa relação, é que

os projetos elaborados pelo capital privado criam diversas vulnerabilidades sociais e ambientais, reestruturam o território e transformam o espaço trazendo uma nova configuração a partir da lógica global de produção e acumulação do capital (SOJA, 1993, p. 116 apud LINDOLFO, p. 7082, 2015).

Apesar das contradições, todo esse processo de certo modo é mascarado pelas possíveis benesses que giram a cerca da ideia propagada pela armadilha desde modelo de desenvolvimento que ganha certa notoriedade tendo em vista as marcas, as mudanças na estrutura de tal território. Há; como já dito, uma requalificação produtivo-econômica na cidade de Itaguaí que reverbera uma imagem positiva, mas que não significa melhoria nos aspectos sociais e se tenciona – através de um discurso de desenvolvimento que se impregna pelo senso comum, sustentado por órgãos aliados ao privado/ administração local – em mascarar as problemáticas acentuadas a partir das intervenções do capital.

O que se pretende deixar evidente aqui é que a política de Estado implantada pós-2003 e que trouxe mais visibilidade as mudanças em Itaguaí se promoveu deslocada de uma articulação com a administração local. Como já mencionado, ao “novo desenvolvimentismo” permitiu o uso instrumental do território de Itaguaí, um dos lócus de suas ações e que suas medidas se desenvolveram sem de fato se pensar localmente e, junto da esfera pública local, pudesse levar uma possibilidade concreta de desenvolvimento social local. É fundamental compreender que “*sob a camuflagem de muitos projetos de sucesso, existem alguns problemas sociais e econômicos muitos sérios*”. (HARVEY, [2001] 2006, p. 186 apud Floriano de OLIVEIRA, 2013, p.233). A partir disso, é primordial a compreensão de que

cenários de disputa por hegemonia são constantemente vislumbrados na lógica capitalista, esse jogo geralmente tem como vencedor os grandes empreendimentos privados, públicos ou público-privado. As ações do capital hegemônico impõe uma territorialidade a partir de aspectos que possibilitem apropriação, promoção, dominação e exclusão. Esses quatro atributos, operam em conjunto tendo como finalidade assegurar o sucesso dos planos estratégicos em curso. Diante dessa conduta do capital, têm-se territórios fragmentados e hierarquicamente estruturados, onde o poder privado, estatal ou misto dilui as relações cotidianas, colocando em voga suas tendências e seus projeto (SOJA, 1993, p. 115 apud LINDOLFO, p.7082, 2015).

Complementando, é

indispensável, para entendermos a complexidade do espaço urbano, avaliar se utilizamos instrumentais analíticos que nos permitem compreender e atuar

na medida em que, cada vez mais, as contradições, os conflitos e confrontos são encobertos pela cortina de fumaça da modernização, do progresso, do desenvolvimento, da cidade sustentável entre outras tantas formas de justificar a intervenção avassaladora do capital no espaço urbano (RODRIGUES, 2014, p. 22).

No desenvolver de todo esse processo, a cidade, ao adentrar nessa lógica de valorização do capital – de apontar ideologicamente para novos rumos – tende a se reproduzir cada vez mais, proporcionando um conseqüente aumento da renda, do valor do solo urbano, sendo que isso se desenvolve por meio da atuação de agentes – de *“alianças entre várias facções do capital”* (FIX, 2007, p. 133) e o poder público – que veem nesse cenário a possibilidade de expansão do lucro. Isto tende a desencadear um desenvolvimento cada vez mais marcante do capital, enclausurado, seletivo, formado por condomínios fechados, configurando um novo tipo de segregação socioespacial que alimenta a desigualdade (ver: RODRIGUES, 2014). Segundo Fix (2007), isso condiciona uma segregação de usos, onde pessoas de renda mais baixa se sentem “fora do lugar”. Assim, com a criação de espaços cada vez mais capitalistas, como condomínios fechados, fomenta-se cada vez mais a seletividade, a exclusão, ou seja, espaços destinados para aqueles que detêm o poder do consumo, que dá deste modo, o “direito” à propriedade privada do solo e ao seu uso. Deste modo *“quanto mais à cidade se produz – por ações públicas ou privadas –, maior é o preço da terra, das edificações, o que explica a renda absoluta”*; isto é, *“a produção e a reprodução da cidade produzem aumento geral do preço e, portanto, da renda”* (HARVEY, 2013 apud RODRIGUES, 2014, p. 25). Tudo isso sustenta que o urbano seja cada vez mais produzido como um valor- de- troca e não de uso¹⁹⁰.

Seguindo essa lógica, com a dinamização econômico-produtiva, a cidade – o urbano de Itaguaí em si – se recria, se reestrutura, adquire nova roupagem, incentivado por agentes do capital imobiliário em parceria com a administração local, entre outros segmentos, em que – ainda que mesmo assim mantenha e acirre os velhos problemas já enraizados – novas formas e perspectivas chegam resplandecendo como novidade, um ar de moderno, de que se insere em uma área outrora desvalorizada. Essa reconstrução do urbano, da paisagem, se permeia perante a necessidade de requalificar a imagem da cidade, pois nessa lógica que se insere hodiernamente, torna-se inviável uma cidade que se ideologiza como uma “cidade que todos querem”, que entra na lógica da valorização do mercado imobiliário, que atrai novos serviços e que cresce economicamente, continue com um centro urbano conturbado, com problemas de acessibilidade (calçamento, por exemplo), com um estigma de periférico.

Portanto, as modificações atuais no centro urbano de Itaguaí se constituem como uma atitude em adequar a sua imagem perante a necessidade de acompanhar as demais mudanças que a institui como “inserida na rota do crescimento”. Lembrando-se a partir disso da máxima já mencionada aqui, de que a produção do urbano enquadra-se e é primordial para a lógica, para toda a sobrevivência da dinâmica capitalista. Deste modo,

no estágio atual do desenvolvimento do capitalismo, o urbano aparece com o lugar onde se concentram as atividades produtivas, a infraestrutura necessária à produção e circulação de mercadorias e a força de trabalho, constituindo- se, portanto, em condição necessária para o avanço do processo da acumulação (OLIVEIRA & BARCELLOS, 1987).

A produção da cidade em si é uma estratégia que garante a reprodução de toda conjuntura do capital, a sua sobrevivência. Nesta conjuntura, Itaguaí passa por fortes

¹⁹⁰ Ver os trabalhos de RODRIGUES (2014) e OLIVEIRA & BARCELLOS (1987).

modificações em seu urbano, consolidando novas formas, serviços, hábitos de consumo, engendrados tanto como necessidades, bem como reflexo da sua dinamização econômico-produtiva. O que se pretende reafirmar aqui, é que essa política de Estado implantada pós-2003 não pensa em políticas públicas no urbano local que gerem um desenvolvimento social; então, o local – entendendo aqui a administração pública local e atores desvinculados com a esfera federal – de certo modo, tendem a se aproveitar das possíveis oportunidades de lucrar, de atrair novas arrecadações pelo fato de ter o seu território usado para as ações neodesenvolvimentistas.

Voltando ao debate da questão dessa reestruturação do urbano de tal recorte espacial, mediante a tentativa de abarcar uma nova imagem na cidade – como se caminhasse para o progresso, abandonando os problemas característicos do seu centro, como um “valão” á céu aberto, por exemplo –, em março do ano de 2016, foi anunciado que o atual prefeito da cidade Wesley Pereira¹⁹¹, iria prover reestruturações no centro de Itaguaí. Segundo a página eletrônica da prefeitura,

o programa “RevITALiza” teve início com a intervenção na Praça Vicente Cicarino, que ganhará academia, palco para apresentações ao vivo, bicicletário, quiosques e brinquedos para crianças. A modernização da cidade também beneficiará a Praça Barão de Tefé, que será integrada ao Calçadão, e a Avenida Doutor Curvelo Cavalcante (na altura da Secretaria de Transportes, Trânsito e Defesa Civil) até o Supermercado Guanabara. A obra toda está orçada em R\$ 5,4 milhões e tem previsão de ser concluído em quatro meses.

Com o conceito de priorizar os moradores, a revitalização vai permitir a integração do espaço urbano e a interação dos itaguaienses com seus equipamentos, mudando por completo o coração da cidade, que abrange o setor financeiro, o comércio e os espaços públicos (praças e Calçadão). Para isso, a obra promoverá acessibilidade para as pessoas com deficiência visual e locomoção motora reduzida, lazer e cultura. A Doutor Curvelo Cavalcante receberá um banho de obra: calçadas novas, asfalto, pontos de ônibus, lixeira, bueiros, sinalização horizontal e vertical, entre outras intervenções. O Calçadão ganhará bancos, biblioteca, pórticos, quiosques e arborização.¹⁹²

É importante delinear aqui que as consequências locais do processo de reestruturação territorial-produtiva não ficaram restritas apenas ao território do recorte espacial de tal estudo, mas de certo modo promoveram consequências regionais, ou seja, se irradiaram, se alastram no entorno, (trans) formando novos espaços em retroáreas estratégicas para investimentos. O que se evidencia no território fluminense na última década é uma nova forma de organização dos territórios, um reordenamento a partir da formação uma espacialidade logística- industrial baseado num alargamento e um afastamento das atividades de cunho logístico-produtivas para além do núcleo metropolitano, “*uma maior dispersão e expansão da metrópole pelo espaço regional a sua volta*” (Floriano de Oliveira, 2008). Este desenvolvimento seria a expansão da metrópole, propriamente dito, incorporando novas áreas, novos hábitos e necessidades, transbordando seus limites territoriais, no qual se delinea pela procura estratégica de novos espaços para sobrepor suas ações. Segundo Floriano de OLIVEIRA (2008),

¹⁹¹ Ver: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/eleicoes/2016/noticia/2016/10/weslei-pereira-e-eleito-prefeito-de-itagua-i-rj-no-primeiro-turno.html>. Acesso em 10 de outubro de 2016.

¹⁹² Ver reportagens: <http://www.itagua-i.rj.gov.br/noticia/823/prefeito-weslei-pereira-anuncia-revitalizacao-do-centro-de-itagua-i.html> e <http://reverurbano.com.br/word/?p=552>. Acesso: 10 de outubro de 2016.

nessa nova configuração espacial, encontramos evidências de que *não há um processo de desconcentração metropolitana* no estado, mas sim um processo de reconfiguração da metrópole – com uma “ampliação para mais” em termos espaciais, ainda que com uma “ampliação para menos” em termos sociais – simultaneamente a um crescimento das cidades médias e a uma interiorização da economia, que ocorrem a partir de processos particulares de reinserção da economia fluminense na economia global.

A partir disso, lugares próximos à cidade de Itaguaí passaram também a se tornar atrativos aos investimentos produtivos, com novas marcas, funções e perspectivas em tais espacialidades. Isso tange pela questão de proximidade com o território de Itaguaí, pela localização do porto em si e da importância deste como um elemento dinamizador e atrativo produtivamente. Destarte, evidencia-se que não apenas Itaguaí, mas o entorno também tirou proveito de toda essa sinergia, ao terem seus territórios produzidos para tornarem lugares, pontos privilegiados para adentrarem na lógica produtiva. Como ratificação disso, tem-se o caso já mencionado das consequências do processo de reestruturação de Itaguaí e no seu entorno, das mudanças ocorridas, por exemplo, na Reta de Piranema (RJ-099), sendo sobreposto neste recorte, novas marcas, usos e modificações na paisagem. Outro fato relevante e que trouxe consequências regionais diz respeito à necessidade da criação de novos aparatos – tendenciosos a formar ambientes inovadores – voltados a questão técnica-instrucional, da parceria entre universidades, institutos, Estado e capital privado, onde algumas prefeituras passaram a atuar em parceria com o governo do estado para oferecer cursos técnicos e de especialização, principalmente os voltados para as áreas de logística e de construção civil.

Assim, todos os fatos expostos anteriormente tendem a comprovar que a reestruturação territorial-produtiva que acomete Itaguaí extrapola sua própria delimitação territorial, ou seja, que não apenas interfere e traz consequências no nível local, mas também no entorno. Este redirecionamento das ações do “novo desenvolvimentismo” brasileiro implicou em uma grande injeção de volume de investimentos no território fluminense, contribuindo assim para a constituição de novos espaços destinados a lógica produtiva – tendo em vista o seu incentivo à criação de aparatos em infraestrutura – fazendo com que estes tornassem pontos estratégicos mediante ao fato de terem sido propiciadas uma expansão das suas competências, devido ofertar melhores condições de acessibilidade. Este fato é evidente principalmente pela questão de transporte alimentada pela construção do Arco Rodoviário Metropolitano e de toda perspectiva gerada em prol de tal eixo viário – este que se objetivará se consolidar como um “corredor” logístico – de ampliar a questão de integração do território fluminense, incorporando assim novas áreas à questão produtiva, novas espacialidades industriais circundantes ao núcleo metropolitano.

Reforça-se a dificuldade desta política de Estado em pensar em planejamento urbano de cada município de acordo com as suas particularidades, ou seja, na questão dos desenvolvimentos locais em si. Intrínseco a todo este movimento, encontra-se às problemáticas históricas fomentadas e alimentadas pelo ambiente político de tais localidades aqui retratadas, que inviabilizam uma maior solidez, de fato, de algum reflexo positivo advindo com a chegada de novos investimentos. Muitos dos municípios circundantes ao núcleo metropolitano e “cortados” pelo Arco Rodoviário Metropolitano ou com proximidade com o Porto de Itaguaí não apresentam políticas públicas que tencionem a um ordenamento territorial que impeça desequilíbrios regionais, com uma articulação sólida de interesses entre as diversas entidades envolvidas em tal processo, como o caso das administrações locais de tais municípios.

Este cenário é bem elucidado pelos apontamentos de Floriano de OLIVEIRA (2013, p 234) ao considerar que *“o que temos são projetos articulados isoladamente por capitais corporativos, industriais, extrativistas, logísticos ou imobiliários que mudam as formas de ocupação do território sem considerar os efeitos socioambientais locais.”* O que se nota a partir de então é que não há um planejamento fluminense que busque administrar de modo articulado todos os investimentos que ocorrem em cada municipalidade em particular – salienta-se aqui a importância de se pensar na constituição de relações e articulações entre as escalas locais, regionais e nacionais – ou seja, a organização dos territórios é fragmentada de acordo com cada entidade local e determinadas pelas diferentes instâncias de poder político. O que se coloca em dúvida, segundo os apontamentos de Brandão (2008, p. 17); é a possibilidade de definir planos escalares distintos e que orientem reflexões sobre estratégias de desenvolvimento multi-escalares. Segundo tal autor, *“em um ambiente sociopolítico fragmentador, assistimos, muitas vezes, ao predomínio de interpretações uniescalares e monofórmicas (como se existisse uma via única ou um modelo canônico de capitalismo a seguir)”* (BRANDÃO, 2008, p.18).

O que se evidencia hodiernamente, é que os processos de reestruturas territoriais produtivas tendem a se manifestar de modos muitas das vezes isolados e distintos em cada espacialidade, tendo em vista a ação diretamente das administrações locais nestas ações, sem que se promova uma conectividade, uma capacidade de articulação, de integração entre as municipalidades e outros entes de administrações públicas (esferas governamentais e federativas) que regulem e visem uma melhor gestão e ações que visem à construção de políticas públicas que regulem os usos nos territórios. De acordo com essas questões escalares, Brandão (2008, p.17) elucida que

discutir estratégias territorializadas de desenvolvimento passa, do meu ponto de vista, por encontrar a escala adequada para a definição de determinado campo onde os problemas são mais bem visualizados e as decisões sobre como enfrentá-los, e em que escala, nível de governo e instância de poder, deverão ser tomadas e quais instrumentos e medidas e ações concretas serão acionadas sob aquele prisma particular de observação. Neste sentido, consideramos que é imprescindível buscar construir estratégias multiescalares. Buscar a escala de observação correta para a tomada dos fenômenos sobre os quais se deseja intervir.

Todo esse panorama instaurado pela dificuldade de articulação entre as várias esferas políticas do governo impede a concretude de políticas urbanas e sociais eficazes e isso se processa, principalmente, devido ao fato do poder de participação, da autonomia adquirida pelas administrações locais perante outros entes federativos, de modo que se tornaram as principais responsáveis em atuar diretamente em acordos para atrair novos investimentos. Sobre tal fato, Floriano de Oliveira (2007) aponta que pelo motivo do município ser constitucionalmente um ente da federação, isso lhe confere tal poder de autonomia em relação aos demais níveis governamentais, estadual e federal. Face à forma como tem sido exercida essa autonomia, a escala local vem sendo associada diretamente à esfera municipal, já que nos municípios se concentram poderes suficientes para regular os interesses e empreendimentos no território. A partir disso, fato relevante a ser considerado é que a gestão dos territórios acaba sendo manipulada de modo fragmentada de acordo com cada recorte espacial, ou seja, controlada a partir da troca de interesses dos proprietários, das classes dominantes, dos grupos econômicos locais que apresentam grande poder de decisão junto às administrações locais. É como se fosse construída uma legitimidade de poder em cada esfera municipal para evitar a interferência externa nos acordos determinados pelos atores hegemônicos que controlam cada municipalidade, como se estes tornassem intocáveis por entes externos, preservando assim a

lógica e decisão local dominante. Isso corrobora, segundo Floriano de Oliveira (2007), para que não haja, formalmente, um projeto de desenvolvimento regional que possa ser caracterizado como instituinte de uma nova forma de gerir e promover o crescimento econômico no território.

Então, todos estes apontamentos elucidados anteriormente ganham legitimidade ao ratificar que

o planejamento territorial, sobretudo, o das políticas urbanas, no Brasil, é uma atribuição dos municípios. Tal atribuição deveria se realizar na forma de uma ação complementar à legislação de ordenamento do território por parte da União (governo federal) e dos estados federados, aos quais caberia delinear os usos do território, impondo regras para que não se deteriore ainda mais as condições de vida nas áreas metropolitanas (Floriano de OLIVEIRA, 2013, p. 245).

Esse apontamento traduz o fato já abordado aqui de que territórios afastados do núcleo metropolitano e cada vez mais sendo fragmentados política e administrativamente – distantes dos olhos da metrópole, em verdadeiros “*esconderijos espaciais*” (OLIVEIRA, 2015) – tornaram-se muito mais sucessíveis de serem “postos à venda”, negociados e monopolizados diretamente entre as administrações municipais e as empresas. Este cenário corrobora para que não haja um planejamento adequado, uma gestão que vise controlar os impactos dos investimentos causadores de transformações socioambientais, políticas e econômicas. Mostra-se a partir disso a incapacidade das administrações locais destes municípios gerirem a questão de reordenamento territorial. Essa autonomia conferida às administrações locais no Brasil coloca em questão a discussão levantada por VAINER (2001, p.147), quando indaga “*o que pode o poder local?*” e problematiza sobre o poder de grupos e coalizões dominantes e as reproduções históricas de seus poderes. O autor reflete que o poder apresentado a partir de coalizões locais, que envolvem desde interesses locais tradicionais até grupos externos (nacionais ou estrangeiros), mas também sobre o peso determinados por esses grupos, o papel de segmentos da classe média tradicional e das velhas oligarquias. Assim,

cada cidade é, portanto, campo e objeto de relações de geração e apropriação de recursos – materiais, políticos, simbólicos – que resultam das formas particulares únicas que estruturam o poder e as relações econômicas. Este conjunto de relações, e os recursos que elas colocam em movimento e disputa são um espaço bastante amplo para alterações reais na vida das classes e grupos dominados (VAINER, 2001, p.148).

Tudo isto corrobora para dificultar a resolução dos problemas existentes, assim como dá legitimidade cada vez maior para o capital subordinar, usar e controlar os territórios, através do apoio do Estado, afastando o controle público e o papel da política – entendida a partir de um direito à decisão de participação social – na organização dos territórios existentes para além da metrópole. Assim, esses novos espaços se tornaram espécies “arenas de testes” para as mudanças, pois longe das vistas do núcleo metropolitano e controlados pelos poderes locais, as leis se tornam muito mais brandas e desta forma, se afasta do centro de observação às contradições e os conflitos intrínsecos a todo esse processo.

Todo esse cenário encontra-se inserido num processo em que

ocorre, assim, com grande intensidade a mudança da escala das práticas administrativas de planejamento e ordenamento do território (...) ou seja, interessa aos investidores negociar diretamente com as administrações locais a disponibilização de recursos físicos e humanos, que na maior parte

das vezes depende de algum grau de intervenção do poder público (...) Esse fenômeno é, particularmente, muito problemático no Brasil por ser a escala local subentendida como a escala municipal (Floriano de OLIVEIRA, 2013, p. 242).

Sobre tal discussão, BRANDÃO (2008, p.17-18) aponta a importância de que haja

o aprofundamento do debate sobre escala que busque dialogar com uma teorização sobre decisões e poder de comando dos processos sob análise: pensar a dinâmica de atores, agentes e sujeitos concretos, classes sociais e suas frações; as hierarquias de poder de comando, as ações e cadeias de reações das decisões tomadas (por variados agentes e sujeitos sociais que operam em variadas escalas espaciais).

Embora, como já dito, não tenha sido um projeto envolto por um planejamento concreto de ações públicas que visariam um ordenamento territorial, há sinergias neste processo, onde redinamizaram-se antigas bases produtivas, como é o caso do distrito industrial localizado no bairro de Santa Cruz¹⁹³ – que sua instalação data do ano de 1973¹⁹⁴ –, como emergiu novos polos produtivos, como é o caso das cidades limítrofes, Seropédica¹⁹⁵ e Paracambi. Estas passaram a ter os seus respectivos territórios ressignificados – com a construção de condomínios logísticos e industriais – a partir do reflexo do que se manifestou em Itaguaí – sem que esta municipalidade tenha atuado diretamente no intuito de sustentar e incentivar o seu entorno – tendo em vista a necessidade da construção do Arco Rodoviário Metropolitano com o objetivo de facilitar o acesso a esse território.

Deste modo, nos últimos anos, novas perspectivas de receber segmentos da ordem logístico-produtivos adentraram em municípios, outrora desvalorizados pela lógica do capital. Tal fato ocorreu pela condicionante de se tornarem; como já mencionado; atrativos estrategicamente pela questão de acessibilidade e da possibilidade de ofertarem melhores condições intrínsecas à compreensão do espaço-tempo, elementos fundamentais para a rentabilidade da lógica produtiva. Sendo, portanto, essas induções responsáveis pela formação de uma nova espacialidade industrial do território fluminense, permeado pelo surgimento de novos lócus produtivos circundantes ao núcleo metropolitano e uma tentativa de uma maior integração entre a região metropolitana e o seu interior.

Nessa conjuntura salienta-se a importância do território de Itaguaí pelo fato principal da existência do porto e que mediante a isso ter sido idealizado pela política de Estado “neodesenvolvimentista” como um dos recortes fluminenses a expandir suas competências e receber investimentos, como um dos pontos do território a abarcar funções que visariam levar a retomada do crescimento econômico fluminense. A partir de então, essa redinamização territorial de Itaguaí induziu para que os municípios circundantes tendessem também a se tornarem estratégicos para novos investimentos – expansão da vocação logística – tanto para receber novas indústrias quanto servir de aporte ao que acontecera em Itaguaí.

Nessa perspectiva, exemplifica-se os casos da cidade de Seropédica e Paracambi que passaram a tirar proveito de toda redinamização territorial que passou a acometer Itaguaí. No ápice da atuação do neodesenvolvimentismo no território fluminense, tais municípios

¹⁹³ Ver: <http://www.codin.rj.gov.br/Paginas/ApoioInvestidor/AlternativaLocalizacao/DistritoSantaCruz.aspx> Acesso em 06/03/2017.

¹⁹⁴ Sobre distritos industriais cariocas, ver o trabalho de DAMAS (2008) intitulado de: Distritos Industriais a Cidade do Rio de Janeiro: Gênese e desenvolvimento no bojo do espaço industrial carioca.

¹⁹⁵ Ver: <http://www.cbre.com.br/imoveis/789-condominio-logistico-seropedica-i> e reportagem do ano de 2014 anunciando a chegada de empresas no município de Seropédica. <http://odia.ig.com.br/odiaestado/2014-09-08/seropedica-atrai-grandes-industrias-e-abre-vagas.html>. Acesso em 10 de outubro de 2016.

ganharam novos olhares por se situarem em uma posição estratégica para receber empreendimentos, ou seja, tal via surgiu como um trunfo para expandir as competências e atrair novas oportunidades para tais territórios. Neste cenário, diversas reportagens¹⁹⁶ elucidavam tanto os benefícios de tal obra como o papel desempenhado pelas prefeituras locais¹⁹⁷ em utilizar diversos mecanismos para que fosse promovido todo um aparato ideológico atrelado ao desenvolvimento. Apontava-se a localização estratégica com vocação logística e inserção destes lócus na rota do crescimento, ofertando uma gama de possibilidades, sendo favoráveis tanto para morar, trabalhar quanto investir, e se tornando cada vez mais alvos de interesses das empresas.

Em Paracambi, segundo Marques (2015 *apud* OLIVEIRA, 2015, p.13), desde 2002, estão em implantação dois condomínios Industriais: o C.I. I, com uma área industrial de 2.500.000 m², situado às margens da Estrada RJ-127 e próximo à Rodovia Presidente Dutra, e inserido, segundo o Plano Diretor do Município, na Zona Estritamente Industrial (ZEI); e o C.I. II, com 90.000 m², enquadrado em uma Zona Mista (ZM), também na mesma estrada. Atualmente, o C.I. I conta com um total de cinco indústrias em funcionamento: Lansa Ferro e Aço, Botafogo Lar e Lazer, Nave City do Brasil, A. C. Atlantic Compósitos, e Resinox Indústria Ltda. Já o C.I. II apresenta atualmente sete indústrias em funcionamento: Vick Mix, EASYTEC – Indústria e Comércio Ltda, K-LAST Comércio de Produtos Ópticos Ltda, Cia Rock, Oca Cacau, E. S. Coelho Artefatos de Cimentos, POLO Paracambi Empreendimentos Turísticos Ltda e Prob Lub Lubrificantes.

Segundo Oliveira (2015, p 14-15), em Seropédica estão em funcionamento os galpões de transitório de mercadorias Pavi do Brasil Pré-Fabricação, Tecnologia e Serviços Ltda. e Vallourec & Sumitomo Tubos do Brasil, ambos na Estrada Reta de Piranema [RJ-099], e os condomínios logísticos Golgi Seropédica, na RJ-125, e VBI LOG Seropédica, próximo à Rodovia Presidente Dutra; além do Condomínio Logístico Seropédica I [Reta de Piranema] e Condomínio Logístico Seropédica II [entroncamento entre o Arco Metropolitano e a Rod. Pr. Dutra (BR-116)], Multimodal Seropédica [Rod. Presidente Dutra, km 199,1], CCP Seropédica [Rodovia BR-465, Km 50], Seropédica Park [BR 465, km 3,5] e Galpão da Capital Brasileiro de Empreendimentos Imobiliários Ltda. (Casas Bahia), todos em fase de instalação.

Em Seropédica, além da presença da Eletrobolt, a alimentícia Panco, a Mefertec Engates Rápidos, entre outras (ver: OLIVEIRA, 2015, p. 15), cita-se o caso da empresa Procter & Gamble (P&G), fabricante de produtos que vão de alimentos a linhas de higiene. Segundo o Presidente da P&G Brasil, Tarek Farahat, a escolha pela cidade se deveu a sua boa localização geográfica, com acesso direto a várias rodovias estaduais e federais. Segundo o mesmo, a unidade de Seropédica enquadra-se na sexta unidade industrial da P&G no Brasil e a escolha pela cidade se deveu a sua proximidade com o Arco Metropolitano e o Porto de Itaguaí. Complementando este fato, na época do anúncio de tal investimento, no ano de 2012, o prefeito de Seropédica durante tal período, Alcir Fernando Martinazzo, elucidou que a iniciativa da P&G representaria a continuidade do desenvolvimento econômico da cidade. Segundo seu pronunciamento na época, tem-se que: “a construção da unidade da multinacional em Seropédica marca o início do desenvolvimento econômico da cidade. É um saldo para a empresa e para o município. Vamos criar mais oportunidades de emprego e geração de renda”¹⁹⁸.

Segundo uma reportagem¹⁹⁹ de março do ano de 2012 publicada pelo jornal local de Itaguaí, o “Jornal Atual”²⁰⁰, era informado que de acordo com

¹⁹⁶ Ver como exemplo de tal afirmação: <http://odia.ig.com.br/odiaestado/2014-09-08/seropedica-atrai-grandes-industrias-e-abre-vagas.html>. Acesso em: 09 de março de 2017.

¹⁹⁷ Ver o caso de Seropédica em: <https://seropedica.rj.gov.br/tag/pg/>. Acesso em: 09 de março de 2017.

¹⁹⁸ Ver: <http://arquivo.jornalAtual.com.br/category/seropedica/page/92/>. Acesso em: 09 de março de 2017.

¹⁹⁹ Ver: <http://arquivo.jornalAtual.com.br/category/seropedica/page/92/>. Acesso em: 09 de março de 2017.

a avaliação de especialistas, Seropédica está propícia a se tornar um pólo logístico, pois se localiza a poucos quilômetros do Porto de Itaguaí, além de ser cortada de leste a oeste pela Rodovia Presidente Dutra, alcançando respectivamente, Queimados e Paracambi. O município também é atendido pela BR-465, antiga Estrada Rio-São Paulo, alcançando a BR 116; a Rodovia Presidente Dutra, ao norte; e Nova Iguaçu, a leste; chegando à Avenida Brasil, na altura do bairro de Campo Grande. A RJ 099 liga a cidade a Itaguaí ao sul; e através da RJ 125 é garantido o acesso a Japeri, ao norte. O município é, ainda, atravessado de norte a sul pelo ramal ferroviário Japeri - Mangaratiba. O Arco Rodoviário do Rio de Janeiro fará a ligação do Porto de Itaguaí à BR 101, em Itaboraí.

Outro exemplo marcante em tal município que aponta como que a cidade passou a se beneficiar das vantagens de sua localização para ofertar serviços de logística diz respeito à construção do Golgi Seropédica; um condomínio logístico localizado estrategicamente, em termos de logística, e disponibilidade para a locação de galpão. Segundo informações contidas tanto na página eletrônica de tal investimento²⁰¹ como em uma página eletrônica especializada em assuntos de logística²⁰², tem-se que este foi construído em um terreno de 522.000 m², sendo planejado para disponibilizar as mais atualizadas tecnologias de infraestrutura e serviços para centros de armazenagem e distribuição e projetado sob o conceito de total flexibilidade, com áreas que podem ser customizadas em função das necessidades dos clientes. Foi planejado para disponibilizar as mais atualizadas tecnologias de infraestrutura e serviços para centros de armazenagem e distribuição, oferecendo proximidade com os grandes centros consumidores e os principais portos do país. Tal condomínio logístico encontra-se próximo ao entroncamento do Arco Metropolitano com a Rodovia Presidente Dutra, estando já em plena operação e com disponibilidade para a locação. Tal empreendimento enumera os fatos positivos de sua instalação ao apontar que encontra-se situado em uma localização estratégica em termos de logística no território fluminense, apresentando facilidade de acesso ao porto de Itaguaí e seu polo siderúrgico, além dos polos petroquímicos de Duque de Caxias e Itaboraí; do aeroporto do Galeão; à cidade de São Paulo; grandes centros consumidores e principais portos do país.

Portanto, o que se pretendeu por em questão é que a redinamização do território fluminense com as respectivas criações de novos espaços destinados à indústria, bem como incentivo em promover a reestruturação de antigos polos, de bases produtivas, fez com que diversos municípios fossem incorporados no mapa estratégico das empresas que procuram as melhores condições de instalação. Assim, esta procura se permeou pela busca de uma localização favorável e estratégica, lembrando-se do fato de que esse reordenamento territorial fluminense tem se espalhado ao longo do eixo viário representado pelo Arco Rodoviário Metropolitano²⁰³. Lembrando que o objetivo inicial de tal construção era o de conectar e facilitar o acesso aos polos industriais existentes entre o Porto de Itaguaí – estando este localizado na ponta de tal rodovia –, a refinaria presente na cidade de Duque de Caxias-REDUC²⁰⁴ e o Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro, localizado no município de

²⁰⁰ Ver: <http://www.jornalatual.com.br/>. Acesso em: 09 de março de 2017.

²⁰¹ Ver: http://www.golgi.com.br/hp/empreendimentos_detalhes.aspx?id=1. Acesso em: 09 de março de 2017.

²⁰² Ver: <http://www.painellogistico.com.br/condominios-logisticos-golgi-seropedica-em-plena-operacao-no-rio-de-janeiro/>. Acesso em: 09 de março de 2017.

²⁰³ Para ver mais sobre o reflexo e perspectiva anunciada a partir do Arco Rodoviário metropolitano, ver reportagem do ano de 2015: <http://oglobo.globo.com/economia/area-do-arco-metropolitano-recebera-investimentos-de-r-35-bilhoes-ate-2017-14950702>. Acesso em: 06 de março de 2017.

²⁰⁴ Ver: <http://www.petrobras.com.br/pt/nossas-atividades/principais-operacoes/refinarias/refinaria-duque-de-caxias-reduc.htm>. Acesso em: 06 de março de 2017.

Itaboraí. Segundo reportagem²⁰⁵ anunciada logo após a inauguração de tal rodovia no ano de 2014, a perspectiva era grande para os recortes espaciais aqui estudados como para outros municípios da Baixada Fluminense, pois na época nove municípios da Região Metropolitana do Rio — Itaguaí, Paracambi, São João de Meriti, Belford Roxo, Duque de Caxias, Japeri, Nova Iguaçu, Seropédica e Queimados — receberiam por volta de 58 empresas. Segundo tal informação, tais projetos totalizariam cerca de R\$ 3,51 bilhões em investimentos, além da geração de 14 mil empregos, sendo estes dados informados pela Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro (Codin).

Segundo apontamentos de Pereira (2013, p. 8), a construção do Arco Metropolitano romperia com a centralização da circulação de mercadorias e cargas, estimulando maior integração dos municípios periféricos e reduzindo os custos derivados da fricção da distância. Segundo o secretário de Desenvolvimento Econômico do Rio de Janeiro na época da construção de tal rodovia, Julio Bueno²⁰⁶, a construção do Arco Metropolitano e as vantagens de ficar às margens de uma via expressa, ligada ao corredor da Via Dutra, principal centro consumidor do país, seria estimulador para todos os empreendedores que demonstraram interesse em se instalar na região²⁰⁷.

Em todo esse processo de reestruturação envolvendo municípios ao entorno do núcleo metropolitano, tem-se que segundo os apontamentos de Oliveira (2015, p. 3), a região formada por Itaguaí, Queimados, Paracambi e Seropédica tornaram-se – tendo em vista, é claro, o momento ápice de investimentos estimulados pelo “neodesenvolvimentismo” fluminense (*grifo nosso*) – palco de uma verdadeira revolução industrial extemporânea, pois emergiram nas cidades que a compõe 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.

Nessa lógica, Itaguaí se insere na discussão levantada por Floriano de Oliveira (2008) em que aborda que este se tornou um dos lócus do Estado em que “*passam a ser dinamizados pela implantação de importantes atividades que polarizam outros municípios em seu entorno, e passam, também, a incorporar atividades antes situadas no núcleo.*” Ou seja, isso diz respeito ao poder não só de concentração interna de atividades logístico-produtivas que levem a um crescimento econômico de Itaguaí, mas também da disseminação de suas atividades para além dos seus limites territoriais; para áreas mais próximas, onde se formam novas redes e complexidades de relações de poder. O que se pretende evidenciar é sobre a influência determinada pelo território de Itaguaí como um elemento dinamizador perante o seu entorno – causando transformações socioespaciais e novas perspectivas atrelada a questão do desenvolvimento ideologizado pelas administrações locais, onde a chegada das indústrias se reverbera atrelada a possibilidade de desenvolvimento – principalmente pelo fato de provocar a expansão das competências de sua tríade logística. Ou seja, ao potencializar a questão referente à acessibilidade, há assim uma consequente atração de novos investimentos, provocando deste modo, também no entorno, a formação de espaços propícios, privilegiados à incorporação da lógica do capital produtivo- imobiliário, formando novos polos de atração.

²⁰⁵ Ver: <http://oglobo.globo.com/economia/area-do-arco-metropolitano-recebera-investimentos-de-r-35-bilhoes-ate-2017-14950702#ixzz4arqYB0to>. Acesso em: 06 de março de 2017.

²⁰⁶ Ver: <http://oglobo.globo.com/rio/cabral-apresenta-julio-bueno-como-secretario-de-desenvolvimento-4549174>. Acesso em: 06 de março de 2017.

²⁰⁷ Ver: http://www.rj.gov.br/web/imprensa/exibeconteudo;jsessionid=51DB6488269E671D1FBE24D993AE3B63.lport al2?p_p_id=exibeconteudo_INSTANCE_2wXQ&p_p_lifecycle=0&p_p_state=pop_up&p_p_mode=view&exibeconteudo_INSTANCE_2wXQ_struts_action=%2Fext%2Fexibeconteudo%2Fview&exibeconteudo_INSTANCE_2wXQ_groupId=103138&exibeconteudo_INSTANCE_2wXQ_articleId=2032359&exibeconteudo_INSTANCE_2wXQ_viewMode=print. Acesso em: 06 de março de 2017.

Nessa expansão produtiva para além do núcleo metropolitano, a formação dessa nova espacialidade industrial do território fluminense se caracteriza pela incorporação de áreas antes tidas desvalorizadas historicamente e que não apresentavam marcas significativas referentes a um caráter produtivo, como o caso principalmente dos municípios de Seropédica e Paracambi. Portanto, o processo de reestruturação territorial-produtiva que acometeu internamente Itaguaí foi também à indutora de “novos espaços industriais” que extrapolaram o seu próprio limite territorial. É como se a formação de arranjos produtivos em determinados lócus – a concentração – e seus reflexos, ultrapassassem o próprio recorte da cidade, se integrando com o entorno e trazendo muito mais uma ideia de região devido à conectividade e fluxos que podem ser exercidos.

Esse processo de reestruturação em Itaguaí, nos seus municípios limítrofes e eixos “cortados” pelo Arco Rodoviário Metropolitano – sendo relevante considerar alguns municípios da Baixada Fluminense²⁰⁸ – se caracterizam a partir da transformação de paisagens que outrora apresentavam aspectos rurais e que aos poucos foram incorporadas a novas feições em suas estruturas, visando romper com o estigma de atraso, trazendo uma gama de mudanças de cunho político, econômico e social e ambiental. Na Baixada Fluminense, se configura uma gama de segmentos de caráter produtivo, como, por exemplo, o Distrito Industrial de Queimados, de Japeri; o Complexo Químico-farmacêutico da Bayer-Belford Roxo; a REDUC-Gás-químico-Duque de Caxias; o Polo Cosmético em Nova Iguaçu. Apesar destes não serem investimentos novos, o que se percebe é que, nos últimos anos, estão sofrendo um processo de reformulação, sendo requalificados.

Todos esses fatos ratificam como o processo de reestruturação produtiva e a sua articulação, já trabalhada aqui, com o período do “novo desenvolvimentismo” brasileiro, foram responsáveis por trazer amplas transformações, consequências (marcas) no território fluminense, dando visibilidades a municípios antes desvalorizados historicamente e esquecidos pela lógica existente entre o Estado e o capital, embora este “projeto” nacional permeou suas ações sem de modo que pensasse em políticas locais efetivas. Essa reestruturação espacial-econômica contemporânea, implicada nessa fase “novo desenvolvimentista” marcante no território fluminense, tendeu a transformar áreas com baixa representatividade industrial impondo um deslocamento de atividades produtivas para fora do núcleo metropolitano. Objetivava-se assim reativar o crescimento da economia fluminense revertendo o quadro de estagnação e degradação industrial marcante na década anterior. No entanto, deve-se deixar evidente aqui que há a “*distinção entre crescimento econômico, por um lado, e desenvolvimento social, por outro*” (Floriano de OLIVEIRA, 2013, p. 234). Ou seja, há um crescimento econômico que se reverbera perante toda ideologia da requalificação da fábrica como fonte de progresso, mas que continua se reproduzindo de modo desigual e com um apartado desenvolvimento social, sem a presença de planejamentos, de políticas públicas de ordenamento do território que tragam melhorias concretas as populações locais, a serviço da coletividade.

De um modo geral, há fortes modificações territoriais nas escalas locais quanto regionais, ou seja, tanto na cidade de Itaguaí quanto em seu entorno e em outros recortes do território fluminense. Por conseguinte, toda a concretude deste processo tem gerado distorções nos aspectos sociais, culturais, econômicos, que afetam tanto o urbano quanto o meio ambiente – ou seja, a vida local em si²⁰⁹. Essas mudanças reorientaram novas lógicas de usos dos territórios sem trazer possibilidades reais de desenvolvimento, melhorias nos aspectos

²⁰⁸ Ver o trabalho de MORAIS (2013). http://www.fecilcam.br/anais/ii_seurb/documentos/o-urbano-em-suas-difentes-escalas/morais-marcelo-loura.pdf. Acesso em 10 de outubro de 2016.

²⁰⁹ Ver: <http://memoria.etc.com.br/agenciabrasil/agenciabrasil/noticia/2012-10-08/audiencia-publica-debate-impactos-ambientais-da-construcao-do-arco-metropolitano-do-rio>. Acesso: 10 de outubro de 2016.

sociais, e deixando incertezas do seu possível legado. Toda esta conjuntura aqui delineada encontra-se intrínseco a um panorama

envolto em programas ideológicos destinados a justificar o sacrifício e a austeridade de alguns (ostensivamente, em nome do bem maior), ao mesmo tempo em que outros são alimentados à força com a valorosa esperança de que o excedente, de algum modo, escoará para as subclasses que estão à espera dele. (SOJA, 1993, p. 246).

O que se configura a partir de então é que

“sob a bandeira do “desenvolvimento”, esses investimentos são apresentados como uma necessidade, uma condição para melhorias de gestão e de governança do território, que seriam fundamentais para sua maior inserção na economia global, mascarando-se as formas de submissão do Estado e os usos instrumentais dos territórios aí implicados.” (Floriano de OLIVEIRA, 2007)

3.3. Itaguaí: Uma cidade-símbolo do “novo desenvolvimentismo” fluminense

Tendo em vista a grave crise financeira do Estado da década de 80, dada como perdida, e da década de 90, influenciada pela ortodoxia convencional²¹⁰, marcada pelo reflexo do processo de abertura econômica, comercial e financeira, a década de 2000 se adéqua a outras direções, seguindo moldes da espécie de um “novo desenvolvimentismo” e/ ou “social-desenvolvimentismo”. Nesta nova fase que se inicia, com a entrada no governo do Partido dos Trabalhadores – PT²¹¹ no poder; há modificações estruturais com novas orientações e reestruturações mediadas por ações induzidas por uma refuncionalização do Estado em que se objetivava, segundo os apontamentos de Sicsú, Paula e Michel (2007, p. 509) “*constituir um Estado forte que estimulasse o florescimento de um mercado forte*”. Nesse sentido, De Paula (2006, p.51), sobre os apontamentos de Keynes²¹², retrata que “*a intervenção do Estado seria necessária em função da incapacidade de auto - regulação do sistema*”. Como apontado por Castelo (2007, p. 5) tal panorama se constitui a partir da exposição dos seus ideólogos que propagam que

Trata-se de um novo modelo completo de política econômica, incluindo-se medidas fiscais, cambiais e monetários no melhor estilo keynesiano e desenvolvimentista. Mas não só: uma série de medidas, além das políticas econômicas tradicionais, são prescritas, tais como a constituição de um sistema avançado de educação básica e de inovação tecnológica, mecanismos endógenos e privados de financiamento do investimento produtivo e, por último, mas não menos importante, a segurança jurídica dos contratos e da propriedade privada.

²¹⁰ Bresser-Pereira (2006, p. 12) retrata este conceito como uma ideologia exportada para os países em desenvolvimento; uma anti-estratégia nacional, que, embora se propondo a generosamente promover a prosperidade dos países de desenvolvimento médio, na verdade atende aos interesses dos países ricos em neutralizar a capacidade competitiva daqueles.

²¹¹ Ver: <http://www.pt.org.br/nossa-historia/>. Acesso: 13/03/2017

²¹² De Paula (2006, p.51) aponta que a defesa mais elaborada do papel do Estado na economia talvez continue a ser aquela feita por Keynes ao criticar a visão liberal. Sobre isso, indica ver, em particular, Keynes (1984, 1986).

Primeiramente, deixa-se claro que uma das premissas fundamentais que giram acerca de tal temática é a multiplicidade de caminhos, de interpretações e demarcações de pensamentos que procuram definir tal momento, desde a sua origem, como o seu desenvolver, sendo que o principal limitador de tal discussão gira acerca das funções e legitimidades dadas ao Estado e ao mercado como regulador da economia. Enquanto alguns apontam para divergências com a gestão anterior e para a ruptura com o neoliberalismo no país, outros apontam para a permanência de alguns pontos que descaracterizariam até mesmo o sentido de “novo” acoplado ao desenvolvimentismo. Há divergências entre visões que defendem um rompimento das políticas macroeconômicas neoliberais enfáticas na década anterior e com a ortodoxia convencional, enquanto que outros salientam que, apesar de algumas mudanças estruturais, houve continuidades de alguns pontos de tal ordem no país. Por isso, justifica-se como fundamental, mesmo que possa em certos momentos parecer contraditório, esboçar algumas diferentes visões, mesmo que estas apontem a reflexões divergentes.

Desde já, é de extrema importância salientar que o que se designa como “novo-desenvolvimentismo” se representa a partir da construção de um programa alternativo perante a vertente neoliberal, esta muito marcante na gestão anterior. Tal programa foi idealizado por alguns economistas brasileiros de cunho heterodoxos, a partir da análise dos dois primeiros governos Lula (2003- 2005), que, segundo alguns, persistiu com políticas macroeconômicas que não foram alteradas tendo em vista em governo do Fernando Henrique Cardoso (1995-2002). Compartilha-se “*que essas políticas eram baseadas no paradigma neoliberal e, tipicamente, inspiradas pela abordagem dos mercados eficientes.*” (FERRAZ, CROCCO E ELIAS, 2003, p. 14 apud MORAIS e SAAD- FILHO, 2011, p.508).

O que se coloca em voga é que nem sempre o governo Lula caminhou nas linhas propostas pela corrente de pensamento que findou tal programa de governo “novo-desenvolvimentista”, divergindo em alguns aspectos na adoção de suas medidas²¹³. Assim, esta proposta que surgiu por parte dos críticos²¹⁴ dos anos iniciais da gestão Lula²¹⁵, que objetivavam “*uma nova estratégia de desenvolvimento, superando o nacional-desenvolvimentismo tradicional e adequando os seus princípios às novas realidades emergentes da revolução tecnológica e da globalização*” (MORAIS e SAAD- FILHO, 2011, p. 520). Mas o mais relevante, independente de continuidades ou rupturas, é que esse novo recorte político-econômico guiado pelo Estado brasileiro apontou para uma redefinição de algumas de suas ações. Houve assim uma maior intervenção em diversos segmentos estruturantes do país – trouxe de volta um pensar sobre o seu papel no que diz respeito à questão industrial e nas infraestruturas – englobado com um pensar mais marcante na questão da política de inclusão social e um discurso voltado a findar uma maior solidez no sistema democrático. Esse novo cenário implicado coincide com a crise do neoliberalismo, dos seus negativos reflexos no espaço-tempo latino-americano e suas estratégias apontam tanto para

²¹³ Tal elaboração de pensamento são reflexos da contribuição do trabalho de Moraes e Saad-Filho (2011). Segundo tal trabalho, algumas das mudanças da política econômica não se apresentam explicitamente no programa novo-desenvolvimentista, apesar de serem coerentes com ele, como é o caso da estratégia de formar “empresas campeãs”, que tem inspiração na experiência de países emergentes do Leste Asiático, além de medidas associadas com a expansão do mercado de consumo. Quanto a esse último aspecto, nota-se que o novo-desenvolvimentismo destaca genericamente a “equidade”, enquanto o discurso do governo Lula enfatizava a “inclusão”.

²¹⁴ Moraes e Saad-Filho (2011, p.508-509) retratam que “o primeiro objetivo era demarcar os campos teóricos, por exemplo, quando os críticos se aplicavam em demonstrar a continuidade das políticas do governo anterior no governo Lula, explorando as contradições e limites dessa opção, e vaticinando seu “fracasso”. “Um segundo objetivo dessa linha de análise heterodoxa era a formulação de propostas concretas de uma nova política macroeconômica e de políticas assessorias (de crédito, industrial etc.)3, formando um todo coerente e capaz de substituir as políticas neoliberais”.

²¹⁵ Para tal discussão, torna-se fundamental ver: Moraes e Saad-Filho (2011).

mudanças tanto na esfera econômica quanto social, uma expansão tanto relativa a exportações como um fortalecimento do mercado interno em torno do aumento do consumo.

Algo de grande relevância é apontar para a existência de liderança de uma figura política carismática representada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, que definiu em seus discursos um despertar do “social”, visando em promover o desenvolvimento social, melhorias na distribuição de renda e redução da pobreza no país. Esse modelo implicado apontaria, portanto, na formação de uma estrutura política-econômica em que passasse a ser atribuídos temas relativos tanto a prover, numa conjunção, aspectos voltados ao desenvolvimento econômico e a equidade social. Como apontado por Castelo (2007 p. 4-5), *“o principal objetivo dos novo-desenvolvimentistas é delinear um projeto nacional de crescimento e desenvolvimento econômicos combinado a uma melhora substancial nos padrões distributivos do Brasil”*; assim, *“a consecução deste objetivo passa, necessariamente, por um determinado padrão de intervenção do Estado na economia e na ‘questão social’, principalmente no tocante a redução da incerteza inerente as economias capitalistas.”*

Dentre as varias visões que delinham análises sobre a construção de um novo marco do capitalismo no país, pós a crise do neoliberalismo, torna-se relevante abordar que essas novas circunstâncias que implicaram no desígnio do “novo” e/ ou do “social” à frente do desenvolvimentismo, se fragmenta, segundo Bastos (2012, p. 784), em duas vertentes de pensamento que foram condicionantes em tal política de Estado: *“o desenvolvimentismo exportador do setor privado”²¹⁶ e o desenvolvimentismo distributivo orientado pelo Estado²¹⁷”*.

O que se pretende discutir, portanto, é a existência de dois extremos de pensamento, findados à direita e à esquerda, como defendido por Bastos (2012), que influenciaram, de acordo com seus interesses e defesas de pensamento, para a formação deste modelo que se iniciara a partir deste século. Deste modo, consolidou-se a classificação de *“duas visões básicas a propósito da estratégia de desenvolvimento capitalista depois da crise do neoliberalismo, no Brasil”*; de uma lado, *“o desenvolvimentismo exportador do setor privado (“novo-desenvolvimentismo”)* e de outro *“o desenvolvimentismo distributivo orientado pelo Estado (social-desenvolvimentismo)”²¹⁸*. Assim, *“ambos resgatam o papel do Estado na*

²¹⁶ Bastos (2012, p. 784) defende seus apontamentos elucidando que *“o primeiro grupo saiu do próprio seio do Partido da Social-Democracia Brasileira (PSDB) e mantém relação com bandeiras históricas do partido (a valorização do setor privado, a reforma do Estado, o apoio às privatizações, a contenção do crescimento do gasto social), mas sempre foi crítico da gestão macroeconômica operada pelo governo FHC, particularmente da política cambial e, se não, da abertura comercial em si, de seu excesso e velocidade.”* Carneiro (2012) aponta que nos autores fundadores desse “novo” desenvolvimentismo, *“o desenvolvimentismo exportador do setor privado”*, a omissão do papel do Estado como elemento crucial na redistribuição da renda em suas propostas.

²¹⁷ BASTOS (2012, p.793. 794) aponta que *“a segunda corrente não se limita a um corpo de ideias sistematizado academicamente, perdendo a clareza que a academia pode oferecer, mas apresentando maior eficácia prática, à medida que parece ter usufruído de influência crescente nos governos petistas”*. Complementa elucidando *“se há algo que unifica a segunda corrente, é a ênfase no mercado interno e no papel do Estado para influenciar a distribuição de renda e a alocação de investimentos. Nesse sentido, a citada corrente é muito mais próxima da tradição desenvolvimentista clássica do que a do desenvolvimentismo exportador.”* Lembrando aqui que (Fonseca, 2015, p. 49) afirma que *“se a redistribuição de renda não estiver associada a um projeto de industrialização e a um conjunto de medidas que configure uma estratégia para reverter a estrutura produtiva no longo prazo, pode ser louvável e meritória, mas dificilmente se enquadra no conceito de desenvolvimentismo.”* Segundo Carneiro (2012), Bieslchowsky (2001), aponta que nesse eixo, *“a estratégia de crescimento poderia ser sintetizada na ampliação e generalização do consumo de massas.”* *“Sob o ponto de vista dos determinantes do crescimento, a ampliação do consumo de massas fundada na redistribuição da renda seria o fator dinâmico primordial.”* (CARNEIRO, 2012, p. 774).

²¹⁸ Termo proposto pelo próprio ministro Guido Mantega, em 2007 (BASTOS, 2012, p. 794). Bastos (2012, p. 797) considera que pelo fato de *“as necessidades de financiamento das exigências do desenvolvimento econômico e social não são tão facilmente conciliáveis como o uso do termo social-desenvolvimentismo parece*

orientação do modelo de desenvolvimento, mas com modos diferentes de relação com o mercado”²¹⁹ (BASTOS, 2012, p. 779).

Além de Bastos (2012), verifica-se que em outros campos de estudos também se norteiam por esse mesmo caminho – de que duas correntes se subdividem dentro do desenvolvimentismo implicado neste século, uma em torno do “novo” e outra em torno do “social”. Assim, como por exemplo, Oreiro (2015)²²⁰ e Carneiro (2012), entre outros, compartilham da mesma ideia representada pelo fato de que “o pensamento desenvolvimentista no Brasil de hoje pode ser estruturado em duas grandes vertentes: o social-desenvolvimentismo e o novo-desenvolvimentismo.” (CARNEIRO, 2012, p.767).²²¹ Tal autor defende que tanto o desenvolvimentismo quanto o novo- desenvolvimentismo compartilham como objetivo prioritário o fato de alcançar o desenvolvimento das forças produtivas, enquanto o social- desenvolvimentismo, a sua ideia chave é a definição do social como eixo do desenvolvimento, no qual “sob o ponto de vista dos determinantes do crescimento, a ampliação do consumo de massas fundada na redistribuição da renda seria o fator dinâmico primordial.” (CARNEIRO, 2012, p. 774).

Como sustentado por Oreiro e Marconi (2016, p. 168), o desenvolvimentismo reaplicado no início deste século não se faz a partir de uma corrente homogênea de pensamento econômico, e como dito anteriormente, se originou a partir de duas vertentes principais. Segundo os mesmos, o novo-desenvolvimentismo se consolidou em torno do assim chamado “Consenso de São Paulo”²²². Tal modelo preconiza a adoção de uma estratégia nacional de desenvolvimento baseada nos seguintes pressupostos:

(a) o crescimento econômico deve ser fundamentalmente financiado com poupança interna (pública + privada) [...] BRESSER-PEREIRA e NAKANO, 2003);

(b) o modelo de industrialização por substituição de importações está superado, devendo ser substituído por um modelo de “promoção de exportações de manufaturados” [...] (BRESSER-PEREIRA, OREIRO e MARCONI, 2016, cap. 15);

insinuar. Então, prefiro um termo que sugere uma harmonia ou uma unidade menos rigorosas, como desenvolvimentismo distributivo orientado pelo Estado.”

²¹⁹“A segunda corrente dentro do desenvolvimentismo foi denominada de *social-desenvolvimentismo* e está fortemente associada à defesa da política econômica adotada pelos sucessivos governos do PT. Trata-se de uma estratégia de “desenvolvimento de esquerda” na qual o crescimento de longo-prazo é resultado, não do aumento das exportações de manufaturados, mas do investimento das empresas estatais em conjunto com a expansão do gasto público orçamentário. Ao contrário do novo-desenvolvimentismo, o social-desenvolvimentismo não acredita na eficácia do ajuste dos preços macroeconômicos (câmbio e juros) como indutor de mudanças na estrutura produtiva da economia. Por fim, o social-desenvolvimentismo preconiza a adoção de uma política industrial ampla que atinja inclusive as empresas ligadas ao setor agroindustrial.” (OREIRO, 2015) ver: <https://jlcoreiro.wordpress.com/2015/05/11/as-varias-faces-do-desenvolvimentismo-valor-economico-11052015/>. Acesso: 27 de março de 2017.

²²⁰ Ver reportagem: <https://jlcoreiro.wordpress.com/tag/novo-desenvolvimentismo/page/2/>. Acesso em 30 de março de 2017.

²²¹ Tal autor aponta que: “Eles têm origens diversas, tanto na academia quanto em práticas de governos e mesmo de partidos, embora o novo-desenvolvimentismo, originário do PSDB e em setores do empresariado, tenha adquirido no passado recente um corpo acadêmico mais definido e com maior número de contribuições. Já, o primeiro identifica-se mais com posturas partidárias e políticas práticas de governo, com enraizamento maior no PT e em seus governos, com peso menor na produção acadêmica.” (Carneiro, 2012, p. 768).

²²² Segundo Oreiro e Marconi (2016, p. 167), essa expressão criada pelo economista francês Robert Boyer no Prefácio ao livro *Globalização e Competição* de Luiz Carlos Bresser-Pereira.

(c) a taxa real de câmbio apresenta uma tendência crônica à sobrevalorização devido a falhas de mercado como a “doença holandesa”²²³ e ao diferencial entre as taxas de juros nos países em desenvolvimento relativamente aos países desenvolvidos [...] (Ibid, cap. 8);

(d) os salários devem crescer ao mesmo ritmo da produtividade do trabalho de forma a não prejudicar a competitividade externa das economias em desenvolvimento (podendo crescer acima da produtividade do trabalho quando a produtividade do capital também for muito elevada, o que resulta em redistribuição funcional da renda, mas não em redução da taxa de lucro);

(e) a política fiscal pode ser usada para a estabilização do nível de atividade econômica, desde que seja respeitada a solvência intertemporal das contas públicas, uma vez que a ocorrência de déficits fiscais crônicos tende a enfraquecer o Estado, tornando-o presa fácil dos interesses dos rentistas financeiros (OREIRO, 2012);

(f) a distribuição de renda pode e deve ser melhorada nos países em desenvolvimento por intermédio de políticas que reduzam a dispersão salarial (como é o caso do investimento em capital humano), da transferência de riqueza entre as gerações (impostos sobre heranças) e do pagamento de salários indiretos na forma de benefícios sociais.

Segundo tais autores, “*a segunda corrente dentro do desenvolvimentismo foi denominada de social-desenvolvimentismo e está fortemente associada à defesa da política econômica adotada pelos sucessivos governos do PT*”. Assim,

trata-se de uma estratégia de “desenvolvimento de esquerda” na qual o crescimento de longo prazo é resultado não do aumento das exportações de manufaturados devidamente sustentado pelo aumento do investimento do setor privado, mas do investimento das empresas estatais em conjunto com a expansão do gasto público orçamentário e da expansão do mercado interno em função do crescimento da massa salarial e do volume de crédito. Ao contrário do novo-desenvolvimentismo, o social-desenvolvimentismo não acredita na eficácia do ajuste dos preços macroeconômicos (câmbio e juros) como indutor de mudanças na estrutura produtiva da economia. Por fim, o social-desenvolvimentismo preconiza a adoção de uma política industrial ampla que atinja inclusive as empresas ligadas ao setor agroindustrial. (OREIRO E MARCONI, 2016, p. 169).²²⁴

Sem querer solucionar esta subdivisão atinente ao reaparecimento da prática desenvolvimentista neste século, salienta-se que tal pesquisa se relacionará ao termo “novo-

²²³ “A doença holandesa é uma falha de mercado fundamental que se origina na existência de recursos naturais ou humanos baratos e abundantes que mantêm a taxa de câmbio sobre-apreciada por um tempo indeterminado. e, dessa forma impedindo a produção de bens comercializáveis usando tecnologia no estado da arte. É um obstáculo ao crescimento do lado da demanda agregada porque limita as oportunidades de investimento.” Bresser- Pereira. Ver: <http://www.bresserpereira.org.br/view.asp?cod=2470>. Acesso: 30 de março de 2017. “A expressão se deriva do que aconteceu na Holanda após a descoberta de gás no Mar do Norte, que resultou em grande valorização da moeda holandesa, trazendo prejuízo para outros setores de exportação daquele país.” (STIGLITZ, 2002 apud DIAS PEREIRA, 2011).

²²⁴ Se alimentando dessa divergência entre o “novo” e o “social” desenvolvimentismo e suas respectivas atribuições, Oreiro e Marconi (2016, p. 170) defendem que “*a política macroeconômica adotada durante o governo da Presidente Dilma Rouseff foi essencialmente um experimento social-desenvolvimentista, tendo pouca ou nenhuma aderência com o modelo novo-desenvolvimentista*”.

desenvolvimentismo”, compreendendo que no interior dessa política se agrupam tanto o que é designado às medidas econômicas (exportador do setor privado) quanto as sociais (distributivas que discursam perante a equidade social). Destarte, será incorporado na discussão, em conjunto, tanto o que se limita como práticas inerentes ao “novo” como ao “social”. Entendemos que o “desenvolvimentismo” que ressurge em torno do viés econômico e social, se alimenta da conotação de apontar para um crescimento econômico obtido por meio do incentivo a exportação de produtos manufaturados e pelo outro lado, ao estímulo do fortalecimento do mercado interno através da expansão da distribuição de renda, com aumento do consumo de massa. Nesse sentido, compreende-se que “o motor do desenvolvimento econômico e social brasileiro, é motivado pela ampliação na pauta de exportações e o estímulo ao consumo de massa.” (PINHEIRO, 2015, p. 104).

Primordialmente, é relevante salientar a partir dos apontamentos de Morais e Saad-Filho (2011), que apontam que essa proposta do “novo- desenvolvimentismo” surgiu a partir de 2006, mais precisamente, tendo em vista uma estratégia de tornar-se um programa alternativo às premissas neoliberais, bem como diferenciar-se do antigo desenvolvimentismo. De acordo com Morais e Saad-Filho (2011), os dois primeiros anos do governo Lula foram marcados por políticas macroeconômicas que mantiveram inalteradas aquelas introduzidas pelo governo Fernando Henrique Cardoso (1995-2002). Portanto, segundo os mesmos autores (2011, p. 507), essas políticas “eram baseadas no paradigma neoliberal e, tipicamente, inspiradas pela abordagem dos mercados”. Afinal, as políticas macroeconômicas mantidas por Lula eram fundadas no famoso tripé composto por uma política monetária determinada pelas metas de inflação, câmbio flutuante e uma política fiscal visando manter um superávit primário que compensasse o déficit nominal das contas públicas, se caracterizando dessa forma em “políticas neoliberais”. Salienta-se que

a continuidade dessas políticas nos primeiros anos do governo Lula, tido como portador de mudanças políticas e socioeconômicas; originou críticas e catalisou a elaboração de propostas alternativas de política econômica. (MORAIS e SAAD-FILHO, 2011, p. 520).

De modo crítico sobre esse período, Tristão (2012, p. 111) aponta que

o processo de inflexão do PT para o neoliberalismo foi gradual, embora tenha decorrido pouco mais de um ano entre o texto Concepção e Diretrizes do Programa do PT para o Brasil, extraído no XII Encontro Nacional do Partido, em dezembro de 2001, e as cartas do Ministro da Fazenda, já no Governo Lula, Antonio Palocci ao FMI. O primeiro documento anunciava um governo “democrático-popular” fundado nos eixos social, nacional e democrático, assinalando uma ofensiva contra o mercado, defendendo o crescimento, o emprego e a diminuição da vulnerabilidade externa do Brasil. As cartas ao FMI, tanto a de fevereiro de 2003, quanto a de maio de 2003, ao contrário, anunciavam a continuidade do neoliberalismo de FHC como o verdadeiro programa de governo do PT.”

A crítica por parte de economistas ditos “heterodoxos” ao governo Lula já se desenhava mesmo antes de sua eleição, tendo em vista que

essa postura crítica havia se intensificado durante o processo eleitoral, especialmente após a publicação da “Carta ao Povo Brasileiro”²²⁵ (Lula

²²⁵ Ver “Carta ao povo brasileiro” – Luiz Inácio Lula da Silva São Paulo, 22 de junho de 2002. <http://www1.folha.uol.com.br/foha/brasil/ult96u33908.shtm>. Acesso em 05 de abril de 2017.

2002) em junho de 2002, em meio a uma grave crise cambial e de refinanciamento da dívida federal desencadeada pelos mercados financeiros domésticos. A crise especulativa serviu para pressionar os principais candidatos a presidente da República a assumirem um compromisso público de que, se eleitos, respeitariam os contratos vigentes em relação à dívida pública doméstica e externa, e apoiariam um programa de auxílio emergencial a ser prestado pelo Fundo Monetário Internacional (FMI), negociado pelo governo que findava. Esse programa concedia um grande empréstimo para evitar o estrangulamento cambial, e continha as habituais cláusulas restritivas às políticas monetária e fiscal a serem implementadas pelo futuro governo. Na sua “Carta”, Lula comprometeu-se em implementar o programa do FMI e cumprir seus condicionantes.” (MORAIS e SAAD-FILHO, 2011, p. 509-510).

A partir desse panorama, tendo em vista análises críticas por parte de economistas desse período entre 2003-2005, com respectivas produções acadêmicas, foram esboçadas propostas que consistiam “*um programa alternativo consagrado pelo pensamento de esquerda. Esse teria como inspiração histórica e analítica um arco abrangendo diferentes versões do nacional-desenvolvimentismo e do socialismo, incluindo a advocação de rupturas que permitiriam uma maior “liberdade” de ação da política econômica diante dos agentes privados.*” (MORAIS e SAAD-FILHO, 2011, p.508). Portanto, as análises oriundas a partir das discussões em torno dos dois primeiros governos Lula deram bases para se findar uma nova proposta política econômica, tendo em vista a vertente macroeconômica e assessorial. Segundo Morais e Saad-Filho (2011, p. 509),

as análises com esse objetivo acabaram fundando uma nova proposta de política econômica, denominada pelos seus autores como “*novodesenvolvimentismo*” (ou “*neodesenvolvimentismo*”). Essa proposta deveria funcionar como instrumento de intervenção no debate dentro e fora do governo Lula. Foi com base nelas que, a partir de 2006, o governo Lula passou a adotar novas iniciativas e políticas que se mesclaram às políticas macroeconômicas neoliberais, estabelecendo-se, dali em diante então, a política econômica híbrida.

Esse panorama anterior se instaurou, tendo em vista que

o desempenho macroeconômico insatisfatório (e, presume-se, a bateria de críticas de antigos aliados) gerou um debate no interior do governo Lula, ao final de 2005, entre a “visão neoliberal” e a “visão desenvolvimentista”. Esse debate teria levado à inflexão da política econômica quando a equipe econômica inicial foi substituída por defensores de uma política de maior ativismo do Estado. Apesar de não compartilharem um pensamento homogêneo, estes adotaram uma “postura mais pragmática” com base em três linhas: [1] “adoção de medidas temporárias de estímulo fiscal e monetário para acelerar o crescimento e elevar o potencial produtivo da economia; [2] a aceleração do desenvolvimento social por intermédio do aumento nas transferências de renda e elevação do salário mínimo; e [3] o aumento no investimento público e a recuperação do papel do Estado no planejamento de longo prazo” (Barbosa e Souza, 2010, pp. 69-70 apud Morais e Saad-Filho, 2011, p517).

Bresser-Pereira (2006) considera que “*diante do fracasso das políticas neoliberais recomendadas pelos países ricos para promover a estabilidade macroeconômica e o*

desenvolvimento, existe, hoje, na América Latina, um claro movimento de rejeição da ortodoxia convencional”²²⁶. O economista Ricardo Bielschowsky (2014) apresentou breves comentários acerca de tal temática na *Plataforma Política Social*²²⁷, intitulado como “*O Velho e o novo desenvolvimentismo*”. Em tal discussão levantada, tal autor, apontou que depois de mais de duas décadas de estagnação e falta de perspectivas, passou a se configurar a partir de tal período um padrão viável de transformações estruturais condutoras do desenvolvimento centrado na tríade de motores de desenvolvimento, estas que seriam baseadas em três fontes de expansão: mercado interno de produção e consumo de massa, infraestrutura (produtiva e social) e recursos naturais. Segundo os apontamentos de Bielschowsky (2012, p. 730), o Brasil passou a ter o privilégio de possuir ao mesmo tempo essas três poderosas frentes de expansão, esses três “motores” do desenvolvimento, e que se os impulsos à expansão da capacidade produtiva derivados dessas três correntes de demanda efetiva viessem a ser adequadamente traduzido em expansão do investimento no país, o desenvolvimento brasileiro poderia se tornar vigoroso nas próximas décadas.

Independente das diversas visões sobre o que de fato passou a se fomentar a partir do início deste século, cabe aqui, como mais importante, delinear que o mais marcante é que o novo governo iniciado trouxe de volta o papel do Estado, as discussões em torno do “desenvolvimentismo”. Destarte, procurou promover medidas voltadas a ampliar sua capacidade de gerir políticas públicas, interventoras, de retomar de modo estratégico o seu planejamento, que assim viesse a alcançar um melhor nível do que compreendia como desenvolvimento— entendido aqui como um conceito polissêmico²²⁸, mas preponderantemente identificado a partir de “*crecimento com transformação estrutural, que conduz ao aumento de produtividade no trabalho e à melhoria do bem-estar*” (BIELSCHOWSKY, 2011, p.15) – ideologizando avanços nas esferas tanto econômicas quanto sociais. Em primeiro momento, a nova esfera governamental, ao assumir o poder, passou a operar ações para prover uma reabilitação financeira, tornar mais estável a economia, através da redução da inflação, bem como da diminuição dos endividamentos públicos, tendo em vista às consequências de tais aspectos nas décadas anteriores. Segundo Barbosa (2013, p.92):

a redução na fragilidade financeira do Brasil possibilitou a adoção de uma política mais forte de estímulo ao crescimento a partir de 2006 e isso é um segundo ponto marcante da política econômica dos últimos dez anos.

Outro fato de extrema significância que coincidiu positivamente com essa transição partidária e reverberou o panorama econômico brasileiro neste novo período foi à aceleração do crescimento em nível mundial da China, que passou a importar *commodities* agrícolas²²⁹ e

²²⁶ Bresser-Pereira utiliza o termo “ortodoxia convencional” para se referir as medidas impostas pelo Consenso de Washington, este que impôs de modo hegemônico as ideias neoliberais determinadas pelos países ricos perante aos periféricos a partir da década de 80. Resumidamente, atendia aos interesses do Norte e refletia sua ampla hegemonia ideológica sobre os países latino-americanos. Segundo o mesmo, a ortodoxia convencional é a forma pela qual os Estados Unidos, no plano das políticas e instituições econômicas, expressam a sua hegemonia ideológica sobre o resto do mundo e, principalmente, sobre os países em desenvolvimento dependentes, que não dispõem de uma nação suficientemente forte para fazer frente a essa hegemonia, como têm sido tradicionalmente os latino-americanos (BRESSER- PEREIRA, 2006, p. 17).

²²⁷ Ver: <http://plataformapoliticassocial.com.br/o-velho-e-o-novo-desenvolvimentismo/>. Acesso em: 13/03/2017.

²²⁸ Para uma melhor discussão sobre tal temática e sobre as distinções de tal conceito, ver o capítulo II “Desenvolvimento- Subdesenvolvimento: A problemática atual”, do trabalho intitulado “Introdução ao Desenvolvimento: Enfoque histórico-estrutural, de Celso Furtado (2000).

²²⁹ Ver: <https://www.ecodebate.com.br/2011/01/14/cinco-commodities-garantem-43-da-exportacao-do-brasil/>. Acesso: 15 de abril de 2017.

minerais do Brasil²³⁰. Devido ao seu crescimento industrial, a China passou a ter maior necessidade de importar matérias-primas, tornando o Brasil como um dos principais atores nesse processo de parceria comercial²³¹. Deve-se atentar que a importância chinesa no cenário findado no Brasil pós-2003 não se restringiu apenas a um comércio bilateral, onde há a importação de *commodities* e a exportação de bens industriais, mas também se relacionou à injeção do seu capital referente a aportes em tecnologia, na questão da infraestrutura, fortalecendo o elo, a parceria com empresas estatais²³². A partir de então, empresas chinesas de tecnologia se uniram no intuito de investir no mercado brasileiro, visando criar uma relação tecnológica entre os dois países²³³. Portanto, essa dinamização econômica chinesa e esse acordo “cooperativo” firmado com o Brasil durante tal período passou a se configurar também como uma face da oportunidade brasileira de desfrutar dessa sinergia gerada como modo de ser mais um pilar para sustentar o seu modelo “novo desenvolvimentista”. Seguindo tal panorama, o contexto da época era de que

nos últimos anos, houve uma novidade importante, ou seja, as perspectivas de maior estabilidade macroeconômica abertas pela guinada chinesa por importações de matérias primas, cujo impacto favorável ao balanço de pagamentos brasileiro ocorreu a partir de 2002/3 – coincidentemente, mais ou menos em simultâneo com o início do governo Lula. A mudança parece representar solo fértil para uma nova etapa de discussões sobre o desenvolvimento. (BIELSCHOWSKY, 2012, p. 735).

Mediante a conjuntura estabelecida a partir destas circunstâncias, o Brasil passou a operar com maior representatividade no cenário internacional de trocas, reduzindo à fragilidade financeira econômica e fortalecendo assim o acúmulo de reservas internacionais. Outro evento de tamanha significância foi o de passar a ser credor no final do ano de 2005²³⁴ – pois quitou parte da dívida externa – da dívida adquirida na década de noventa pelo empréstimo concedido pelo Fundo Monetário Internacional- FMI²³⁵, possibilitando assim um ganho de autonomia referente à sua política econômica. Após uma dinamização do seu crescimento e um fortalecimento de sua política financeira, seguiu na tentativa de formular programas de cunho social, bem como fortalecer o capital privado e tornar as empresas brasileiras²³⁶ mais competitivas, assim como viabilizar um maior crescimento a partir da criação de investimentos em infraestrutura.

²³⁰ Ver: <http://www2.planalto.gov.br/noticias/2015/05/principal-parceiro-comercial-desde-2009-china-amplia-investimentos-no-brasil>. Acesso: 05 de abril de 2017.

²³¹ Relação Brasil- China - Ver: <http://www.cebc.org.br/pt-br/dados-e-estatisticas/comercio-bilateral/pauta-de-exportacoes>. Acesso: 15 de abril de 2017.

²³² Além de ser desde 2009 o maior parceiro comercial do Brasil, a China tornou-se um grande investidor no país. Ver: http://www.cebc.org.br/sites/default/files/release_cebc_recuperado.pdf. Acesso: 15 de abril de 2017.

²³³ Esse argumento se ratifica ao apontar que um grupo de **empresas chinesas de tecnologia** se uniu e fundou a *China Brazil Internet Promotion Agency* (CBIPA), uma associação empresarial que se dedicará a aproximar e atrair investidores chineses interessados em investir no mercado brasileiro, mais especificamente o de **tecnologia**. Ver: <http://www.chinalinktrading.com/blog/empresas-chinesas-de-tecnologia-brasil/>. Acesso: 13 de março de 2017.

²³⁴ Ver: <http://www.brasildamudanca.com.br/macroeconomia/reviravolta-lula-paga-divida-com-o-fmi-e-brasil-entra-no-seleto-grupo-de-credores-do-> e <http://www.folhapolitica.org/2013/05/lula-pagou-divida-externa-verdade.html>. Acesso: 13 de março de 2017.

