

Melhores Práticas em Planejamento Urbano e Regional

Bianca Camargo Martins
(Organizadora)

Bianca Camargo Martins
(Organizadora)

Melhores Práticas em Planejamento Urbano e Regional

Atena Editora
2019

2019 by Atena Editora
Copyright © Atena Editora
Copyright do Texto © 2019 Os Autores
Copyright da Edição © 2019 Atena Editora
Editora Executiva: Prof^a Dr^a Antonella Carvalho de Oliveira
Diagramação: Rafael Sandrini Filho
Edição de Arte: Lorena Prestes
Revisão: Os Autores

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores. Permitido o download da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

Conselho Editorial

Ciências Humanas e Sociais Aplicadas

Prof. Dr. Álvaro Augusto de Borba Barreto – Universidade Federal de Pelotas
Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília
Prof. Dr. Constantino Ribeiro de Oliveira Junior – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof^a Dr^a Cristina Gaio – Universidade de Lisboa
Prof. Dr. Deyvison de Lima Oliveira – Universidade Federal de Rondônia
Prof. Dr. Gilmei Fleck – Universidade Estadual do Oeste do Paraná
Prof^a Dr^a Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionele delle Figlie de Maria Ausiliatrice
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense
Prof^a Dr^a Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins
Prof^a Dr^a Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Prof^a Dr^a Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Prof^a Dr^a Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins

Ciências Agrárias e Multidisciplinar

Prof. Dr. Alan Mario Zuffo – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Alexandre Igor Azevedo Pereira – Instituto Federal Goiano
Prof^a Dr^a Daiane Garabeli Trojan – Universidade Norte do Paraná
Prof. Dr. Darllan Collins da Cunha e Silva – Universidade Estadual Paulista
Prof. Dr. Fábio Steiner – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul
Prof^a Dr^a Girlene Santos de Souza – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Prof. Dr. Jorge González Aguilera – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Ronilson Freitas de Souza – Universidade do Estado do Pará
Prof. Dr. Valdemar Antonio Paffaro Junior – Universidade Federal de Alfenas

Ciências Biológicas e da Saúde

Prof. Dr. Benedito Rodrigues da Silva Neto – Universidade Federal de Goiás
Prof.^a Dr.^a Elane Schwinden Prudêncio – Universidade Federal de Santa Catarina
Prof. Dr. Gianfábio Pimentel Franco – Universidade Federal de Santa Maria
Prof. Dr. José Max Barbosa de Oliveira Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará

Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Profª Drª Raissa Rachel Salustriano da Silva Matos – Universidade Federal do Maranhão
Profª Drª Vanessa Lima Gonçalves – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande

Ciências Exatas e da Terra e Engenharias

Prof. Dr. Adélio Alcino Sampaio Castro Machado – Universidade do Porto
Prof. Dr. Eloi Rufato Junior – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Fabrício Menezes Ramos – Instituto Federal do Pará
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Prof. Dr. Takeshy Tachizawa – Faculdade de Campo Limpo Paulista

Conselho Técnico Científico

Prof. Msc. Abrãao Carvalho Nogueira – Universidade Federal do Espírito Santo
Prof. Dr. Adaylson Wagner Sousa de Vasconcelos – Ordem dos Advogados do Brasil/Seccional Paraíba
Prof. Msc. André Flávio Gonçalves Silva – Universidade Federal do Maranhão
Prof.ª Drª Andreza Lopes – Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento Acadêmico
Prof. Msc. Carlos Antônio dos Santos – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Prof. Msc. Daniel da Silva Miranda – Universidade Federal do Pará
Prof. Msc. Eliel Constantino da Silva – Universidade Estadual Paulista
Prof.ª Msc. Jaqueline Oliveira Rezende – Universidade Federal de Uberlândia
Prof. Msc. Leonardo Tullio – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof.ª Msc. Renata Luciane Polsaque Young Blood – UniSecal
Prof. Dr. Welleson Feitosa Gazel – Universidade Paulista

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) (eDOC BRASIL, Belo Horizonte/MG)	
M521	Melhores práticas em planejamento urbano e regional [recurso eletrônico] / Organizadora Bianca Camargo Martins. – Ponta Grossa, PR: Atena Editora, 2019. Formato: PDF Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader Modo de acesso: World Wide Web Inclui bibliografia ISBN 978-85-7247-558-7 DOI 10.22533/at.ed.587192308 1. Planejamento regional. 2. Planejamento urbano – Brasil. I.Martins, Bianca Camargo. CDD 711.981
Elaborado por Maurício Amormino Júnior – CRB6/2422	

Atena Editora
Ponta Grossa – Paraná - Brasil
www.atenaeditora.com.br
contato@atenaeditora.com.br

APRESENTAÇÃO

A exclusão socioespacial brasileira é um fato alarmante. O difícil acesso de grande parte da população à plena vida urbana é resultado de uma sucessão de políticas públicas inadequadas e incipientes que, muitas vezes, se distanciam das necessidades e anseios da população. Partindo do pressuposto de que o direito à cidade é um direito básico e significa a garantia a terra urbanizada, o acesso aos serviços e equipamentos públicos, a habitação de qualidade e a inclusão social da população, o presente livro visa apresentar pesquisas que se destacam ao abordar de diferentes formas a crise urbana em que vivemos e apontar boas práticas de planejamento.

Nos vinte e seis capítulos que integram a obra “Melhores práticas em Planejamento Urbano e Regional”, o leitor é convidado a percorrer as mais diversas áreas do território brasileiro a partir do ponto de vista dos autores convidados e conhecer novas perspectivas, mostrando a amplitude da discussão sobre o direito à cidade no contexto nacional.

Acredito que os textos aqui contidos representam grandes avanços para o meio acadêmico. Em um momento crítico para a pesquisa e para as políticas urbanas, a Editora Atena se mostra consoante com a intenção de fomentar o conhecimento científico e cooperar com o diálogo acadêmico na direção da promoção de políticas urbanas cada vez mais justas e inclusivas.

