

AÇÚCAR, COCA-COLA E AUTOMÓVEIS: AÇÃO POLÍTICO-EMPRESARIAL NA
CONSTRUÇÃO DE UM “MUNICÍPIO MODELO” EM PORTO REAL (RJ)

RAPHAEL JONATHAS DA COSTA LIMA

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia do Instituto de Filosofia e Ciências Sociais da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Mestre em Sociologia (com concentração em Antropologia).

Orientador: Prof. Dr. José Ricardo Garcia Pereira Ramalho

Rio de Janeiro

2005

AÇÚCAR, COCA-COLA E AUTOMÓVEIS: AÇÃO POLÍTICO-EMPRESARIAL NA
CONSTRUÇÃO DE UM “MUNICÍPIO MODELO” EM PORTO REAL (RJ)

RAPHAEL JONATHAS DA COSTA LIMA

Dissertação de Mestrado submetida ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia da Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Sociologia (com concentração em Antropologia).

Banca Examinadora:

Prof. Dr. José Ricardo Garcia Pereira Ramalho – Orientador (IFCS/UFRJ)

Prof. Dr. Otávio Soares Dulci – (UFMG)

Profa. Dra. Paola Cappellin Giuliani – (IFCS/UFRJ)

Rio de Janeiro

2005

RESUMO

Este trabalho tem como principal objetivo reconstituir a trajetória de um dos “eldorados” da economia fluminense. Nascido dos antigos canaviais e da sua ocupação por imigrantes provenientes do norte da Itália, que lá chegaram em meados de 1870, Porto Real passou por diversas etapas, sempre acompanhadas pela onipresença de uma unidade industrial no seu interior.

Esta dissertação se concentra na perspectiva da sociologia política e do desenvolvimento. O eixo central é a descrição de um caso de sinergia entre público e privado. A argumentação gira em torno de uma rede sócio-política integrada por políticos e empresários que vem agindo desde a década de 1960 no sentido de construir um novo município, algo alcançado em meados dos anos 1990 e envolvido na transformação da região Sul Fluminense em pólo automotivo.

O *Grupo Renato Monteiro* é o personagem-chave da reconstrução histórica que aqui realizo e a ele é dedicada uma atenção especial. Descrevo a sua constituição através do “líder-fundador” e sua profunda influência sobre aquele território.

Toda a pesquisa, análise e redação deste trabalho tiveram como fim desconstruir a imagem de “município modelo”. Resumindo, apresento as evidências que confirmam que em Porto Real o falso está cada vez mais presente e tende a se perpetuar como verdadeiro.

Lista de Anexos:

ANEXO 1 - GRÁFICOS

ANEXO 2 – LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO DE RESENDE

ANEXO 3 – NOTÍCIAS COMPLEMENTARES

ANEXO 4 – TABELAS

ANEXO 5 – FOTOS

Sumário:

Introdução	1
 CAPÍTULO I - A CONSTRUÇÃO DO EIXO INDUSTRIAL DE RESENDE E A EMERGÊNCIA DO “MUNICÍPIO MODELO” DE PORTO REAL	
1.1 - INTRODUÇÃO.....	10
1.2 – O <i>NOVO REGIME AUTOMOTIVO BRASILEIRO</i> E A “GUERRA FISCAL” DA DÉCADA DE 1990	14
1.2.1 – LIÇÕES DA DISPUTA ENTRE ESTADOS E A PARTICIPAÇÃO DAS ELITES REGIONAIS.....	17
1.2.2 – AS ELITES E O FASCÍNIO POR MONTADORAS.....	20
1.3 – O RESSURGIMENTO ECONÔMICO DE RESENDE E A AUTONOMIA DE PORTO REAL.....	22
1.3.1 – “A POPULAÇÃO PEDE A EMANCIPAÇÃO”.....	24
1.4 – PERFIL SÓCIO-ECONÔMICO DO NOVO MUNICÍPIO.....	27
1.4.1 – GALVASUD, GUARDIAN E O TECNOPÓLO DA PSA PEUGEOT-CITROËN.....	29
1.4.2 – O “GIGANTE ECONÔMICO” DO SUL FLUMINENSE	35
1.5 – PORTO REAL: DE PRIMEIRA COLÔNIA ITALIANA DO BRASIL A MUNICÍPIO “MODELO”.....	36
1.5.1 – INVESTIMENTOS MUNICIPAIS.....	38
1.5.2 – COLÔNIA E DISTRITO: PORTO REAL ANTES DA EMANCIPAÇÃO.....	43
 CAPÍTULO II – A USINA DE AÇÚCAR, A FÁBRICA DE REFRIGERANTES E O GRUPO RENATO MONTEIRO: UM SÉCULO DE DEPENDÊNCIA	
2.1 – INTRODUÇÃO.....	50
2.2 – A EMANCIPAÇÃO DA COLÔNIA E O ENGENHO CENTRAL (1879-1899).....	52
2.3 – A <i>AÇUCAREIRA PORTO REAL S/A</i>: DE PEDRO MORGANTI A ANTÔNIO RIBEIRO FRANÇA FILHO	54
2.4 – QUANDO O AÇÚCAR SÓ NÃO BASTA: A EXPERIÊNCIA DA <i>COMPANHIA FLUMINENSE DE REFRIGERANTES</i>.....	57
2.5 – RENATO MENEZES MONTEIRO DA COSTA: O PRISMA EMPRESARIAL	59
2.6 – O PÓLO URBO-INDUSTRIAL: O DESENVOLVIMENTO VISTO COMO NEGÓCIO.....	65
2.7 – A DINASTIA DA EMPRESA FAMILIAR: O <i>GRUPO RENATO MONTEIRO</i> – EXPANSÃO E REESTRUTURAÇÃO NOS ÚLTIMOS 25 ANOS	71

2.7.1- <i>PORTO REAL</i> : “O BANCO DA REGIÃO”	78
--	----

CAPÍTULO III – A SAPRE, A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA E O PROCESSO DE EMANCIPAÇÃO

3.1 – INTRODUÇÃO.....	82
3.2 – O PAPEL DAS LOCALIDADES.....	85
3.3 – DO MACRO AO MICRO: REDES, LAÇOS E CONFIANÇA NA MOBILIZAÇÃO DOS ATORES SOCIAIS.....	88
3.4 – A SOCIEDADE AMIGOS DE PORTO REAL (SAPRE).....	91
3.5 – SONHOS, IDEAIS E A “INDEPENDÊNCIA” DO 3º DISTRITO.....	100

CAPÍTULO IV – PERSPECTIVAS FUTURAS DE DESENVOLVIMENTO LOCAL

4.1 – INTRODUÇÃO.....	115
4.2 – A ERA BERNARDELLI: 1996-2004.....	116
4.3 – NEM FERNANDO HENRIQUE, NEM O “TÚNEL DA CIDADANIA”: “AGORA É A VEZ DO POVO!”.....	128
4.4 – E COMO SE SUSTENTARÁ O PROJETO PRIVADO?.....	140

CONCLUSÃO	158
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	166
ANEXOS	175

Introdução

Este trabalho é um estudo de caso sobre a relação constituída há mais de quarenta anos entre uma localidade do Sul Fluminense e uma rede sócio-política articulada, sobretudo, por um grupo econômico familiar. O resultado foi o nascimento, na década de 1990, de um dos novos “eldorados” do estado do Rio de Janeiro. Ex-distrito do município de Resende, Porto Real desperta interesse no que condiz à temática do desenvolvimento regional porque, oito anos após sua fundação, já reúne indústrias de peso (com destaque para a montadora PSA Peugeot-Citroën) que respondem pelo aumento recorde de 1.300% do seu PIB, em 2004. Partindo do pressuposto de que o município é um caso ainda em execução de engenharia social, onde o seu crescimento vem resultando de uma fusão preexistente entre público e privado, o meu objetivo aqui será o de apresentar a sua formação como um fenômeno envolvido na articulação de uma rede bem específica de relações sociais. No meu entender, os resultados atuais são exemplos de como a iniciativa privada se mobiliza e implementa um projeto que obedece à sua própria concepção de desenvolvimento, e atribuí-la uma menção honrosa de “modelo” pode ser algo um tanto equivocado. Para comprovar meu ponto-de-vista, assumo a trajetória do ator social-chave de todo emaranhado de acontecimentos, o *Grupo Renato Monteiro*, e suas articulações políticas como pano de fundo, e chego à conclusão de que o município é uma ficção (com os mesmos problemas, carências e vícios encontrados ao longo da imensa extensão territorial brasileira) assumida como sucesso e sob o disfarce da alta arrecadação, dos investimentos e das supostas preocupações com o bem-estar social. Descrevo aqui as etapas da transformação do distrito em município procurando alguma lição quanto a criação e reprodução de laços entre público e privado de modo a entender como projetos de engenharia como esse podem contribuir para a elaboração de programas eficientes de superação dos impasses do desenvolvimento econômico via “mobilização de ‘capital social’ onde ele não existe”.