²³⁵ Ver: <http://www.imf.org/external/index.htm>. Acesso: 13 de março de 2017.

²³⁶ Paula, LF (2006, p. 49) retrata que “a história mundial mostra que não há capitalismo forte sem empresariado nacional forte. Em outras palavras, sem a consolidação de um “núcleo endógeno” da industrialização – constituído por um empresariado nacional forte e competitivo –, o desenvolvimento torna-se frágil, pois não se criam grupos empresariais capazes de participar em igualdade de condições do pesado jogo de competição internacional de comércio e investimentos”.

Este novo período que se iniciara a partir de 2003, se insere segundo as contribuições de Sicsú, Paula e Michel (2007, p. 512), onde “*a alternativa novo desenvolvimentista aos males do capitalismo é a constituição de um Estado capaz de regular a economia – que deve ser constituída por um mercado forte e um sistema financeiro funcional – isto é, que seja voltado para o financiamento da atividade produtiva e não para a atividade especulativa*”. Segundo os mesmos,

na concepção novo-desenvolvimentista o Estado deve ser forte para permitir ao governo a implementação de políticas macroeconômicas defensivas ou expansionistas. Políticas de caráter defensivo são, por exemplo, aquelas que reduzem a sensibilidade do país a crises medidas de promoção cambiais; e políticas expansionistas referem-se aquelas medidas de promoção do pleno emprego, sobretudo em contextos recessivos. Política industrial e de comércio exterior – usadas de forma inteligente e criativa – devem e podem ser utilizadas para estimular a competitividade da indústria e melhorar a inserção do país no comércio internacional. O Estado deve, ademais, possuir um sistema tributário progressivo, para reduzir as desigualdades de renda e de riqueza que são exageradas. As desigualdades menores devem permanecer. Afinal, os indivíduos e as empresas têm capacidades diferenciadas. (SICSÚ, PAULA e MICHEL, 2007, p. 513-514)

Salienta-se que a designação desse período como um “novo desenvolvimentismo”²³⁷ é pelo motivo da reformulação, pelo reaparecimento, cerca de mais de vinte anos depois no que tange ao conceito de “desenvolvimentismo” concebido na década de 30 e implicado em outros momentos no país. Esse retorno dessa temática surgiu tendo em vista a diferenciação de algumas perspectivas e de discursos propagados pela atual gestão que chegara ao governo em 2003, e que em certo ponto divergiam da administração anterior e das suas respectivas medidas influenciadas diretamente pela ortodoxia convencional. Destarte, concebe-se que “*essa construção teórica de uma nova política econômica no Brasil, desenvolvendo a teoria contemporânea e reelaborando a experiência do nacional-desenvolvimentismo, teve por impulso a superação de aspectos importantes do neoliberalismo, incluindo as políticas macroeconômicas e as reformas microeconômicas.*” (MORAIS e SAAD-FILHO, 2011, p.519.520). Como apontado por De Paula (2006, p. 48.49), “*o velho desenvolvimentismo tem que ser renovado, em função de uma nova realidade: economias relativamente maduras, ainda que socialmente desiguais, no contexto de uma economia globalizada.*”

Assim, reverbera-se a partir de então, que a defesa do desenvolvimentismo, tendo em vista a sua renovação neste século com as adaptações e a implantação do uso do “novo”; como será visto adiante; diz respeito a seguir as atuais necessidades do mundo contemporâneo, das circunstâncias instauradas que giram acerca da compreensão das mudanças na economia internacional e no paradigma tecnológico – a globalização neoliberal em si – das últimas décadas e seus respectivos reflexos no espaço- tempo latino- americano.

3.3.1 Notas sobre o “desenvolvimentismo”

A necessidade de trazer de volta a discussão em torno do desenvolvimentismo se legitima tendo em vista que o mercado como elemento regulador da economia não foi eficaz

²³⁷ Necessário deixar claro que tal termo foi tratado pela primeira vez por Bresser-Pereira no ano de 2003. Ver o artigo publicado na Folha de São Paulo: “O novo desenvolvimentismo” (Bresser- Pereira, 2004). Sobre tal discussão, ver: Bresser-Pereira (2006, p. 9-10).

em solucionar as mazelas humanas como se assegurava²³⁸, sendo deste modo fundamental repensar a relação entre Estado e mercado nesses novos tempos hodiernos. Assim, como se sabe, implicou-se em uma nefasta realidade pós-abertura econômica, das ações da onda neoliberal, acirrando as desigualdades e sendo extremamente danosas ao espaço-tempo latino-americano. Deste modo, tornara-se crucial trazer de volta o papel do Estado – mais do que isso, pensar nas redefinições da sua função no mundo contemporâneo – como regulador da economia, redefinindo a sua relação com o mercado tendo em vista que deve haver diferenças com o período desenvolvimentista (1930- 1980), ou seja, se adequando aos novos tempos,²³⁹ e a sua condição de encontrar-se inserido num mundo globalizado. Deste modo, aponta-se desde já, sobre a origem dessa nova política de Estado que

o novo-desenvolvimentismo contém um corpo articulado de políticas econômicas baseadas teoricamente no keynesianismo e no estruturalismo cepalino. Seu objetivo é representar uma nova estratégia de desenvolvimento, superando o nacional-desenvolvimentismo tradicional e adequando os seus princípios às novas realidades emergentes da revolução tecnológica e da globalização. (MORAIS e SAAD-FILHO, 2011, p. 520).

Como se verá a partir das reflexões de Fonseca (2015), o retorno da discussão sobre desenvolvimentismo se aponta pelo fato de que não se tenha superado ainda alguns problemas que fez surgir à aplicação de suas práticas na década de 30. Sobre o pensamento de Sicsú et al. (2005, p. XXXIII), Mollo e Fonseca (2013, p. 234) coloca em questão que *“há argumentos conjunturais para a mudança de nomenclatura. Justificam-na com base em “uma nova realidade diversa” daquela da substituição de importações. O desenvolvimentismo, segundo os autores, “focava suas políticas defensivas na balança comercial”, enquanto “o protecionismo moderno deve ser o da conta de capitais” (p. XLVI).”* Seguindo essa linha de raciocínio, Fonseca (2015, p.46.47) aponta que

a proposta de “novo-desenvolvimentismo”, de Bresser-Pereira (2006, 2010) e outros economistas (Sicsú, Paula e Michel, 2005), por exemplo, não difere da estratégia tradicionalmente adotada na história do pensamento econômico, qual seja, adicionar ao conceito principal o prefixo grego neo (“neoclássico”), ou o adaptado latino post (“pós-keynesiano”) ou, ainda, o vocábulo novo (“novo-clássico”). Assim, chama a si uma tradição a preservar, não obstante de forma renovada ou adaptada a novas circunstâncias, o que, num exercício de conceituação, significa a exigência de adição de novos atributos.”

Segundo De Paula (2006, p. 50), *“a estratégia novo-desenvolvimentista, embora tenha suas origens no velho desenvolvimentismo, ainda que com um olhar crítico em alguns desses aspectos, busca adequá-la aos novos tempos e à realidade específica de cada país”*. Em seguida, este autor complementa que

²³⁸ Interessante considerar que *“ao que tudo indica, da simples observação da realidade que nos circunda, os efeitos da globalização foram mais propagandeados do que, verdadeiramente, efetivados. O mercado não foi capaz de produzir todos os bens dos quais os homens necessitam – ou ao menos, entregar-lhes de modo condizente com a justiça social e a equidade que deve animar uma sociedade livre, que, senão igualitária, ao menos solidária”* (BEN-HUR RAVA, 2009, p. 212).

²³⁹ Bresser – Pereira (2006, p. 16) considera que o “novo- desenvolvimentismo vê o mercado como uma instituição mais eficiente, mais capaz de coordenar o sistema econômico do que viam os antigos desenvolvimentistas, embora esteja longe de ter a fê irracional da ortodoxia convencional no mercado.”

de comum entre as duas está a visão crítica às políticas de *laissez-faire*, a necessidade de se implementar uma estratégia nacional de desenvolvimento que busque uma complementaridade entre Estado e mercado (ainda que, no momento atual, em moldes diversos), e a importância de se pensar os problemas dos países em desenvolvimento a partir de uma ótica da problemática específica desses países (e não procurando copiar estratégias importadas dos países desenvolvidos)” (DE PAULA, 2006, p. 50).

De acordo com as elucidações de Mollo e Fonseca (2013, p.234), os argumentos conjunturais e a evolução da sociedade – tendo em vista um estágio de desenvolvimento de uma economia recentemente industrializada, diferente de uma economia com indústria consolidada – podem até justificar o título “novo-desenvolvimentismo” e, mais ainda, o fato de um ter vindo cronologicamente após o outro, mas a estratégia desenvolvimentista deve ser única nos dois casos. Sobre essa justificativa baseada em se colocar como “novo” por ser implementada em novos tempos²⁴⁰; em entrevista a Folha de São Paulo no ano de 2004; Bresser- Pereira apontou que

Desenvolvimentismo é estratégia nacional de desenvolvimento.²⁴¹ O Brasil precisa de um novo desenvolvimentismo não porque o antigo fosse equivocado, mas porque encontra-se em um estágio diferente de desenvolvimento, vive uma nova realidade, e enfrenta novos desafios.

Da mesma maneira,

O nacional-desenvolvimentismo deve passar por uma revisão das suas políticas do desenvolvimento econômico e social. A realidade mudou, e muito, desde os anos 1940/50, período áureo daquela tradição. O termo desenvolvimentismo foi uma expressão marcante daquele passado não tão remoto, mas que, com as transformações sociais ocorridas nestas últimas três décadas, tornou-se antiquado, anacrônico. Logo, é preciso abandoná-lo, não somente no sentido terminológico, mas dar-lhe um novo sentido conceitual, adequado as novas configurações do capitalismo contemporâneo. Para novos tempos, uma nova teoria; para novos desafios, um novo projeto nacional. Daí o termo novo desenvolvimentista. (SICSÚ et al. apud CASTELO, 2007, p. 3)

Antes de um maior aprofundamento sobre as respectivas diferenças e relações entre o “novo desenvolvimentismo” e o “desenvolvimentismo”, bem como as divergências com a ortodoxia convencional defendida pela ordem neoliberal, o que se pretende, em primeiro momento, deixar em evidência, é que

o chamado “novo-desenvolvimentismo” é justificado, por seus defensores, a partir de políticas macroeconômicas diferenciadas, mas a concepção desenvolvimentista que une antigos e novos defensores tem raízes teóricas comuns. Em particular, destaque-se que a concepção de estado ativo na persecução do desenvolvimento econômico e social é comum às duas versões e criticada pelos ortodoxos neoliberais, e decorre de uma percepção econômica e especialmente monetária diferente da ortodoxia (MOLLO; FONSECA, 2013, p. 223).

²⁴⁰ Tendo em vista o impulso da globalização e do neoliberalismo, como mencionado anteriormente.

²⁴¹ “Estratégia nacional de desenvolvimento é um conjunto de instituições e de políticas orientadas para o desenvolvimento econômico” (BRESSER- PEREIRA 2006, p. 13).

Tendo em vista esse novo panorama iniciado no Brasil e em outros países da América Latina no início deste século e as suas respectivas transformações e perspectivas geradas nos cenários nacionais – onde fez ressurgir a discussão sobre desenvolvimentismo²⁴², trazendo de volta um pensar sobre o papel do Estado – torna-se fundamental um aprofundamento sobre o que de fato veio a representar o que se designou como “novo-desenvolvimentismo”.²⁴³ Mas para se alcançar esse objetivo, antes, é preciso apontar a raiz do “desenvolvimentismo” – analisando esse conceito e o papel do Estado – bem como o motivo da sua ruptura, do seu distanciamento na década de 80 e o seu retorno com “novas” caracterizações neste século. Esclarece-se, de início, que *“se entende por desenvolvimentismo não um corpo teórico propriamente dito, mas uma interpretação peculiar do desenvolvimento brasileiro e latino-americano”*, à qual se associou um verdadeiro *“conjunto variado de políticas econômicas de natureza intervencionista, portanto antiliberal, mas com matizes muito diferenciada ao longo de vários momentos históricos e por diferentes países”* (CARNEIRO, 2012, p. 750).

Atenta-se ao fato defendido por Fonseca (2015, p. 9), onde *“registra-se que o termo é geralmente utilizado para designar um fenômeno relativamente delimitado no tempo – século XX –, embora espacialmente mais diversificado”*, uma vez *“que governos desenvolvimentistas são apontados pela literatura em praticamente todos os continentes, conquanto com predominância em países latino-americanos e asiáticos”*. Sobre a manifestação do pensamento de tal autor, reflete-se que a origem do desenvolvimentismo data de uma criação no/ para o espaço-tempo latino-americano, mesmo que tenha se alimentado no início de influências teóricas europeias. Assim, reverbera que de forma alguma se deve interpretar o desenvolvimentismo a partir de uma ideia de fora transplantada para a América Latina. Complementa, considerando que *“o desenvolvimentismo brotou como consciência do atraso e como busca de uma estratégia nacional para superá-lo: fenômeno, portanto, peculiar da própria América Latina – e de outros países “do resto” com problemática semelhante, para usar a expressão de Amsden (2001), principalmente da Ásia e África, embora em período posterior, com a possível exceção do Japão”* (FONSECA, 2015, p.39). Sobre tal exposto, de início, o fundamental é a compreensão de que *“a hegemonia do pensamento desenvolvimentista, na América Latina, deita raízes na década de 30, se consolida nos anos 50, passa por uma auto - crítica nos anos 60, e perde seu vigor intelectual na década de 80”*. (FIORI, 2011)²⁴⁴.

Desde já, necessita-se deixar em evidência a dificuldade de definição do conceito designado como desenvolvimentismo devido à polissemia que tal termo representa. Guiando-se a partir dessa discussão, Fonseca (2015, p. 7) refere-se que trata-se *“de um termo de largo uso entre os economistas e já incorporado pela mídia, mas que carece de definição mais precisa”*. Da mesma maneira que *“termos teóricos ou categorias utilizadas pelos economistas (como “desenvolvimento”, “bem-estar”, “equilíbrio” e “valor”)*, o sentido pode alterar-se total ou parcialmente de acordo com a abordagem teórica em que está inserido ou

²⁴² Fonseca (2015, p. 51) aponta que esse retorno na discussão desse conceito refere-se ao fato de que: *“as condições históricas ou os “problemas” que deram ensejo a seu aparecimento – manifestos sob diferentes formas e com termos diferentes, como antes se mostrou, como consciência do “atraso”, do “subdesenvolvimento”, da “heterogeneidade estrutural” ou da “dependência” – não foram superados.”*

²⁴³ *“A pergunta sobre o retorno do desenvolvimentismo, assim como propostas para um “novo desenvolvimentismo”, sugere que este é fenômeno enraizado (embedded) nas sociedades latino-americanas, arraigado como crença ou conjunto de valores (ou instituição, no sentido vebleniano), capaz de sobreviver mesmo diante de conjunturas francamente adversas e adaptar-se a novas circunstâncias”* (FONSECA, 2015, p. 48).

²⁴⁴ Ver: *“Para reler o “velho desenvolvimentismo”*. Disponível em > <http://www.cartamaior.com.br/?/Coluna/Para-reler-o-velho-desenvolvimentismo-/20888>. Acesso em: 17 de março de 2017.

mesmo com os objetivos do usuário". Tal autor expõe que o *"desenvolvimentismo aparece na literatura tanto para referir-se a um fenômeno da esfera do pensamento (ideologia ou teorias) como para nomear práticas históricas de política econômica, estas geralmente associadas a "Estado desenvolvimentista"*²⁴⁵ "(FONSECA, 2015, p 15). Assim,

Desenvolvimentismo pertence à mesma família de termos como "ortodoxia", "neoliberalismo" e "keynesianismo", os quais servem para designar alternativamente duas coisas por certo indissociáveis, mas que não são exatamente o mesmo nem do ponto de vista epistemológico, nem na prática cotidiana: i) um fenômeno do "mundo material", ou seja, um conjunto de práticas de política econômica propostas e/ou executadas pelos formuladores de políticas, isto é, fatos concretos ou medidas "reais" que compartilham um núcleo comum de atributos que os caracteriza como tal; e ii) um fenômeno do "mundo do pensamento", ou seja, um conjunto de ideias que se propõe a expressar teorias, concepções ou visões de mundo. Estas podem ser expressas: i) como discurso político, por aqueles que as defendem ou as criticam (e que mais usualmente se denomina ideologia – outro termo polissêmico); ou ii) para designar uma escola ou corrente de pensamento, ao abranger teorias e estudos segundo cânones reconhecidos como saber científico." (FONSECA, 2015, p. 8).

Em entrevista²⁴⁶ concedida no ano de 2013, Miriam Limoeiro Cardoso²⁴⁷ – uma das mais importantes cientistas sociais do Brasil – no qual aborda significantes críticas sobre desenvolvimentismo e a ideologia que gira acerca do desenvolvimento. Ao ser questionada sobre qual o significado do desenvolvimentismo na história da sociedade brasileira, a professora Dra. Miriam Limoeiro, elucidou que

"Penso que, para além das políticas desenvolvimentistas, talvez a importância maior do desenvolvimentismo tenha sido colocar o "desenvolvimento" como valor primeiro e como meta principal para os países que constituíam a parte pobre do mundo. Sem essa ideologia aquelas políticas não teriam sido implantadas como foram. A importância da ideologia do desenvolvimento para os rumos que os países vieram a adotar, sob influência dela, se deve especialmente aos deslocamentos, reduções e recalques que ela opera. São cruciais os deslocamentos que promove para o econômico, que se torna o campo privilegiado de análise, de discussão e de adoção, para o futuro... A ideologia do desenvolvimento inculca tão profundamente o crescimento econômico como valor primeiro na sociedade que nesta sociedade se passa em geral a acreditar que este é "o" "seu" "destino" "promissor", sempre deslocado para o futuro. Uma ideologia é dominante quando é ela que define fundamentalmente o quadro dentro do qual o pensamento se move e as linhas mestras segundo as quais ele se move. A crença no mito do desenvolvimento desvia a reflexão crítica"

²⁴⁵ "O termo teórico desenvolvimentismo é comumente usado para nomear tanto um fenômeno da esfera do pensamento como um conjunto de políticas econômicas concatenadas entre si." (Fonseca, 2015, p. 38).

²⁴⁶ Entrevista "A ideologia persistente do desenvolvimento" realizada; de modo virtual e escrito; em junho de 2013, pelas professoras Dras. Silene de Moraes Freire e Mariela Natalia Becher, ambas integrantes da Equipe Editorial da revista "Em Pauta: teoria social e realidade contemporânea" e docentes da Faculdade de Serviço Social da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (FSS/UERJ).

²⁴⁷ Professora aposentada da Universidade Federal do Rio de Janeiro e da Universidade Federal Fluminense. Autora de inúmeras obras, dentre elas "Ideologia do desenvolvimento: Brasil: JK-JQ", considerada como um marco no debate sobre o desenvolvimento como elemento central da ideologia dominante no país nos anos 1950.

Ben- Hur Rava (2009) ratifica tais observações, quando aponta que

o desenvolvimento além de uma etapa no processo econômico pode, do ponto de vista político, ser considerado uma ideologia. Depois da Segunda Guerra Mundial, teve início uma nova hegemonia, ditada pelos Estados Unidos, na qual houve um novo ciclo de expansão do capitalismo, visando exercer influência (política e econômica) direta nas regiões pobres do mundo. A formulação dessa estratégia expansionista precisava cooptar os países subdesenvolvidos, fazendo-os adotar como sua essa política; isso significava convencê-los a aderirem à lógica do capital hegemônico. (BEN-HUR RAVA, 2009, p. 214)

Destarte, na entrevista concedida pela Dra. Miriam Limoeiro, há elucidações de que o desenvolvimentismo, de fato, tenha entrado em ruptura na década de 70 – acometido pela instabilidade macroeconômica– mas o que é válido e de se considerar segundo os seus apontamentos, é que a ideologia do desenvolvimento persistiu e ainda persiste, mesmo que por razões que não são mais as mesmas e sobcondições consideradas por ela como historicamente diversas. Em tal discussão levantada, deixa-se claramente perceptível a sua defesa de como o desenvolvimento se fez nos últimos anos como uma ideologia do grande capital, contrário, por exemplo, ao desenvolvimento nacional, que não abria mãos da soberania nacional proposto por Jânio Quadros e das “reformas de base” propostas por João Goulart, estas seguidas também do apoio ao desenvolvimento nacional e soberano.²⁴⁸ Ela aponta que estes, que defendiam o desenvolvimento autônomo, dirigido pelo próprio país, resguardando a soberania nacional, não se davam conta o que de fato o “desenvolvimento” significava naquelas circunstâncias para o grande capital. O que ela procurou abordar é que

O “desenvolvimento” que se tornara política de Estado dos Estados Unidos visava expandir o capitalismo como sistema pelo mundo, sistema que era integrado e que era preciso a todo custo manter bem integrado: deveria ser capaz de integrar a ele novas áreas, sempre sobre a direção e o comando do grande capital que promovia esse projeto. Assim o sistema capitalista seria fortalecido e se consolidaria a hegemonia norte- americana nesta nova expansão mundial do capitalismo. Deste modo, o desenvolvimento é desenvolvimento do sistema, em nível mundial, que, portanto não admite nenhuma pretensão de autonomia. Diante desse significado extraordinariamente importante e estratégico, a perspectiva de um desenvolvimento autônomo constituía uma contradição e uma obstrução inaceitáveis para o capital (LIMOEIRO CARDOSO, 2013, p. 221-212).²⁴⁹

Da mesma maneira,

é relativamente fácil fazer crítica ao desenvolvimentismo. Insisto, porém, que é necessário ultrapassar a reflexão que alcança somente o desenvolvimentismo, para poder fazer a crítica principalmente ao “desenvolvimento” enquanto projeto político, reconhecendo que o “desenvolvimento” enquanto ideologia é um dos seus principais suportes.

²⁴⁸ Sobre isso, Miriam Limoeiro nos faz refletir alegando o fato de que Jânio Quadros foi excluído do governo por uma “renúncia”, não muito bem esclarecida e que João Goulart foi deposto por um golpe de Estado, que instalou uma ditadura civil- militar.

²⁴⁹ Todos os créditos concedidos a Revista da Faculdade de Serviço Social da Universidade do Estado do Rio de Janeiro e as professoras responsáveis por tal entrevista: Dra Silene de Moraes Freire e Mariela Nathalia Becher.

No caso do Brasil, como em tantos outros países, a ideologia do desenvolvimento se tornou dominante. Ao fazer a crítica ao desenvolvimento e reconhecê-lo como ideologia é indispensável ser cuidadoso na análise para permitir que as diferenças – que com certeza existiram e existem – apareçam, entre aqueles que defendem o desenvolvimento (LIMOEIRO CARDOSO, 2013, p. 221-212).²⁵⁰

Os apontamentos da Miriam Limoeiro Cardoso defendem justamente essa distinção de pontos de vista daqueles que defendem o desenvolvimento como projeto a ser seguido e sobre a importância, de fato, em se pensar primeiro na questão do que representa a ideologia do desenvolvimento. As duas perspectivas colocadas em questão para o entendimento do “desenvolvimento”, segundo a mesma, seriam: de um lado, a visão adotada pelas regiões do mundo que tiveram incorporadas à expansão capitalista como colônias, onde o “desenvolvimento” surgiu como uma promessa de impulsionar tais países para um futuro de prosperidade, as colocando em destaque no contexto internacional e também uma garantia que fosse construído medidas anticomunistas nessas regiões; a outra perspectiva analisada por tal cientista, diz respeito à questão da potência hegemônica representada pela expansão capitalista a partir da Segunda Guerra Mundial, ou seja, do projeto político-econômico do desenvolvimento vigente da guerra até meados da década de 70, sendo este engendrado como substituto novo, moderno, do colonialismo, evidente em um momento, considerado por ela, marcado pela descolonização, ou seja, pela circunstância apresentada por guerras pela independência contra as antigas metrópoles coloniais, fato este que colocava em xeque esse regime anterior e que criava grande tensão política. Destarte, Miriam Limoeiro argumenta que nesta época

a política do “desenvolvimento”, fortemente ancorada na inculcação da ideologia do desenvolvimento nas nações que aceitaram aderir àquela política, promove a aplicação mais altamente rentável possível do capital então disponível, que precisava de novos mercados, não apenas para consumo de bens produzidos nos polos dinâmicos do capitalismo, mas agora também em busca da implantação da própria produção em bases capitalistas em áreas externas àqueles polos. A expansão assim promovida, fruto da política do desenvolvimento, não se restringe, portanto, ao campo da circulação internacional de mercadorias (LIMOEIRO CARDOSO, 2013, p. 213).

Além disso,

o mais significativo naquele momento é a exportação do capital como tal, com a instalação da própria produção industrial em novas áreas, implantação a ser feita, de acordo com o modo americano de desenvolvimento capitalista, e contando com os maiores incentivos e facilidades por parte dos governos locais que se tornem “desenvolvimentistas”. A esta nova expansão, já sob a hegemonia dos Estados Unidos, são incorporadas Estados - nação politicamente independente no plano formal. O projeto econômico – político do desenvolvimento não se concretiza a não ser por meio desses Estados-nação, portanto, sob a direção local das lideranças políticas institucionalizadas em cada um deles. Este desenvolvimento aproxima e ajusta os setores econômicos dominantes da grande burguesia internacional – detentora dos recursos aplicados para promover o “desenvolvimento”, que

²⁵⁰ Todos os créditos concedidos a Revista da Faculdade de Serviço Social da Universidade do Estado do Rio de Janeiro e as professoras responsáveis por tal entrevista: Dra Silene de Moraes Freire e Mariela Nathalia Becher.

afinal reverteria como aplicação da acumulação para esta burguesia mesma – com os setores econômicos dominantes locais, penetrando deste modo localmente pela criação destas parcerias de novo tipo. (LIMOEIRO CARDOSO, 2013, p.213).

Esses fragmentos permitem refletir²⁵¹ como o “desenvolvimentismo” acabou, de certo modo, se findando por trás da ideologia do desenvolvimento, esta que esteve a partir do pós-guerra manipulada pelo capital hegemônico norte-americano, sendo este articulado, apoiado por parcerias nacionais que se diziam “desenvolvimentistas”. Por detrás do ideário desenvolvimentista, em grande parte encontrara-se a ideia de desenvolvimento-modernização, muitas vezes mascarado numa espécie de um projeto adotado pelos países periféricos com a falsa impressão de ruptura ao atraso, de abandono ao “não-desenvolvimento” que impedia a progressividade e como se fosse à via necessária para emancipá-los do subdesenvolvimento. Francisco de Oliveira (2003, p. 34), ilustra que *“a teoria do subdesenvolvimento²⁵² sentou as bases do “desenvolvimentismo” que desviou a atenção teórica e a ação política do problema da luta de classes, justamente no período em que, com a transformação da economia de base agrária para industrial-urbana, as condições objetivas daquela se agravavam”*.

Portanto, assevera-se que a necessidade em se pensar na ideologia do desenvolvimento atuando por trás do desenvolvimentismo, se encontra também no fato de que quando *“desprovido de sua utopia, desenvolvimentismo significaria tão somente incentivo à acumulação”*²⁵³ (FONSECA, 2015, p. 28). Ou seja, quando se torna uma ideologia ele abarca em si uma visão de um futuro repleto de possibilidades de construção de equidades, de harmonias, de melhorias de indicadores sociais. Os apontamentos de Fonseca (2015, p. 28) levam a reflexão de que por trás do “desenvolvimentismo” encontra-se que: *“de um lado, o termo remete a uma racionalidade imediata quanto a fins: crescimento da produção e da produtividade”* e de outro *“os valores se manifestam quando o desenvolvimentismo toma a forma de ideologia de construir um novo mundo “melhor” ou “mais harmônico.”* O que se pretende delinear a partir de então é que

o binômio desenvolvimento/modernização, enquanto ideologia e proposta de ação; foi pensado numa perspectiva histórico-evolutiva para tentar comprovar a tese do atraso de alguns países, chamados de subdesenvolvidos. Desenvolvimento/modernização era, portanto, o pressuposto para romper com o passado arcaico e ingressar na dinâmica que os retiraria da situação de atraso, pelas “vias de desenvolvimento” até emancipá-los completamente... A via que se apresentava mais viável para essa estratégia “civilizadora” seria

²⁵¹ Dentre essas reflexões tal cientista retrata como que para *“a produção e reprodução do desenvolvimento como ideologia dominante contribuíram, e continuam a contribuir, de maneira decisiva, a Universidade e os acadêmicos, especialmente das Ciências Sociais, teóricas e aplicadas, consideradas de forma abrangente, o que inclui desde a Economia, a Sociologia, a Ciência Política, a Antropologia, a História, a Psicologia Social, o Serviço Social”*. (LIMOEIRO CARDOSO, 2013, p. 213-214).

²⁵² Francisco de Oliveira (2003, p.32) deixa evidente que “o “subdesenvolvimento” é precisamente uma “produção” da expansão do capitalismo”. Em outro fragmento, relata que *“penetrado de ambiguidade, o “subdesenvolvimento” parecia ser um sistema que se move entre sua capacidade de produzir um excedente que é apropriado parcialmente pelo exterior e sua incapacidade de absorver internamente de modo produtivo a outra parte do excedente que gera”*. (Francisco de OLIVEIRA, 2003, p. 34).

²⁵³ Fonseca (2015, p. 28.29) dá continuidade a tal discussão, elucidando que *“este entendimento pode ser percebido na frequente distinção entre crescimento e desenvolvimento: o primeiro restringir-se-ia ao crescimento da produção e da produtividade, enquanto o segundo incorporaria suas repercussões, como a melhoria dos indicadores sociais. A distinção claramente incorpora no segundo termo os valores, pois desenvolvimento Em decorrência, o crescimento da produção e da produtividade é condição necessária, mas não suficiente para alcançar o desenvolvimento.”*

o Estado nacional com a implementação de políticas públicas capazes de articular uma ideologia nacional-desenvolvimentista (BEN-HUR RAVA, 2009, p. 214)

O desenvolvimentismo brasileiro incorporou divergências entre as correntes de seus economistas, de cunho nacionalista e dos não-nacionalistas²⁵⁴, sendo esta “*corrente de pensamento que acreditava que a industrialização, por estar na ordem do dia, iria absorver o progresso técnico mundial e que o capital estrangeiro teria uma enorme participação nisso.*” (BIELSCHOWSKY, 2011, p. 17). Deve-se considerar o fato apontado pelo Bielschowsky (2011, p. 18) que até mesmo os nacionalistas não eram considerados herméticos, ou seja, não eram contrários totalmente ao fato de receberem capitais internacionais. Tal autor ratifica isso ao expor em continuidade a tal afirmação, que “*tanto assim que saudaram a vinda da Volksvagem para o Brasil, porque sabiam que não havia capital suficiente para fazer uma montadora. Mas eles não aceitavam a subordinação ou a hegemonia internacional*”²⁵⁵.

Segundo os apontamentos de Ben-Hur Rava (2009, p 217), o processo de desenvolvimento, via industrialização, ocorrido no segundo governo Vargas e durante o governo JK se alimentou por um movimento de nacionalismo impulsionado pela estrutura estatal e que buscou criar um imaginário de independência econômica e libertação das amarras do atraso, diante da realidade competitiva internacional. Segundo o mesmo, analisando a conjuntura do ponto de vista externo e admitindo-se a inviabilidade de um projeto de desenvolvimento autônomo, as políticas orientadas pelo Estado foram responsáveis por produzir uma inserção tipicamente dependente (capitalismo dependente) no processo da expansão do capitalismo do pós-guerra. Tal autor deixa claro em outro momento que

os estudos sobre a dependência mostravam que os interesses das economias centrais (e das classes que as sustentam) se articulam no interior dos países subdesenvolvidos com os interesses das classes dominantes locais” (BEN-HUR RAVA, 2009, p.219).

Apesar das contradições inerentes a todo esse panorama, aponta-se que

a ideologia desenvolvimentista articulada pelo Estado possibilitou a formulação, no Brasil, como espaço local periférico, dependente, de propostas políticas concretas pelas quais se tentou romper – e em certo sentido com êxito – uma situação de atraso e implementar-se uma política nacional de desenvolvimento (BEN-HUR RAVA, 2009, p.223).

Num certo sentido, o Brasil foi o caso mais bem sucedido de industrialização baseada na estratégia nacional-desenvolvimentista, ao lograr êxito no seu processo de industrialização pesada. O Estado, como planejador, sustentador

²⁵⁴ Sobre melhor aprofundamento entre as correntes desenvolvimentistas de pensamento existentes no primeiro ciclo desenvolvimentista brasileiro (1930-1964), ganharam centralidade se sobrepondo as outras duas correntes do pensamento liberal e do socialista: o privado, o público nacionalista e o público não-nacionalista. Ver: BIELSCHOWSKY (2011, p. 17.18), bem como os trabalhos de QUEIROZ; GONÇALVES (2013).

²⁵⁵ Fonseca (2015, p. 44) apresenta uma metodologia de diagnóstico sobre o que faz um país latino americano se afirmar, se incluir como desenvolvimentista. Em sua análise, aponta que se o fator “repulsa ao capital estrangeiro” fosse visto como algo que definisse ser desenvolvimentista, então, nenhum caso latino-americano selecionado poderia ser considerado como “desenvolvimentismo”. Segundo o mesmo, o “nacional-desenvolvimentismo” não exclui o capital estrangeiro.

financeiro dos grandes blocos de investimento e produtor direto de insumos básicos e infra-estrutura, e as empresas transnacionais, concentrando-se nos segmentos mais dinâmicos da indústria de transformação, foram os protagonistas deste processo (DE PAULA, 2006, p. 49).

O economista José Luís Fiori em entrevista²⁵⁶ à revista eletrônica “Carta Maior”, no ano de 2011, aponta que o grande pivô que sempre se encontrou envolto a essa questão gira em torno do Estado e do seu papel, pois

o "debate desenvolvimentista" latino-americano não teria nenhuma especificidade se tivesse se reduzido a uma discussão macro - econômica entre “ortodoxos”, neo - clássicos ou liberais, e “heterodoxos”, keynesianos ou estruturalistas. Na verdade, ele não teria existido se não fosse por causa do estado, e da discussão sobre a eficácia ou não da intervenção estatal, para acelerar o crescimento econômico, por cima das “leis do mercado”. Até porque, na América Latina como na Ásia, os governos desenvolvimentistas sempre utilizaram políticas ortodoxas, segundo a ocasião e as circunstâncias, e o inverso também se pode dizer de muitos governos europeus ou norte-americanos ultra-liberais ou conservadores que utilizaram em muitos casos, políticas econômicas de corte keynesiano ou heterodoxo. (FIORI, 2011).

Da mesma maneira, pode-se afirmar que

a base, pois, desse projeto político-econômico está fortemente calcada na presença do Estado (e seu componente ideológico e de arregimentação de classe em torno de si) como protagonista indispensável na forma de alavancar o processo de desenvolvimento, utilizando o planejamento como ideia motriz aglutinadora de interesses e como técnica burocrática de intervenção. (BEN- HUR RAVA, 2009, p. 215).

Sobre o papel do Estado, Bresser- Pereira (2006, p.6) evidencia que

como o Brasil era um país periférico ou dependente, cuja revolução industrial estava ocorrendo 150 anos depois da inglesa e mais de 100 anos depois da americana, o extraordinário desenvolvimento entre os anos 1930 e 1970 só foi possível na medida em que a nação brasileira foi capaz de usar seu Estado como instrumento de definição e implementação de uma estratégia nacional de desenvolvimento, na qual a intervenção do próprio Estado foi significativa. Não se tratava de substituir o mercado pelo Estado, mas de fortalecer o último para que este pudesse criar as condições necessárias para que as empresas, competindo no mercado, investissem e seus empresários inovassem.

Então, mediante a abordagem levantada anteriormente sobre o que de fato se apresenta como ideologia do desenvolvimento, de como ela se encontra por detrás do conceito de desenvolvimentismo e sobre como esta apenas apresenta fundamento ao se considerar o papel desempenhado pelo Estado em si, como o grande pivô de tal discussão, torna-se agora relevante avaliar tal conceito a partir de uma prática política-econômica de natureza intervencionista. Deixa-se evidente a complexidade de tal discussão tendo em vista as variadas vias e caminhos de interpretação e usos incorporados em tal conceito, como é visto

²⁵⁶ Ver: <http://www.cartamaior.com.br/?/Coluna/A-miseria-do-novo-desenvolvimentismo-/20887>. Acesso em: 17/03/2017.

por alguns estudiosos – e as suas correntes de pensamentos que os influenciam – e mais do que isso, como se delineou o seu uso em si através de atributos das ações do Estado desenvolvimentista entre os anos de 1930 e 1980 no Brasil e em alguns outros países latinos americanos.

A partir dos pensamentos colocados em questão anteriormente, é preliminarmente primordial compreender que o primeiro passo, para se considerar como prática desenvolvimentista, restringe - se a afirmação da imposição do Estado, deste atuando como um instrumento fundamental estratégico, operando com um papel interventor²⁵⁷ a partir de suas ações voltadas a aceleração da economia – “*como um coordenador auxiliar da economia*”²⁵⁸ (BRESSER- PEREIRA, 2010, p.76). – e do consumo, tendo como seu guia básico a questão da industrialização. Configura- se então que o novo cenário surgido pós 30 – voltado para a questão do desenvolvimento alcançado por meio do incentivo ao setor industrial – que se permeou “*por meio de uma combinação entre o estado e o mercado proporcionou a partir dos anos 30, o surgimento de uma corrente ideológica, que apesar de apresentar divergências entre seus defensores, tornou-se a principal política econômica brasileira até o início dos anos 80, o Desenvolvimentismo*” (QUEIROZ & GONÇALVES, 2013, p.2).

Há “*a percepção de que o estado precisa ser ativo na busca do desenvolvimento econômico, devendo essa busca ser prioritária*” (MOLLO; FONSECA, 2013, p.224). Salienta- se que a definição de tal conceito é alimentada pela ideia de que surgiu como uma “*proposta de garantir a presença maciça do Estado na economia, de modo a viabilizar a superação do subdesenvolvimento e a emancipação econômica e política através de um processo de industrialização*” (RIBEIRO, 2016, p.12 *apud* BIELSCHOWSKY, 1988, p. 131). Desde já, que “*o conceito foi utilizado indiretamente para designar um conjunto de atributos caracterizadores, em termos ideais, da política econômica de determinados governos empenhados na superação do subdesenvolvimento.*” (FONSECA, 2015, p. 10). Fonseca (2015, p. 17) aponta que Schneider (1999, p. 282), partindo da experiência histórica do Brasil e do México, conceitua o desenvolvimentismo como ideologia ou como visão de mundo para a qual a industrialização é o objetivo maior, cabendo ao Estado à tarefa de promovê-la. Ou seja, que o caminho percorrido pelos ideais desenvolvimentistas para romper o subdesenvolvimento deveria ser permeado crucialmente por meio da industrialização. Dentre outros apontamentos sobre o que representa de fato uma política desenvolvimentista, Dias Pereira (2011, p. 122) salienta de modo bem esclarecedor alguns pilares que sustentaram tal estratégia, onde

formou-se uma visão econômica politicamente engajada na defesa da industrialização, o chamado desenvolvimentismo. As ideias-força do desenvolvimentismo eram: 1) a industrialização é a via da superação da pobreza e do subdesenvolvimento; 2) um país não consegue industrializar-se só através dos impulsos do mercado, sendo necessária a intervenção do Estado (intervencionismo); 3) o planejamento estatal é que deve definir a expansão desejada dos setores econômicos e os instrumentos necessários; 4) a participação do Estado na economia é benéfica, captando recursos e investindo onde o investimento privado for insuficiente.

²⁵⁷ Fonseca (2015, p. 49) retrata que “*intervencionismo sem estratégia de longo prazo não é suficiente para configurar desenvolvimentismo*”.

²⁵⁸ “*Nesse esquema, o papel do Estado não era o de substituir o mercado pelo Estado, mas ao contrário, de fortalecer-lo, a fim de permitir que ele criasse as condições necessárias para que as empresas pudessem investir e inovar.*” (BRESSER- PEREIRA, 2010, p. 76).

Na tentativa de dar sequência a tal discussão, o economista Luiz Carlos Bresser-Pereira, em entrevista a Revista Instituto Humanitas Unisinos no ano de 2012²⁵⁹, retrata que nacional- desenvolvimentismo²⁶⁰ foi à estratégia dominante existente entre os anos 1930 e 1980, e que teve êxito em promover a industrialização, ou, mais amplamente, a revolução capitalista no país. Segundo o mesmo, é a ideologia de desenvolvimento econômico dos países retardatários, que realizaram ou realizam a sua revolução nacional e industrial depois que os países mais avançados se industrializaram e se tornaram imperialistas; ou seja, a estratégia que usada pelos países retardatários com o objetivo de se industrializar e alcançar os níveis de renda dos países ricos. Ou seja, a industrialização passou a ser vista como um motor para alcançar seus objetivos desenvolvimentista, “*era o caminho mais fácil para “queimar” etapas e alcançar mais rápido o desenvolvimento*”²⁶¹ (DIAS PEREIRA, 2011, 123). Desta maneira,

desenvolvimentismo foi o nome que recebeu a estratégia nacional dos países dependentes, que só desencadearam sua industrialização a partir da década de 1930, ou então depois da Segunda Guerra Mundial. Seu desenvolvimentismo era nacionalista porque, para se industrializarem, os países precisavam formar seu Estado nacional. (BRESSER- PEREIRA, 2006, p. 7).

O que é defendido por Bresser-Pereira (2010, p. 20) é que “*desenvolvimentismo foi o nome dado à estratégia nacional de desenvolvimento e a sua ideologia condutora*”, onde, segundo o mesmo, esta se manifestou tendo em vista “*a partir de 1930, sob o governo de Getúlio Vargas, o estadista brasileiro do século XX, o país tomou as decisões nacionais em suas próprias mãos e formulou uma estratégia nacional de desenvolvimento bem- sucedida. Naqueles 30 anos (ou 50, se incluirmos o período militar, que continuou sendo nacionalista, apesar de sua aliança política com os Estados Unidos contra o comunismo), o Brasil passou de um país agrário para um país industrial, de uma formação social mercantilista para uma formação totalmente capitalista, de uma condição semicolonial para a de uma nação.*”

Analisando tal conceito do ponto de vista do Centro Internacional Celso Furtado de Políticas para o Desenvolvimento²⁶², entende-se que

o desenvolvimentismo foi uma resposta aos desafios e oportunidades criados pela Grande Depressão dos anos 30. Os projetos nacionais de desenvolvimento e industrialização na periferia nasceram no mesmo berço que produziu o keynesianismo nos países centrais...A onda desenvolvimentista e a experiência keynesiana tiveram o seu apogeu nas três décadas que sucederam o fim da Segunda Guerra. O clima político e social estava saturado da ideia de que era possível adotar estratégias nacionais e intencionais de crescimento, industrialização e avanço social.

²⁵⁹ Tal entrevista foi realizada por Graziela Wolfart em maio do ano de 2012. Ver: <http://www.bresserpereira.org.br/papers/interviews/2012/12.05.IHU-Desenvolvimentismo.pdf>. Acesso em: 17/03/2017.

²⁶⁰ Fonseca (2015) considera o “*nacional-desenvolvimentismo*” como um subtipo do desenvolvimentismo, sendo apresentado como uma “*ideologia mais nacionalista, propunha maior papel ao Estado para alavancar recursos e realizar investimentos tidos como prioritários.*” (Fonseca, 2015, p.42).

²⁶¹ Segundo tal autor, “*essa nova instrumentalização teórica tornou-se finalmente possível com a criação da Comissão para a América Latina e Caribe (Cepal), em 1948, por uma decisão da Assembleia Geral das Nações Unidas um ano antes*”. (DIAS PEREIRA, 2011, p. 123). A Cepal tinha, portanto, o parâmetro que a industrialização era o caminho do desenvolvimento.

²⁶² Ver: http://www.centrocelsofurtado.org.br/interna.php?ID_S=72. Acesso: 17 de março de 2017.

Segundo as concepções de Mollo e Fonseca (2013, p. 223), o economista Bielschowsky (1987, p.7), em seu livro *“Pensamento Econômico Brasileiro: o Ciclo Ideológico do Desenvolvimentismo”* considera que o desenvolvimentismo pode ser definido como a *“ideologia de transformação da sociedade brasileira”* assentada em um projeto econômico voltado à industrialização como via de superação da pobreza e do subdesenvolvimento, sob o entendimento de que esta não adviria pela espontaneidade das forças de mercado, ou seja, seria indispensável à atuação do estado como indutor, como agente planejador do desenvolvimento e/ou investidor direto. Revela-se ainda a partir disso, que Bielschowsky apresenta o pensamento desenvolvimentista como algo não monolítico, abarcando controvérsias e envolvendo temas relevantes como, por exemplo, o papel do capital estrangeiro e do estado para a consecução do desenvolvimento.

Intrínseca a toda essa discussão, em seu célebre livro *“Crítica à razão dualista – O ornitorrinco”*, Francisco de Oliveira (2003 [Primeira versão de 1973, sem o acréscimo “O Ornitorrinco”]) analisa o contexto do desenvolvimentismo tendo em vista o seu início a partir da etapa em que a industrialização passa a ser o setor-chave para a dinâmica do sistema, isto é, segundo ele, para efeitos práticos, após a Revolução de 1930. Destarte, logo no início do capítulo II de tal obra, designado como *“O Desenvolvimento Capitalista Pós-Anos 1930 e o Processo de Acumulação”*, apresenta que

A Revolução de 1930 marca o fim de um ciclo e o início de outro na economia brasileira: o fim da hegemonia agrário- exportadora e o início da predominância da estrutura produtiva de base urbano- industrial. Ainda que essa predominância não se concretize em termos da participação da indústria na renda interna senão em 1956, quando pela primeira vez a renda do setor industrial superara a da agricultura, o processo mediante o qual a posição hegemônica se concretizará é crucial: a nova correlação de forças sociais, a reformulação do aparelho e da ação estatal, a regulamentação dos fatores, entre os quais o trabalho ou o preço do trabalho, têm o significado, de um lado, de destruição das regras do jogo²⁶³ segundo as quais a economia se inclinava para as atividades agrário-exportadoras e, de outro, de criação das condições institucionais para a expansão das atividades ligadas ao mercado interno. Trata-se em suma, de introduzir um novo modo de acumulação, qualitativamente e quantitativamente distinto, que dependerá substantivamente de uma realização parcial interna crescente. (Francisco de OLIVEIRA, 2003, p. 35).

Pela complexidade e contradições²⁶⁴ existentes sobre quais capitais influenciaram o processo de industrialização brasileira – como sobre qual a origem desse capital industrial²⁶⁵ – e os interesses que estiveram por trás desse incentivo, bem como sobre a questão da transferência ou não de recursos do café para a indústria, como a questão da “grande depressão”; do “choque adverso”²⁶⁶, da influência da Primeira Guerra Mundial – positiva ou

²⁶³ Sobre tal, Francisco de Oliveira (2003, p. 35) comenta que “a destruição das regras do jogo da economia agrário- exportadora significava penalizar o custo e a rentabilidade dos fatores que eram tradicionalmente alocados para a produção com destino externo, seja confiscando lucros parciais (o caso do café, por exemplo), seja aumentando o custo relativo do dinheiro emprestado à agricultura (bastando simplesmente que o custo do dinheiro emprestado à indústria fosse mais baixo).”

²⁶⁴ Para melhor aprofundamento sobre tal discussão, ver: Dias Pereira (2011, p.132-133).

²⁶⁵ “A controvérsia gira em torno da tese de que o capital industrial se formou entre 1886 e 1894, porque foi nesse período que se estabeleceram grandes fábricas de tecidos e outras indústrias (fábricas de cervejas e alguns ramos da indústria metal-mecânica, entre outros).” (DIAS PEREIRA, 2011, p.133)

²⁶⁶ “Um choque adverso, por exemplo, crises no setor exportador, crises externas, guerras, etc., afeta o setor externo da economia e impõe dificuldades à importação. Como resultado de políticas expansionistas, a procura

não para a indústria brasileira – não se adentrará nessa discussão, pois trata-se de análise que ultrapassa o objetivo aqui esboçado, além de implicar em inúmeras interpretações. Mas o principal ponto é clarificar que a existência de segmentos industriais, mesmo que de forma mínima e centralizada – que datam de antes mesmo de 1900 – já eram evidentes no país antes mesmo da revolução de 1930²⁶⁷, da “grande depressão”²⁶⁸, da crise cafeeira. O que se quer salientar é que o papel do Estado na promoção da industrialização, no período anterior a 1930, se dava de forma mínima ou pouco significativa, – mas isso não legitima dizer que não havia incentivo qualquer – e passou a ganhar maior visibilidade a partir dos anos 30 com as políticas desenvolvimentistas.

Antes dos anos 1930, o Brasil era caracterizado por uma economia agrária exportadora, onde se tinha a necessidade de importar bens de capital e insumos não disponíveis no seu setor interno. Assim; o contexto dos países periféricos da América Latina era de se configurarem como fornecedores tanto de alimentos como de matérias-primas para o centro e importavam destes seus bens manufaturados que não eram produzidos internamente.²⁶⁹ A partir dessa relação de troca, tinha-se o fato de que

Como os preços dos produtos primários produzidos pela periferia sofriam constante desvalorização, em contraste com os preços dos bens industrializados vendidos pelo centro, disso resultava uma crescente perda da periferia nas relações de troca com o centro. Havia uma desvantagem comparativa no intercâmbio entre os países que se especializaram em produzir alimentos e matérias-primas e aqueles voltados para a produção de bens industriais, os quais agregavam maior valor. (DIAS PEREIRA, 2011, p. 123. 124)

Deste modo, como dito, esse processo se consolidava promovendo “*uma tendência à deterioração dos termos de troca que afetaria negativamente os países latino-americanos através da transferência dos ganhos de produtividade no setor primário-exportador para os países industrializados*” (COLISTETE, 2001, p. 23). A partir disso o papel de sustentação destes países periféricos, desde o tempo em que eram colônias “formais”, como fundamentais na formação de um sistema pilar que tendeu a acumulação, a hegemonia do centro²⁷⁰. Junta-se a isso o fato de que nesse intercâmbio de trocas, como será visto adiante, o excedente era aproveitado de modo diferente nas escalas centro versus periferia, o que justifica o fato de que

O progresso técnico se expandia de maneira desigual: no centro, foi mais rápido e elevou a produtividade de todos os setores econômicos; na periferia – relegada à função de produzir alimentos e matérias-primas para o centro – a difusão do progresso técnico era restrita ao setor exportador, não se

interna desloca-se dos produtos importados para produtos internos alternativos (substitutos).” (DIAS PEREIRA,, 2011, p.129. 130).

²⁶⁷ “Tanto que, para que fosse possível a substituição de importações na proporção ocorrida nos anos 1930, devia haver um setor industrial já relativamente diversificado.” (DIAS PEREIRA,, 2011, p.130).

²⁶⁸ Segundo Tavares (1977, p. 32) e de defesa de muitos estudiosos de tal temática, “*a crise prolongada dos anos trinta, no entanto, pode ser encarada como o ponto crítico da ruptura do funcionamento do modelo primário- exportador. A violência queda na receita de exportação acarretou de imediato uma diminuição de cerca de 50% na capacidade de importar da maior parte dos países da América Latina.*”

²⁶⁹ Segundo Bielschowsky (2011, p. 19), “*Celso Furtado explicava que as coisas não iam para a frente no Brasil porque a estrutura produtiva era pouco diversificada e heterogênea. Não era possível formar um mercado interno mais amplo com base produtiva muito reduzida; a cada vez que a demanda do país crescia, só era possível atendê-la com o aumento da importação, gerando problemas sérios de balanço de pagamentos.*”

²⁷⁰ A elaboração de tal pensamento foi possível principalmente através da reflexão do trabalho de José Maria Dias Pereira (2011) intitulado: “Uma breve história do desenvolvimentismo no Brasil.”

propagando pelo resto do sistema produtivo (DIAS PEREIRA, 2011, p. 123).

No centro, as transformações na economia repercutem na esfera social na medida em que a maior produtividade física do trabalho se traduz em aumento dos salários, expandindo a demanda interna e influenciando a destinação do excedente (orientação do progresso tecnológico). Na periferia, as mudanças no sistema produtivo são induzidas pelo exterior e a formação do excedente (apropriado pelos grupos “b” e “c”) não cria uma diversificação da demanda interna, uma vez que é transferida para o exterior via aumento das importações. A destinação do excedente, portanto, é à base do conceito de subdesenvolvimento, uma situação que combina insuficiência da demanda interna (desviada para o exterior via importações) e atraso da acumulação de capital (fruto da divisão internacional do trabalho) (DIAS PEREIRA, 2011, p. 127).

Em torno deste processo havia, portanto, uma produção das condições periféricas alimentadas por essa deterioração de trocas e incapacidade da mesma de destinação do excedente ao progresso, a inovação tecnológica de modo mais abrangente nos setores da periferia que não fossem os preponderantemente atrelados a segmentos da exportação. Tavares (1977, p. 29) mostra que o modelo exportador latino-americano dominante antes da década de 30 se definia tendo em vista *“o alto peso relativo do setor externo nas economias primário- exportadoras dando ênfase ao papel desempenhado por suas duas variáveis básicas: as exportações como variável exógena responsável pela geração de importante parcela de Renda Nacional e pelo crescimento da mesma e as importações como fonte flexível de suprimento dos vários tipos de bens e serviços necessários ao atendimento de parte apreciável da demanda interna”*.

As elucidações de Tavares (1977) permitem de modo claro compreender como se manifestava essa questão do subdesenvolvimento nos países latinos americanos, tendo em vista o fato que os países centrais conseguiam absorver o excedente e destiná-los ao progresso tecnológico, ou seja, como defendido por Tavares (1977), esses países tinham a capacidade de proporcionar *“o investimento autônomo acompanhado de inovações tecnológicas.”* Segundo a mesma, os países centrais, apesar de verem as exportações como importante para a formação da Renda Nacional, não a consideravam como de exclusiva responsabilidade por gerar o crescimento da economia. Como defendido em sua análise, *“na realidade, a essa variável exógena vinha juntar-se uma variável endógena de grande importância, a saber, o investimento autônomo acompanhado de inovações tecnológicas. A combinação dessas duas variáveis, interna e externa, permitiu que o aproveitamento das oportunidades do mercado exterior se desse juntamente com a diversificação e integração da capacidade produtiva interna”* (TAVARES, 1977, p. 30).

Diferentemente desse contexto de “aproveitamento” das sinergias sendo destinados, em parte, ao progresso tecnológico no centro, concomitantemente, tinha-se o fato importante de se considerar de que *“na América Latina, não só as exportações eram praticamente a única Renda como o setor exportador representava o centro dinâmico de toda a economia. É certo que a sua ação direta sobre o sistema, do ponto de vista da diversificação da capacidade produtiva, era forçosamente limitada, dada a base estreita em que assentava: apenas um ou dois produtos primários”*²⁷¹ (TAVARES, 1977, p. 30).

²⁷¹ Isso aponta para a compreensão de que *“a reduzida atividade industrial, juntamente com o setor agrícola de subsistência, eram insuficientes para dar a atividade interna um dinamismo próprio. Assim, o crescimento econômico ficava basicamente atrelado ao comportamento da demanda externa por produtos primários, dando o caráter eminentemente dependente e reflexo de nossas economias.”* (TAVARES, 1977, p. 31).

Isso exprime claramente o pensamento de Francisco de Oliveira (2013, p 32) ao se atentar que o “subdesenvolvimento é precisamente uma *“produção” da expansão do capitalismo... é uma formação capitalista e não simplesmente histórica.*”

Penetrado de ambiguidade, o “subdesenvolvimento”²⁷² parecia ser um sistema que se move entre sua capacidade de produzir um excedente que é apropriado parcialmente pelo exterior e sua incapacidade de absorver internamente de modo produtivo a outra parte do excedente que gera”. (Francisco de OLIVEIRA, 2013, p.34).

Apesar de algumas divergências²⁷³ sobre as origens e desenvolvimento da indústria brasileira a partir do seu modelo agrário-exportador, os estudiosos de tal temática apontavam que o incentivo a industrialização brasileira a partir da década de 30 tenha surgido em reflexo direto de “choques adversos”, estes que tenderiam a dificultar a importação²⁷⁴. Sobre tal afirmação, alimenta-se o discurso de que intervenção estatal no incentivo com maiores proporções a industrialização a partir dos anos de 1930 se sustenta pelo fato de que *“os anos de 1914 e 1945 as economias latino- americanas foram sendo abaladas por crises sucessivas no comércio exterior decorrente de um total de 20 anos de guerra e/ou depressão”*.²⁷⁵ Da mesma forma, *“a crise prolongada dos anos trinta, no entanto, pode ser encarada como o ponto crítico da ruptura do funcionamento do modelo primário-exportador. A violenta queda na receita de exportação acarretou de imediato uma diminuição de cerca de 50% na capacidade para importar da maior parte dos países da América Latina”* (TAVARES, 1977, p. 32.33). O que Tavares (1977) defende é que esse momento de conturbações econômicas, de desequilíbrio externo – que proporcionou a queda da exportação de produtos primários brasileiros – fez com que grande parte de governos passassem a adotar medidas no intuito de defender o mercado interno. Segundo a mesma, *“medidas que consistiriam basicamente em restrições e controle das importações, elevação da taxa câmbio e compra de excedentes – compra e queima do café pelo Estado brasileiro (grifo nosso) – ou financiamento de estoques, visando antes defender- se contra o desequilíbrio externo do que estimular a atividade interna.”* (TAVARES, 1977, p. 33).

Os apontamentos de Dias Pereira (2011) em “Uma breve história do desenvolvimentismo no Brasil”, leva a reflexão; como já mencionado aqui; de que a industrialização passou a ser vista como o caminho mais fácil para alcançar o desenvolvimento, tendo esse processo não começado, mas intensificado no país a partir dos anos 30. Passou a se construir em torno disso uma ideologia que tendeu a mexer com o imaginário periférico de modo que a tornasse a solução para se romper com o estigma de atraso, do subdesenvolvimento. Importante considerar que mesmo que desde a década de 30 já tivesse um ideário de que o processo de industrialização que seria o responsável por solapar o atraso, com o ideário de substituição de importações, foi apenas em 1948, com a criação da

²⁷² Para melhor compreensão, ver o trabalho de Furtado (1961).

²⁷³ Dias Pereira (2011, p. 129) aponta que existem pelo menos quatro interpretações principais sobre as origens e desenvolvimento da indústria brasileira a partir de seu modelo primário-exportador.

²⁷⁴ Um choque adverso, por exemplo, crises no setor exportador, crises externas, guerras, etc., afeta o setor externo da economia e impõe dificuldades à importação (DIAS PEREIRA, 2011, p. 129).

²⁷⁵ Importante retratar novamente sobre as dificuldades de afirmativas tanto sobre a origem do capital que incentivou a industrialização, bem como o motivo de se promover a partir de 1930 um maior incentivo a esse processo. A partir disso, diversos pensamentos esboçam suposições sobre tal. Como uma das críticas a uma dessas visões, Dias Pereira (2011, p. 130), aponta que *“Celso Furtado e Conceição Tavares, refere-se apenas aos efeitos da Grande Depressão e da crise do café como um choque adverso que estimulou a indústria nacional substitutiva de importações.”* Necessário, para melhor compreensão de tal temática, ver o trabalho de Dias Pereira (2011).

Comissão para a América Latina e Caribe (Cepal)²⁷⁶, que essa reflexão veio a ganhar mais peso, se tornando de fato um pensamento econômico teórico e que teve seu ápice nas décadas de 1950 e 1960. Sobre tal, evidencia-se que mesmo anteriormente a criação da Cepal, o contexto permeado se dava a partir do incentivo a industrialização por meio da intervenção estatal – mesmo que não se tivesse ainda um ideário mais concreto em torno de um planejamento²⁷⁷ –, mas somente a partir da criação desta, que isso ganhou maiores proporções. Isso se reverbera a partir de que

Já na década de 1930, vários governos latino-americanos começaram de forma deliberada a incentivar a industrialização e a executar políticas econômicas que evidenciam um projeto desenvolvimentista sem, todavia, existir ainda planejamento, ou seja, um conjunto de ações resultante de um plano ou documento a anteriori, que expressasse objetivos, estabelecesse cronograma, quantificasse metas e os meios e recursos para alcançá-las. Planejamento no sentido pleno da palavra só se verifica após a Segunda Guerra Mundial e, principalmente, na década de 1950, com a importante contribuição da Cepal na formação de quadros para sua elaboração e execução.²⁷⁸ (FONSECA, 2015, p.25)

O papel importante que tal comissão passou a apresentar foi como responsável por fundamentar, contextualizar e auxiliar os países latinos americanos, de modo que se passasse a construir um pensamento econômico independente das correntes teóricas hegemônicas. Torna-se notório que *“mais que um “manifesto” pelo desenvolvimento latino-americano, os autores cepalinos desenvolveram uma estrutura conceitual própria, que deu suporte e legitimidade às propostas de política econômica oriundas da CEPAL”* (COLISTETE, 2001, p. 21). Complementando a significância de tal comissão na estratégia desenvolvimentista dos anos 1950²⁷⁹ na América Latina, ao construir o pensamento cepalino, De Paula (2006, p. 49) retrata que

a Cepal, ao efetuar uma crítica à doutrina dominante do livre comércio, a partir da análise da deterioração dos termos de troca e do desenvolvimento desigual na propagação do progresso técnico, defendia que a industrialização era o único meio que os países latino-americanos dispunham para captar os frutos do progresso técnico e elevar progressivamente o nível de vida da população. O aprofundamento da industrialização, no entanto, requeria a ação do Estado, em particular o planejamento estatal e medidas

²⁷⁶ Para ver mais sobre as ideais da Cepal, bem como críticas ao modelo cepalino, ver os trabalhos de: Armem Mamigonian (1999); Francisco de Oliveira (2003); Dias Pereira (2011, p. 125.126). Em resumo, *“faltava à Cepal um estudo sobre a distribuição da renda, como se imaginasse que a industrialização, por si só, resolveria esse problema. Por último, imaginava uma espécie de Estado onipotente que, “acima e à frente” das classes sociais, sabia o caminho que levava ao desenvolvimento.”* (DIAS PEREIRA, 2011, p. 125).

²⁷⁷ Sobre melhor compreensão a respeito da questão do planejamento, ver o trabalho de Ben- Hur Rava (2009, p.218).

²⁷⁸ É fundamental asseverar que *“certa confusão nesse sentido levou muitos autores a denominarem a industrialização nas duas primeiras décadas após 1930 de “fase espontânea” da substituição de importações, como se esta fosse mera decorrência do “choque adverso” da Grande Depressão (Rodríguez, 2009, p. 82; Lessa, 1982). Trata-se de evidente equívoco. Mesmo na ausência de planejamento, o Estado fez-se presente em vários países latino-americanos, em menor ou maior grau, com o afã de imprimir novos rumos à economia, o que fica visível com a criação de instituições, a centralização político-administrativa e a ampliação do intervencionismo em muitos deles.”* (FONSECA, 2015, p. 25)

²⁷⁹ De Paula (2006, p. 49) retrata que *“esse preceito, que tomou força a partir dos trabalhos de Prebisch, Furtado e outros, desenvolveu: uma proposição política para países subdesenvolvidos, ou seja, a de industrializar, como meio de superar a pobreza ou de reduzir a diferença entre eles e os países ricos, e de atingir independência política e econômica através de um crescimento econômico auto-sustentado”.*

protecionistas, visando aprofundar o processo de substituição de importações. (DE PAULA, 2006, p. 49)

Dias Pereira (2011, p.126) comenta que embora houvesse críticas ao modelo cepalino²⁸⁰, a sua importância se refere que esta *“construiu um instrumento analítico poderoso para a análise dos problemas estruturais típicos dos países latino-americanos, tais como déficits externos crônicos, desemprego, deterioração nos termos de troca nas relações de comércio externo e inflação.”* Assim, tem-se que

Essa nova instrumentalização²⁸¹ teórica tornou-se finalmente possível com a criação da Comissão para a América Latina e Caribe (Cepal), em 1948, por uma decisão da Assembleia Geral das Nações Unidas um ano antes. A Cepal originou-se num contexto de insatisfação dos países latino-americanos por terem sido excluídos da ajuda do Plano Marshall à Europa e pelo sucateamento de seus equipamentos industriais fruto da falta de dólares para importar causada pelos anos de crise das exportações. (DIAS PEREIRA, 2011, p. 123).

Voltando-se ao panorama do início dos anos 30, o que se norteou a partir de então, foi à tentativa de transformar o modelo primário-exportador existente no Brasil em um modelo de industrialização baseado na substituição de importações, no afã em transitar de um país com estigma de agrário-exportador para um urbano-industrial e como consequência gerar o rompimento com as marcas de um país subdesenvolvido e do seu passado colonial. O processo de industrialização baseado no processo de substituição de importações se concretizou como um marco histórico representativo de um novo modelo de desenvolvimento.

Assim, a partir de 1930, onde se permeou o objetivo de romper com essa estrutura vista como um “atraso”²⁸² de uma economia primária-exportadora, passa a haver *“uma explícita estratégia nacional de desenvolvimento, conhecida como nacional-desenvolvimentista, a qual tinha como elemento central o impulso à industrialização do país, dos ramos mais leves aos mais pesados, baseado no processo de substituição de importações e numa participação estatal, atuando o Estado como agente planejador, financiador e produtor direto (insumos básicos e infra-estrutura), coadjuvado pelas empresas multinacionais que se situaram nos segmentos mais dinâmicos da indústria de transformação.”* (DE PAULA, 2006, p.47).

Segundo os apontamentos de Dias Pereira (2011), a partir da adoção do parâmetro de que a industrialização seria o caminho do desenvolvimento – e tendo em vista o cenário já elucidado aqui de conturbações na economia internacional –, houve assim a orientação de um modelo de substituição do padrão de crescimento “para fora” (voltado para o mercado externo) por um padrão “para dentro” (baseado no mercado interno). Este último seria, segundo tal autor, sustentado pela indústria substitutiva de importações, começando pela

²⁸⁰ Para ver melhores abordagens sobre o modelo cepalino, a teoria do subdesenvolvimento elaborada pela Cepal, ver o trabalho de: COLISTETE (2001), intitulado “O desenvolvimentismo cepalino: problemas teóricos e influências no Brasil”.

²⁸¹ Refere-se a um *“corpo teórico que demonstrasse que a industrialização era o caminho mais fácil para “queimar” etapas e alcançar mais rápido o desenvolvimento.”* (DIAS PEREIRA, 2011).

²⁸² Ben-Hur Rava (2009, p. 214) elucidada que *“se até 1930 a mentalidade das nossas elites políticas ainda estava imbuída de costumes arcaicos, hauridos no velho Império, o grupo que chega ao poder, liderado por Vargas, ainda que não se lhe negue a pertinência à mesma elite, trouxe o germe do ideário renovador, liberal e nacionalista. Era patente a intenção de desenvolver um projeto de Brasil, o que se deu com o chamado Estado Novo, a partir de 1937. Não é à toa que as duas expressões têm forte significado na nova ordem: Estado e renovação”.*

produção de bens de consumo tradicionais que exigiam tecnologia simples e pouco capital e que posteriormente se avançaria para a produção de bens de consumo duráveis e bens de capital.

Deste modo, o desenvolvimentismo surgiu tendo como base à industrialização por substituição de importações, onde este modelo foi importante para que se estimulasse o estabelecimento de bases industriais nos países da América Latina. Segundo Sicsú, Paula e Michel (2007, p. 508) esta estratégia apresentava “*como pilares básicos um protecionismo generalizado do mercado interno e uma ampla intervenção governamental, inclusive através de empresas estatais atuando em setores de infraestrutura e de produção de insumos básicos*”. Durante essa fase posterior aos anos 30, – tendo em vista o quadro de crise permeado pelas guerras e/ ou depressões – que promoveu a queda no nível de exportações, direcionando, deste modo, a construção de um novo modelo de desenvolvimento brasileiro sustentado pelo ideário de substituição de importações. Assim,

a importância das exportações como principal determinante (exógeno) do crescimento foi substituída pela variável endógena de investimento, cujo montante e composição passaram a ser decisivos para a continuação do processo de desenvolvimento. O setor externo não deixou de desempenhar papel relevante em nossos países; apenas houve uma mudança significativa nas suas funções. Em vez de ser o fator diretamente responsável pelo crescimento da renda; através do aumento das exportações; a sua contribuição passou a ser decisiva no processo de diversificação da estrutura produtiva, mediante importações de equipamentos e bens intermediários.” (TAVARES, 1977, p. 34)

Complementando:

A substituição de importações pode ser entendida como uma tentativa de alguns países de se engajarem de forma diferente num sistema que estava em plena expansão. Ela pode ser entendida como uma tentativa de trazer para a América Latina uma parcela dos vultosos recursos que estavam sendo transferidos para a reconstrução da Europa, como uma tentativa de redirecionar para a América Latina uma parte do fluxo de exportação de capitais que se dirigia para os países já desenvolvidos²⁸³ (LUQUE; DIAS; SOARES; MACEDO; SILBER, 1988, p. 50).

Em suma, o processo de substituição das importações pode ser entendido como um processo de desenvolvimento “parcial” e “fechado” que, respondendo às restrições do comércio exterior, procurou repetir aceleradamente, em condições históricas e distintas, a experiência de industrialização dos países desenvolvidos. (TAVARES, 1977, p. 35).

É fundamental evidenciar a existência de diversas acepções pelos quais esse termo representa, tendo em vista que este processo apresenta uma imensa gama de contradições, tanto relativos a problemas de natureza externa quanto interna. Sobre tal discussão acerca de tal termo e de forma esclarecedora, Tavares (1977, p. 38) esboça que

O termo “substituição de importações” é empregado muitas das vezes numa acepção simples e literal significando a diminuição ou desaparecimento de

²⁸³ Essa ideia de substituição de importação implementa nele uma noção de que o objetivo seria o romper com o subdesenvolvimento, de modo que o excedente não fosse mais transferido para os países centrais.

certas importações que são substituídas pela produção interna.... Entendida desta maneira esta expressão disfarça a natureza do fenômeno anteriormente descrito e inclusive induz a um entendimento errôneo da dinâmica do processo em questão.

Além disso,

na realidade, o termo “substituição de importações” adotado para designar o novo processo de desenvolvimento dos países subdesenvolvidos, é pouco feliz porque dá a impressão de que consiste em uma operação simples e limitada de retirar ou diminuir componentes da pauta de importações para substituí-los por produtos nacionais. Uma extensão deste critério simplista poderia levar a crer que o objetivo “natural” seria eliminar todas as importações, isto é, a autarcia.²⁸⁴ (TAVARES, 1977, p.38)²⁸⁵

Segundo Bresser-Pereira (2010, p.78), a respeito de tal prática, sobre o protecionismo exacerbado adotado pelo nacional- desenvolvimentismo, aponta que

como o nacional-desenvolvimentismo se baseava na substituição de importações, ele continha as sementes de seu próprio fracasso.²⁸⁶ A proteção da indústria nacional, o foco no mercado e a redução do coeficiente de abertura da economia, mesmo em uma economia relativamente grande como a do Brasil, são enormemente limitados pela economia de escala. Para certos setores a proteção se torna absurda. Como resultado, quando o modelo de substituição das importações foi mantido durante a década de 1970, estava levando às economias latino - americanas a uma profunda distorção.²⁸⁷

Bresser Pereira (2010, p 86) ratifica tal argumento anterior e esboça possibilidades, tendo em vista que

o modelo de substituição das importações foi eficaz, entre a década de 1930 e 1960, para estabelecer as bases industriais dos países da América Latina. A partir da década de 1960, porém, tais países deveriam ter começado a reduzir as barreiras protecionistas e a se orientar para um modelo voltado para a exportação, no qual poderiam se revelar como exportadores competitivos de produtos manufaturados. Mas eles não o fizeram, provavelmente em função de um pessimismo exportador que só começou a diminuir na década de 70.

²⁸⁴ Em outro momento, tal autora retrata que *“a inexistência de pelo menos alguns recursos naturais impede que se considere, mesmo teoricamente, a possibilidade de caminhar para a autarcia”*. (Tavares, 1977, p. 43).

²⁸⁵ Torna-se fundamental para uma profunda compreensão desse processo de substituição de importação a análise da obra de Maria da Conceição Tavares designada como *“da Substituição de importações ao Capitalismo Financeiro (1977)”*. Tal trabalho mostra diversas faces das contradições inerentes a esse processo principalmente evidentes entre as páginas 38 e 52.

²⁸⁶ De Paula (2006, p.49) aponta que *“a substituição de importações no Brasil não requereu a absorção e o desenvolvimento tecnológico, contribuindo para incutir no empresariado industrial brasileiro: uma mentalidade protecionista, que [encarava] o protecionismo como um fim e não como um meio para que, num determinado horizonte de tempo, se [implantasse] uma indústria eficiente e competitiva, voltada tanto para o mercado interno quanto para o mercado internacional (SUZIGAN, 1988, p. 10).”*

²⁸⁷ Bastos (2012, p. 791) aponta críticas a esse pensamento de Bresser-Pereira, trazendo para o debate Tavares (1975). Tal autor complementa que *“historicamente, o dinamismo do processo não foi interrompido pela limitação do mercado interno, mas pela crise da dívida externa nos anos 1980, com exacerbação das restrições cambial e fiscal ao crescimento (Tavares; Assis, 1985).”*

Bresser-Pereira (2006, p. 14) retrata que os países que tinham adotado esse protecionismo entre as décadas de 30 e 60 foram de certo modo obrigados a reduzi-lo a partir da crise dos anos 1980, sendo realizado em grande parte de forma apressada e mal planejada. Tal autor defende que a partir da década de 60, tais países deveriam já ter reduzido esse protecionismo orientando-se em direção ao modelo exportador, onde se voltariam para a exportação de produtos de alto valor agregado. Segundo o mesmo, esse atraso de 20 anos foi uma das maiores distorções que o desenvolvimentismo da década de 1950 sofreu²⁸⁸.

O objetivo delineado a partir de então será o de trazer contribuições de estudiosos de tal temática, de modo a expandir a concepção desse conceito, buscando elucidações sobre a ruptura de tal pensamento, o enfraquecimento de práticas desenvolvimentistas ocorridos a partir da década de 80 e o retorno dessa abordagem a partir do início deste século.

Assim, Fonseca (2015), em seu trabalho *“Desenvolvimentismo: A construção do Conceito”*; expõe sobre os possíveis caminhos levados a interpretar tanto o desenvolvimentismo como ideologia quanto a importância também de se atentar mais ao desenvolvimentismo a partir de práticas históricas econômicas que se associam ao “Estado desenvolvimentista”. Desta forma, traz para a discussão nomes de peso²⁸⁹ que trabalharam sobre tal temática, centrando-se menos na conceituação do desenvolvimentismo como ideologia e visando mais na definição do que denominam: “Estado desenvolvimentista”. A partir de tais análises, aponta que *“apesar de os autores terem partido de diferentes aparatos teóricos e fundamentado suas análises com variadas experiências históricas como base empírica, há variáveis comuns ou com alta frequência em seus trabalhos, sugerindo a convergência para um possível “núcleo comum principal” ou core do conceito²⁹⁰”*, (FONSECA, 2015, p.20.21). Deste modo, traduz que tais compatibilidades em tais pensamentos relacionando esse *“núcleo comum principal”* referem-se a:

A existência de um projeto deliberado ou estratégia tendo como objeto a nação e seu futuro. Esta pode ser associada, com certa licenciosidade, a projeto nacional, desde que não se entenda por isso repulsa ao capital estrangeiro nem rompimento com a ordem internacional, mas simplesmente a nação como epicentro e destinatária do projeto.