Aproveite a leitura!
Bianca Camargo Martins

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1	1
PROCESOS RECIENTES DE ORDENACIÓN Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL EN ARGENTINA Y EL NORDESTE (2003-2015)	
Miguel Ángel Barreto Roxana Evelyn Abildgaard	
DOI 10.22533/at.ed.5871923081	
CAPÍTULO 2	15
O ÍCONE ARQUITETÔNICO CULTURAL NO PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO DE BARCELONA	
Geise Brizotti Pasquotto	
DOI 10.22533/at.ed.5871923082	
CAPÍTULO 3	36
DO TERRITÓRIO À CIDADE, DA POLÍTICA À CRÍTICA: CONTRIBUIÇÕES DIVERSAS DE GERÔNIMO BUENO E EDGAR GRAEFF AO URBANISMO	
Wilton de Araujo Medeiros	
DOI 10.22533/at.ed.5871923083	
CAPÍTULO 4	50
O MODELO DE DESENVOLVIMENTO FIFA-COI E A IMINÊNCIA DO ESPAÇO ERÓTICO	
Amanda de Lisio João Gabriel Rabello Sodré	
DOI 10.22533/at.ed.5871923084	
CAPÍTULO 5	65
APLICAÇÃO DA TEORIA DE GRAFOS E ANÁLISE ESPACIAL PARA SOLUÇÃO DE PROBLEMAS GEOGRÁFICOS: UM ESTUDO DA CRIMINALIDADE VIOLENTA NO HIPERCENTRO DE BELO	
Antônio Hot Pereira de Faria Diego Filipe Cordeiro Alves Leônidas Conceição Barroso	
DOI 10.22533/at.ed.5871923085	
CAPÍTULO 6	80
A DINÂMICA ATUAL DO SETOR PRODUTIVO E SUAS CONTEMPORÂNEAS INTERAÇÕES: EXEMPLOS DA REDE URBANA DE FRANCISCO BELTRÃO - PARANÁ	
Carlos Casemiro Casaril	
DOI 10.22533/at.ed.5871923086	
CAPÍTULO 7	98
ARRANJOS PRODUTIVOS LOCAIS DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA NO ESTADO DE GOIÁS	
Vanessa Marzano Araujo Marisa dos Reis Azevedo Botelho	
DOI 10.22533/at.ed.5871923087	
CAPÍTULO 8	110
DESENVOLVIMENTO REGIONAL CONDUZIDO PELA INDÚSTRIA? OBSERVAÇÕES SOBRE O SETOR AUTOMOBILÍSTICO NO MÉDIO PARAÍBA-RJ	
Bianca Louzada Xavier Vasconcellos	
DOI 10.22533/at.ed.5871923088	

CAPÍTULO 9	124
EXPANSÃO URBANA E ARENA POLÍTICA EM CIDADE HISTÓRICA: A REVISÃO DO PLANO DIRETOR DE PIRENÓPOLIS-GO	
Neio Campos Benny Schvasberg Ricardo Farret	
DOI 10.22533/at.ed.5871923089	
CAPÍTULO 10	139
O PROGRAMA MINHA CASA MINHA VIDA NA PRODUÇÃO IMOBILIÁRIA EM SÃO PAULO DE 2009 A 2017	
Isabela Baracat de Almeida Roberto Righi	
DOI 10.22533/at.ed.58719230810	
CAPÍTULO 11	153
IDEOLOGIA E PRODUÇÃO HABITACIONAL NO ESTADO CAPITALISTA: MORADIAS POPULARES (VERTICAIS) PRODUZIDAS NO SETOR OESTE DA CIDADE DE UBERLÂNDIA-MG	
Leandro Oliveira Silva Maria Eliza Alves Guerra	
DOI 10.22533/at.ed.58719230811	
CAPÍTULO 12	169
O POTENCIAL DO SELO CASA AZUL NA PRODUÇÃO DE HABITAÇÃO DE INTERESSE SOCIAL SUSTENTÁVEL	
Henriette da Silva Perbeils Mauro Cesar de Oliveira Santos	
DOI 10.22533/at.ed.58719230812	
CAPÍTULO 13	193
AVALIAÇÃO PÓS OCUPAÇÃO (APO): A QUALIDADE NA HABITAÇÃO DE INTERESSE SOCIAL (HIS)	
Celina Maria Rodrigues Pinto Anacléa de Araújo Bernardo Arthur Rodrigues Feijão	
DOI 10.22533/at.ed.58719230813	
CAPÍTULO 14	203
QUALIDADE DE VIDA EM EMPREENDIMENTOS HABITACIONAIS DE INTERESSE SOCIAL: UMA ABORDAGEM EXPLORATÓRIA ATRAVÉS DA PERCEPÇÃO DOS USUÁRIOS	
Luciana Inês Gomes Miron Deyvid Aléx de Bitencourt Monteiro	
DOI 10.22533/at.ed.58719230814	
CAPÍTULO 15	220
REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA DA VILA RESIDENCIAL-UFRJ: OBSERVAÇÕES SOBRE UMA EXPERIÊNCIA	
Maria Julieta Nunes de Souza	
DOI 10.22533/at.ed.58719230815	

CAPÍTULO 16	232
ZONAS ESPECIAIS DE INTERESSE SOCIAL, ZEIS DE VAZIOS, NA REGIÃO DO GRANDE ABC	
Sandra Teixeira Malvese	
DOI 10.22533/at.ed.58719230816	
CAPÍTULO 17	246
INCLUSÃO TERRITORIAL: EFETIVIDADE DO DIREITO VIA PERSPECTIVA ANTROPOLÓGICA	
Elisa Quint de Souza de Oliveira	
Pedro Martins	
DOI 10.22533/at.ed.58719230817	
CAPÍTULO 18	259
AS DINÂMICAS DA RENOVAÇÃO DO ESPAÇO URBANO – REESTRUTURAÇÃO URBANA DO SUL DE SÃO PAULO	
Henrique Dinis	
DOI 10.22533/at.ed.58719230818	
CAPÍTULO 19	271
COMPARTILHAMENTO DE RECURSOS COMO ALTERNATIVA PARA ECONOMIA URBANA	
Henrique Dinis	
DOI 10.22533/at.ed.58719230819	
CAPÍTULO 20	289
ANÁLISE DE VIABILIDADE MERCADOLÓGICA POR MEIO DO ESTUDO DE MACROZONAS DE OFERTA	
Camila Carneiro Canedo Custódio	
Marcos Túlio Campos Cândido	
Maria Carolina Brandstetter	
Pedro Henrique de Moraes Nogueira	
DOI 10.22533/at.ed.58719230820	
CAPÍTULO 21	306
ANÁLISE DO IMPACTO DA CRISE ECONÔMICA NO MERCADO IMOBILIÁRIO DE FORTALEZA UTILIZANDO OS ÍNDICES DE SHARPE E SORTINO	
Pedro Oliveira Otoch	
Marcelo Augusto Farias de Castro	
DOI 10.22533/at.ed.58719230821	
CAPÍTULO 22	315
ANÁLISE COMPARATIVA DE RISCO E RETORNO ENTRE TÍTULOS PÚBLICOS E MERCADO IMOBILIÁRIO DE FORTALEZA	
Pedro Oliveira Otoch	
Marcelo Augusto Farias de Castro	
DOI 10.22533/at.ed.58719230822	
CAPÍTULO 23	326
PROCESSO DE GESTÃO DE PARQUES URBANOS: ESTUDO DE CASO EM PORTO ALEGRE, BRASIL	
Luciana Inês Gomes Miron	
Nathalia Danezi	
Cristiane Cassol Schvarstzhaupt	
DOI 10.22533/at.ed.58719230823	

CAPÍTULO 24	339
INFRAESTRUTURA VERDE: CONTRIBUIÇÃO PARA O PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL	
Daniella do Amaral Mello Bonatto	
DOI 10.22533/at.ed.58719230824	
CAPÍTULO 25	352
PAGAMENTO POR SERVIÇOS AMBIENTAIS, UMA POLÍTICA PÚBLICA PARA O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL: ESTUDO DE CASO PROJETO CONSERVADOR DAS ÁGUAS – EXTREMA-MG	
Carlos Mello Garcias	
Liz Ehlke Cidreira	
Alessandro Bertolino	
Stephanie Louise Inácio Castro	
DOI 10.22533/at.ed.58719230825	
CAPÍTULO 26	366
O MEIO AMBIENTE COMO DEFINIDOR DE FRONTEIRAS E CENTRALIDADES NO ESTUÁRIO DO RIO MACAÉ	
João Lemos Cordeiro Sayd	
DOI 10.22533/at.ed.58719230826	
SOBRE A ORGANIZADORA	379
ÍNDICE REMISSIVO	380

DESENVOLVIMENTO REGIONAL CONDUZIDO PELA INDÚSTRIA? OBSERVAÇÕES SOBRE O SETOR AUTOMOBILÍSTICO NO MÉDIO PARAÍBA-RJ

Bianca Louzada Xavier Vasconcellos

Economista/ UFRRJ

Mestra em Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas

Doutoranda em Políticas Públicas, Estratégia e Desenvolvimento/ IE-UFRJ.