Sustento a hipótese de que o pólo automotivo do Sul Fluminense nasceu do “casamento” entre dois projetos: o de uma elite política desejosa por uma montadora e o de uma rede bem articulada de atores sociais locais interessados em criar um novo município. Os acontecimentos que permitiram uma reviravolta na região ao longo dos anos 1990 não se explicam apenas por circunstâncias relativas à conjuntura econômica e

ao *Novo Regime Automotivo Brasileiro*, mas principalmente por uma série de objetivos previamente delineados e que devem ser analisados mais atentamente.

Para a defesa de minha argumentação, trabalho com a mesma opção analítica de Locke (1995), ou seja, ao invés de ratificar a condição *sine qua non* dos modelos nacionais em detrimento das particularidades locais, algo que favoreceria o olhar mais voltado para a competição interestadual por investimentos, adoto a escala micro-política como modelo de compreensão do meu objeto. A ênfase está na capacidade dos atores econômicos locais em conceber e configurar estratégias alternativas de revitalização de suas regiões através da construção de laços de “confiança” e da convergência entre os seus interesses individuais. É possível pensar de que maneira algumas localidades são transformadas quando um conjunto restrito de atores (a elite política e empresarial) se mobiliza de maneira a maximizar resultados (algumas vezes produzindo bens coletivos) e levar adiante fórmulas consistentes de desenvolvimento, tal como o concebem-no. Aquilo que Philip Cooke (1989) definiu como processo localmente enraizado projeta os interesses dos membros do território bem além da política local, em direção à construção de convenções e relações que Storper (1999) acredita atuarem como vantagens na transformação da organização econômica de certas regiões.

Dentre as referências teóricas que compõem o presente trabalho, destaco autores (Leite Lopes, etc) que interpretam a relação (de dominação) entre capital/trabalho, que rompe com os limites do chão-de-fábrica e reproduz-se no cotidiano de pequenas cidades com indústrias e vilas operárias em seu interior. Também compõem esta discussão alguns autores importantes na problematização da “guerra fiscal”¹ associada à implantação de montadoras (Arbix & Rodriguez-Pose), na sociologia econômica (Shumpeter) e da empresa (Bauer, Gersick *et al*, Dalla Costa, etc), além daqueles mais voltados à questão do desenvolvimento regional (Klink, Storper, etc) e envolvidos com (re)tomada da “confiança” e do “capital social” (Abramovay, Locke, Putnam, etc) nesse debate.

Quanto à pesquisa, sua origem remete ao curso de graduação em Ciências Sociais, quando me engajei no projeto “Os Impactos Sociais da Implantação do Pólo Automotivo do Sul Fluminense”, que, envolvendo alunos de graduação e pós-graduação, se concentrava na retomada do processo de instalação de duas montadoras,

¹ Muito embora eu me refira a autores que discutem a “guerra fiscal” em períodos, regiões (caso de Martin & Veiga, 2002) e setores produtivos (Tendler, 2002) variados, tenho em mente neste trabalho a disputa ocorrida entre estados brasileiros na década de 1990 e ligada exclusivamente ao setor automotivo.

Volkswagen e PSA Peugeot-Citroën, na região Sul Fluminense, e tinha por objetivo apreender a dimensão do que significa para “novas localidades” a presença de empresas de tal magnitude em seu território. Também foi uma oportunidade para medir os impactos que a sua conversão em *locus* da indústria automobilística mais cedo ou mais tarde acabaria provocando na estrutura social local. O contexto histórico em que tudo ocorre é a década de 1990, marcada pelo conjunto de reformas dos governos Collor e Fernando Henrique Cardoso, que inclui a abertura em larga escala da economia brasileira.