A intervenção consciente e determinada do Estado com o propósito de viabilizar o projeto, o que supõe atores aptos e capazes para executá-lo no

²⁸⁸ Bresser-Pereira (2006, p. 15) defende que a partir da *“década de 1960, os países da América Latina deveriam ter começado a transitar decididamente do modelo substituidor para o exportador, como fizeram Coréia e Taiwan.”* Complementa que *“Os países asiáticos dinâmicos, que adotaram estratégia desenvolvimentista desde os anos 1950, já na década de 1960 deram a ela um caráter exportador de manufaturados, e, pelo menos desde os anos 1970, podem ser considerados países novo-desenvolvimentistas.”*

²⁸⁹ *“Echevarría (GURRIERI, 1980; RODRÍGUEZ, 2009, p. 237); JOHNSON (1982; 1999); WADE (1990); EVANS (1992); CHANG (1999); AMSDEN (2001, CAP. 6); BRESSER-PEREIRA (2006; 2010). “AMSDEN (2001, cap. 6), por sua vez, assinala que dois princípios norteiam o desenvolvimentismo: tornar as indústrias lucrativas para atrair capitais privados e induzir as empresas a compartilharem seus lucros com parte da população (é o único autor a mencionar algo como redistribuição de renda ao referir-se a Estado desenvolvimentista; Bielschowsky também o faz, mas no campo da ideologia).”* (FONSECA, 2015, p.19) *“Bielschowsky e Amsden, como já se mencionou, associam desenvolvimentismo à proposta de renda mais igualmente distribuída, enquanto Schneider e Evans sinalizam em sentido oposto”* (FONSECA, 2015, p. 22).

²⁹⁰ *“Deve-se assinalar que todos os autores concebem o desenvolvimentismo como fenômeno circunscrito a economias capitalistas e vários deles salientam que os governos precisaram constituir base social e política para executar o projeto, embora tais segmentos variem de um autor para outro. O ponto comum é que o projeto sempre passa por aumento da produção e da produtividade (o qual, às vezes, é tratado eufemisticamente como modernização), trazendo-o à centralidade da formulação da política econômica, no que se afasta da ortodoxia, cuja prioridade, em geral, é a estabilização”* (FONSECA, 2015, p.21).

aparelho do Estado e com respaldo social e político de segmentos e classes no conjunto da sociedade.

A industrialização, como caminho para acelerar o crescimento econômico, a produtividade e a difusão do progresso técnico, inclusive para o setor primário.”

Mediante a sua análise, aponta que o entendimento de desenvolvimentismo se transparece como sendo *“a política econômica formulada e/ou executada, de forma deliberada, por governos (nacionais ou subnacionais) para, através do crescimento da produção e da produtividade, sob a liderança do setor industrial, transformar a sociedade com vistas a alcançar fins desejáveis, destacadamente à superação de seus problemas econômicos e sociais, dentro dos marcos institucionais do sistema capitalista.”* (FONSECA, 2015, p. 40).

Segundo Fonseca (2015, p.16), Bielschowsky (1988, p. 7) apresenta uma formulação mais precisa do conceito de desenvolvimentismo a partir do seu entendimento como uma ideologia. Aponta que tal autor compreende desenvolvimentismo como sendo *“a ideologia de transformação da sociedade brasileira definida pelo projeto econômico que se compõe dos seguintes pontos fundamentais: (a) a industrialização integral é a via de superação da pobreza e do subdesenvolvimento brasileiro; (b) não há meios de alcançar uma industrialização eficiente e racional através da espontaneidade das forças de mercado, e por isso, é necessário que o Estado a planeje; (c) o planejamento deve definir a expansão desejada dos setores econômicos e os instrumentos de promoção dessa expansão; e (d) o Estado deve ordenar também a execução da expansão, captando e orientando recursos financeiros e promovendo investimentos diretos naqueles setores em que a iniciativa privada for insuficiente.”* (BIELSCHOWSKY 1988, p. 7 apud FONSECA, 2015, p 16).

Toda essa construção de pensamento que teve como recorte espaço- temporal a América Latina é diagnosticada por diversos autores com suas respectivas correntes de pensamentos e seus atributos delineados; como apontado por Fonseca (2015). Sobre tal, Fonseca (2015, p. 18) delimita essa discussão a partir de que *“Echevarría (Gurrieri, 1980; Rodríguez, 2009, p. 237), em trabalho pioneiro, considera que três aspectos sobressaem para desencadear e dar continuidade a políticas desenvolvimentistas: i) atores, grupos sociais e organizações que os representam, como empresários, intelectuais, burocracia estatal, elite política, operários e classes médias, entre outros; ii) adoção por parte deles de comportamento ou conduta voltados à racionalidade e à visão de mundo (“ideário do desenvolvimento”) requeridas pelo processo de mudança; e iii) a articulação para se expressarem por meio do Estado, ou seja, com força política para canalizarem seus anseios e os verem materializados como política econômica, expressando-os como se fossem do conjunto da nação.”*

Complementando a diversidade de caminhos para delimitar tal conceito, como um dos exemplos para tal, tem-se que *“Bresser-Pereira (2006; 2010), com olhos mais voltados às experiências latino-americanas do século XX, menciona explicitamente o termo desenvolvimentismo (às vezes, alternativamente, nacional-desenvolvimentismo ou “antigo desenvolvimentismo”), o qual define como uma estratégia deliberada de política econômica para promover o desenvolvimento econômico por meio do impulso à indústria nacional.”* (FONSECA, 2015, p. 20).

Bresser-Pereira (2006, p.6) retrata que a estratégia que ficou conhecida como “desenvolvimentismo” ou “nacional-desenvolvimentismo” refere-se ao período compreendido entre os anos de 1930 e 1970. Segundo o mesmo *“o Brasil e os demais países da América Latina cresceram a taxas extraordinariamente elevadas, aproveitando o enfraquecimento do centro para formular estratégias nacionais de desenvolvimento que, essencialmente,*

implicavam a proteção à indústria nacional nascente e a promoção de poupança forçada por meio do Estado.” Tal autor elucida que o objetivo primordial dessa política econômica encontrava-se fato de promover o desenvolvimento econômico e que para que isso fosse possível, *“a nação, isto é, os empresários, a burocracia do Estado, as classes médias e os trabalhadores associados na competição internacional definissem os meios que utilizariam para alcançar esse propósito nos quadros do sistema capitalista, tendo o Estado como principal instrumento de ação coletiva.”* (BRESSER- PEREIRA, 2006, p.6).

Outra abordagem trabalhada por Fonseca (2015, p.19.20), e de relativa importância, refere-se ao trabalho de Amsden (2001, cap. 6), em que segundo tal autor *“por sua vez, assinala que dois princípios norteiam o desenvolvimentismo: tornar as indústrias lucrativas para atrair capitais privados e induzir as empresas a compartilharem seus lucros com parte da população (é o único autor a mencionar algo como redistribuição de renda ao referir-se a Estado desenvolvimentista; Bielschowsky também o faz, mas no campo da ideologia). Enumera, ainda, quatro funções inerentes ao Estado desenvolvimentista: i) criação de bancos de desenvolvimento; ii) administração de conteúdo local; iii) “exclusão seletiva”, ou seja, abrir mercados para alguns setores mantendo outros fechados; e iv) formação de empresas nacionais, função frisada ao longo de sua obra.”*

Ao se referir sobre o seu trabalho designado como *“O desenvolvimentismo: do pós-guerra até meados dos anos 1960”*, Ricardo Bielschowsky (2011, p.15) inicia conceituando desenvolvimentismo ao apontar que este se manifestou até a década de 80 como sendo um *“projeto de industrialização integral como via de superação do subdesenvolvimento, conduzido pelo Estado.”* Segundo o mesmo, o Brasil até a década de 1980 apresentou dois ciclos ideológicos representativos de desenvolvimentismo, sendo que o primeiro se traduz entre 1930 até 1964 e o segundo se recorta de 1964 a 1980. Assim, *“até 1980, o desenvolvimentismo era o projeto de industrialização integral como via de superação da pobreza do subdesenvolvimento, conduzido com exclusividade pelo Estado.”* (BIELSCHOWSKY, 2011, p. 15). Sobre as referências de Bielschowsky (2004), Queiroz e Gonçalves (2013, p. 5) sucintamente, apontam que *“o primeiro ciclo organizou o debate sobre o nacional desenvolvimentismo, enquanto o segundo destacou-se pelo aprofundamento da internacionalização do processo de industrialização”*.

Bielschowsky (2011, p.16) refere-se ao primeiro ciclo como sendo aquele onde o incentivo a industrialização integral ofereceu as condições necessárias para que se desse a superação da pobreza, onde seria impossível ser alcançada por meio do mercado. Assim, retrata que *“o Estado planejou o processo, e esse planejamento definiu a expansão desejada dos setores econômicos e os instrumentos dessa promoção. O Estado, nesse caso, coordenou a execução de políticas econômicas, captou os recursos, fez investimentos diretos como agente produtivo naqueles setores em que a iniciativa privada se recusava a entrar, por não representar atratividade.”* Complementa tal exposto apontando que esse primeiro ciclo compreendeu o início da década de 30 com governos democráticos e seguiu pelo recorte temporal definido pela ditadura de Getúlio Vargas, depois pelo restabelecimento da democracia até 1964. Considerando que *“o auge desse ciclo aconteceu entre 1956 e 1961”²⁹¹*, durante o governo de Juscelino Kubitschek: os *“Cinquenta anos em cinco”, o Plano de Metas, em que o pensamento sobre a transformação se tornou hegemônico em relação ao pensamento sobre a conjuntura, sobre como segurar a inflação e outras questões de curto prazo*” (BIELSCHOWSKY, 2011, p.19). Segundo o mesmo, o segundo ciclo do

²⁹¹ Sobre tal exposto, importante se lembrar da significância do pensamento cepalino para a estratégia desenvolvimentista dos anos de 1950 na América Latina.

desenvolvimentismo brasileiro²⁹² pode ser compreendido ao ser dividido entre os anos de 1964 a 1968; no qual se buscou soluções para a sustentabilidade macroeconômica, com consequente solução conservadora de arrocho salarial e concentração de renda e; o período de 1968 a 1973, sendo esta etapa considerada como o auge do conhecido “milagre econômico”.

Ben-Hur Rava (2009, p. 214) retrata que esse modelo desenvolvimentista pode ser dividido em etapas onde

a sua gênese, posta em prática nos anos 30, durante a ditadura do Estado Novo, e a dinâmica estrutural, após a redemocratização, no segundo governo Vargas com a expansão no governo JK (CORSI apud SZMRECSÁYI; SUZIGAN, 2002, p. 3). Uma fase posterior se deu no auge do regime militar autoritário pós-64, que beneficiado pelas condições favoráveis do “milagre brasileiro”, articulou uma tentativa de desenvolvimento dirigido. (BEN-HUR RAVA, 2009, p. 214).

É necessário contextualizar o fato de que

os governos militares pós-64 também estiveram vocacionados a uma política de Estado, que tinha a preocupação com o desenvolvimento econômico, porém com a permanente preocupação de se dotar o Estado de um aparato de segurança e repressão (ideologia da Segurança Nacional), que possibilitasse uma fraca, reduzida ou nula resistência de seus opositores ou simulacro dessa, daqueles que ainda tinham alguma crença no Parlamento aleijado e no combalido sistema parlamentar.²⁹³ (BEN-HUR RAVA, 2009, p. 223. 224).

A partir do recorte temporal do desenvolvimentismo (1930-1980) – dos dois ciclos ideológicos delimitados dentro de tal período – tendo em vista a sua respectiva derrocada como um pensamento adotado como prática política- econômica intrínseca a alguns Estados latino- americanos, observa-se que a partir dos anos de 1980; “*passou a uma posição contrária, com a primazia do mercado, e se transformou em corrente hegemônica de pensamento, com estratégias e políticas voltadas para a globalização. Este, entretanto, não consegue ser desenvolvimentismo.*” (BIELSCHOWSKY, 2011, p. 15).

Para melhor abordagem sobre essa ruptura pós- 80 com a corrente desenvolvimentista no plano de ação dos Estados, interessa abordar alguns apontamentos de Bresser-Pereira, em seu livro “*Globalização e Competição*” (2010), esboçadas no terceiro capítulo designado como “O Novo Desenvolvimentismo”. Há elucidações sobre o que veio a se designar como política desenvolvimentista nos países da América Latina entre os anos 1930 e 1980, enfatizando que nesse período, principalmente de 1930 até 1960, – como já mencionado aqui – muitos desses países apresentavam um caráter firmemente nacionalista proporcionando a seus Estados formalmente independentes uma solidariedade básica no que se refira a competir em nível internacional. Segundo tal autor, a derrocada do pensamento desenvolvimentista se deu mediante ao enfraquecimento provocado pela grande crise econômica ocorrida nos anos

²⁹² Segundo Queiroz e Gonçalves (2013, p.11), “*o primeiro ciclo desenvolvimentista encerrou-se no início dos anos 60, com uma crise instalada no país, dada a forte instabilidade política, agravada pela renúncia de Jânio Quadros, e a mobilização em torno de reformas sociais.*”

²⁹³ Ben-Hur Rava (2009, p.222) defende que a partir do golpe de 64 “*a ideologia desenvolvimentista, de certo modo, deslocou-se da política para o reles campo da tecnocracia: as questões políticas e suas decisões de implementação passaram a ser vistas como prioridades administrativas (técnicas) do momento presente, que precisavam ser solucionadas em nome da estabilidade, do crescimento, da segurança nacional, seja lá qual fosse o motivo que inspirava a raison d’État.*” Outro fato de extrema importância levantada por tal autor diz respeito à restrição a democracia durante esse período, fato que dificulta o desenvolvimento.

de 1980²⁹⁴, tendo como aliado a força hegemônica da ordem neoliberal vinda dos Estados Unidos desde a década de 1970 – importante se atentar a influência do pensamento neoliberal a alguns economistas latino-americanos mesmo antes de ganhar força máxima pós anos 90 – fato que causou a interrupção do processo de formação nacional e do Estado na América Latina. Resumidamente, seus apontamentos levam ao entendimento de que a substituição do nacional-desenvolvimentismo pelas ideias da ortodoxia convencional no Brasil, se deveu, em princípio, a quatro razões principais agindo em conjunto. A primeira, devido ao golpe militar apoiado tanto pelos industriais brasileiros quanto pelo governo norte-americano, fato que enfraqueceu a aliança nacional, elemento essencial à constituição de uma nação, tão importante ao nacional-desenvolvimentismo. A partir disso, a esquerda moderada da América Latina tendeu a abraçar as teses da “teoria da dependência associada”, rejeitando a possibilidade de uma “burguesia nacional”, ou seja, rejeitando a própria ideia de nação e de estratégia nacional de desenvolvimento. A segunda refere-se ao processo de substituição de importações e o protecionismo exacerbado, já comentado anteriormente, onde o autor retrata que “*como o nacional-desenvolvimentismo se baseava na substituição de importações, ele continha as sementes de seu próprio fracasso.*” (BRESSER-PEREIRA, 2010, p. 78).

Em terceiro lugar, aponta a grande crise da dívida externa dos anos 1980, promovendo uma elevada inflação e enfraquecendo ainda mais a aliança nacional que encontrava-se por trás do nacional-desenvolvimentismo. O quarto momento, já relatado, diz respeito à força ideológica vindo do Norte. A partir dessa conjuntura estabelecida

o desenvolvimentismo então se tornou alvo de um ataque sistemático. Aproveitando-se da crise econômica que derivava do fato de que esse tipo de desenvolvimento estava parcialmente superado, porque a acumulação primitiva e a revolução industrial haviam sido complementadas e, também das distorções que ele havia sofrido nas mãos dos políticos populistas e das classes médias, a ortodoxia convencional emprestou ao desenvolvimentismo uma conotação negativa²⁹⁵, identificando-o com o populismo ou com políticas econômicas irresponsáveis. Em seu lugar, ela propôs uma panacéia de reformas institucionais ortodoxas e neoliberais. Propôs ainda que os países em desenvolvimento abandonassem o antiquado conceito de “nação” que o nacional-desenvolvimentismo havia adotado e aceitassem a tese globalista, segundo a qual, na era da globalização, os estados-nação haviam perdido autonomia e relevância: mercados livres em todo o mundo (inclusive mercados financeiros) seriam encarregados de promover o desenvolvimento econômico de todos²⁹⁶ (BRESSER-PEREIRA, 2010, p. 79).

Os reflexos das mudanças no paradigma político - econômico findado a partir da crise e das reestruturações do capital pós - década de 70 foram de certo modo danosos no espaço-tempo latino-americano, principalmente a partir da década de 90 com a implantação da ordem neoliberal de modo mais enérgico. Portanto, “*fragilizados pelos desequilíbrios macroeconômicos da chamada “década perdida” dos anos 1980, os países latino-*

²⁹⁴ “Uma explicação para o ostracismo das ideias desenvolvimentistas nas últimas três décadas se encontra no próprio significado da globalização, que limita o alcance das políticas macroeconômicas locais em face da integração mundial dos mercados de bens e financeiro”. (DIAS PEREIRA, 2011, p. 136)

²⁹⁵ “A crescente incorporação da ideologia neoliberal nos textos de economia deixava para trás as políticas intervencionistas e, com elas, o legado do desenvolvimentismo”. (Dias Pereira, 2011)

²⁹⁶ Necessário implementar sobre a influência da “crescente incorporação da ideologia neoliberal nos textos de economia deixava para trás as políticas intervencionistas e, com elas, o legado do desenvolvimentismo.” (Dias Pereira, 2011, p. 121).

americanos, pouco a pouco, foram sendo seduzidos por essa nova ideologia” (DIAS PEREIRA, 2011, p. 136) impostas pelo Consenso de Washington, este, que segundo Dias Pereira (2011) defendia a austeridade fiscal, a privatização e a liberação do mercado, sendo estes os três pilares bases sob o qual foi construído tal consenso. Como já dito, mas deixando claro novamente, *“o Consenso de Washington é, na verdade, a forma que a ideologia neoliberal e globalista assumiu, efetivamente, no plano das políticas econômicas recomendadas aos países em desenvolvimento.”* (BRESSER-PEREIRA, 2006, p. 17). Prosseguindo, é necessário entender que anteriormente,

entre as décadas de 1940, 1950 e 1960, os desenvolvimentistas e keynesianos foram dominantes na América Latina: constituíram o mainstream. Os governos adotavam principalmente suas teorias ao fazerem política econômica. A partir dos anos 1970, porém, no contexto da grande onda ideológica neoliberal e conservadora que se iniciava, a teoria keynesiana, a teoria econômica do desenvolvimento e o estruturalismo latino-americano passaram a ser desafiados de forma bem sucedida pelos economistas neoclássicos, que, em sua grande maioria, passaram a adotar uma ideologia neoliberal (BRESSER- PEREIRA, 2006, p. 7).

Deste modo, Bielschowsky (2011) compartilha do pensamento de que essa ruptura das práticas desenvolvimentistas, bem como o seu distanciamento²⁹⁷ e críticas sofridas, se enquadra no cenário anteriormente relatado e que se representou *“pelo baixo crescimento da economia, pelo enfraquecimento do Estado e, ao mesmo tempo, pelo início da entrada do pensamento neoliberal no Brasil. O pensamento desenvolvimentista foi inibido pela instabilidade macroeconômica. No período de hiperinflação, as estratégias nacionais de desenvolvimento não tinham difusão, já que o alvo principal passou a ser o controle da inflação”* (BIELSCHOWSKY, 2011, p. 20). Essa ruptura ideológica do desenvolvimentismo é traduzida, de acordo com o exposto anterior, da seguinte forma

A partir de 1980, essa ideologia perdeu a capacidade de influenciar que havia tido nas décadas prévias. A perda foi o reflexo, no plano ideológico, da evolução econômica, em particular da aceleração inflacionária, da profunda e prolongada crise externa e fiscal, do conseqüente enfraquecimento do Estado desenvolvimentista e da conseqüente estagnação. A instabilidade macroeconômica e a fragilização da máquina estatal dedicada às tarefas desenvolvimentistas impediram que eventuais projetos de desenvolvimento prosperassem e inibiram a reflexão sobre desenvolvimento econômico (BIELSCHOWSKY, 2012, p. 733)

O que se configura a partir de então é que *“em outras palavras, durante os anos 1980, a estratégia nacional de desenvolvimento, que era o desenvolvimentismo, entra em crise e é substituída por uma estratégia externa: a ortodoxia convencional.”*²⁹⁸ (BRESSER-PEREIRA, 2006, p. 7).

²⁹⁷ Bielschowsky (2011, p. 20) apesar de tal exposto, deixa evidente que *“o pensamento desenvolvimentista não desapareceu. Foi preservado nas universidades, nas instituições como o BNDES, a Caixa Econômica Federal (CEF), o Banco do Brasil (BB), a Financiadora de Estudos e Projetos (Finep) e Esplanada dos Ministérios. A democracia brasileira não abdicou disso. Desenvolvimentistas e liberais conviveram nesses órgãos.”*

²⁹⁸ *“A ortodoxia convencional, que então substitui o nacional-desenvolvimentismo, não havia sido elaborada no país e não refletia as preocupações nem os interesses nacionais, mas as visões e os objetivos dos países ricos.”* (BRESSER- PEREIRA, 2006, p. 9).

o enfraquecimento provocado pela grande crise dos anos 1980 combinado com a força hegemônica da onda ideológica que tem início nos Estados Unidos ao longo da década de 1970, faz com que a constituição das nações latino-americanas seja interrompida, regredindo. As elites locais deixam de pensar com a própria cabeça, aceitam os conselhos e as pressões vindas do Norte, e os países, sem estratégia nacional de desenvolvimento, vêem seu desenvolvimento estancar (Bresser- Pereira, 2006, p. 9).

A ortodoxia convencional é de forma clara expressada por Bresser-Pereira em entrevista a *Folha de S. Paulo* no ano de "2004"²⁹⁹, onde a considerou como uma estratégia de “chutar a escada”, uma estratégia não-conspiratória, mas efetiva de desorganizar os estados nacionais dos países que concorrem na arena global com mão-de-obra barata. Segundo tal autor “*era possível interpretar o discurso dos seus ideólogos como uma forma de debilitar os estados nacionais dos países em desenvolvimento, que, desde os anos 70, com sua mão-de-obra barata, e suas exportações de manufaturados, ameaçavam os países ricos.*” Tal autor aponta que diferentemente da relação do desenvolvimentismo com o mercado, essa, “*era uma proposta negativa que supunha a possibilidade dos mercados coordenarem tudo automaticamente, além de proporem que o Estado deixasse de realizar o papel econômico que sempre exerceu nos países desenvolvidos: o de complementar a coordenação do mercado para promover o desenvolvimento econômico e a equidade*” (BRESSER- PEREIRA, 2006, p .9). Assim,

a ortodoxia convencional é a forma pela qual os Estados Unidos, no plano das políticas e instituições econômicas, expressam a sua hegemonia ideológica sobre o resto do mundo e, principalmente, sobre os países em desenvolvimento dependentes, que não dispõem de uma nação suficientemente forte para fazer frente a essa hegemonia, como têm sido tradicionalmente os latino-americanos. Esta hegemonia se pretende benevolente, mas, na verdade, é o braço e a fala do neo- imperialismo – isto é, do imperialismo sem colônias (formais) que se estabeleceu sob a égide dos Estados Unidos e dos demais países ricos depois que o sistema colonial clássico foi encerrado logo após a Segunda Guerra Mundial (Bresser-Pereira, 2006, p. 17).

Trata-se de uma prática que se impõe contra o aparelho do Estado, idealizando um Estado mínimo:

É a ideologia do Estado mínimo, do Estado polícia, que se preocupa apenas com a segurança interna e externa, deixando a coordenação econômica, os investimentos na infra-estrutura e mesmo os serviços sociais de saúde e educação por conta do mercado. É a ideologia individualista, que supõe que todos são igualmente capazes de defender seus interesses. É, assim, uma ideologia de direita, dos mais poderosos, dos mais ricos, dos mais educados – da alta burguesia e da alta tecnoburocracia. Seu objetivo é baixar os salários reais diretos e indiretos por meio da desproteção ou precarização do trabalho, e, assim, tornar as empresas mais competitivas em um mercado internacional de países em desenvolvimento com mão-de-obra barata (BRESSER- PEREIRA, 2006, p. 17. 18).

²⁹⁹ Ver reportagem em íntegra: <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/dinheiro/fi1909200411.htm>. Acesso em: a6 de março de 2017.

A adoção das práticas da ortodoxia convencional gerou estagnação e incapacidade real dos países latinos em competir internacionalmente, portanto, o reflexo dessa política foi desastroso em toda América Latina, onde *“a livre mobilidade do capital e a desregulamentação financeira tornaram os países em desenvolvimento extremamente vulneráveis aos choques globais. Ficou provado que quanto mais aberta é a economia, maior a necessidade de proteção social do Estado e não o contrário”* (DIAS PEREIRA, 2011, p. 140).

3.3.2 O Novo Desenvolvimentismo em questão

A partir desse panorama ressurgiu no início deste século uma reorientação política-econômica, uma estratégia de desenvolvimento em alguns países latinos, voltando a revigorar aspectos do conceito desenvolvimentista e objetivando a retomada da ideia de nação, tendo como premissa alcançar os países desenvolvidos e se baseando em parte, para isso, principalmente na teoria macroeconômica Keynesiana³⁰⁰. Esse quadro se inseriu a partir da necessidade de se pensar em novas alternativas de desenvolvimento tendo em vista o desmantelamento do Estado e os danos da ordem neoliberal nos últimos vinte anos na periferia do sistema mundo. Conforme apontado por Carneiro (2012, p.767):

Nos anos 2000, na América Latina e no Brasil, assistiu-se à retomada do crescimento econômico associado à melhoria da distribuição da renda, resultantes não só de um contexto internacional benigno, mas de outras práticas de política econômica progressivamente mais distantes do neoliberalismo e do Consenso, dando suporte ao ressurgimento do pensamento desenvolvimentista em alguns países como o Brasil.

Assim, essas perspectivas foram alimentadas tendo em vista o fato de que a degradação nacional e desintegração social-cultural dos países latinos americanos afetados pela conjuntura adotada na década de 90 proporcionou que neste novo século renascessem antigos paradigmas político-econômicos inerentes a práticas representativas de um Estado desenvolvimentista. Tomou-se como fôlego para tal o fato de que *“a crise financeira global e os impasses do desenvolvimento nas economias centrais deram força, ao menos nos países periféricos, à busca e consolidação desses novos perfis de política econômica.”*³⁰¹ (CARNEIRO, 2012, p. 749).

Segundo as contribuições de Dias Pereira (2011, p.140), o retorno da discussão do desenvolvimentismo ocorreu neste século a partir do interesse de um grande número de acadêmicos e cientistas sociais latino-americanos, no quais apontavam como “contribuição mínima” dos atuais economistas de promover o debate sobre a possibilidade de alcançar o desenvolvimento através de uma estratégia alternativa ao neoliberalismo. Segundo o mesmo, esse desafio partia do princípio de que as reformas neoliberais implantadas na América Latina estiveram longe de promover o desenvolvimento que foi propagandeado por tal na região.

³⁰⁰ Esse termo é designado por Bresser- Pereira (2010, p. 83) como um “conjunto de ideias que permite às nações em desenvolvimento a rejeitarem as propostas e pressões das nações ricas por reformas e políticas econômicas, como a abertura total da conta capital e o crescimento com poupança externa, na medida em que tais propostas são tentativas neoimperialistas de neutralizar o desenvolvimento – a prática de “Kicking away the ladder” [chutar a escada]”.

³⁰¹ Carneiro (2012, p 750) aponta que *“as mudanças ocorridas desde os anos 1980, com emergência de novas potências econômicas, mormente dentre os países da Ásia, cujo sucesso esteve apoiado em políticas não liberais, constituíram um importante estímulo à mudança de paradigma na América Latina.”*

Mediante este quadro, Bresser-Pereira (2006, p. 10) salienta que este atual cenário iniciado a partir do século XXI implica que

o novo desenvolvimentismo, assim como o nacional-desenvolvimentismo da década de 1950, ao mesmo tempo supõe a existência e implica a formação de uma verdadeira nação, capaz de formular uma estratégia nacional de desenvolvimento informal, aberta, como é próprio de sociedades democráticas cujas economias são coordenadas pelo mercado.

O “novo- desenvolvimentismo” se refere também à retomada da ideia de nação³⁰² no Brasil e nos demais países da América Latina. Para que essa perspectiva nacionalista viesse a se consolidar, o referido autor constata a necessidade de que as políticas econômicas e as instituições viessem a ser formuladas e implantadas a partir do interesse nacional estimulado pelos cidadãos de cada país, ou seja, se afirmando a partir da constituição de uma nação. Afinal,

nação é uma sociedade de pessoas ou famílias que, compartilhando um destino político comum, logra se organizar na forma de um Estado com soberania sobre determinado território... Para que a nação possa compartilhar um destino comum, ela deve ter objetivos comuns, entre os quais o historicamente mais importante é o desenvolvimento... A nação envolve uma solidariedade básica entre as classes quando se trata de competir internacionalmente³⁰³ (BRESSER-PEREIRA, 2006, p. 10).

Bresser-Pereira (2006, p. 13) menciona que para que uma estratégia nacional de desenvolvimento se consolide de fato, o seu instrumento fundamental deve ser o próprio Estado, ou seja, as suas normas, suas políticas e sua organização. Segundo o mesmo, “*quando um grande acordo se estabelece – quando a estratégia realmente se torna nacional, quando a sociedade passa a compartilhar, frouxa, mas efetivamente, métodos e objetivos – é a aceleração do desenvolvimento.*” Assim,

A estratégia nacional de desenvolvimento ganhará sentido e força quando suas instituições – sejam as de curto prazo, ‘políticas’ ou ‘políticas públicas’, sejam as relativamente permanentes (as instituições em sentido estrito) – responderem às necessidades da sociedade, sendo compatíveis com a dotação de fatores de produção da economia, ou, mais amplamente, com os elementos que compõem a instância estrutural da sociedade (BRESSER-PEREIRA, 2006, p. 14).

A década de 90 reflete um abandono, com o desmantelamento de algumas estruturas do Estado – por se inserir em moldes neoliberais, da ortodoxia convencional, pelas políticas recomendadas pelos países ricos aos países em desenvolvimento – e que de modo algum se promoveu uma efetividade, nem que fossem no discurso, de um pensar no “social”, mas que pelo contrário, se acirrou as desigualdades. A “fase neoliberal” deixou sérias sequelas à economia brasileira, segundo Castelo (2007) a política neoliberal foi uma fase em que “[...] o

³⁰² “O ponto de partida de qualquer novo projeto alternativo de nação terá que ser, inevitavelmente, o aumento da participação e do poder do povo nos centros de decisão do país” (Celso Furtado *apud* Ben- Hur Rava, 2009).

³⁰³ Segundo tal autor, para que esse processo se consolide, é necessário que haja um envolvimento, um acordo nacional, um contrato social básico que venha dar origem à nação e a manter forte ou coesa. É o grande acordo entre as classes sociais de uma sociedade moderna que permite que esta se transforme em uma verdadeira nação, ou seja, em uma sociedade dotada de um Estado capaz de formular uma estratégia nacional de desenvolvimento.

debate sobre desenvolvimento econômico e social saiu de cena para dar lugar à agenda política neoconservadora sobre liberalização dos mercados, estabilidade dos preços e privatização dos bens públicos” (Pinheiro, 2015, p. 103). A década de 90, portanto, representa uma ruptura, um abandono ao modelo de uma prática política associada a um Estado desenvolvimentista, com a emergência, a partir de então, de um modelo neoliberal³⁰⁴.

O novo governo que se inicia neste século promoveu uma reorientação político-econômica na qual trouxe de volta a questão da discussão em torno do papel do Estado, sendo que isso se evidencia de modo mais severo apenas a partir do segundo governo Lula, ou seja, pós-2006. A intervenção estatal perante a questão do desenvolvimento passou a envolver questões relativas à reativação de uma política industrial, criação de infraestruturas relacionadas ao progresso tecnológico, fortalecimento e implementação de instituições, bem como como expansão na distribuição de renda, expansão do consumo de massa, programas de cunhos sociais, entre outros, que representam variáveis condicionadas por uma estratégia nacional de desenvolvimento.

Por conseguinte, essa “volta do Estado” no início deste século ganha visibilidade tendo em vista que nas últimas duas décadas *“o pêndulo binário entre Estado e mercado se moveu para o mercado”* (DIAS PEREIRA, 2011, p. 137)³⁰⁵. Desta forma, considera-se que seja inviável que haja um estímulo ao desenvolvimento para equidades sociais e gastos públicos destinados à melhoria da distribuição de renda quando é o mercado que ganha legitimidade em dominar o cenário econômico. Ou seja, isso se comporta em dizer que a equidade social, um desenvolvimento que gere melhorias no bem-estar da sociedade, só pode ser conquistado pela regulação estatal e não do mercado, por isso a importância de um “Estado forte”.

Deste modo, a partir deste recorte temporal aqui definido, o Estado passou a atuar nas bases do desenvolvimentismo – intervenção estatal – mas com diferenças e rupturas³⁰⁶, propagando em seu discurso a tentativa de resolver os aspectos não solucionados em outros períodos no país. As melhorias observadas, tanto nos níveis econômicos referentes ao aumento do PIB, quanto de alguns aspectos sociais, com uma melhor distribuição de renda e programas de cunho sociais, durante certo período de tal governo, levou a algumas suposições entusiásticas por parte de alguns intelectuais de tal temática, de que estaria ocorrendo uma ruptura, ou melhor, uma transição do neoliberalismo no país, como a que segue adiante.

a partir do governo Lula, o Brasil passou a demonstrar importantes sinais de transição do neoliberalismo para o modelo social-desenvolvimentista. A identificação básica de que o Estado faz parte das soluções dos problemas existentes não implicou reproduzir os traços do velho modelo nacional-desenvolvimentista vigente entre as décadas de 1930 e 1970. Pelo contrário, assistiu-se à reafirmação da soberania nacional, com profunda reorientação na inserção internacional, seja pela passagem da condição brasileira de país devedor para a de credor de organismos multilaterais, como o Fundo Monetário Internacional, seja pela formação de significativas reservas externas, seja pelo redirecionamento do comércio externo e da cooperação técnica para o âmbito das relações Sul-Sul. Dessa forma, as crises externas

³⁰⁴ Bastos, (2012, p. 780), apontou que *“Fernando Henrique Cardoso afirmou, em dezembro de 1994 (logo depois de eleito presidente), que sua tarefa histórica era a de eliminar ‘um pedaço do nosso passado que ainda atravanca o presente e retarda o avanço da sociedade. Refiro-me ao legado da era Vargas, ao seu modelo de desenvolvimento autárquico e ao seu Estado intervencionista’”* (CARDOSO, 1994).

³⁰⁵ Conforme Sunkel (2008,473).

³⁰⁶ Fonseca (2015, p.47) aponta que *“para simplificar, supõe-se que o principal atributo reivindicado para justificar a adição do adjetivo “novo” no termo seja o fato de incorporar “disciplina fiscal”*.

deixaram de expor a sociedade brasileira às mesmas fragilidades e dificuldades impostas durante a vigência do modelo neoliberal. (POCHMANN, 2010, p. 41).

Esse novo momento do cenário político-econômico brasileiro se construiu perante uma tentativa, em alguns pontos, de redefinição das ações promovidas pelo Estado, contrária de certo modo, como já dito, em alguns aspectos; nem que seja mais efetivamente nos discursos, em que se aponta no fortalecimento do Estado para melhorias no “social”; aos ditames de práticas evidentes na década anterior. Não houve um romper total com práticas macroeconômicas neoliberais no país, mas sim uma junção destas em conjunto com um pensar também na esfera social, ou seja, mesclou-se um viés econômico voltado a um neoliberalismo reestruturado e um viés desenvolvimentista voltado ao social com a criação de infraestrutura por parte do Estado. Para maiores esclarecimentos, ocorreu uma “hibridização” de *“políticas macroeconômicas neoliberais com políticas contrastantes de desenvolvimento e equidade via ativismo estatal, alcançou resultados tão positivos”* (MORAIS e SAAD-FILHO, 2011, p. 523).

Assim, embora não se compactue com o rompimento total do neoliberalismo, – inclusive contendo traços; mantendo alguns pilares básicos³⁰⁷ e podendo ser considerado até mesmo como uma variação do próprio neoliberalismo – o que se diferencia de fato da década anterior diz justamente a uma maior intervenção estatal em gastos públicos destinados a promover uma integração, inclusão pelo consumo. Isso se relaciona ao fato apontado por Morais e Saad-Filho (2011, p. 521), onde *“o novo-desenvolvimentismo destaca genericamente a ‘equidade’, enquanto o discurso do governo Lula enfatizava a ‘inclusão’”*. Sendo esta, segundo os autores, uma das reorientações políticas econômicas que não se encaixam explicitamente no programa novo-desenvolvimentista, apesar de serem coerentes com tal programa.

Assim, neste século, inicia-se uma nova fase do capitalismo no Brasil, a partir da crise do neoliberalismo que implicou na necessidade de novas readaptações. Bastos (2012, p. 779) considera que

todo agrupamento político com projeto de dirigir uma sociedade costuma construir uma narrativa do passado para criticar o que deve ser mudado e justificar sua “tarefa histórica”. Tarefa que não pode ser apresentada como produto de interesses particulares, mas como expressão do interesse público de superar crises causadas, presumidamente, pelos grupos e projetos os quais devem ser substituídos. Muitas vezes, os mesmos grupos responsáveis por graves crises, ou parte deles, conseguem transformar-se em paladinos de propostas para superá-las, às vezes, aliando-se a grupos que lhes faziam oposição.

Houve uma defesa deste “novo” modelo por parte de alguns economistas, em que; esta nova circunstância implicaria num “social-desenvolvimentismo” – mais apropriado designa-lo como *“o desenvolvimentismo distributivo orientado pelo Estado”* (Bastos, 2012, p. 779) – onde o “social” torna-se ia um elemento principal como também se caracterizaria como um momento onde haveria a interrupção das práticas neoliberais no país.

Castelo (2007, p. 5.6) aponta que tal modelo implicava no ideário de que o *“principal meio para a redução das desigualdades sociais, dizem os novo-desenvolvimentistas, são as políticas econômicas de corte keynesiano – controle de capital,*

³⁰⁷ Ver mais: <http://www.epsjv.fiocruz.br/noticias/reportagem/anos-2000-continuidade-ou-ruptura-do-desmonte-neoliberal>. Por: André Antunes - EPSJV/Fiocruz, em: 23/10/2013. Acesso em: outubro de 2017

expansão do gasto público, câmbio fixo e redução das taxas de juro – e a promoção da equidade social, entendida como igualdade de oportunidades. As políticas sociais são consideradas medidas necessárias, mas insuficientes para minorar o quadro distributivo da economia brasileira, um dos mais dramáticos do mundo”.

Tendo em vista o panorama da década de 90 dominado totalmente por ideais da ortodoxia convencional e um abandono das raízes desenvolvimentistas, Castelo (2012, p. 615) evidencia que alguns defensores desse “novo” modelo apontavam para um rompimento com a ordem neoliberal, onde

segundo o bloco ideológico novo desenvolvimentista³⁰⁸, o Brasil viveria uma etapa do desenvolvimento capitalista inédita por conjugar crescimento econômico e justiça social — o que inauguraria um original padrão de acumulação no país, o social- desenvolvimentismo — e, no limite por apontar para o rompimento com o neoliberalismo ou o subdesenvolvimento.

O discurso propagado era de que as alterações que seriam promovidas na estrutura organizacional do governo visariam proporcionar oportunidades antes negadas pelos ditames neoliberais evidentes na década de 90. Considerando que estas políticas se manifestaram de modo agressivo nos países da América Latina – *espaço- tempo* este que serviu como cobaia para início das experiências neoliberais³⁰⁹ – e refletiu em problemáticas de cunhos social, ambiental e econômica. Lembrando que o neoliberalismo é uma doutrina que se produz por meio da desregulamentação de algumas funções do Estado, e não de sua total abdicação, privatizações, e de um livre mercado, usando desses três elementos como seus pilares básicos. Assim, tal cenário que passou a se inserir no país defendia mudanças estruturais com alternativa política de modo a reverter o reflexo causado pela agenda neoliberal, como custos sociais referentes ao aumento do desemprego, a precarização do trabalho, às privatizações das empresas estatais altamente rentáveis – principalmente setores de telecomunicações e transportes – elevadas taxas de juros, dívidas externas, entre outras. Segundo Pochmann (2010, p.7) o anacronismo neoliberal fez prevalecer no Brasil, por certo tempo, um verdadeiro paraíso da improdutividade de ricos rentistas³¹⁰ montados em cima da desvalorização do trabalho.

Este período iniciado neste século se representa por modificações estruturais que abalaram alguns elos do neoliberalismo, ou melhor, fortaleceu o Estado visando o desenvolvimento de perspectivas sociais – havia uma defesa em torno de que o “*ativismo estatal deveria se voltar para “a redução da desigualdade da distribuição de renda e para o aumento do investimento público”.*” (MORAIS e SAAD-FILHO, 2011, p.517) – algo que contraria a ordem neoliberal. Moraes e Saad-Filho (2011) posiciona que era de consenso de alguns economistas que analisaram o início do governo Lula, como Sicsú, Paula e Michel (2005), de que era necessário um “Estado forte” que fosse capaz de regular os mercados e rejeitar o axioma neoliberal que se sustentava na ideia de que os mercados produzem sempre o melhor resultado para a sociedade, como já posto aqui em questão. Assim, era notório que “*as políticas econômicas decorrentes da perspectiva novo-desenvolvimentista não se*

³⁰⁸ Vale assegurar que essas críticas e os apontamentos feitas por Castelo (2012) sobre essa nova política de Estado, tendem contrariar em algumas afirmações alguns ideólogos, como o citado em tal trabalho, Bresser-Pereira.

³⁰⁹ As ideias neoliberais chegaram à América Latina ainda na década de 1970. O Chile, com o General Pinochet, foi o primeiro país, antes mesmo que a Inglaterra, a implantar o modelo neoliberal. Ver: <http://www.urutagua.uem.br/013/13mariani.htm>. Acesso: 10 de junho de 2017.

³¹⁰ Que vive da renda proveniente da aplicação de capitais.

satisfariam, portanto, apenas com a “estabilidade monetária”, objetivo maior das políticas neoliberais” (MORAIS e SAAD-FILHO, 2011, p. 513).

A partir desse contexto, o fundamental a se atentar é que não se deu uma ruptura total ao neoliberalismo no país, mas sim uma readaptação desta ordem, em que mesclou-se junto do molde neoliberal uma vertente que apontava para promover melhorias sociais, em diminuir as desigualdades na distribuição de renda, promovidas pela intervenção estatal, por mais complexo e contraditório que pareça ser. Essa política de Estado, portanto, atuou se movendo dentro ainda de um contexto marcado pelas amarras neoliberais, tendo em vista a continuidade de práticas políticas macroeconômicas características dessa ordem³¹¹. O que de fato se permeou a partir de 2006, foi que *“as propostas novo-desenvolvimentistas foram institucionalizadas apenas parcialmente, assumindo um caráter complementar, visto que as políticas macroeconômicas (monetária, cambial e fiscal) neoliberais mantiveram-se praticamente intactas durante todo o período”* (MORAIS e SAAD-FILHO, 2011, p. 516).

Tal momento inserido no país se permeou como uma estratégia global de superação da crise que fez parte de uma versão brasileira de um ajuste espacial e temporal que visou se adaptar as novas circunstâncias implicadas pós-década de 90, com a globalização neoliberal, ou seja, identifica-se como um modelo de desenvolvimento que procurou se adequar ao *“pós-neoliberalismo”* (SADER, 2013), mesclando em seu seio interfaces voltadas a políticas macroeconômicas atreladas ao neoliberalismo e a uma perspectiva social-desenvolvimentista. Ou seja, construiu-se assim um modelo guiado, segundo Sader (2013), a um desenvolvimento *“pós-neoliberal”*³¹². Sader (2013) defende que o governo Lula configurou uma ruptura com a herança neoliberal no país, inserindo-se eixos estratégicos de uma alternativa pós- neoliberal. Mas deve-se deixar claro que essa fase pós- neoliberal não representou uma total ruptura ao neoliberalismo, mas sim uma readequação – com novos atores, estratégias e relações de poder – do sistema mediante a sua crise no final da década de 90.³¹³ Iniciou-se a partir de então um reordenamento da economia a partir da crise do neoliberalismo – a partir da profunda e prolongada recessão no final da década de 90 –, mas que não significou completamente o seu término, mas sua readaptação. Deixa-se claro que *“o pós-neoliberal continua tendo profundas determinações do “neoliberal” e não constitui nem um programa coerente contra o neoliberalismo e nem uma estratégia positiva para além do capitalismo”*³¹⁴.

Essa política de Estado passou a buscar garantir a aspectos sociais oportunidades que não constavam na estrutura anterior de governo, entendendo que estas não podem ser garantidas pelo mercado, mas sim estimuladas pela ação estatal. Esses interesses apontavam em direção a adquirir uma *“competitividade internacional através da incorporação de progresso técnico, e a necessidade da equidade social para o desenvolvimento bem-sucedido”* (SICSÚ, PAULA E MICHEL, 2005, p. XXXIV apud MORAIS e SAAD-FILHO, 2011, p. 513).

³¹¹ Para aprimorar tal discussão, ver: Morais e Saad-Filho, 2011, p. 522- 523.

³¹² Ver: SADER, Emir. *Neoliberalismo versus pós-neoliberalismo: a disputa estratégica contemporânea. Margem Esquerda*, n.º 16, p.123-127, 2011, e também: SADER, Emir. *Lula e Dilma: 10 anos de governos pós-neoliberais no Brasil*. Rio de Janeiro: Boitempo Editorial, 2013.

³¹³ “É correto caracteriza o pós- neoliberalismo como um período de transição, com duração variável, para a reorganização da economia, a articulação de um novo papel do Estado, emergência de novos atores sociais e a superação da retórica dos livres mercados. Em suma, o pós- neoliberalismo possui a marca de ser uma transição de uma forma do capitalismo para outra e uma mutação na configuração do bloco de poder.” Por: Fernando Marcelino, em: 27/04/2012 Ver: http://www.correiocidadania.com.br/index.php?option=com_content&view=article&id=7069:politica270412&catid=25:politica&Itemid=47. Acesso: 05 de junho de 2017.

³¹⁴ Ver: http://www.correiocidadania.com.br/index.php?option=com_content&view=article&id=7069:politica270412&catid=25:politica&Itemid=47. Acesso: 05 de junho de 2017.

Os apontamentos de Moraes e Saad-Filho (2011) levam a reflexão de que, como não ocorreu um rompimento total do neoliberalismo no país, houve uma “convivência” entre uma “visão neoliberal” e uma “visão desenvolvimentista”³¹⁵. Ou seja, políticas desenvolvimentistas dentro das amarras do neoliberalismo, que apontassem tanto para o econômico quanto para o social, para o fortalecimento primeiro do Estado e em consequência do mercado. Estruturou-se então, a partir de 2006, uma estrutura político-econômica híbrida, a partir de novas iniciativas e políticas que visariam uma intervenção estatal, destinando os gastos públicos de modo a reduzir as desigualdades de renda e que se mesclaram com as políticas macroeconômicas neoliberais. O novo-desenvolvimentismo, portanto, se encaixa numa conjuntura de propostas que visava encaixar um crescimento econômico com distribuição de renda. Sobre tal discussão, Boito Jr. (2006 *apud* MORAIS e SAAD-FILHO, 2011, p.512), aponta até mesmo, de modo crítico, “*a ocorrência de um processo de desenvolvimento sob um modelo “liberal-desenvolvimentista”*”, em que pese a sua “dinâmica moderada e instável”.

Apesar dos bons resultados atingidos em termos de crescimento econômico e distribuição de renda, e da melhora do posicionamento do Brasil no sistema capitalista internacional, a inflexão ocorrida a partir de 2006 definiu uma política que pode ser denominada mais apropriadamente como “híbrida”, associando políticas macroeconômicas visando à estabilidade monetária e presumindo, implicitamente, o equilíbrio espontâneo dos mercados, com políticas objetivando à aceleração do desenvolvimento e a equidade social mediante um destacado ativismo estatal. (MORAIS e SAAD-FILHO, 2011, p. 520).

Segundo Moraes e Saad-Filho (2012), o novo desenvolvimentismo colocava-se como contrário à adoção de políticas macroeconômicas de cunho neoliberais, como alimentadas nos primeiros dois anos do governo Lula, tanto que surgiu perante o “estranhamento”, da perplexidade perante as atitudes iniciais em tal governo. Apesar disso, isto não significou que todas as direções da gestão Lula apontavam para um “encaixe” perfeito com as sugestões dos economistas que propuseram esse modelo, tendo em vista a conjunção entre fragmentos neoliberais e os voltados para a perspectiva social estimulada por gastos públicos. Assim, isso aponta para a compreensão de que “*o caráter complementar, ou adicional, da inflexão de política econômica no segundo governo Lula não permite considerá-la como uma política novo-desenvolvimentista inteiramente coerente.*” (MORAIS e SAAD-FILHO, 2011, p. 521).

Moraes e Saad-Filho (2011, p. 520) salientam que

essa política econômica advoga a necessidade de uma ruptura com as políticas macroeconômicas neoliberais, a serem substituídas por novas políticas monetárias, cambiais e fiscais, e subordina a adoção das novas políticas à existência de um projeto nacional para o Estado brasileiro. A defesa da ruptura tem como fundamento a ideia de que as políticas macroeconômicas neoliberais são incompatíveis com a soberania do Estado para implementar uma política econômica atendendo ao objetivo nacional de retomada do desenvolvimento com estabilidade macroeconômica e com um menor custo fiscal.

³¹⁵ “*O desempenho macroeconômico insatisfatório (e, presume-se, a bateria de críticas de antigos aliados) gerou um debate no interior do governo Lula, ao final de 2005, entre a “visão neoliberal” e a “visão desenvolvimentista”. Esse debate teria levado à inflexão da política econômica quando a equipe econômica inicial foi substituída por defensores de uma política de maior ativismo do Estado.*” (BARBOSA e SOUZA, 2010, pp. 69-70 *apud* MORAIS e SAAD-FILHO, 2011, p. 517).

Se atentando a outro ponto complementar e tendo em vista o pensamento de “desenvolvimentismo exportador do setor privado” defendido por Bastos (2012) como um dos elos que compõem esse modelo,

pode-se afirmar que essa corrente desenvolvimentista partilha com o neoliberalismo, em tom menor, a valorização do setor privado e das exportações como motores do crescimento e a desvalorização do papel do Estado como banqueiro e investidor, embora não desvalorize o papel do Estado como condutor da estratégia de desenvolvimento. Aliás, parecem ser essas características mesmo que justificam a autoatribuição do epíteto “novo-desenvolvimentismo” à corrente, em oposição à caracterização feita do velho desenvolvimentismo (BASTOS, 2012, p. 789).

Apesar ter em seu discurso um afastamento e um abalo de alguns pilares básicos do neoliberalismo – privatizações e desregulamentação de algumas funções do Estado – esse modelo ainda se utilizou de políticas econômicas características da gestão anterior, seguindo o tripé econômico do Consenso de Washington, como também alimentando a lógica dominante, que mesmo com novas adequações, atuou sem romper com aspectos da ordem econômica vigente, com as lógicas do mercado, inclusive favorecendo a ordem burguesa, ao promover parcerias com o privado. Portanto, não é possível esquecer que o desenvolvimentismo em si, implicado na década de 30 e com “novas” caracterizações neste século, sempre se desenvolveu na esteira da ordem do sistema capitalista, ganhando novas atribuições e formas a partir deste século.

Apesar da continuidade de práticas políticas incubadas pela ordem neoliberal, o que se converge como divergente nesse novo modelo de gestão, diz respeito ao fato de o Estado; este que encontrara se totalmente desmantelado e influenciado pela ortodoxia convencional na década anterior, se reorientar, reverter a sua condição de total encolhimento evidente anteriormente. Assim, o Estado torna-se mais presente e interventor na problemática do desenvolvimento, visando o ideário de que é fundamental se fortalecer para ter um mercado forte, e apontando para uma preocupação com o viés “social”, da inclusão. Assim,

o sentido mais amplo das mudanças foi dar ativismo ao Estado no domínio econômico, principalmente (a) no fomento à produção via financiamento de capital e investimentos públicos em infraestrutura; (b) na expansão do mercado de consumo de massa via programas de transferência de renda, elevação do salário mínimo e do crédito ao consumo; e (c) apoio à formação de grandes empresas brasileiras, transformando-as em agentes competitivos em frente às multinacionais tanto no mercado interno como no mercado internacional, via crédito e outros incentivos regulatórios para aquisições e fusões, e também via apoio diplomático, em especial nas relações Sul-Sul. (MORAIS e SAAD-FILHO, 2011, p. 520).

Ademais, essa reorganização do capitalismo no país, que deixaria de lado as macroprivatizações evidentes na gestão anterior, como propagado desde o início na campanha eleitoral pelo governo do PT; passou a oferecer aportes de modo a sustentar grupos econômicos nacionais, fortalecendo o elo entre o capital privado e os fundos de empresas estatais. De Paula (2006, p. 49) defende que:

A história mundial mostra que não há capitalismo forte sem empresariado nacional forte. Em outras palavras, sem a consolidação de um “núcleo endógeno” da industrialização – constituído por um empresariado nacional forte e competitivo –, o desenvolvimento torna-se frágil, pois não se criam

grupos empresariais capazes de participar em igualdade de condições do pesado jogo de competição internacional de comércio e investimentos.

Morais e Saad- Filho (2011, p. 512), a partir dos apontamentos de Boito Jr. (2006), ainda indicam que

partindo de um estudo da composição de classes dos governos FHC e Lula, Boito Jr. (2006, p. 74) conclui que não se pode considerar o segundo apenas como uma “continuidade pura e simples” do seu antecessor, entendendo que Lula “amplia e dá uma nova dimensão” à estabilidade da política burguesa iniciada por FHC, embora estabelecendo uma relação diferente com as diversas frações do capital brasileiro e internacional. (MORAIS e SAAD-FILHO, 2011, p. 512).

Torna-se interessante apontar que os discursos manifestados pelo governo seriam o fim das privatizações – muito evidentes na década anterior e que tinha provocado custos sociais negativos ao espaço-tempo latino- americano –, mas sua estratégia levou a um caminho parecido, significando da mesma forma uma “entrega” do controle, mesmo que não efetiva, dos serviços públicos para a mão da iniciativa privada, pelo fato de se direcionar as políticas baseadas nas leis de concessões³¹⁶, sendo essa uma criação do próprio governo anterior no ano de 1995. Mesmo que de forma superficial, esclarece-se que enquanto as privatizações apontam para uma perda definitiva de empresas, de serviços estatais para o privado, a concessão se permeia por meio de uma transferência, um direito de uso do privado de modo temporário, mas que no final, não deixa de significar um domínio do privado perante o público³¹⁷. A respeito de tais acusações, de manter ainda, mesmo que de modo mascarado, a essência da “privataria”³¹⁸ do período anterior,

“o governo defendeu-se afirmando que concessões de serviço ou bem público não são a mesma coisa que privatização, tratando-se de instituto jurídico e político de natureza diversa – ou seja, que se transfere ao particular meramente à execução de um serviço público ou o mero uso do bem público, permanecendo sua titularidade nas mãos do Estado. Isso significa que o Estado continua “dono” do serviço ou bem, diferentemente das privatizações em que ocorre a transferência da titularidade do serviço ou bem aos particulares, quando o particular passa a ser o “dono” do serviço”³¹⁹ (SERRANO, 2012).

Serrano (2012) ainda aponta que

O governo quando se defende dizendo que concessão não é privatização e assim não se compara ao realizado no governo FHC está certo também apenas parcialmente.

³¹⁶Ver: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8987cons.htm. Acesso: 27 de março de 2017.

³¹⁷ Ver: <http://congressoemfoco.uol.com.br/opiniaio/colunistas/concessoes-a-privatizacao-nos-dez-anos-de-governo-do-pt/>. Acesso: 27 de março de 2017.

³¹⁸ Tal termo é atribuído a uma junção das palavras privatização e pirataria; e o intuito é de descrever as privatizações tucanas comandadas pelo governo FHC (1995- 2002). Ver melhor em: <http://www.cartamaior.com.br/?/Editoria/Politica/Maior-escandalo-de-corrupcao-da-Historia-do-Brasil-foi-a-privataria-tucana/4/31796>. Acesso: 27 de março de 2017.

³¹⁹ Ver discussão em: <https://www.cartacapital.com.br/economia/concessao-e-forma-de-privataria>. Acesso: 27 de março de 2017.

Realmente concessões de serviço público são forma não privatizantes de contratação da iniciativa privada pela Administração Pública, pois não transferem a titularidade do serviço público concedido ao particular, mas sim sua mera execução.

Ocorre que a manutenção pelo Estado de tal titularidade transforma-se em mera ficção formal se não implicar na real possibilidade de manter reais poderes de autoridade na relação contratual – com poderes para impor unilateralmente ao particular condutas necessárias ao atendimento do interesse público, podendo puni-lo unilateralmente e até extinguir a contratação em caso de descumprimento grave das condições contratadas.³²⁰

E a lei de Concessões de Serviços públicos produzida por FHC e mantidas nos governos posteriores “lipoaspirou” tais poderes estatais nas concessões brasileiras.

Assim quando o governo procura se distanciar do neoliberalismo do governo privatizante de FHC, sob argumento de realizar concessões e não privatizações, não fala a verdade em sua inteireza, pois ainda se utiliza de um modelo de concessão pública em que resta ao estado poderes anêmicos, onde o Estado é o dono formal dos serviços e bens, mas lhe carece a posse de instrumentos plenos de controle e autoridade dos serviços e bens concedidos.³²¹

No ano de 2004 foi criada a Parceria Público-Privada (PPP), sendo esta, segundo fontes do governo³²² “*uma espécie de um contrato de prestação de obras ou serviços não inferior a R\$ 20 milhões, com duração mínima de 5 e no máximo 35 anos, firmado entre empresa privada e o governo nas escalas federais, estaduais ou municipais*”. A defesa manifestada pelo governo é de que esta se difere da lei de concessão comum pelo modo de remuneração do parceiro privado, pois “*na concessão comum, o pagamento é realizado com base nas tarifas cobradas dos usuários dos serviços concedidos. Já nas PPPs, o agente privado é remunerado exclusivamente pelo governo ou numa combinação de tarifas cobradas dos usuários dos serviços mais recursos públicos*”³²³. Para melhor compreensão sobre concessão, privatização e parceria público-privada, pode-se assim esclarecer:

No caso das concessões ou das PPP's, a transferência é temporária. As PPP's se diferenciam das concessões porque nelas há previsão de subsídio do Estado. No caso da privatização acontece a venda dos ativos que vai dar o direito de a empresa contemplada explorar comercialmente. No regime de concessão a empresa terá um prazo definido, mas que pode ou não ser renovado. No fim desse contrato todas as melhorias aplicadas voltam para o Governo, o que diferencia também do modelo de Parceria Público-Privado. Na PPP o próprio setor privado constrói e explora comercialmente dentro de um prazo. No fim o bem não retorna ao Estado.³²⁴

³²⁰ Ver: <https://www.cartacapital.com.br/economia/concessao-e-forma-de-privataria>. Acesso: 27 de março de 2017.

³²¹ Ver: <https://www.cartacapital.com.br/economia/concessao-e-forma-de-privataria>. Acesso: 27 de março de 2017.

³²² Ver mais <http://www.brasil.gov.br/economia-e-emprego/2012/04/parceria-publico-privada-ppp>. Acesso: 27 de março de 2017.

³²³ Ver mais <http://www.brasil.gov.br/economia-e-emprego/2012/04/parceria-publico-privada-ppp>. Acesso: 27 de março de 2017.

³²⁴ Ver: <https://michaellira.jusbrasil.com.br/artigos/317932185/concessao-privatizacao-ppp>. Acesso: 27 de março de 2017.

Tratando ainda sobre o papel do privado neste novo governo, Bresser-Pereira (2004, p. 2), relata que pelo fato de o Brasil já ter uma infraestrutura econômica razoavelmente instalada, não haveria mais a necessidade de o Estado investir diretamente em indústrias como a siderúrgica ou a petroquímica – como se caracterizou durante o “nacional-desenvolvimentismo” que permeou o processo de industrialização incentivando a criação de empresas estatais (grifo nosso) – que o setor privado pode vir a conduzir melhor. Segundo o mesmo “*em síntese, o mercado e o setor privado têm, hoje, um papel maior do que tiveram entre 1930 e 1980: a forma do planejamento deve ser menos sistemática e mais estratégica ou oportunista, visando permitir que as empresas nacionais compitam na economia globalizada.*” É a partir deste argumento que tal autor aponta as diferenças entre o antigo desenvolvimentismo e o que designa como o “novo”.

As circunstâncias que implicaram e que levaram ao conceito onde o “novo” foi posto à frente do desenvolvimentismo e do “social” atuando como uma primazia nos discursos, se findou como um caráter único quando se refere à periferia do sistema-mundo, onde se caracterizou como um modelo evidente em economias em ascensão, ou seja, ao crescimento econômico de países outrora periféricos no início do século XXI. Essa política de Estado se enquadrou de um modo ideológico, numa forma de um ajuste espacial-temporal, cujo, assim como foi fomentado durante o “nacional-desenvolvimentismo”, se referiu a uma tentativa de alcançar os países desenvolvidos e romper de vez a caracterização associada ao subdesenvolvimento, embora tenha se direcionado a seguir caminhos diferentes do “velho” desenvolvimentismo por se enquadrar em novos tempos.

O “novo-desenvolvimentismo” “nasce” como uma estratégia nacional de desenvolvimento, onde, segundo Bresser-Pereira (2006, p. 12)

o novo desenvolvimentismo é, ao mesmo tempo, um “terceiro discurso”,³²⁵ entre o discurso populista e o da ortodoxia convencional, e o conjunto de diagnósticos e ideias que devem servir de base para a formulação, por cada Estado - Nação, da sua estratégia nacional de desenvolvimento. É um conjunto de propostas de reformas institucionais e de políticas econômicas, por meio das quais as nações de desenvolvimento médio buscam, no início do século XXI, alcançar os países desenvolvidos.

Sobre apontamentos da “nova” política de Estado ser associada pela crítica, como visto anteriormente, com o discurso populista e o da ortodoxia convencional, Bresser-Pereira (2006, p. 13) coloca em questão tal referido ao elucidar que

não se trata o novo desenvolvimentismo também de uma ideologia como a ortodoxia convencional e o discurso burocrático-populista?³²⁶ Sim e não. Sim porque toda estratégia nacional tem implícita uma ideologia – um conjunto de ideias e de valores orientados para a ação política. Não, porque,

³²⁵ Tal autor aponta que o primeiro discurso seria o representado pela ortodoxia convencional, este, como mencionado, atende aos interesses dos países ricos em neutralizar a capacidade competitiva dos países periféricos. O segundo discurso seria o da esquerda burocrática, este que defendia que “*os males do Brasil vinham da globalização e do capital financeiro, que impunham ao país um alto endividamento externo e público. A solução seria renegociar a dívida externa e a dívida pública do país, exigindo-se um grande desconto*” (BRESSERT-PEREIRA, 2006, p. 12).

³²⁶ José Luis Fiori em explanação, faz severas críticas sobre tal temática em novembro de 2011 para a “Carta Maior” apontou sobre tal discussão que o chamado “neo-desenvolvimentismo” que se propõe inovar e construir uma terceira via (uma vez mais), “entre o populismo e a ortodoxia” atua como se tratasse de uma gangorra que ora aponta para o fortalecimento do mercado, ora para o fortalecimento do Estado. Ver: <http://www.cartamaior.com.br/?/Coluna/A-miseria-do-novo-desenvolvimentismo-/20887>. Acesso: 17 de março de 2017.

ao contrário da ortodoxia convencional, que é uma simples proposta externa, o novo desenvolvimentismo só fará sentido se partir de um consenso interno e, dessa forma, se constituir em uma verdadeira estratégia nacional de desenvolvimento.³²⁷

Bresser- Pereira (2006) retrata que o “novo- desenvolvimentismo”, diferentemente da ortodoxia convencional, questiona o crescimento com poupança externa e a abertura da conta capital. Segundo o mesmo, esta ortodoxia convencional, sendo uma ideologia advinda de “fora”³²⁸, uma proposta externa, tinha como base estratégias para neutralizar o crescimento, a capacidade competitiva dos países periféricos e que compartilhava da ideia de que “o desenvolvimento é uma grande competição entre os países para obter a poupança externa”, além do fato de legitimar o mercado como o principal responsável por coordenar tudo automaticamente.

A ortodoxia convencional é fundamentalista de mercado, acreditando que ‘no princípio era o mercado’, uma entidade que tudo coordena de forma ótima se for livre, o novo desenvolvimentismo, não. Considera o mercado uma instituição extraordinariamente eficiente para coordenar sistemas econômicos, mas conhece suas limitações. (BRESSER- PEREIRA, 2006. p. 18)

Assim, o “novo- desenvolvimentismo” surgiu a partir de um pensamento interno ao espaço latino americano – viabilizando a retomada da ideia de nação – como uma estratégia nacional de desenvolvimento em que o Estado é idealizado como um instrumento fundamental a partir de suas normas, políticas e de sua organização, onde implicaria em um conjunto de variáveis – tanto reais quanto institucionais – fundamentais para o desenvolvimento econômico.

O aumento da capacidade de poupança e investimento da nação, a forma pela qual incorpora progresso técnico na produção, o desenvolvimento do capital humano, o aumento da coesão social nacional que resulta em capital social ou em sociedade civil mais forte e democrática, uma política macroeconômica que garanta a saúde financeira do Estado e do Estado-Nação, levando a índices de endividamento interno e externo dentro de limites conservadores, são elementos constitutivos de uma estratégia nacional de desenvolvimento. Nesse processo, as instituições, ao invés de serem meras abstrações válidas em todas as situações, são vistas e pensadas de maneira concreta, histórica. (BRESSER- PEREIRA, 2006, p.14).

Sobre as divergências entre essas duas vertentes, da ortodoxia convencional e dessa política iniciada neste século com “novas” caracterizações, Bresser-Pereira (2006, p.17)³²⁹

³²⁷ Bresser- Pereira (2006, p.19) aponta que muitas das reformas institucionais são comuns tanto ao novo desenvolvimentismo como à ortodoxia convencional, mas que os objetivos são, com frequência, diferentes. Sobre a diferença entre Ortodoxia Nacional e o Novo- Desenvolvimentismo, ver a entrevista cedida por tal autor em 17.09.2004 para a Folha de S. Paulo. <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/dinheiro/fi1909200411.htm>. Acesso em: 17/ 03/ 2017.

³²⁸ Como apontado pelo autor “a ortodoxia econômica convencional ou saber econômico convencional é constituído pelo conjunto de teorias, diagnósticos e propostas de políticas que os países ricos oferecem aos países em desenvolvimento.” (BRESSER- PEREIRA, 2006, p. 16).

³²⁹ Sobre melhores apontamentos a respeito dessa temática, da diferença e relações; embora os objetivos sejam diferentes; entre a ortodoxia convencional e o novo desenvolvimentismo – onde aponta essas relações com a questão do Estado e Mercado – torna-se crucial ver o aprofundamento dessa discussão nas respectivas páginas de tal trabalho apresentado pelo autor: 17,18 e 19, 20, 21.

evidencia, defendendo as divergências, que ambas apontam para posições distintas quando se referem a definições do papel do Estado e do mercado na economia.

Na medida em que a ortodoxia convencional é a expressão prática da ideologia neoliberal, ela é a ideologia do mercado contra o Estado. Enquanto o novo desenvolvimentismo quer Estado e mercado fortes e não vê contradição entre ambos, a ortodoxia convencional quer fortalecer o mercado pelo enfraquecimento do Estado, como se houvesse um jogo de soma zero entre as duas instituições (BRESSER- PEREIRA, 2006, p.17)

Da mesma maneira,

enquanto a ortodoxia convencional reconhece as falhas do mercado, mas afirma que piores são as falhas do Estado ao tentar supri-las, o novo desenvolvimentismo rejeita esse pessimismo sobre a capacidade de ação coletiva e quer um Estado forte,³³⁰ não às custas do mercado, mas para que o mercado seja forte.” (BRESSER- PEREIRA, 2006, p 18).

Morais e Saad-Filho (2011, p. 513), de acordo com o pensamento de Sicsú, Paula e Michel (2005, p. XXXV), indicam que as bases ideológicas de tal modelo encontram-se inerentes ao fato de que

o novo-desenvolvimentismo pode ser sintetizado em quatro teses: “(1) não há mercado forte sem Estado forte; (2) não haverá crescimento sustentado [...] sem o fortalecimento ... do Estado e do mercado e sem implementação de políticas macroeconômicas adequadas; (3) mercado e Estados fortes somente serão construídos por um projeto nacional de desenvolvimento que compatibilize crescimento ... com equidade social; e (4) não é possível [reduzir] a desigualdade sem crescimento econômico a taxas elevadas e continuadas”. Segundo esses autores, o “Estado forte” é aquele capaz de regular os mercados, e eles rejeitam o axioma neoliberal de que a racionalidade individual nos mercados produz sempre o melhor resultado para a sociedade. Reciprocamente, um “mercado forte” é aquele capaz de abrigar empresas grandes e pequenas, que mantenha aberto o acesso à concorrência, e que assegure a equidade de oportunidades aos produtores e consumidores, condição essa que não pode ser garantida endogenamente pelo próprio mercado, mas apenas pela regulação estatal.

Bresser-Pereira (2011, p. 77) considera que esse novo desenvolvimentismo seria uma estratégia substancialmente mais austera e responsável e levaria a uma taxa de crescimento substancialmente maior do que aquela proporcionada pela ortodoxia convencional. Segundo o mesmo, essa política ortodoxa é própria do Consenso de Washington³³¹ e baseada em taxas de juros altas e taxa de câmbio sobreapreciada, ou seja, baseada em déficit público e em déficit de conta- corrente. Seguindo essa linha de raciocínio, e lembrando o que tal consenso representou, Bresser-Pereira (2006, p. 17) aponta que esse Consenso de Washington se designa como a forma que a ideologia neoliberal e globalista assumiu efetivamente, no plano das políticas econômicas recomendadas aos países em desenvolvimento.

³³⁰ Tal autor aponta que para se conseguir um Estado forte, a política e a democracia são elementos fundamentais para tal. Ver: Bresser- Pereira, 2006, p. 18).

³³¹ Ver: <http://www.estudopratico.com.br/consenso-de-washington-objetivos-regras-e-o-brasil/>

Ainda de acordo com as reflexões deste autor, nesse novo desenvolvimentismo haveria uma rejeição a ideologia máxima neoliberal baseada na ortodoxia convencional estimulada pelos países centrais aos países em desenvolvimento por meio de um “*fetice da poupança externa*”, que diz respeito na crença de que os países devem incorrer em *déficit* em contra corrente financiando e financiá-lo por entradas de capital para crescer. O “novo desenvolvimentismo” defende controles a entrada de capitais, não a sua saída – ou seja, não um protecionismo exacerbado – sendo fundamental que nessa conjuntura os capitais externos forneçam tecnologia e não no intuito de financiar o *déficit* em conta-corrente (poupança-externa) e promover apreciação do câmbio. Neste novo período, há uma prioridade no que se trata ao fortalecimento da poupança interna como uma política de crescimento, visando superar essa ortodoxia convencional, apesar ainda da dificuldade de aceitação, de segurança, a respeito desta nova ideologia por parte da sua sociedade civil.

Segue adiante um esforço comparativo sobre as divergências entre a ortodoxia convencional e o novo-desenvolvimentismo, como defendido por Bresser-Pereira (2004, 2006, 2010).

Quadro-Síntese 10: Tripés do desenvolvimento - Comparação entre a Ortodoxia Convencional [Neoliberalismo] e o Novo Desenvolvimentismo

Ortodoxia convencional [Neoliberalismo]	Novo Desenvolvimentismo
Controlar inflação e as contas públicas	Manter estabilidade macroeconômica
Reformar para fortalecer o mercado	Reformar para fortalecer mercado e Estado, e ter uma política industrial
Obter poupança externa	Promover poupança interna e Inovação

FONTE: Bresser- Pereira (2006), organizado por Guilherme Mapelli Chagas (2017)

Apesar dessa defesa de que esse “novo desenvolvimentismo” implicaria de fato uma ruptura com a ortodoxia, como apontado acima na tabela representativa do tripé econômico, já foi posto em debate que esse período se desenvolveu por meio de uma vertente entre o neoliberal e o social, como defendida por Moraes e Saad-Filho (2011), em que colocaram em notoriedade a existência do tripé composto por uma política monetária determinada pelas metas de inflação, câmbio flutuante e uma política fiscal visando manter um superávit primário que compensasse o *déficit* nominal das contas públicas. Sobre tal, Oreiro e Marconi (2016, p.175) retratam que o período entre 2003- 2006 se consolidou como “*a época áurea de funcionamento do tripé macroeconômico*”. Assim, como já dito, tendo em vista das respectivas mudanças surgidas a partir de 2006,

a institucionalização parcial de várias propostas novo-desenvolvimentistas no segundo governo Lula se deu através da chamada “*inflexão*” da política econômica, que preservou o núcleo das políticas macroeconômicas introduzidas pelas reformas neoliberais do governo Fernando Henrique

Cardoso, resultando em uma política econômica de natureza híbrida (MORAIS e SAAD- FILHO, 2011, p. 525).

Esse “novo” momento implicado de retomada do pensamento desenvolvimentista no espaço-tempo latino americano a partir de 2000 e as respectivas diferenças e continuidades com a década anterior representada pela máxima do pensamento neoliberal e a decadência total da presença do Estado como elemento interventor.

Não se tratou, no entanto, de retomar o desenvolvimento tal como se deu no Brasil e na América Latina nos anos 1950 e 1960. Tampouco se pode dizer que esse novo desenvolvimento foi resultado de um projeto nacional plenamente elaborado e claramente explicitado. Mas, desde 2003, uma nova visão do desenvolvimento nacional começou a se esboçar e a se expressar, com a constituição das primeiras políticas sociais, de ampliação do mercado interno e do consumo das famílias, mesmo que ainda em meio à dominância de políticas econômicas mais ortodoxas de enfrentamento da especulação e da crise de 2002 (MATTOSO, 2013, p. 117).

Deste modo, não restam críticas a respeito da continuidade de práticas macroeconômicas de cunho ortodoxas, como por exemplo, elucidadas por Castelo (2012, p. 614) onde compactua com o fato já relatado aqui de que o início do governo Lula manteve uma política econômica em que manteve “*intacta a herança dos governos Fernando Henrique Cardoso, do tripé defendido pelo Consenso de Washington (superávit primário, metas inflacionárias e câmbio flutuante)*”.

Defendendo tal exposto, Castelo (2012, p. 625), defende que

com pontos de convergência entre si, Bresser- Pereira, João Sicsú e Cia foram um dos primeiros a defender o novo desenvolvimentismo como um projeto político de superação do neoliberalismo, embora reconheçam a similaridades entre as políticas econômicas neoliberais e neodesenvolvimentistas, como a defesa do equilíbrio fiscal e o controle inflacionário. Outros pontos em comum, como a defesa da equidade social e a promoção da igualdade de oportunidades, temas típicos do pensamento liberal, passam despercebidos.