Rio de Janeiro-RJ

RESUMO: A economia, enquanto ciência, sempre procurou responder as questões pertinentes a riqueza dos países e, conseqüentemente, o desenvolvimento socioeconômico. A partir da década de 1990, ocorreram várias mudanças em relação as tecnologias produtivas e estruturas políticas, culminando em um aprofundamento da globalização. Dessa forma, percebeu a oportunidade de crescimento econômico no recorte local. Através de estratégias regionais para atração de grandes empresas estrangeiras viu-se boa oportunidade de fomento da economia local. No Médio Paraíba – RJ, ao Sul do estado, ocorreu a formação de um cluster automotivo, alavancando a economia devido os grandes investimentos, inicialmente em Resende e Porto Real. As expectativas foram maiores que os efeitos reais. A pouca participação da sociedade e política fundamentadas em subsídios contribuem pouco para um desenvolvimento sólido e de

longo prazo. Ainda que o local seja o campo de atuação, ele continua sendo apenas parte de um todo.

ABSTRACT: Economics, as a science, has always tried to answer the questions about wealth of the countries and the socioeconomic development. From the 1990s, there were several changes in relation to productive technologies and political structures, that reached in a deepening of globalization. Thus, was realized the opportunity for economic growth in the local place. With regional strategies to attract large foreign companies it appeared a good opportunity to boost the local economy. In the Médio Paraíba state of Rio de Janeiro, south of the state, an automotive cluster was formed and driving the economy because great investments, initially in Resende and Porto Real. Expectations were greater than the real effects. The low participation of society and policy based on tax cut contributed little to a solid and long-term development. Although the place is the field of action, it remains only part of a whole.

1 | INTRODUÇÃO

Na década de 1990 observou-se vários desafios para o Brasil, seja no âmbito político:

com a concretização da Constituição Federal de 1988; econômico: aceitação do Consenso de Washington, abertura comercial, privatizações, estabilização monetária, alta taxa de juros, globalização, inovações tecnológicas e de comunicações; e social: reivindicações de toda natureza. Essas mudanças impactaram, diretamente, algumas regiões, fomentando debates teóricos pertinentes sobre o desenvolvimento regional.

O estado do Rio de Janeiro, que demonstra sua importância no panorama nacional, como o segundo estado na composição do PIB brasileiro, e toda sua trajetória histórica, começou a vivenciar novos desafios no mesmo período. Todas essas transformações nacionais e internacionais evidenciaram rápidas alterações nos processos produtivos. Podem-se observar alguns movimentos, como: “evasão” de indústrias de transformação da Região Metropolitana do Rio de Janeiro; ascensão da indústria de extração na região do Norte Fluminense, com a exploração do petróleo no Pré-Sal; e no Sul Fluminense o crescimento das indústrias de transformação, em especial, o setor automobilístico.

Em uma subdivisão da região Sul fluminense, na microrregião do Médio Paraíba¹ é possível notar algumas cidades que aproveitaram as oportunidades advindas com as mudanças econômicas supracitadas. Com a adoção de políticas públicas para atração de indústrias multinacionais, o que ocasionou significativa mudança na dinâmica dessas cidades. Em Resende instalou-se a Volkswagen Ônibus e Caminhões (1996) e Nissan do Brasil (2014), em Porto Real a PSA Peugeot Citroën (2001), em Itatiaia foi a Jaguar Land Rover (2016). Os primeiros efeitos observados foram: o aumento do dinamismo das economias locais, tanto pelo aumento dos recursos públicos, como pela renda dos novos postos de trabalho; crescimento do setor de serviços e instalação de novas empresas de pequeno e médio porte na região. Os principais motivos para a escolha dessas cidades como local de instalação das empresas são: incentivos fiscais, por parte do município; baixos salários, devido à ausência de sindicatos; áreas para instalação das plantas; proximidade aos principais mercados produtores e consumidores, entre as cidades do Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte.

Este trabalho procura examinar os esforços do poder público local e estadual para inserção das multinacionais nesses municípios, o cenário socioeconômico e a possível sinergia gerada entre: as multinacionais, o poder público local, e a sociedade. Em busca do crescimento e desenvolvimento local através do planejamento e integração regional, tendo como “propulsor” o setor automobilístico. Metodologicamente serão utilizadas: fontes bibliográficas; documentos oficiais, como Planos Diretores e Leis; além de dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), do Centro Estadual de Estatística, Pesquisas e Formação de Servidores Públicos do Rio de Janeiro (CEPERJ) e a Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (FIRJAN). Para

1 Microrregião localizada no Sul Fluminense do estado do Rio de Janeiro. É composta por doze cidades (Barra do Piraí, Barra Mansa, Itatiaia, Pinheiral, Piraí, Porto Real, Quatis, Resende, Rio Claro, Rio das Flores, Valença e Volta Redonda), com população aproximada de 805.304 habitantes, ocupando uma área de 5.679,524 Km². (www.cidades.ibge.org.br)

alcançar o objetivo proposto, este artigo está dividido em três tópicos: o primeiro, esta introdução, posteriormente será apresentado um tópico que defini aspectos socioeconômicos e geográficos, a terceira seção aborda questões teóricas sobre desenvolvimento regional e apontamentos relacionados ao planejamento, por fim, o último tópico expressa as considerações finais.

2 | CARACTERIZAÇÃO SOCIOECONÔMICA E A CENTRALIDADE DA REGIÃO

O crescimento econômico de Resende e Porto Real, na microrregião do Médio Paraíba (RJ), a partir de meados da década de 1990, tem se destacado no interior do estado do Rio de Janeiro. Notou-se o início de certa sinergia criada por essas empresas, que proporcionou o surgimento de empresas prestadoras de serviço na região, além do aumento no número de emprego. Essa dinâmica teve início em 1996 com a alocação da Volkswagen Ônibus e Caminhões que se tornou Man Latin America em 2009 na cidade de Resende, posteriormente foi alocada a Peugeot Citroën do Brasil em Porto Real no ano de 2001. A Figura que segue apresenta os investimentos realizados.

INVESTIMENTOS INDUSTRIAIS - AUTO Previstos 2012-2014			
			
INVESTIMENTO	SETOR	MUNICÍPIO	VALOR (R\$ BILHÃO)
Nissan	Automotivo	Resende	2,6
PSA Peugeot Citroën	Automotivo	Porto Real	1,7
Man Latin América	Automotivo	Resende	1,0
Michelin	Automotivo	Itatiaia	0,3
Outros		Demais	1,7
Investimentos AUTO no Sul Fluminense			7,3

Figura 1: Investimentos do Setor automotivo no Sul Fluminense

Fonte: FIRJAN

Esse “movimento” setorial atraiu novas empresas, a Nissan do Brasil (2014) na cidade de Resende e a Jaguar Land Rover em Itatiaia em 2016. Antes da chegada de empresas desse segmento na região, sua tradição setorial se firmava em torno, principalmente, da siderurgia com a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), em Volta Redonda.