Paralelamente a essa mudança na conjuntura político-econômica do país, perdia campo a temática do desenvolvimento, para muitos “totem e tabu ao longo do século XX e fonte inesgotável de criação, proteção e destruição de novas imagens do mundo, em especial nos países atrasados (Arbix & Zilbovicius, 2001: 55), mas que prevalecia nas últimas décadas como uma usina de ilusões embalando programas de modernização cuja fama, sintomaticamente, era inversamente proporcional aos tímidos resultados práticos alcançados, seja na geração de emprego e renda ou na diminuição das desigualdades” (idem: 55 e 56). Os principais teóricos do *desenvolvimentismo*, como Celso Furtado e Albert Hirschman, todos de inspiração Keynesiana, acreditavam na indústria pesada – no entender desses economistas “o instrumento *ex-machina* destinado a romper o ciclo vicioso do subdesenvolvimento” (Arbix & Zilbovicius, 2001: 59) – como o caminho para o crescimento e defendiam uma ampla e profunda intervenção do Estado na economia, assumindo os mercados apenas como meros recursos para a realização do desenvolvimento econômico. Mas começaram a perder terreno, já na década de 1960, com a ascendente visão adquirida pelo que hoje convém se chamar de *mainstream*, o pensamento dominante, legitimado pelos catedráticos neoclássicos da Universidade de Chicago.

Ainda que fortalecido e tendo a sua difusão como política macroeconômica de Estado financiada pelas agências internacionais (Fundo Monetário, Banco Mundial, etc), o receituário neoliberal se mostrou incrivelmente incapaz de promover de forma correlata e contínua o crescimento econômico e a melhora dos índices sociais, assim como se equivocou ao prever o desaparecimento do Estado, ou pelo menos da sua intervenção e envolvimento com as práticas de mercado. Ao mesmo tempo, parece ter virado moda o discurso sobre a reestruturação produtiva – na qual se inclui a abertura de “filiais” compactas de montadoras em regiões como o Sul Fluminense – como consequência de uma complexa transformação da própria dinâmica do capitalismo, que

vem surtindo efeitos na estrutura das atividades das empresas, na subjetividade dos indivíduos, na concepção de cidade, tempo e espaço, na situação da crítica e dos seus discursos mobilizadores (Boltanski & Chiappello, 1999). A sociedade em rede², famosa na tipificação de Manuel Castells (2000), que pondera ser esta nova tendência irreversível e paulatinamente consolidada como dominante, tem a especificidade de assumir a rede como unidade básica de organização, continuando a acumulação e o consumo a serem estimulados com uma ligeira substituição da maximização da produção pela do conhecimento.³

Mas Castells lembra também que, por mais que a globalização e a economia (informacional) tenham uma tendência de rompimento da distância e da separação entre as esferas global e local, não se pode negar também que ela estimula a regionalização. As regiões, sob o impulso de governos e elites empresariais, estruturam redes de cooperação entre empresas lá localizadas e instituições regionais. Dessa forma, as localidades não desaparecem, mas ficam integradas nas redes internacionais que ligam seus setores mais dinâmicos. Este é um viés que fortalece a retomada do debate acerca da temática do “desenvolvimento”. Ressurge, portanto, um olhar sobre o papel que as regiões e os atores locais desempenham nesta discussão, ou seja, coloca-se uma questão de suma importância: considerando-se que estamos diante de um mundo cada vez mais globalizado, como podemos aliar o desenvolvimento às especificidades locais?

² As especulações de Castells resultam na construção típico-ideal de uma nova sociedade, onde o que precisa se discutir são os efeitos da modernização (e não as conseqüências da modernidade) que vem instaurando uma nova conceitualização de estrutura social sob a forma de rede, que faz parte do período histórico pelo qual estamos passando e que ele define como a “era da informação”. Nesse momento, segundo ele, vivemos sob a dinâmica de uma “nova economia” com três peculiaridades: em primeiro lugar, ela é informacional, porque tem a capacidade de gerar conhecimento e processar informação (onde a maximização da difusão de conhecimento, informação e comunicação de símbolos é muito mais importante do que a maximização da produção) determinando a produtividade e a competitividade de todos os tipos de unidades econômicas, sejam firmas, regiões ou países. Em segundo, essa “nova economia” é global, havendo a possibilidade de se trabalhar com uma desconcentração das atividades mas mantendo a unidade em escala planetária e em tempo real. Por último, a unidade básica da “nova economia” passa a ser a rede e o tipo de organização econômica em que resulta é a empresa em rede. Castells, M., *A Sociedade em Rede* (2000).