Sobre tal discussão, Oreiro e Marconi (2016, p. 174. 175) colocam em voga que

não existem divergências entre novo-desenvolvimentistas e liberais³³² a respeito da necessidade de se realizar um ajuste fiscal na magnitude necessária para a estabilização/ redução da dívida pública/PIB... Os novo-desenvolvimentistas discordam dos liberais, contudo, na tese de que basta controlar a inflação e a dívida pública para assegurar a estabilidade macroeconômica.

Bresser- Pereira (2004) aponta que

existe um ponto comum entre as duas perspectivas: tanto o novo desenvolvimentismo como a ortodoxia convencional são favoráveis ao equilíbrio fiscal, mas a motivação é diferente. Enquanto os primeiros querem, com isso, fortalecer o Estado no plano fiscal, os segundos estão

³³² Em tal texto eles apontam essa corrente a parti de guiado por um modelo liberal-dependente de poupança externa.(Oreiro e Marconi, 2016)

essencialmente preocupados com a possibilidade de pagamento aos credores.³³³

Como apontado por Pinheiro (2015) e segundo o pensamento de Bresser-Pereira (2010),

a ortodoxia convencional, ou neoliberalismo, não é uma estratégia morta, afirma que ela se encontra ainda dominante na definição das políticas macroeconômicas. O autor coloca em questão a hipótese de que o novo desenvolvimentismo é uma política nacional e o neoliberalismo uma estratégia importada dos países desenvolvidos.

Bresser- Pereira (2006, p. 19) rebate as críticas ao apontar que

muitas das reformas institucionais são comuns ao novo desenvolvimentismo e à ortodoxia convencional. Mas os objetivos são, com frequência, diferentes. Tome-se, por exemplo, a reforma da gestão pública. O novo desenvolvimentismo a patrocina porque quer um Estado mais capaz e mais eficiente; já a ortodoxia convencional o faz porque vê nele a oportunidade de reduzir a carga tributária.

Assim, trata-se de um marco histórico representado por essa política de Estado iniciada a partir do governo Lula a readequação a partir das reestruturações incumbidas mediante a crise do neoliberalismo; a partir do governo do Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2011) ocorre um paulatino rompimento com o paradigma do Estado mínimo, mesmo que ainda tenha dado continuidades em alguns pontos e se alimentado dentro do contexto da ordem neoliberal; e da sua fragilização evidente na década anterior, promovendo elevação de investimentos públicos, como discursando em prol do social, efetuando medidas de fortalecimento das ações sociais. Como dito, mesclou-se tanto visões continuadas da ordem neoliberal quanto práticas voltadas ao social, através da expansão da distribuição de renda, bem como a criação de programas com o objetivo de redução da pobreza, além de toda a questão intrínseca a isso, relacionada ao objetivo de fortalecer o mercado interno por meio da expansão do consumo de massa. Como apontado por Carneiro (2012) sobre as elucidações de Bieslchowsky (2001) a respeito do objetivo de expansão do consumo de massa,

na formulação de Bieslchowsky (2001), a estratégia de crescimento poderia ser sintetizada na ampliação e generalização do consumo de massas. Sob o ponto de vista dos determinantes do crescimento, a ampliação do consumo de massas fundada na redistribuição da renda seria o fator dinâmico primordial. Esta ideia tem um ponto de partida muito forte que é o reconhecimento da relevância do mercado interno enquanto esteio do crescimento em economias como a brasileira. Por sua vez, propõe uma inversão radical nos determinantes do crescimento ao atribuir um papel chave ao consumo de massas e à redistribuição da renda. Bieslchowsky (2001) postula, na verdade, o que denomina de círculo virtuoso do crescimento a ser obtido por meio de aumento de salários/ ampliação de consumo popular/investimentos/ aumento de produtividade/ aumento de salários. Ademais, como ressaltado pelo autor, o sucesso da estratégia dependeria da criação suficiente de empregos, disponibilidade de recursos fiscais e atenuação da restrição externa. (CARNEIRO, 2012, p. 774).

³³³ Para ver mais apontamentos levantado por Bresser- Pereira sobre a sua defesa de diferença entre a ortodoxia convencional e o “novo- desenvolvimentismo”, ver a entrevista: Bresser- Pereira- Folha de S. Paulo, 19.9.04.

Passa-se então a atuar de modo mais efetivo em questões relacionadas ao aspecto social, como a criação do programa social Bolsa Família³³⁴, destinado a famílias de baixa renda, programas voltados a uma melhoria no sistema educacional, assim como condições mais favoráveis a moradia, aumentando investimentos públicos em habitação, como o Programa Minha Casa Minha Vida (MCMV), criado no ano de 2009 e destinado a aumentar o acesso à moradia à população de baixa renda. Relevante deixar esclarecido sobre a perspectiva “social” de tal modelo, que

embora o termo “social-desenvolvimentista” aponte para a relevância da distribuição da renda, das políticas sociais e redução da pobreza para a ampliação do mercado de consumo de massas durante os governos petistas, é significativo que ele tenha sido proposto apenas em meados do segundo governo de Lula e pouco mais de dois anos depois da desaceleração de 2004-5, ainda que seus temas fossem apresentados no programa de governo de Lula na campanha presidencial de 2002. (BASTOS, 2012, p. 794).

Foram idealizadas políticas de renda com o aumento do salário mínimo, ampliação do seu poder de compra como forma de gerar aumento do consumo de massa, inclusive promovendo redução de impostos sobre produtos industriais (IPI), estimulando assim fortalecer o mercado interno. Houve uma melhoria na distribuição da renda, no aumento do salário mínimo como já dito, uma diminuição do desemprego seguido de elevação do trabalho formal, e a democratização do acesso ao crédito. Esses fatos levaram, de modo entusiástico, a Barbosa (2013) considerar que esta nova dinâmica adquirida pelo país pós 2003 sustentou a formação de um “modelo de desenvolvimento pró-trabalhador”.

Contrário a essas perspectivas, Carneiro (2012, p. 775) aponta que

por seu turno, a ampliação do consumo financiado por crédito além da limitação conjuntural da elevada taxa de juros esbarraria no caráter concentrado no tempo da demanda de reposição por bens duráveis. Dada a elevada concentração da renda observada no Brasil bem como o baixo nível de endividamento das famílias, a estratégia proposta acima pode dinamizar a economia por um período considerável, mas fatalmente perderá impulso com o passar do tempo.

O discurso do “social-desenvolvimentismo” posicionara as políticas sociais com eixo do desenvolvimento, por meio de uma maior distribuição de renda e a respectiva expansão do consumo de massa. Tal iniciativa pretendia alterar o cenário fracassado, caracterizado por estagnação de variados setores; consolidado na década anterior de forma a impedir a continuidade dos seus danos, propiciando novas perspectivas e que levassem a eliminação da pobreza, redução das desigualdades e uma maior inclusão social.

Os defensores deste “novo”/“social”-desenvolvimentismo alegavam diferenças não apenas ao modelo neoliberal inserido a partir da década de 90, mas também dos outros períodos, ou seja, do antigo desenvolvimentismo fomentado tanto por governos populistas quanto autoritários, pelo fato desse “novo” modelo ter a necessidade de ser adequar aos novos tempos e para isso, tomar medidas de certo modo diferenciadas dos outros períodos que tal conceito passou a ser associado a uma prática de política de Estado.

Apesar de diferenças em cada fase, como esboçado ao longo de tal pesquisa, essa conjunção de mudanças convenientes em alguns pontos com o “novo” desenvolvimentismo

³³⁴ Ver: <http://www.caixa.gov.br/programas-sociais/bolsa-familia/Paginas/default.aspx>

seguido pelo governo do PT se representa como o quarto momento³³⁵ em que o conceito de desenvolvimentismo é posto em prática no país. Esse fato traduz a importância e o fundamento de trazer de volta essa discussão em torno da legitimidade das ações do que se designa como “novo” e de como este deve vir a se adequar aos novos tempos, lembrando, claro, que na raiz do desenvolvimentismo, a discussão principal gira em torno de definir quais as funções que o Estado deve desempenhar; tendo em vista a sua relação com o mercado.

Tais defensores desse novo panorama argumentaram que algumas ações voltadas às políticas sociais antecedem ao governo Lula, mas que estas apresentavam de certo modo alcance bastante reduzido, limitado, havendo neste novo período mudanças mais significativas e com maior amplitude, principalmente na distribuição de renda e na tentativa de promover equidade social. Essa nova fase que se iniciara diferencia-se do nacional-desenvolvimentismo, segundo os seus ideólogos, por estimular ações voltadas para o crescimento econômico com perspectivas diferentes em termo do papel a ser desempenhada pelo Estado – rejeição ao estado empresário e ao protecionismo – do papel, da condição atual do privado, do mercado e da industrialização. Assim como nota-se uma expansão das questões relativas à distribuição da renda, visando propiciar a redução da miséria de modo mais amplo no país através de operar medidas institucionalizadas de inclusão social. Tendo em vista a caracterização já realizada aqui do “desenvolvimentismo”, ratifica-se que o cenário permeado pela política de Estado iniciada no início deste século se manifesta a partir do entendimento de que

o novo-desenvolvimentismo oferece uma alternativa às políticas neoliberais e ao “velho desenvolvimentismo” (ou “nacional-desenvolvimentismo”), definido como uma industrialização dirigida pelo modelo de substituição de importações, que tinha como base a proteção do mercado interno e grande intervenção estatal no setor de infraestrutura e na produção de insumos básicos.” (SICSÚ, PAULA E MICHEL, 2005 apud MORAIS e SAAD-FILHO, 2011, p. 512)

Nessa linha de raciocínio, segundo Bresser-Pereira (2004), o que delinea as divergências entre o “nacional” e o “novo” desenvolvimentismo se sustentam em três pontos principais. Em primeiro, o antigo nacional-desenvolvimentismo encontrava-se baseado na substituição de exportação e na consequente proteção da conta comercial, enquanto neste novo modelo objetivava-se maior abertura comercial em nível internacional, ou seja, favorecendo a exportação. Outro ponto apontado pelo autor diz respeito a maior incumbência de o setor privado se tornar investidor diretamente na questão de infraestrutura, como já mencionado aqui. Por último, aponta que hoje deve-se ter maior preocupação com a estabilidade macroeconômica devido à instabilidade causada pelos fluxos de capital internacionais. Conclui dizendo que:

³³⁵ Apesar de já elucidado, é possível sintetizar que o recorte desenvolvimentista manifestado entre os anos de 1930 e 1980 é dividido em dois ciclos, de 1930 a 1964 e de 1964 a 1980, se mostravam da seguinte forma: O início representativo da era Vargas (1930-1945), sendo este importante momento por induzir a industrialização no país, bem como propiciar à criação do salário mínimo e a Consolidação das Leis do Trabalho – CLT. Relevante considerar o nacional-desenvolvimentismo brasileiro marcante na década de 50/60, após o início do governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961), onde iniciou a entrada do capital financeiro no país, como maior investimento no setor de transportes e energia e na indústria de base, marcante nesse período a ascensão da indústria automobilística. Além disso, como já elucidado e que se direcionou para outra direção – um desvio, introduzindo no discurso a questão ideológica da segurança nacional e a tecnoburocracia (BEN-HUR RAVA, 2009) – tem-se o outro momento onde o país ganhou novos rumos referentes ao desenvolvimentismo, o do “milagre econômico” da década de 70, determinado pelo autoritarismo do regime militar no poder, mas que se caracteriza também por ter estimulado a criação de infraestrutura básica logística.

em síntese, o mercado e o setor privado têm, hoje, um papel maior do que tiveram entre 1930 e 1980: a forma do planejamento deve ser menos sistemática e mais estratégica ou oportunista, visando permitir que as empresas nacionais compitam na economia globalizada (BRESSER-PEREIRA, 2004, p. 2-3)

Aponta, ainda, que

A estratégia novo-desenvolvimentista, embora tenha suas origens no “velho desenvolvimentismo”, ainda que com um olhar crítico em alguns aspectos desta estratégia, busca adequar a estratégia desenvolvimentista aos novos tempos e à realidade brasileira atual. Não faz mais sentido, no atual estágio de desenvolvimento produtivo brasileiro, a existência de um Estado-empresário e de um protecionismo do mercado interno nos moldes do passado. (SICSÚ, DE PAULA e MICHEL (2007, p.515)

Apesar das críticas sobre a legitimidade de fato sobre a implicação de algo como “novidade” e solidez perante o desenvolvimentismo implicado entre 1930-1980³³⁶, vale apontar aqui, a partir dos pontos já elucidados em tal pesquisa, a defesa, por parte dos seus ideólogos acerca do motivo de considerarem o desígnio de “novo” ao referir-se a esse modelo – aos novos fatos históricos, a necessidade de renovação do desenvolvimentismo diante do mundo globalizado – e as implicações que destoam do “antigo” desenvolvimentismo. Desta forma, elucida-se que

embora os instrumentos e a extensão do intervencionismo sejam, nos dias atuais, diferentes do que eram nas décadas de 1930 a 1980, o atributo “intervencionismo” continua presente, mesmo modificado. Pode também ser o caso do atributo “industrialização”, que possuía características muito próprias no período da substituição de importações, e que, por certo, deve ser atualizado em face das mudanças na economia internacional e no paradigma tecnológico das últimas décadas. (FONSECA, 2015, p. 46).

Assim, objetivando-se maiores esclarecimentos e compartilhando da ideia de que houve mudanças paradigmáticas entre o “antigo” e o “novo” desenvolvimentismo, segue adiante um quadro comparativo.

³³⁶ Para tal, ver o trabalho de Carneiro (2012).

Quadro-Síntese 11: Comparação entre o “Antigo-desenvolvimentismo” e o “Novo-desenvolvimentismo”

“Antigo- desenvolvimentismo”	“Novo- desenvolvimentismo”
Anos dourados - Gloriosos (1945-1975)	Globalização (“1991”- ...)
Pós-crise do liberalismo	Pós-crise do neoliberalismo
Indústria infante	Indústria moderna
Industrialização como um projeto central	Industrialização como um projeto Subsidiário
Ênfase excessiva na política industrial	Ênfase intermediária na política Industrial
Ausência de uma infraestrutura econômica instalada	Existência de uma infraestrutura econômica razoavelmente instalada
Industrialização por substituição de importação	Modelo agro-exportador ³³⁷
Diminuição das importações	Aumento das exportações
Protecionista e pessimista	Não protecionista e realista ³³⁸

³³⁷ Como qualquer estratégia de desenvolvimento, não quer basear seu crescimento na exportação de produtos primários de baixo valor agregado, mas, ao contrário dele, aposta na possibilidade de os países em desenvolvimento exportarem manufaturados ou produtos primários de alto valor agregado, definindo essa estratégia como central. Bresser- Pereira (2006, p. 14).

³³⁸ O fato de a estratégia que o novo desenvolvimentismo representa não ser protecionista não significa que os países devam estar dispostos a uma abertura de modo indiscriminado. Devem negociar pragmaticamente aberturas com contrapartida, no âmbito da Organização Mundial do Comércio (OMC) e dos acordos regionais. Bresser- Pereira (2006, p.15).

Proteção da conta comercial	Abertura da conta comercial
Certa frouxidão fiscal	Disciplina fiscal
Certa complacência com a inflação	Nenhuma complacência com a Inflação
Estado promovendo poupança forçada e investindo diretamente nas áreas de infraestrutura e indústria pesada, sem poupança suficiente no setor privado	Estado pode e deve promover poupança forçada e investir em certos setores estratégicos, mas agora o setor privado tem recursos e capacidade empresarial para realizar boa parte dos investimentos necessários
Estado desempenhando um papel de uma burguesia nacional frágil ³³⁹	Estado desempenhando um papel de fortalecer ainda mais a burguesia nacional
Estado-empresário atuando como agente planejador, financiador e produtor direto (insumos básicos e infraestrutura) ³⁴⁰	No atual estágio de desenvolvimento produtivo brasileiro, a existência de um Estado-empresário e de um protecionismo do mercado interno nos moldes do passado não faz mais sentido. Não propõe a redução do Estado, mas sua reconstrução, tornando-o mais forte e capaz no plano político, regulatório e administrativo, além de financeiramente sólido
Estado com papel produtor	Estado com papel estratégico ou Indutor

³³⁹ Bresser-Pereira (2012) chega a sugerir que o Estado foi crucial ao fazer o papel de uma burguesia nacional frágil. (Carneiro, 2012)

³⁴⁰ Contribuições de De Paula (2006, p. 50).

Entende o mercado como uma instituição menos eficiente, menos capaz de coordenar o sistema econômico	Entende o mercado como uma instituição mais eficiente, mais capaz de coordenar o sistema econômico
Menor papel do mercado e menor capacidade do setor privado	Maior papel do mercado e maior capacidade do setor privado ³⁴¹
Menor preocupação com a estabilidade macroeconômica	Maior preocupação com a Estabilidade macroeconômica

FONTE: BRESSER-PEREIRA (2006, 2010, 2011) – Adaptação e Organização: Guilherme Mapelli Chagas³⁴²

Sabendo das atuais circunstâncias de tal país, – *da atmosfera de crise, da regressão da estrutura produtiva, entre outros* – do legado, reflexo nas estruturas, desta política de Estado implicadas principalmente pós-2006, concorda-se que houve indicadores que apontam mudanças paradigmáticas e a implantação de novas dinâmicas no cenário nacional pós-governo Lula/Dilma, reorientações de gestão, as quais representam um novo marco histórico do capitalismo no país, mesmo que contenham resíduos do período anterior. Este novo século se representou por práticas políticas intrínsecas a um maior pensar no papel do Estado, no desenvolvimentismo, tanto no aspecto do desenvolvimento de forças produtivas quanto do social como um dos eixos guiadores desse processo.

É de importância, retratar que alguns autores já mencionados aqui, defendem a existência de duas vertentes dentro do próprio desenvolvimentismo atual: o “novo” e o “social”. Deste modo, como apontado por Oreiro e Marconi (2016), o governo Dilma caminhou muito mais para um “social-desenvolvimentismo”.³⁴³ Lembremos que década anterior se consolidou por vulnerabilidades econômicas em relação à escala global, reflexos da abertura comercial-financeira, representando uma fragilização do poder do Estado perante a economia. Esta redução do seu papel a partir de abarcar, de se influenciar pela hegemonia máxima neoliberal, se refletiu na desregulamentação da economia, seguido das iniciativas de

³⁴¹ “O Estado ainda pode e deve promover poupança forçada e investir em certos setores estratégicos, mas agora o setor privado nacional tem recursos e capacidade empresarial para realizar boa parte dos investimentos necessários.” (BRESSER- PEREIRA, 2006, p.16)

³⁴² Readaptação do quadro comparativo idealizado por Bresser- Pereira (2006, 2010), além de conter contribuições de outros trabalhos, como principalmente: De Paula (2006); Pinheiro (2015). Para ver críticas sobre as diferenças defendidas por Bresser-Pereira (2006, 2010, 2012) na diferença entre o “antigo” desenvolvimentismo e o “novo” desenvolvimentismo”, ver o trabalho de Carneiro (2012).

³⁴³ Oreiro e Marconi (2016), apontam diferenças entre a política macroeconômica do governo Lula (2003- 2011) e Dilma Rouseff (2011-2016). Segundo os mesmos, este último foi diretamente inspirado pelas ideias da escola social-desenvolvimentista, esta que é apontado pelos mesmos como uma versão vulgar do keynesianismo. Apontam a razão pela qual o fracasso do governo Dilma no que se refere à administração da economia não pode ser atribuído à escola novo-desenvolvimentista.

privatizações de patrimônios públicos e grandes empresas estatais que contribuíram pela incapacidade de fortalecer diversos setores responsáveis pelo seu crescimento, promovendo defasagens de controle, bem como a dificuldade de criação de novos aportes energéticos e logísticos. O distanciamento do Estado ao deixar o livre mercado como o indutor da resolução das grandes problemáticas, inclusive as sociais, seguido da redução de investimentos públicos, acabou por acirrar o seu processo de desigualdade, bem como o seu endividamento, como evidenciado no espaço tempo latino- americano nas últimas décadas.

Ao se comparar o panorama consolidado nas décadas anteriores, há sim divergências no que tange a uma redefinição da função apresentada pelo Estado a partir deste período, deste retomar, embora ainda preso ao regime neoliberal, a questão da discussão em torno do papel do Estado atuando com um papel intervencionista, com a problemática do desenvolvimento, não apenas econômico, mas também por usar em seus discursos o fator inclusão social como um dos seus elementos primordiais. Os defensores dessa nova conjuntura sobreposta elucidavam que este modelo se basearia no primado da política social sobre a economia, como muitas das vezes assistencialistas caracterizados em períodos anteriores.

A reorganização político-econômica que se esboçou a partir do governo do Luiz Inácio Lula da Silva direcionou as suas ações no afã de promover a expansão da oportunidade de empréstimos para empresas, visando fortalecer grupos econômicos³⁴⁴ como também agindo ao incentivar os investimentos em obras de infraestrutura, não deixando de lado sempre nos discursos a preocupação com a inclusão social, sendo evidente nesse período políticas voltadas para esse aspecto³⁴⁵. Relembrando- se que todo este processo fez parte de uma versão brasileira de um ajuste espaço- temporal que seguiu as circunstâncias globais – como, por exemplo, do reflexo do crescimento chinês – e se adaptou as condições marcadas pelas crises constantes, tendo em vista que suas estratégias se permearam no controle de câmbio e na capitalização do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), como será visto adiante, se constituindo, portanto, numa nova forma de fazer capitalismo no país. Todo esse cenário trouxe a reflexão de que as medidas tomadas pelo Estado apontam para a afirmativa de que houve uma estratégia de um desenvolvimento nacional³⁴⁶ baseada em novos moldes, seguindo as circunstâncias atuais. Tal modelo se sustentou a partir de redefinições de algumas instituições, bem como ações – como um maior ativismo ao processo de reestruturação territorial- produtiva – que encontravam- se estagnada, de modo reduzido na década anterior.

Segundo Mercadante (2010, p. 238),

esse novo padrão de intervenção no domínio econômico, construído progressiva e consistentemente ao longo dos últimos anos, é uma espécie de produto híbrido que preserva a função do Estado de guardião do marco macroeconômico e resgata da concepção desenvolvimentista, suas prerrogativas como instância de regulação das relações econômicas e de orientação e planejamento do desenvolvimento econômico e social.

A elevação da participação do Estado na economia ocasionou mudanças referentes à estrutura do sistema de crédito, promovendo revitalização e ampliação do seu acesso por meio de uma suposta “democratização”, ou seja, se ampliou o acesso ao crédito a população,

³⁴⁴ Lembrando- se que o fortalecimento de uma burguesia industrial e de grupos econômicos era uma das vertentes encontradas na raiz desenvolvimentista.

³⁴⁵ Ver: <http://www.brasildamudanca.com.br/inclusao-social/inclusao-social> . Acesso: 10 de maio de 2017.

³⁴⁶ Como apontado por Fonseca (2015, p 49) “*sem intencionalidade ou estratégia de desenvolvimento não pode haver desenvolvimentismo*”.

expandindo assim a questão da oportunidade ao consumo, como também viabilizando a expansão do crédito aos setores industriais e rurais. Outro fato marcante é o fortalecimento de instituições, como o caso dos bancos públicos, como o Banco do Brasil, atuando com um papel de facilitador a classes antes excluídas, ao acesso do sistema bancário.

Nesta nova ordem houve uma maior intervenção dos instrumentos governamentais³⁴⁷, como o fundo de pensão, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social-BNDES³⁴⁸, além de um fortalecimento das empresas de caráter estatais, como também de grupos nacionais privados, como as construtoras Andrade Gutierrez, Odebrecht e Camargo Corrêa, como novos empresários que apresentavam em tal período relações positivas com o governo, como o Eike Batista (EBX) e do Joesley Batista³⁴⁹ (JBS)³⁵⁰. Há, portanto, o fortalecimento dos elos com antigas e novas classes dominantes, onde o Estado fortaleceu os laços com o empresariado industrial, não deixando de considerar o fato de que alguns investimentos não são totalmente de caráter nacionais, ou seja, terem capitais estrangeiros envolvidos. Como apontado por Lourenço de Oliveira (2016), segundo os apontamentos de Fiori (2001), *“a hipótese de que “o casamento do poder político com o capital privado foi decisivo na origem da modernidade e do sistema capitalista (FIORI, 2001, p. 65) fica ainda mais evidente quando inserida na dinâmica brasileira de acumulação neste início de século.”*

Diversos são os críticos que apontam que essa reorientação acabou por exercer um papel de concentração e centralização do capital, favorecendo assim o capital privado e fragilizando as questões trabalhistas (ver: ZIBECHI, 2013, p. 159). O que se configura nessa nova ordem política-econômica brasileira é que essa redefinição estratégica do papel do Estado, apesar de apontar para uma ruptura com a gestão anterior – principalmente ressaltando nos discursos o fim das privatizações – ainda se alimenta e se reproduz a partir de uma lógica dominante, presa às amarras neoliberais, incorporando e fortalecendo novos atores aliados ao capital como responsáveis por fortalecer toda a sua conjuntura. Mediante a isso, tem-se que o Estado não é mais o elemento fundamental por induzir medidas que levem diretamente aos processos desenvolvimentistas, mas sim agindo na função de “institucionalizar” as regras do jogo³⁵¹ de modo a articular para que as empresas e organizações internacionais sejam incumbidas desse papel. Como exposto por Castelo (2007, p. 5) segundo os apontamentos de SICSÚ et. al. (2005):

Os novodesenvolvimentistas defendem a tese de que a construção de uma economia de mercado forte depende da existência de um Estado forte, não no sentido de produzir diretamente, a partir de empresas estatais, bens e serviços, mas atuando como uma instância reguladora das atividades

³⁴⁷ Esta maior intervenção se encaixa perfeitamente nos apontamentos de Bresser-Pereira (2006, p.18) ao considerar que *“instituições são fundamentais e reformá-las é uma necessidade permanente, na medida que, nas sociedades complexas e dinâmicas em que vivemos, as atividades econômicas e o mercado precisam ser constantemente re-regulados. O novo desenvolvimentismo, portanto, é reformista.”*

³⁴⁸ Fundado em 1952, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) é um dos maiores bancos de desenvolvimento do mundo e, hoje, o principal instrumento do Governo Federal para o financiamento de longo prazo e investimento em todos os segmentos da economia brasileira. Ver: http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_pt/Institucional/O_BNDES/A_Empresa/Acesso. Acesso em: 5 de setembro de 2016.

³⁴⁹ A atual imagem arranhada por escândalos de corrupção destes outrora ícones do desenvolvimento do período é representativa do esfacelamento do modelo.

³⁵⁰ JBS S.A se consolidou nesse período como uma das maiores indústrias de alimentos do mundo, a companhia opera no processamento de carnes bovina, suína, ovina e de frango e no processamento de couro. Ver mais em: <http://www.jbs.com.br/> Acesso em: 5 de setembro de 2016.

³⁵¹ Ver Francisco de Oliveira (2003, p. 33). Ver mais em: <http://www.cartamaior.com.br/?/Editoria/Politica/Chico-de-Oliveira-debate-%27A-critica-da-razao-dualista%27-na-USP-/4/26025>. Acesso em: 10 de setembro de 2016.

econômicas. O Estado seria uma espécie de ente político promotor de condições propícias para o capital investir seus recursos financeiros e gerar emprego e renda para a população em geral.

Segundo Bresser-Pereira (2011, p.83) em relação ao papel de atuação do Estado na economia,

enquanto para o velho desenvolvimentismo o Estado devia ser também produtor, porque o setor privado não tinha capacidade de investir, hoje, no quadro do novo desenvolvimentismo, em um país que já realizou sua revolução capitalista, o papel do Estado na área econômica deve ser apenas estratégico ou indutor.

Assim, houve reorientações ao que se refere ao Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES³⁵², se configurando como um vetor fundamental ao auxílio de investimentos de setores estruturantes estratégicos do país. Esta instituição passou a se redesenhar resgatando a sua função inicial, da época do governo do Presidente Getúlio Vargas, e ampliando também o seu papel de atuação, influenciando diversos setores no intuito de alavancar a economia, principalmente na questão da infraestrutura e da indústria³⁵³ como um motor indutor de programas do governo que levassem a esse fim. Como defendido por Mercadante (2010), houve a partir deste recorte temporal, um fortalecimento desta instituição e um reforço de suas funções de indução e expansão dos investimentos em setores estratégicos, atuando, portanto, como um agente em prol do desenvolvimento e se tornando como uma das principais armas do arsenal anticrise. Destarte, sua função tornou-se

fomentar a inovação, o de promover à sustentabilidade socioambiental, o de apoiar a modernização da gestão pública e o de incentivar o desenvolvimento local, a inclusão produtiva e a ampliação do acesso ao crédito. Esses temas ilustram o significado do velho conceito de desenvolvimento, que associa o crescimento econômico com o bem-estar social, a inovação e a competitividade. As preocupações contemporâneas fizeram esse conceito ter seu significado ampliado, sob a insígnia da sustentabilidade, de maneira a incorporar temas como o da preservação ambiental e o uso mais eficiente e responsável dos recursos naturais, o que também pode ser chamado de economia verde. Nesse sentido, vale a pena destacar o desempenho recente do BNDES em três áreas ou atividades: o desenvolvimento produtivo, a infraestrutura e a sustentabilidade socioambiental (ou economia verde). (FERRAZ, LEAL, MARQUES e MITERHOF, 2012).

Em relação ao poder de atuação do BNDES no período posterior ao ano de 2003,

trata-se de intervenções que permitem, por meio de somas milionárias, gerar uma autêntica reorganização do capitalismo brasileiro, evitar quebras e impedir que grandes empresas sejam compradas por multinacionais

³⁵² Para melhores aprofundamentos, ver o trabalho de Ferraz, Leal, Marques e Miterhof (2012) intitulado: “o BNDES e o Financiamento do Desenvolvimento.”

³⁵³ Os empréstimos do BNDES cresceram 23% em 2010, chegando a R\$ 168 bilhões. A indústria representou 47% dos empréstimos, seguido da infraestrutura, com participação de 31%. Ver: <http://www1.folha.uol.com.br/mercado/865208-emprestimos-do-bndes-crescem-23-em-2010-e-chegam-a-r-168-bi.shtml?mobile>.

estrangeiras. Não obstante, os passos do BNDES são parte do plano do Estado brasileiro elaborado durante o governo Lula. O economista Marcio Pochmann, membro do PT, foi o diretor do Instituto de Investigações Econômicas Aplicadas (Ipea), e sustenta que desde a crise da dívida externa da década de 1980, o Brasil atravessa a terceira tentativa de reestruturação capitalista, que agora consiste em criar grande grupos econômicos com presença do capital privado, do Estado e dos fundos de pensão de empresas estatais. (ZIBECHI, 2013, p.158).

Nesse “novo” modelo, esta instituição passou a se configurar como um instrumento primordial ao fortalecimento do projeto estratégico de reativar a economia brasileira. Assim, um dos pilares que sustentaram o ápice do “novo- desenvolvimentismo”, refere-se dentre outras vertentes, a capitalização do BNDES, que por meio de suas ações, exemplificam claramente o que representou essa política de Estado iniciada no início deste século. Como descrito por Lourenço de Oliveira (2016)

durante o governo Lula, 2003-2010, o BNDES constituiu a “ponta da lança” da atual estratégia de desenvolvimento levada a cabo pelo Estado brasileiro. A partir de 2003, além da guinada considerável nos valores dos desembolsos do BNDES e da elevação de sua participação na economia brasileira como um todo, é possível perceber uma série de mudanças no modus operandi do banco a fim de promover, digamos assim, a inserção da economia brasileira na ordem mundial via expansão das empresas brasileiras para o exterior, criando assim grandes “competidoras globais”... Além da nítida expansão dos valores dos desembolsos do BNDES nos anos posteriores a 2003, nota-se, claramente, que as empresas de grande porte foram o destino principal do apoio financeiro concedido pelo banco.

Dentre muitos dos seus objetivos, encontrava-se o fato de viabilizar uma maior possibilidade de empréstimos, propiciando a criação de novas infraestruturas logísticas, impedindo as privatizações, marcantes na década de 90 e que contribuíram para a fragilização do Estado, bem como fortalecendo as empresas de caráter nacionais, de modo a visarem maior representatividade no cenário internacional. Afinal,

claramente a estratégia do banco nesses últimos anos passou a ser a formação de grandes empresas nacionais, que com um forte poder de financiamento pudessem realizar operações de fusão e aquisição , assim como ampliação produtiva, para se tornarem competidoras internacionais. Apesar do questionamento evidente, devido ao risco de gerar maior desigualdade e monopólio no país, essa estratégia política já foi claramente anunciada pelas fontes oficiais, como o próprio presidente do banco Luciano Coutinho³⁵⁴: Considerando o mercado competitivo e a economia aberta à competição global, é perfeitamente desejável que Brasil tenha sistema empresarial de capital forte. E é desejável que a política apoie as empresas brasileiras e elas possam mostrar sua competência”. (NETO, 2013, p. 7).³⁵⁵

Com o objetivo de estimular o fortalecimento da burguesia industrial fortalecida, o BNDES torna-se um indutor de crédito ao setor privado de modo a expandir sua capacidade

³⁵⁴ Luciano Coutinho foi presidente do BNDES entre 1º de maio de 2007 até 16 de maio de 2016, sendo sucedido por Maria Sílvia Bastos Marques.

³⁵⁵ Ver: https://issuu.com/ibase/docs/artigo_bndes_al. Acesso: 05 dezembro de 2016.

competitiva em nível global contribuindo para a internacionalização do capital nacional das empresas. Portanto, como exposto por Lourenço de Oliveira (2016), segundo os apontamentos de Garcia (2011³⁵⁶),

as multinacionais possuem um papel central no atual modelo de desenvolvimento capitalista mundial. De acordo com Garcia (GARCIA, 2011), tradicionalmente elas desempenham um papel importante na exploração de recursos, transferência de riquezas, em inovações tecnológicas necessárias para “seu lucro”, bem como na ascensão dos países em potências hegemônicas. E que esse processo está intimamente ligado à presença do Estado que, de certa forma, abre caminho no campo jurídico, político e financeiro para que as empresas possam atuar e, ao mesmo tempo, está por trás delas tendo sua marca de país potência expandida para o resto mundo.³⁵⁷

Por conseguinte, compreende-se que houve uma redefinição no papel do BNDES, um reforço das suas funções e a expansão dos seus investimentos, bem como uma participação direta na compra de ações, segundo Mercadante (2010), o BNDES atuou com uma magnitude de capital e operações superiores às do Banco Mundial. Como apontado por Ferraz, Leal, Marques e Miterhof (2012, p. 80) o banco passou a se tornar mais ativo no *“desafio de persistir na sua missão de assegurar financiamento para as múltiplas preocupações e setores associados ao desenvolvimento do Brasil e, ao mesmo tempo, de estimular fontes privadas de recursos de longo prazo, que venham se somar ao esforço de incrementar a taxa de investimento do país”*.

Esta instituição passou a induzir o aumento de investimentos de modo estratégico em alguns setores, principalmente nos aspectos referentes à infraestrutura e a indústria de transformação. Embora, segundo GONÇALVES (2012), esse período seja marcado por uma espécie de desindustrialização, ou seja, de uma queda da relação entre o valor adicionado na indústria de transformação e o PIB e que, a partir disso, a produção do Brasil teria um viés pró-mineração e pró-agropecuária e anti-indústria de transformação. Gonçalves (2011) aponta, inclusive, uma retração de cerca de 2% na participação da indústria de transformação no PIB ao comparar os anos de 2002 e 2010. Esse argumento pode ter certa viabilidade se considerarmos o fato de que o BNDES passou a proporcionar mais investimentos em insumos básicos para a exportação do que na indústria de transformação propriamente dito (ver: NETO, 2013, p. 8), considerando também o aumento da disponibilidade de crédito ao agronegócio.³⁵⁸ Dentro desse contexto, Mercadante (2010, p.229) aponta que o aumento de exportações agrícolas no país representou entre os anos de 2002 e 2008, um aumento de 189%, em que os avanços registrados nessa esfera significaram transformar o Brasil no 2º maior exportador de alimentos e matérias-primas do mundo, superando o Canadá e a China e ficando atrás somente dos Estados Unidos. Afinal, nesse novo modelo houve forte

³⁵⁶ GARCIA, Ana Saggiaro. Políticas públicas e interesses privados: a internacionalização de empresas brasileiras e a atuação internacional do governo Lula. In: **3 Encontro Nacional da ABRI**, São Paulo, p. 1- 45, 2011.

³⁵⁷ *“Destaca-se, por exemplo, que em 2009 as 100 empresas multinacionais de países emergentes com capacidade de competir com as estadunidenses e europeias somaram US \$ 1,5 trilhão. E que o Brasil aparecia em terceiro lugar com quatorze empresas nesse ranking, atrás das chinesas e indianas, e com empresas como Petrobrás, Vale do Rio Doce, e as construtoras Odebrecht, Camargo Corrêa e Andrade Gutierrez.”* (GARCIA, 2011, p. 2 apud Lourenço de OLIVEIRA, 2016).

³⁵⁸ Ver: <http://www.brasildamudanca.com.br/agronegocio/agronegocio>. Acesso em: 04 de março de 2017.

crescimento no papel do país na exportação de *commodities* agrícolas³⁵⁹ e minerais, como já mencionado, pela relação de comércio bilateral que passou a ter com a China.

Segundo Fonseca (2015), a queda absoluta e/ou relativa do valor agregado da indústria no PIB, na geração de emprego e nas exportações, passou a ser nomeado pela criação de neologismos como o da desindustrialização e reprimarização. Sobre tal exposto, Fonseca (2015, p. 50) rebate as afirmações que giram em torno de tal afirmativa, apontando que

a desindustrialização e reprimarização não podem ser reduzidas a faces de uma mesma moeda: o crescimento da exportação de minérios e produtos agrícolas em atendimento à demanda chinesa [...] poderia ser vista como oportunidade e não como ameaça, caso fosse inserida em um projeto ou estratégia de desenvolvimento. A reprimarização da pauta de exportações, assim, não necessariamente significa desindustrialização, mesmo porque o Brasil possui mercado interno robusto, e o superavit externo gerado pela exportação de *commodities* poderia, em eventual projeto, tornar-se variável relevante para alavancar o crescimento de setores de alta tecnologia ou distribuição de renda mais equânime.

A reprimarização da economia tem, de certa maneira, o signo da própria reestruturação produtivo-logística e mescla dos setores da economia. Essa representação atual que gira em torno deste processo onde se promoveu plano de desenvolvimento voltado ao viés da exportação de produtos primários, ganha visibilidade física como um dos estímulos a redinamização territorial do recorte espacial de tal pesquisa, tendo em vista a expansão da mineração a partir deste século, sendo de necessidade, portanto, a criação e reestruturação de infraestrutura para o escoamento produtivo.

Todo esse panorama engendrado se comporta a partir da visão novo-desenvolvimentista de se sustentar a partir do “desenvolvimentismo exportador do setor privado” (BASTOS, 2012). Essa reprimarização se refere a uma maior valorização dos produtos primários, minerais e agrícolas, fato este evidente e que visaria sustentar esse modelo. A ocorrência de um processo de desindustrialização³⁶⁰ ganha respaldo quando se coloca que tal política defende que a intervenção estatal não verifica mais a necessidade na industrialização pesada como uma alavanca na economia, por não ter mais uma indústria infante, como na época do primeiro ciclo desenvolvimentista brasileiro. Bresser-Pereira (2004) mostra que nos tempos hodiernos “*o Brasil já tem uma infraestrutura econômica razoavelmente instalada, de forma que não há mais necessidade de o Estado investir diretamente em indústrias como a siderúrgica ou a petroquímica, que o setor privado pode conduzir melhor.*”

Ou seja, enquanto o “antigo” desenvolvimentismo o objetivo primordial girava em torno de promover o processo de uma industrialização bruta, pesada no país, por meio da substituição de importação – vendo a indústria como o elemento principal para levar ao desenvolvimento – o “novo desenvolvimentismo” como muito já enfatizado, visa, diferentemente do antigo, fortalecer a sua economia por meio da exportação de produtos de maior elasticidade de renda, tendo em vista claramente, a criação de infraestruturas para tal.

³⁵⁹ Mercadante (2010) aponta que no período entre 2002 e 2008 houve um aumento das exportações agrícolas de 189%.

³⁶⁰ Fonseca (2015, p. 50) coloca em questão que um desenvolvimentismo sem incluir o setor industrial no projeto sugere uma contradição (no sentido da lógica formal, e não dialética) ou um fenômeno novo, acerca do qual não haveria razões suficientes para ser abarcado pelo conceito de desenvolvimentismo, sob pena de submeter este último a uma profunda descaracterização, com um ganho de extensão que comprometeria cabalmente a intenção do conceito.

Assim, diferentemente dos outros momentos em que se implicou o desenvolvimentismo no país, atualmente o Estado – *vide o caso da área de estudo onde sua (re) dinamização se deu em torno do porto a partir principalmente da exportação de minérios* – promove a criação e atua como indutor de infraestrutura e logística para o desenvolvimento do capital privado, promovendo a (trans)formação de territórios. Portanto, tal modelo implica em uma ação de uma política nacional que atua em *lócus* que se tornaram privilegiado – como já demonstrado em tal pesquisa – mas sem levar em conta as amarras, as teias territoriais, sem pensar em políticas públicas locais, apenas se atentando ao uso instrumental do território. Essa conjuntura se enquadra numa estratégia territorial deste modelo, onde atua por meio tanto da interiorização dos seus investimentos, como na questão de estímulos – não se esquecendo do papel das parcerias público-privada – de centros de pesquisas, universidades, incentivos a instituições técnicas-instrucionais, como forma de promover à absorção de progresso tecnológico e visando, claro, crescimento econômico por meio da garantia de seus objetivos.

Um fato que evidencia a expressão que passou a tomar a partir dessa sua redefinição é que apenas na primeira década do século XXI os investimentos do BNDES cresceram cerca de 470%³⁶¹ (ver: ZIBECHI, 2013), sendo perceptível a forte influência dessa nova guiada político-econômica do país no que se refere à reorientação desta instituição. Assim, “*o tamanho adquirido pelo banco na primeira década do século XXI não encontra precedentes em sua história de mais de 60 anos de existência.*” (Lourenço de OLIVEIRA, 2016).

Tabela 4: Desembolso do BNDES em bilhões de reais

2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
25,7	38,2	35,1	40,0	47,1	52,3	64,9	92,2	137,4	168,4	139,7	156,0

FONTE: BNDES- NETO (2013). Disponível em:

https://issuu.com/ibase/docs/artigo_bndes_al. Acesso e: 05 de setembro de 2016.

Como apontado por ZIBECHI (2013, p. 183),

o entrelaçamento de empresas privadas e atores estatais não começou com o governo Lula. Como se sucedeu em tantos outros aspectos, seus oito anos de governo aprofundaram um processo que, segundo o estudo de Sérgio Lazzarini, começou durante as privatizações sob a gestão de Cardoso. Entre 1990 e 2002 foram privatizadas 165 empresas estatais, mas a partir de 2004 se inaugura um processo “inverso”, pelo qual o governo recupera o controle de muitas delas e nesse processo se produzem associações com o BNDES e os fundos de pensões estatais, que permitem ao Estado se posicionar como sócio decisivo em muitas empresas privadas.³⁶²

³⁶¹ Ver: <http://www.acrissul.com.br/noticias/ver/2826/apos-crescimento-de-470-em-dez-anos-bndes-reduz-ritmo>. Acesso: 05 de setembro de 2016.

³⁶² Sérgio Lazzarini. **Capitalismo de Laços**, op. cit., p. 10. apud ZIBECHI (2013, p. 183).

Nessa nova postura posta pelo Estado, o BNDES se tornou participante diretamente das ações de algumas das empresas do país; chegando em 119 empresas no ano de 2009³⁶³; como também atuando, como já mencionado, ao negociar fusões e favorecer grandes grupos de caráter privados, de modo a torná-los competitivos no cenário econômico global. Este fato de expressividade do BNDES em se tornar acionistas de empresas, como também promovendo fusões, aponta para a reflexão de que “*FHC privatiza, Lula congloera*” (FREIRE, 2010),³⁶⁴ fatos ratificados pelos apontamentos anteriores. Como exposto por Zibechi (2013, p. 183), tal exposto ganha legitimidade, tendo em vista que

em 1996, o BNDES tinha participação em 30 grandes empresas brasileiras. Em 2003, o primeiro ano do Lula, já era acionista de 53 empresas, e em 2009 chegou a 90. Se a isto se soma a presença dos fundos Petros, Previ e Funcef, o Estado está presente em 119 empresas em 2009.

Da mesma forma,

o BNDES se transformou também em uma importante ferramenta para a implementação de programas do governo que têm importância estratégica na sustentação do ciclo de investimentos e na superação de estrangulamentos estruturais em áreas críticas para o desenvolvimento a longo prazo.”(MERCADANTE, 2010, p.210).

Assim, não é apenas um motor de investimentos no recorte espacial de tal pesquisa assim como em todo o território brasileiro; o seu papel de atuação vai além de suas fronteiras físicas, mostrando-o como um forte instrumento de apoio e expansão da ideologia deste modelo “novo desenvolvimentista” brasileiro para outras escalas. A representação que adquire passa a ser tamanha, a ponto de transcender até mesmo a escala nacional, sendo marcante a indução de seus investimentos e a expansão de empreiteiras brasileira em outros países da América Latina³⁶⁵ e até mesmo da África, no que tange a financiamento de serviços ligados a engenharia, como também na construção de aparatos em infraestruturas físicas.³⁶⁶

o BNDES atuou, no período assinalado, em favor da expansão do capital monopolista brasileiro, privilegiando os anseios do grande capital, na constituição de verdadeiros “campeões nacionais” e, sobretudo, criando condições para que a transnacionalização desse capital ocorresse de fato.” (Lourenço de Oliveira, 2016).

Ainda sobre essa maior representatividade da atuação do BNDES na América Latina, tem- se que

os financiamentos do banco [BNDES] na região já superam os do BID. Estão voltados a viabilizar, de um lado, a estruturação de corredores de exportação e, de outro, a expansão da base territorial do país para a

³⁶³ Ver: <http://www.insper.edu.br/conhecimento/estrategia-e-gestao/governo-ja-e-socio-de-119-empresas/> Acesso: 05 de setembro de 2016.

³⁶⁴ Ver: <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/dinheiro/fi0202201015.htm>. Acesso: 05 de setembro de 2016.

³⁶⁵ Como apontado por Lourenço de Oliveira (2016, p. 10) é necessário a compreensão de que a partir de 2003, voltou-se um “*discurso da política externa brasileira que valoriza a integração da América do Sul como um dos principais objetivos da atuação internacional brasileira*”.

³⁶⁶ Ver: <http://portal.tcu.gov.br/imprensa/noticias/tcu-avalia-operacoes-do-bndes-na-america-latina-e-africa.htm> Acesso: 07 de setembro de 2016

exploração de recursos naturais, contando para isso com investimentos de empresas brasileiras que atuam nos países vizinhos, muitas vezes em parceria com empresas locais, como exploradoras de recursos naturais e humanos. (TAUTZ, 2015, p. 3 apud Lourenço de OLIVEIRA, 2016).

Esta maior representatividade brasileira no cenário internacional através dos incentivos advindos do BNDES se enquadra, portanto, nessa reorientação política-econômica designada aqui por “novo desenvolvimentismo”, em se moldar aos novos tempos e se articulando com novos atores. Construiu-se assim uma articulação estruturada entre grupos econômicos nacionais, visando fortalecê-los, e o Estado, em uma parceria que tinha como instrumento fundamental a interferência do BNDES. Assim, como exposto por Lourenço de Oliveira (2016), “o BNDES como uma “política” deliberada do Estado brasileiro, atuou como um verdadeiro ator das relações exteriores brasileiras e foi o principal fomentador do capital monopolista existente no Brasil”.

Todas essas perspectivas postas em questão ganham magnitude, tendo em vista a estagnação desta instituição na década anterior, que tendia como objetivo primordial auxiliar nas privatizações. A sua nova representatividade expressa claramente uma estratégia nacional de desenvolvimento, esta que se destina não apenas a uma faceta territorial nacional limítrofe, mas que ultrapassa suas fronteiras físicas intervindo em outros territórios – como, por exemplo, em obras executadas por empreiteiras brasileiras, como as relacionadas à infraestrutura – se inserindo na lógica econômica marcada pela globalização e sinalizando a uma caracterização de um “subimperialismo”. Sob tal, como apontado por Bueno e Seabra (2008) sob o pensamento de Ruy Marini³⁶⁷, tem-se que o subimperialismo se enquadra a partir de

la forma que asume la economía dependiente al llegar a la etapa de los monopolios y el capital financiero(...), desdobrando-se em “(...) el ejercicio de una política expansionista relativamente autónoma(...)” e uma dinâmica econômica dirigida por “(...) una composición orgánica media en la escala mundial de los aparatos productivos nacionales(...)”, o que “(...) no sólo se acompaña de una mayor integración al sistema productivo imperialista sino que se mantiene en el marco de la hegemonía ejercida por el imperialismo a escala internacional(...)implicando não apenas na busca de mercados externos como forma de superar entraves ao processo de acumulação de capital, como também no aumento da influência política sobre outros países e mercados.

E ainda:

O subimperialismo não pode ser encarado como “*um fenômeno especificamente brasileiro nem corresponde a uma evolução do capitalismo dependente*”³⁶⁸ no sentido de um desenvolvimento do capitalismo autônomo ou da superação da relação de dependência, mas sim a expressão política e econômica da integração dos sistemas de produção dos países dependentes à etapa monopolista da economia dos centros imperialistas.³⁶⁹ (BUENO e SEABRA, 2008).

³⁶⁷ Ruy Mauro Marini. “La acumulación capitalista mundial y el subimperialismo”. In: **Cuadernos Políticos** nº 12, Ediciones Era, México, abril-junio de 1977, p.17 apud Bueno e Seabra (2008)

³⁶⁸ Ruy Mauro Marini. **América Latina: integração e dependência**. São Paulo: Brasil Urgente, 1992, p. 151 apud Bueno e Seabra (2008).

³⁶⁹ Ruy Mauro Marini. **Subdesarolo y Revolución**. Buenos Aires: Siglo XXI, 1974, p. XIX apud Bueno e Seabra (2008).

Este panorama elucidado é exposto por Zibechi (2013) em seu trabalho intitulado como *“Brasil potência: Entre a integração regional e um novo imperialismo”*, onde mostra as facetas desta instituição e como uma das responsáveis pela reorganização do capitalismo brasileiro no século XXI, ratificando, como já dito, esta instituição como um dos “motores” deste novo modelo.

Houve nessa conjuntura uma articulação de interesses entre as políticas desempenhadas pelo Estado junto as grandes empreiteiras que se fortaleceram durante tal período pós-2003, de modo que essa cooperação se enquadrou perfeitamente no entendimento do que vem a se manifestar como um modelo “novo desenvolvimentista”, promovendo significativos impactos econômico-territoriais (culturais, ambientais) não apenas nacionalmente, mas também em outras nações envolvidas nesse panorama. Este processo influenciou na maximização das problemáticas de cunho sócio-cultural-ambiental e alimentou a desapropriação nas comunidades locais, o que envolve toda questão relativa à disputa de territórios, a desterritorialização e degradação cultural-ambiental³⁷⁰.

Além do mais, o BNDES funcionou como peça-chave para essa estratégia de desenvolvimento baseado na exportação de produtos primários, estímulo ao que apontam como “reprimarização” da economia, assim como influenciando na expansão de ações além das fronteiras. Tal conjuntura engendrada envolve o que Gudynas (2009)³⁷¹ designou como um “neo- extrativismo”. Tal expressão se refere à atividade desempenhada por parte de alguns países latino-americanos a partir do início deste século, apostando na exportação de produtos primários – apropriação e exploração de recursos naturais – como forma de se esforçar para se inserir nos mercados globais. Portanto, o novo desenvolvimentismo permite uma forte aproximação com essa prática, como uma das bases que sustentam as suas facetas pró-desenvolvimento. Nesse extrativismo contemporâneo, os setores extrativistas continuam a representar importância e constituir como um dos pilares que sustentam o ideário de desenvolvimento atual de alguns países latino-americanos. Gudynas (2012) leva a reflexão de que por trás desse processo encontra-se um Estado que apresenta um papel mais ativo no extrativismo, e que em muitas das vezes, destina parte do excedente desse processo para o financiamento dos vários programas sociais tão alimentados pelos seus discursos.

Trata-se de práticas nas quais o Estado desempenha papéis mais ativos e que, em vários casos, alimentam programas de luta contra a pobreza, mas que por outro lado continuam adotando modelos de grande impacto social e ambiental que, novamente, acabam remetendo à dependência dos circuitos econômicos globais. (GUDYNAS, 2012)

Segundo Gudynas (2009), isso implica aceitar a institucionalidade da globalização, ajustar-se às regras comerciais da OMC e incentivar a liberalização dos fluxos de capitais, como também mantendo e acirrando os impactos sociais e ambientais. Expõe ainda que *“na verdade, essa versão mantém sua fé no progresso material, mas é um hibridismo contemporâneo que resulta das condições culturais e políticas da própria América do Sul. É em parte expressão de um “nacionalismo sobre os recursos”, com maior papel estatal, mas sem atacar a ideologia do progresso, ou as formas sob as quais se cria justiça ambiental.”* Gudynas (2009) indica ainda que

³⁷⁰ Ver mais sobre: <https://www.cartacapital.com.br/internacional/extrativismo-acirra-conflitos-sociais-na-america-latina-630.html>. Acesso: 02 de março de 2017.

³⁷¹

Ver: http://www.correiocidadania.com.br/index.php?option=com_content&view=article&id=4178%3Aamlatina2712_09&catid=62%3Aeduardo-gudynas&Itemid=131. Acesso: 02 de março de 2017.

dessa forma, o neo - extrativismo dos atuais governos progressistas é um novo ingrediente de uma versão contemporânea do desenvolvimentismo. Não representa um estilo de desenvolvimento neoliberal encoberto, já que houve mudanças substanciais. Mas tão pouca é uma alternativa substancial, radicalmente diferente e que gere a necessária transformação rumo à garantia da igualdade. A mensura e o rigor são necessários para analisar tais mudanças e não se cair em extremos simplistas (GUDYNAS, 2009).³⁷²

Bueno e Seabra (2008) também consideram que:

A década de 2000 consolidou uma nova fração da burguesia brasileira ligada ao mercado internacional não mais pela simples exportação de mercadorias, mas também pela de capitais na forma de investimentos diretos, implicando na recente expansão das multinacionais brasileiras. Este processo de internacionalização da burguesia brasileira coincide com i) o aumento de conflitos envolvendo a burguesia brasileira em países da América do Sul - empresários da soja em terras paraguaias e bolivianas, Petrobrás na Bolívia e Odebrecht do Equador -, e com ii) uma orientação da política externa brasileira de maior destaque internacional, não só buscando assento no Conselho de Segurança da ONU, mas comandando as tropas da Missão das Nações Unidas para a Estabilização no Haiti desde 2004.

É evidente que nos intermeios de todo o processo de elemento indutor da economia brasileira, a reconfiguração do papel do BNDES, expressou também o fato de que essa instituição, além de fortalecer a formação e concentração de capitais em poucos grupos econômicos nacionais, ao destinar de modo massivo os recursos públicos ao setor privado, também estimulou a consolidação de uma economia baseada na exportação de produtos agrícolas e minerais e evidenciando cada vez mais uma dependência com o mercado externo, sem que tal fato significasse, portanto a formação de uma economia mais dinâmica ou desenvolvida. Seguindo esses apontamentos, outra crítica que se faz é que o BNDES promoveu essa concentração de capitais através do financiamento de dinheiro público a setores que não representam vinculados necessariamente a ramos inovadores (ver: NETO, 2013). Como exposto por Zibechi (2013, p. 185):

Naturalmente, os investimentos que realizaram os fundos e o BNDES impulsionaram a concentração de capitais, porque estão focados em grupos econômicos grandes que lideram seus setores com o objetivo de conseguir certo controle, parcial ou às vezes, quase completo, da cadeia de produção global de alguns produtos.

Apesar das contradições e os reflexos de algumas das ações permeadas pelo BNDES a partir da reorientação político-econômica pós-2003, é fato notório que a redefinição do seu papel e seu forte poder de interferência foram responsáveis por mudanças estruturais no país, inclusive no envolver dos processos intrínsecos ao recorte espacial de tal pesquisa. Estimulou-se, portanto, modificações territoriais como um dos pilares de sustentação dessa política de Estado implantada no início deste século, tendo como uma das facetas a criação de infraestruturas voltadas ao setor produtivo para fortalecer o escoamento das exportações de produtos primários. Isto fica patente mediante as reestruturações ocorridas no território de

³⁷² Eduardo Gudynas é analista de informação no D3E (Desenvolvimento, Economia, Ecologia e Equidade), centro de investigações dos assuntos latinos -americanos sediado em Montevidéu. Texto traduzido por: Gabriel Brito. 26/12/2009

Itaguaí que tiveram estímulos diretos ou indiretos de tal instituição, em particular auxílios em investimentos, como o caso do Porto Sudeste, onde o BNDES aprovou, no ano de 2010, financiamento de até R\$ 407,7 milhões para a LLX Sudeste Operações Portuárias Ltda. adquirir equipamentos nacionais para o mesmo³⁷³.

Como exemplo da atuação desta instituição como uma ferramenta de auxílio a programas do governo de cunho estratégicos, há os casos marcantes do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, lançado em janeiro de 2007 e voltado para a propagação do crescimento, contendo projetos em infraestrutura energética, logística, na reestruturação de portos, rodovias, questão habitacional, entre outros. Destaca-se também a criação da Política de Desenvolvimento Produtivo (PDP), com ideário de “inovar e investir para sustentar o crescimento”³⁷⁴, que foi lançada no ano de 2008 com o intuito de dar continuidade, como também ampliar segmentos referentes à política industrial, ao comércio exterior e a parte tecnológica³⁷⁵.

O PAC inaugurou uma nova fase da política econômica do governo Lula, centrada na temática do crescimento e voltada para a remoção de estrangulamentos estruturais, que podem limitar seriamente a expansão da economia. Ele representa um esforço para organizar, com uma visão de longo prazo, a ação de regulação econômica e o apoio ao desenvolvimento do Estado, além de promover, por meio de um complexo sistema de estímulos econômicos e mecanismos de articulação institucional, a convergência das atividades produtivas privadas em direção aos objetivos propostos. (MERCADANTE, 2010, p. 243).

“O PAC consiste em uma série de investimentos prioritários em infraestrutura econômica e social que procura elevar a taxa de investimento da economia e começar a eliminar os principais gargalos logísticos do país. (BARBOSA, 2013, p. 75).

Portanto, o objetivo deste programa encontrava-se em promover investimentos maciços, além como também em outros aspectos no que se refere à infraestrutura logística. Destarte, tendo em vista que o foco dos investimentos do BNDES se direciona em grande parte a empresas do setor de insumos primários, como minérios e outros ligados a construção civil (ver: NETO, 2013), então, tem-se a estratégia guiada na necessidade de aumentar a capacidade em infraestrutura no que cerne ao deslocamento produtivo para tais segmentos, reduzindo os custos dos transportes e fortalecendo assim competitivamente tais empresas no cenário internacional.

Proporcionar investimentos em infraestrutura estimulados pelo BNDES consolidou-se como um dos elementos bases que orientaram esse modelo guiado por esse “novo desenvolvimentismo”. Isso tornou-se perceptível no recorte espacial de estudo, a cidade de Itaguaí, com a reestruturação do seu porto e a criação do Arco Rodoviário Metropolitano. A partir desse “novo desenvolvimentismo”, do forte papel indutor de investimentos desempenhado pelo BNDES, há fatos que comprovam que o Estado voltou a participar com mais força, emergindo um modelo com novas bases produtivas, seguido à tentativa de dinamizar a política industrial e apresentando assim maior intervenção e regulação

³⁷³ Ver: <https://bndes.jusbrasil.com.br/noticias/206538429/bndes-aprova-financiamento-de-r-407-7-milhoes-para-construcao-do-porto-sudeste-da-llx>. Acesso: 04 de março de 2017.

³⁷⁴ Ver: **Política de Desenvolvimento Produtivo Nova Política Industrial do Governo**. Nota Técnica Número 67 Maio de 2008. p.3.

³⁷⁵ Para maiores aprofundamentos, ver os dados contidos no trabalho de MERCADANTE, 2010, p. 211.

econômica, promovendo a substituição das privatizações, como já tratado aqui, pela ideia de PPPs (Parcerias Público-Privadas) que passou a ser consolidada a partir de 2005.

Promoveu-se uma renovação de ações principalmente referentes ao incentivo à indústria, produzindo alterações na política industrial – reativação tendo em vista fortalecer a expansão das exportações – que encontrava-se, de certo modo, estagnada na década anterior, obsoleta. Neste período consolidado na década de 90 foi marcante a incapacidade do Estado em estimular o crescimento do setor industrial, uma vez que o Estado apenas se limitou em promover ações de liberalização comercial assim como desregular a economia, como apontado por Mercadante (2010, p.215).

O planejamento do Estado, apesar de se fortalecer muito mais como uma economia agroexportadora, se promoveu também na tentativa de dinamização do processo de industrialização, visando intervir na recuperação do quadro desfavorável de estagnação da indústria em seus mais diversificados setores. Como exemplo, passou a ter maior atuação na construção naval, esta que encontrava-se em fase declinante no período anterior³⁷⁶. Passou a articular, por meio da indução de uma nova política industrial³⁷⁷, voltada a fortalecer sistemas tecnológicos, de inovação e de ciência, tanto através de incentivos próprios quanto da participação com o setor privado, tendo em vista a consideração de que no primeiro ciclo desenvolvimentista, a absorção de tecnologia sempre foi um problema delimitador.

Segundo Mercadante (2010, p. 215-216), no ano de 2004, o governo lançou um primeiro desenho de política industrial – a Política Industrial, Tecnológica e de Comércio Exterior (PITCE) –, com o propósito de modernizar a matriz tecnológica do setor e induzir a expansão da produção e da competitividade das exportações brasileiras. Embora a crise internacional de 2008 tenha freado de certo modo o ciclo de expansão industrial brasileiro, pode-se dizer que houve uma aceleração do crescimento produtivo-industrial, bem como do comércio exterior em relação à década anterior.

O Estado Brasileiro permaneceu seguindo aspectos na linha desenvolvimentista, trazendo mudanças dentro de uma ordem antes estabelecida, mas ainda se reproduzindo em moldes neoliberais, sem romper com a dinâmica do Estado capitalista - globalizacional. Configura-se um Estado que fortaleceu grupos privados seletivos e impulsionou a concentração, a conglomeração do capital em poucas mãos, possibilitando autonomia de controle a setores específicos de cada grupo empresarial em relação à cadeia produtiva que encontrava-se inserido. Segundo Zibechi (2013, p. 159), *“na opinião de alguns intelectuais de esquerda, o caminho escolhido pelo governo Lula promove a concentração e centralização do capital, que favorece as grandes empresas e debilita o mundo do trabalho”*. Muito se aborda sobre a veracidade e a solidez deste modelo, de se sustentar apenas como uma mera reprodução dos outros momentos do desenvolvimentismo, de velhas práticas – até mesmo de algo menos estável e distante do que este realmente se apresentou – sem trazer mudanças concretas que não sejam vistas como meras ações paliativas. Mas o que é evidente a partir de 2003 são modificações na reorientação do Estado, de cunho político-econômico que, apesar da consistência, trazem novas perspectivas de análises e deixam claro uma presença mais significativa e operante em torno da questão de intervenção estatal.

Assim, vale apontar que, este período, representou alterações – embora de modo tímido – em relação à distribuição de renda, redução da pobreza, uma maior representatividade de programas sociais e maior intervenção econômica com programas voltados a política industrial, criação de infraestruturas, fatos que apontam para essa “volta” do Estado. Assim, se manteve nas bases do conceito de um Estado com práticas políticas de

³⁷⁶ Para maiores informações, ver: MERCADANTE (2010, p. 220) sobre “A Reversão da Tendência à Redução do Emprego Industrial.”

³⁷⁷ Ver: <https://www.cartacapital.com.br/economia/dez-anos-da-politica-industrial-brasileira-conquistas-e-desafios-a-superar-2913.html>. Acesso em: 04 de março de 2017.

cunho desenvolvimentistas, que abarcou em seu seio uma estratégia nacional de desenvolvimento de longo prazo, com mudanças em relação ao nacional-desenvolvimentismo e principalmente divergente da década anterior, esta que solapou o ideário da supremacia do Estado, do desenvolvimentismo como prática ideológica e política, tendo em vista a influência máxima da ortodoxia convencional.

Mas apesar desse distanciamento em certos pontos e da volta de um Estado desenvolvimentista com novas aplicações neste século, consolidou-se um cenário que se manteve preso às amarras neoliberais, dentro de uma espécie de encaixotamento neoliberal enquanto molde, e continuaram aliados aos interesses da ordem econômica dominante delineando uma reestruturação da lógica do capitalismo no país em que se adaptaram a esse período pós-neoliberal. Como defendido por Morais e Saad-Filho (2011, p. 525), a

política híbrida logrou um sucesso incontestável não só em termos de crescimento econômico, mas também através de uma melhoria da distribuição de renda e de uma redução da pobreza historicamente inédita. Ao mesmo tempo, a manutenção dos objetivos restritos das políticas neoliberais continuou a gerar graves problemas nas contas externas e fortes pressões fiscais, derivadas diretamente da sobrevalorização da moeda nacional e do elevado custo fiscal da política monetária e do livre movimento de capitais.

Completa-se que tal panorama se desenvolveu permeando uma reestruturação do capitalismo no país, com novos atores sendo fortalecidos, ou seja, alimentando ainda a lógica dominante, hegemônica do capital global, esta que continuou a trazer as problemáticas advindas com a globalização neoliberal. Assim, tais operações de tal modelo continuaram a se reproduzir sem romper com a desigualdade calcada na propriedade privada (ver: RODRIGUES, 2013), tanto do campo como no urbano, havendo tanto rupturas quanto mudanças nessas escalas³⁷⁸.

Apesar de uma maior representatividade do Estado com o “social”, – do discurso propagado em torno do “social-desenvolvimentismo” – tal fato não resplandeceu como algo coeso, sólido, bem estruturado. O redirecionamento do Estado implicou em grande parte em medidas que se passaram como sociais, como a questão da melhoria da distribuição de renda e até mesmo a criação de programas de cunho sociais, como o MCMV³⁷⁹, mas que funcionaram mascarando em suas interfaces o viés econômico, objetivando a expansão do consumo de massa assim como políticas anticíclicas. Sobre o caso do MCMV, Rodrigues (2013), retrata que este configura-se muito mais como uma política econômica do que uma política pública e social propriamente dito. É uma política que funciona como anticíclica, favorecendo a construção civil e a oferta de empregos, justamente em um pensar no fortalecer o consumo

³⁷⁸ Para tal discussão, ver trabalhos de: Bernardo Mançano Fernandes (2013) “*A reforma agrária que o governo Lula fez e a que pode ser feita*” e Arlete Moysés Rodrigues (2012) “*A Política Urbana no Governo Lula (2003-2010): Permanências e Mudanças*” (<http://r1.ufrj.br/revistaconti/pdfs/1/ART2.pdf>, Acesso em: 10 de setembro de 2016).

³⁷⁹ Segundo Rodrigues (2013), “*o Estado continua, como fica evidente, incentivando a produção e reprodução do espaço urbano com predomínio do valor de troca, mesmo quando tem o pressuposto de atender a necessidade moradia para os trabalhadores de baixa renda. Há vários trabalhos recentes que tratam do tema; ressaltamos apenas que se trata de uma política econômica, não de uma política pública, nem de uma política social, e que provoca, assim como ocorreu no período do BNH-Cohab, aumento do preço da terra e das edificações. Evidentemente, não é possível relacionar esse aumento apenas ao MCMV, mas a toda a produção do espaço urbano onde predomina o valor de troca*”.

interno, sustentando o fetiche da casa própria, o prazer cognitivo de ser dono, além de contribuir para alimentar a segregação sócio-espacial devido ficarem restritos a periferias.

Trata-se de uma política econômica divulgada como política pública de habitação, que se implanta de norte a sul do território brasileiro. Apesar de instituir a ideologia da casa própria, não altera a desigualdade calcada na propriedade. Cria um novo mercado – o de habitação social de mercado, um mercado específico que promove a indústria da construção. (RODRIGUES, 2013, p. 29)

Os apontamentos anteriores condicionam o pensar de que o discurso voltado à integração social tanto propagada pelo modelo do “novo desenvolvimentismo” não traduz diretamente uma associação com os direitos sociais, mas no que tange o aumento do direito ao acesso ao consumo, de acordo com a “democratização” e expansão do crédito. Rodrigues (2013) deixa claro que a questão encontra-se no entendimento de que a melhoria dos níveis econômicos, do de renda, não significam que haja melhorias eficazes na qualidade de vida, nos aspectos sociais em si. Destarte, há de ter cuidado e evitar distorções em análises de modo que compreenda que a melhoria no nível de consumo não esteja diretamente relacionada a conquistas de direitos sociais; na melhoria do aspecto social real; das condições de habitação, mobilidade urbana, trabalho, entre outras. Nesta perspectiva de análise, aponta-se ao fato evidente de que os dados econômicos acabam por mascarar todo o contexto e dificultar de se ir além da aparência³⁸⁰.

Embora se tenha dado neste período maior voz à participação social, as conquistas de direitos sociais para os excluídos se deram paliativamente, não sendo totalmente suficientes para abalar a ordem dominante de um Estado classista, “*onde conquistas de direitos sociais representam uma condição que é necessária para minorar alguns problemas, mas insuficiente para eliminar a desigualdade*” (RODRIGUES, 2013, p. 26).

Bastos (2012, p. 797) faz refletir que o objetivo da perspectiva social do governo Lula tinha como meta reduzir a desigualdade e a exclusão, mas sem de fato apontar para um horizonte além do capitalismo, ou seja, alimentando a lógica dominante, como já dito – inclusive o direito de participar de um mercado de massas contribuindo, portanto, para uma integração ao direito ao consumo, propriamente dito. Assim, dentro desse contexto, “*as políticas públicas, além de ser secundárias para o Estado capitalista, podem minimizar os conflitos, mas não resolvem as necessidades.*” (HELLER, 1986 apud RODRIGUES, 2013, p. 27).

Não restam dúvidas da retomada do papel do Estado neste recorte temporal, onde combinou crescimento econômico com melhorias no aspecto social – mesmo que de modo ainda limitado –, em que estas, como propagadas visando atender os anseios das classes mais populares, “dos de baixo”, reduzir a pobreza, não significaram uma solidez num sentido concreto, pensado na equidade social, mas sim intrínseco muito mais numa conjuntura que resplandecia a integração, não aos direitos, mas ao consumo.

³⁸⁰ Rodrigues (2013, p. 25) coloca que “*consideramos que níveis de renda não permitem analisar relações sociais do ponto de vista da teoria materialista do Estado. Com base no período de 200 a 2013, em levantamento da Fundação IBGE (IBGE, 2012), um jornal de economia afirma que a classe média nas favelas dobrou, e constitui um mercado potencial. Para chegar a essa conclusão, parte dos dados de renda média de R\$ 910, 00 e do fato de a maioria ter TV de plasma, acesso à internet, forno de micro-ondas e computador. Não há menção a condições de trabalho nem de moradia, mas apenas à possibilidade de um mercado de consumo*”. Tal autora aponta que esse exemplo traduz uma simplificação, pois foi baseado em notícia de interesse do mercado. Mas serve para demonstrar que quando se utilizam apenas dados econômicos não se tem possibilidade de ir além das aparências.

Apesar das críticas direcionadas anteriormente, não se pretende aqui, desconsiderar que as políticas iniciadas a partir de 2003 não se enquadram num contexto de uma prática de um Estado desenvolvimentista, pois há clareza ao fato de que “trouxe de volta o papel do Estado” em esferas que antes encontravam-se totalmente controladas pelo mercado. Apesar de todas as contradições evidentes neste novo período, o retorno do Estado para a problemática do desenvolvimento – tendo em vista as redefinições nas instituições, a criação de infraestruturas em peso e os processos, programas engendrados nesta nova gestão – o coloca como divergente da década anterior. Os reflexos de suas ações são importantes ao se comparar ao desmantelamento do Estado, enxugamentos, desregulações provocados na década anterior, engendrados pela máxima da política neoliberal e que convergiu à perda de direitos sociais básicos, tanto no que referiu a uma desestabilização das condições trabalhistas, como nas privatizações das estatais e de direitos a educação, previdência social, saúde, entre outros.

O retorno da discussão em torno do desenvolvimentismo, do fortalecimento do Estado – que foi solapado na década anterior – tendo em vista que o mercado atuando como o único mecanismo regulador da economia, deixando livres as regras do jogo, tende a agravar, a degradar ainda mais os aspectos econômicos- sociais. Como já enfatizado e apontado por Dias Pereira (2011, p. 140), ficou provada que quanto mais aberta é a economia, maior a necessidade de proteção social do Estado e não o contrário. Destarte, esta etapa de retorno do desenvolvimentismo ratifica a importância da redefinição das funções do Estado, tendo em vista o fato de inserir-se num mundo globalizado.

A volta do Estado, tendo em vista o seu desmantelamento na década anterior e um respectivo retorno no pensar no social, não significa reafirmar que tal modelo atual tenha realmente implicado de modo cirúrgico na primazia do social perante o econômico como nunca antes visto no país, como foi promovido nos discursos pelos seus ideólogos. Tal aspecto ganha relevância ao se compreender que o social encontrou-se ainda em segundo plano, sem ações que enfrentassem de modo a ir na raiz do problema, continuando dominado pelo econômico. Tal ponto corrobora para o entendimento de que o “novo-desenvolvimentismo” não ter rompido a dinâmica do Estado capitalista que sobrevive às custas da desigualdade, se alimenta do caos que próprio produz, ou seja, de ainda ter se mantido adepto aos moldes neoliberais. Assim, o Estado atuando como indutor, fortalecendo os elos com o grande capital, através de incentivos tecnológicos, financeiros, sem que atue em contrapartida nas questões sociais, de bem-estar, de modo enérgico, acaba contribuindo ainda mais para a degradação, para o enfraquecimento humano, intelectual, do trabalho, do social. É inconcebível operar práticas políticas intrínsecas ao “novo-desenvolvimentismo” – que resplandeçam, ganham legitimidade ideologicamente nos discursos promovido em torno de promover avanços sociais – que continuam caminhando na esteira e na corrente do neoliberalismo.

Emergiu uma “nova” política de Estado, tanto em relação ao antigo-desenvolvimentismo, quanto da máxima neoliberal da década de 90. Sobre essa correlação entre “social” e “desenvolvimento”, Castelo (2007) rebate que não apresenta como uma novidade, tendo em vista que desde a década de 1970 tenha surgido um enfoque integrado do desenvolvimento. Segundo o mesmo, objetivava fundir, em uma mesma estratégia de desenvolvimento, três elementos centrais: o crescimento econômico, a industrialização e a promoção do bem-estar social, particularmente para setores marginalizados pelos modelos tradicionais de desenvolvimento. Assim

Falava-se, concretamente, na promoção da equidade social e na redução das diferenças regionais, setoriais e sociais como formas de criar-se um enfoque integrado do desenvolvimento. Como pode perceber-se, a incorporação de

“aspectos sociais” ao conceito de desenvolvimento está longe de ser uma originalidade. A ideia dos novo-desenvolvimentistas em mesclar crescimento econômico e equidade social, portanto, não é nenhuma novidade. O debate arrasta-se por três décadas, e quando chega ao século XXI nas suas formulações experimenta um grave retrocesso, pois não há um debate sobre a natureza e as funções do Estado no modo de produção capitalista, uma avaliação da fusão dos interesses das classes dominantes em torno do capital financeiro e da financeirização da riqueza e dos constrangimentos do mercado mundial à formação de um capitalismo autônomo, isto sem falar na ausência total do debate sobre as atuais configurações do mundo do trabalho e das empresas transnacionais. (CASTELO, 2007, p. 7).