As mudanças na economia, com o advento da modernização tecnológica, e na política com a adoção das medidas estabelecidas pelo Consenso de Washington, a ideia de globalização – saindo do campo financeiro e se alastrando por todas as áreas – permitiu o início de uma nova fase do desenvolvimento regional, ligada a uma lógica de desenvolvimento via cadeias globais de valor. Uma nova forma de grandes

empresas multinacionais se instalarem em países periféricos, para obtenção de lucros maiores. Entretanto, as cidades “contempladas” com a planta de uma grande empresa, enxergam oportunidade de novas possibilidades para as economias locais.

Embora o início desse “jogo” de atração de multinacionais tenha sido pouco amistoso, esses municípios visualizaram que, muito além, de uma montadora de carros, há a possibilidade de integração regional, no sentido do crescente interesse de empresas menores na região, aumento de empresas prestadoras de serviços, fluxos de mão de obra intermunicipais. Alguns números obtidos no site do CEPERJ demonstram o desempenho da economia, somando-se a isso, é possível observar a importância da localização.

A localização dessas plantas não foi dada ao acaso, o Médio Paraíba (RJ) está entre as principais metrópoles do país, perto do mercado consumidor e também com melhor acesso aos meios de produção. Em 2011, de acordo com os dados das Contas Regionais fornecido pelo IBGE, três estados (RJ, SP e MG) concentraram 53,1% do PIB brasileiro. A indústria de transformação representou 14,6% do PIB, sendo esses três estados responsáveis por 57,9% de toda produção da indústria de transformação, e é exatamente entre estes três importantes estados que Resende, Porto Real e Itatiaia estão localizadas, sem esquecer-se de outras cidades que estão ao redor e são significativamente importantes na mão de obra e no cenário econômico industrial. Por isso, cabe ressaltar as cidades de: Volta Redonda e Barra Mansa.

Diante da deflagração da crise de 2008, o setor industrial sentiu forte queda. A retração da indústria fica mais clara, nas cidades onde o setor principal da economia é a indústria. Lembrando que o setor industrial aqui abordado compreende a indústria de transformação e extração. Por isso, no estado do Rio de Janeiro não há uma queda, pois, a indústria petrolífera se manteve. Em contrapartida, Resende e Porto Real que detêm plantas de indústrias de transformação, aparecem com uma queda significativa no setor.

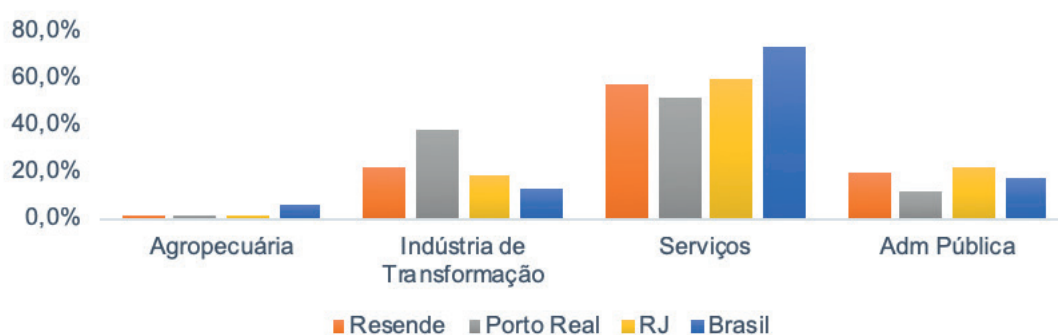


Gráfico 1- Valor Adicionado por setores da economia, Brasil, RJ, Resende e Porto Real, 2016

Fonte: Elaboração própria com base nos dados do IBGE; PIB e CEPERJ.

O Valor Adicionado é formado pela Agropecuária, Indústria (somando extrativa e

de transformação, para este trabalho foi escolhido apenas a de transformação), Serviços e Administração Pública. Nos municípios aqui apontados, o setor agropecuário tem representação insignificante na composição do PIB, embora tenha uma pequena produção na cidade de Resende. Serviços, naturalmente, apresenta significativa importância, embora menor que a média nacional. O grande destaque para os municípios é a indústria de transformação, que inclusive, já participou com valores maiores em anos anteriores. Cabe ressaltar que, além da própria produção, a indústria traz consigo a prestação de serviços industriais, trazendo maior dinâmica para a economia, ligado ao setor industrial.

Em relação ao desenvolvimento socioeconômico, os índices sociais das cidades, apresentam um bom nível de desenvolvimento. O Índice FIRJAN de Desenvolvimento Municipal - IFDM varia de zero a um e classifica os resultados em cinco faixas de desenvolvimento: muito baixo (de 0,000 a 0,499), baixo (de 0,500 a 0,599), médio (de 0,600 a 0,699), alto (de 0,700 a 0,799) e muito alto (de 0,800 a 1,000).

Sistema FIRJAN		IFDM Geral		IFDM			
INFORMA, FORMA, TRANSFORMA.				Emprego & Renda	Educação	Saúde	
Índice FIRJAN de Desenvolvimento Municipal		RJ		IFDM	Emprego & Renda	Educação	Saúde
		IFDM BRASIL		0,6678	0,4664	0,7689	0,7655
		Mediana dos Municípios		0,6859	0,4672	0,8028	0,8047
		Máximo dos Municípios		0,8180	0,7294	0,9316	0,9744
		Mínimo dos Municípios		0,5816	0,2947	0,6093	0,6059
Ano-Base 2016							
Ranking IFDM Geral		UF	Município	IFDM	Emprego & Renda	Educação	Saúde
Nacional	Estadual						
265*	1*	RJ	Itaperuna	0,8180	0,6603	0,8924	0,9012
346*	2*	RJ	Nova Friburgo	0,8089	0,6677	0,8819	0,8771
512*	3*	RJ	Pirai	0,7931	0,5407	0,8641	0,9744
517*	4*	RJ	Volta Redonda	0,7921	0,5905	0,8726	0,9133
559*	5*	RJ	Rio de Janeiro	0,7886	0,6200	0,8693	0,8765
631*	6*	RJ	Petrópolis	0,7826	0,6409	0,8378	0,8691
646*	7*	RJ	Itaguaí	0,7815	0,7294	0,8153	0,7998
680*	8*	RJ	Resende	0,7787	0,6045	0,8511	0,8806
683*	9*	RJ	Niterói	0,7784	0,6093	0,8273	0,8986
708*	10*	RJ	Carmo	0,7766	0,5978	0,8744	0,8576
811*	11*	RJ	Vassouras	0,7701	0,6430	0,8024	0,8648
887*	12*	RJ	Armação dos Búzios	0,7656	0,6092	0,8485	0,8391
900*	13*	RJ	Itaitiá	0,7648	0,6332	0,8194	0,8418
901*	14*	RJ	Teresópolis	0,7648	0,5963	0,8470	0,8510
1043*	15*	RJ	Áreal	0,7565	0,6610	0,8031	0,8054
1073*	16*	RJ	São José de Ubá	0,7548	0,4489	0,8914	0,9240
1084*	17*	RJ	Macaé	0,7543	0,5409	0,8474	0,8746
1278*	18*	RJ	Paraíba do Sul	0,7424	0,5426	0,8526	0,8321
1298*	19*	RJ	Mendes	0,7412	0,4933	0,8666	0,8637
1305*	20*	RJ	Porto Real	0,7410	0,4928	0,7876	0,9427