Além disso,

os “aspectos sociais”, quando figuram em projetos heterodoxos de desenvolvimento, figuram em termos secundários, adjetivos, uma espécie de retórica da consciência moral e ética dos formuladores bem intencionados de política econômica, que ora propõem intervenções na “questão social” para neutralizar opositores, à direita e à esquerda, ora para pacificar tensões sociais. Em última instância, trata-se de lutar pela manutenção da ordem econômica e da coesão social, e não de transformações estruturais visando a superação do modo de produção capitalista, eternizado e naturalizado como o sistema social por excelência da natureza do homo economicus. (CASTELO, 2007, p. 2007)

Além do mais, a contradição existente nesse modelo que tendeu a se promover, em uma de suas facetas, às custas do discurso da supremacia do social, é que esta conquista seria alcançada a partir de um crescimento econômico, uma melhoria na distribuição de renda e com a consequente expansão do mercado de consumo de massa, que tenderia a levar a igualdade. Como abordado por Castelo (2007), o conceito de equidade social que se desenvolve nos entremeios do novo-desenvolvimentismo é um objetivo herdado da tradição liberal clássica e que aparece nos principais relatórios das agências multilaterais neoliberais. Contrapondo-se a isso então, e tendo em vista, como já dito, que tal modelo julgava se desenvolver nas bases de uma junção entre Keynesianismo e uma visão cepalina neo-estruturalista, tem-se que

o reformismo social keynesiano, um dos pilares fundantes do projeto novodesenvolvimentista, assenta-se na tese de que “a redistribuição [da renda e da riqueza] representa uma parte secundária em sua filosofia social, e assim mesmo somente como parte do mecanismo da estabilização da macroeconomia, e não como um meio para um objetivo ideal como a igualdade (SKIDELSKY, 1999, p. 59 apud CASTELO, 2007, p. 7).

Partindo de todo esse contexto configurado no país pós-2003, o que é evidente então, é a consolidação de uma nova forma de capitalismo, de reestruturação do capitalismo no Brasil no século XXI, onde segundo Castelo (2012, p. 361) este se reafirmou como uma nova fase do capitalismo dependente, continuando com um desenvolvimento desigual e combinado brasileiro. Apesar de discursar em prol do “social” – promoveu mudanças em tal esfera, com tímida melhora de alguns indicadores sociais, se diferenciando do cenário do “Estado mínimo” da década anterior; embora não tenha abalado na raiz do problema; – esse “novo desenvolvimentismo” não deixou de atuar como mais uma estratégia que nasce dentro da

lógica de um Estado capitalista. Houve a permanência de velhas práticas com novos interesses, mesclando um discurso em torno da primazia do social como legitimidade para ratificar uma “novidade” e tendo em vista uma necessidade de adquirir nova roupagem pelo fato do esgotamento da agenda neoliberal perversa e a sua desconfiança, saturação, por todos os reflexos negativos que marcou a década de 90 no espaço-tempo da América Latina.

Portanto, a constituição desse novo cenário implicado no país se mostra com traços de novos e velhos paradigmas, permanências e rupturas em relação ao meio produtivo, econômico-urbano e sócio-ambiental. Apesar de divergências marcantes com a política social e de todo o panorama existente em relação à década anterior, ainda há apontamentos críticos que sugerem que este novo modelo não rompe com o nacional-desenvolvimentismo e que continua se reproduzindo baseado em medidas assistencialistas de um populismo que usava da pobreza como uma forma de domínio³⁸¹.

Há diversos estudos que divergem sobre tal temática, desde os seus defensores como aqueles que apontam³⁸² que o “novo desenvolvimentismo” não implica exatamente em uma novidade, mas sim na reprodução de velhas práticas.

Na prática, o “neo-desenvolvimentista” acaba repetindo os mesmos erros teóricos do passado e propondo um conjunto de medidas ainda mais vagas e gelatinosas do que já havia sido a ideologia nacional-desenvolvimentista dos anos 50. Passado a limpo, trata-se de um pastiche de propostas macroeconômicas absolutamente ecléticas, e que se propõem fortalecer, simultaneamente, o estado e o mercado; a centralização e a descentralização; a concorrência e os grandes campeões nacionais; o público e o privado; a política industrial e a abertura; e uma política fiscal e monetária, que seja ao mesmo tempo ativa e austera. E, finalmente, com relação ao papel do estado, o “neo-desenvolvimentismo” propõe que ele seja recuperado e fortalecido, mas não esclarece em nome de quem, para quem e para quê, deixando de lado a questão central do poder, e dos interesses contraditórios das classes e das nações. (FIORI, 2011, p. 34)

O novo desenvolvimentismo faz menção à emergência de nações outrora periféricas e determina à formação de um novo marco histórico para alguns países latino-americanos, como se fosse uma consciência em que implantasse ações voltadas a subverter o domínio da relação *centro x periferia* e promulgasse de uma vez por todas a ruptura com a ideologia ortodoxa do consenso de Washington e com o subdesenvolvimento. Embora, se saiba que tais implicações traduzam uma real incapacidade, pelo fato da manutenção da subordinação e dependência perante as hegemonias predominantes no contexto global, em que implicou em uma nova forma continuada de colonização dos Estados-nacionais; desintegração perante o momento de globalização.

Tal cenário continuou alimentando uma desintegração territorial nacional, tendo em vista que tal modelo visou encorpar o ideário de se promover mediante a exploração intensiva de recursos naturais cuja destinação é a exportação de produtos primários, como modo de expandir as competências em um contexto de competitividade do mercado global. Não significou, portanto, uma economia mais dinâmica, desenvolvida, por ser baseada cada vez

³⁸¹ BRESSER-PEREIRA (2004) considera que não faz sentido o fato de a ortodoxia convencional insistir em identificar o desenvolvimentismo associado ao populismo. Ver: <http://www.bresserpereira.org.br/view.asp?cod=1454>. Acesso: 20 de setembro de 2016.

³⁸² Ver como outras críticas sobre o “Novo Desenvolvimentismo” os trabalhos de: CASTELO (2012) e FIORI (2011). <http://www.scielo.br/pdf/ssoc/n112/02.pdf> e <http://www.cartamaior.com.br/?/Coluna/A-miseria-do-novo-desenvolvimentismo-/20887>. Acesso em setembro de 2016.

mais em produtos minerais e agrícolas. Tal estratégia, portanto, se desenvolveu sendo cada vez mais dependentes do mercado externo. Tal circunstância implica, segundo Ianni (1977, p. 333), que “*quanto mais dependente do setor externo, mais extensas tendem a ser as consequências internas da crise*”.

As mudanças paradigmáticas desenvolvidas neste século por meio da instauração de uma nova estratégia de desenvolvimento nacional – impulsionando uma maior inserção do Brasil no contexto global – não abarcaram diretamente em melhorias no nível de bem-estar e equidade social, tendo em vista a divergência entre crescimento econômico e desenvolvimento social e toda a alusão construída em torno da ideologia do desenvolvimento. Revelou-se novamente a inviabilidade do Estado, em todas as esferas, de solucionar as problemáticas ocorridas em níveis locais para receber as ações promulgadas pelo “novo-desenvolvimentismo”, como o recorte espacial de tal pesquisa. Ou seja, insere-se a discussão de que o objetivo principal das ações “novo-desenvolvimentistas” girou em torno apenas do interesse ao uso instrumental do território, sem a exigência de grandes contrapartidas sociais locais.

Essa reorientação do papel do Estado no século XXI refletiu na formação de um novo quadro geral político- econômico brasileiro, que aponta para

um desenvolvimento social lento para a população, com problemas sociais, ambientais e institucionais ainda muito distantes de soluções. O “desenvolvimento” permanece sendo entendido como “crescimento econômico”, e, portanto, excludente socialmente e ambientalmente insustentável (OLIVEIRA; ROCHA, 2014, p.128).

Apesar de variadas definições e interpretações sobre o que de fato implicou nesse novo momento e sobre seu legado, há a certeza que este novo período promoveu outra perspectiva do capitalismo no país e não pôs fim totalmente à ordem neoliberal, sendo evidente neste “novo” modelo a existência de questões referentes à defesa do equilíbrio fiscal e do controle inflacionário (ver: CASTELO, 2012)³⁸³ típicas do neoliberalismo.

Ainda que o objetivo de tal pesquisa não englobe esgotar as discussões sobre tal conceito desenvolvido pelas variadas linhas de pensamento e suas cisões entre ortodoxos e heterodoxos, o que tornou como crucial e de interesse para a análise diz respeito à tentativa de compreensão das divergências desse novo modelo com a década anterior, tendo como alvo principal indagar o motivo do recorte espacial de tal pesquisa, o território de Itaguaí, ter adquirido nesse período uma maior visibilidade; novas representações.

3.3.3. O Novo Desenvolvimentismo em Itaguaí

Assim, continuar como interesse compreender o fato de Itaguaí ter reemergido neste recorte temporal como um *locus* de transformações significativas que transpuseram em seu território marcas, novas funções, conflitos e perspectivas fundadas por novos atores aliados ao capital e sustentados por esse “novo desenvolvimentismo”. Como visto, Itaguaí passou a ser representativo de inúmeros impactos sócio- espaciais e mudanças urbanas- produtivas, responsáveis por auxiliar na indução, na recuperação do desenvolvimento econômico

³⁸³ Castelo (2012) aponta em seu artigo “O novo desenvolvimentismo e a decadência ideológica do pensamento econômico brasileiro.” que no neoliberalismo, o Brasil experimenta uma nova fase do desenvolvimento capitalista que se inicia nos governos FHC e se aprofunda sob a direção dos governos Lula e Dilma e que esse “novo desenvolvimentismo” guia os rumos do desenvolvimentismo capitalista brasileiro. <http://www.scielo.br/pdf/ssoc/n112/02.pdf>. Acesso em setembro de 2016.

fluminense, mediante a sua reativação por meio do processo de reestruturação territorial-produtiva, induzida pelas medidas propagadas pelo modelo “novo desenvolvimentista”.

O que acontece em Itaguaí expressa, nas devidas proporções, um quadro referencial, uma síntese clara dos estratagemas fomentados pelo modelo desenvolvimentista brasileiro. Evidencia-se como este atuou transformando determinados territórios específicos, fazendo destes, lugares de suas ações, engendrando contradições e conflitos tendo em vista a efetivação de seus projetos industriais e portuário-logísticos. Deste modo, o artifício territorial desse modelo orientou-se por meio do incentivo ao processo de reestruturação produtiva, incorporando em sua lógica de ação antigos e/ ou novos territórios – como induzindo a interiorização de investimentos – sendo estes (re) dinamizados, tendo as suas competências relacionadas a questões de infraestrutura e logística expandidas, como visto anteriormente.

O que se pretende ratificar aqui a partir de todo cenário já elucidado em tal pesquisa, é sobre a posição adquirida por tal recorte de modo a ter se caracterizado como uma cidade estratégica, uma cidade-símbolo perante as práticas neodesenvolvimentistas. Assim, Itaguaí ganhou mais notoriedade em nível regional e nacional – “privilegiado” em nível de injeção de capital pelas ações do Estado – como um ponto escolhido para colocar em voga as propostas de cunho desenvolvimentistas. Como já relatado, tais induções não apresentaram de forma alguma uma exclusividade, pois diversas outras partes do território nacional sofreram transformações induzidas pela conjuntura desta política de Estado.

Há motivos, portanto, que levaram tal recorte espacial a ter readquirido uma importância estratégica, como uma das peças, para por em movimento o desenvolver de todo esse processo. Itaguaí, como dito, é um dos exemplos síntese da materialização no território das execuções desse modelo, onde em tal recorte percebe-se visualmente as marcas significativas representativas da volta do Estado atuando na problemática do desenvolvimento a partir do início deste século.

Assim, a partir de mudanças político-econômicas instauradas após o início do governo do Luiz Inácio Lula da Silva, tal área passou a ser redefinida com novas marcas e funções, bem como a se configurar ideologicamente – por meio do discurso proferido por setores midiáticos, da prefeitura local, entre outros – como se viesse a se inserir na rota do crescimento e de possibilidades, com melhorias significativas, não apenas econômicas, mas também sociais. A perspectiva gerada com todo esse panorama seria de que se transformaria de uma área desvalorizada com estigma histórico e com acentuados problemas de infraestrutura para um *locus* econômico atrativo, sendo reintegrada ao capital.

Itaguaí tornou-se *uma* cidade-símbolo do novo desenvolvimentismo fluminense, protagonista com um papel importante para as ações desenvolvimentistas e como um lugar escolhido estrategicamente, estimulado para abarcar atividades econômico-produtivas que alçassem o crescimento econômico em nível nacional. Portanto, nesse período pós-entrada do governo PT, nesse retorno do Estado, Itaguaí passou a ser atrativa para a injeção de capitais, dinamizando o seu território para atender tais necessidades. Explica-se tratá-la como uma espécie de símbolo por ter ressurgido como cidade estratégica neste século e ter passado a agregar uma particularidade que ganhou notoriedade na escala regional-nacional. Por parte da escala da administração local, do setor midiático, de atores ligados ao capital, como o setor imobiliário, (re)criou-se em torno dos principais incrementos industrial-logísticos uma imagem associada a possibilidades advindas com as suas atividades e que apontassem ao progresso. Deste modo, usou-se de toda essa conjuntura criada para se promover-se como “uma cidade do porto”, uma “cidade inteligente”, “a cidade que todos querem”³⁸⁴.

³⁸⁴ A cidade, ao longo destes anos, usou esses slogans como forma de promover uma imagem a partir do que vem ocorrendo em seu território. Sendo mais recente o uso de: “a cidade que todos querem”. Ver: <http://www.itaguai.rj.gov.br/>. Acesso em setembro de 2016.

Essa tentativa de ideologização foi promovida às custas das possibilidades surgidas com a chegada e reestruturação dos incrementos produtivos influenciados pelo novo-desenvolvimentismo. Tal conjuntura engendradora causou marcas, mas sem exigir para suas ações grandes contrapartidas sociais locais e sim procurando atribuir em tal território competências em nível de infraestrutura e logística de modo a expandir as possibilidades de todo o processo. Mediante a todo contexto elucidado, coloca-se que a justificativa de tal pesquisa se refere ao fato de Itaguaí ter assumido, no período áulico do novo desenvolvimentismo brasileiro, um protagonismo econômico-produtivo na esfera regional e nacional, tornando-se uma importantíssima “peça no tabuleiro” econômico fluminense, algo explícito pelo Arco Metropolitano que desemboca na cidade, pela expansão do porto existente e criação de novos terminais portuários, e pela instalação de um número consistente de novos empreendimentos de cunho comerciais, logísticos, industriais que trouxeram alterações espaciais significativas. É por estes motivos, tendo em vista o fato de uma área tida como periférica e desvalorizada historicamente e que encontrava-se em momento de estagnação industrial-econômica³⁸⁵, que se destaca a reinserção de tal recorte na lógica de valorização do capital, de receber um novo olhar atrativo e uma verdadeira “enxurrada” de injeção de capital na última década, que pode considerá-la como uma cidade-símbolo e um “território-ação” do novo-desenvolvimentismo fluminense.

Ratificando o seu papel relevante no setor industrial, basta apontar que recentemente foi firmado um convênio entre este município e a Federação de Indústrias do Estado do Rio de Janeiro – FIRJAN, com o intuito de deliberar investimentos para cidade. Tal convênio coloca Itaguaí como o primeiro município a buscar este tipo de parceria com a Firjan³⁸⁶ e propõe elaboração de um mapeamento do município tendo em vista as orientações necessárias para empreendedores que desejam investir na cidade³⁸⁷.

Diversos outros episódios que acometeram a cidade nesse período em questão legitimam o seu papel como um território escolhido para receber medidas do “novo desenvolvimentismo”, se tornando uma das peças – ao lado da cidade de Itaboraí³⁸⁸, por exemplo – propulsoras desse projeto no recorte do território fluminense ao longo do início desta década. Importante retratar que tanto o recorte espacial de tal estudo quanto a cidade de Itaboraí, com 112 km de distância uma da outra, se constituem com realidades compatíveis em relação a áreas afastadas do núcleo metropolitano, outrora desvalorizadas historicamente pelo caráter periférico e que passaram por refuncionalizações permeadas pela estratégia territorial implicada pelo novo-desenvolvimentismo e que atualmente, como será visto, apontam para o mesmo caminho. Sobre tal, coloca-se em destaque o já relatado Arco Rodoviário Metropolitano, que objetivava conectar essas duas realidades e suas funções, estando cada um destes municípios localizados na ponta de tal eixo viário, sendo este responsável pela tentativa de induzir a formação de uma nova espacialidade logística-industrial fluminense.

Outro acontecimento relevante na cidade de Itaguaí que aponta como o governo federal incumbiu expectativas nesse território em abarcar medidas que buscassem o desenvolvimento, diz respeito à visita no ano de 2005, do presidente da época, na sede da Nuclebrás Equipamentos Pesados S.A (Nuclep), onde em tal momento já tinha ocorrido a construção de alguns blocos que compunham os casco da plataforma semi-submersível P-51,

³⁸⁵ Estagnação industrial-econômica refletida no território fluminense quando se trata a década de 90.

³⁸⁶ Ver: <http://www.firjan.com.br/pagina-inicial.htm>. Acesso: 10 de setembro de 2016.

³⁸⁷ Ver: <http://www.itaguai.rj.gov.br/site/noticia.php?noticia=816>. Acesso: 10 de setembro de 2016.

³⁸⁸ Município da região metropolitana do Rio de Janeiro, localizado no leste metropolitano, sendo idealizado neste território como fruto de medidas do “novo desenvolvimentismo” o Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro – COMPERJ, sendo este um complexo industrial onde o intuito é a produção de derivados de petróleo e produtos ligados ao setor petroquímico.

sendo esta a primeira plataforma do tipo semi- submersível que foi completamente construída no Brasil. Juntamente com a P-52, a P-51 esteve entre as primeiras a serem licitadas no governo Lula, tendo um investimento total na unidade de aproximadamente US\$ 1 bilhão³⁸⁹. Enfatizando novamente sobre a redinamização deste investimento nesta década, elucida-se uma reportagem do ano de 2010, onde:

depois de hibernar por mais de uma década, a Nuclebrás Equipamentos Pesados S. A. (Nuclep) é mais uma estatal vitaminada pelo governo federal para tirar do papel grandes projetos. Com a assinatura de contratos, como o dos cascos dos novos submarinos da Marinha e de equipamentos para a Usina Nuclear Angra 3, a empresa deverá superar a marca recorde de R\$ 500 milhões em encomendas este ano. A cifra representa um aumento de mais de 230% no valor dos serviços contratados em relação a 2009, quando as encomendas somaram R\$ 150 milhões. Para o presidente da Nuclep, Jaime Cardoso, o salto fecha a primeira fase da recuperação da empresa iniciada em 2003.³⁹⁰

A perspectiva no ano de 2010 revelava que:

Trinta anos depois de iniciar as atividades, a empresa tenta deixar para trás a imagem de elefante branco. Tanto que pretende renovar seu parque industrial de 65 mil metros quadrados em Itaguaí, no Grande Rio, para não só dar conta das encomendas mas também diversificar ainda mais sua atuação. Uma das metas é tirar do papel o plano de produzir motores navais, o que pode aumentar o grau de nacionalização de embarcações e plataformas de petróleo.³⁹¹

Neste contexto de Itaguaí como uma das cidades-símbolo do novo desenvolvimentismo fluminense, no ano de 2013, a presidente da época, Dilma Rousseff³⁹² – que já tinha visitado Itaguaí no ano de 2005 enquanto Ministra de Minas e Energia – discursou durante a inauguração da Unidade de Fabricação de Estruturas Metálicas (UFEM)³⁹³, sendo esta tida como responsável por parte da infraestrutura destinada na construção dos submarinos. Em tal circunstância, Dilma relatou sobre a importância de os submarinos serem construídos com tecnologia de origem nacional, apesar, de como já mencionado aqui, haver parceria com a França³⁹⁴. Durante tal discurso, a presidenta ainda elucidou a importância de alguns aportes existentes no território de Itaguaí no papel de fornecer base ao desenvolvimento brasileiro. Segundo a mesma:

³⁸⁹ Ver: <http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,lula-conhece-sede-da-nuclep-em-itaguai,20050609p7988>. Acesso em setembro de 2016.

³⁹⁰ Ver: <http://economia.estadao.com.br/noticias/geral,nuclep-mais-uma-estatal-que-e-ressuscitada-imp-,595583>. Acesso em abril de 2017

³⁹¹ Ver: <http://g1.globo.com/economia-e-negocios/noticia/2010/08/governo-impulsiona-estatal-nuclep-com-encomendas.html>. As informações contidas são do jornal O Estado de S. Paulo. 16 Agosto 2010. Acesso em abril de 2017.

³⁹² Dilma Rousseff já havia participado em julho de 2011 da cerimônia de início da construção de submarinos do Programa de Desenvolvimento de Submarinos (Prosub) realizado na Nuclebrás Equipamentos Pesados (Nuclep).

³⁹³ Ver: <http://www.naval.com.br/blog/tag/unidade-de-fabricacao-de-estruturas-metalicas-ufem/> Acesso em setembro de 2016.

³⁹⁴ Ver: <http://oglobo.globo.com/brasil/dilma-inaugura-em-itaguai-rj-fabrica-que-fara-primeiro-submarino-brasileiro-7707131#ixzz4EtsFdXcW>

Acesso em setembro de 2016.

Com o complexo que inclui a Ufem, o estaleiro, a base naval e a reestruturação da Nuclep, o Brasil se torna cada vez mais considerado e reconhecido no cenário internacional.

O Brasil tem todas as condições de cumprir simultaneamente duplamente o seu papel, de desenvolvimento científico e tecnológico, crucial para a indústria, e um papel gerador de renda e emprego. É um país que é capaz de lidar também com a superação e eliminação da miséria. Nunca podemos esquecer que para essa nação se afirmar, ser de fato desenvolvida, seu povo tem de ser desenvolvido.³⁹⁵

No que se refere às Parcerias Público-Privadas (PPP)³⁹⁶, um exemplo importante foi a instalação do Superporto Sudeste, que atualmente é designado apenas como Porto Sudeste. Este empreendimento teve no ano de 2010 um financiamento aprovado pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) de R\$ 407,7 milhões para a LLX Sudeste Operações Portuárias Ltda. para que pudesse adquirir equipamentos nacionais para essa instalação. Tal porto foi idealizado para servir como instrumento logístico referente ao escoamento da carga de minério de ferro da empresa MMX (também do grupo EBX), proveniente das minas de Minas Gerais, sendo que a LLX Sudeste também pretendeu efetuar o escoamento de minério de ferro de outras empresas localizadas no Quadrilátero Ferrífero de Minas Gerais. O objetivo de incentivo do governo federal a tal projeto se deveu na tentativa de redução do gargalo de infraestrutura portuária existente na época no Brasil assim como o aumento da capacidade de escoamento portuário da região produtora de Minas Gerais para o mercado externo, proporcionando também uma melhoria na utilização da malha ferroviária brasileira, bem como a geração de emprego e renda nesta região³⁹⁷.

Tais induções sofreram influências diretas da reorientação no papel do Estado neste século, onde essa guinada estatal fomentou maiores visibilidades as mudanças, maior atração de investimentos a Itaguaí. Assim, aponta-se que a reestruturação do porto, a construção da TKCSA como o maior investimento privado em todo o território nacional nos últimos anos – aqui reforça-se o complexo Itaguaí-Santa Cruz –, a saída da hibernação da NUCLEP, o fato de ter aderido aos investimentos do PROSUB, assim como as perspectivas que giravam em torno da Petrobras com a questão do pré-sal, além da construção do Arco Rodoviário Metropolitano, entre outros investimentos, tanto industriais como logísticos, são os fatores que alimentam a significância adquirida por tal recorte como uma espécie de símbolo recrudescida neste século. Ou seja, é a partir desse contexto que ratifica como esse recorte passou a ser enxergado como um lócus atrativo e privilegiado para o poder público para concentrar suas ações, expandindo as competências logístico-produtivas.

Nos entremeios dessa análise, torna-se relevante considerar que alguns aspectos reativados desse modelo condizem com obras e investimentos que foram reanimados de outros períodos desenvolvimentistas no país, principalmente da década de 70, época do regime militar³⁹⁸, que era característico de obras faraônicas em termos de infraestrutura e de expressivas transformações territoriais. Exemplificando esta relação, tem-se o caso do Arco

³⁹⁵ Ver: <http://www.valor.com.br/politica/3028414/dilma-inaugura-unidade-de-componentes-do-submarino-nuclear-brasileiro>. Acesso em abril de 2017.

³⁹⁶ Ver: <http://www.brasil.gov.br/economia-e-emprego/2012/04/parceria-publico-privada-ppp> Acesso em setembro de 2016.

³⁹⁷ Ver: http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/bndes/bndes_pt/Institucional/Sala_de_Imprensa/Noticias/2010/logistica/2_0100105_porto_sudeste.html. Acesso: 12 de setembro de 2016.

³⁹⁸ Para verificar aspectos compatíveis com a época do regime militar implicados nesse século, principalmente sobre a gestão da presidenta Dilma Rousseff, onde a ação estatal se acentuou, ver: <https://www.insper.edu.br/noticias/a-volta-do-estado-leviata/>. Acesso: 05 de maio de 2017.

Rodoviário Metropolitano e o ideário de defesa, de segurança, evidente na construção de submarinos alimentado pelo PROSUB³⁹⁹.

Portanto, todos esses fatos retratados comprovam a singularidade do território de Itaguaí – como uma cidade estratégica, cidade-símbolo, ou ainda, um território-ação para a lógica desenvolvimentista pós-2000 – no que tange às suas competências de inovação, em ser favorável em receber aportes de diferentes e dinâmicos segmentos, de expandir fatores que tornasse estratégico a sua posição e a conjuntura de redes de transporte que a compõem.

Procurou-se demonstrar a partir de dados e informações – que apontaram as significativas mudanças fomentadas em tal área principalmente pós 2005/2006 – como tal território se tornou uma peça-chave, protagonista para a engrenagem neodesenvolvimentista. Como enfatizado, este recorte representa um quadro-síntese para a análise geográfica sobre como se produziu à estratégia territorial dessa política de Estado, que atuou numa perspectiva nacional sem de fato se preocupar com esferas locais que estivessem desprendidas de seus interesses logísticos- industriais.

Aqui o intento foi trazer contribuições que apontassem que as alterações que ocorreram em Itaguaí nessa última década – de quais os órgãos, instituições, que sustentaram e incentivaram este movimento de mobilidade de capital para tal área –, ou seja, que o motor indutor de todo processo faz parte dos incentivos e articulações oriundas da escala federal reorientada pós-2003. Essa perspectiva de análise procurou evidenciar as estratégias representativas pelo retorno do Estado, como efetivando parcerias público-privadas, bem como conexões com o capital estrangeiro para tal fato, na busca de atrair tecnologias e infraestruturas⁴⁰⁰. Portanto, todo esse contexto elucidado por Itaguaí no recorte temporal de tal pesquisa se ratifica perante o retorno do papel do Estado com a questão do desenvolvimento, tendo em vista o seu intuito de retomar o seu planejamento estratégico, fortalecendo segmentos financeiros públicos, empresas e demais instituições. Como demonstrado, houve a redefinição e ampliação do papel dos bancos públicos, como também a criação de novas estratégias de renovação da política industrial que estava de certo modo estagnada na década de 90, principalmente atuando na recuperação da indústria naval que apresentava na década anterior irrelevante desempenho.

As transformações política- econômicas representadas pelo novo- desenvolvimentismo – de expandir as possibilidades de inserção econômica em um contexto global – e de seus interesses – como por exemplo, o da expansão das exportações de commodities minerais – foi a responsável por dinamizações territoriais em pontos escolhidos para a atuação de suas intervenções. Tal fato se evidenciou em Itaguaí, principalmente pela sua capacidade de integração logística, tendo em vista o papel do porto e a capacidade de implantação/expansão de outros terminais portuários. Nessa perspectiva, compreende-se como o uso do território é a chave tanto para a compreensão quanto para a manutenção do encadeamento de todo o processo de reestruturação revigorado neste século. Destarte, tal modelo comporta dinâmicas que se inserem – impondo suas ações, suas marcas – alterando significativamente a estrutura, as formas de organização e gerando consequências territoriais por meio da materialização de

³⁹⁹ Na escala dessa análise tendo em vista o território nacional, tem-se o caso marcante do projeto da construção da Usina Hidrelétrica de Belo Monte no Rio Xingu, no Estado do Pará. Esse projeto vem da ditadura militar dos anos 70 e sob pressão dos indígenas e por outros fatores, acabou sendo engavetado em 1989. Ver: <http://www.mabnacional.org.br/artigo/belo-monte-volta-triunfante-da-ditadura-militar>. Acesso: 05 de maio de 2017.

⁴⁰⁰ Exemplo disso é a associação franco-brasileira na construção de submarinos, bem como o fato das empresas Impala e Mubadala passarem a deter participação de 65% na MMX Porto Sudeste. Ver: <http://www.naval.com.br/blog/2009/09/10/itaguai-construcoes-navais-odebrecht-fica-com-59-do-capital/>; <http://g1.globo.com/economia/noticia/2013/10/mmx-vende-65-da-porto-sudeste-a-impala-e-mubadala-por-us-400-milhoes.html>. Acesso em setembro de 2016.

suas ações. Como dito, o que interessou primordialmente foi o uso instrumental que foi dotado tal território – Estado legitimando e expandindo as possibilidades para o capital agir – mas sem de fato se atentar com todos os elos, os movimentos e simbolismos existentes em seu seio. Ou seja, caracteriza-se como uma política de Estado que planeja nacionalmente, mas não esboça um pensamento local – deslocado de cada administração local – tendo em vista o fato de cada território conter suas particularidades – construções, conflitos e contradições – que influem em tal estrutura. Itaguaí é apenas mais um lugar, mais um “território da ação” que abarca as funções designadas nos marcos desse “projeto” de Estado.

Portanto, o objetivo primordial foi trazer apontamentos de como a maior indução ao processo de reestruturação territorial- produtiva se tornou intrínseco a reorientação do Estado. Tal condição contribuiu na garantia e na consolidação do arquétipo neodesenvolvimentista, proporcionando assim aspectos significativos de análise para a geografia econômica brasileira, tendo em vista as suas práticas e marcas territoriais.

CAPÍTULO IV

“ATMOSFERA DE CRISE”: PERMANÊNCIAS E PERSPECTIVAS

Tendo em vista todo o contexto nacional marcado por crise política- econômica, torna-se crucial abordar o seu reflexo no recorte de pesquisa analisado: a crise dos projetos “novodesenvolvimentistas” que circundou os investimentos no “território-ação” de Itaguaí e que demonstram a instabilidade vivenciada por uma das “cidades-símbolos” deste modelo.

Portanto, com o momento de crise, há de se retratar como se encontra a situação dos principais investimentos aportados para o respectivo recorte espacial. Há de se compreender o momento em que ruem os investimentos – entendendo aqui os projetos surgidos ou reestruturados – localizados em tal território, tendo em vista que no momento áulico neodesenvolvimentista, estes apresentavam grandes projeções futuras.

A “crise” deve ser tratada a partir das mudanças atuais, com base em um cenário político caracterizado por uma crise institucional, bem como dos desinvestimentos em curso relacionados aos empreendimentos. Assim, os sinais que apontam a derrocada de tal modelo, tendo em vista a falência dos projetos, a crise nos investimentos e o panorama de instabilidade político- econômico brasileiro serão analisados. Como proposto, o recorte temporal será definido tendo em vista um período de dez anos de análise (2006-2016).

A Tal necessidade se justifica pelo fato de Itaguaí ter ser redinamizado como um lugar atrativo a partir do processo de reestruturação territorial- produtiva e ressurgido como “sinônimo de porto”, e assim ter abarcado uma enxurrada de investimentos. Este movimento de “ascensão” sofreu uma ruptura recentemente, com a crise que atingiu o mercado de commodities, fazendo com que suas projeções caminhem em direção contrária à esperada. As atividades direcionadas ao crescimento econômico, estimuladas pela política desenvolvimentista que trouxe amplas transformações territoriais, atualmente lidam com uma “atmosfera de crise” que atingiu os investimentos, mas consequentemente, refletiu em suas outras estruturas.

Assim sendo, sabendo-se de quais foram às marcas, os impactos causados principalmente após 2005/2006 no recorte analisado, torna-se oportuno tratar como se evidenciou – principalmente a partir de 2015, mas de modo mais enérgico em 2016 – a configuração de uma derrocada vivenciada nos investimentos, caracterizada por cortes, enxugamentos e incertezas. Assim, em Itaguaí a crise dos investimentos logístico- produtivos serve como um “símbolo” autoexplicativo para compreender o retrato da macrocrise nacional.

Tal política trouxe mais visibilidades ao território aqui analisado, incentivou ao processo de reestruturação, em sua amplitude logística e industrial, mas sem de fato se atentar as estruturas sociais locais. Nesta conjuntura, é como se a cidade fosse para o “novodesenvolvimentismo” algo desvinculado de seus interesses, onde o que realmente tornou-se valorizado foi o território do entorno do porto, o seu uso instrumental e a expansão das suas competências. Isso dialoga perfeitamente com o fato, já comentado anteriormente, de que o porto, criado em uma fase desenvolvimentista, não foi pensado para a cidade em si, portanto, todo o processo que se manifesta é totalmente desconectado de uma relação porto- cidade. Mas, obviamente, tal aspecto não significou que a cidade em si não fosse se valorizar, recriar as próprias formas de se promover mediante a reestruturação de tal aporte portuário. Torna-se intrigante como que as cidades portuárias dos países centrais são vistas como desvalorizadas, mas nos países periféricos, tal aspecto acaba ganhando outro sentido, é sinal da chegada de possibilidades, como visto com Itaguaí, que procurou se promover mediante o rótulo de “a cidade do porto”.

4.1 Desinvestimentos em curso: mudanças produtivas em Itaguaí

Apesar da crise atingir os investimentos, obviamente, a cidade em si sofre impactos pelo fato de ter criado expectativas, se alimentado das possibilidades, ter se produzido para colher resultados positivos do “novo-desenvolvimentismo”. O que fez a cidade criar novas expectativas, se projetar, ou seja, o maior dinamismo das atividades portuárias, logístico-industriais, os investimentos instalados na cidade em si, cedeu lugar a um clima de instabilidade, estagnação, com cortes, enxugamentos, gera, claramente, um reflexo nas estruturas que acompanharam este processo.

Deste modo, a crise nos investimentos reflete em várias escalas, como no urbano, na vida local. Há o entendimento, que apesar de a crise ser diretamente nos empreendimentos, na redução do potencial de uso de sua capacidade, tem-se que, como consequência, que a cidade também sofre, por ter abarcado, induzido novos processos, esperançosos, mediante o “olhar” mais enérgico do Estado. A cidade – entende-se aqui a administração municipal, o pequeno e médio empresário e os seus trabalhadores –, desconectada e abstraída de qualquer interesse deste modelo, desenvolveu, nas margens deste processo, suas próprias ambições, visando resultados com as possibilidades surgidas. Mediante as reestruturações produtivas (causadas pelo Estado/grande capital industrial), novas formas, estruturas de serviços, hábitos de consumo, desprendidos de qualquer desempenho, interesse, da própria política de Estado, esta que apenas se interessava em extrair as competências, os fatores logísticos e industriais de tal território. Ou seja, com a chegada dos investimentos, houve um estímulo a incorporação de novos atores, novos agentes produtores do espaço, da cidade de Itaguaí em si, embora, deslocada de um interesse geral do “novo- desenvolvimentismo”.

Ainda que tais ações fossem realizadas por agentes intrínsecos ao capital e à administração local, estavam desprendidas de uma ação advinda diretamente da escala política do novo-desenvolvimentismo. Este panorama se configura como se houvesse melhoria intrínseca a vida social do local, como se esta ganhasse um sentido mais de urbana, mas, como se sabe, há apenas uma expansão do consumo, mediante novos atores produtores do espaço urbano, relacionado a um movimento do capital totalmente especulativo e sem solidez e efetivação de política pública real, um ordenamento territorial.

É claro que, num lugar outrora periférico, qualquer rebatimento ínfimo que se aponte para o lado social passa a ser visto como grande novidade, como a chegada do próprio desenvolvimento em si, embora não mexam na estrutura da desigualdade construída pelo capital, inclusive, expandindo-a e este aspecto, ganha maiores proporção ainda, com a crise nos investimentos.

Logicamente, os novos elementos surgidos a partir dos dinamismos industriais também entraram em decadência, incorporando assim todo um cenário de crise, que não apenas abala os investimentos, mas reflete claramente na atmosfera da cidade. Deste modo, cada vez mais se configura um panorama onde todas as esferas do Estado/ administração local se tornam incapaz de dar conta do aparato das cidades perpetuando ainda mais a materialização dos reflexos da crise. Por este viés, o panorama de crise política-institucional nacional, obviamente, atinge, reflete nesses empreendimentos e nos aportes criados a partir do maior dinamismo industrial de tal recorte, trazendo a ideia de que o que poderia proporcionar uma explosão da economia de Itaguaí já encontra-se em decadência, em crise.

Há de se apontar que o modelo novo desenvolvimentista atuou a partir de uma questão mais ampla, pensada como uma proposta nacional, interessando apenas o uso instrumental de determinados territórios. Foi configurado por uma estratégica nacional-global, mas que não pensa localmente – na produção de políticas públicas sociais locais – em aspectos que perpassam a sua lógica econômica e produtiva nos territórios escolhidos para abrigar suas

ações deste caráter. Ou seja, seus interesses não estavam conectados a uma intervenção em todas as esferas do local ou em promover uma perspectiva social local propriamente dita, mas sim em proporcionar induções que expandissem a possibilidade de rentabilidade de suas operações. As transformações no território de Itaguaí agiram em total interesse visando uma expansão dos processos intrínsecos ao porto e aos investimentos logísticos-industriais vinculados a este, e que qualquer mudança, mínima que seja, no aspecto que se faz parecer social, é apenas uma consequência, mesmo que não sólida, de todo o processo pensado em seu plano totalmente econômico. Salientando, por exemplo, a chegada de novos aportes de ensino técnico-instrucional não se faz justificados como aspectos sociais efetivos, tendo em vista que seu interesse é crucialmente a qualificação da mão-de-obra local, embora, sem grandes avanços na qualificação profissional, tendo em vista que diz respeito, como abordado por OLIVEIRA (2015), ao oferecimento de cursos de operador de empilhadeiras, eletricitista, encanador, mecânico industrial, metalúrgico.

Neste mesmo patamar de análise, as mudanças urbanas – a sua nova estrutura, com novos serviços, formas, hábitos – também não podem ser vistas como melhorias eficazes referentes à vida social local, embora se apresente como, devido toda a questão ideológica, de um discurso incorporado em tais implicações, que indicam a produção da lógica do urbano cada vez mais como sinal de progresso, de moderno. Tal pensamento ganha respaldo ao considerar que a criação de infraestruturas e a transformação do território, sem planejamento e à mercê do capital industrial e imobiliário, contribuem ainda mais para a expansão da segregação, da desigualdade e a consolidação de uma cidade cada vez mais excludente e menos como um valor de uso, como um direito para todos, ou seja, contribuindo para a degradação dos aspectos e da vida local.

As ações “neodesenvolvimentistas” findadas no recorte espacial analisado, assim como em outros territórios valorizados para tais, atuou desconectada de um planejamento – de um pensar nos locais onde se fizeram presentes de modo mais cirúrgico –, com as respectivas administrações. É fundamental o entendimento de que as fragilidades das prefeituras na gestão impedem, na realidade, as mesmas de admitirem a responsabilidade na construção de um desenvolvimento social por meio de políticas públicas locais. Deste modo, fica inviabilizado qualquer aproveitamento, legado positivo, gerado pelo excedente do crescimento econômico.

O modelo novo desenvolvimentista, como já dito, trabalha em um plano nacional, mas não elabora um planejamento local que ultrapasse a questão econômica. Todo processo é baseado na exploração do território para extrair o máximo possível de rentabilidade, como exemplificado em Itaguaí, onde este apenas passou a ser alvo de interesses do Estado mediante o porto funcionando como um elemento estratégico para seu projeto nacional de desenvolvimento, a partir da expansão das exportações e de um conglomerado logístico-produtivo ao entorno do seu sistema portuário.

Há sempre que relembrar que seu objetivo único e exclusivo foi a expansão das competências dos territórios que tendiam a gerar as condições favoráveis para as suas ações. Analisando o caso de Itaguaí, observou-se que isso se desenvolveu mediante a criação de infraestruturas e fatores logísticos voltados a expandir as possibilidades de uso do porto, mediante ao interesse de aumentar as exportações das *commodities* brasileiras. Assim, todo o processo construído agiu sem a necessidade de grandes interferências, contrapartidas sociais, sem exigir do lado social e de pensar no urbano local. Neste contexto, Itaguaí se configurou apenas como mais um ponto isolado, que recebeu massivos investimentos e que ficou incumbida – entendida aqui como o poder da escala local administrativa – de aproveitar, como desse, qualquer dinamismo, excedente surgido.

Configurou-se um modelo atento à perspectiva nacional, mas que se esquece das contradições locais, onde manifesta suas ações. Neste cenário, a reorganização do território,

da cidade em si, ficou a mercê de uma autarquia da prefeitura e dos atores locais, da lógica do capital, de novos agentes em confronto com sujeitos sociais históricos. Nesta conjuntura, se junta a incapacidade e má gestão da administração local em aproveitar os impactos positivos de crescimento econômico advindo dos investimentos e seus frutos. Assim, não se promoveu grandes projeções de políticas sólidas no território, resultados efetivos que apontassem para alguma perspectiva social, fazendo com que a cidade, a sua situação, continuasse a mesma, ou melhor, as problemáticas, os impactos negativos, como serão vistos, inclusive, se expandiram e ganharam maiores notoriedades.

É relevante apontar que muitas das transformações locais são desprendidas das ações diretas do plano de novo desenvolvimentismo, mas que surgiram mediante as suas consequências. Ou seja, a chegada do capital logístico-industrial mediante a expansão do porto trouxe junto novos agentes aliados ao capital interessados em lucrar com toda esta conjuntura fomentada, estimulando a criação de novos serviços, infraestruturas aliadas ao consumo de uma possível “nova” classe atraída para tal ambiente. Assim, a cidade – entendendo aqui como a administração local, atores do mercado imobiliário, entre outros – se aproveitou das possibilidades surgidas, como se tivesse “*surfado na onda da crista do novo desenvolvimentismo*”.

Neste patamar de análise, como houve a proliferação de novas formas, novos hábitos de consumo, de serviços, expansão do mercado imobiliário, valorização do solo urbano, produziu-se também uma incorporação de cunho ideológico – local para investir, residir, trabalhar – em que se é criado uma alusão de uma nova roupagem na cidade, abandonando o ar de ultrapassado, de atraso, de periférico. Como exemplo, o empreendimento imobiliário Turó Park⁴⁰¹, localizado na Reta de Piranema (RJ-099), retrata bem em seu material de divulgação as potencialidades da região, enumerando os pontos positivos de residir em Itaguaí. Em seus *folders*, aponta Itaguaí e região como inserida no maior eixo de desenvolvimento do Rio, além de possuir mais de 15 empresas nacionais e internacionais como Furnas, Petrobras, CSN, Vale, entre outras, e que está recebendo grandes investimentos em siderurgia, infraestrutura e logística, abrigar o Porto de Itaguaí e a Companhia Siderúrgica do Atlântico e gerar milhares de empregos diretos e indiretos. Tal investimento, que em maio de 2015 apresentava cada terreno em valores de custo a partir de R\$ 229 mil – lembrando que se trata de uma área que sofre com precariedades de infraestrutura –, em julho de 2017, no site do referido investimento, ainda há terrenos disponíveis e o valor ainda é o mesmo, o que simboliza que não ocorreu uma maior especulação imobiliária, provavelmente, pela crise e pela ruína dos investimentos produtivos em tal território. Ou seja, o que se quer ratificar é que consequentemente a crise nos investimentos afeta também as estruturas surgidas, o movimento especulativo em torno de novos serviços.

Assim, é necessária a compreensão de que a crise que afetou os investimentos instalados no recorte espacial de análise gerou reflexos no panorama da cidade, devido esta ter se reproduzido a partir da lógica de aproveitamento dos frutos do “novo-desenvolvimentismo”, das suas marcas. A crise dos investimentos, que refletiu no urbano é mais uma faceta do panorama de crise política-econômica e da derrocada desse modelo. O que se quer colocar em destaque é que as novas formas surgidas – novas estruturas, o “novo” ar do urbano local, de expansão de seus processos – na cidade, como reflexo das ações da política pensada nacionalmente, sofreram uma ruptura, uma instabilidade, mediante o panorama geral de crise. Portanto, não é novidade que mediante a crise dos investimentos ocorreu uma queda do mercado imobiliário, uma degradação das formas urbanas e de toda a vida local. Isso é o exemplo claro de que não houve um planejamento territorial, uma administração da esfera pública local, onde tudo ficou a mercê das atividades do capital

⁴⁰¹ Ver: <http://www.turopark.com.br/empreendimento/>. Acesso: 20 de julho de 2017.

industrial, imobiliário, fato que inviabilizou, devido à incapacidade de gestão local, um impacto positivo de todo esse panorama. Como apontado por Floriano de Oliveira (2013, p. 241), há uma naturalização do uso instrumental dos territórios por parte dos capitais, sobretudo para os usos industriais e imobiliários.

Entendido, em primeiro plano, o cenário configurado entre o modelo “novo-desenvolvimentista” e as administrações locais, há de se voltar ao interesse em se configurar como que a crise que afetou a potencialidade de uso do porto, afetou, em consequência, os investimentos “coroados” pelo retorno do Estado neste século, ou seja, todo o processo de reestruturação territorial- produtiva e em consequência; outras facetas, da vida local. Adiante serão trabalhadas, as marcas, quais os sinais que apontam para a crise que passou a se configurar nos principais investimentos presentes em Itaguaí e nas estruturas surgidas em torno destes, sendo, para isso, utilizado, reportagens, dados, informações, que venham a contribuir para a caracterização atual do cenário produtivo-econômico e social de tal território, mediante os impactos negativos, a “atmosfera de crise” que o contempla.

Antes de tudo, salienta-se, que este panorama de crise é amplo, atingindo todo o cenário nacional, e muito evidente no recorte espacial fluminense – não é algo específico dos investimentos em Itaguaí – devido este, ter sido, como já apontado, um dos principais locais que recebeu durante o período “novo-desenvolvimentista” uma expressiva carga de investimentos, representativos de uma diversidade tipológica e responsável por alavancar; no seu momento ápice; a sua economia. As circunstâncias de instabilidades atingiram de modo mais danoso ao Estado do Rio de Janeiro, pelo motivo deste ter abarcado um expressivo número de investimentos e de diversos projetos em um curto tempo, tanto produtivos-extrativistas, quanto dos megaeventos, com significantes gastos públicos (dívida pública)⁴⁰² e fortalecimento das empreiteiras⁴⁰³ no núcleo metropolitano. Deste modo, não apenas Itaguaí, mas um contexto mais amplo se tornou representativo de transformações estimuladas pelo retorno do Estado e da reviravolta na economia fluminense, e conseqüentemente, palco também de um panorama de crise. Aponta-se a isso a extrema dependência da economia fluminense, das suas arrecadações estarem em grande parte voltadas à atividade petrolífera e aos seus ramos intrínsecos ao processo de extração, ou seja, uma economia pautada nas variações do preço do petróleo. Para tal, basta lembrar, como apontado por Floriano de OLIVEIRA (2013, p.249);

As atividades extrativistas de petróleo e gás, na Bacia de Campos, e a produção do complexo petroquímico, no município de Itaboraí, são, sem sombra de dúvidas, os elementos propulsores desses investimentos. A construção e renovação das bases logísticas, como a rodovia denominada Arco-metropolitano, que atravessará sete municípios, ligando o Comperj ao Porto de Itaguaí, completamente reformado e ampliado, são exemplos dessa renovação. Junta-se a isso a ampliação da base industrial diretamente vinculada a essas atividades, como a fenomenal recuperação do setor naval no estado, particularmente nos municípios de Niterói, São Gonçalo e Angra dos Reis.

⁴⁰² Adriano Zão (2017) aponta que a Secretaria do Estado de Fazenda, Subsecretaria de Finanças, com dados atualizados em março de 2017, em dezembro de 2016 o Rio de Janeiro possuía como saldo de dívida financeira direta o valor de R\$ 108,621 bilhões. Para se ter dimensão do crescimento vertiginoso, em 1999, o montante da Dívida Consolidada, em termos absolutos correspondia a R\$ 22,832 bilhões. Ou seja, em 17 anos a dívida pública cresceu quase cinco vezes. Ver: <http://esquerdaonline.com.br/2017/06/23/rio-de-janeiro-decadencia-economica-crise-politica-e-colapso-dos-servicos/>. Acesso: 21 de julho de 2017.

⁴⁰³ Ver: <http://www.jb.com.br/rio/noticias/2014/05/03/mpf-vai-investigar-governo-do-rio-e-empreiteiras-nas-obras-do-pac/>; <http://estadodedireito.com.br/cabral-recebeu-mesadas-de-empreiteiras-de-2007-2014-diz-mpf/>. Acesso: 21 de julho de 2017.

Em todo o território fluminense, mediante o processo de reconfiguração industrial manifestado por um movimento para além da metrópole e do seu núcleo, os sinais da derrocada desse modelo são evidentes, seja pelo ocaso dos investimentos planejados, seja atrelado à desvalorização das *commodities* no mercado internacional. Corrobora com todo este desmantelamento o conseqüente aprofundamento dos impactos negativos, tanto relacionados à queda da produtividade, como à má gestão administrativa, com os expressivos gastos públicos, e a ausência de um planejamento territorial articulado entre os municípios/cidades da espacialidade fluminense. Portanto, a atmosfera de crise nos investimentos dos últimos anos reflete e é intrínseca também a variadas facetas, determinadas pela decadência econômica, uma crise política e o colapso dos serviços públicos⁴⁰⁴.

O Rio de Janeiro se tornou, portanto, a síntese, o retrato tanto para a compreensão da “ascensão” do modelo “neodesenvolvimentista” quanto para a sua derrocada, contribuindo logicamente para tal as más administrações públicas locais e os escândalos políticos, tanto no governo estadual quanto no município de Itaguaí, inclusive com o afastamento do prefeito. O “Prefeito da Ferrari Amarela”, como ficou conhecido o prefeito Luciano Mota (PSDB)⁴⁰⁵, foi afastado de suas funções por relações com desvio de verba pública⁴⁰⁶, fato este que contribuiu, claramente, para a instabilidade político-econômica de tal município, bem como com a precariedade dos serviços, aumentando as incertezas e a deterioração da estrutura pública local, nas escalas da educação, saúde, entre outros, e ainda com os casos noticiados de não pagamento aos salários dos servidores públicos⁴⁰⁷.

Coloca-se mais uma vez em questão é que não pode se colocar totalmente culpa ao modelo “novo-desenvolvimentista” pela ruína e instabilidades manifestadas localmente, ou seja, a todas os problemas referentes ao contexto regional-local, tendo em vista a autonomia dos municípios para as devidas administrações, apesar das incapacidades, para usos dos recursos e a instabilidade na relação política-território. Apenas para exemplificar uma das facetas e explicitar como os problemas, em diversas instâncias, encontram-se enraizadas, historicamente, Itaguaí, em seu limite territorial com Seropédica, é conhecido por extrações ilegais de seus recursos areais⁴⁰⁸, sem qualquer indício de que haverá mudança neste quadro. Ou seja, de grande relevância e que impediu, inviabilizou um aproveitamento mais sólido dos legados promovidos pela injeção de investimentos estimulados pela escala federal nestes “territórios-ação”, refere-se principalmente a toda conjuntura de degradação do ambiente político local, marcado pelas más gestões, incompetências e ausências de planejamentos públicos locais, com históricos de fraudes, uma série de escândalos de corrupções, entre outros. Tal panorama explica em partes, como que a chegada de novos investimentos, que possibilitaram o aumento da arrecadação de tais municípios, como ocorreu em Itaguaí – onde a receita total quadruplicou entre 2005 e 2014⁴⁰⁹ – não simbolizam proporcionalmente

⁴⁰⁴ Ver: <http://esquerdaonline.com.br/2017/06/23/rio-de-janeiro-decadencia-economica-crise-politica-e-colapso-dos-servicos/>. Acesso: 21 de julho de 2017.

⁴⁰⁵ Ver: <https://oglobo.globo.com/rio/apos-escandalo-que-levou-ao-afastamento-do-prefeito-itagua-i-vive-dias-turbulentos-15830280>. Acesso: 21 de julho de 2017.

⁴⁰⁶ Ver: <https://oglobo.globo.com/rio/itagua-i-prefeito-acusado-de-chefiar-esquema-de-desvio-de-verba-que-renderia-30-milhoesmes-14870577>. Acesso: 21 de julho de 2017.

⁴⁰⁷ Ver: <http://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/odiabaixada/2017-02-19/em-itagua-i-crise-atinge-tambem-a-educacao.html>; <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/03/servidores-de-itagua-i-rj-fazem-protesto-em-frente-prefeitura.html>; <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/cidades-da-baixada-fluminense-mergulham-na-crise-e-prefeitos-somem.ghtml>. Acesso: 21 de julho de 2017.

⁴⁰⁸ Ver: <https://www.ecodebate.com.br/2008/03/24/rj-extracao-ilegal-de-areia-a-propina-que-move-areais/>; <http://www.accamtas.com.br/p/degradacao-ambiental-seropedica.html>; e também: <http://caroldaemon.blogspot.com.br/2015/01/extracao-insustentavel-e-ilegal-de.html>. Acesso: 21 de julho de 2017.

⁴⁰⁹ Ver mais: <http://melhorescidadesdobrasil.com.br/os-bons-coletores/>. Acesso: outubro de 2017.

quaisquer que seja uma efetivação e consequente melhora em termos das políticas públicas nos níveis locais. Assim,

Itaguaí vive uma contradição singular entre os municípios brasileiros: arrecada bem, a economia é pujante, mas não há contrapartida de benefícios de infraestrutura e sociais para sua população. apesar da pujança econômica, a situação social da cidade não apresentou um desenvolvimento compatível.⁴¹⁰

Soma-se a isso também a incapacidade e desinteresse de tal política de Estado de intervir, de fato, em melhorias em níveis sociais. Ou seja, é necessária a compreensão de que a raiz do problema encontra-se em todas as esferas de gestão e tal aspecto, evidentemente, ganha maiores proporções negativas, em um período de retração produtivo-econômica, de crise.

A crise emergente está centrada numa conjuntura complexa, conectada também a própria dinâmica do movimento especulativo (financeiro e imobiliário) do capital, na reorganização do capitalismo no país, ou seja, em um Estado cada vez mais capitalista que foi expandido, ganhou mais força a partir do “novo-desenvolvimentismo”. É válido apenas salientar que “*não é difícil encontrar exemplos para mensurar a corrupção na capital fluminense e enveredar, de forma eficaz, para obscurecer os reais problemas estruturais, econômicos, sociais, financeiros e político e ofertar a corrupção como o eixo motriz que conduziu o estado e os serviços públicos ao colapso*”⁴¹¹. Todo esse movimento traduz a relação entre parte da união, estado e dos municípios e de como o contexto nacional é configurado, pelo estadual e este pelo local (municípios), como o caso de Itaguaí.”

4.2 Golpe Jurídico-Parlamentar e desestruturação do Novo Desenvolvimentismo

O retrato da crise e de freada nos investimentos é definido por diversos fatores, pela instabilidade econômica e consequentemente, política e institucional, com o enfraquecimento do “*boom das commodities*”, configurando a desestruturação total do modelo “neodesenvolvimentista” combinado com a instauração do golpe jurídico-parlamentar – a partir de uma relação de interesses – imposto pelo *impeachment* da presidenta Dilma Rousseff em agosto de 2016⁴¹². Desde já, elucida-se que a o panorama da crise econômica, que tende a gerar uma cisão política-social, abriu espaço e permitiu maior legitimidade para os processos que levaram a condicionar o golpe jurídico-parlamentar e a implementação do des(governo) ilegítimo representado por Michel Temer e suas bases de apoio. Como exposto por Desirée Freire; Floriano de Oliveira, Guilherme Ribeiro e Leandro de Oliveira (2016),

como parte fundamental das manobras do golpe era a intensificação brutal da crise econômica a partir dos mais variados artifícios; temos também como resultado uma quebra real da economia, envolvendo agora a aceleração do desemprego, a insolvência de estados da federação e de municípios, a dilapidação deserviços e atividades públicas dentre outros aspectos que,

⁴¹⁰ Ver mais: <http://melhorescidadesdobrasil.com.br/os-bons-coletores/>. Acesso: outubro de 2017.

⁴¹¹ Ver: <http://esquerdaonline.com.br/2017/06/23/rio-de-janeiro-decadencia-economica-crise-politica-e-colapso-dos-servicos/>. Acesso: 21 de julho de 2017.

⁴¹² Ver: <http://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2016/12/28/impeachment-de-dilma-rousseff-marca-ano-de-2016-no-congresso-e-no-brasil>. Acesso: 21 de julho de 2017.

conjugados, estão interrompendo e talvez cancelando as perspectivas que de algum modo vinham sendo construídas.

As ações de supressão dos direitos sociais foram imediatas. Aprovação do Projeto de Emenda Constitucional nº 241, que altera a Constituição Federal de 1988, com o intuito de congelar as despesas do Governo Federal, determinando que sejam corrigidas apenas pelos índices de inflação, por até 20 anos; aprovação da medida provisória 746/16, que determina a reforma no ensino médio, alterando de forma redutora sua estrutura e mascarando essa redução com uma farsesca flexibilidade da oferta de disciplinas; corte nas verbas de assistência do programa Bolsa Família, projeto de apoio às famílias que vivem em situação extrema de pobreza; e revisão das metas do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV).

Tal ação implicou num *“ataque a um projeto de desenvolvimento nacional e regional e a disputa de valores e ideias que visam um retrocesso desastroso”*⁴¹³. Giovanni Alves, em um artigo publicado no “Blog da Boitempo” em junho de 2016, intitulado *“O golpe de 2016 no contexto da crise do capitalismo neoliberal”*⁴¹⁴, evidencia claramente que *“a ruptura da institucionalidade democrática no Brasil em 2016 por meio de um golpe de Estado jurídico-parlamentar ocorreu no contexto da profunda crise do capitalismo global”*. Afinal,

todos os personagens visíveis (e invisíveis) do golpe de 2016 atuam, muitas vezes sem o saber, no palco histórico constituído pelas forças ocultas dos interesses econômicos, políticos e geopolíticos profundos que compõem o movimento das contradições orgânicas do sistema-mundo do capitalismo neoliberal em sua etapa de crise estrutural. Na verdade, é no plano do sistema-mundo do capital global que se disputam os interesses cruciais da produção e reprodução da ordem burguesa planetária.

Na verdade, o que ocorre há anos no Brasil, pelo menos desde 2013, com a fratura da frente política do neodesenvolvimentismo, é uma disputa intraclasse da burguesia, com camadas e frações de classe disputando não apenas os recursos do Estado brasileiro, mas definindo projetos de desenvolvimento do capitalismo para o Brasil de acordo com as disputas geopolíticas que ocorrem no palco histórico do sistema-mundo do capitalismo global.⁴¹⁵

Como apontado por Natal (2013), *“não se pode perder de vista que o adversário é global, é concentrador e é antidemocrático”*, pois

é inegável que os alvos centrais do golpe, com amplo apoio do grande capital internacional e do governo americano, são: o domínio da Petrobrás, maior empresa brasileira no campo energético e detentora de ampla base tecnológica e de inovações para a produção do petróleo em águas profundas; restringir a atuação da Odebrecht no mercado internacional, diante do domínio que a empresa adquiriu mundialmente e, em particular, na América

⁴¹³ Ver: <https://www.cartacapital.com.br/blogs/blog-do-grri/o-impeachment-e-o-realinamento-neoliberal-na-america-latina>. Acesso: 21 de julho de 2017.

⁴¹⁴ Ver: <https://blogdaboitempo.com.br/2016/06/08/o-golpe-de-2016-no-contexto-da-crise-do-capitalismo-neoliberal/#prettyPhoto>. Acesso: 21 de julho de 2017.

⁴¹⁵ Ver: <https://blogdaboitempo.com.br/2016/06/08/o-golpe-de-2016-no-contexto-da-crise-do-capitalismo-neoliberal/#prettyPhoto>. Acesso: 21 de julho de 2017.

Latina; e, para alimentar os interesses das frações das classes dominantes internas, desarticular as políticas de distribuição de renda e garantias trabalhistas construídas durante os governos Lula e Dilma. (FREIRE; Floriano de OLIVEIRA; RIBEIRO; OLIVEIRA, 2016, p. 2).

Uma matéria do *Le Monde Diplomatique Brasil*⁴¹⁶, publicada em maio de 2017, retrata bem o panorama condicionado a partir do golpe, onde indica “*a desconstrução do Estado e dos direitos sociais. Da austeridade ao desmonte: dois anos da maior crise da história*”, em que mensura que

a maior crise da história brasileira se dá em dois tempos: no primeiro, a austeridade abre o caminho para o golpe ao deteriorar a base de sustentação do governo Dilma. Já o segundo é caracterizado por um conjunto de políticas estruturais que visam desconstruir os instrumentos que sustentam o Estado indutor do crescimento e promotor das políticas sociais.⁴¹⁷

Além disso,

O desastre econômico e político em que se encontrava o Brasil em 2016 abriu espaço para o que chamou de “doutrina do choque”, uma filosofia de poder que sustenta que a melhor oportunidade para impor as ideias radicais é no período subsequente àquele de um grande choque social.

É exatamente o que acontece hoje no Brasil: no momento da maior retração da renda da história, em pleno “Estado de calamidade institucional”, quando há claramente uma desarmonia entre os poderes da República, ocorre a imposição de uma agenda [neoliberal](#), de caráter radical, cujo objetivo é transformar rapidamente os princípios e a natureza do Estado brasileiro e da Constituição de 1988.⁴¹⁸

Em entrevista à revista “Caros amigos”, o economista Pedro Rossi, retratou como tem se manifestado o (des) governo imposto a partir do golpe. Segundo ele,

a política econômica do governo Temer atua em dois planos. No primeiro desmonta-se a capacidade do Estado de promover as políticas sociais e fragiliza-se a posição dos trabalhadores. Nessa direção, destacam-se o novo regime fiscal que compromete o gasto social, as reformas da previdência e trabalhista. No segundo plano, desmonta-se a capacidade do Estado de induzir o crescimento e de transformar a estrutura produtiva por meio do novo regime fiscal que limita o gasto com investimento público, a privatização da gestão dos bancos públicos e da Petrobras. É um desmonte do estado promotor de políticas sociais e indutor do crescimento. Temer está se desfazendo dos instrumentos capazes de retomar o crescimento. Esse

⁴¹⁶ Ver: <http://diplomatique.org.br/>. Acesso: 21 de julho de 2017.

⁴¹⁷ Parte de um artigo elaborado por: Pedro Rossi e Guilherme Mello. Pedro Rossi é professor do Instituto de Economia da Unicamp, diretor do Centro de Estudos de Conjuntura e Política Econômica da Unicamp e coordenador do Conselho Editorial do Brasil Debate. Guilherme Mello é professor do Instituto de Economia da Unicamp e pesquisador do Centro de Estudos de Conjuntura e Política Econômica da Unicamp. Ver: <http://diplomatique.org.br/da-austeridade-ao-desmonte-dois-anos-da-maior-crise-da-historia/>. Acesso: 21 de julho de 2017.

⁴¹⁸ Ver: <https://www.cartacapital.com.br/blogs/brasil-debate/a-restauracao-neoliberal-sob-o-des-governo-temer>. Acesso: 21 de julho de 2017.

desmante atende a interesses, mas simultaneamente ele aprofunda a recessão, e isso tem custos eleitorais (ROSSI, 2017).⁴¹⁹

Aponta-se que o golpe coloca-se como uma das frações representativas que definiram a derrocada ideológica e prática do modelo “novo-desenvolvimentista”, da ruptura do movimento condicionado pelo retorno do papel do Estado a partir deste século. Todos esses fatores reafirmam não apenas a existência da crise econômica, mas também alimentaram a instabilidade tanto política quanto institucional, dando abertura para o golpe.

O golpe; tendo em vista a sua relação com a crise do capitalismo global, colocou em risco a própria anulação da política, tornando-se exemplo ainda mais efetivo da depreciação do real sentido atribuído à política, esta que cada vez mais é transformada em negócio e destruída pelo capital. Como exposto por Achille Mbembe, historiador e cientista político camaronês, em um artigo intitulado “*A era do humanismo está terminando*”⁴²⁰, publicado em 2016, “*em um mundo centrado na objetivação de todos e de todo ser vivo em nome do lucro, a eliminação da política pelo capital é a ameaça real. A transformação da política em negócio coloca o risco da eliminação da própria possibilidade da política*”⁴²¹.

Por trás deste processo e da deturpação da política, há um jogo de interesses, de poderes de certo modos invisíveis, onde a política remete-se cada vez mais associado à figura do político e não como um elemento da ação, de intervenção, como um direito, da ação da coletividade contra algo e mais utilizada para conter, do que realmente mobilizar. Como apontado por Natal (2013), “*não se pode perder de vista que o adversário é global, é concentrador e é antidemocrático*”.

Assim, faz-se fundamental a percepção de que a implementação do golpe no Brasil encontra-se conectadas com geopolíticas do capitalismo global e faz parte da própria estratégia no campo da “recolonização da América Latina”⁴²², que contribui cada vez mais para os processos de expropriações territoriais das nações periféricas. Como apontado por ASSIS (2014, p.613) “*se, no colonialismo histórico, a rapina dos recursos naturais legitimava-se pela força e supremacia político-militar do Estado colonizador, no contexto atual, vigem outros mecanismos de poder que garantem a continuidade da expropriação*”. A própria intensificação da crise econômica, alimentada por diversos atores com o respectivo golpe, leva ao quadro de debilitação, incapacidade de gestão da máquina pública e isso fortalece, evidentemente, um movimento intrínseco a tentativa de promover um amplo processo de concessões e privatizações; em todas as escalas, inclusive a dos recursos naturais, como evidenciou-se a partir do (des)governo do Temer⁴²³. Todo processo funcionou, portanto, junto a uma estratégia de desestabilidade, tanto do ex-governo Lula/Dilma, quanto

⁴¹⁹ Ver: <http://www.carosamigos.com.br/index.php/economia/9503-neoliberalismo-e-democracia-sao-incompativeis>. Acesso: 21 de julho de 2017..

⁴²⁰ O artigo foi publicado, originalmente, em inglês, no dia 22-12-2016, no sítio do **Mail & Guardian**, da África do Sul, sob o título “*The age of humanism is ending*” e traduzido para o espanhol e publicado por *Contemporeafilosofia.blogspot.com*, 31-12-2016. A tradução é de **André Langer**. Ver: <http://www.ihu.unisinos.br/564255-achille-mbembe-a-era-do-humanismo-esta-terminando>. Acesso: 21 de julho de 2017.

⁴²¹ Ver: <http://www.ihu.unisinos.br/564255-achille-mbembe-a-era-do-humanismo-esta-terminando>. Acesso: 21 de julho de 2017.

⁴²² Ver: <http://jornalggn.com.br/noticia/golpe-no-brasil-faz-parte-de-uma-nova-colonizacao-da-america-latina>; <https://www.sul21.com.br/jornal/golpe-no-brasil-e-parte-de-um-projeto-de-recolonizacao-da-america-latina/>. Acesso: 21 de julho de 2017..

⁴²³ Ver: <https://www.pragmatismopolitico.com.br/2016/09/michel-temer-anuncia-pacote-de-privatizacoes-com-petroleo-do-pre-sal-incluso.html>; <http://www.correiodobrasil.com.br/multinacionais-querem-privatizar-uso-da-agua-e-temer-negocia/>; <http://jornalggn.com.br/blog/roberto-bitencourt-da-silva/temer-escancara-as-portas-para-privatizacao-por-ivan-valente>; <https://www.brasil247.com/pt/247/brasil/260571/Temer-abre-espa%C3%A7o-para-entregar-aqu%C3%ADfero-Guarani.htm>. Acesso: 25 de julho de 2017.

das empresas estatais fortalecidas por estes, principalmente com o caso da Petrobras, que evidentemente, com a sua imagem atrelada a corrupções, assistiu a busca pela legitimidade dos processos de privatizações iniciados na década de 90, tendo como apoio, inclusive atores midiáticos, para tal⁴²⁴. Elucida-se que antes mesmo da concretização do golpe já ocorrera investigações a respeito da Petrobras, onde

a partir de abril de 2014, antes de obter resultados mais significativos nas investigações, a corrupção na empresa tornou-se o mote do Ministério Público Brasileiro para atacar o mandato da presidenta Dilma, seis meses antes das eleições presidenciais. O objetivo era desgastar a presidenta e impedir que ela vencesse as eleições, mas isso não ocorreu (FREIRE; Floriano de OLIVEIRA; RIBEIRO; OLIVEIRA, 2016, p. 3).

Neste contexto, a efetivação do golpe enfraqueceu os ditames “neodesenvolvimentistas” característicos, que circundaram parte dos países latinos a partir deste século, determinados por governos que aplicaram um extrativismo contemporâneo, determinado como “neoextrativismo” (GUDYNAS, 2009)⁴²⁵, mas que se “legitimaram” a partir da distribuição do excedente destinado ao financiamento dos programas sociais, ao “social-desenvolvimentismo”.⁴²⁶ O “nacionalismo sobre os recursos” é invertido, a partir do golpe, por uma total entrega a partir das privatizações dos recursos complementada por um abalo, uma ruptura total as políticas sociais.

Neste viés, o realinhamento neoliberal trouxe de novo a possibilidade do cenário vivenciado na década de 90, do panorama consolidado pela tragédia da agenda neoliberal, extremamente danoso no espaço-tempo latino-americano. Este movimento fomentado a partir do golpe é condicionante de um massacre das estruturas do país e abriu o caminho para o rompimento dos resquícios do “projeto” de desenvolvimento nacional, do desmantelamento do Estado com o papel de interventor e atuante na problemática do desenvolvimento, caracterizando um panorama cada vez mais marcado por reformas e enquadramentos antidemocráticos. A efetivação do golpe colocou em risco e contribuiu ainda mais para o enfraquecimento dos elos da verdadeira significação da política, degenerando a compreensão de que *“a luta pela cidadania é a forma mais moderna, contemporânea, da luta de classes. É a luta pelos significados, pelo direito à fala e à política”* (OLIVEIRA, 2011, p. 17 *apud* NATAL, 2013).

Portanto, o que alimentou o desfecho do modelo neodesenvolvimentista foi evidentemente concluído pelo golpe jurídico-parlamentar, que impôs um estado de exceção –

⁴²⁴ Tal pensamento condiz com o seguinte exposto: *“Para criar as condições para retomar o processo de privatização da Petrobras, defendido, e já com acordos internacionais firmados para que isso acontecesse, pelas forças políticas que apoiavam a candidatura do PSDB à presidência. Duas coisas incomodavam muito às empresas petrolíferas mundiais e às indústrias multinacionais que dispõem das tecnologias para as atividades de extração do petróleo. Primeiro, o denominado “contrato de partilha”, que garantia à Petrobrás, ou seja, ao Brasil, o direito sobre 30% da exploração do petróleo nos poços licitados no mercado. Tal dispositivo garantia o controle e/ou presença da empresa em todos os campos petrolíferos brasileiros. Segundo, no campo da produção de máquinas e equipamentos para as atividades exploratórias, o “conteúdo local”, ou seja, a necessidade de que os equipamentos comprados pela Petrobrás tenham uma proporção que varia entre 40 e 60% de componentes produzidos no Brasil”*. (FREIRE; Floriano de OLIVEIRA; RIBEIRO; OLIVEIRA, 2016, p. 3).

⁴²⁵

Ver:

http://www.correiocidadania.com.br/index.php?option=com_content&view=article&id=4178:amlatina271209&catid=62:eduardo-gudynas&Itemid=131. Acesso: 25 de julho de 2017.

⁴²⁶ Ver o trabalho de: Milanez; Santos (2013), intitulado: **“Neodesenvolvimentismo e neoextrativismo: duas faces da mesma moeda?”**

a suspensão do Estado de Direito através do direito⁴²⁷ –, com o retorno da máxima de um realinhamento neoliberal-monetarista e ortodoxo e desestruturação de alguns legados desenvolvimentistas deixados. Como colocado por FREIRE; Floriano de OLIVEIRA; RIBEIRO; OLIVEIRA (2016), o golpe jurídico-parlamentar implementou “*o Estado de exceção imposto pela aliança institucional-midiática com a classe dominante brasileira.*”

Todo este movimento implica a suposição de que há sempre o surgimento a partir da crise de um expandir do conservadorismo, da sua restauração, que surge após o “boom” econômico conciliado com um pensar mais efetivo com os aspectos sociais. Por trás da afirmação de que as políticas sociais neodesenvolvimentistas tem o peso na responsabilidade do rombo fiscal, da crise que se configurou mediante o “social-desenvolvimentismo”, há o verdadeiro sentido e quais atores encontram-se se beneficiando por esse processo. Como exposto por BRAZ (2017, p.85), “*as personagens centrais da conjuntura encarnam interesses reais de classes, especialmente aqueles vinculados ao capital financeiro e a seus agentes internos*”.

Em entrevista ao Jornal Online GGN⁴²⁸, em dezembro de 2016, o economista Ladislau Dowbor, retrata que “*o governo atual baliza a política econômica na ‘imensa farsa’ de que as políticas sociais quebraram o país, e que agora, com os banqueiros no controle, a economia seria reconstruída com base na responsabilidade fiscal*”⁴²⁹. Assim,

Este novo momento, que tem como pano de fundo a polarização política e o crescimento de movimentos conservadores organizados; visa não apenas retomar a hegemonia política interna, mas reavivar uma política externa subserviente e alinhada com os interesses das potências capitalistas... Assim, a substituição do atual governo brasileiro por uma composição mais simpática a este reordenamento neoliberal cumpre um papel complexo – ao mesmo tempo em que promove uma virada conservadora no plano interno, implode a construção de alternativas independentes no plano externo, causando um retrocesso histórico.⁴³⁰

Esse cenário é condizente com a “*restauração neoliberal sob o (des) governo do presidente Michel Temer*”⁴³¹; implicando no desmantelamento do Estado e conseguinte na desestabilização dos traços desenvolvimentistas postos em xeque a partir de toda a desestruturação mediante as reformas aplicadas. Tais aspectos refletem, evidentemente, tanto nas estruturas produtivas quanto nas questões sociais, com enxugamentos da máquina pública, enfraquecendo-a, fragilizando-a e abrindo, estrategicamente, espaço para as privatizações, com a redução nos volumes dos investimentos e um panorama de incertezas e de ameaças nas estruturas do país.

Todo esse movimento marcado pela crise financeira com a implementação do golpe é tanto resposta como também elemento contribuinte ainda mais para acirrar a crise nos empreendimentos e os desinvestimentos em variados setores, afetando, portanto, diretamente as bases produtivas, os “territórios-ações”, que abarcaram os projetos de Estado, como

⁴²⁷ Ver: <https://blogdaboitempo.com.br/2013/12/20/estado-de-excecao-o-que-e-e-para-que-serve/>. Acesso: 25 de julho de 2017.