Figura 2: Índice FIRJAN de desenvolvimento municipal, ranking RJ, 2016

Fonte: FIRJAN

O IFDM de Resende ficou em 8º lugar no estado, para o ano de 2016. Já esteve em posições melhores, ainda assim, apresenta um desenvolvimento satisfatório. Porto Real, por sua vez, ficou na 20ª posição, para 2016. Em 2011 era oitava cidade mais desenvolvida do Estado do Rio de Janeiro. As mudanças recentes na economia do Brasil do estado, impactam diretamente a posição das cidades. A economia desses municípios tem influência de sua localização, em meio a um “triângulo”, quando observada as principais capitais do país, essas duas cidades se beneficiam de rodovias, portos e aeroportos próximos. No interior, embora no centro da região sudeste, Resende e Porto Real, localizados no Sul Fluminense, está entre os principais

centros produtores e consumidores do Brasil, as cidades do Rio de Janeiro à 166Km, São Paulo à 313Km e Belo Horizonte à 402 Km .

Como acessos principais às cidades de Resende, Porto Real e Itatiaia, podemos citar: duas rodovias federais: a primeira e principal, a BR116 (Rodovia Presidente Dutra) que liga Estados e Municípios de São Paulo e Rio de Janeiro e regiões norte e sul do país; a segunda é a BR-393 (Rodovia Lúcio Meira) que liga o município de Belo Horizonte, estados de Minas Gerais e Espírito Santo, Regiões Norte, Nordeste e Centro do país; podemos citar uma rodovia estadual RJ-155 (Rodovia Presidente Vargas/ Rodovia Francisco Saturnino Braga) que liga Angra dos Reis, BR - 101 (Rio - Santos). Além disso, esses municípios são servidos pelo tronco ferroviário mais importante do país, da Rede Ferroviária Federal S/A, hoje explorada pela MRS Logística.

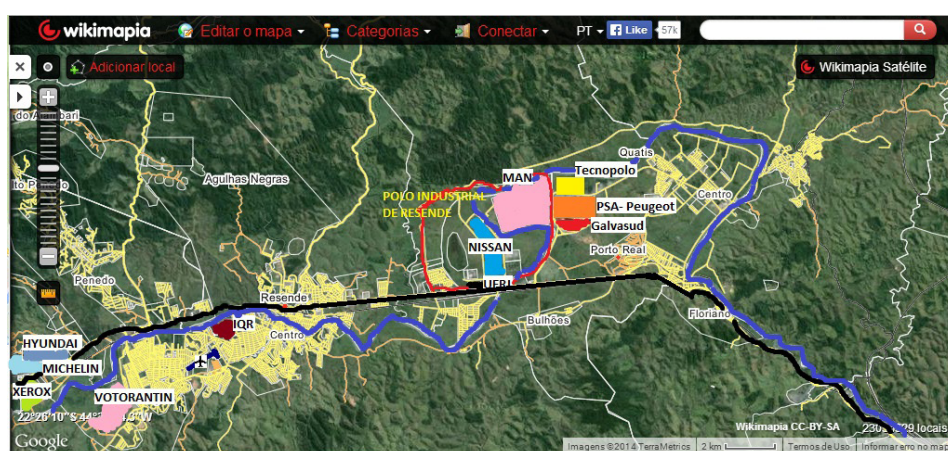


Figura 2: Principais empresas em Resende, Porto Real e Itatiaia

Fonte: Wikimapia, mapa da cidade de Resende e Porto Real.

Essa figura apresenta a localização das empresas de Resende, Porto Real e também Itatiaia. O traçado vermelho representa toda área do polo industrial da cidade de Resende (23 milhões de m²), onde está a MAN Latin America, Nissan e a UERJ estão localizadas. Ao lado direito há um tecnopolo, a PSA Peugeot Citroën e GalvaSud que já fazem parte da cidade de Porto Real. Ainda é possível visualizar as Indústrias Químicas de Resende (IQR), no centro da cidade, indicada com a cor grená, próxima ao aeroporto da cidade. De cor rosa no canto inferior esquerdo da figura, está a Votorantim empresa de cimentos. Já a Hyundai, Michelin e Xerox se encontram no território de Itatiaia, outrora distrito de Resende.

Depois dessa caracterização econômica e posição geográfica dos municípios, o próximo tópico entra no debate teórico sobre desenvolvimento regional, a observação dos planos diretores e pontuações sobre a indústria em meio aos principais projetos.

3 | DESENVOLVIMENTO REGIONAL ENVOLTO NO PLANEJAMENTO

Existe uma articulação natural e semelhanças entre o desenvolvimento e o planejamento, pois as decisões, ações, aspirações coletivas, capacidade de realização e potencialidades humanas, se fundem na busca por “algo melhor”, porém, antes, passam pela planificação, escolha de ideias e construção. Dessa forma, o planejamento é um meio para alcançar um fim, o desenvolvimento, que representa mais do que, simplesmente, crescimento econômico, mas se traduz em melhorias para a sociedade.

As transformações cíclicas são inerentes ao sistema capitalista, o conjunto de mudanças iniciados na década de 1990, impactaram diretamente o setor industrial. Soma-se a isso o estabelecimento da Constituição Federal de 1988, quando houve uma nova configuração das esferas de poder político, e os constituintes criaram três Entes Federados – União, estados e municípios – dando aos municípios o status de Ente Federativo, fato inédito e único no mundo – iniciou-se uma nova fase de planificação, tendo os municípios e estados mais liberdade de escolha de projetos.

Nesse espaço insere-se Resende e Porto Real, e Itatiaia tendo como principal setor, o automotivo. De acordo com Ramalho & Santana (2006) a chegada das fábricas da Volkswagen Ônibus e Caminhões (1996) e da PSA Peugeot Citroën (2001) foi resultado da política de incentivos fiscais. Os primeiros efeitos desses investimentos para os municípios indicam algum dinamismo das economias locais, como aumento dos recursos públicos, instalação de outras empresas, criação de postos de trabalho e novas atividades de serviços. Embora a história de Resende (incluindo Itatiaia e Porto Real, distritos recentemente emancipados) desde os anos 1950 demonstre uma importância industrial, nos setores químicos, farmacêuticos, bebidas, energia nuclear, metalurgia e pneus, a chegada das empresas do setor automobilístico apresentou a possibilidade de um novo ciclo de crescimento. Um fato marcante da década de 1990 para esses municípios foi a disputa territorial desencadeada pelo anúncio da vinda da Volkswagen, o que ocasionou a emancipação de Porto Real em 1995, conseqüentemente a instalação da Volkswagen em Resende. Posteriormente a Peugeot se fixou em Porto Real com algumas empresas fornecedoras e a Galvasud empresa siderúrgica com produção voltada para indústria automobilística.