⁴²⁸ Ver: <http://jornalggn.com.br/>. Acesso: 25 de julho de 2017.

⁴²⁹ Ver: <http://jornalggn.com.br/noticia/quem-quebrou-o-estado-brasileiro-por-ladislau-dowbor>. Acesso: 25 de julho de 2017.

⁴³⁰ Ver: <https://www.cartacapital.com.br/blogs/blog-do-grri/o-impeachment-e-o-realinhamento-neoliberal-na-america-latina>. Acesso: 25 de julho de 2017.

⁴³¹ Ver: <https://www.cartacapital.com.br/blogs/brasil-debate/a-restauracao-neoliberal-sob-o-des-governo-temer>. Acesso: 25 de julho de 2017.

fomentou- se de modo “entusiástico” em parte do território fluminense, como no caso de Itaguaí.

Todo este contexto geral de crise no território fluminense, que atingiu diretamente o recorte espacial de pesquisa, pelo fato principal do porto, recebe destaque com o caso do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro – Comperj, localizado na cidade de Itaboraí, no Leste Fluminense⁴³². Este complexo surgiu como um importante elemento posto em prática por um discurso nacionalista desta política neodesenvolvimentista, com uma expressiva magnitude. De acordo com Floriano de OLIVEIRA (2014, p. 15) “*o mais importante nesse processo é que a escolha do local para a instalação da refinaria foi uma decisão política do governo federal justamente para desencadear o movimento de recuperação da economia do estado*” e ratificado pela construção do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro (AMRJ). Assim, como exposto em uma reportagem de julho do ano de 2015, do jornal El País, “*a descoberta de reservas petrolíferas levou Itaboraí a vislumbrar um futuro radiante, uma década depois, a cidade ainda espera um complexo petroquímico que nunca chegou*”⁴³³. Tal reportagem complementava que a cidade de Itaboraí passou a definir junto ao caos instaurado em torno da Petrobrás, devido ao fracasso dos ambiciosos planos petroleiros incumbidos por tal estatal em tal referida cidade, com a instalação deste Complexo Petroquímico. Afinal,

o projeto era extraordinariamente ambicioso em seu impacto socioeconômico. Uma unidade de tratamento de gás natural, duas refinarias e uma zona de processamento petroquímico deveriam ser erguidas em uma área de 45 quilômetros quadrados, e os empregos gerados direta ou indiretamente superariam os 200.000.

Quase uma década depois de seu anúncio, o Comperj é talvez a melhor ilustração da corrupção, das ineficiências e do intervencionismo político que gangrenam a Petrobras, a maior empresa do Brasil, guardiã das reservas de petróleo e até pouco tempo motivo de orgulho nacional. Como ponto forte de um longo decálogo de más práticas sobressai a redução drástica e súbita do Comperj original – inicialmente, a ideia era criar um polo petroquímico, mas agora tudo se resumirá a uma refinaria com capacidade diária para 165.000 barris –, sem que essa degradação tenha evitado, porém, que o custo orçamentário triplicasse, até os atuais 70 bilhões de reais.⁴³⁴

Outra reportagem, realizada pelo Jornal do Brasil⁴³⁵ em 3 de abril de 2015, demonstra bem este cenário de crise no estado, que afetou, logo de início de modo drástico o Comperj. Tal notícia demonstra como que com a “crise do petróleo” Itaboraí passou a vivenciar um colapso financeiro, significativo de demissões no empreendimento que era visto como propulsor do desenvolvimento local:

A crise no Comperj teve os seus sinais mais visíveis no retorno dos operários em janeiro, após o recesso de fim de ano. Os ônibus particulares que transportavam os trabalhadores do Centro de Itaboraí até os canteiros de

⁴³² A distância em linha reta entre Itaboraí e Itaguaí é de 95,21 km. Se o trajeto for realizado pela via BR-101, será de 112,7 km. Se o trajeto for realizado pelo Arco Rodoviário Metropolitano (BR-493) será de 135,2 km. Ver: <http://br.distanciacidades.net/distancia-de-itagua-i-a-itaborai>. Acesso: 25 de julho de 2017.

⁴³³ Ver reportagem: https://brasil.elpais.com/brasil/2015/07/28/politica/1438102186_804949.html. Acesso: 25 de julho de 2017.

⁴³⁴ Reportagem esta realizada pelo EL PAÍS SEMANAL, em 29 de julho de 2015. Ver: https://brasil.elpais.com/brasil/2015/07/28/politica/1438102186_804949.html. Acesso: 25 de julho de 2017.

⁴³⁵ Ver: <http://www.jb.com.br/economia/noticias/2015/04/03/crise-do-petroleo-itaborai-vive-colapso-financeiro-com-as-demissoes-no-comperj/>. Acesso: 25 de julho de 2017.

obras pararam de circular e o refeitório do complexo foi fechado. O quadro agonizante das empresas no Comperj já se arrasta desde setembro do ano passado, quando tiveram início as demissões em massa. Empreiteiras demitiram sem pagar os direitos trabalhistas, o que gerou protestos e muitas ações no Ministério Público do Trabalho do Rio. Na época, cerca de 2.500 funcionários deixaram de receber o aviso de desligamento e tiveram seus salários atrasados.⁴³⁶

Outra reportagem, do mesmo meio de comunicação, apontava sobre a “*crise do petróleo: Eldorado do Rio se transforma em terra do desemprego*”⁴³⁷, que expressava o panorama e o reflexo da crise deste setor, tanto em Itaboraí, no Leste Fluminense, quanto nas cidades do Norte Fluminense, principalmente Macaé e Campos dos Goytacazes e outras regiões do interior do estado. Retratando a situação, iniciada a partir de 2014/ 2015, tem-se que:

A indústria de petróleo é responsável por 12% do PIB [Produto Interno Bruto]. Quando esse setor é afetado no país há reflexos, imagina um município que produz 84% do petróleo, onde toda a base operacional se instala”, avalia o prefeito de Macaé, Aluizio dos Santos Júnior. Desemprego é hoje a palavra mais pronunciada no Norte Fluminense e outras regiões do interior do estado. Dados alarmantes justificam o cenário desolador nas cidades abatidas pelo esvaziamento econômico, consequente do êxodo urbano provocado pelo fechamento das companhias terceirizadas da Petrobras, que por sua vez demonstra a dificuldade na geração de renda e emprego.⁴³⁸

Uma série de outras reportagens do mesmo ano de 2015 também retratam a degradação que se promoveu nas perspectivas que se esperavam para a cidade de Itaboraí mediante a crise e a posterior interrupção das obras do Comperj. Como apontado, o panorama que se iniciou a partir de 2014 gerou drasticamente reflexos em tal cidade:

O adiamento das obras do Comperj afetou os cofres de Itaboraí. O secretário municipal de Desenvolvimento Econômico e de Integração com o Comperj, Luiz Fernando Guimarães, informou que a arrecadação tributária, que no auge das obras alcançou R\$ 32 milhões, caiu para R\$ 8 milhões a R\$ 10 milhões... Foram quatro anos de expectativa, e de um ano e meio para cá tudo ruiu.⁴³⁹

Também sobre as áreas dependentes da indústria do petróleo,

não é difícil entender os resultados desta contabilidade na rotina dos municípios. Ela está traduzida na quantidade de placas “aluga” e “vende” que ganham volume dia a dia no cenário das pequenas cidades envolvidas neste processo de retração. O fenômeno acontece de forma rápida, mas como em

⁴³⁶ Ver: <http://www.jb.com.br/economia/noticias/2015/04/03/crise-do-petroleo-itaborai-vive-colapso-financeiro-com-as-demissoes-no-comperj/>. Acesso: 25 de julho de 2017.

⁴³⁷ Ver: <http://www.jb.com.br/economia/noticias/2015/04/01/crise-do-petroleo-eldorado-do-rio-se-transforma-em-terra-do-desemprego/>. Acesso: 25 de julho de 2017.

⁴³⁸ Ver: <http://www.jb.com.br/economia/noticias/2015/04/01/crise-do-petroleo-eldorado-do-rio-se-transforma-em-terra-do-desemprego/>. Acesso: 25 de julho de 2017.

⁴³⁹ Ver: <http://www.abc.com.br/noticias/economia/2015/10/itaborai-sofre-com-desemprego-depois-de-adiamento-de-obras-do-comperj>. Acesso: 25 de julho de 2017.

um efeito cascata, arrasta a crise do petróleo para outros setores da economia. Hotéis, restaurantes e supermercados que antes tinham as suas atividades aquecidas pelos funcionários das terceirizadas da estatal, atualmente fazem um esforço enorme para manter as portas abertas. O quadro no comércio foi ainda mais grave, pois o mercado consumidor foi atingido por dois grandes golpes, o desaquecimento na economia nacional e a crise regional.⁴⁴⁰

O caso do Comperj e de outros lugares cuja economia é extremamente dependente do petróleo são apenas mais exemplos que simbolizam muito bem como a crise afetou diversos empreendimentos no território fluminense, tanto na metrópole quanto para além de seus limites, em diferentes ramos, como metal-siderúrgicos e logístico-petrolíferos. Mediante tais fatos, o que passou a acontecer com os incrementos presentes em Itaguaí não apresentam uma particularidade, mas fazem parte de um contexto amplo de crise. Tal fato se relaciona ao entendimento de que todo o estado recebeu, no momento ápice dessa política desenvolvimentista seus rebatimentos, de modo marcante – fortalecendo e “espacializando” uma nova base econômica-produtiva – em termos de infraestrutura, logística, indústria de transformação e produção do espaço urbano para os megaeventos no seu núcleo metropolitano, mas que em sua queda, amarga sinais e marcas negativas.

Apenas para relembrar a expressividade dos investimentos, o estudo da Decisão Rio 2014-2016 realizado pela Firjan neste período, apontava que seriam investidos cerca de R\$ 235,6 bilhões de investimentos, públicos e privados, nacionais e estrangeiros, direcionados aos diversos setores da economia. Tal perspectiva representava um aumento de 11,4% em relação ao anunciado para o período 2012-2014. Obviamente que este volume acentuado de investimentos encontrava-se também relacionado diretamente aos projetos dos megaeventos⁴⁴¹. Mediante a sua derrocada, toda a espacialidade fluminense, quanto os principais lugares que sediaram os investimentos de peso, como Itaboraí e Itaguaí, convivem com a faceta mais dura de desinvestimentos em curso e todo o panorama de crise. Apenas para salientar, há de se considerar diferenças entre estes dois recortes aqui retratados, tendo em vista que o investimento em Itaboraí, o Comperj, expressava-se como único e pouco diversificado, apesar de sua grandiosidade, mas em Itaguaí, tem-se uma formação diferente, maior diversidade, pelo papel do porto atraindo empreendimentos dos ramos logístico-industriais. Todavia, ambas são “cidades-símbolos” que vivenciaram tanto o momento próspero – entendido por parte do crescimento econômico – que contagiou todo o estado, quanto sua parte mais cruel, de retrocessos e instabilidades e acirramento dos impactos negativos.

A crise nos investimentos, a falência dos projetos de cunho neodesenvolvimentista, tanto em outras partes da espacialidade fluminense quanto na área do recorte desta pesquisa, vieram à tona, em partes, por influência da crise mundial do gás e petróleo, com a queda no preço internacional do barril no ano de 2014⁴⁴², afetando profundamente sobre as arrecadações

⁴⁴⁰ Ver: <http://www.jb.com.br/economia/noticias/2015/04/01/crise-do-petroleo-eldorado-do-rio-se-transforma-em-terra-do-desemprego/>. Acesso: 25 de julho de 2017.

⁴⁴¹ Relembrando, tem-se que “do total, cerca de 60% (R\$ 143,0 bilhões) correspondem a investimentos em exploração e produção de petróleo e gás. Na indústria de transformação, serão investidos R\$ 40,5 bilhões; no setor de infraestrutura, R\$ 37,9 bilhões; e, em turismo, R\$ 3,5 bilhões. Os Jogos Olímpicos, por sua vez, vão atrair R\$ 9,9 bilhões de investimentos em equipamentos esportivos, instalações de apoio, segurança e tecnologia. Para os demais setores, está previsto um total de R\$ 0,8 bilhão.” Decisão Rio 2014-2016- Firjan.

⁴⁴² “Neste ano o preço do barril do petróleo no mercado internacional despencou de 115 para 60 dólares. Com o produto mais barato, as corporações envolvidas na prospecção viram as receitas despencar. Desestimuladas de prosseguir com vultosos investimentos para ampliar a produção, elas partiram para o corte de custos, o enxugamento dos projetos e, conseqüentemente, a redução no quadro de funcionários”. Ver:

do Rio de Janeiro, pelo fato da extrema dependência nesse setor. Vale salientar que anteriormente, a Petrobras já tinha decidido redesenhar o Comperj, ao substituir a produção de nafta pelo gás natural como insumo na produção de petroquímicos⁴⁴³, mas a crise acabou por afetar ainda mais o futuro do Comperj. A falência dos projetos, como este representado pelo Comperj, por exemplo, encontram-se justificados também, em uma das partes, pela exploração de gás xisto nos Estados Unidos, que barateou a nafta, produto este que seria produzido no Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro⁴⁴⁴.

Esta instabilidade econômica é intrínseca também a desaceleração da economia da China⁴⁴⁵, da retardação do “boom das commodities”⁴⁴⁶ agrícolas e industriais a partir de 2013⁴⁴⁷, ou seja, relacionados a importantes recursos minerais, matérias-primas, como o petróleo, a soja, e o minério de ferro, sendo que a queda deste último atingiu diretamente os investimentos em Itaguaí. Lembrando-se que o Porto de Itaguaí se consolidou no ano de 2013 como exportador deste minério⁴⁴⁸ e o Porto Sudeste do Brasil⁴⁴⁹, localizado na Ilha da Madeira-Itaguaí, investimento este que começou a ser instalado no ano de 2010, também está voltado principalmente para trabalhar com este tipo de recurso.

Portanto, tais apontamentos servem para colocar em evidência como os principais dinamismos do território de Itaguaí são justificados principalmente pela relação entre portos e minério de ferro. Itaguaí pode ser entendido como sinônimo de minério de ferro, pelo nível de expressividade que este apontou em tal cidade. Obviamente, a crise nos recursos geraria uma perspectiva de crise nos investimentos que giram em torno dos terminais portuários mediante uma queda da representatividade deste determinado recurso. O minério de ferro, carro-chefe das exportações brasileiras, perdeu quase 40% do seu valor ao longo de 2014⁴⁵⁰. Uma reportagem do ano de 2014, traduzia este panorama mostrando que

a causa da desvalorização das commodities está na relação oferta e demanda. “Os preços registrados durante o mais recente pico, de 2011 a 2013, não são sustentáveis dentro dos quadros atuais em que a produção cresce acima do consumo”, afirma o analista e sócio da PH Derivativos Pedro Dejneka.⁴⁵¹

<http://vejario.abril.com.br/cidades/crise-internacional-e-petrobras-afetam-economia-do-rio/>. Acesso: 25 de julho de 2017.

⁴⁴³ Ver: <https://oglobo.globo.com/brasil/comperj-estrada-de-us-181-milhoes-virou-rodovia-do-traffic-15935254#ixzz4nPJ944Ld>. Acesso: 25 de julho de 2017.

⁴⁴⁴ Ver mais <http://economia.estadao.com.br/noticias/geral/exploracao-de-gas-de-xisto-nos-estados-unidos-inicia-revolucao-energetica,160917e>. Acesso em julho de 2017.

⁴⁴⁵ Ver: <http://infograficos.estadao.com.br/economia/por-que-o-brasil-parou/commodities.php>. Acesso: 25 de julho de 2017.

⁴⁴⁶ Ver: <https://www.nexojornal.com.br/explicado/2016/03/31/As-commodities-e-seu-impacto-na-economia-do-Brasil> e <https://oglobo.globo.com/economia/queda-nas-commodities-reduz-em-us-25-bi-exportacoes-do-brasil-17271853>. Acesso: 25 de julho de 2017.

⁴⁴⁷ Ver: http://www.bbc.com/portuguese/noticias/2013/05/130520_commodities_queda_crescimento_america_latina_lgb. Acesso: 25 de julho de 2017.

⁴⁴⁸ Ver: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2013/06/porto-de-itagua-i-no-rj-se-consolida-como-exportador-de-minerio.html>. Acesso em julho de 2017.

⁴⁴⁹ Ver: <http://www.portosudeste.com/pt/>. Acesso: 25 de julho de 2017.

⁴⁵⁰ Ver: <http://www.gazetadopovo.com.br/economia/fim-do-superciclo-das-commodities-ameaca-o-brasil-edwfw1uh4oqmuqkboc84z895a>. Acesso em: 20 de julho de 2017.

⁴⁵¹ Ver: <http://www.gazetadopovo.com.br/economia/fim-do-superciclo-das-commodities-ameaca-o-brasil-edwfw1uh4oqmuqkboc84z895a>. Acesso em: 20 de julho de 2017.

Durante quase uma década, o Brasil cresceu amparado no boom *das commodities* no mercado internacional⁴⁵², tornando sua política de desenvolvimentismo apoiada numa economia pautada em seus recursos naturais, de sua exploração para a exportação, portanto, dependentes do setor externo. Este tipo de economia está mais suscetível à crise, algo notório mediante a retração do “superciclo” das *commodities*. Assim, o panorama de queda dos seus preços colocou em maior evidência as dificuldades do país, deixando um ar de incertezas⁴⁵³ e marcas significativas, principalmente nos territórios que serviram de base para ações voltadas a atividades de exportação, ou seja, em recortes espaciais onde passaram pelo processo de reestruturação ou surgimento de novos terminais portuários.

Esta significativa instabilidade também está atrelada, como vimos, ao golpe jurídico-parlamentar do ano de 2016, implementando um Estado de exceção a partir de então, com uma série de desestruturação, reformas agressivas, um desmonte das estruturas do país com diversos enxugamentos, e um realinhamento neoliberal⁴⁵⁴ de modo mais enérgico sustentado a partir do impeachment da ex-presidenta Dilma Rousseff.

Assim, torna-se importante o entendimento de como a crise atingiu os projetos estimulados pelo modelo de política do novo desenvolvimentismo, tendo em vista o grau de agressividade pelo qual afetou e se aprofundou nos principais investimentos localizados no recorte espacial de análise. As marcas, ou seja, os investimentos no território de Itaguaí produzidos pela política de Estado aqui trabalhada passaram a apresentarem um sentido de derrocada, de interrupção do movimento ascendente, uma “atmosfera de crise”, e como pode ser verificado, diversos sinais apontam para a respectiva afirmação. Por diversos fatores, ruiu-se, ideologicamente, institucionalmente e conseqüentemente, na prática, as bases de tal modelo, refletindo diretamente nos projetos materializados no território que simbolizaram, em seu período áulico, a sua ascensão.

4.3 Expressões da Crise em Itaguaí

Itaguaí teve seu território transformado na última década, a partir da chegada de novos incrementos, do maior incentivo ao processo de reestruturação territorial- produtiva. Apontou-se como esta se configurou como uma “cidade-símbolo”, um “lócus de desenvolvimento”, de grande representatividade no contexto regional e nacional por ter abarcado os projetos do “novo-desenvolvimentismo”, com a chegada de um número expressivo de investimentos. Por conseguinte, a partir da derrocada e toda a ruptura de tal modelo, em suas variadas vertentes, não seria novidade que os seus investimentos não sofressem com todo o retrocesso em processo. É relevante apontar quais são os sinais configurados em determinado recorte, que contribuem para o retrato da crise, de decadência, de uma série de desinvestimentos em curso. De início, como exemplo, os fatores que corroboram para tal, estão alicerçados em fatos como: a série de problemas instaurada em torno do Arco Rodoviário Metropolitano e por este

⁴⁵² Ver: <http://www.gazetadopovo.com.br/economia/fim-do-superciclo-das-commodities-ameaca-o-brasil-edwwfluh4oqmuqkboc84z895a>. Acesso em: 22 de julho de 2017.

⁴⁵³ A desvalorização coloca um viés negativo para os principais produtos primários exportados pelo Brasil. “O agronegócio brasileiro era competitivo porque o preço das commodities estava tão elevado no mercado internacional que compensava todas as nossas ineficiências em portos, logística, transporte, legislação trabalhista anacrônica, legislação ambiental restritiva”, afirma Stefanelo. Agora, segundo ele, esses gargalos devem aparecer com mais força. Ver: <http://www.gazetadopovo.com.br/economia/fim-do-superciclo-das-commodities-ameaca-o-brasil-edwwfluh4oqmuqkboc84z895a>. Acesso em: 30 de julho de 2017.

⁴⁵⁴ Ver: <https://www.cartacapital.com.br/blogs/blog-do-grri/o-impeachment-e-o-realinhamento-neoliberal-na-america-latina>. Acesso em: 22 de julho de 2017.

encontrar-se ainda incompleto; o Superporto Sudeste, que virou Porto Sudeste do Brasil e mudou de mãos; a crise do Império X; a TKCSA ter diminuído a carga de investimentos; além de inúmeras demissões, entre outros fatores intrínsecos aos investimentos e que refletiram na cidade em si, que merecem ser detalhados meticulosamente adiante. Ou seja, torna-se crucial a análise da geografia do “novo desenvolvimentismo” no território, tanto no que foi exposto em sua ascensão quanto nos sinais que ratificam a sua derrocada nos investimentos do recorte espacial de Itaguaí.

Há a necessidade de se compreender o nível de articulação e dependência entre os investimentos que foram planejados em todo o estado e como estes foram responsáveis pela configuração de uma nova espacialidade industrial fluminense, inclusive caracterizando um movimento ascendente de interiorização de investimentos e responsáveis por certa alavancada econômica do estado.

4.3.1 Abandono, violência e subutilização do Arco Rodoviário Metropolitano Fluminense

O Arco Metropolitano do Rio de Janeiro (AMRJ) é um exemplo significativo, pois aludia à conexão do Comperj ao Porto, facilitando o seu acesso e uma ligação voltada para o escoamento da produção. De Souza (2014) faz uma análise sobre tal investimento através do seu principal instrumento de planejamento: o relatório final do Plano Diretor do Arco Metropolitano (PDAM). Segundo a mesma,

conforme frisado logo no início do PDAM, o Arco Metropolitano está concebido para se configurar como uma nova oferta logística cujo objetivo é gerar uma nova dinâmica econômica no estado do Rio de Janeiro, acarretando “transformações de magnitude e importância, com alto valor estratégico” (PDAM, 2011, p.3). Assim, no contexto do PAC, o Arco é peça fundamental de um grande projeto econômico de “desenvolvimento” da RMRJ que ocasionará alterações estruturais da RMRJ. O relatório final do PDAM reafirma esse caráter ao colocá-lo como “empreendimento alicerce” que visa a ligar os dois “empreendimentos âncoras” – o Comperj e a Província Portuária de Sepetiba em Itaguaí. (SOUZA, 2014, p. 51).

Esperava-se que quando estivesse totalmente pronto tal investimento se tornasse um elemento influente para uma maior conectividade; uma possibilidade real para promover a articulação entre os diversos complexos produtivos existentes no estado. Portanto, tal investimento surgiu totalmente direcionado para a articulação produtiva (ao transporte de cargas), como um “corredor logístico”, organizado entre uma aliança do capital com o Estado. Ou seja, um instrumento evidentemente direcionado a favorecer a lógica do capital, do empresariado. A justificativa utilizada de um legado para o lado social era de que haveria uma maior mobilidade urbana, tendo em vista uma diminuição no tráfego do núcleo urbano (Região Metropolitana do Rio de Janeiro) e que tanto sofrera com congestionamentos.

Com a nova rodovia, cerca de 35 mil veículos deixarão de passar pela Avenida Brasil, Via Dutra e Washington Luis por dia. Destes, 10 mil são caminhões de carga, segundo a Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (Firjan), que realizou o estudo. Para Riley Rodrigues de Oliveira, especialista em Competitividade Industrial e Investimentos da Firjan, a redução no fluxo diário de veículos por essas vias é de mais de 19%. É um grande ganho para a

mobilidade urbana. A Baixada Fluminense ganhará com a redução do congestionamento”, disse Oliveira.⁴⁵⁵

Construiu-se, assim, a importância da “*construção do Arco Rodoviário Metropolitano através do papel fomentador do Governo Federal para a inserção do estado do Rio de Janeiro em uma lógica de fluxos intensos de capitais e mercadorias, com a ligação de pontos fixos e estratégicos de interesse econômico.*” (GOMES FILHO, 2013). Afinal, esta rodovia se tornaria como um instrumento fortalecedor de diversas esferas produtivas, porque

se a função primária do Arco é o atendimento ao Comperj, pode-se dizer que sua implantação tem como relevância secundária o atendimento das necessidades dos grandes proprietários de indústrias e representantes do setor logístico de escala local e nacional, uma vez que o projeto favorece a conexão entre as principais estradas da RMRJ e o acesso a rodovias federais.” (SOUZA, 2014, p.52)

Em seu traçado se projetava estrategicamente uma perspectiva da formação de novos territórios produtivo-logísticos no entorno do núcleo metropolitano, em áreas periféricas e de baixa densidade populacional, projetando-se, claramente, a tentativa de redução do espaço-tempo e expandindo as possibilidades de rentabilidade. Mas, coloca-se em questão, de acordo com as condições atuais diversos fatos que corroboram para o entendimento de que o panorama consolidado encontra-se totalmente contrário as perspectivas⁴⁵⁶ planejadas em torno de tal instrumento viário, tanto nas projeções de uso e no seu legado econômico, como, claramente, no acirramento de impactos em diversas escalas. Contribui para tal, evidentemente, o momento de crise, de desinvestimentos e da ausência de um planejamento territorial, com políticas públicas eficazes, com projetos de urbanização, para gerir o traçado de tal eixo e reduzir os possíveis impactos negativos surgidos. Importante ratificar que tal área é significativa no que concerne a relações sociais, ambientais, entre outras, ainda mais por tal recorte conter fortes marcas rurais e conseqüentemente, uma gama de atividades históricas que se mantém a partir de tais características, como pequenos produtores rurais.

Salienta-se que antes mesmo de tal investimento ter tido um trecho significativo entregue, em julho de 2014 – inaugurado pela então presidenta da época Dilma Rousseff⁴⁵⁷ – durante a realização de tal projeto que começou a sair do papel no ano de 2008, este já demonstrava diversos impactos – sociais, ambientais, econômicos, entre outros – gerados pelo

⁴⁵⁵ Ver: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2014/07/arco-metropolitano-tem-primeiro-trecho-inaugurado-no-rj.html>. Acesso em: 22 de julho de 2017.

⁴⁵⁶ Apenas lembrando, tem-se que o esperado era de que o panorama no momento ápice de tal investimento, de acordo com uma reportagem do ano de 2014: “Com o arco, cerca de 35 mil veículos deixarão de passar pela Avenida Brasil, Via Dutra e Washington Luis por dia, desses, 10 mil caminhões de carga, afirma a Firjan em estudo. Para Riley Rodrigues de Oliveira, especialista em Competitividade Industrial e Investimentos da Firjan, a redução no fluxo diário de veículos por aquelas vias é de mais de 19%, tendo como consequência a melhoria das condições de vida das populações afetadas... “É um grande ganho para a mobilidade urbana vai ganhar. A Baixada Fluminense ganhará com a redução do congestionamento”, disse. Se a comunidade ganha, a economia lucra mais ainda. O arco liga polos industriais importantes como o Porto de Itaguaí, a Refinaria Duque de Caxias, e o Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro, em Itaboraí. “Os empresários esperavam muito isso. O frete fica mais barato, é ganho para o produtor e o consumidor”, afirma o especialista. Ver: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2014/07/rj-inaugura-arco-metropolitano-apos-40-anos-e-espera-pib-r-18-bi-maior.html>. Acesso em: 22 de julho de 2017.

⁴⁵⁷ Ver: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2014/07/arco-metropolitano-tem-primeiro-trecho-inaugurado-no-rj.html>. Acesso em: 22 de julho de 2017.

começo de sua instalação. Uma reportagem do ano de 2012; realizada pelo Ecolímpico⁴⁵⁸; já sinalizava os aspectos negativos do Arco:

Já desapropriou cerca de três mil famílias. Não basta estar ciente de que o projeto não tem como propósito o desenvolvimento nacional, é necessário desalojar o já sofrido brasileiro pra evidenciar o prestígio exógeno.

Por estar dentro da faixa de domínio do DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – não existe remanejamento em massa de pessoas morando ao longo da rodovia, assim como alegou Maurício Cauto – engenheiro civil e sanitarista do Instituto Estadual do Ambiente – em uma audiência pública. Apesar disto, as invasões são constantes.

Por outro lado, as famílias remanescentes de origem tradicional, como os Caiçaras, nem se quer foram pauta de discussões, visto que a EIA – Estudo de Impacto Ambiental – se preocupou mais com aspectos de ordem econômica – segmentos comerciais e industriais, como a pavimentação das vias – em detrimento do campo cultural.

O argumento utilizado é de que grande parte da ocupação é posterior à construção da rodovia. Não há de se negar, no entanto, que a densidade urbana existente. Cabe saber como administrá-la.

Já o planejamento de assentar as famílias desapropriadas se apresenta de forma um tanto quanto burocrática, embora indispensável: A apresentação de um cadastro atualizado, assim como o detalhamento dos critérios para indenização, que deverão ser discutidos diretamente com as comunidades afetadas; se colocam como etapas fundamentais do processo.⁴⁵⁹

Aspecto relevante a ser tratado diz respeito ao atraso na entrega de tal obra, esta que tinha como objetivo estar totalmente concretizada no ano de 2010. Tal fato deve-se a problemas ocorridos durante a realização de tal rodovia, como exposto por uma reportagem publicada em julho do ano de 2014, logo após a entrega de parte, pouco mais do que 70 km⁴⁶⁰, – não se esquecendo; que o total do seu traçado, como já comentado, apresentaria cerca de 145 km ao entorno da região metropolitana do estado⁴⁶¹–. A referida reportagem aponta que, de acordo com Riley Rodrigues de Oliveira, especialista em Competitividade Industrial e Investimentos,

houve atrasos no projeto porque, além de três mil desapropriações, escavações foram revelando sítios arqueológicos que, ao final da obra, somavam 68. E, de acordo com o governo do estado, foi preciso ainda construir oito viadutos sobre

⁴⁵⁸ Ver: <https://ecolimpico.wordpress.com/2012/07/20/arco-metropolitano-rodoviario-projeto-de-interligacao-se-transforma-em-vilao-das-familias-locais/>. Acesso em: 22 de julho de 2017.

⁴⁵⁹ Ver: <https://ecolimpico.wordpress.com/2012/07/20/arco-metropolitano-rodoviario-projeto-de-interligacao-se-transforma-em-vilao-das-familias-locais/>. Acesso em: 22 de julho de 2017.

⁴⁶⁰ O trecho a inaugurado se referia ao trecho entre Itaguaí e Duque de Caxias, na Baixada Fluminense, onde se conecta à BR-116 (Rio-Petrópolis), trecho duplicado sob concessão da CRT, até Magé. O trecho inaugurado é de 71 Km dos 145km da rodovia. Ver: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2014/07/rj-inaugura-arco-metropolitano-apos-40-anos-e-espera-pib-r-18-bi-maior.html>. Acesso em: 22 de julho de 2017.

⁴⁶¹ “Dos quais 69 km se referem a rodovias existentes que passarão por obras de melhoramento e 72 km correspondem a novas vias em pista dupla que estão sendo construídas, em sua maioria, em áreas ainda não urbanizadas.” (SOUZA, 2014, p.50).

duto da Petrobras e dois outros sobre um lago em Seropédica, para não pôr em risco o habitat da rã *Physalaemus soaresi*, espécie rara, ameaçada de extinção.⁴⁶²

E ainda,

de acordo com a Secretaria Estadual de Obras, a *Physalaemus soaresi* atrasou a obra em mais de um ano, encarecendo o projeto em R\$ 18 milhões.⁴⁶³

Já o Instituto de Arqueologia Brasileira responsável pela identificação, catalogação e retirada das peças dos sítios arqueológicos, coletou 50 mil peças inteiras ou fragmentadas no trajeto e nas cercanias da rodovia, entre elas cachimbos africanos, louças europeias dos séculos XVI, XVII, XVIII e XIX, sambaquis, louças chinesas e urnas funerárias da cultura tupi-guarani. O mais antigo sítio encontrado, segundo o IAB foi um sambaqui em Duque de Caxias, com mais de dois mil anos de existência.⁴⁶⁴

Estas obras de desvio foram realizadas devido à existência da rã *Physalaemus soaresi*, ocorreram dentro de uma área ambiental localizada no município de Seropédica, onde o arco rodoviário corta o território da Flona (Floresta Nacional) Mário Xavier⁴⁶⁵. Demonstrando abaixo tal configuração, tem-se o traçado real do Arco (variação 03) que foi efetivado e outros (variação 01 e 02) que cortariam de modo menos significativo tal área da floresta, mas foram inviabilizados, sendo de modo não muito transparente o motivo⁴⁶⁶.

⁴⁶² Ver: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2014/07/rj-inaugura-arco-metropolitano-apos-40-anos-e-espera-pib-r-18-bi-maior.html>. Acesso em: 22 de julho de 2017.

⁴⁶³ Ver: <https://oglobo.globo.com/rio/perereca-de-18-milhoes-se-multiplica-debaixo-de-viaduto-2-18536600>. Acesso em: 22 de julho de 2017.

⁴⁶⁴ Ver: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2014/07/rj-inaugura-arco-metropolitano-apos-40-anos-e-espera-pib-r-18-bi-maior.html>. Acesso em: 22 de julho de 2017.

⁴⁶⁵ Ver: <http://www.icmbio.gov.br/portal/unidadesdeconservacao/biomas-brasileiros/mata-atlantica/unidades-de-conservacao-mata-atlantica/2359-flona-mario-xavier>. Acesso em: 22 de julho de 2017.

⁴⁶⁶ Para melhor entendimento sobre essa situação e suposições; ver o trabalho de SOUZA (2014), intitulado: “Planejamento urbano e ideologia: uma análise do Plano Diretor do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro”.

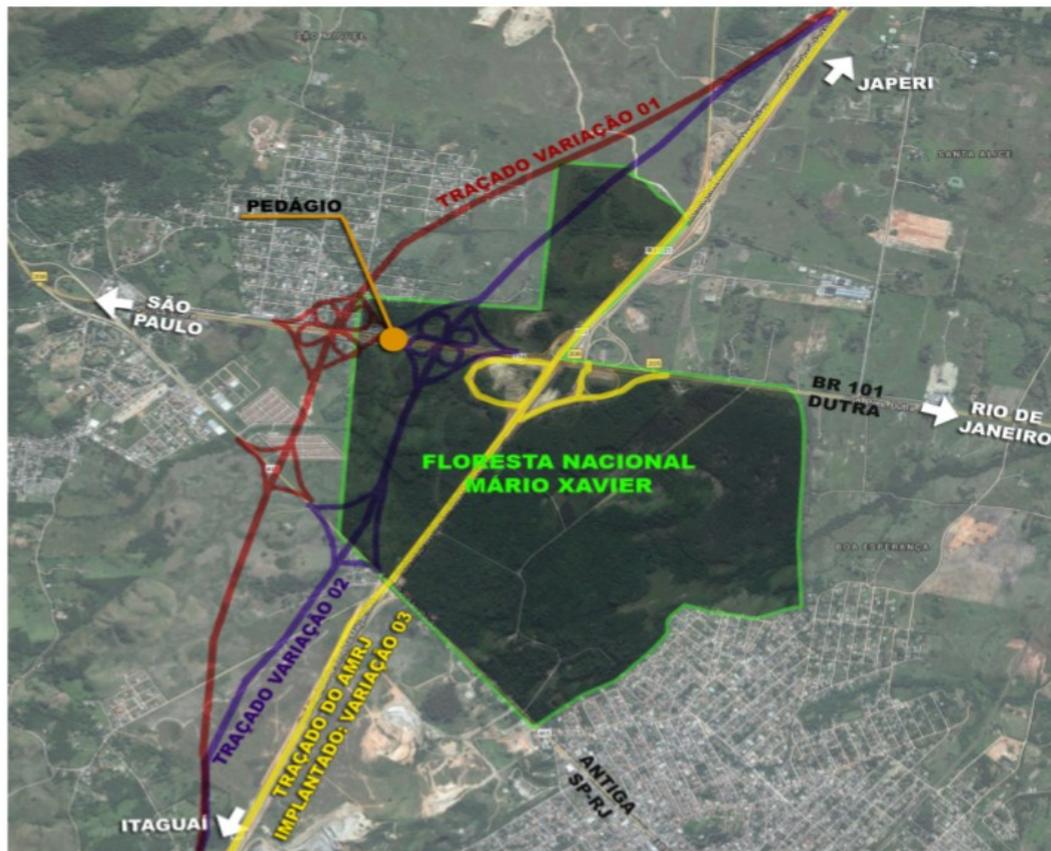


Figura 9: Alternativas para o traçado do Arco Metropolitano em Seropédica

FONTE: Elaboração SOUZA (2014) com base no Googlemaps e no EIA-RIMA (2011).

A série dos impactos gerados, incluindo este último fato aqui apresentado, demonstram claramente a máxima de como que o discurso econômico *por meio de diversos atores* – construção de uma ideologia do desenvolvimento, das benesses do progresso – viabiliza, legítima, qualquer ação que venha, mesmo que trazendo algum impacto negativo, favorecer a lógica do grande capital, passando por cima, se necessário, das teias de relações existentes no território.

Abre-se o caminho para a compreensão, a partir disso, como que tudo passa a ser permitido em prol do progresso, do viés econômico e como na raiz do polissêmico conceito de “desenvolvimento”; há, em si, a própria significação, o sentido de transformação da natureza – “*obliteração da natureza como recurso*” (OLIVEIRA, 2006 – inclusive objetificando-a como um obstáculo, como explicitado a partir do caso do anfíbio referido anteriormente. Este fato de “natureza como um obstáculo” é bem retratado no caso da construção deste eixo viário, como pode ser exemplificado adiante, de acordo com reportagens da época

Com dois centímetros de comprimento, ameaçada de extinção, ela ficou conhecida por provocar um atraso nas obras do Arco Metropolitano do Rio, obrigando o governo do estado a gastar R\$ 18 milhões na construção de um viaduto para evitar — por exigência de órgãos ambientais — a destruição de seu habitat natural... No projeto original do Arco Metropolitano, estava previsto o aterro da área dos banhados da *Physalaemus soaresi* para a abertura de duas pistas. Além disso, a construção das alças de acesso à antiga Rio-São Paulo representava riscos para espécies, como o peixe-das-nuvens

(*Notholebias minimus*), também na Lista das Espécies da Fauna Brasileira Ameaçadas de Extinção.⁴⁶⁷

“Como dizia o grande estadista inglês Winston Churchill, a democracia dá trabalho prá burro, mas não inventaram sistema melhor. Por isso, quando surge uma perereca no meio do caminho, então vai-se estudar que perereca é esta, qual a espécie, como fazer para garantir a procriação etc. O mesmo em relação aos sítios arqueológicos e com as desapropriações. Dá trabalho, atrasa a obra, mas isso faz parte do jogo democrático”, disse em 2011 o então governador Sérgio Cabral.⁴⁶⁸

O professor adjunto do Instituto de Biologia da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Hélio Ricardo da Silva... defende que bastaria um desvio de cerca de 100 metros para que o empreendimento não tivesse impacto no hábitat de espécies raras.

O subsecretário estadual de obras do Rio, Vicente Loureiro, discorda. "Não é verdade. Quero dizer, com todo respeito aos especialistas de cada área, que, do lado de cá, os engenheiros são especialistas e vêm estudando a localização do arco metropolitano", diz Loureiro. Para ele, a diretriz do projeto de uma estrada de grande porte não pode ser desviada "a cada empecilho ou potencial obstáculo."⁴⁶⁹

Para o vice-presidente da Associação de Moradores do Bairro Esperança, vizinho à Floresta Nacional Mário Xavier, em Seropédica, Antônio Félix de Oliveira, a comunidade lutou muito para que a rodovia fosse desviada 200 metros da Flona, evitando que cortasse a mata, mas não obteve qualquer resposta do Poder Público. “Nem audiência nos deram, porque nós da associação somos pobres. O Arco Metropolitano já está feito, não tem mais saída. Ele vai servir de lição para o futuro. Ninguém vai mudar mais aquilo”, disse.⁴⁷⁰

Todos os investimentos logístico-industriais atraídos para a região, combinados com a ausência de planejamento territorial das más e frágeis gestões municipais; tornaram-se de alguma forma propícios potenciais a gerarem variados impactos negativos antes mesmo, das perspectivas em torno do seu uso ser ou não aproveitada, materializada. É fato de que a degradação de tal investimento de acordo com seu objetivo inicial se acentuou mediante ao panorama de crise, de retração, dos desinvestimentos em curso. Assim, a diminuição do potencial de uso dos empreendimentos que utilizariam tal via contribuiu para inviabilizar qualquer viés positivo economicamente que se projetava mediante a concretização de tal eixo. Ruiu-se qualquer possibilidade de legado intrínseco a um discurso ideológico construído pelos atores favoráveis a tal projeto – governo estadual; FIRJAN; empresariado; grande parte do setor midiático; dentre outros. No caso do Arco, a falta de planejamento combinada com o panorama de instabilidade produtiva no estado de regressão econômica, de crise, minou qualquer perspectiva que o denotava como um elemento favorável ao processo de reestruturação produtiva, possibilitando a

⁴⁶⁷ Ver: <https://oglobo.globo.com/rio/pererecas-raras-que-atrasaram-arco-metropolitano-se-multiplicam-18536420>. Acesso em julho de 2017.

⁴⁶⁸ Ver: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2014/07/rj-inaugura-arco-metropolitano-apos-40-anos-e-espera-pib-r-18-bi-maior.html>. Acesso em julho de 2017.

⁴⁶⁹ Ver: <http://www.estadao.com.br/noticias/geral,ra-de-2-cm-para-obra-do-pac-no-rio,445446>. Acesso em julho de 2017.

⁴⁷⁰ Ver: <http://www.ebc.com.br/2012/10/audiencia-publica-debate-impactos-ambientais-da-construcao-do-arco-metropolitano-do-rio>. Acesso em julho de 2017.

formação de novos territórios; ao longo do seu traçado; voltados à questão da logística, da indústria e como um elemento propício a expandir a competitividade da indústria fluminense.

O panorama de crise político-econômica do estado incapacitou projeções positivas e de um legado sólido de tal eixo, da idealização que se tinha deste como um facilitador da fluidez, da questão espaço-tempo, com a redução do custo de transportes – *de efetivação dos* benefícios logísticos –, responsável em conectar complexos produtivos, ou seja, como um eixo viário de integração de todo o território fluminense e de influência em nível regional- nacional. Embora se tenha definido em parte do seu entorno novos usos do território, como se esperava, coloca-se que tais induções estão ainda muito aquém das esperadas. É intrigante pensar como que um investimento, que já tinha a necessidade de ser construído desde a década de 70, depois de 40 anos de espera, saiu do papel sem de fato a existência de um planejamento eficaz, permitindo uma série de problemas imagináveis que foram acentuados com a sua instalação.

Muitas reportagens corroboram para mostrar que tal projeto não alcançou os resultados esperados. Uma reportagem do jornal O Globo, de outubro de 2016, aponta em seu título que o seguinte: “*Arco Metropolitano do Rio ainda é pouco utilizado, crise econômica, falta de infraestrutura e insegurança afastam usuários. Especialista defende concessão.*”⁴⁷¹, reportando que

Inaugurado em 2014 com a expectativa de incentivar a economia do estado, o trecho do Arco Metropolitano entre Duque de Caxias e Itaguaí, que custou cerca de R\$ 2 bilhões, é hoje subutilizado. Com a crise econômica, o movimento de carga caiu, e houve redução no número de carros de passeio. Sem qualquer ponto de apoio para motoristas e até de postos de combustíveis em seus 71 quilômetros, o Arco tornou-se uma via de pouco movimento. Para o presidente da Câmara Metropolitana de Integração Governamental, Vicente Loureiro, a solução para viabilizar a rodovia é a concessão à iniciativa privada, com cobrança de pedágio.⁴⁷²

A imagem abaixo é apresentada com a seguinte legenda: “Rodovia, inaugurada em 2014, corta as principais estradas de acesso ao Rio e é uma opção para o Porto de Itaguaí, mas fluxo ainda é pequeno”:

⁴⁷¹ Ver: <https://oglobo.globo.com/rio/arco-metropolitano-do-rio-ainda-pouco-utilizado-20258781>. Acesso: 12 de julho de 2017.

⁴⁷² Ver: <https://oglobo.globo.com/rio/arco-metropolitano-do-rio-ainda-pouco-utilizado-20258781>. Acesso: 12 de julho de 2017..



Figura 10: Arco Metropolitano - Rodovia da Crise

FONTE: Marcia Foletto. Ver: <https://oglobo.globo.com/rio/arco-metropolitano-do-rio-ainda-pouco-utilizado-20258781>. Acesso: 12 de julho de 2017.

Na imagem seguinte, a narrativa da crise:

O GLOBO MENU RIO

SEM CONTAGEM DE VEÍCULOS

No ano passado, o movimento era de cerca de 15 mil veículos por dia, metade do que havia sido previsto. Estima-se que hoje já estaria na casa dos 6 mil, mas, como o contrato com a empresa que fazia a contagem de tráfego foi suspenso no ano passado, por causa da crise no estado, não existem números atualizados.

— O Arco Metropolitano ficou pronto na hora em que economia começou a estagnar. O movimento de carga reduziu, e a pouca utilização acabou trazendo insegurança. Não há posto de informação nem qualquer apoio ao motoristas. Já nos reunimos com investidores e empreendedores que poderiam se instalar no Arco, mas não houve interesse — disse Vicente Loureiro. — O governador (licenciado) Luiz Fernando Pezão queria estadualizar a rodovia (que é federal, embora seja administrada por meio de convênio pelo estado), mas, com a crise financeira, isso não foi adiante.

Figura 11: Arco Metropolitano - Sem contagem de veículos

FONTE: Por Célia Costa, 08/10/2016. Ver: <https://oglobo.globo.com/rio/arco-metropolitano-do-rio-ainda-pouco-utilizado-20258781>. Acesso: 12 de julho de 2017.

Complementando o referido anterior, tem-se que:

A falta de sinalização sobre os acessos ao Arco Metropolitano é outro ponto citado por Vicente Loureiro:

— Nas estradas federais que ele (o Arco) corta, falta sinalização. O usuário não tem a percepção de que pode encurtar caminho.

O projeto teve início em 2008, e o primeiro trecho da rodovia deveria ter ficado pronto em setembro de 2010. Mas, três anos depois, apenas 35% tinham sido executados. As obras só foram aceleradas em 2012 e concluídas em 2014.⁴⁷³

Assim, apenas parte de toda a rodovia foi entregue, como já mencionado, em julho de 2014 e que conectam Itaguaí a cidade de Duque de Caxias e neste ponto, se liga à BR-116 (Rio-Teresópolis) e à BR-493 (Magé-Manilha). Além dos problemas referentes tanto a conclusão quanto ao uso desse trecho, outro fato que chama a atenção e aponta para a derrocada – o enfraquecimento do principal projeto de infraestrutura logística para o estado que começou a sair do papel durante este período “neodesenvolvimentista” (parceria do governo federal com o estadual) – é que tal investimento, que teria seu traçado em 145 km, encontra-se totalmente incompleto. A situação real é de que

Todo o trecho teria 145 quilômetros de estrada no entorno da Região Metropolitana do Rio, ligando as cidades de Itaboraí, Guapimirim, Magé, Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Japeri, Queimados, Seropédica e Itaguaí. No entanto, as obras estão paralisadas no trecho entre Magé e Manilha, sob responsabilidade do governo federal. Os trabalhos de terraplanagem para a duplicação chegaram a ser iniciados, mas, segundo Vicente Loureiro, estão parados e sem prazo para serem retomados. Em uma placa instalada às margens da rodovia, a data de conclusão foi remarcada e agora consta fevereiro de 2018.⁴⁷⁴

⁴⁷³ Ver: <https://oglobo.globo.com/rio/arco-metropolitano-do-rio-ainda-pouco-utilizado-20258781#ixzz4nqo2fyUI>. Acesso: 12 de julho de 2017.

⁴⁷⁴ Ver: <https://oglobo.globo.com/rio/arco-metropolitano-do-rio-ainda-pouco-utilizado-20258781>. Acesso: 12 de julho de 2017.



Figura 12: Traçado do Arco Metropolitano e entroncamentos rodoviários

Fonte: Editoria de Arte- Jornal O Globo - Por Célia Costa- 08/10/2016. Ver mais: <https://oglobo.globo.com/rio/arco-metropolitano-do-rio-ainda-pouco-utilizado-20258781>. Acesso: 12 de julho de 2017.

Retirada de uma reportagem do ano de 2015, na imagem seguinte a legenda é enfática em retratar que “Inacabado. Há áreas onde foi feita apenas a terraplanagem, como no trecho Magé-Manilha da BR-463, cuja duplicação foi iniciada em 2014”⁴⁷⁵.

⁴⁷⁵ Ver: <https://oglobo.globo.com/economia/infraestrutura/governo-do-rio-quer-arco-metropolitano-nas-concessoes-16198590>. Acesso: 12 de julho de 2017.



Figura 13: Arco Metropolitano inacabado

FONTE: Cezar Loureiro / Agência O Globo/ 06-05-2015. Ver mais: <https://oglobo.globo.com/economia/infraestrutura/governo-do-rio-quer-arco-metropolitano-nas-concessoes-16198590>. Acesso: 12 de julho de 2017.

Desde 2014, não são pequenos os problemas que apontam a inviabilidade e as incertezas em torno de tal rodovia. Como já retratado anteriormente, a conjuntura de crise financeira combinada com a falta de segurança e de infraestrutura – ausência de policiamento, postos de abastecimento de combustível, partes sem rede (sinal) para aparelhos telefônicos, frequentes assaltos, entre outros – ao longo da via, restringiram ainda mais alguma possibilidade real de uso e conseqüentemente algum legado positivo, sólido, de tal aporte logístico. A imagem abaixo retrata claramente alguns sinais que resplandecem, negativamente, tal rodovia, em que apresenta a seguinte legenda: *“Alerta tardio: só depois que entra na estrada, motorista descobre que não terá como abastecer até o final”*.



Figura 14: Arco Rodoviário: Rodovia sem infraestrutura

FONTE: Jornal O Dia-15/08/2015. Foto: Paulo Araújo. Ver mais: <http://odia.ig.com.br/noticia/rio-de-janeiro/2015-08-15/estrada-do-descaso-arco-metropolitano-agoniza.html>. Acesso: 12 de julho de 2017.

Ao invés de ter se transformado como um elemento de fluidez produtiva, como um “corredor logístico” facilitador e integrador do território fluminense como se esperava, com o afloramento de tantos impactos negativos e mediante a incapacidade de gestão e planejamento do Estado, o referido traçado se transformou em nutriz de incertezas, insegurança e mal aproveitamento da verba pública. A “rota do crescimento” ruiu antes mesmo de ter sido completamente terminada.

O Arco Rodoviário Metropolitano exemplifica como funciona o papel do Estado, deste direcionado a criar infraestrutura e logística para o aproveitamento da lógica capitalista, atendendo aos interesses privados; e os valorizando mais do que as relações sociais. O Arco Rodoviário também demonstra como que com a crise, com a acentuação da incapacidade do Estado em gestão e manutenção das infraestruturas, abre-se espaço para o ideário da privatização de bens públicos. Tal aspecto será visto adiante, quando se refere, tanto ao trecho que encontra-se incompleto quanto ao já existente trecho de pouco mais de 70 quilômetros.

Neste momento de crise fica ainda mais evidente como que o Estado não tem conseguido garantir as condições de oferecer os aparatos necessários para a reprodução e manutenção da infraestrutura criada para a lógica do capital, o que claramente se torna mais enfraquecido ainda no que concerne aos aspectos sociais. Este cenário propõe o entendimento de como que a “atmosfera de crise” alimenta ainda mais a reprodução da desigualdade, como também a criação de novos serviços, de cunho privados, e a mercadificação das relações que se proliferam cada vez mais mediante a abstenção do Estado. Em relação a tal rodovia, em si, tal fato é bem exposto, como apontado anteriormente, na fala do presidente da Câmara

Metropolitana de Integração Governamental, Vicente Loureiro, que defende que a solução para viabilizar a rodovia seria a concessão à iniciativa privada, com cobrança de pedágio⁴⁷⁶.

No trecho que ainda não foi entregue pelo Estado, a parte entre Magé e Manilha, ocorre a mesma situação, onde se tem o interesse de direcioná-lo para a responsabilidade da iniciativa privada por meio das concessões, tirando a incumbência do governo federal. É um sinal claro e materializado da derrocada “neodesenvolvimentista” conjugada com a má administração do governo estadual na realização desta obra, mediante a retração nos investimentos. Em uma das reportagens, também realizada pelo Jornal O Globo, no ano de 2015, isso fica claramente evidente:

O governo do Rio tem uma ambiciosa lista de projetos para serem incluídos no programa de concessões federais que será lançado em junho, prazo confirmado ontem pela presidente Dilma Rousseff. Uma das ideias é transferir para a iniciativa privada a conclusão do Arco Rodoviário do Rio, a obra mais atrasada do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

O Arco é uma rodovia federal, e esse trecho do Dnit está com obra paralisada por problemas ambientais e falta de recursos. Por isso, estamos propondo a concessão para completar o Arco — explicou ao GLOBO o secretário de Transportes do Rio, Carlos Roberto Osorio⁴⁷⁷.

Outra reportagem, de janeiro 2017, demonstra os objetivos do governo do estado do Rio de Janeiro em privatizar tal eixo viário, inclusive, de modo a lucrar, se beneficiar com a privatização, mediante o arrecadamento de receitas em um momento de crise. Segundo a referida reportagem,

o objetivo do governo do Rio não é administrar a rodovia federal, mas, sim, fazer a estadualização para logo depois privatizar. Seria mais uma receita extra que entraria nos cofres do estado.

*O ministro Maurício Quintella confirmou que as negociações estão em andamento, mas ressaltou que ainda não há uma posição definida. As equipes técnicas do ministério e do governo estão estudando a viabilidade econômica e jurídica.*⁴⁷⁸

Há uma crise de legitimidade do Estado, com a emergência de desconfiança e incapacidade de gestão por parte da sociedade, que permite ao governo e grupo interessados a defesa de ações como concessão e privatização – “ato de privar, de excluir ao uso coletivo” – dos bens públicos como solução. Transformando cada vez mais os direitos em serviços evidentemente pagos, a privatização em si não garante suas melhorias, mas certamente acirra as desigualdades, tendo em vista o interesse de cada vez mais objetivar o lucro.

Para a lógica do grande capital, a progressiva ausência do Estado e a sua ineficiência em alguns setores como a própria segurança pública e infraestrutura das rodovias, cria novos mercados e a possibilidade de novas formas de lucro. Fortalece-se uma verdadeira “indústria do medo”, onde o panorama instaurado por uma sensação de insegurança que opera com diversos atores alimentando e se alimentando disso, acaba trazendo uma ideologização em

⁴⁷⁶ Ver: <https://oglobo.globo.com/rio/arco-metropolitano-do-rio-ainda-pouco-utilizado-20258781>. Acesso em julho de 2017.

⁴⁷⁷ Ver: <https://oglobo.globo.com/economia/infraestrutura/governo-do-rio-quer-arco-metropolitano-nas-concessoes-16198590>. Acesso em julho de 2017.

⁴⁷⁸ Ver: <http://g1.globo.com/politica/blog/blog-do-camarotti/post/peza0-tenta-estadualizar-arco-metropolitano-para-depois-privatizar.html>. Acesso em julho de 2017.

torno da necessidade da atuação do privado mediante a ineficiência do Estado. Assim, surge, ganha espaço a ação de empresas privadas, e os processos de privatização e concessão dos bens públicos. Como exposto por Scheinvar (2014), *“alimenta-se uma indústria de insegurança e um espaço de lucro. Relações cotidianas permitem pensar a produção da insegurança como estratégia financeira e de controle biopolítico.”* Com o discurso de incapacidade de gestão e de controle do Estado – com o exemplo da derrocada do Arco Rodoviário Metropolitano – ainda mais acentuada em momento de crise, oferece-se campo para o grande capital explorar novas possibilidades de lucro a partir da administração de bens antes públicos. Logo, entre os aspectos negativos em torno de tal rodovia, um fato que tem chamado bastante atenção é a sensação de insegurança – ratificada por assaltos e atos violentos – que claramente atua reduzindo a movimentação, no que se refere ao fluxo tanto de cargas quanto de carros de passeio.

São patentes os resultados da sensação de insegurança e abandono que atingem tal infraestrutura rodoviária. Uma reportagem do ano de 2016 expressa bem este fato, em que retrata que segundo a Federação das Empresas de Transporte de Cargas (Fetranscarga) em apenas nove meses após ter sido inaugurado, já se tinha contabilizado 300 roubos ao longo do seu traçado⁴⁷⁹.

Em entrevista, noticiada em setembro de 2015 pela EBC Agência Brasil, o economista William Figueiredo, especialista em Desenvolvimento Econômico do Sistema Firjan, informou que o roubo de cargas aumentou 44% na Baixada Fluminense desde a abertura de tal eixo viário. Segundo o mesmo, no Arco Metropolitano, o roubo de cargas representa 13,2% do roubo de cargas do estado. *“Para o economista, falta interação entre as polícias. Acrescentou que os usuários não dispõem de nenhuma cabine fixa da polícia ao longo do arco rodoviário. Em caso de necessidade de ajuda ou para registro de ocorrência, não há como dar apoio aos motoristas”*⁴⁸⁰.

Salienta-se que não apenas neste eixo viário, mas em todo o estado tem-se verificado um aumento expressivo nos últimos anos referentes a roubos de cargas, evidentemente, pelo panorama de crise que afeta também na capacidade do Estado como provedor de segurança. Segundo uma reportagem do Jornal Atual, de fevereiro de 2017, o *“estado do Rio registrou 9.862 casos de roubo de cargas em 2016, o terceiro recorde consecutivo em 25 anos. De acordo com o estudo ‘O impacto econômico do roubo de cargas no estado do Rio de Janeiro’, divulgado pelo Sistema Firjan, o prejuízo chegou a R\$ 619 milhões.”*⁴⁸¹ Este mesmo veículo de informação aponta que:

O Sistema Firjan ressalta que estes locais ficam no entorno das principais rodovias (Avenida Brasil, BR-040, BR-101-Norte e BR-116) e possuem trechos dominados pelo crime organizado, notadamente o tráfico de drogas. O avanço nestes seis anos foi mais acentuado na Baixada, na capital e no Noroeste Fluminense. Em Guapimirim, o crescimento foi de 2.600%. Japeri teve aumento de 1.700%, Mesquita de 1.031% e Itaguaí de 1.000%. Para a Firjan, o roubo de cargas afeta negativamente o setor produtivo, elevando os custos relativos ao frete e gerando perda de competitividade, e também para a sociedade, por conta do aumento do preço final das mercadorias. A entidade destaca ainda que regiões com grande incidência passam a ser evitadas e a população local enfrenta o risco de

⁴⁷⁹ Ver: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2016/10/arco-metropolitano-ja-registrou-300-roubos-em-nove-meses.html>. Acesso: 12 de julho de 2017.

⁴⁸⁰ Ver: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2015-09/arco-metropolitano-tem-problemas-um-ano-apos-inauguracao-do-primeiro-trecho>. Acesso: 12 de julho de 2017.

⁴⁸¹ Ver: <https://jornalactual.com.br/index.php/poder/item/228-firjan-revela-que-roubo-de-cargas-em-itaguai-cresceu-1-000-em-2016.html>. Acesso: 12 de julho de 2017.

desabastecimento ou de se tornar refém do crime organizado, que controla o comércio local.⁴⁸²

Outra reportagem, realizada pelo Jornal Atual, em junho de 2017, demonstra claramente o que foi exposto anteriormente, onde ressalta que o “*custo do roubo de carga equivale a duas vezes investimentos no Arco Metropolitano*”⁴⁸³.

A preocupação com os prejuízos causados pelo roubo de cargas no estado do Rio é crescente. O assunto foi tema do I Fórum de Prevenção de Perdas do Rio de Janeiro, promovido pela Associação de Supermercadistas do Rio de Janeiro (ASSERJ). Riley Rodrigues, gerente de Estudos de Infraestrutura do Sistema FIRJAN, apresentou no evento dados referentes ao impacto deste crime para o setor produtivo fluminense. Segundo ele, os custos para o estado foram em torno de R\$ 2,1 bilhões nos últimos seis anos.

Esse número equivale duas vezes o investimento no Arco Metropolitano. Maior obra rodoviária do estado nas últimas décadas; observou Rodrigues, destacando que as ocorrências registraram forte aceleração desde 2013 no estado.

Para ele, as crises fiscal e financeira do estado, que levaram à redução dos investimentos em segurança, ampliaram o problema e geraram forte impacto sobre toda a cadeia produtiva de todos os setores: A indústria acaba tendo que aumentar seus preços para compensar as perdas crescentes de mercadoria por conta dos roubos de carga, o que reduz a competitividade.⁴⁸⁴

A seguir, exibimos parte de uma matéria exibida em junho de 2017 pelo Jornal O Dia, que demonstra a condição de insegurança vivenciada no Arco Metropolitano. Segundo tal veículo de informação, “*bandidos usaram traje de camuflagem para roubar carga no Arco Metropolitano*”⁴⁸⁵.

⁴⁸² Ver: <https://jornalatual.com.br/index.php/poder/item/228-firjan-revela-que-roubo-de-cargas-em-itaguai-cresceu-1-000-em-2016.html>. Acesso: 12 de julho de 2017.

⁴⁸³ Ver: <https://jornalatual.com.br/index.php/component/k2/item/886-custo-do-roubo-de-carga-equivale-a-duas-vezes-investimentos-no-arco-metropolitano.html>. Acesso: 27 de julho de 2017.

⁴⁸⁴ Ver: <https://jornalatual.com.br/index.php/component/k2/item/886-custo-do-roubo-de-carga-equivale-a-duas-vezes-investimentos-no-arco-metropolitano.html>. Acesso: 27 de julho de 2017.

⁴⁸⁵ Ver: <http://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2017-06-02/bandidos-usaram-traje-de-camuflagem-para-roubar-carga-no-arco-metropolitano.html>. Acesso: 27 de julho de 2017.



Figura 15: Casos de violência no Arco Metropolitano Fluminense

FONTE: Jornal O Dia- 02/06/2017. <http://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2017-06-02/bandidos-usaram-traje-de-camuflagem-para-roubar-carga-no-arco-metropolitano.html>. Acesso: 27 de julho de 2017.

Ainda de acordo com outra reportagem sobre o mesmo acontecimento ocorrido em junho de 2017 e referente à carga de cigarros da companhia Souza Cruz⁴⁸⁶, também realizada pelo Jornal O Dia, tem-se:

A Souza Cruz confirma que na manhã de hoje ocorreu 1 assalto contra a empresa no Arco Metropolitano, na altura de Japeri. Bandidos fortemente armados em alguns veículos chegaram atirando, atingindo três dos vigilantes de escolta terceirizados. Um vigilante veio a falecer de imediato com um tiro na cabeça e os outros dois foram encaminhados para o hospital da Posse em Nova Iguaçu. Os bandidos levaram a carga para a favela do Guandu em JAPERI, onde subtraíram a carga.

O roubo de carga é uma prática constante e crescente no estado do Rio de Janeiro. Em 2016, por exemplo, houve um crescimento de 37% nas ocorrências desse tipo de crime, se comparado com 2015. No total, foram quase 10.000 ocorrências. Esse é um problema de segurança pública, que demanda profundo envolvimento do Estado para o controle e resolução da questão.

A empresa está buscando alternativas para reduzir a ostensividade de escoltas armadas na operação, visando à preservação dessas vidas. Além

⁴⁸⁶ Ver: <http://www.souzacruz.com.br/>. Acesso: 27 de julho de 2017.

disso a empresa faz constantemente engajamento com órgãos de segurança pública e entidades de classe para cobrar medidas na instância de Segurança Pública.

A Souza Cruz investe significativamente em segurança e treinamento para seus colaboradores e apoia prioridades para a solução desta questão, como agravamento penal do roubo e receptação de carga, suspensão do CNPJ das empresas envolvidas na receptação e criminalização do uso de bloqueadores de sinal.⁴⁸⁷

Tais aspectos enunciados anteriormente são apenas mais um dos retratos que apontam a fragilidade de tal projeto. O Arco Rodoviário Metropolitano, materializado como um instrumento de uma rede logística para melhorar o acesso, facilitar a questão produtiva, sofre, claramente, grande abandono e a instauração de uma sensação constante de insegurança que inviabiliza a concretização de seu objetivo como um instrumento para a lógica produtiva. A condição real apresentada por tal rodovia impede quaisquer possibilidades das perspectivas esperadas, referente a se tornar a principal rota de deslocamento produtivo, desafogando o tráfego em outras vias e facilitando a mobilidade. Segundo o economista William Figueiredo, especialista em Desenvolvimento Econômico do Sistema Firjan,

o roubo de cargas preocupa as indústrias que usam o arco. Com medo, elas não demandam a via e acabam sobrecarregando outros acessos, como a Linha Vermelha e a Via Dutra. Segundo ele, a Refinaria Duque de Caxias (Reduc), da Petrobras, e indústrias de produtos com matérias-primas da Reduc poderiam utilizar o arco para escoamento da produção, principalmente pela diminuição do custo logístico.⁴⁸⁸

Este cenário de negligência é constantemente destacado nos noticiários, como o que segue adiante, do Jornal O Dia, publicada em agosto de 2015, pouco mais de um ano após a inauguração do primeiro trecho do referido eixo viário e que enfatiza a condição de “*estrada do descaso: Arco Metropolitano agoniza.*”⁴⁸⁹

Rio - A promessa do governador Luiz Fernando Pezão, durante a campanha eleitoral do ano passado, de que o Arco Metropolitano atrairia investimentos e seria uma via estratégica não saiu do papel. Apenas um ano depois de sua inauguração, a estrada que custou R\$ 1,9 bilhão — quatro vezes mais do que o previsto — está sitiada por matagais, buracos e sinalização precária. Os motoristas temem acidentes e roubos - o posto do Departamento de Estradas de Rodagem (DER) está abandonado e com marcas de tiros.

A explicação para o abandono é simples. O contrato com o DER, responsável pela operação, segurança, monitoramento e conservação da via, expirou no mês passado e até agora nenhuma nova licitação foi feita. A parte

⁴⁸⁷ Ver: Jornal O Dia- 31/05/2017- Reportagem de Adriano Araujo e Rafael Nascimento. <http://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2017-05-31/seguranca-que-escoltava-carga-e-morto-por-assaltantes-no-arco-metropolitano.html>. Acesso: 27 de julho de 2017.

⁴⁸⁸ Ver: <http://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2015-09/arco-metropolitano-tem-problemas-um-ano-apos-inauguracao-do-primeiro-trecho>. Acesso: 27 de julho de 2017.

⁴⁸⁹ Ver: Jornal O Dia -15/08/2015. Constança Rezende e Francisco Edson Alves. <http://odia.ig.com.br/noticia/rio-de-janeiro/2015-08-15/estrada-do-descaso-arco-metropolitano-agoniza.html>. Acesso: 27 de julho de 2017.

da rodovia concluída tem 73 quilômetros e liga Duque de Caxias ao Porto de Itaguaí. Cerca de 30 mil veículos passam no trecho por dia.

O caminhoneiro Rosenildo Silvestre, de 57 anos, relata que o Arco virou uma “via fantasma. Ela não tem placas indicativas, reboques, nem postos de combustível e policiamento adequados. Dá medo passar por aqui. Outro dia, deu uma pane no motor do meu caminhão e acabei tendo de ser socorrido por outros motoristas”, conta o caminhoneiro.⁴⁹⁰

Os desafios enfrentados não se restringem apenas a questão da segurança, mas também referentes à questão da mobilidade e ocupação do solo, como salientou o economista William Figueiredo, especialista em Desenvolvimento Econômico do Sistema Firjan.⁴⁹¹, quando afirmou que se trata de um aspecto bastante relevante, tendo em vista que apesar ter sido criada totalmente para a questão de logística e atração de indústrias, surgiram ocupações irregulares ao longo de tal eixo. Afinal, o estímulo volta-se para ocupações industriais ao longo da via, inclusive da chegada das indústrias como algo comemorado pelas prefeituras locais. É sempre posta à máxima de que o problema tem que ser removido, mas não solucionado.

Há de se atentar que todo este movimento tende a gerar um crescimento desordenado e sem nenhuma infraestrutura básica, que atinja as questões ambientais e sociais, podendo expandir os problemas sociais intrínsecos a isso, de degradação da vida em si; como a violência urbana, por exemplo. Há sempre de se questionar quais as medidas que estão sendo tomadas pelo poder público: qual a responsabilidade para com o social? Quais as demandas sociais atendidas? Isto deve ser feito de modo a mitigar quaisquer impactos negativos surgidos, lembrando-se sempre da máxima da diferença entre crescimento econômico e desenvolvimento social. Ou seja, que a chegada de novos aportes que favoreçam o crescimento econômico não são, de modo algum, sinais concretos da geração de desenvolvimento social.

Sobre as ocupações irregulares, em setembro de 2015, o jornal O Globo, meses após a entrega de parte de tal rodovia, “*Sem a fiscalização prometida, margens do Arco Metropolitano são invadidas na Baixada*”⁴⁹², informava:

O ritmo das construções irregulares continua intenso às margens do Arco Metropolitano, na Baixada Fluminense. Inaugurado em julho do ano passado, o trecho de pouco mais de 70 quilômetros que corta as cidades de Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Japeri, Seropédica e Itaguaí apresenta pontos de favelização e adensamento populacional. Sem qualquer infraestrutura e saneamento básico, famílias estão construindo casas e ocupando desordenadamente as margens da rodovia, que terá 145 quilômetros, até Itaboraí, quando for concluída. A área mais afetada está entre os quilômetros 66 e 82, no bairro de Vila de Cava, em Nova Iguaçu, conforme O GLOBO revelou no fim de março. Passados cinco meses, o governo estadual não cumpriu a promessa de implantar um organismo de governança para ordenar o uso do solo na região. Agora, anuncia que enviará

⁴⁹⁰ Ver: Jornal O Dia -15/08/2015. Constança Rezende e Francisco Edson Alves. <http://odia.ig.com.br/noticia/rio-de-janeiro/2015-08-15/estrada-do-descaso-arco-metropolitano-agoniza.html>. Acesso: 27 de julho de 2017.

⁴⁹¹ Ver: <http://agenciabrasil.etc.com.br/geral/noticia/2015-09/arco-metropolitano-tem-problemas-um-ano-apos-inauguracao-do-primeiro-trecho>. Acesso: 27 de julho de 2017.

⁴⁹² Ver: <https://oglobo.globo.com/rio/sem-fiscalizacao-prometida-margens-do-arco-metropolitano-sao-invadidas-na-baixada-17365578>. Acesso: 27 de julho de 2017.

em breve para a Assembleia Legislativa a proposta de criação do novo órgão de fiscalização.

O vaivém de caminhões com material de construção não para. Sem energia elétrica, a área ganhou ligações clandestinas de luz. Em Vila de Cava, na altura do quilômetro 67, motoristas até usam um acesso clandestino, que liga a estrada à comunidade. Com o aumento da população, cresce o número de placas anunciando a venda de lotes. Negociado por R\$ 5 mil há um ano, hoje um terreno é oferecido por R\$ 20 mil.⁴⁹³

É fato que tal situação consideravelmente tenderia a se expandir tendo em vista o momento de crise e a incapacidade e falta de articulação de gestão dos entes governamentais (da escala federal, estadual e municipal). De acordo com o diretor-executivo da Câmara Metropolitana de Integração Governamental, Vicente Loureiro, o papel de fiscalizar a ocupação do solo é de responsabilidade das prefeituras locais⁴⁹⁴. Souza (2014, p. 54) faz crítica tal indicação, pois

De forma geral, com relação aos impactos sociais que possivelmente surgirão ou serão agravados com a implantação do Arco, o Plano tende a atribuir aos frágeis municípios da RMRJ a tarefa de solucioná-los ou mitigá-los. Contudo, é indicada a revisão do modelo institucional de gestão. Para tal, o Plano propõe um sistema de indicadores que coordenaria a gestão compartilhada da RMRJ e a criação de um órgão responsável pela governança da região metropolitana, em parceria com os municípios e com a participação da sociedade civil. Infelizmente, esse sistema ainda não tem data para ser criado nem prazo para ser implantado.

Uma reportagem de outubro de 2016, também realizada pelo jornal O Globo, demonstra claramente este mesmo processo e quais às tentativas de repressão intrínsecas a ocupações indevidas no traçado de tal rodovia:

A ocupação desordenada e a conseqüente favelização das margens da rodovia são outra preocupação. Há sete meses, a Câmara Metropolitana de Integração Governamental utiliza drones para fazer o monitoramento com o objetivo de identificar as áreas de risco, de ocupação, de impacto ambiental e as atividades econômicas situadas na faixa de domínio da rodovia.

O mais recente relatório, segundo a Câmara, identificou dentro da faixa de domínio da rodovia, entre abril de 2015 e setembro deste ano, 42 delimitações de terreno (construções de cercas e muros), sete tentativas de construção, quatro pontos de comércio e três movimentações de terra, todas irregulares. Na rodovia, foram identificados 44 acessos e sete travessias irregulares. Todas as ocorrências foram notificadas ao DER.

O monitoramento mostrou ainda que, no entorno do Arco, foram verificadas cerca de 12 construções durante e após a inauguração da rodovia, sendo nove no município de Nova Iguaçu e três em Japeri. Também foram identificadas movimentações de terra nos municípios de Nova Iguaçu, Japeri, Seropédica

⁴⁹³ Ver: <https://oglobo.globo.com/rio/sem-fiscalizacao-prometida-margens-do-arco-metropolitano-sao-invadidas-na-baixada-17365578>. Acesso: 27 de julho de 2017.

⁴⁹⁴ Ver: <https://oglobo.globo.com/rio/sem-fiscalizacao-prometida-margens-do-arco-metropolitano-sao-invadidas-na-baixada-17365578>. Acesso: 27 de julho de 2017.

e Itaguaí. Todas as prefeituras já foram notificadas para que providências sejam tomadas nos casos de irregularidade”.⁴⁹⁵

A imagem a seguir, publicada em setembro de 2015 pelo Jornal O Globo, também é emblemática sobre a perspectiva de ocupações irregulares que estavam se perpetuando ao longo de tal eixo, principalmente de modo mais marcantes em alguns trechos. Em sua legenda é informada o seguinte: “*Sem repressão. Casas em construção em Vila de Cava, município de Nova Iguaçu, um dos trechos onde é mais intensa a ocupação de áreas ao longo do Arco Metropolitano*”⁴⁹⁶.



Figura 16: Ocupações irregulares no Arco Metropolitano

FONTE: Daniel Marenco - Agência O Globo. 01/09/2015. Ver mais:

<https://oglobo.globo.com/rio/sem-fiscalizacao-prometida-margens-do-arco-metropolitano-sao-invadidas-na-baixada-17365578>. Acesso em julho de 2017.