Por parte dos municípios e estado, Ramalho & Santana (2006) discorrem que há empenho para que haja sinergia, geração de empregos e crescimento econômico. “São várias iniciativas em termos de legislação e criação de novos mecanismos de incentivo ao investimento na região.” (RAMALHO & SANTANA, 2006 p. 20). A “Comissão Intermunicipal de Resende, Itatiaia, Porto Real e Quatis” se reúne regularmente com a presença de representantes de empresas de todos os tipos para que haja debates sobre as questões locais. Porém, percebe-se a ausência da participação dos trabalhadores ou sindicatos nessas reuniões, participação social mesmo. De acordo com Ramalho & Santana (2006) nas atas dessas reuniões é possível identificar práticas

associadas e que são estimuladas pela presença das montadoras.

Para que houvesse alguma sincronia e organização nos planos de ação dos municípios, surge como um marco legal para a instituição de novos mecanismos no campo do planejamento urbano, o Estatuto das Cidades, também conhecido como Lei Federal nº 10.257 de 2001. A Lei estabelece que todos os municípios com mais de 20.000 (vinte mil) habitantes devem criar seus Planos Diretores. Segundo o Estatuto Federal (2001) os Planos Diretores devem funcionar como um: “instrumento básico para orientar a política de desenvolvimento e de ordenamento da expansão urbana do município”.

O Plano Diretor de Resende, Lei Nº 3000 de 22 de janeiro de 2013, com Lei nº 2.545, faz transparecer a importância do setor industrial no planejamento da cidade, e como os esforços municipais têm se voltado para industrialização do município. O Plano Diretor apresenta um macrozoneamento das áreas do município, no capítulo III, um tipo de divisão territorial. O “macrozoneamento tem como objetivo orientar a adoção de políticas públicas e a aplicação dos instrumentos previstos no Estatuto da Cidade, visando ao cumprimento da função social da cidade e da propriedade” (Lei Nº 3000 de 22 de janeiro de 2013, p. 44). Dentre as áreas está a Macrozona Industrial (MIND), direcionados aos investimentos industriais. A MIND se apresenta como abertura para instalação de novas indústrias, com benefícios fiscais, áreas de qualidade e boa localização. Antes, já havia políticas de atração de indústrias, como a Lei nº 2.545 de de 29 dezembro de 2005, que institui o Programa de Atração de Estruturantes no Município de Resende – RESEINVEST.

Art. 1º. Fica instituído o PROGRAMA DE ATRAÇÃO DE INVESTIMENTOS ESTRUTURANTES – RESEINVEST, regido pela presente lei e destinado a fomentar o desenvolvimento econômico e social, mediante a concessão de incentivos fiscais a empresas interessadas em se instalar no Município, ou, para as já instaladas, desde que em projetos de ampliação de sua produção. (Lei municipal, Lei n.º 2545, de 29 de dezembro de 2005).

Dessa forma, é evidenciada a intenção do poder local em aumentar o parque industrial da cidade. A chegada da Volkswagen fez crescer a expectativa em torno das atividades industriais e a sinergia que elas poderiam gerar entre pequenas e médias empresas e prestadoras de serviços. Os meios utilizados foram os benefícios fiscais, a princípio utilizou-se a diminuição da alíquota do ISS 0,05% e isenção de IPTU por um prazo de oito anos. Outra observação a se fazer nessa Lei, são os órgãos envolvidos para avaliação das empresas interessadas em se fixar na cidade, há ausência da participação popular, de órgão federal e algum órgão que trate das questões ambientais, ficando boa parte da decisão a cargo apenas do município, representados por seus órgãos e a FIRJAN com único ente estadual, são eles: Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico e Inovação; Secretaria Municipal de Gestão Fazendária; Secretaria Municipal de Gestão Estratégica e Planejamento; Controladoria Geral do Município; Procuradoria Jurídica e Advocacia Geral do Município; Associação Comercial Industrial Agropecuária de Resende (ACIAR); Clube dos Diretores Lojistas (CDL);

Sindicato do Comércio Varejista de Resende; por fim a Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (FIRJAN).

Dentro dos benefícios cedidos as empresas é possível notar outras leis, como: “Autorizar os compromissos que, entre si, estabeleceram o Governo do Estado do Rio de Janeiro, a Administração Municipal de Resende e a Volkswagen do Brasil S/A para instalação da Fábrica de Caminhões e Ônibus.” (Lei 1.931, 14 de junho de 1996). Essa lei faz referência a direta a instalação da Volkswagen no município com participação da esfera estadual. Outra lei que foi sancionada no mesmo ano refere-se a “Autorizar a criação de Fundo de Apoio ao Desenvolvimento Industrial (FADI) destinado a reembolsar os gastos de infraestrutura, relativos à instalação de novas indústrias no município” (Lei 1.986, 16 de dezembro de 1996).

Todas essas evidências de planificação apontam para tentativa de contínua de industrialização, indo na contramão da “desindustrialização” nacional. Nesse mesmo movimento pode-se observar o Plano Diretor de Porto Real, com foco no crescimento e desenvolvimento econômico sustentável. A cidade de Porto Real se emancipou em torno de uma “guerra” na alocação da Volkswagen. Ao abrir mão dessa empresa, a cidade ganhou sua independência em 1995. Embora tenha menos de 20 mil habitantes, e por isso não seja obrigatório a consolidação de um Plano Diretor, esse jovem município está em fase de elaboração do “Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável de Porto Real”. Esse processo pode ser acompanhado através do site da prefeitura do município². O Cenário de Desenvolvimento Sustentável fundamenta-se na premissa de que o desenvolvimento municipal ocorrerá de forma planejada e sustentável, intensificando-se o inter-relacionamento e a articulação com os municípios próximos.

Os Planos Diretores surgem como expressão dos anseios da sociedade em relação ao futuro das cidades, de forma clara e planejada. Embora haja um intenso debate em relação a participação social em sua construção, observa-se a ausência da população em decisões importantes e de grande interesse social. A busca pelo desenvolvimento econômico e social nesses municípios tem sido conduzida pelas expectativas trazidas pela instalação de empresas multinacionais. A perspectiva da sinergia que pode ser gerada por essas grandes indústrias, a esperança de mais empregos, mais recursos para administração do município, tudo isso, não está fundado apenas em “esperança”, mas em teorias legítimas, defendidas pela maioria dos pesquisadores. As teorias sobre desenvolvimento local surgem como fonte de inspiração para a planificação das políticas locais.

O planejamento e o desenvolvimento se entrelaçam e se completam. O planejamento como meio para alcançar o fim, o desenvolvimento. Nessa perspectiva, o objeto de estudo dos pesquisadores e formuladores de políticas passa a ser o desenvolvimento na escala local.