De acordo com as reportagens anteriores, conclui-se que a possibilidade de um crescimento desordenado em projeção já se configurava logo após – ou mesmo bem antes! – da inauguração de tal rodovia. É obvio que tal situação tende a se acirrar mediante a ausência de um planejamento territorial eficaz, de um “zoneamento urbano para tal região”⁴⁹⁷. Como já muito enfatizado, todo este processo tenderia a se expandir, tendo em vista os outros fatores que inviabilizaram e limitaram o uso de tal eixo viário como se esperava. O combinado de crise, de instabilidade financeira e política, com a ausência de planejamentos de infraestrutura, junto à incapacidade das escalas federal e governamental de articulação com as prefeituras

⁴⁹⁵ Ver: <https://oglobo.globo.com/rio/arco-metropolitano-do-rio-ainda-pouco-utilizado-20258781>. Acesso: 27 de julho de 2017.

⁴⁹⁶ Ver: <https://oglobo.globo.com/rio/sem-fiscalizacao-prometida-margens-do-arco-metropolitano-sao-invadidas-na-baixada-17365578>. Acesso: 27 de julho de 2017.

⁴⁹⁷ “Para o economista Mauro Osorio, professor da UFRJ, falta um plano de zoneamento urbano para a região, que poderia impedir a favelização.” Ver: <https://oglobo.globo.com/rio/sem-fiscalizacao-prometida-margens-do-arco-metropolitano-sao-invadidas-na-baixada-17365578>. Acesso: 28 de julho de 2017.

municipais recortadas por tal rodovia são fatores que se complementaram e expandiram extensivamente os impactos negativos.

O surgimento de novos segmentos populacionais, atraídos por tal rodovia, ampliou o número de moradores sem a mínima condição de infraestrutura básica, como saneamento e esgoto. O interesse dos entes planejadores era de que se constituísse no arco uma “vocação logística”⁴⁹⁸; totalmente consolidado para a lógica produtivo-econômica. Lembremos que grande parte dos municípios da Baixada Fluminense que são cortados pelo Arco Metropolitano são historicamente marcados por índices negativos no que se trata ao desenvolvimento econômico e social e apresentam uma imagem ligada   violência pela aço de grupos milicianos e tr ficos de drogas.

Por fim, desvio de verbas combinados com má gestão pública também merece ser destacado. Não se pode apenas culpar a política de Estado do “novo desenvolvimentismo”, ou seja, o governo federal, tendo em vista toda a conjuntura e entrelaamentos políticos, de descaso, com os acontecimentos envolvendo o governo do estado e as administra es municipais em tais obras públicas. Basta relembrar a prisão do ex-governador do estado do Rio de Janeiro, Sérgio de Oliveira Cabral Santos Filho (PMDB), em novembro do ano de 2016, acusado pelo recebimento de propinas para a concessão de obras públicas.⁴⁹⁹ Como exposto,

Cabral e os outros alvos da aço são suspeitos de receber propina em troca da concessão de obras, como a reforma do Maracanã para a Copa de 2014, o PAC Favelas e a constru o do Arco Metropolitano. Segundo o Ministério Público Federal (MPF), há evidências de que Cabral recebeu ao menos R\$ 2,7 milhões em espécie da Andrade Gutierrez, por contrato em obras no Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (Comperj).⁵⁰⁰

Obviamente, se o estado do Rio de Janeiro alcançou no momento ápice do “neodesenvolvimentismo” as melhores proje es econômicas, alicerçadas nos megaeventos, na explora o de petróleo e gás e na reestrutura o dos portos e sendo alvo de expressivos investimentos responsáveis por sua alavancada econômica, atualmente, em sua derrocada, o reflexo negativo se mostrou desastroso⁵⁰¹, ruindo as suas estruturas públicas e trazendo um panorama de calamidade, de caos social, onde sequer apresenta recursos para pagamento de serviços essenciais⁵⁰². O Arco foi concebido para se tornar como o principal instrumento voltado a fortalecer a lógica produtiva a partir da possibilidade de maior expansão das competências dos empreendimentos; mas acabou se tornando também mais um fator de

⁴⁹⁸ Diretor-executivo da Câmara Metropolitana de Integra o Governamental, Vicente Loureiro justificou que: “Não   verdade dizer que os 70 quilômetros da estrada têm voca o para a atividade industrial. Há áreas de preserva o e outras propícias   expansão urbana. Há um ou outro loteamento irregular, o que sempre existiu e   preciso coibir, por ser uma prática nociva. Mas o processo de ocupa o não   tão veloz quanto temem — argumenta”. Ver: <https://oglobo.globo.com/rio/sem-fiscalizacao-cresce-numero-de-ocupacoes-irregulares-no-entorno-do-arco-metropolitano-15740375#ixzz4o8kCoTf0>. Acesso: 28 de julho de 2017.

⁴⁹⁹ Ver: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2016/11/ex-governador-sergio-cabral-e-presos-pela-pf-na-zona-sul-do-rio.html>. Acesso: 28 de julho de 2017.

⁵⁰⁰ Ver: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2016/11/ex-governador-sergio-cabral-e-presos-pela-pf-na-zona-sul-do-rio.html>. Acesso: 28 de julho de 2017.

⁵⁰¹ Esta situa o foi corroborada, evidentemente, por diversos fatores, entre eles “um dos principais pontos   a queda de arrecada o e no recebimento dos royalties pela explora o do petróleo...a queda relativa no preço do barril do petróleo”. Ver: <https://www.cartacapital.com.br/politica/entenda-a-criese-a-revolta-dos-servidores-no-rio-de-janeiro>. Acesso: 28 de julho de 2017.

⁵⁰² Para entender melhor a situa o, ver: <http://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2017-04-16/falencia-do-rio-como-sair-da-criese.html>; <http://politica.estadao.com.br/noticias/geral,em-decadencia-politica-rio-vivera-uma-decada-de-criese,70001748272>; <https://www.cartacapital.com.br/politica/entenda-a-criese-e-a-revolta-dos-servidores-no-rio-de-janeiro>. Acesso: 28 de julho de 2017.

expansão de impactos e que negligenciou os aspectos negativos gerados nos locais, nos complexos produtivos, ou seja, nas teias de relações históricas manifestadas nos territórios e postas em total risco pelo surgimento e expansão de novos usos.

Souza (2014, p. 51) retrata este critério ao analisar o Plano Diretor do Arco Metropolitano (PDAM), sendo este criado em 2011. Segundo a mesma autora, e correlacionando o Arco Metropolitano com o complexo da Baía de Sepetiba (Porto de Itaguai), evidencia-se que

Há um item do PDAM específico para tratar da Província Portuária da Baía de Sepetiba, em que aparecem mapas, fotos aéreas e são abordadas as principais indústrias da área. Paralelamente, as atividades pesqueiras que lá existiam e que estão cada vez mais ameaçadas pelo grande fluxo de navios quase não são mencionadas. A resistência dessa atividade só é citada no final do plano, quando, entre as diretrizes, aparecem: o incentivo a metodologias modernas da baía que, entre outros, minimizaria interferências sobre a atividade pesqueira e o uso de recursos das ações de Compensação Ambiental para indenizar os pescadores artesanais residentes nas comunidades da Área de Influência Direta das novas atividades a serem implantadas nas baías de Guanabara e de Sepetiba, para que eles se capacitem em outras atividades laborais. Nesse sentido, observa-se que o conceito de “vocação” de um determinado lugar aparece como uma forma de eliminar a possibilidade de outros modos de apropriação do local que não sejam compatíveis com o uso portuário, evitando assim expor um conflito de interesses existente na área. Com esse artifício retórico, o Plano leva a crer que há uma única aptidão para a Baía de Sepetiba, justamente aquela que é perfeitamente adequada à proposta do AMRJ. Em momento nenhum o Plano aponta a possibilidade de existência de outras “vocações” para o local, expondo-o como se fosse “predestinado” a ser o maior ponto de escoamento da produção industrial do Brasil, dando a entender que só lhe faltava a rodovia para que este “locus privilegiado” atingisse o seu ápice. A importância do crescimento industrial e logístico é citada com frequência no PDAM, enquanto, para os pescadores artesanais, a única opção dada é a extinção. (SOUZA, 2014, p. 51).

O exemplo do Arco Metropolitano é simbólico, pois se trata da rota do desenvolvimento que transportaria os capitais emergentes e arrastaria para a rota do crescimento os municípios do entorno de modo rápido e seguro. A frustração por sua decadência revela apenas o abalo da ordem econômica do estado, cujo abandono e violência se tornaram os verdadeiros capitais circulantes atingindo não somente o entorno, mas ampliando os impactos negativos. Ou seja, a crise do Arco acirrou os problemas socioambientais, a degradação da vida local nos municípios “cortados” ou próximos a tal via e tornou-se símbolo do desmantelamento econômico do Rio de Janeiro.

Assim, é expressivo, que com os problemas do Arco junto à falta de planejamento, de política pública e uma desorganização no processo de urbanização, promoveu-se uma expansão dos problemas do núcleo metropolitano para os municípios de sua borda, ao entorno metropolitano. É como se tal rodovia trouxesse para as bordas da região metropolitana também grande parte dos problemas já inerentes ao seu núcleo, mantendo, pela ausência de planejamentos territoriais e incapacidades municipais, os mesmos erros cometidos, inclusive os acentuando.

A valorização territorial a partir da logística para a lógica do capital induzida pelo Arco proporcionou um ideário de que seria um fator potencial para a atração das indústrias e, conseqüentemente, aumentaria as arrecadações financeiras de tais municípios. Claramente,

este processo se manifestou, ideologicamente, intrínseco a um movimento construído a partir da *“reabilitação da fábrica como fonte de progresso”* (OLIVEIRA, 2015). Souza (2014, p.57) esboça como que todo este discurso ideológico em torno do Arco Metropolitano se consolidou, de modo não transparente, *“induzindo a uma aceitação dos malefícios em nome de um fantasioso “benefício coletivo”, que na verdade é, sobretudo, um benefício para o setor industrial e logístico.”*

Há assim também um fracasso ideológico, pois a rodovia que gerou uma perspectiva de inserir tais lugares na rota do crescimento a partir da expansão do fator “vocação logística”; criou a ilusão de conectá-los ao caminho para o desenvolvimento. A urbanização, ideologicamente a “materialização da modernização” e a “chegada do progresso” a partir de novos hábitos de vida e de consumo, romperia com o estigma histórico periférico e as marcas do atraso. Evidentemente, estas perspectivas guiadas pelo discurso hegemônico e embasadas por uma ideologia do desenvolvimento, hodiernamente fracassaram. Seria ato ingênuo acreditar que por detrás de todos estes processos algum legado efetivo para o aspecto social se efetivaria, pois não foram planejadas induções para interferências no local que perpassassem o sentido de interesse econômico, de expandir as competências dos territórios, de usá-los de modo instrumental e transformá-los, estrategicamente, em espaços de ação para a lógica do capital. Mesmo as migalhas oriundas de certo rebatimento econômico não se confirmaram.

A inexistência de qualquer resultado sólido, mediante a dificuldade de aproveitamento do excedente em todo este processo, mostra que o fator econômico tem sido posto em primeiro plano frente ao social, incapacitando qualquer possibilidade de melhorias efetivas para com a população local. Afinal,

a lógica atual de inserção de um território na economia global tem por base, fundamentalmente, expectativas de crescimento econômico, comumente identificado como o elemento central para o desenvolvimento. Mas os planos de inserção se empenham por associar tal expectativa a propósitos de melhoria da qualidade de vida da população, como se essa melhoria fosse o resultado inexorável de investimentos produtivos. É assim que esses investimentos, justificados publicamente segundo esse estratagema do novo empreendedorismo governamental, tornam-se destinatários legitimados dos fundos públicos (OLIVEIRA, 1998 apud Floriano de OLIVEIRA, 2007).

Por este motivo, Souza (2014, p.52), relacionando o “novo empresariamento urbano” [estudado por diversos autores, entre eles, David Harvey (1996)], revela que *“tal conceito pode ser caracterizado pela governança com finalidades político-econômicas imediatas, que objetivam mais o investimento e o desenvolvimento econômico através de empreendimentos pontuais especulativos do que a sua meta fundamental: a melhoria das condições de vida da população.”*

4.3.2 O declínio da Economia Portuária

Mediante as conexões entre os investimentos no estado, cada fragilidade tem rebatimentos diversos com um verdadeiro efeito em cadeia. Isto se torna muito relevante quando analisamos o Porto de Itaguaí, mediante a redução das exportações e a crise no Comperj, que teria sua produção escoada por tal porto. Consequentemente, a redução das atividades relacionadas ao porto de Itaguaí atingiram diretamente os empreendimentos atraídos por tal base logística. Não há dúvidas: todo o território fluminense vive atualmente uma “atmosfera de crise” que atingiu os seus investimentos e consequentemente refletiu, em suas arrecadações, com o caso significativo da crise do petróleo.

Anteriormente, destacamos os casos marcantes dos principais investimentos configurados no território fluminense nesta década: o Comperj e o Arco Metropolitano do Rio de Janeiro (AMRJ), que como foi visto, demonstraram graves sinais de derrocada. A crise nos investimentos é espraiada, mas obviamente atingiu com destaque alguns de seus pontos nevrálgicos, como a cidade de Itaguaí, que abarcou ações de cunho “neodesenvolvimentistas”, tornando-se como um dos lugares privilegiados para receber suas projeções.

Portanto, a crise atingiu diretamente os investimentos presentes na cidade de Itaguaí, tendo em vista a presença do porto e dos outros investimentos ao seu entorno. A crise atingiu não somente os investimentos, mas evidentemente refletiu na cidade em si, no urbano, que criou perspectivas positivas a partir do processo de reestruturação territorial-produtiva. Ou seja, a cidade que viveu a euforia dos reflexos “neodesenvolvimentistas”, com a esperança de expansão constante da arrecadação, atualmente convive com a “atmosfera de crise” que atingiu os investimentos e evidentemente refletiu em toda a cidade.

A crise nos investimentos e, conseqüentemente, em suas exportações, como o relatado caso da retração do “*boom das commodities*”, reduziu a o potencial de uso da base estratégica e o principal elemento dinamizador do território de Itaguaí: o seu porto. A respeito dessa retração dos sistemas portuários, comenta-se que a queda referente a tal setor encontra-se relacionada à desaceleração do comércio global que diretamente abateu os maiores portos do mundo. Uma reportagem do “*The Wall Street Journal*”, de abril do ano de 2016, é enfática sobre essa relação; apontando de como a situação atinge grande parte dos portos do mundo.

Os problemas estão aumentando nos maiores portos do mundo — de Xangai a Hamburgo — em meio a uma desaceleração do comércio mundial e o fim calamitoso de um boom global das commodities. O comércio global cresceu apenas 2,8% em 2015, segundo a Organização Mundial do Comércio, o quarto ano consecutivo de crescimento abaixo de 3% e um nível historicamente fraco em relação à expansão econômica global.

O transporte marítimo de cargas tem sido marcado por altos e baixos, primeiro com um boom que exigiu mais e maiores navios e, mais recentemente, com uma desaceleração abrupta. Isso abalou a indústria, que transporta mais de 95% dos bens do mundo, de roupas e sapatos a autopeças, eletrônicos e bolsas. A queda acentuada desencadeou um frenesi de consolidação e redução de custos nas frotas do mundo todo.

Em terra, a desaceleração abate os portos e seus operadores, que estão na base do comércio global. Em nenhum lugar a carnificina é mais clara que nos 45 mil quilômetros de ida e volta da rota comercial entre Europa e Ásia. O enfraquecimento da economia chinesa e uma campanha contra a corrupção lançada por Pequim reduziram a demanda por todo tipo de produto, de commodities como minério de ferro a echarpes de grife e sapatos. Ao mesmo tempo, a recuperação ainda incipiente da Europa desde a última crise econômica mundial está afetando o fluxo de bens na outra direção⁵⁰³.

Portanto, essa crise portuária fruto da redução das exportações não atingiu particularmente o porto de Itaguaí e os outros portos brasileiros, mas simbolizou a uma freada nas atividades nos principais portos do mundo. No caso brasileiro, em particular, tal aspecto refletiu tanto na diminuição da capacidade de seus usos quanto na distribuição dos

⁵⁰³ Ver: <https://www.wsj.com/articles/desaceleracao-no-comercio-global-abate-os-maiores-portos-do-mundo-1461816535?tesla=y&tesla=y>. Acesso: 30 de julho de 2017.

investimentos para tal setor, mediante a crise política-financeira-institucional. Este panorama já começava a ganhar sinais de instabilidade concomitantemente com a retração do “*boom das commodities*”, onde tem-se que os investimentos direcionados aos portos caíram R\$ 31 milhões apenas no primeiro semestre do ano de 2014⁵⁰⁴.

O governo federal, por meio da Secretaria de Portos, investiu R\$ 31 milhões apenas no primeiro semestre deste ano em portos, quando comparado ao mesmo período do ano passado. Da verba prevista de R\$ 1,3 bilhão que está prevista para ser executada nos 18 portos sob a responsabilidade das estatais chamadas Companhias Docas, só R\$ 140,9 milhões foram realmente aplicados, isto é, apenas 10,8%.

Além da baixa execução geral, as estatais também sofreram redução orçamentária, haja vista o orçamento previsto para ser executado com obras e compra de maquinário de 2013 ser superior ao atual, quando previa-se uma aplicação de R\$ 1,5 bilhão. No primeiro semestre do ano passado, foram executados R\$ 171,1 milhões, resultando no mesmo percentual, de 10,8%. Os valores já estão corrigidos pela inflação.

Se considerarmos uma série histórica mais longa, desde 2013, a execução média desse período é de 27%. Então, tradicionalmente, as Companhias Docas não conseguem executar o orçamento de investimento que lhes é disponibilizado”, aponta o pesquisador de infraestrutura do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), Carlos Campos.

Em cenário tão crítico, encontra-se a Companhia Docas do Estado do Rio de Janeiro (CDRJ). A estatal, responsável pelos portos do Rio de Janeiro, Niterói, Angra dos Reis e Itaguaí, apresentou o maior aporte orçamentário, de R\$ 469, 5 milhões, mas executou apenas 0,3% do previsto, valor equivalente a R\$ 1,3 milhão⁵⁰⁵.

Tal perspectiva de desinvestimentos em tal setor expandiu, conseqüentemente, o nível de instabilidade das atividades intrínsecas ao sistema portuário. Tal fato é representado de acordo com o exposto da página “Contas Abertas”, que diagnostica; que em agosto de 2015, no primeiro semestre deste ano,

os investimentos em portos somaram apenas R\$ 147,2 milhões. O valor representa 19,3% das aplicações em obras e serviços que eram previstas para o ano. A execução orçamentária poderia ser ainda menos representativa. A previsão era que R\$ 1 bilhão fosse aplicado nos portos em 2015. O montante já era menor do que o previsto no ano passado, quando foram autorizados investimentos de R\$ 1, 4 bilhão. No entanto, atualmente, R\$ 761, 7 milhões constam como orçamento para obras e compra de equipamentos⁵⁰⁶.

Obviamente todo este fato pode ser claramente observado no recorte espacial de tal pesquisa a partir da análise dos dados, que são emblemáticos ao retratarem como a diminuição

⁵⁰⁴ Ver: <http://www.contasabertas.com.br/site/arquivos/9502>. Acesso: 30 de julho de 2017.

⁵⁰⁵ Ver: <http://www.contasabertas.com.br/site/arquivos/9502>; <http://www.contasabertas.com.br/site/arquivos/8740>. Acesso: 30 de julho de 2017.

⁵⁰⁶ “Os valores se referem às sete Companhias Docas controladas pela Secretaria de Portos e a uma companhia subordinado ao Ministério dos Transportes no período de janeiro a junho de 2015. Os dados levantados pelo Contas Abertas estão atualizados pelo IPCA. As informações são fornecidas pelas próprias Companhia Docas ao Ministério do Planejamento constituem uma das únicas formas de acompanhar os investimentos das estatais.” Ver: <http://www.contasabertas.com.br/site/arquivos/11786>. Acesso: 30 de julho de 2017.

da potencialidade dos investimentos no porto, que também refletiram diretamente em sua retroárea, nos investimentos ao seu entorno. Corroborando para tal entendimento, uma reportagem do jornal O Globo, de janeiro de 2016 é emblemática a respeito desta situação, onde em seu título aponta “retrato da crise”. De acordo com a mesma, “o porto de Itaguaí, por onde sai parte da produção da CSN, Vale, entre outras empresas, rendeu aos cofres municipais em 2014 R\$ 630 milhões de ISS. No ano passado, esse valor caiu para R\$ 320 milhões”⁵⁰⁷.

Destaca-se também a instalação em julho de 2010, na ilha da Madeira-Itaguaí, do Porto Sudeste, que se trata de terminal este privativo de uso misto e que se voltaria para o carregamento de graneis sólidos (escoamento de minério de ferro) advindo do quadrilátero ferrífero- MG. Lembrando-se que “a LLX Logística assinou os contratos definitivos de financiamento de longo prazo para o desenvolvimento do Porto Sudeste. O negócio, que tem valor total de R\$ 1,212 bilhão, foi fechado por meio da subsidiária LLX Sudeste Operações Portuárias com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES)”⁵⁰⁸. Como já enfatizado, a escolha de localização deste investimento em Itaguaí diz respeito principalmente ao fator logístico extremamente estratégico apresentado por tal região.

Mas, alguns fatos, antes mesmo da sua inauguração, no ano de 2015, já apontavam para certa instabilidade de tal investimento; que se confirmou mediante a diminuição da exportação do minério de ferro. Os sinais de crise intrínsecos a tal investimento começam tanto pela mudança do nome de Superporto Sudeste para Porto Sudeste do Brasil quanto pelo fato de grande parte de tal investimento ter “mudado de mãos”: em um primeiro momento, no ano de 2013, todo o processo de crise referente a tal investimento foi acoplado à “queda do Império X”, da ruína do empresário Eike Fuhrken Batista da Silva⁵⁰⁹, o responsável pelas empresas administradoras de tal porto. Mas em outubro deste mesmo ano, a MMX, a empresa de mineração do grupo EBX, divulgou a venda de 65% do capital social da MMX Porto Sudeste Ltda (‘PortCo’) para as companhias Impala e Mubadala⁵¹⁰ pelo montante de US\$ 400 milhões.⁵¹¹ De acordo com as informações concedidas por Carlos Gonzalez, diretor-presidente e de Relações com Investidores da MMX,

A Transação contempla um investimento total na PortCo de US\$ 400.000.000,00 (quatrocentos milhões de dólares norte americanos) por parte de Impala e Mubadala, a ser realizado na data do fechamento da Transação. MMX, por sua vez, transferirá para a PortCo dívidas da MMX Sudeste Mineração S.A. (‘MMX Sudeste’) no valor de aproximadamente R\$ 1,3 bilhão (‘Dívidas MMX’).

Como resultado da Transação, Impala e Mubadala, por meio de suas subsidiárias mencionadas acima, e MMX passarão a deter participação na PortCo de, respectivamente, 65% e 35%. A MMX terá uma opção de adquirir participação acionária adicional na PortCo de 7,5% do capital total da PortCo na data do Fechamento.⁵¹²

⁵⁰⁷ Ver: <http://blogs.oglobo.globo.com/lauro-jardim/post/retrato-da-crise.html>. Acesso: 30 de julho de 2017.

⁵⁰⁸ Ver: <http://g1.globo.com/economia-e-negocios/noticia/2010/06/llx-obtem-r-12-bilhao-do-bndes-para-porto-sudeste.html>. Acesso: 30 de julho de 2017.

⁵⁰⁹ Ver: <http://g1.globo.com/economia/ascensao-e-queda-de-eike-batista/platb/>. Acesso: 30 de julho de 2017.

⁵¹⁰ A trading holandesa Trafigura e o fundo árabe Mubadala fecharam a parceria para investir no Porto Sudeste. Ver: <https://oglobo.globo.com/economia/consorcio-que-acertou-compra-do-porto-sudeste-de-eike-batista-vai-assumir-divida-de-5674-bi-9951626> e <http://www.portosudeste.com/pt/>. Acesso: 30 de julho de 2017.

⁵¹¹ Ver: <http://g1.globo.com/economia/noticia/2013/10/mmx-vende-65-da-porto-sudeste-a-impala-e-mubadala-por-us-400-milhoes.html>. Acesso: 30 de julho de 2017.

⁵¹² Ver: <http://g1.globo.com/economia/noticia/2013/10/mmx-vende-65-da-porto-sudeste-a-impala-e-mubadala-por-us-400-milhoes.html>. Acesso: 30 de julho de 2017.

Este aporte portuário deveria entrar em operação no ano de 2012, mas devido às problemáticas enunciadas anteriormente, como a crise envolvendo o império X, a falta de licenças, entre outros problemas, retardou a inauguração e início das operações, sendo realizadas apenas três anos após o planejado⁵¹³. Em consequência desta situação – e ratificando a crise em tal investimento –, no ano de 2015, a empresa de mineração Usiminas (MUSA) rescindiu o contrato de embarque de minério de ferro que tinha sido firmado no ano de 2011 com o Porto Sudeste. Segundo a companhia, a justificativa dessa decisão estava relacionada ao *“atraso no início das operações do terminal e pelo não pagamento das multas decorrentes do descumprimento, calculadas em mais de R\$ 600 milhões. O movimento revela as dificuldades das duas empresas, pressionadas pela queda brusca do preço internacional do minério de ferro, por questões societárias e pela desaceleração da economia”*⁵¹⁴.

Tal fato expressa claramente como a derrocada dos preços do minério de ferro atingiu diretamente nos investimentos presentes em Itaguaí, mesmo porque grande parte dos projetos estimulados pelo “neodesenvolvimentismo” tiveram suas obras finalizadas justamente em um momento de retração nas exportações. De acordo com informações concedidas ano de 2015 pelo Jornal O Estado de S. Paulo sobre tal situação: *“Com o cenário atual, o porto se tornou um problema. Os projetos das mineradoras estão parados. Está sobrando porto e faltando minério”*⁵¹⁵. Isto porque

a derrocada dos preços do minério de ferro jogou por terra os planos de expansão de sua produção da matéria-prima, desenhados levando em conta um preço médio de US\$ 80 por tonelada. Hoje o minério é negociado a US\$ 60,6 por tonelada. O grupo Usiminas tem capacidade para produzir 12 milhões de toneladas de minério por ano, mas em 2014 entregou apenas metade disso. Do total produzido, exportou apenas 680 mil toneladas.

Em resumo, a empresa dificilmente conseguiria cumprir os volumes de embarque contratados com o Porto Sudeste. A Usiminas calcula ter R\$ 624 milhões em multas a receber pelo atraso das operações do porto, informou a siderúrgica ao Estado. O montante inclui juros e leva em conta o período até 31 de março devendo, portanto, ser atualizado incluindo o segundo trimestre de 2015. Além das multas, a Usiminas está pleiteando ressarcimento de lucros cessantes e perdas e danos⁵¹⁶.

Uma reportagem do ano de junho de 2015 exibida pela revista digital “Portos e Navios” retrata detalhadamente este panorama, onde em seu título é enfática em dizer: *“Porto Sudeste está concluído, mas falta clientes”*⁵¹⁷:

Pronto para começar a operar, o porto Sudeste, criado por Eike Batista em Itaguaí (RJ), vive um dilema. O terminal recebeu investimentos superiores a R\$ 4 bilhões para montar estrutura capaz de exportar até 50 milhões de toneladas de minério de ferro por ano. Mas hoje não tem garantias firmes de embarque do produto, dizem fontes do setor. A situação tornou-se mais

⁵¹³ Ver: <http://economia.estadao.com.br/noticias/geral.usiminas-desiste-do-porto-sudeste--no-rio--imp-,1711552>. Acesso: 30 de julho de 2017.

⁵¹⁴ Ver: <http://economia.estadao.com.br/noticias/geral.usiminas-desiste-do-porto-sudeste--no-rio--imp-,1711552>.

⁵¹⁵ Ver: <http://epocanegocios.globo.com/Informacao/Resultados/noticia/2015/06/usiminas-desiste-do-porto-sudeste-no-rio.html>. Acesso: 30 de julho de 2017.

⁵¹⁶ Ver: <http://economia.estadao.com.br/noticias/geral.usiminas-desiste-do-porto-sudeste--no-rio--imp-,1711552>. Acesso: 30 de julho de 2017.

⁵¹⁷ Ver: <https://www.portosenavios.com.br/noticias/portos-e-logistica/30513-porto-sudeste-esta-concluido-mas-falta-clientes>. Acesso: 30 de julho de 2017.

delicada depois de a Mineração Usiminas (Musa) ter anunciado a rescisão do contrato que tinha com o porto. Controlada pela Usiminas, a Musa cobra do Porto Sudeste cerca de R\$ 700 milhões em multas por descumprimento contratual relacionado a atrasos de mais de três anos no início da operação do terminal, que ainda não tem data para fazer o primeiro embarque de minério de ferro.

No intervalo de poucos anos, a perspectiva do Porto Sudeste modificou-se por completo. Quando ainda estava em construção, havia expectativa de que houvesse muito minério disponível para ser embarcado pelo terminal, controlado desde 2014 por consórcio formado pela trading Trafigura e por Mubadala, empresa de investimentos de Abu Dhabi. Mas as obras atrasaram e, ao mesmo tempo, o preço do minério de ferro despencou quase 75% entre 2011 e 2015, situando-se hoje na faixa dos US\$ 50 por tonelada.⁵¹⁸

Isto porque

hoje, com os preços do minério de ferro deprimidos, o porto precisará oferecer tarifa mais competitivas se quiser atrair exportadores, dizem fontes no mercado. As mineradoras de ferro de Minas Gerais que exportam utilizando a malha ferroviária da MRS têm um custo total, incluindo mina e logística, superior a US\$ 50 por tonelada para colocar o produto no porto em Itaguaí. Isso significa que, incluindo o frete marítimo até a China, o minério chega ao mercado chinês por um custo superior ao preço de venda. Daí que uma saída para o Porto Sudeste seria reduzir a tarifa para um valor na faixa de US\$ 8 por tonelada⁵¹⁹.

Esses fatos expostos anteriormente, alimentados pela depreciação no preço do minério de ferro, trouxeram, portanto, severas marcas em tal investimento, impossibilitando que as suas operações fossem realizadas de acordo com a sua real capacidade de uso. Consequentemente; gerou outros reflexos, inclusive os relacionados à demissão dos trabalhadores e demonstrando como que aos poucos desmoronava um dos pilares incentivados pelo “neodesenvolvimentismo” local. É necessária a compreensão que quando um investimento deste cunho adentra em crise, este fato atinge também as outras empresas que prestam serviço a tal empreendimento, portanto, o impacto é muito maior do que se pode mensurar. Isto muito se deve a questão de que a centralidade de suas operações encontravam-se muito dependentes a um produto em específico: o minério de ferro. Tal aspecto leva a reflexão da importância de uma economia mais diversificada e menos dependente de um “nacionalismo sobre recursos”.

É, portanto, um efeito em cadeia, que inclusive atinge os outros investimentos como também reflete na própria economia da cidade em si, que tanto criou expectativas com a melhoria das condições de trabalho, de crescimento econômico e novos serviços, mediante a chegada de novos empreendimentos. Há uma complexidade e uma conexão muito dependente entre os investimentos presentes em Itaguaí e de sua economia portuária; portanto, a crise tem um efeito de encadeamento, pois reflete tanto nos principais investimentos como nos de apoio, que encontram-se a serviço destes e consequentemente, nos aparatos da cidade.

⁵¹⁸ Ver: Valor Econômico/Por Francisco Góes e Marcos de Moura e Souza | Do Rio e Belo Horizonte/ Portos e Navios- 24/06/2015. Ver mais: <https://www.portosenavios.com.br/noticias/portos-e-logistica/30513-porto-sudeste-esta-concluido-mas-falta-clientes>. Acesso: 30 de julho de 2017

⁵¹⁹ Ver: <https://www.portosenavios.com.br/noticias/portos-e-logistica/30513-porto-sudeste-esta-concluido-mas-falta-clientes>. Acesso: 30 de julho de 2017.

A retração nos investimentos, mediante a diminuição do minério de ferro teve consequências como paralisações de obras, gerando demissões e atingindo as perspectivas que lucravam com a “ascensão” produtiva de Itaguaí, como o mercado imobiliário, por exemplo. Todos estes aspectos expandiram também a precariedade da cidade em si, tendo em vista, como já dito, que esta já apresentava características históricas periféricas e representadas por graves problemas de infraestrutura urbana. O blog “Cidadania do Porto”, em agosto de 2015 apontou

segundo informações recebidas pelo Blog dão conta que nessa manhã (13/08), o Porto Sudeste, localizado na Ilha da Madeira em Itaguaí, demitiu cerca de 140 funcionários. Esse é o sinal mais visível de que o grande pilar de desenvolvimento da cidade está prestes a ruir de vez.⁵²⁰

Tal circunstância é demonstrada; em partes, pela representação em seguida:



Figura 17: Charge - Demissão em massa no Porto Sudeste

FONTE: Blog Cidadania do Porto, por Danilo Aguiar - 13/08/2015. Ver: <http://www.concursosrj.com.br/2008/08/demissao-em-massa-no-porto-sudeste-essa.html>. Acesso: 30 de julho de 2017.

Outra reportagem, também de 2015, do “Blog da Política RJ”, enfatizava a situação, onde, o título era o seguinte:

Crise econômica no Brasil afeta Itaguaí: Cidade tem queda de aproximadamente 20% na arrecadação e medidas como redução de

⁵²⁰ Ver: <http://www.concursosrj.com.br/2008/08/demissao-em-massa-no-porto-sudeste-essa.html>. Acesso: 30 de julho de 2017.

remuneração dos cargos comissionados, redução de salários dos secretários e Prefeito, e outras mais podem vir por aí.⁵²¹

O Jornal O Dia, em outubro de 2015, também destacou como que as crises nos investimentos passaram a atingir em cheio quaisquer perspectiva positiva que se construía a partir da enxurrada de investimentos que tinha chegado nos últimos anos na cidade. Construiu-se assim um panorama marcado por uma “estagnação dos planos grandiosos”, uma “onda de recessão e desemprego” e de “investimentos frustrados”. O título da notícia informa que *“crise econômica faz planos de melhorias em Itaguaí naufragarem. Cidade agora amarga histórias de desemprego e falta de oportunidades para os moradores”*⁵²²

Segundo o Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (Caged), do Ministério do Trabalho, foram 3.753 demissões de janeiro a setembro, impactando fortemente a economia local. Prova disso são as extensas filas que se formam na porta do único Centro de Oportunidades que a cidade possui. “Tem dia que há mais de 150 desempregados aqui”, conta o mecânico Fabiano da Rocha, de 33 anos, que há oito meses tenta se recolocar no mercado.

“Quando fizeram essas obras, achamos que teríamos oportunidades, mas nada aconteceu”, reclama o maçariqueiro Jader de Andrade, 53, demitido da Odebrecht. Segundo ele, empresas que chegaram a Itaguaí oferecem vagas apenas para pessoas que moram fora da cidade — boa parte vem da vizinha Santa Cruz, bairro da Zona Oeste carioca, e de outras cidades do estado. “Aqui só entra quem indicam”, denuncia.

Os dados do Caged mostram um quadro de recessão no município, pois o principal empregador — a construção civil — demitiu 2449 trabalhadores (queda de 32,45%). Segundo o economista Ranulfo Vidigal, Itaguaí representa 7,5% do PIB estadual, um dos cinco municípios mais importantes da Região Metropolitana, pois é o quarto em participação no emprego industrial. “A queda das matérias-primas (como o minério de ferro) pela crise internacional afeta o desempenho recente da atividade portuária local”, afirma⁵²³.

Contribuíram para este panorama não apenas a redução de uso nas operações do porto de Itaguaí e do porto Sudeste, mas também os outros investimentos neste mesmo recorte ou próximos (como no bairro limítrofe de Santa Cruz), que passaram a demonstrar e ratificar como que uma das “cidades-símbolos” alimentadas pelo “novo-desenvolvimentismo”, que recebeu uma enxurrada de investimentos, passou a manifestar severos sinais da crise, na derrocada nos empreendimentos estimulados (tanto criados quanto reestruturados) por tal política.

Assim, importante sinal de crise nos investimentos diz respeito ao PROSUB, uma vez que a crise no programa envolve cortes, incertezas e irregularidades na construção dos submarinos, conseqüentemente abalando a Itaguaí Construções Navais (ICN) e a NUCLEP, por terem, diretamente, responsabilidades com tal projeto.

⁵²¹ Ver: <http://www.politicarj.com.br/2004/09/crise-economica-no-brasil-afeta-itaguaei.html>. Acesso: 30 de julho de 2017.

⁵²² Ver: <http://odia.ig.com.br/odiaestado/2015-10-31/crise-economica-faz-planos-de-melhorias-em-itaguaei-naufragarem.html>. Acesso: 30 de julho de 2017.

⁵²³ Ver: <http://odia.ig.com.br/odiaestado/2015-10-31/crise-economica-faz-planos-de-melhorias-em-itaguaei-naufragarem.html>. Acesso: 30 de julho de 2017.

No ano de 2015, os ajustes de contingenciamento no país já reduziam o ritmo de trabalho no Estaleiro e Base Naval de Submarinos (EBN), a central da marinha que leva a cabo o PROSUB. O Programa foi um acordo do país com a França, mais especificamente o grupo de construção naval DCNS, em 2008, que escolheu a Odebrecht sem licitação para formar o consórcio.⁵²⁴

Uma reportagem exibida pela página eletrônica “Defesa Aérea & Naval”, de agosto de 2015, retratou como as circunstâncias de crise, da retração econômica e dos consequentes reflexos na passagem das verbas públicas atingiu plenamente também tal projeto. O título da referida notícia é enfático ao retratar o momento, onde explicita que *“Em Itaguaí, cai pela metade ritmo da construção de quatro embarcações convencionais e uma de propulsão nuclear”*⁵²⁵.

A crise econômica alvejou o mais importante programa da Marinha, que prevê a construção de quatro submarinos convencionais e um nuclear. O comando da Marinha revelou ao Informe que o ritmo das obras do estaleiro e da base naval de Itaguaí foi reduzido em cerca de metade, o corte de verbas chega a 41%.

Uma das consequências foi a diminuição no número de trabalhadores empregados, que passou de 3.800 em novembro para 2.400, uma redução de quase 37%⁵²⁶.

O cenário negativo foi expandido e encontra-se intrínseco também a problemática envolvendo a construtora Odebrecht. Isto porque *“a Odebrecht é acusada de pagar propinas a políticos para obter contratos públicos. E a obra de Itaguaí não é uma exceção”*⁵²⁷. Da mesma maneira, em uma reportagem realizada pelo Jornal GGN, em janeiro de 2017, é mostrado que

Na mira da Operação Lava Jato⁵²⁸ no Brasil e de outros 11 países, além do Departamento de Justiça dos Estados Unidos, os contratos da Odebrecht se veem ameaçados pelos próximos anos. Um dos principais empreendimentos a nível de tecnologia nacional é o Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB). Terminada a concepção do submarino de propulsão nuclear há mais de três anos, atrasos em outras estruturas e a queda de 50% do efetivo da Odebrecht deixam incertezas na expectativa de conclusão. A Marinha do Brasil admite que a crise, que assola a empreiteira e os investimentos do governo, é um desafio.

Consultada pelo GGN, a Marinha mostra que, apesar de garantir a continuidade dos trabalhos, pouco avançou o Programa de Desenvolvimento de Submarinos desde janeiro de 2016 até janeiro deste. A análise, por

⁵²⁴ Ver: <http://jornalggn.com.br/noticia/marinha-diz-ter-consciencia-de-obstaculos-do-prosub-com-crise>. Acesso: 30 de julho de 2017.

⁵²⁵ Ver: <http://www.defesaareanaval.com.br/crise-economica-ameaca-o-projeto-do-submarino-nuclear/>. Acesso: 30 de julho de 2017.

⁵²⁶ Ver: <http://www.defesaareanaval.com.br/crise-economica-ameaca-o-projeto-do-submarino-nuclear/>. Acesso: 30 de julho de 2017.

⁵²⁷ Ver: http://www.impresso.diariodepernambuco.com.br/app/noticia/cadernos/brasil/2017/04/29/interna_brasil.167521/crise-emperra-construcao-de-submarinos-brasileiros.shtml. Acesso: 30 de julho de 2017.

⁵²⁸ Ver: <http://lavajato.mpf.mp.br/entenda-o-caso>; <http://arte.folha.uol.com.br/poder/operacao-lava-jato/>; <https://www.cartacapital.com.br/especiais/operacao-lava-jato>. Acesso: 30 de julho de 2017.

exemplo, de que o cronograma se adequa ao orçamento disponível é a mesma de um ano atrás, assim como as etapas já concluídas. O que houve de mudanças, mas de forma negativa, é a expectativa de entregas.

Nesse aporte da tecnologia francesa para o Brasil, são diversas as etapas de construções e projetos, sob o cargo da Odebrecht. Na primeira delas, a de infraestrutura, está a Unidade de Fabricação de Estruturas Metálicas (UFEM), de dois Estaleiros e uma Base Naval, um Centro de Instrução e Adestramento para as tripulações dos submarinos, além de um Complexo Radiológico.

Tudo isso apenas para fornecer estrutura e mecanismos para a execução dos submarinos. Algumas dessas obras já foram concluídas, desde o ano passado. Entretanto, o contingenciamento de 2015 atrasou o término de dois desses projetos: o Estaleiro de Manutenção (ESM) e a Base Naval de Itaguaí.⁵²⁹

Em abril de 2017, foi lançada uma reportagem; “Submarino alvo da Lava Jato atrasa”; realizada pelo “Estadão – Portal do Estado de S. Paulo”. Segundo a notícia o “*Programa de R\$ 30 bilhões está sob investigação por incluir a Odebrecht; Marinha nega relação.*”

RIO – Sob investigação da Operação Lava Jato por incluir a Odebrecht, o Programa de Desenvolvimento de Submarinos (Prosub) da Marinha, parceria entre Brasil e França, está dois anos atrasado – segundo a Força, por dificuldades orçamentárias e técnicas.

O acordo entre os países, que prevê construção, operação e manutenção de cinco submarinos, entre eles o primeiro modelo com propulsão nuclear do País, foi firmado em 2008. A previsão era de que todas as embarcações ficassem prontas, ao longo dos anos, até 2025. A atual é 2027. Trata-se do maior projeto das Forças Armadas em andamento no País, orçado em mais de R\$ 30 bilhões.

Em 2015, o Tribunal de Contas da União (TCU) detectou suposto sobrepreço de R\$ 406 milhões na construção do Estaleiro e Base Naval (EBN) que fabrica as embarcações e fica em Itaguaí, na Região Metropolitana do Rio. Segundo a Marinha, o aumento se deveu à necessidade de dragagem de 300 mil metros cúbicos de material contaminado com metais pesados da área.

A Força sustenta que o atraso no Prosub nada tem a ver com as investigações da Lava Jato. Os motivos seriam a complexidade do programa, que inclui transferência de tecnologia dos franceses para os brasileiros, e o contingenciamento de verbas. O novo bloqueio de despesas, anunciado pelo governo para o cumprimento da meta fiscal de 2017, não deve ameaçar o andamento do projeto, afirmou o coordenador-geral do Prosub, almirante de esquadra Gilberto Max Hirschfel.⁵³⁰

⁵²⁹ Ver: <http://jornalggn.com.br/noticia/marinha-diz-ter-consciencia-de-obstaculos-do-prosub-com-crise>. Acesso: 30 de julho de 2017.

⁵³⁰ Ver: <http://politica.estadao.com.br/noticias/geral.submarino-alvo-da-lava-jato-atrasa,70001731471>. Acesso em julho de 2017.

É importante ir além de tais informações, pois a crise tem natureza mais profunda. Assim, outra reportagem, de abril de 2017, publicada pelo jornal Gazeta do Povo, coloca em dúvidas a construção dos submarinos. Em seu título, expõe que “projeto para construir submarinos brasileiros afunda por falta de dinheiro. Pelo menos um submarino brasileiro deveria ser entregue até o fim de 2018, mas lançamento deve acontecer com, no mínimo, um ano de atraso”⁵³¹. Também no ano de 2017, o “Diário de Pernambuco Impresso” publicou uma reportagem sobre tal caso, onde, em seu título, coloca em voga que “crise ‘emperra’ construção de submarinos brasileiros”⁵³². Em tal veículo de informação é retratado os diversos fatos que corroboram para a compreensão de mais um dos sinais que ratificam a derrocada, tanto ideológica, quanto na prática, dos símbolos materializados e as projeções idealizadas pelo “novo-desenvolvimentismo”.

Em um imenso hangar, em meio a um ruído ensurdecedor, operários brasileiros trabalham na montagem dos cascos dos submarinos, mas em um país sacudido pela crise e pela corrupção, as embarcações enfrentam turbulências antes de sair da oficina. O hangar em Itaguaí, no Rio de Janeiro, tem 38 metros de altura e abriga as estruturas onde os submarinos estão sendo montados.

Este projeto faraônico que prevê a construção de cinco submarinos, entre eles um de propulsão nuclear, está sendo conduzido em estreita cooperação com a França, depois que o grupo DCNS conseguiu em 2009 o contrato de 6,7 bilhões de euros. Mas a crise obstaculizou os planos: afundado na pior recessão de sua história, o Brasil enfrenta severas reduções orçamentárias contra as quais luta para poder colocar na água em 2018 o primeiro submarino. Uma estreia, que ainda que fosse conseguida a tempo, aconteceria com mais de um ano de atraso.⁵³³

Complementando todo este cenário, em dezembro de 2015, um jornal online da região, o “Seropédica Online”⁵³⁴ expunha os riscos e o temor gerado pelas consequências das crises nos investimentos no recorte espacial analisado. Segundo a notícia, e enfatizando o caso do PROSUB em si, tal impacto tenderia a criar o aumento do desemprego em Itaguaí e Seropédica. Tal fonte, completou, evidenciando como passou a se configurar um movimento caracterizando o seguinte cenário.

As demissões em massa causadas pelas restrições orçamentárias do Governo Federal que causaram neste ano um déficit superior a R\$ 1,4 bilhão no Prosub.

Atualmente deveriam estar empregados cerca de 5 mil trabalhadores, no entanto são apenas 1.600. A dispensa de funcionários da Itaguaí Construções Navais (ICN) – empresa da Odebrecht responsável pelas obras do Prosub –

⁵³¹ Ver: <http://www.gazetadopovo.com.br/economia/nova-economia/projeto-para-construir-submarinos-brasileiros-afunda-por-falta-de-dinheiro-dsnahsaf2uls6fhx2h24k0g8j>. Acesso em julho de 2017.

⁵³² Ver: http://www.impresso.diariodepernambuco.com.br/app/noticia/cadernos/brasil/2017/04/29/interna_brasil,167521/crise-emperra-construcao-de-submarinos-brasileiros.shtml. Acesso em julho de 2017.

⁵³³ Ver: http://www.impresso.diariodepernambuco.com.br/app/noticia/cadernos/brasil/2017/04/29/interna_brasil,167521/crise-emperra-construcao-de-submarinos-brasileiros.shtml. Acesso em julho de 2017.

⁵³⁴ Ver: <https://www.seropedicaonline.com/noticias/a-crise-no-prosub-criara-o-aumento-do-desemprego-em-itagua-i-e-seropedica/>. Acesso: 30 de julho de 2017.

já resultou na interrupção das obras do estaleiro de manutenção e da base naval.

Houve ainda redução em torno de 50% a 60% no ritmo das obras do outro estaleiro. A penúria financeira já compromete o cronograma do Prosub. O início da construção do submarino de propulsão nuclear – principal meta do projeto – passou de 2015 para 2020.

A incerteza quanto à previsão orçamentária para 2016 aumenta as dúvidas sobre o futuro do programa. Além de demissões, ocorrem postergações e cancelamentos de aquisições de equipamentos e sistemas. Com isso, empresas prestadoras de serviços para a ICN, e comerciantes em geral, também enfrentam graves dificuldades financeiras para manter seus negócios.⁵³⁵

Foram diversas as reportagens que passaram a surgir nos últimos anos que apontam e corroboram para o entendimento de como a crise atingiu os investimentos em todo o estado. Consequentemente, a crise atingiu as cidades-sede dos principais projetos, como foi demonstrado com a cidade de Itaguaí. Em reportagem do Jornal O Dia, em outubro de 2015, fica patente o movimento descendente e de retrocessos direcionados ao território de Itaguaí, que combinou a da crise nos investimentos e acirrou a degradação da vida local mediante a expansão dos impactos socioambientais. A refida reportagem é emblemática ao tratar das condições de fracasso na região da Baía de Sepetiba, tanto em nível ambiental; com os casos de poluição; como também econômico; referentes às estagnações e frustrações em torno dos investimentos, com as recentes demissões.

Os dados do Caged mostram um quadro de recessão no município, pois o principal empregador — a construção civil — demitiu 2449 trabalhadores (queda de 32,45%). Segundo o economista Ranulfo Vidigal, Itaguaí representa 7,5% do PIB estadual, um dos cinco municípios mais importantes da Região Metropolitana, pois é o quarto em participação no emprego industrial. “A queda das matérias-primas (como o minério de ferro) pela crise internacional afeta o desempenho recente da atividade portuária local”, afirma.

Jorge Vaz, 32, aprendeu a pescar com o pai, que tinha nove barcos na Baía de Sepetiba. Apenas um restou. “Tinha muita variedade, mas a Baía agora está tão poluída, que sumiram todos os peixes.” Para conseguir seu sustento, ele joga as redes em alto mar, mas lembra que no passado encontrava várias espécies na própria baía. “Tem muita gente parando de pescar. Acho que sou um dos últimos.”

Investimentos frustrados

Em 1980, Itaguaí era apontada como futura sede do Comperj, que acabou indo para Itaboraí. Décadas mais tarde, parece que as duas cidades estão fadadas ao mesmo destino, um ‘eldorado’ fracassado, já que em ambas centenas de trabalhadores de todo o país viram oportunidades de emprego e renda irem ralo abaixo.

⁵³⁵ Ver: <https://www.seropedicaonline.com/noticias/a-crise-no-prosub-criara-o-aumento-do-desemprego-em-itagua-i-e-seropedica/>. Acesso: 30 de julho de 2017.

O Porto Sudeste custou R\$ 4 bilhões, com capacidade para exportar até 50 milhões de toneladas de minério de ferro por ano. Eike Batista vendeu 65% da empresa para o operador global de terminais Impala e para a Mubadala Development Company. Hoje, a MMX Mineração e Metálicos S.A, de Eike, possui 35% de participação no porto.

O Arco Metropolitano, criado para escoar os produtos que viriam por Itaguaí e que custou R\$ 1,9 bilhão — quatro vezes mais que o previsto — está sitiado por matagais, buracos e sinalização precária.

Empresas se explicam sobre a crise

Segundo a Marinha — que está construindo três submarinos em parceria com a Odebrecht —, os pescadores da região foram indenizados. A Nuclebras Equipamentos Pesados S/A (Nuclep) informou que entregou encomendas e por isso diminuiu o número de terceirizados. A Odebrecht esclareceu que sempre priorizou a contratação do maior número de trabalhadores da região para atuar em suas obras, impulsionando a geração de empregos e incentivando a economia local. Já a Vale informou que sua produção bateu recorde de 248 milhões de toneladas, de janeiro a setembro, mas não comentou sobre demissões.⁵³⁶

A respeito dos sinais que demonstram a dificuldade enfrentada pelos investimentos que passou a se configurar de modo mais marcante nos últimos dois anos, diversos outros fatos corroboram para a afirmativa de um panorama de crise que atingiu os investimentos e gerou os reflexos locais retratados anteriormente: destacamos o caso; não menos importante, do investimento da *ThyssenKrupp* em parceria com a mineradora Vale S.A.⁵³⁷; localizada no bairro limítrofe de Santa Cruz; a Companhia Siderúrgica do Atlântico (CSA). Tal empreendimento, que começou a ser construído em 2005, tendo o início de suas operações em 2010 e considerado o maior investimento privado do país na época. Relembrando as projeções que giravam em torno de tal investimento, tem-se que

A ThyssenKrupp e a Vale inauguraram com a presença do presidente Lula, o maior investimento privado realizado no Brasil nos últimos 15 anos: a TKCSA - Companhia Siderúrgica do Atlântico. Localizado na Zona Oeste do município do Rio de Janeiro, o projeto recebeu investimentos de cerca de US\$ 8,2 bilhões e é fruto da parceria da ThyssenKrupp Steel, maior produtor de aço da Alemanha e principal acionista (73,13%) e da Vale, maior produtora de minério de ferro do mundo, que participa com 26,87%.⁵³⁸

Logo após sua inauguração, no ano de 2010, o Jornal o Globo já alertava:

⁵³⁶ Ver: Jornal O Dia- 31/10/2015 –, Por Tássia di Carvalho. Ver mais: <http://odia.ig.com.br/odiaestado/2015-10-31/crise-economica-faz-planos-de-melhorias-em-itaguaui-naufragarem.html>. Acesso: 30 de julho de 2017.

⁵³⁷ Ver: <http://www.vale.com/brasil/PT/Paginas/default.aspx>. Acesso: 30 de julho de 2017.

⁵³⁸ Ver: <https://iaf.jusbrasil.com.br/noticias/2244073/tkcsa-maior-investimento-privado-nos-ultimos-quinze-anos>. Acesso: 30 de julho de 2017.



Figura 18: Reportagem de O Globo: Impactos Ambientais da ThyssenKrupp Companhia Siderúrgica do Atlântico

FONTE: Jornal O Globo – 10/06/2011. Ver mais: <https://oglobo.globo.com/rio/audiencia-publica-vai-debater-os-impactos-ambientais-causados-pela-csa-em-santa-cruz-2877577>. Acesso: 30 de julho de 2017.

Segundo reportagem do mesmo Jornal O globo, de fevereiro de 2017,

A CSA também foi alvo de polêmicas trabalhistas e ambientais. Durante sua construção, a siderúrgica foi acusada de importar mão de obra chinesa em detrimento de engenheiros brasileiros. Após a inauguração, virou alvo de queixa de moradores de Santa Cruz, devido à emissão de particulados que ficaram conhecidos como “chuva de prata”. Este e outros problemas ambientais levaram o Inea a multar a empresa em R\$ 28,5 milhões (parte convertida em ações em benefício da comunidade).⁵³⁹

Em fevereiro de 2011, a página on-line do “O Estado de S.Paulo” retratou em uma matéria cujo título trazia a seguinte informação: “*CSA: uma siderúrgica que começou errado.*”

⁵³⁹ Ver: <https://oglobo.globo.com/economia/csa-de-maior-empresamento-privado-do-pais-fonte-de-prejuizo-20961470>. Acesso: 30 de julho de 2017.

*Controlada por Vale e Thyssenkrupp, a CSA enfrenta dificuldades desde o início do projeto, em 2005. Agora tenta reverter os problemas ambientais que causou*⁵⁴⁰. Destarte,

O início das operações da usina tem sido marcado por uma série de desacertos operacionais que mantém tortuoso o caminho do que é considerado o maior investimento dos últimos anos no Rio de Janeiro.

O empreendimento liderado por um dos grupos mais tradicionais da siderurgia mundial, submetido a rígidas leis ambientais na Alemanha, está envolto por nuvens de poeira cinza que atingem comunidades vizinhas e já custaram R\$ 18 milhões em multas e indenizações. Falhas na linha de produção obrigaram a companhia a investir R\$ 100 milhões para corrigi-los e estancar a poluição que ameaça a produção plena da planta e sua licença de operação definitiva.

Os problemas, no entanto, são apenas os últimos de uma série de tropeços dados pela CSA desde o início do projeto, em 2005. Valorização cambial, atrasos no cronograma, revisões de projeto e problemas com equipamentos elevaram em 30% os custos da siderúrgica, que consumiu US\$ 8,2 bilhões.

Falhas na máquina. De toda a sequência de tribulações envolvendo a empresa, os episódios recentes de poluição foram os de maior repercussão, evidenciando os inconvenientes que podem resultar da instalação de um complexo siderúrgico em área urbana. Os incidentes são também a face mais visível das fragilidades técnicas da usina.⁵⁴¹

Todavia, os aspectos negativos relacionados à geração de impactos socioambientais de tal investimento repercutiram bastante na época, inclusive gerando reações e reivindicações por parte da população a partir dos reflexos de tal investimento para a vida local. Com a situação evidenciada o Ministério Público do Rio de Janeiro chegou a denunciar executivos de tal empresa por responsabilidade de crimes ambientais. Segundo o promotor do caso Daniel Ribeiro *“uma usina siderúrgica do porte da CSA, construída em pleno ano de 2010, não pode deixar de adotar uma tecnologia de controle adequada, capaz de prever e captar qualquer emissão de poluentes atmosféricos ou hídricos”*⁵⁴².

A CSA é mais um retrato de como que as relações socioambientais são impactadas e subordinadas mediante ao interesse econômico – *“quem é contra o progresso?”* –, em seguir a ordem e a lógica do capital. Tal cenário é legitimada a partir da defesa do Estado, expandido ainda mais pela política desenvolvimentista, com o uso do monopólio dos meios de violência, caso necessário; para garantir a todo custo; a manifestação e a integridade dos interesses econômicos.

Os impactos ambientais e sociais provenientes da implantação da CSA têm evidenciado, até o momento, o processo de exclusão de atores sociais territorializados. A retórica utilizada pelo empreendimento para sustentar sua concretização enquanto necessária baseia-se na doxa desenvolvimentista, em

⁵⁴⁰ Ver: <http://economia.estadao.com.br/noticias/geral.csa-uma-siderurgica-que-comecou-errado-imp-676084>. Acesso: 30 de julho de 2017.

⁵⁴¹ Ver: <http://economia.estadao.com.br/noticias/geral.csa-uma-siderurgica-que-comecou-errado-imp-676084>. Acesso: 30 de julho de 2017.

⁵⁴² Ver: <http://economia.estadao.com.br/noticias/geral.csa-uma-siderurgica-que-comecou-errado-imp-676084>. Acesso: 30 de julho de 2017.

que uma suposta redenção à pobreza e exclusão se daria pela mera geração de empregos e divisas ao Estado. (ZBOROWSKI e LOUREIRO, 2008).

Nos países periféricos, a relação entre política e território apresenta estruturas jurídicas bem mais frágeis quando comparados aos países centrais. Percebe-se, por este e outros casos tão comuns, como que na periferia do sistema-mundo, os territórios, mediante as leis mais brandas, frágeis, flexíveis, são alvos fáceis de serem manipulados pela lógica do capital, subordinado aos interesses vigentes.

Da mesma maneira, o processo de reestruturação territorial-produtiva ainda mantendo fortes traços fordistas quando se manifesta na periferia dos países periféricos. O caso da CSA é emblemático para a diferenciação de como se consolida o uso, o domínio dos territórios; no espaço-tempo *centro x periferia*. Seria inconcebível a instalação de um investimento deste porte como a CSA em algum país Europeu. Tal argumento se deve em relação às condições conformadas neste processo, pelo fato de o recorte espacial de instalação ser totalmente próximo ao núcleo metropolitano como também pelas questões ambientais, os conflitos e massacres gerados e os riscos dessa operação, como de fato ocorrem.

Consequentemente, todo este cenário ainda é, em partes, envolto de questões ideológicas – armadilhas da ideologia do desenvolvimento – onde a chegada da indústria na “periferia” ainda é saudada com uma imagem positiva, com um discurso de fonte de progresso e perspectivas para o desenvolvimento local. Neste patamar, pequenas mudanças são vistas como grandes novidades e se constrói a esperança da melhoria das condições de vida, algo ínfimo que seria inviável de se consolidar também mediante aos já problemas enraizados pelas administrações municipais locais, suas fragilidades e incapacidades.

Todo esse panorama, evidentemente, desvaloriza a verdadeira compreensão e deturpa o entendimento da política como um elemento da arte do desentendimento e portadora de um sentido mais amplo da liberdade – a política tem sido realizada para desenvolvimento e não para a liberdade – e a aplicação do conceito do território como um direito da coletividade e construído a partir das relações sociais, com o seu modo de uso construído de forma mais solidária. É por tais implicações que mais do que nunca é indispensável à compreensão de como que “*as contradições, os conflitos e confrontos são encobertos pela espessa cortina de fumaça da modernização, do progresso, do desenvolvimento.*”. (RODRIGUES, 2013).

Como ocorre em tantas outras lutas travadas diariamente em rincões espalhados pelo país afora, populações atingidas enfrentam a imposição da violência legítima do Estado (e dos seus sócios), que, em nome da sanha desenvolvimentista, viola direitos, hipoteca territórios e inviabiliza outras alternativas de futuro. As alternativas são negadas em nome do ‘progresso’, da manutenção do ‘crescimento’ e da ‘modernização’. Carregado de ideologia, este discurso invisibiliza e exclui os que não cabem em sua visão de mundo e de futuro: sejam mulheres, índios, ribeirinhos, quilombolas, pescadores ou, em outros casos, ecossistemas. Nesta perspectiva, a luta contra a TKCSA se soma a tantos outros exemplos, que, em diferentes contextos e com suas particularidades, reiteram o mesmo dilema de fundo: desenvolvimento? para quem e para quê?⁵⁴³(PACS, 2015, p.7).

Existe inclusive uma organização intitulada “Pare, TKCSA”, criada justamente para dar mais voz aos impactos gerados e pressionar aos entes públicos para uma tomada de decisão mais enérgica mediante a comprovação dos diversos impactos causados por tal

⁵⁴³ Consultar KATO, K.; QUINTELA, S. **Companhia Siderúrgica do Atlântico - TKCSA. Impactos e irregularidades na Zona Oeste do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: PACS, 2012 [2008]. (PACS, 2015).

empreendimento. A imagem a seguir é elucidativa, colhida na página online de tal movimento:

#pareTKCSA INÍCIO ENTENDA LINHA DO TEMPO REPORTAGEM PESQUISAS NOTÍCIAS CONTATO

Por que lutamos contra a TKCSA e por um futuro legal

Desde 2010, a Companhia Siderúrgica do Atlântico (TKCSA) opera em sua unidade de Santa Cruz, no Rio de Janeiro. Há sete anos, moradores e moradoras do bairro convivem com o pó, a fumaça e as consequências da atividade poluente da siderúrgica. Os poucos empregos gerados valeram a pena frente os impactos, violações de direitos e flexibilização da lei? Moradores e pescadores exigem justiça para pagar a conta dos prejuízos acumulados.

A siderúrgica, conhecida por elevar em 76% as emissões de CO2 na cidade do Rio de Janeiro e por causar o fenômeno da “chuva de prata” em seu entorno, já foi embargada pelo Ministério do Trabalho, multada por órgãos ambientais após pressão da sociedade, denunciada em reportagens na grande imprensa e alvo de dois processos criminais movidos pelo Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro (MPRJ).



Figura19: Pare, CSA!

FONTE: <http://paretkcsa.org/>. Ver mais: <http://paretkcsa.org/#trelica>. Acesso: 30 de julho de 2017.

Esta situação também é exposta no trabalho realizado pelo PACS – Instituto Políticas Alternativas para o Cone Sul (2015), intitulado de “*Baía de Sepetiba: fronteira do desenvolvimentismo e os limites para a construção de alternativas*”. De acordo com o respectivo documento, logo em sua parte introdutória:

Em 2015 completa-se uma década de resistência à ocupação da Baía de Sepetiba por megaempreendimentos que vêm transformando radicalmente a região e operando profundas reconfigurações no território. Nos últimos anos, o conflito em torno da instalação e operação de uma siderúrgica – empreendimento conjunto da empresa alemã ThyssenKrupp Steel e da Vale localizado no bairro de Santa Cruz (Zona Oeste do Rio de Janeiro) – ganhou repercussão nacional e internacional e tornou a região do entorno da Baía de

Sepetiba palco de uma das lutas mais emblemáticas de enfrentamento do modelo desenvolvimentista.

Desde 2005, quando 75 famílias do MST foram removidas do terreno onde a empresa seria instalada até a organização mais recente da mobilização contra a ThyssenKrupp Companhia Siderúrgica do Atlântico (TKCSA)⁵⁴⁴ na campanha “Pare, TKCSA!”, moradores de Santa Cruz, pescadores da Baía de Sepetiba, além de movimentos sociais, organizações, sindicatos e pesquisadores das universidades, vêm denunciando as irregularidades de uma trajetória marcada pelo desrespeito sistemático à legislação ambiental.

A empresa funciona desde a inauguração, em 2010, sem licença de operação⁵⁴⁵ e está envolvida em um conjunto de denúncias, incluindo ameaças a lideranças contrárias ao projeto, realização de sistemáticas irregularidades no processo de licenciamento, violação de direitos trabalhistas e desrespeito às populações locais, entre outros⁵⁴⁶. Além disso, a siderúrgica só se viabilizou graças ao financiamento público do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), acompanhado de um farto montante de benefícios fiscais (federais, estaduais e municipais), configurando uma arquitetura de apoio e financiamento estatal para a apropriação privada do lucro – ampliando e aprofundando a dimensão social e ambiental da dívida gerada por projetos deste tipo⁵⁴⁷.

Sobre o fracasso do lado produtivo-econômico, em fevereiro de 2017, o Jornal O Globo publicou uma matéria, onde enfatiza que *“CSA: de maior empreendimento privado do país a fonte de prejuízo. Siderúrgica inaugurada em 2010 frustrou expectativas de Vale e ThyssenKrupp.”*

⁵⁴⁴ “A Companhia Siderúrgica do Atlântico (TKCSA) foi o primeiro megaempreendimento a se instalar na Baía nos anos recentes. Ela é uma usina siderúrgica com um porto integrado com capacidade de produção de 5,5 milhões de toneladas de placas de aço por ano.” (PACS, 2015).

⁵⁴⁵ “A TKCSA possui licença prévia expedida pela FEEMA em 2006 (LP no FED011378). Em 28 de setembro de 2006, o INEA expediu a licença de instalação (LI no FE011733) com validade de 36 meses. Esta, quando vencida, foi substituída por uma nova licença de instalação (LI no IN000771), dando à empresa mais três anos para adequar o complexo industrial à legislação ambiental brasileira e conseguir, então, a licença de operação. A TKCSA começou a operar em junho de 2010 e teve 210 dias para substituir sua licença de instalação em licença de operação. Contudo, devido aos problemas apresentados em seu processo produtivo e à poluição deles decorrentes, sua licença de instalação venceu e a licença de operação não foi concedida. Atualmente a empresa funciona assegurada pela assinatura de um segundo Termo de Ajuste de Conduta (TAC). O primeiro foi assinado em 20 de março de 2012 e ampliou o prazo para a obtenção da licença de operação em mais dois anos. Para conseguir a licença, o TAC estabeleceu que a empresa teria que cumprir com 134 pontos, de modo a adequar seu processo produtivo à legislação ambiental e às condicionalidades exigidas no processo de licenciamento (Governo do Estado do Rio de Janeiro, 2012). Em 27 de março de 2014, foi realizada nova audiência pela Ceca SEA relacionada ao processo de licenciamento da TKCSA. Diante da constatação do não cumprimento dos 134 pontos, foi assinado mais um TAC que amplia o prazo da empresa para obtenção da licença de operação em mais dois anos (até março de 2016). Importante mencionar que a empresa continua operando nesse período.” (PCS, 2015).

⁵⁴⁶ Ver: <http://www.diariodasaude.com.br/news.php?article=fiocruz-confirma-impactos-saude-poluicao-siderurgica>. Acesso: 30 de julho de 2017. Segundo relatório de atualização dos impactos na saúde da atividade da TKCSA divulgado no final de 2014 pela FIOCRUZ, sobre a região extremamente vulnerável da bacia hidrográfica de Sepetiba, a intensa poluição gerada pela atividade siderúrgica para produção de chapas de aço bruto para exportação é ampliada para além dos eventos críticos (objeto de multa), se revelando também na contaminação do ar e da água, sendo relacionada tanto ao surgimento de novos casos de doenças como o agravamento de quadros clínicos pré-existentes. (PACS, 2015).

⁵⁴⁷ Ver MESENTIER, A.; LIMA, R. **TKCSA: um paraíso fiscal em Santa Cruz**. Rio de Janeiro: PACS, 2013. (PACS, 2015).

RIO - A Companhia Siderúrgica do Atlântico (CSA) foi inaugurada em junho de 2010 com o selo de maior investimento privado feito no Brasil em mais de uma década. O empreendimento custou US\$ 8,2 bilhões e chegou a gerar 30 mil empregos, ainda durante as obras. As expectativas para a gigante, no entanto, foram frustradas após seguidos anos de prejuízo, o que levou a ThyssenKrupp a vender a companhia por € 1,5 bilhão para a Ternium, uma das donas da Usiminas. Antes, a Vale, sócia no negócio, já havia vendido sua fatia para a alemã pelo preço simbólico de US\$ 1 — parte de uma estratégia da mineradora de sair de projetos pouco rentáveis⁵⁴⁸.

Em outubro de 2016, “The Wall Street Journal” publicou uma reportagem que traduz bem como que o investimento da TKCSA não atendeu as expectativas esperadas⁵⁴⁹:

A gigante engenharia Thyssenkrupp AG está negociando a venda de sua enorme usina brasileira, a Companhia Siderúrgica do Atlântico, para a Ternium SA, de Luxemburgo. Se concretizada, a transação pode ser o último passo da dissolução da fracassada incursão da empresa nas Américas, dizem pessoas a par do assunto.

As negociações estão em estágio avançado e podem ser concluídas até o fim do ano, dizem essas pessoas, adicionando que o fechamento de um acordo não está garantido. Um obstáculo significativo é o fato de a Ternium — que também faz parte do grupo que controla a Usiminas — querer pagar menos que o atual valor contábil da fábrica, de 2 bilhões de euros (US\$ 2,17 bilhões).⁵⁵⁰

De acordo com o presidente de tal empresa, Heinrich Hiesinger, no ano de 2011 decidiu-se que o objetivo seria que a empresa se tornasse mais diversificada, algo que para ser alcançado significaria a redução e participação no mercado de aço e concentração no crescimento em bens de capital e de serviços. Em entrevista a Revista Exame⁵⁵¹, em julho de 2016, Hiesinger já apontava que desde o ano de 2013 a TKCSA já tinha o objetivo claro de dar abertura ao processo de venda da sua companhia presente no Brasil, a CSA⁵⁵². Assim, o processo das negociações em outubro de 2016⁵⁵³ e sua respectiva venda em fevereiro de 2017 não causaram surpresa.

Segundo informações da própria companhia, o acordo foi fechado com a empresa italiana Ternium, pelo valor de 1,56 bilhões de euros (R\$ 4,89 bilhões)⁵⁵⁴. Fracassou,

⁵⁴⁸ Ver: <https://oglobo.globo.com/economia/csa-de-maior-empreendimento-privado-do-pais-fonte-de-prejuizo-20961470>; <http://oglobo.globo.com/economia/vale-vende-fatia-de-2687-na-csa-para-socia-alema-thyssenkrupp-19016786>. Acesso: 30 de julho de 2017.

⁵⁴⁹ Ver: <http://exame.abril.com.br/negocios/forno-por-problemas-operacionais-2/>. Acesso em julho de 2017.

⁵⁵⁰ Ver: <https://www.wsj.com/articles/ternium-pode-comprar-siderurgica-csa-da-thyssenkrupp-no-brasil-1477454657>. Acesso: 30 de julho de 2017.

⁵⁵¹ Ver: <http://exame.abril.com.br/revista-exame/thyssenkrupp-coloca-a-venda-seu-maior-investimento-no-brasil/>. Acesso em julho de 2017.

⁵⁵² Ver: <http://exame.abril.com.br/revista-exame/thyssenkrupp-coloca-a-venda-seu-maior-investimento-no-brasil/>. Acesso: 30 de julho de 2017.

⁵⁵³ Lembrando que desde 2013, a Ternium já tinha feito sondagens para adquirir a CSA. Ver: <https://oglobo.globo.com/economia/ternium-compra-100-da-siderurgica-csa-da-thyssenkrupp-20961385>. Acesso: 30 de julho de 2017.

⁵⁵⁴ Ver: <http://www.valor.com.br/empresas/4877232/thyssenkrupp-fecha-acordo-para-vender-csa-para-ternium>. Acesso: 30 de julho de 2017.

inclusive, o apoio do governo federal, por intermédio do BNDES⁵⁵⁵ em 2013, para que a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), localizada em Volta Redonda, adquirisse a CSA. Evidentemente, o objetivo da União era de querer formar grande grupo nacional no setor de siderurgia⁵⁵⁶, além de que deve-se ter em vista que “a CSN não pode mais crescer em Volta Redonda e também precisa ampliar a capacidade do porto – e a CSA pode dar as duas coisas para a CSN”⁵⁵⁷.

A ruína da CSA, considerada o maior investimento privado no Brasil nos últimos 15 anos, ideologizada como um símbolo de promessas, mas que acumulou uma série de problemas e amargurou um prejuízo fiscal de um bilhão de euros em 2012⁵⁵⁸, é mais um dos sinais que servem para ratificar a derrocada dos investimentos que se consolidaram a partir do “novo-desenvolvimentismo”.

Os apontamentos anteriores demonstraram como que os principais investimentos sustentados, de certo modo, pelo fortalecimento do Estado a partir da política “novo-desenvolvimentista”, que caminharam junto e foram símbolos da ascensão, do ápice e do aproveitamento, por parte de tal política, das circunstâncias favoráveis do período, fracassaram. Com a crise, tais investimentos amarguraram todo o reflexo negativo, tornaram-se um dos sinais materializados no território e que refletem todo o panorama de instabilidade política-econômica brasileira, caracterizado pela derrocada “neodesenvolvimentista”.

Evidentemente, os sinais dessa crise tornaram-se mais visíveis em locais como Itaguaí, que receberam durante o período de abundância de tal modelo, as projeções e marcas significativas de suas operações. Assim, os desinvestimentos em curso configurado nos últimos anos em Itaguaí, um dos “territórios-ação” para sustentar os objetivos mediante a reorientação do capitalismo brasileiro deste século, são os fatos que demonstram claramente como se configurou as fragilidades de tal modelo político.

As ações materializadas nos “territórios-ação” fluminenses são reflexos de um movimento de aproveitamento das condições favoráveis ao mercado de exportação, ou seja, do “boom das commodities”, com o caso marcante do minério de ferro e todo aparato necessário para tal. Trata-se de algo em Itaguaí, com a reestruturação do seu porto, assim como com a exploração e extração de petróleo e gás no norte fluminense e o caso do Comperj no leste. Estes foram os principais pilares da espacialidade fluminense que serviram para comportar os objetivos de expansão do processo de exportação.

Portanto, com a retração da representatividade, a diminuição do poder de influência desses recursos no mercado mundial, com a redução do preço das *commodities* [neste caso, minérios, petróleo e gás] evidentemente, tal fato atingiu diretamente os principais investimentos presentes no território fluminense. Frutos do “novo-desenvolvimentismo”, promoveram dinamizações como forma de aproveitamento das condições positivas surgidas no período, principalmente pós-2006, caracterizando uma verdadeira reestruturação do capitalismo no país. Então, como tais empreendimentos surgiram totalmente dependentes do mercado externo e voltados à exportação de produtos essencialmente primários, a queda do poderio do valor destes recursos no mercado internacional consequentemente atingiu profundamente a economia brasileira. Os sinais que começaram a se apontar nos últimos anos; se materializando de modo mais desastroso nos últimos 2-3 anos; retratam claramente

⁵⁵⁵ Ver: <http://www.redebrasilatual.com.br/economia/2013/02/com-apoio-do-bndes-csn-disputa-controle-da-csa-com-estrangeiros>. Acesso: 30 de julho de 2017.

⁵⁵⁶ Ver: <http://www.redebrasilatual.com.br/economia/2013/02/com-apoio-do-bndes-csn-disputa-controle-da-csa-com-estrangeiros>. Acesso: 30 de julho de 2017.

⁵⁵⁷ Ver: <http://exame.abril.com.br/negocios/csn-aguarda-acerto-para-avancar-na-compra-da-csa/>. Acesso: 30 de julho de 2017.