Até a década de 1940, de acordo com Diniz (2000) as teorias sobre

2

Site da Prefeitura de Porto Real <http://www.portoreal.rj.gov.br/category/leis/>

desenvolvimento regional estavam restritas a questão da localização das atividades econômicas³. Posteriormente essas teorias foram modificadas e aperfeiçoadas. Numa visão econômica mais aceita, existem alguns motivos, essenciais, para que o Desenvolvimento Econômico Local (DEL) seja beneficiado em detrimento de outros projetos maiores. De acordo com Tello (2010) pode-se observar quatro pontos, nas teorias do DEL: primeiro o DEL tem uma vinculação geográfica do processo de desenvolvimento; segundo, os objetivos do DEL estão ligados a provisão de bens e serviços necessários a escala local, e que só são possíveis alcançar na escala local, devido a natureza da administração desses bens e serviços; terceiro, existe a necessidade de participação da sociedade local no processo de desenvolvimento; quarto e último ponto, diz respeito as diferenças entre o desenvolvimento local e o desenvolvimento nacional. O autor expõe que nas teorias de DEL, existe um conjunto de fatores que determinam a localização, as atividades e o crescimento, são elas: dotações de recursos locais (humanos, naturais e capital); a infraestrutura física; a distância dos mercados; os custos de transporte; as aglomerações espaciais e as economias de escala externas. Segundo Tello (2010) o Banco Mundial colocou o Desenvolvimento Econômico Local (DEL) como chave para tornar possível ao governo local, aos setores privados, aos organismos não governamentais e as comunidades locais a oportunidade de trabalhar conjuntamente para melhorar a economia local. O DEL pode ser definido como um processo estrutural e de crescimento, o qual aproveita o máximo dos recursos locais e permite que a sociedade de determinado local ou região de um país experimente um incremento contínuo em seu bem-estar. Esse processo compreende três dimensões: a economia, a sociedade, e a dimensão política e administrativa.

Atualmente o Desenvolvimento local/regional tem buscado novas “fontes de inspiração”, de acordo com Matteo (2011) podem-se citar algumas teorias mais utilizadas no momento, segue alguns exemplos: Começando pelos “*Distritos Industriais*” com influência marshalliana, “esses distritos são compostos por empresas de pequeno porte (muito semelhantes em tamanho), agindo em uma complexa rede simultânea de cooperação e concorrência.” (PIORE e SABEL, 1984 apud MATTEO, 2011 p. 87). Ou seja, são sistemas produtivos locais com grande número de firmas que fazem parte de vários estágios e várias vias da produção de um bem. Outra teoria diz respeito aos “*Ambientes Inovadores*”, o objetivo nessa hipótese são as externalidades tecnológicas, que são “construídas” através de cooperação e interdependência entre uma gama de empresas, fazendo com que haja dinamismo tecnológico nessa integração local. Pode-se citar também a “*Organização Industrial*” formulado por uma corrente neoschumpeteriana onde o foco é a organização industrial e do mercado de trabalho local, os autores argumentam que a competição e a inovação abrem “janelas locais” para as regiões, onde procurariam os principais componentes de especificidades locais para alcançar o desenvolvimento endógeno.

3

Sendo os principais autores: Von Thunen, Weber, Chirstaller e Losch. (DINIZ, 2000 p. 5).

Esses exemplos teóricos citados fazem parte de um pensamento único dominante, que tem em comum, o regional/local como a escala propulsora de mudanças e a ênfase na importância do setor industrial como “centro” do desenvolvimento regional, ou seja, a indústria como “motor” do crescimento e proliferação do desenvolvimento. Para Brandão (2012) o que vemos atualmente é um excesso de endogeneidade nas políticas de fomento ao desenvolvimento, ou seja, a crença de que o poder local pode ser responsável pelo desenvolvimento e crescimento. Isso fez com que houvesse uma luta pelos lugares, cidades disputando e oferecendo benefícios para instalação de plantas industriais.

Em países de grandes dimensões, como o Brasil, o problema se torna mais grave, fazendo com que cresça substancialmente as desigualdades regionais. Para o autor a questão não é a busca pela melhor escala para resolução dos problemas, mas que os projetos de desenvolvimento local estejam *pari passu* a um projeto nacional. No sentido localista a visão macroeconômica é deixada de lado - taxa de câmbio, taxa de juros, fisco, relação salarial, política monetária, questões financeiras - tendo como foco apenas os problemas e necessidades locais. Por fim, o localismo ao se distanciar da escala nacional fica a mercê do capital privado, o poder local acaba com pouca margem de manobra para as políticas locais e o tão desejado desenvolvimento regional fica atrelado aos interesses de mercado.

Em suma, é possível observar, de acordo com as teorias explicitadas que os investimentos privados têm procurado os “melhores lugares” para se instalarem. Esses lugares devem ser bem posicionados geograficamente, conectados as principais redes regionais, nacionais e internacionais. Devem possuir facilidades de acesso físico, tecnológico e informacional, onde haja mão de obra barata, acessível e tecnicamente qualificada. Deve haver o interesse público local, no sentido de incentivos, como doações de áreas e isenções fiscais, para que essas empresas venham ser instaladas. Por fim, percebe-se que Resende, Porto Real e atualmente Itatiaia se destacam nesses pontos, sendo, de fato, atrativas ao capital privado nacional e internacional. Porém, cabe aprofundar as discussões sobre o localismo exacerbado direcionado a um único setor, ou a poucos setores da economia. Torna-se imprescindível avaliar se os benefícios advindos com esses investimentos se serão de longo prazo, proporcionarão um caminho seguro ao desenvolvimento regional, atrelados as políticas nacionais, não apenas, para um aumento nos postos de trabalho, mas uma melhor distribuição de renda, melhoramento do nível de escolaridade, redução da pobreza e desigualdades, melhoria da qualidade de vida, e principalmente, se esse modelo – quando alcançar êxito – poderá ser implantado em outras regiões do país, para que as discrepâncias (econômicas e sociais) regionais não continuem crescendo.

4 | CONSIDERAÇÕES FINAIS

Observou-se a ascensão do empenho local, por parte das políticas públicas, para promoção do desenvolvimento socioeconômico. Com isso, as estratégias das cidades vão de encontro a contínua industrialização da região. O setor industrial apresenta importante dinâmica nas cidades em questão, puxadas pela indústria automobilística. Os índices do IFDM e dados apresentam uma melhoria na condição de vida da sociedade. Porém, um índice, *per si*, não consegue demonstrar todos os impactos sociais bons e outros ruins que ocorre no município diante da dinâmica econômica. O ano de 2014 se revela de maneira menos agradável aos olhos dessas cidades. Uma reportagem do jornal Folha do Interior em maio de 2014, reporta que mil funcionários da MAN (Volkswagen), em Resende, tiveram seus contratos de trabalho suspensos, enquanto o jornal O Globo apresenta a suspensão de 650 funcionários – o que representa 15% dos trabalhadores - da empresa PSA Peugeot, em Porto Real, devido ao baixo dinamismo do setor automobilístico em 2014. Afetando a economia e a mão de obra empregada.

É indiscutível alguns benefícios (aumento dos postos de trabalho, surgimento de empresas prestadora de serviço, oferta de alguns cursos profissionalizantes etc.) trazidos pelas indústrias. Porém, num contraponto, observa-se que esse modelo industrial tem seus percalços e inconsistências, vistos em momentos de crise. Podem-se apontar fatores externos e macroeconômicos para essa baixa do setor automobilístico. Isso demonstra a instabilidade desse espaço industrial em relação à sociedade. Fica evidente que o “desenvolvimento regional/local” necessita de maior integração a esfera nacional, devido sua incapacidade de resposta aos problemas exógenos. Porém, para buscar os rumos do desenvolvimento local ou regional, não se pode fugir da escala nacional, à qual concentra em seu domínio decisões que influenciam diretamente todos os setores, inclusive o industrial, como taxa de câmbio, taxa de juros, impostos de importação entre outros. Isso demonstra a importância de uma maior interação às políticas nacionais, para que esses empreendimentos não sejam apenas lucrativos às empresas, mas também que a sociedade goze dos benefícios do crescimento e desenvolvimento econômico. Como Vainer (2001) argumenta, deve haver uma perspectiva transescalar, ou seja, os processos políticos, econômicos, sociais e culturais têm dimensões escalares, ocorrem em várias escalas, não podemos imaginar um mundo uniescalar. Em outras palavras, o local não tem poder suficiente para se desenvolver sozinho.

REFERÊNCIAS

BRANDÃO, C. Território e Desenvolvimento: As múltiplas escalas entre o local e o global. 2ª ed. Campinas SP: Unicamp, 2012.

_____. Sobre desenvolvimento, planejamento e desafios para a pactuação multiescalar no

federalismo brasileiro. In: Governos estaduais no federalismo brasileiro. Capacidades e limitações governativas em debate. NETO, A. M. (org.) Brasília: Ipea. Cap. 6, p. 213-232 2014.

BRASIL, Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Estatuto das Cidades. Diário Oficial: Brasília, DF, 10 jul.de 2001.

CASTELLS, M. A Sociedade em Rede. 6ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CAVALCANTE, L. R. M. T. Produção Teórica em Economia Regional: Uma Proposta de Sistematização. Associação Brasileira de Estudos Regionais e Urbanos. Salvador, 2007.

DINIZ, C. C. Global-Local: Interdependências e Desigualdade ou Notas para uma Política Tecnológica e Industrial Regionalizada no Brasil. In:Arranjos e Sistemas Produtivos Locais e as Novas Políticas de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico. CASSIOLATO, J. E; LASTRES, H. M. M. (orgs). Nota Técnica 9. IE/UFRJ. Rio de Janeiro, julho de 2000.

FOLHA DO INTERIOR: Mil trabalhadores têm contratos suspensos na Volks de Resende. Disponível em: < www.folhadointerior.com.br > Acesso em 22/05/2014

FUNDAÇÃO CEPERJ. PIB do Estado do Rio de Janeiro. Disponível em: < <http://www.ceperj.rj.gov.br/ceep/pib/pib.html> > Acesso em 18/07/2014

FURTADO, C. Subdesenvolvimento e estagnação na América Latina. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1966.

GOOGLE MAPAS. Disponível em: < <https://maps.google.com.br> > Acesso em 20/05/2014.

IBGE: CIDADES. Disponível em: < <http://www.cidades.ibge.gov.br/>> Acesso em 20/05/2014.

MATTEO, M. Teoria de Desenvolvimento Territorial.In Economia regional e urbana: teorias e métodos com ênfase no Regional. Cruz, B. O. (orgs). IPEA, Brasília. Capítulo 3, p. 79-112 2011.

O GLOBO: Peugeot-Citroën suspende 650 funcionários da fábrica de Porto Real, no Rio. Disponível em < <http://oglobo.globo.com/economia/peugeot-citroen-suspende-650-funcionarios-da-fabrica-de-porto-real-no-rio-11654216> > Acesso em 30/07/2014.

O GLOBO: Fábrica da Land Rover começa ser erguida em 2014 em Itatiaia. Disponível em < <http://g1.globo.com/carros/noticia/2013/12/fabrica-da-land-rover-comeca-ser-erguida-em-2014-em-italiaia-rj.html> > Acesso em 30/07/2014.

PAIVA, C. A. Desenvolvimento regional, especialização e suas medidas. Revista FEE, v. 34, n. 1. 2006

PINTO, A. Notas sobre los estilos de desarrollo en América Latina. Revista CEPAL 96. Chile. Diciembre, 2008.

PORTO REAL. Prefeitura Municipal. Disponível em: < www.resende.rj.gov.br/> Acesso em 20/05/2014.

RAMALHO, J. R.; SANTANA, M. A. (orgs) Trabalho e Desenvolvimento Regional: Efeitos Sociais da indústria automobilística no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Mauad X, 2006.

RESENDE. Prefeitura Municipal. Notícia – Investidores. Disponível em: < www.resende.rj.gov.br/> Acesso em 20/05/2014.

SERRANO, F.; SUMMA, R. A desaceleração rudimentar da economia brasileira desde 2011. Revista Oikos, Vol. 11, Nº 2 (2012)

SILVA, R. D. Indústria e Desenvolvimento Regional no Rio de Janeiro 1990 – 2009. FGV Editora, Rio de Janeiro. 258 p. 2012.

SWYNGEDOUW, E. ¿Globalización o glocalización? Redes, territorios y reescalamiento. In Escalas y políticas del desarrollo regional: Desafíos para América Latina. BRANDÃO, C.; FERNANDEZ (orgs). Buenos Aires: Miño y Dávila, 2010.

TELLO, M. D. Del desarrollo económico nacional al desarrollo local: aspectos teóricos. Revista CEPAL 102. Pontificia Universidad Católica del Perú. Diciembre, 2010

WIKIMAPIA. Mapa de Resende. Disponível em: <http://wikimapia.org/country/Brazil/Rio_de_Janeiro/Resende/> Acesso em 20/05/2014.

VAINER, C. B. As Escalas do Poder e o Poder das Escalas: O que Pode o Poder Local? Rio de Janeiro: IPPUR/UFRRJ, 2001.

ÍNDICE REMISSIVO

A

Análise Espacial 78
Arranjo Produtivo Local 98, 100

D

Desenvolvimento Sustentável 118, 352
Direito à Cidade 138, 252, 257

E

Economia Compartilhada 271, 287
Expansão Urbana 131, 137

H

Habitação de Interesse Social 152, 171, 193, 235, 236, 244, 245

I

Inclusão Territorial 246
Indústria Automobilística 98, 99, 101, 103, 104, 108
Infraestrutura Verde 350

M

Mercado Imobiliário 152, 271, 290, 294, 306, 315

N

Norma de Desempenho 171, 175, 189, 190, 191

P

Parques Urbanos 327, 328, 330, 335, 337
Patrimônio Cultural 125, 379
Percepção dos Usuários 212
Planejamento Urbano e Regional 2, 5, 3, 203, 326, 330, 348, 349, 366
Políticas de Planejamento Territorial 1
Políticas Públicas 110, 193, 352, 363, 364
Programa Minha Casa Minha Vida 139, 140, 141, 143, 144, 146, 150, 151, 193, 196,
233, 236, 241, 244

Q

Qualidade de Vida 212

R

Redes de Transporte 366

Rede Urbana 80

Regularização Fundiária 223, 231, 246

S

Segurança Pública 79

Sustentabilidade 174, 192, 193, 348, 351

Z

Zonas Especiais de Interesse Social 232, 233, 245

Agência Brasileira do ISBN
ISBN 978-85-7247-558-7