⁵⁵⁸ Ver: <http://www.redebrasilatual.com.br/economia/2013/02/com-apoio-do-bndes-csn-disputa-controle-da-csa-com-estrangeiros>. Acesso: 30 de julho de 2017.

como esse processo abalou os empreendimentos, enfraqueceu seus elos, levando a um quadro de ruptura e instabilidade, de desestruturação em diversas escalas, sendo reafirmado por dados e reportagens e caminhando no sentido contrário ao movimento manifestado durante a sua fase ascendente.

Todo esse cenário de depreciação dos produtos em exportação colaborou efetivamente para o enfraquecimento das bases do “novo-desenvolvimentismo”, pois como já foi retratado aqui, um de seus sustentáculos era principalmente a atuação do Estado criando infraestrutura e logística direcionada para uma estratégia de expansão das exportações destes recursos expostos anteriormente. Deste modo, toda essa configuração, abalou as principais estruturas locais criadas e reestruturadas para servir de apoio a seus projetos, como o caso do Porto de Itaguaí, e as intensas transformações territoriais e expansão das competências provocadas para se adaptar a seus objetivos.

Desta forma, estes territórios “privilegiados” pela ação do Estado – como o caso de Itaguaí – sofreram fortes impactos com o desandar desse movimento. A “atmosfera de crise” econômica-produtiva implementada e acentuada pela instabilidade política-institucional nacional ganhou maior proporção em Itaguaí, pela sua expressividade em torno do papel do porto e justamente pelo fato da crise ser materializada nos desinvestimentos, abandono e explosão de problemas.

É perceptível, portanto, que o porto que funcionou como um fator logístico de atração para novos empreendimentos em sua retroárea, conseqüentemente, neste momento de retração produtivo-econômica contamine seu entorno com o mesmo ar desta “atmosfera de crise”. Então, se no seu ápice, o “novo-desenvolvimentismo” trouxe maiores visibilidades e marcas significativas, não seria novidade em que em sua derrocada, tal recorte espacial sofresse diretamente um abalo, justamente por ter se transformado em um dos principais “territórios-ação”. Os investimentos em Itaguaí, que se desenvolveram em torno e no entorno do porto obrigatoriamente deverão lidar com o seu momento de diminuição de investimentos.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O trabalho proposto objetivou esboçar como se manifesta o processo de reestruturação territorial-produtiva em Itaguaí – a chegada e / ou reestruturação de empreendimentos – trazendo apontamentos tanto de acordo com a “ascensão” enquanto uma “cidade-símbolo”, como com os reflexos das crises que atingiu os referidos investimentos expostos durante a pesquisa. A partir da análise sobre Itaguaí, foi possível atribuir uma significação, uma identificação de como se processou, em um modo amplo, as interferências, as marcas do “novo-desenvolvimentismo” e os seus rebatimentos nos territórios.

Em Itaguaí, percebe-se visualmente a materialização provocada pelo retorno do papel do Estado ao protagonismo do desenvolvimento neste século. Procurou-se, ao longo da pesquisa, trazer base para a ratificação de como que o recorte espacial de análise se redinamizou – a partir de seu elemento estratégico, o *porto* – abarcando novamente processos de reestruturação, se vinculando à estratégia nacional de desenvolvimento, como um ponto favorável logisticamente para ser posto em voga os projetos propostos do Estado.

Portanto, nesta pesquisa, partindo do caso de Itaguaí, objetivou-se compreender como se fundamentou a esfera geográfica deste modelo de desenvolvimento e como o mesmo se aplicou nos territórios, além de evidenciar quais as suas marcas, traços, transformações e reflexos gerados pela nova reorganização do capitalismo brasileiro a partir do “novo-desenvolvimentismo.” Objetivou-se também demonstrar qual o sentido, a ótica e as novas lógicas no uso dos territórios e como este é, ao mesmo tempo, uma das chaves para a manutenção e efetivação das ações, dos objetivos desenvolvimentistas, e conseqüentemente a condição crucial para o entendimento deste processo. O uso instrumental que é dotado o território abriu espaço para essa discussão, em que se verificou como funcionou a estratégia de tal modelo, em suas mais variadas vertentes, como na interiorização dos investimentos, por exemplo. Tal aspecto é apontado por Floriano de OLIVEIRA (2007):

Graves também são as formas de submissão da gestão do território aos interesses do capital, presentes nas novas áreas de intensa reestruturação espacial das atividades produtivas, que estão ocorrendo nas novas regiões dinâmicas para além das metrópoles. Em nome de um pretenso desenvolvimento econômico local, inúmeras concessões são realizadas ao capital, sem nenhum movimento que reestruture as formas de participação e controle público das políticas que organizam o território. Tal fato ofusca a percepção de que esse movimento de descentralização espacial é uma das formas de realização do atual processo de acumulação ampliada.

A partir deste contexto, procurou demonstrar como que se manifestou um movimento cada vez mais direcionado à subordinação dos territórios, do seu domínio e legitimação pelo Estado, visando atender seus interesses econômicos, ampliando-se deste modo, as contradições, os conflitos. Afinal, o “neodesenvolvimentismo”, a partir de um “nacionalismo sobre recursos” atribuiu ainda mais peso na exploração e expropriação dos territórios.

Pensando desta forma, Itaguaí, pelos seus terminais portuários, é uma das bases que sustentaram no momento áulico do escoamento de seus recursos naturais, causando fortes impactos socioambientais em que o rejeito e os danos deste processo se materializam em tal “*locus privilegiado*”. Essa relação traduz-se no movimento de buscar-se, de todas as formas, manter-se competitivo no mundo cada vez mais globalizado, em que gera “*a fragmentação territorial, com áreas relegadas e enclaves extrativos associados aos mercados globais*” que

consolida e “agrava os impactos sociais e ambientais dos setores extrativos” (ACOSTA, 2016, p. 66).

Embora o objetivo tenha sido a análise das transformações no recorte espacial de Itaguaí, em particular; não pode deixar de compreender a estratégia ampla do “neodesenvolvimentismo” para com os territórios. Itaguaí não se tornou apenas “palco” de transformações territoriais causadas de modo mais enérgico a partir do neodesenvolvimentismo, mas também tornou-se responsável pelo papel desempenhado pelo seu porto, tendo em vista os outros impactos que ocorrem externamente a seus territórios, nos lócus de exploração de minério de ferro, principalmente. O recorte espacial da pesquisa expressa claramente a estratégia desenvolvimentista de formação de “*extensos “territórios logísticos de escoamento”, os quais têm sido mais funcionais em relação à lógica dos negócios dessas empresas do que em relação ao desenvolvimento local-regional.*” (GUSMÃO, 2010, p. 24).

É válido, observar, o que se manifesta por detrás dos investimentos, ações e marcas “neodesenvolvimentistas” impostas no território de Itaguaí, tanto a partir da sua “ascensão” como em seu momento de “crise”. Necessita-se, compreender que Itaguaí adentrou-se a partir destes movimentos no cerne de uma cadeia de conexão internacional, no cenário de trocas. Afinal, “*os projetos de industrialização da Baía de Sepetiba não são novos e tiveram seu início ainda no período do regime militar, no marco do projeto Brasil Grande Potência*”, pois os planos do presente “*atualizam aspirações para a conjuntura presente, sendo resgatados e conjugados para atender à integração às cadeias globais de commodities e justificar o discurso desenvolvimentista. Estes planos colocam o Rio de Janeiro ‘no olho do furacão’.*” (PACS, 2015).

O ambiente construído em Itaguaí diz respeito a uma complexidade transformações territoriais de caráter irreversíveis, como o caso da Ilha da Madeira, onde a instalação do Porto Sudeste trouxe fortes impactos nas teias das relações locais. Neste cenário, os sistemas portuários se desenvolvem como “*funções que comportam infraestruturas e atividades que compõem, muitas vezes, longas cadeias produtivas e seus respectivos rebatimentos territoriais*” (GUSMÃO, 2010, p. 23). Nesta configuração, como exposto por OLIVEIRA (2015), retratando sobre,

as empresas se tornam partes integrantes do território – quando não entendidas como verdadeiros territórios [vide o caso de empresas instaladas na Ilha da Madeira, em Itaguaí, que materializaram verdadeiros bunkers industriais] –, calcadas na integração horizontal, especialização e autonomia, onde as vantagens comparativas incorrem nas atuais redes de subcontratação e adequação da mão-de-obra local.

Então, todo este processo que acometeu de modo mais enérgico Itaguaí neste século, trouxe alterações significativas em seu recorte tendo em vista o surgimento de novos atores e a conseqüente formação de um panorama marcado por remoções forçadas⁵⁵⁹, mudanças no cotidiano do trabalhador, elevação do valor do solo urbano, problemas de cunho socioambientais, entre outros. Ou seja, elementos que tendem a acirrar a desigualdade e a deteriorar cada vez mais as condições de sobrevivência da população local.

Obviamente, estes impactos tornam-se mais significantes, tendo em vista a ausência de planejamentos, políticas territoriais que regulem o uso de tal território. Deste modo, como conseqüência do processo de reestruturação em tal local de estudo, houve o surgimento de conflitos, da disputa pelos sentidos do território, entres os sujeitos sociais e os novos atores

⁵⁵⁹ Ver: <http://peloterritoriopesqueiro.blogspot.com.br/2014/09/pescadores-artesanais-da-ilha-da.html>. Acesso: 30 de julho de 2017.

que passam a se apropriar do seu uso. Um dos confrontos diz respeito à luta política travada entre a atividade pesqueira- tradicional e a portuária- industrial.

Este conflito tem por arena unidades territoriais compartilhadas por um conjunto de atividades cujo “acordo simbiótico” é rompido em função da denuncia dos efeitos indesejáveis da atividade de um dos agentes sobre as condições materiais do exercício das práticas de outros agentes. (ACSERLRAD, 2004, p. 26 apud LINDOLFO, p 7080).

Configura-se uma total exclusão dos pescadores artesanais que dependem da Baía de Sepetiba para tirar o sustento, onde são excluídos de todo o benefício econômico que tem sido dinamizado em tal território. Suas formas de trabalho, seu modo de vida, seus valores culturais consolidados ao longo do tempo encontram-se totalmente afetados, destruídos por uma série de impactos ambientais e restrições determinadas pela instalação de empreendimentos portuários, como o caso do Porto do Sudeste, na Ilha da Madeira. As atividades portuárias definem parte desse território marítimo como uma “zona de exclusão de pesca”⁵⁶⁰, que inviabilizam a atividade pesqueira nessa área.

Segundo Lopes (2013), empreendimentos portuários localizados nas proximidades de praias, rios e baías, além de causar inúmeros danos ambientais e interferir vigorosamente no uso e ocupação do solo, frequentemente encontram-se sobrepostos às áreas usadas como fonte de subsistência para diversas populações tradicionais de pesca. Dessa forma, a disputa de interesses, individuais e coletivos, envolvendo a relação entre natureza e sociedade institui arenas dos conflitos socioambientais. Nesse campo de competição desleal se instala a perversidade do sistema capitalista, pois para ocupar e dominar o território as empresas utilizam todos os meios ao seu alcance para aniquilar os opositores (BERNARDES, 2014 apud LINDOLFO, 2015, p. 7082).

Para os pescadores artesanais, o mar não é somente um espaço físico, mas sim o resultado de práticas culturais e de relações sociais, onde os grupos de pescadores que o utilizam se reproduzem material e simbolicamente (DIEGUES, 2004 apud LOPES, 2013, p. 26). Assim, o que vem acontecendo na Baía de Sepetiba não apenas representa uma perda no sentido econômico, afetando a renda dos dependentes da atividade pesqueira, como também uma perda dos valores de uma identidade cultural determinada, que se manifesta naquele território. Assim, “os pescadores artesanais compreendem o território como espaço vivido, fundamento do trabalho, lugar de moradia, reflexo de sua cultura e identidade.” (LINDOLFO, 2015, p. 7081). Dessa forma, a questão territorial não se resume apenas à questão de posse de uma área delimitada. Existem laços de sentimentos e estabelecimento de vínculos referentes aos processos que ocorrem por meio do mecanismo da territorialidade, que nesse caso não se refere somente ao uso ou defesa, e sim ao sentimento de pertencimento ao território (HEIDRICH, 2009 apud LOPES, 2013, p. 26). “A atividade portuária, quando dimensionada de forma inadequada, pode ocasionar supressão de vegetação; modificação no regime dos corpos d’água; poluição da água, pelo derramamento da carga ou de combustível durante a operação de abastecimento, vazamentos e colisões; poluição do solo e do subsolo por meio da contaminação por óleo e produtos tóxicos e poluição do ar, resultante das operações de carga e descarga de cimento, grãos, minério e carvão”, fazendo com que “o exercício da atividade portuária está sujeito a contribuir para a transferência de organismos aquáticos nocivos e agentes patogênicos por meio da água de lastro e/ou incrustações no casco” (CIRM, 1998; ANTAQ, 2012 apud LOPES, 2013, p. 15).

⁵⁶⁰ Ver trabalho de: Zborowski & Loureiro (2008). <http://www.anppas.org.br/encontro4/cd/ARQUIVOS/GT6-69-637-20080510235918.pdf>. Acesso em julho de 2017.

Outro fato relevante se refere ao reflexo que isso tem em relação ao impacto ambiental da Baía de Sepetiba, sendo “um dos mais importantes ecossistemas aquáticos do estado” e considerada uma “Área de Especial Interesse Ecológico”, segundo o Art. 269 da Constituição do Estado do Rio de Janeiro (RIO DE JANEIRO, 2003) e “Área Prioritária de Recuperação e Conservação da Zona Costeira” pelo Ministério do Meio Ambiente (MMA, 2002)” (LOPES, 2013).

Esta área apresenta grandes recursos ecológicos no que refere à biodiversidade e a todo o seu ecossistema, sendo, portanto, um espaço de excelente condição natural e geográfica capaz de proporcionar uma grande diversidade de *habitat* para a existência de variados organismos vivos. Por conseguinte, mediante as transformações atuais, tem sofrido com as fortes intervenções devido aos processos de carregamento de minério nos navios dos novos terminais e do Porto de Itaguaí. Todo esse panorama tem ocasionado rotineiramente a poluição da superfície da água com partículas sólidas de minério, provocando impactos nos organismos vivos locais, como por exemplo, na espécie de boto cinza que tem a baía como seu habitat⁵⁶¹.

Uma reportagem publicado no jornal O Dia, de 25 de dezembro de 2014⁵⁶², retrata a declaração de uma ONG que considera que a ampliação do terminal da CSN está colocando em risco os botos-cinzas, tidos como símbolos da bandeira do Estado do Rio de Janeiro. A Baía de Sepetiba é o local que concentra maior incidência dessa espécie na América Latina e, segundo ambientalistas, tal impacto gerado pelo empreendimento da CSN representa um risco a mais para a sobrevivência dessa espécie, estando esta na lista dos dez mais ameaçados de todo o estado. A ampliação do terminal de granéis sólidos (Tecar) da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) no porto, segundo o Instituto Boto Cinza (IBC), afetaria o ecossistema e colocaria em risco os cerca de mil botos que vivem ali por conta da presença maior de navios e de metais pesados causados pela dragagem. Ainda de acordo com a ONG, o impacto provocado por essa instalação além de expulsar os animais do seu *habitat* natural, eleva o nível de *stress* da espécie interferindo até mesmo no seu ciclo reprodutivo.

Então, a partir dos apontamentos anteriores, tem-se que nos intermeios deste processo, surgem como reflexos duros impactos tanto na ordem urbana quanto no meio ambiente, provocando a degradação dos fatores socioambientais e interferindo nos fatores econômicos e culturais. Um crescimento voltado apenas para a esfera econômica, sem planejamentos estruturados e desligado do aspecto social local, sem controles referentes aos impactos gerados, só tende a aumentar a deterioração de fatores já existentes. O proposto de tal pesquisa buscou também abordar as interfaces, os impactos gerados a partir do processo de reestruturação territorial-produtiva e como que se impera a máxima de que “tudo se pode para alcançar o progresso, o viés do desenvolvimento”.

Neste panorama, Itaguaí, portanto, se enquadrou apenas como mais um recorte da espacialidade fluminense que tanto se configurou, orientou-se no sentido de “ascensão” – uma das peças responsáveis pela alavancada econômica do estado – como; evidentemente; demonstram os sinais mais enérgicos de “crise” em seus investimentos e que consequentemente atinge toda a cidade. Os mesmos investimentos que foram responsáveis por trazer projeções positivas e idealizaram tal recorte como inseridos na “rota do crescimento” são também os que apontam para a sua queda que demonstram como que a crise que os atingiu; expressam a derrocada de uma das “cidades-símbolo do neodesenvolvimentismo fluminense”.

⁵⁶¹ Ver: <http://oglobo.globo.com/rio/despejo-de-metais-pesados-pesca-predatoria-falta-de-fiscalizacao-sao-rotina-na-baia-de-sepetiba-15470529#ixzz3mywiphcH>. Acesso: 30 de julho de 2017.

⁵⁶² Ver: <http://odia.ig.com.br/odiaestado/2014-12-25/porto-de-itagua-i-ameaca-botos.html>. Acesso: 30 de julho de 2017.

Lembrando-se que a chegada dos empreendimentos foi responsável direta pela série de perspectivas incorporadas por uma ideologização de colher os frutos do progresso. A reestruturação territorial-produtiva em curso, advinda dos novos empreendimentos e redinamização dos antigos, permitiu um movimento especulativo promovido por atores locais (administração municipal, atores produtores do espaço urbano, como o capital imobiliário, entre outros). Assim, não se pode colocar tal construção ideológica local como algo planejado, imposto pela própria escala federal neodesenvolvimentista: esta apenas atuou em cada recorte, sem de fato se preocupar com as suas amarras – formando “territórios-ação” para suas práticas e lidando com diversas problemáticas históricas, as facetas mais duras caracterizadas pelos ambientes políticos locais onde inseriu suas ações.

Não há solidez alguma no processo de reestruturação-produtiva, mas sim uma constante instabilidade, tendo em vista que sua manifestação ocorre a partir da maior mobilidade do capital e gerando desenvolvimentos desiguais, onde há lugares, territórios, mais valorizados que outros, pois todo movimento ascendente pode vir a se desmanchar, onde os “lugares de riqueza” transformam-se rapidamente em “lugares de escassez”.

Como já mencionado, Itaguaí representa uma síntese das materializações “neodesenvolvimentistas” nos territórios. Um retrato que evidencia como os “territórios-ação” surgiram estrategicamente para dar base aos projetos do Estado e, posteriormente, com a derrocada do modelo sofrem o reflexo com a crise em seus investimentos. Itaguaí na última década se transformou em uma “cidade-símbolo” do “novo-desenvolvimentismo” fluminense, e agora reverbera a derrocada ideológica, institucional de tal modelo, enquadrando-se em um cenário de desinvestimentos, mudanças produtivas e lidando com a face de “atmosfera de crise” que contemplou seus investimentos e refletiu na cidade em si.

Os fatos anteriores, com os reflexos causados pela “atmosfera de crise” vivenciada nos investimentos presentes no recorte espacial de análise (e também em todo o contexto nacional) contribuem para o entendimento de que todo processo se constituiu a partir de um movimento totalmente especulativo do capital, a partir da reorientação do capitalismo brasileiro sobre os ares do “novo-desenvolvimentismo”. Nestas circunstâncias, grande parte das obras voltadas a infraestrutura (como portos, rodovias) para expandir a competitividade do país e lidar com as *commodities*, assim como as de produção energética (petróleo) foram baseadas; no momento áureo econômico brasileiro, em seu “novo-desenvolvimentismo”, em expectativas de ganhos futuros fundados em crédito que rapidamente tornaram-se dívidas ou “poeira”.

Obviamente, tanto a “ascensão” quanto a “crise” dos investimentos geraram projeções e refletiu diretamente na cidade em si, que tanto se reproduziu e se recriou para tal, mediante as esperanças projetadas com a chegada dos investimentos e que com o panorama configurado por decadências, sofrem, lidam com os traços mais “mórbidos” deixados. Ou seja, de um cenário combinado – crise nos investimentos, crise urbana, crise no funcionalismo público local– de problemas em diversas esferas, configurado por cortes, enxugamentos e incertezas. Concomitantemente, tais aspectos foram ainda mais alimentados pela depreciação do funcionalismo, da gestão municipal; com casos de envolvimento de corrupção; enfraquecimento dos seus serviços, com a consequente efetivação de um panorama de calamidade pública financeira que atingiu suas diversas estruturas, a vida local em si⁵⁶³.

Em 2012, uma reportagem do Jornal O Globo retratava que, mesmo durante um momento favorável ao crescimento econômico, as condições de infraestrutura sociais; não tinham; de modo algum, se alterado. A notícia informava que “*No topo do ranking da Firjan,*

⁵⁶³ Ver: <http://www.itaguai.rj.gov.br/noticia/1293/charlinho-decreta-estado-de-calamidade-financeira-em-itaguai.html> e <https://www.seropedicaonline.com/utilidades/economia/crise-economica-afeta-pagamento-do-funcionalismo-de-itaguai-seropedica-e-paracambi/> e <http://www.politicarj.com.br/2015/01/enquanto-corrupcao-acontece-o-povo-de.html>. Acesso: 30 de julho de 2017.

*Itaguaí falha na infraestrutura*⁵⁶⁴, uma vez que o “município que lidera o ranking das prefeituras do estado do Rio com maior Índice Firjan de Gestão Fiscal, medido em 2010”, em infraestrutura básica e ordenamento urbano, “Itaguaí está longe do conceito A obtido na gestão de seu dinheiro”. Itaguaí é visto como um “município de contrastes”, pois se “os portos de Itaguaí e do Sudeste e a vizinhança da Companhia Siderúrgica do Atlântico trouxeram dinamismo econômico, tanto é que lojas de grandes redes e 13 agências bancárias se instalaram por lá”, em contrapartida, “um terço do município não conta com saneamento”⁵⁶⁵.

As informações servem para retratar que o crescimento econômico na arrecadação do município não é sinônimo de geração de aspectos relevantes na estrutura social. Ao contrário: a chegada de infraestruturas destinadas apenas para a lógica do capital, do lado econômico, tende, inclusive, a fazer proliferar ainda mais, a disparidade nas relações sociais. Ou seja, “na rota do crescimento”, na chegada do “progresso”, expande-se a oferta de serviços, o valor do solo urbano, o aumento dos aluguéis, por exemplo, fato que implica na expansão das desigualdades, mediante parte da população local não ter condições básicas de se adaptar as novas circunstâncias surgidas.

Outro caso significativo refere-se a já comentada Rodovia Prefeito Abeilard Goulart de Souza (RJ 099), mais conhecida como Reta de Piranema, que conecta o território de Seropédica ao município de Itaguaí. Trata-se de espaço ainda determinado por fortes marcas rurais, inclusive com a existência de areais, mas marcado por um tráfego intenso de caminhões. Aos poucos foram dando espaço para novos usos no respectivo território, tanto de galpões logísticos como referentes a condomínios residências de alto padrão, que condicionaram uma especulação imobiliária em tal área. Salienta-se que este cenário configurado ainda é marcado por ausência de aparatos de infraestrutura urbana, pois “*não há conservação no bairro. O mato toma conta de ruas e calçadas, que também são ocupadas por lixo e todo tipo de detritos. As praças dos locais servem de estacionamento para caminhões, que transitam pelo bairro diariamente sem qualquer tipo de restrição. Reduzindo a qualidade do ar com a poeira e causando rachaduras nas casas das pessoas, como já comentado pela Defesa Civil.*”⁵⁶⁶.

O fato de ter conquistado o prêmio de melhor cidade entre as de porte médio em capacidade de arrecadação pelo anuário “As Melhores Cidades do Brasil”, no ano de 2015, não promoveu nenhuma modificação em relação à estrutura social de Itaguaí. As ações “neodesenvolvimentistas” não vieram, de modo algum, como viabilizadoras de alguma condição de melhoria na estrutura da cidade em si. Neste processo, a cidade em si, as perspectivas esperadas a partir da chegada de novos investimentos e a possibilidade de desenvolvimento local ruíram, se deram de modo ínfimo e inclusive acirraram as problemáticas já existentes.

A crise nos investimentos apenas trouxe maior visibilidade aos problemas da cidade, mas mesmo sem a decadência nos empreendimentos as melhorias efetivas nos aspectos sociais não ocorriam com qualidade. Sustenta-se este argumento pelo motivo de que o crescimento econômico promovido pelas ações de cunho “neodesenvolvimentistas” não condizem com a efetivação de resultados em outros aspectos que não sejam condizentes as infraestruturas logísticas para a lógica dos empreendimentos. Neste patamar, a questão da gestão e da efetivação de políticas públicas sociais, o pensar na escala local, encaixa-se como

⁵⁶⁴ Ver: <https://oglobo.globo.com/brasil/no-topo-do-ranking-da-firjan-itagua-i-falha-na-infraestrutura-4342177>. Acesso em julho de 2017.

⁵⁶⁵ Ver: <https://oglobo.globo.com/brasil/no-topo-do-ranking-da-firjan-itagua-i-falha-na-infraestrutura-4342177>. Acesso: 31 de julho de 2017.

⁵⁶⁶ Ver: <https://jornalatual.com.br/index.php/poder/item/227-piranema-segue-esquecido-pelo-poder-publico.html>. Acesso: 31 de julho de 2017.

de responsabilidade da prefeitura municipal. A estagnação nos investimentos, que se enquadra numa retração econômica, é mais um dos traços que tanto alimenta quanto sofre com a crise política-institucional, que atinge nas mais variadas facetas, como a crise no urbano.

O cenário representativo pelo enfraquecimento que atingiu os investimentos ganhou novas proporções e refletiram na cidade, com cortes, enxugamentos e incertezas, contribuindo ainda mais para acirrar a degradação da vida local, com a expansão dos impactos socioambientais e econômicos, atingindo também todo o funcionalismo público local. É uma conjuntura implementada mediante a má gestão municipal com a sua incapacidade de ação; a queda na arrecadação dos impostos e a diminuição dos repasses federais e estaduais ⁵⁶⁷.

O que se configura é que a proposta neodesenvolvimentista é claramente o uso instrumental de territórios que venham a oferecer as competências favoráveis para as suas ações, como o caso específico do território de Itaguaí, valorizado pela questão portuária e de sua significativa importância enquanto um fator estratégico para a expansão do crescimento econômico. Configura-se, portanto, um processo onde o Estado, a partir da sua política “novo-desenvolvimentista”, “olha” para o nacional, mas não se preocupa efetivamente com o local, não levando em conta as teias de tal território. As políticas públicas foram formuladas para agirem em nível nacional, mas quando atingem a escala local há dificuldades e incapacidade de articulação entre as diferentes esferas de poder. Há ausência de uma articulação, um planejamento de gestão territorial, desta política com as administrações locais onde se estabelecem suas intervenções que são pensadas sem de fato se atentar a vida local. Neste movimento totalmente voltado ao uso instrumental do território, ocorre inclusive um processo de acirramento dos problemas históricos já existentes.

As imposições colocadas em voga no território de Itaguaí, como dito, foram pensadas em nível nacional, seguem as circunstâncias da reorganização do capitalismo brasileiro a partir deste século, fazendo parte de uma estratégia mais ampla, que apesar de não pensar efetivamente na subjetividade de cada local, deixa fortes marcas, impactos em diversos segmentos e atua sem se preocupar com as contradições alimentadas e os conflitos expandidos. Como defendido por Floriano de OLIVEIRA (2013, p. 248), “*são muitos os investimentos produtivos e nenhum controle por parte das administrações públicas para administrar os impactos socioambientais causados em cada lugar*”. Reitera-se que não se pode apenas culpar o modelo do “novo-desenvolvimentismo” por todas as abstenções e impactos surgidos nos locais, tendo em vista que há problemáticas históricas e de responsabilidade das administrações locais. Os problemas de incapacidade encontram-se em todas as esferas, assim como a dificuldade de se promover uma integração territorial.

Como abordado por Floriano de OLIVEIRA (2013, p. 248),

são grandes projetos de investimentos causadores de forte impacto econômico e social nos territórios que circundam empreendimentos que exigiriam; para o cumprimento de sua função social, planos e projetos de ordenamento territorial capazes de viabilizar a absorção dos impactos positivos e negativos. Ou seja, investimentos desse tipo não podem ser baseados apenas em demanda de determinados projetos produtivos, de interesse empresarial, sem que seus efeitos no território sejam previstos e todas as preocupações tenham sido tomadas para induzir o uso do território segundo os interesses da população, e não apenas das corporações industriais, comerciais, imobiliárias e de outros capitais. Todavia, não é isso que está ocorrendo. Os investimentos são anunciados e cada município que

⁵⁶⁷ Ver: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/02/moradores-de-itagua-i-no-rj-sofrem-com-corrupcao-e-greves.html> e <https://www.seropedicaonline.com/utilidades/economia/crise-economica-afeta-pagamento-do-funcionalismo-de-itagua-i-seropedica-e-paracambi/>. Acesso: 31 de julho de 2017.

terá o seu território afetado se prepara da forma que é possível para absorver os empreendimentos. Contudo, a ausência de políticas territoriais para além dos instrumentos de gestão municipal, com os planos diretores, limita a gestão e verdadeira integração no território, como vista a que esses empreendimentos gerem efeitos positivos para toda a população.”

Junta-se a isso o fato de que, legitimado pelas administrações locais das bordas da metrópole, a chegada da “fábrica”, dos novos investimentos logísticos-industriais, ainda é reverberada como indutora de progresso, com base na ideologia do desenvolvimento. Sendo todo este processo baseado em uma estratégia territorial da política “novo-desenvolvimentista” de deslocamento industrial, uma interiorização de investimentos, em locais onde tais implicações ainda se manifestam como uma novidade. Configura-se, como já retratado, “*uma nova lógica no processo de organização do território, que exige uma série de investimentos que viabilizem os empreendimentos capitalistas.*” (Floriano de OLIVEIRA, 2013, p. 244).

Neste sentido, deixam mais perceptíveis ainda as marcas de um Estado capitalista, suas facetas mais drásticas surgidas pertinentes à deterioração cada vez maior do verdadeiro sentido da política, em que se confirma a afirmativa de que crescimento econômico não é sinônimo, de modo algum, de desenvolvimento social. Portanto, como dito, as marcas do “novo-desenvolvimentismo” configuradas em Itaguaí se deveram ao porto, à infraestrutura e logística, em algo totalmente deslocado da promoção de um desenvolvimento social nos “territórios-ação” valorizados durante o momento áulico deste modelo.

Um dos focos deste trabalho; foi a tentativa de demonstrar como essa política de Estado envolve uma questão ampla, intrínseca a uma estratégia internacional do capital, que procurou se reafirmar, em uma de suas vertentes, a partir do processo de reestruturação territorial-produtiva. Portanto, suas marcas no território se desenvolveram, trazendo aportes financeiros, estimulando os investimentos, direcionado ao crescimento econômico, mas sem que exigissem grandes contrapartidas, rebatimentos sociais locais, não sendo pensado no urbano, na vida local. Itaguaí é apenas mais um recorte que se configurou mediante fatores atrativos, para dar base aos marcos do projeto “neodesenvolvimentista”.

Neste cenário, procurou trazer apontamentos que abordassem como que; por diversos fatores, o “novo-desenvolvimentismo” é incapaz; até pelo fato de não ter como algo primordial, de construir melhorias na cidade. Não há como se esperar desenvolvimentos sociais locais, pois a própria perspectiva de tal modelo não é pensada localmente e assim, acabam contribuindo para limitar o desenvolvimento territorial de Itaguaí, intrínseco ao combinado de crescimento econômico e desenvolvimento social.

Comporta-se, de fato nessa discussão, a percepção de como que o problema encontra-se instalado em todas as esferas, em suas fragilidades: federais; estaduais e municipais. Portanto, é um entrelaçamento que prejudicou o aproveitamento das ações neodesenvolvimentistas, de transformar o excedente do crescimento econômico em aspectos sociais locais sólidos, eficazes e mitigar os impactos negativos surgidos.

Contribui-se para isso o entendimento de que o modelo político desenvolvimentista incorporado neste século é incapaz de intervir de fato na cidade neoliberal, nas suas estruturas, nas desigualdades geradas, na precarização da vida urbana local, onde os problemas históricos já enraizados são expandidos. Neste processo, os espaços são cada vez mais desconfigurados e o desenvolvimento tornado excludente.

6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ACOSTA, Alberto. **Extrativismo e neoextrativismo Duas faces da mesma maldição.** Descolonizar o Imaginário. pp. 46 -87. Organizadores: Miriam Lang, Gerhard Dilger & Jorge Pereira Neto. Fundação Rosa Luxemburgo. Editora Elefante. Editora Autonomia Literária. Agosto de 2016.p. 474
- ALBAGLI, Sarita, **Territórios, redes e inovação**, Políticas Públicas: interações e urbanidades. 1. Ed.- Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013.
- ALCANTARA, Denise; TÂNGARI, Vera Regina. **Nós nas redes: Conflitos e Transformação da Paisagem da Ilha da Madeira**, Itaguaí. In: Anais do Seminário Nacional sobre Áreas de Preservação Permanente em Meio Urbano, nº 02, 2012, p. 17.
- ALVES, Giovanni, **Trabalho e mundialização do capital: a nova degradação do trabalho na era da globalização.** 2ª Edição, Londrina: Práxis, 1999, p. 185.
- ALVES, Giovanni. **A crise estrutural do capital e sua fenomenologia histórica.** Blog da BOITEMPO, 21/09/ 2012. <https://blogdaboitempo.com.br/2012/09/21/a-crise-estrutural-do-capital-e-sua-fenomenologia-historica/>.
- ALVES, Giovanni. **O golpe de 2016 no contexto da crise do capitalismo neoliberal.** Blog da BOITEMPO. Publicado em 08/06/2016. Ver: <https://blogdaboitempo.com.br/2016/06/08/o-golpe-de-2016-no-contexto-da-crise-do-capitalismo-neoliberal/#prettyPhoto>.
- ANTAQ, **Planejamento Portuário e a Nova Lei dos Portos**, p.28. São Paulo, XX de maio de 2015.
- ANTUNES, Ricardo; **Os sentidos do trabalho- Ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho**, Boitempo Editorial (2009).
- ARAÚJO, Francisco Humberto Castelo Branco. **Sistema Portuário Brasileiro: Evolução e Desafios.** 2013. Monografia (Curso de Especialização em Engenharia e Gestão Portuária). Universidade Federal de Santa Catarina- Florianópolis, 2013.
- ASSIS, Wendell Ficher Teixeira. **DO COLONIALISMO À COLONIALIDADE: expropriação territorial na periferia do capitalismo.** CADERNO CRH, Salvador, v. 27, n. 72, p. 613-627, Set./Dez. 2014.
- ASSUNÇÃO, Matheus Gringo de. **Para além do novo desenvolvimentismo: uma análise crítica.** 2016. Trabalho de Conclusão de Curso de Ciências Econômicas: Economia, Integração e Desenvolvimento – Universidade Federal da Integração Latino-Americana, Foz do Iguaçu, 2016.
- BARBOSA, Nelson; **Dez anos de política econômica; Lula e Dilma: 10 anos de governos pós-neoliberais no Brasil** (2013). Org. E. Sader, Rio de Janeiro: Boitempo Editorial;
- BASTOS, Pedro Paulo Zahluth. A economia política do novo-desenvolvimentismo e do social desenvolvimentismo. **Economia e Sociedade**, Campinas, v. 21, Número Especial, p. 779-810, dez. 2012.
- BAUMAN, Zygmund. **Globalização: As consequências humanas.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editora, 2008.
- BIELSCHOWSKY, Ricardo. **O desenvolvimentismo: do pós-guerra até meados dos anos 1960.** O desenvolvimento econômico brasileiro e a Caixa | conferências. pp. 15. 22, 2011.
- BIELSCHOWSKY, Ricardo. **O velho e o novo desenvolvimentismo.** Plataforma Política Social. Caminhos Para o Desenvolvimento. 18 de maio de 2014. Disponível em: <http://plataformapoliticassocial.com.br/o-velho-e-o-novo-desenvolvimentismo/>.
- BIELSCHOWSKY, Ricardo. **Estratégia de desenvolvimento e as três frentes de expansão no Brasil: um desenho conceitual.** Economia e Sociedade, Campinas, v. 21, Número

- Especial, p. 729-747, dez. 2012. Disponível em: www.eco.unicamp.br/docprod/downarq.php?id=3231&tp=a.
- BOTELHO, Maurilio Lima « **Desenvolvimento, espaço e crise estrutural** », Espaço e Economia [Online], 2 | 2013, posto online no dia 09 Março 2013, consultado o 07 Setembro 2016. URL: <http://espacoeconomia.revues.org/153>.
- BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em cinco de outubro de 1988. 4. Ed. São Paulo: Saraiva, 1990.
- BRANDÃO, Carlos, **Desenvolvimento, Territórios e Escalas Espaciais: levar na devida conta as contribuições da economia política e da geografia crítica para construir a abordagem interdisciplinar** In: RIBEIRO, Maria Teresa Franco e MILANI, Carlos R. S. (orgs.) (2008). “Compreendendo a complexidade socioespacial contemporânea: o território como categoria de diálogo interdisciplinar”. Salvador, Editora da UFBA.
- BRAZ Marcelo. **O golpe nas ilusões democráticas e a ascensão do conservadorismo reacionário**. Serv. Soc. Soc., São Paulo, n. 128, p. 85-103, jan./abr. 2017.
- BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **O Novo Desenvolvimentismo**. Folha de S. Paulo, 19.9.04. <http://www.bresserpereira.org.br/view.asp?cod=1454>
- BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **As três interpretações da dependência. Perspectivas**, São Paulo, v. 38, p. 17-48, jul./dez. 2010.
- BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **Desenvolvimentismo: ideologia do desenvolvimento econômico dos países retardatários**. Revista IHU On - Line, maio de 2012. Entrevista concedida a Graziela Wolfart, da Revista Instituto Humanitas Unisinos. Disponível em: http://www.ihuonline.unisinos.br/index.php?option=com_content&view=article&id=442_2&secao=392
- BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **O Novo Desenvolvimentismo. Por que alguns países emergentes têm sucesso e outros não**. Capítulo 3 de Globalização e Competição, 2009. Rio de Janeiro: Campus Elsevier, pp.75 . 94.
- BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **O Brasil e o Novo desenvolvimentismo**. Interesse nacional- abril/ junho 2011, p. 76-85.
- BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **O novo desenvolvimentismo e a ortodoxia convencional**. São Paulo em Perspectiva, v. 20, n. 3, p. 5-24, jul./set. 2006.
- BUENO, Fábio Marvulle; SEABRA, Raphael Lana. **A teoria do subimperialismo brasileiro: notas para uma (re) discussão contemporânea**. CEMARX - 6º COLÓQUIO INTERNACIONAL MARX E ENGELS. GT 5 – Relações de classe no capitalismo contemporâneo, (2009). https://www.ifch.unicamp.br/formulario_cemarx/selecao/2009/index.php?texto=gt5
- CARNEIRO, Ricardo de Medeiros. **Velhos e novos desenvolvimentismos**. Economia e Sociedade, Campinas, v. 21, Número Especial, p. 749-778, dez. 2012. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-06182012000400003&lng=pt&tlng=pt.
- CARDOSO, Miriam Limoeiro. **A ideologia persistente do desenvolvimento**. Entrevista com Miriam Limoeiro Cardoso, concedida a Silene Freire de Moraes e Mariela Nathalia Becher. Revista em Pauta Revista de Faculdade de Serviço Social da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Junho de 2013, pp. 207.214.
- CARVALHO, Ruy de Quadros; SCHMITZ, Hubert. **O fordismo está vivo no Brasil**. Novos Estudos CEBRAP, v. 27, n.148-156, 1990.
- CASTELO, Rodrigo. **O novo desenvolvimentismo e a decadência ideológica do pensamento econômico brasileiro**. Serv. Soc. Soc., São Paulo, n. 112, p. 613-636, out./dez. 2012.

- Centro Internacional Celso Furtado de Políticas para o Desenvolvimento. **Desenvolvimentismo**. Disponível em: http://www.centrocelsofurtado.org.br/interna.php?ID_S=72
- CHAGAS, Guilherme Mapelli « **O processo de reestruturação territorial-produtiva na cidade de Itaguaí, Rio de Janeiro** », Espaço e Economia [Online], 7 | 2015, posto online no dia 12 Abril 2016, consultado o 21 Abril 2016. URL: <http://espacoeconomia.revues.org/1898>; DOI: 10.4000/espacoeconomia.1898.
- CHAGAS, Guilherme Mapelli « **Transformações Atuais na Baixada Fluminense: O Processo de Reestruturação Territorial- Produtiva em Itaguaí, Rio de Janeiro** », Revista de História da UNIABEU [Online], V.6 n. 11 (2016). URL: <http://revista.uniabeu.edu.br/index.php/reconcavo/article/view/2607>
- COCCO, G. (Org.) **A Cidade Estratégica: novas e velhas práticas no planejamento do Rio de Janeiro – a impostura do Porto de Sepetiba**. Rio de Janeiro: DP&A, 2001. Coleção: Espaços do desenvolvimento. Rio de Janeiro. DP&A editora. 2001. p. 140.
- COLISTETE, Renato Perim. **O desenvolvimentismo cepalino: problemas teóricos e influências no Brasil**. Estudos Avançados 15 (41), 2001. pp.21.34.
- Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ)- **Autoridade Portuária (2016)** www.portosrio.gov.br
- COMPANHIA DOCAS DO RIO DE JANEIRO (CDRJ). Tostes & Medeiros Engenharia Ltd. **Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Itaguaí**, Rio de Janeiro, 2007.
- DAMAS, Eduardo Tavares. **Distritos industriais da cidade do Rio de Janeiro :gênese e desenvolvimento no bojo do espaço industrial carioca**. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal Fluminense –Niterói: [s.n], 2008, p. 143.
- DIAS PEREIRA, José Maria. **Uma breve história do desenvolvimentismo no Brasil**. CADERNOS do DESENVOLVIMENTO, Rio de Janeiro, v. 6, n. 9, p.121-141, jul.-dez. 2011.
- DUPAS, Gilberto, **O Mito do progresso**. NOVOS ESTUDOS CEBRAP 77, março 2007 pp. 73-89, Editora Unesp.
- FARRANHA, Ana Claudia; FREZZA, Conrado da Silveira e BARBOSA, Fabiana de Oliveira. **Nova Lei dos Portos: Desafios Jurídicos e Perspectivas de Investimentos**. REVISTA DIREITO GV, SÃO PAULO 11(1) | pp. 089-116 | JAN-JUN 2015.
- FERRAZ, João Carlos; LEAL, Claudio Figueiredo Coelho, MARQUES, Felipe Silveira Marques; MITERHOF, Marcelo Trindade. **O BNDES e o Financiamento do Desenvolvimento**. REVISTA USP - São Paulo, n.93 p. 69-80. Março/abril/maio 2012. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/revusp/article/viewFile/45003/48616>.
- FILHO, Júlio C. G. **O Arco Rodoviário Metropolitano como Elemento de Reestruturação do Espaço Fluminense**. Revista Continentes: Revista de Geografia da UFRRJ, ano 2, n.2, 2013. Disponível em: <http://www.tiagomarino.com/continentes/index.php/continentes/article/view/22>
- FIORI, José Luís. **A miséria do 'novo desenvolvimentismo'**. Carta Maior, 30/11/2011. Disponível em: <http://www.cartamaior.com.br/?/Coluna/A-miseria-do-novo-desenvolvimentismo-/20887>.
- FIRKOWSKI, Olga Lúcia Castreghini; SPOSITO, Eliseu Savério (Organizadores) **Indústria, ordenamento do território e transportes, a contribuição de André Fischer** (2008). 1ª. edição, Editora Expressão Popular, São Paulo- 2008. p. 160.
- FIX, Mariana. **Alianças estratégicas na produção do espaço urbano (cap. 3) e O curto-circuito da máquina paulistana de crescimento (cap. 4)**. São Paulo: cidade global? Boitempo: São Paulo, 2007, 113-168.

- FONSECA, Pedro Cezar Dutra. **Desenvolvimentismo: A construção do conceito**. 2103 Texto para a discussão. Ipea, Brasília, julho de 2015, p.66.
- FRANCISCO, Daniel neto; NASCIMENTO, Carlos Alberto Sarmiento do, VILLELA, Lamounier Erthal. **GESTÃO SOCIAL E POLÍTICA PÚBLICA EM UM TERRITÓRIO MARCADO PELO CAPITAL: o caso do município de Itaguaí (RJ) e região da Baía de Sepetiba**. VII Jornada Internacional Políticas Públicas- 2015, p. 12.
- FREIRE, Désirée Guichard; OLIVEIRA, Floriano José Godinho; RIBEIRO, Guilherme e OLIVEIRA, Leandro Dias de. 2016 « **ano em que o país sofreu um golpe político institucional, não termina**», Espaço e Economia [Online], 2016. Ano V, Número 9, posto online no dia 09 Janeiro 2017, consultado o 20 Janeiro 2017. URL: <http://espacoeconomia.revues.org/2511>.
- FREIRE, Vinicius Torres. **FHC privatiza, Lula conglomera**. Folha de São Paulo. Mercado, 2010. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/dinheiro/fi0202201015.htm>.
- FURTADO, Celso. **Introdução ao desenvolvimento. Enfoque histórico - estrutural** (2000). 3ª edição, Editora Paz e Terra, Rio de Janeiro, 2000. pp.9-30.
- GOBBI, Gabriela; CARRARO, Isaías Ricardo; FURLAN, Juliana. 2015 « **Análise do setor portuário brasileiro: deficiências, transformações e melhorias**», Espacios.Vol.36(Nº04) Año 2015. Pág.5. Disponível em: <http://www.revistaespacios.com/a15v36n04/15360405.html>.
- GOLDBERG, David Joshua Krepel. **Regulação do setor portuário no Brasil: Análise do Novo modelo de Concessão de portos organizados**, (2009) p.225. Dissertação (Mestrado em Engenharia Naval e Oceânica) – Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. Departamento de Engenharia Naval e Oceânica, 2009.
- GOMES, Maria Terezinha Serafim. **O Debate sobre a Reestruturação Produtiva no Brasil**. In: RA'EGA 21 (2011), p. 51-77. Curitiba, Departamento de Geografia, UFPR. Disponível em: www.ser.ufpr.br/raega
- GONÇALVES, Reinaldo. **Governo Lula e o nacional-desenvolvimentismo às avessas**. REVISTA Soc. Bras. Economia Política, São Paulo, nº 31, p. 5-30, fevereiro 2012.
- GONÇALVES, Reinaldo. **Governo Lula e o nacional-desenvolvimentismo às avessas**. XXI Congresso Brasileiro de Economia – CBE, 2011. Bonito- MS, p. 24.
- GONÇALVES, Reinaldo. **Novo Desenvolvimentismo e Liberalismo Enraizado**. Serv. Soc. Soc., São Paulo, n. 112, p. 637-671, out./dez. 2012
- GUDYNAS, Eduardo. **O novo extrativismo progressista na América do Sul**. Correio da Cidadania. 26/12/2009. Disponível em: http://www.correiodacidade.com.br/index.php?option=com_content&view=article&id=4178%3Aaamlatina271209&catid=62%3Aeduardo-gudynas&Itemid=131
- GUDYNAS, Eduardo. **O novo extrativismo progressista na América do Sul: teses sobre um velho problema sob novas expressões**. ENFRENTANDO OS LIMITES DO CRESCIMENTO. pp 303-318; En: "Enfrentando os limites do crescimento. Sustentabilidade, decrescimento e prosperidade", Philippe Léna e Elimar Pinheiro do Nascimento (orgs.), Garamond e IRD, Rio de Janeiro, 2012.
- GUSMÃO, Paulo. **Apropriação e Ordenamento Territorial na Zona Costeira no Estado do Rio de Janeiro: Grandes Corporações ou As Políticas Públicas?** R. B. Estudos Urbanos e Regionais V. 12. N. 2 / Novembro de 2010. pp. 23-37.
- HARVEY, David. **Espaços de Esperança**. São Paulo: Edições Loyola, 2004[2000].
- HARVEY, David. **Condição Pós- Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. São Paulo: Loyola (1992[1989]).
- HARVEY, David. **O Neoliberalismo: História e Implicações**, São Paulo, Edições Loyola (2008).

- IANNI, Octavio. **Estado e Planejamento Econômico no Brasil (1930-1970)**. 2º edição, Editora Civilização Brasileira S.A, Rio de Janeiro- RJ, 1977.
- IBAÑEZ, Pablo, **Geografia e Inovação Tecnológica: uma Abordagem Urgente**. Espaço Aberto, PPGG - UFRJ, V. 4, N.1, p. 121-138, 2014 ISSN 2237-3071.
- LABTRANS, Laboratório de Transporte e Logística, **Plano Mestre Porto de Itaguaí**, Cooperação técnica para apoio à SEP/PR no planejamento do setor portuário e na implantação dos projetos de inteligência e logística. p. 315. Florianópolis- SC, junho de 2014.
- LA ROVERE, Renata Lèbre. **Desenvolvimento Econômico Local da Zona Oeste do Rio de Janeiro e de seu Entorno**. Apresentação [Relatório] da Pesquisa – Projeto FAPERJ n.º E-26/110.644/2007, Junho de 2009.
- LEAL NETO, Alexandre de Carvalho. **A Expansão do Terminal de Contêineres de Sepetiba: Uma Aplicação da Dinâmica de Sistemas e Considerações Ambientais** [Rio de Janeiro] 2000 VIII, 150 p. 29,7 cm (COPPE/UFRJ, M.Sc., Planejamento Energético, 2000). Tese - Universidade Federal do Rio de Janeiro, COPPE.
- LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.
- LENCIONI, Sandra. **Reestruturação: uma noção fundamental para os estudos transformações e dinâmicas metropolitanas**. In: Encontro de Geógrafos da América Latina. VI, Buenos Aires, Universidade de Buenos Aires, 1998. **Anais..** Buenos Aires, Universidade de Buenos Aires, 1998, pp. 1-10.
- LENCIONI, Sandra. **A Metamorfose de São Paulo: o anúncio de um novo mundo de aglomerações difusas**. REVISTA PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO, Curitiba, n.120, p.133-148, jan./jun. 2011. pp. 133. 148. <http://www.ipardes.pr.gov.br/ojs/index.php/revistaparanaense/article/view/176>
- LIMA. I. G; ROCHA, A. S. **Expressão Geopolítica da Baixada Fluminense: os trunfos de legitimidade territorial em jogo**. In: Anais XVI Encontro Nacional de Geógrafos. Crise, práxis e autonomia: espaços de resistência e de esperanças. AGB: Porto Alegre, 2010.
- LINDOLFO, Nathalia dos Santos; **ILHA DA MADEIRA (ITAGUAÍ-RJ): O RINGUE DA QUEDA DE BRAÇO ENTRE O PORTO SUDESTE E OS PESCADORES ARTESANAIS**; XI- Encontro Nacional da ANPEGE; A DIVERSIDADE DA GEOGRAFIA BRASILEIRA: ESCALAS E DIMENSÕES DA ANÁLISE E DA AÇÃO DE 9 A 12 DE OUTUBRO (2015).
- LIPIETZ, Alain. **Fordismo, Fordismo Periférico e Metropolização**. Ensaios FEE, Porto Alegre, 10 (2), p. 303- 335,1989.
- LOPES, Alessandra Pinheiro. **Territorialidades em conflito na Baía de Sepetiba, Rio de Janeiro, Brasil: estudo de caso dos conflitos entre os pescadores artesanais e o porto da Companhia Siderúrgica do Atlântico (ThyssenKrupp CSA)**. Dissertação (Mestrado – Programa de Pós-Graduação em Ciência Ambiental) – Universidade de São Paulo São Paulo, 2013.
- LOPES, Erika Ferreira. **O Porto Sudeste e a Vulnerabilidade Socioambiental na Ilha da Madeira, Itaguaí (RJ)**. Dissertação apresentada com vistas à obtenção do título de Mestre em Ciências na área de Saúde Pública. Rio de Janeiro, abril de 2014, Ministério da Saúde- FIOCRUZ- Fundação Oswaldo Cruz. Escola Nacional de Saúde Pública Sérgio Arouca- ENSP, p. 95.
- LOPES, Vera Maciel. **Era uma vez uma ilha de pescadores artesanais: impactos socioambientais dos grandes complexos industriais, conflitos e resistência (Ilha da Madeira/ Itaguaí- RJ)**. Tese (Doutorado) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Tese apresentada como requisito parcial para obtenção de título de Doutor, ao Programa de Pós- graduação em Meio Ambiente da Universidade do Estado do Rio de Janeiro, 2013, p. 199.

- LUQUE, Carlos; DIAS, Guilherme; SOARES, Paulo de Tarso; MACEDO, Roberto; SILBER, Simão. **Sair da Crise: Uma análise dos problemas econômicos atuais e diretrizes para enfrentá-los**. Biblioteca IBCB- Instituto Brasileiro de Capacitação Bancária. São Paulo 1988, p.147.
- MAAS, Cesar Augusto. **Contêiner é um bom negócio?** Sepetiba Tecon (2009).
- MARTINS, Gabriela Rebello. **Atores Hegemônicos (Velhos e Novos) e a Organização do Território Fluminense: O Porto de Itaguaí e o Porto do Açú**. Anais do I Congresso Brasileiro de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território, 2014. Rio de Janeiro. Porto Alegre: Editora Letra1; Rio de Janeiro: REBRAGEO, 2014, p. 1172-1183. ISBN 978-85-63800-17-6
- MATTOSO, Jorge; **Dez anos de política econômica; Lula e Dilma: 10 anos de governos pós-neoliberais no Brasil (2013)**. Org. E. Sader, Rio de Janeiro: Boitempo Editorial;
- MELO, Luiz Martins de; DOMINATO, Vinicius. **Desenvolvimento Econômico Local da Zona Oeste do Rio de Janeiro e de seu Entorno**. Trabalho sobre Logística, Políticas Industriais e de Apoio. (2009). Projeto FAPERJ no E-26/110.644/2007. pp. 2-21.
- MERCADANTE, Aloizio. **As bases do Novo Desenvolvimentismo: análise do governo Lula (2003-2010)**. Tese (Doutorado em Economia), Programa de Pós- Graduação em Ciências Econômicas, Instituto de Economia, UNICAMP- Universidade Estadual de Campinas, 2010.
- MILANEZ; Bruno; SANTOS, Rodrigo Salles Pereira dos. **Neodesenvolvimentismo e neoextrativismo: duas faces da mesma moeda?** 37º Encontro Anual da ANPOCS. Seminário Temático 39: Neodesenvolvimentismo e conflitos ambientais urbanos e rurais: disputas por espaço e recursos entre classes e grupos sociais. 23 a 27 de setembro de 2013. Ver: <http://www.anpocs.com/index.php/37o-encontro-anual-2013-sp-1400301266>
- MOLLO, Maria de Lourdes Rollemberg; FONSECA, Pedro Cezar Dutra. **Desenvolvimentismo e novo-desenvolvimentismo: raízes teóricas e precisões conceituais**. Revista de Economia Política, vol. 33, nº 2 (131), pp 222-239, abril-junho/2013.
- MONIÉ, Frédéric; VIDAL, Soraia Maria do S. C. **Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva**. RAP Rio de Janeiro 40(6):975-95, Nov./Dez. 2006, pp.975.995.
- MORAIS, Lecio; SAAD FILHO, Alfredo. **Da economia política à política econômica: o novo-desenvolvimentismo e o governo Lula**. Revista de Economia Política, vol. 31, nº 4 (124), pp . 507-527, outubro-dezembro/2011.
- MULS, L. M. **O desenvolvimento econômico local do município de Itaguaí: o capital social e o papel das micro, pequenas e médias(2004)** p. 427. Tese (Doutorado em economia). Universidade do Rio de Janeiro- Instituto de economia, Rio de Janeiro: Imprensa UFRJ, 2004.
- NATAL, Jorge, **Desenvolvimento local- ou sobre exegeses ideológicas, lutas hegemônicas e descaminhos societários**. Políticas Públicas: Interações e urbanidades. 1.ed - Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013.
- NATAL, Jorge, **Desenvolvimento local- ou sobre exegeses ideológicas, lutas hegemônicas e descaminhos societários**. Trab.Educ.Saúde,Rio de Janeiro,v.11 n.1,p.207-228,jan./abr.2013.
- NASCIMENTO, Carlos Alberto Sarmiento; VILLELA, Lamounier Erthal. **Itaguaí, crescimento ou desenvolvimento? Os megaempreendimentos e as mudanças e impactos sócio-espaciais**. Revista Ensaios, Vol.7, julho-dezembro de 2014,pp, 131. 152.
- NETO, Iderley Colombini, **A atuação Internacional do BNDES como parte do modelo Novo Desenvolvimentista**, Rio de Janeiro, março de 2013; Seminário de Investimentos

- do BNDES na América Latina, IBASE. Disponível em: https://issuu.com/ibase/docs/artigo_bndes_al
- NOTA Técnica. **Política de Desenvolvimento Produtivo Nova Política Industrial do Governo.** Número 67, maio de 2008. Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos. p. 16.
- OLIVEIRA, Alexandre Lourenço de « **O BNDES como ator das relações exteriores brasileiras durante o governo Lula (2003-2010)** », Espaço e Economia [Online], p. 18 | 2016, posto online no dia 17 Outubro 2016, consultado o 18 Outubro 2016. URL: <http://espacoeconomia.revues.org/2277>
- OLIVEIRA, Francisco de. **Crítica à razão dualista o ornitorrinco.** Boitempo editorial (2003), pp.29.69.
- OLIVEIRA, Floriano José Godinho de. **Reestruturação Produtiva e Regionalização da Economia no Território Fluminense**, 2003. Tese (Doutorado em Geografia Humana). Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.
- OLIVEIRA, Floriano José Godinho. **Reestruturação produtiva, território e poder no Rio de Janeiro.** Ed. Garamond Universitária – Rio de Janeiro, 2008.
- OLIVEIRA, Floriano José Godinho. **O crescimento econômico do Rio de Janeiro (2006-2016) posto a perder: a ausência de políticas territoriais e de ordenamento do território comprometendo a possibilidade de desenvolvimento.** Políticas Públicas: interações e urbanidades. 1. ed - Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013.
- OLIVEIRA, Floriano José Godinho. **Território, Estado e Políticas: Análise das Políticas de Gestão do Território e da Recente Expansão/ Reconcentração Econômica nos Espaços Metropolitanos.** XIII Coloquio Internacional de Geocrítica El control del espacio y los espacios de control Barcelona, 5-10 de mayo de 2014, p.17.
- OLIVEIRA, Gilson Batista de. **Uma discussão sobre o conceito de desenvolvimento.** Rev. FAE, Curitiba, v.5, n.2, p.37-48, maio/ago. 2002.
- OLIVEIRA, Giovana Mendes. **Uso do território para inovação.** Mercator, Fortaleza, v. 13, n. 2, p. 53-60, mai./ago. 2014. ISSN 1984-2201 © 2002, Universidade Federal do Ceará.
- OLIVEIRA, Leandro Dias de. **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) – Departamento de Geografia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), Rio de Janeiro, 2006.
- OLIVEIRA, Leandro Dias de. **A Geopolítica do Desenvolvimento Sustentável: um estudo sobre a Conferência do Rio de Janeiro (Rio - 92), 2011.** 283 p. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), Campinas – SP, 2011.
- OLIVEIRA, Leandro Dias de. **Os Desafios do Ensino de Geografia em Tempos de Reestruturação Territorial- Produtiva da Cidade de Seropédica.** PIBIDI, Geografia UFRRJ (2015).
- OLIVEIRA, Leandro Dias de. « **A emersão da região logístico-industrial do Extremo Oeste Metropolitano fluminense: reflexões sobre o processo contemporâneo de reestruturação territorial-produtiva** », Espaço e Economia [Online], 7 | 2015, posto online no dia 12 Abril 2016, consultado 11 de julho de 2017. URL: <https://espacoeconomia.revues.org/1814>
- OLIVEIRA, Leandro Dias de; ROCHA, André Santos de (2014). **“Neodesenvolvimentismo” e reestruturação produtiva** ... The overarching issues of the european space: the territorial diversity of opportunities in a scenario of crisis. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, pp. 126-142.

- OLIVEIRA, Lúcia Helena Garcia de. **Algumas considerações sobre a implantação de distritos industriais.** Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, v. 38, n. 4, p. 22 – 69, out/dez. 1976.
- OLIVEIRA, Naia; BARCELLOS, Tanya M. de. **O uso capitalista do solo urbano: notas para discussão;** Ensaios FEE, Porto Alegre, 8(2): 131-135,1987.
- OREIRO, José Luis da Costa. **Novo-desenvolvimentismo, crescimento econômico e regimes de política macroeconômica.** Estudos avançados 26 (75), 2012, pp. 29. 40.
- OREIRO, José Luis. **O Novo-Desenvolvimentismo e a Ortodoxia.** JLCoreiro, 21 de agosto de 2016, p.8.
- OREIRO, José Luis; MARCONI, Nelson. **O novo- desenvolvimentismo e seus críticos.** CADERNOS do DESENVOLVIMENTO, Rio de Janeiro, v. 11, n. 19, pp.167-179, jul.-dez. 2016.
- OSORIO, Mauro; MELO, Luis Martins de; VERSIANI, Maria Helena; WERNECK, Maria Lúcia (Orgs). **Uma agenda para o Rio de Janeiro. Estratégias e Políticas Públicas Para o Desenvolvimento Socioeconômico.** Rio de Janeiro- FGV Editora, 2015, p. 392.
- PACS, Instituto Políticas Alternativas para o Cone Sul. **Baía de Sepetiba: fronteira do desenvolvimentismo e os limites para a construção de alternativas.** Rio de Janeiro, maio de 2015. 1ª edição. 124 p.
- PAULA Leandro Nascimento de. **Reorganização Produtiva e Produção do Espaço em Itaguaí (RJ).** In: XVI ENG - Encontro Nacional dos Geógrafos, 2010, Porto Alegre. Crise, práxis e autonomia: espaços de resistência e de esperanças. São Paulo: AGB, 2010.
- PAULA, Luiz Fernando de. **Repensando o Desenvolvimento.** São Paulo em Perspectiva, São Paulo, Fundação Seade, v. 20, n. 3, p. 47-58, jul./set. 2006. Disponível em: <http://www.seade.gov.br>; <http://www.scielo.br>
- PEREIRA, Regina Celi. **Estado, território e reestruturação produtiva na metrópole fluminense.** [Online], 3 | 2013. Disponível em: <http://espacoeconomia.revues.org/390>.
- PFEIFFER, Cláudia Ribeiro; **Responsabilidade social da empresa e desenvolvimento local no Brasil – história, experiências e perspectivas;** Políticas Públicas: interações e urbanidades. 1.ed - Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013.
- PINHEIRO, Diêgo Henrique Matos. **Da crise neoliberal ao novo desenvolvimentismo: Uma análise comparativa.** Revista Humanas Et Al., Paço do Lumiar, MA, v. 2, n. 3, p. 102-110, jul. 2015. Disponível em: <http://www.iesfma.com.br/index.php/revista>
- PIQUET, Rosélia. **Indústria e Território no Brasil Contemporâneo.** Capítulo 4- Rio de Janeiro: Garamond, 2007.
- QUEIROZ. Indiane. Souza. Azevedo; GONÇALVES, Maria. Elizete. **Uma revisão teórica acerca do pensamento econômico brasileiro 1930-1964.** O cenário econômico brasileiro atual, discussões sobre reforma tributária e política. Homenagem ao economista professor Marcelo José Martins Furtado de Souza. Unimontes, 10 a 14 de agosto de 2014, Campus Universitário professor Darcy Ribeiro. XII Semana de Economia. Anais da Semana de Economia, v. 2. n. 2, 2014, p.14. http://www.ccsa.unimontes.br/semanadoeconomista/index.php?option=com_content&view=article&id=58&Itemid=56.
- QUIJANO, Anibal. **Colonialidade do poder, Eurocentrismo e América Latina.** A colonialidade do saber: eurocentrismo e ciências sociais. Perspectivas latino-americanas. CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales. 2005, pp.117-142.
- RAVA, Ben-Hur. **A ideia de desenvolvimento econômico segundo a ideologia do Estado nacional brasileiro. A contribuição teórica de Celso Furtado e Fernando Henrique Cardoso.** Revista de Informação Legislativa. Brasília a. 46 n. 182 abr./jun. 2009. pp.211.226.

- RIBEIRO, Renato Ferreira. **Nacional-desenvolvimentismo e política externa brasileira; o pensamento político de San Tiago Dantas entre 1950 e 1960**. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de São Carlos, 2016. São Carlos: UFSCar, 2016. p.174.
- RIMA. **Projeto de Implantação do Arco Metropolitano BR-493/RJ-109**. Junho 2007, p. 58.
- RIO, Decisão, **Investimentos 2008-2010**. Sistema FIRJAN – Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro. Documento elaborado pela Gerência de Infra-Estrutura e Novos Investimentos. (2009) p. 78. www.firjan.org.br/decisionrio.
- RIO, Decisão, **Investimentos 2010-2012**. Sistema FIRJAN – Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro. Documento elaborado pela Gerência de Infra-Estrutura e Novos Investimentos. p. 38. www.firjan.org.br/decisionrio.
- RIO, Decisão, **Investimentos 2011-2013**. Sistema FIRJAN – Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro. Documento elaborado pela Gerência de Infra-Estrutura e Novos Investimentos. (2011) p. 92. www.firjan.org.br/decisionrio.
- RIO, Decisão, **Investimentos 2012-2014**. Sistema FIRJAN – Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (2013). p. 72. www.firjan.org.br/decisionrio.
- RODRIGUES, Rejane Cristina de Araujo. **Modernização dos Portos - Análise das transformações na estrutura portuária do país e dos impactos na região de Sepetiba - RJ**. In: 12º Encuentro de Geógrafos de América Latina, 2009, Montevideo. Anais do 12º Encuentro de Geógrafos de América Latina. Montevideo: Universidad de la Republica, 2009. V. 1. pp. 33-47
- ROSSI, Pedro. **Neoliberalismo e democracia são incompatíveis**. Revista online Caros amigos. A primeira à esquerda. IHU-Online. Entrevista realizada por Patricia Fachin. Publicado em 20 de março de 2017. Ver mais: <http://www.carosamigos.com.br/index.php/economia/9503-neoliberalismo-e-democracia-sao-incompativeis>.
- ROSSETE, A. N. **Mineração e Planejamento Ambiental. Estudo de Caso: A Mineração de Areia no Município de Itaguaí - Rj**.1996. 141 p. Dissertação (Mestrado em Geografia- Administração e Política de Recursos Minerais)– Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), Campinas – SP, 1996.
- SANTOS, M. **A Natureza do Espaço**. Técnica e Tempo. Razão e Emoção. São Paulo: EDUSP, 2002.
- SANTOS, Rodrigo Castelo Branco. **CRESCIMENTO ECONÔMICO E EQÜIDADE SOCIAL: o modelo novo-desenvolvimentista de intervenção sobre a “questão social”**. III JORNADA INTERNACIONAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS QUESTÃO SOCIAL E DESENVOLVIMENTO NO SÉCULO XXI. São Luís – MA, 28 a 30 de agosto 2007. p.8.
- SCHEINVAR, Estela. **A INDÚSTRIA DA INSEGURANÇA E A VENDA DA SEGURANÇA**. Psicologia em Estudo, Maringá, v. 19, n. 3, p. 481-490, jul./set. 2014.
- SERRANO, Pedro Estevam. **Concessão é forma de privatária?** Economia. Modelos de Desenvolvimento, 2012. Carta Capital. Disponível em: <https://www.cartacapital.com.br/economia/concessao-e-forma-de-privataria>.
- SISCÚ, João; PAULA, Luiz Fernando de; MICHEL, Renaut. **Por que Novo-desenvolvimentismo?**- “Novo-Desenvolvimentismo: um projeto nacional de crescimento com equidade social” org. (2005). Novo-Desenvolvimentismo: um projeto nacional de crescimento com equidade social. Barueri/Rio de Janeiro: Manole/Fundação Konrad Adenauer.
- SISCÚ, João; PAULA, Luiz Fernando de; MICHEL, Renaut. **Por que um Novo-Desenvolvimentismo?** Jornal dos Economistas no. 186, janeiro de 2005, p. 3-5.

- SISCÚ, João; PAULA, Luiz Fernando de; MICHEL, Renaut. **Por que Novo-desenvolvimentismo?** Revista de Economia Política, vol. 27, nº 4 (108), pp. 507-524 outubro-dezembro/2007.
- SILVA, Robson Dias da. **Indústria e Desenvolvimento Regional no Rio de Janeiro (1990-2008)**. Rio de Janeiro: Editora FGV [Faperj], 2012.
- SILVA, Vivian Santos da. **Imperativo de fluidez, redes logísticas e dinâmicas espaciais. A reestruturação da hinterlândia do porto do Rio de Janeiro** - Rio de Janeiro, UFRJ, 2016. x, 118p. Dissertação de Mestrado-Universidade Federal do Rio de Janeiro/PPGG, 2016.
- SILVA, Kleylenda Linhares da. **REESTRUTURAÇÃO DO CAPITAL, MUDANÇAS NO MUNDO DO TRABALHO E OS REBATIMENTOS PARA O SERVIÇO SOCIAL**. V Jornada Internacional de Políticas Públicas. Estado, desenvolvimento e crise do capital, 26 a 29 de agosto de 2011. São Luis do Maranhão. p. 9.
- SMITH, Neil. **Desenvolvimento Desigual: natureza, capital e a produção do espaço**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil (1988[1984]).
- SOARES, Danielle de Queiroz. **Inovação Tecnológica: Desafios e Perspectivas dos Países Subdesenvolvidos**. Desigualdade & Diversidade – Revista de Ciências Sociais da PUC-Rio, nº 8, jan/jul, 2011, pp. 101-117.
- SOJA, Edward. **Geografias Pós- Modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica**. Rio de Janeiro: Jorge Zah Editor (1993[1989]).
- SOUZA, Ticianne Ribeiro de. **Planejamento urbano e ideologia: uma análise do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro**. Revista eletrônica dos estudos urbanos e regionais. nº 19 ▪ ano 5 | dezembro de 2014 ▪ e-metropolis. pp-47. 58.
- TAVARES, Maria da Conceição. **Da substituição de Importações ao Capitalismo Financeiro. Ensaio sobre Economia Brasileira**. 6ª edição, ZAHAR EDITORES, Rio de Janeiro, 1977.
- TEIXEIRA, Narah Cristina Maia. **Capitalismo contemporâneo e os impactos do mundo do trabalho**. Revista Trabalho e Sociedade, Fortaleza, v.2, n.2, Jul/Dez, 2014, p.21-42.
- TREVISAN, Leandro; SILVA, Adriana Maria Bernardes da. **A moderna logística no território brasileiro: contribuição à pesquisa**. Ciência Geográfica - Bauru - XVI - Vol. XVI - (2): Janeiro/Dezembro – 2012, pp.230.244.
- Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro- TCE- Rj, **Estudo Socioeconômico Itaguaí, 2003**. Secretaria - Geral de Planejamento. p.101. <http://www.tce.rj.gov.br>
- Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro- TCE- Rj, **Estudo Socioeconômico Itaguaí, 2007**. Secretaria - Geral de Planejamento. p.151. <http://www.tce.rj.gov.br>
- Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro- TCE- Rj, **Estudo Socioeconômico dos Municípios do Estado do Rio de Janeiro- Itaguaí, 2010**. Secretaria - Geral de Planejamento. p.131. <http://www.tce.rj.gov.br>
- Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro- TCE- Rj, **Estudo Socioeconômico dos Municípios do Estado do Rio de Janeiro- Itaguaí, 2014**. Secretaria - Geral de Planejamento. p.122. <http://www.tce.rj.gov.br>
- TRISTÃO, Ellen. **A opção neoliberal do primeiro mandato do governo Lula**. SER Social, Brasília, v. 13, n. 28, p. 104-128, jan./jun. 2011. Disponível em: http://periodicos.unb.br/index.php/SER_Social/article/viewFile/5623/4671
- TUNES, Regina Helena; **APONTAMENTOS SOBRE A GEOGRAFIA DA INOVAÇÃO: A ANÁLISE DA RELAÇÃO ENTRE TERRITÓRIO E INOVAÇÃO NO BRASIL NA PRIMEIRA DÉCADA DO SÉCULO XXI**; (2015) – p. 4835- 4846 . A Diversidade da Geografia Brasileira: Escalas e Dimensões da Análise e da Ação de 9 a 12 de Outubro- XI- Encontro Nacional da ANPEGE;

- TUNES, Regina Helena « **Geografia da inovação: o debate contemporâneo sobre a relação entre território e inovação** », Espaço e Economia [Online], 9 | 2016, Ano V, Número 9, posto online no dia 19 Janeiro 2017, consultado o 20 Janeiro 2017. URL: <http://espacoeconomia.revues.org/2410> ; DOI : 10.4000/espacoeconomia.2410.
- VAINER, C. B. **As escalas do poder e o poder das escalas: o que pode o poder local?** Cadernos IPPUR. Ano XV, No. 2, Ago-Dez 2001. Rio de Janeiro: UFRJ/IPPUR, 2001, pp. 140. 151.
- VALE, Mário. **Conhecimento, Inovação e Território**. Finisterra, XLIV, 88, 2009, pp. 9-22.
- VALLENTE, Antonio Carlos Marques; VILHA, Anapátricia Morales, **PARQUES TECNOLÓGICOS COMO AMBIENTES INOVADORES Implicações para o sistema local de inovação do ABC**. XXIV Seminário Nacional de Parques Tecnológicos e Incubadoras de Empresas. Setembro de 2014 - Belém| Pará | Brasil.
- VASCONCELLOS, Lelia Mendes de. **Simpósio Temático Reestruturação do Território entre as Escalas Nacional e Local**. Território, Redes e Portos, O Estado do Rio de Janeiro. I Encontro Nacional da Associação Nacional de Pesquisa e Pós- graduação em Arquitetura e Urbanismo. ENANQUEP. Rio de Janeiro, 29 de novembro a 3 de dezembro de 2010. pp.1-17.
- VILLELA, Lamounier Erthal; VIDAL, Marcelo de Oliveira. **Grandes projetos de investimentos em Itaguaí-RJ e investimentos em educação: o dilema do desenvolvimento territorial**. REVISTA BRASILEIRA DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL, BLUMENAU, 2 (1), pp. 223-233, OUTONO DE 2014.
- ZBOROWSKI, Marina Barbosa; LOUREIRO, Carlos Frederico Bernardo. **Conflitos Ambientais na Baía de Sepetiba: o caso dos pescadores artesanais frente ao processo de implantação do complexo siderúrgico da Companhia Siderúrgica do Atlântico - ThyssenKrupp CSA**. IV Encontro Nacional da Anppas 4,5 e 6 de junho de 2008 - Brasília - DF – Brasil. pp.20.
- ZELAYA, Luis Gustavo, MATTOS, Nathalia Oliveira de; CORREIA, Stefano Zelaya; CORREIA, Maria Fernanda Zelaya. **Logística portuária brasileira sua evolução do setor e perspectivas**. XI CONGRESSO NACIONAL DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO. 13 e 14 de agosto de 2015, p. 28.
- ZIBECHI, Raul. Brasil potência: entre a integração regional e um novo imperialismo, Consequência Editora, de (2013); Cap. 5
- WALLERSTEIN, Immanuel. “Mundialização ou Era de Transição? Uma Visão de Longo Prazo da Trajetória do Sistema-Mundo” In: CHESNAIS, F.; DUMÉNIL, G.; LÉVY, D.; WALLERSTEIN, I. **Uma Nova Fase do Capitalismo?** São Paulo: Xamã, 2003.