³ Ele, inclusive, faz alusões a Weber ao propor um “espírito do informacionalismo”, ou seja, não no sentido de uma cultura de rede no sentido (tradicional) de um sistema de valores e sim no sentido de um código cultural comum nos diversos mecanismos da empresa em rede. É uma cultura do efêmero realizada pelas rápidas decisões estratégicas e que passa pela mente dos indivíduos com a mesma velocidade com que eles se deslocam na rede (2000: 216 e 217). Castells também se refere ao clássico conceito da “cultura da destruição criadora”, que, de acordo com Joseph Schumpeter, é um processo de transformação das próprias bases do capitalismo, uma revolução que rompe com as antigas estruturas internas, consolidando novas bases para o sistema. Na sua concepção, o capitalismo é um processo evolutivo fadado a se auto-destruir (Schumpeter, 1961).

Buscando responder a indagações deste tipo, nos últimos anos, as atenções se voltam cada vez mais para as cidades-regiões, áreas metropolitanas com mais de um milhão de habitantes cujas delimitações administrativas e institucionais nem sempre coincidem com as suas identidades políticas e econômicas, e que estão inseridas nos processos globais de transformação socioeconômica (Klink, 2001:7). Este tipo-ideal de território, base do que vem sendo concebido por *novo regionalismo*, estaria assumindo novas atribuições no âmbito do desenvolvimento econômico local em função da própria acentuação do processo de reestruturação produtiva iniciada na fase pós-1970, atribuindo a um número crescente de regiões e estados brasileiros a responsabilidade de elaborar políticas de atração de investimentos, de geração de emprego e renda, dentre outras, que caberiam ao Estado-nação.

A característica primordial do *novo regionalismo* é que ele floresce em regiões com identidade nitidamente industrial, em função da presença das grandes matrizes automobilística e química implantadas no período do nacional-desenvolvimentismo. Mais especificamente falando, no Brasil, o Grande ABC seria a circunscrição a preencher tal pré-requisito. Trata-se de uma região cujo caráter extremamente politizado das relações entre os atores viabiliza a cooperação e parceria entre eles, principal ênfase do arcabouço teórico deste *novo regionalismo* (Klink, 2001:10).

O estado de São Paulo, com todo o seu vasto parque industrial e centros de pesquisa, apesar de guiar este processo, estaria dividindo a sua visibilidade com áreas que vêm progressivamente se constituindo em pólos econômicos desde a década de 1990. Com isso, os olhares se voltam cada vez mais para casos como o do estado do Rio de Janeiro, onde há um desempenho crescente e cada vez mais integrado entre associações patronais, tanto as de caráter mais abrangente, como a Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN), quanto aquelas setoriais, como o Sindicato das Indústrias Metalúrgicas, Mecânicas, Automotivas, de Informática e de Material Eletro-Eletrônico do Médio Paraíba e Sul Fluminense (Metalsul)⁴, com

⁴ O Metalsul, presidido por Roberto Balbi Filho, é uma entidade patronal fundada para atender as reivindicações de um total de 560 empresas (na maioria pequenas e médias), sendo 60 delas associadas. Vem tendo um forte engajamento na implementação de um pólo metal-mecânico na região em parceria com a sub-sede regional da FIRJAN, presidida por Henrique Nora, empresário de Barra do Pirá. Em um trabalho recentemente apresentado na cadeira “Grupos de Interesse e Ações Coletivas”, no IUPERJ, procurei demonstrar através do Metalsul que no cenário caracterizado pelo novo corporativismo, reforma do estado, mudança da relação entre as esferas público/privada, enfim, pelas medidas neoliberais, uma associação de escala de influência regional com uma relevância que só agora vem sendo reconhecida pode exercer um caráter de classe ainda fundamental. O trabalho é sintetizado pela frase do próprio presidente do sindicato: “Quando isso se materializar, poderemos dizer que teremos aqui um Pólo Metal-Mecânico ou um Pólo Industrial do Médio Paraíba e Sul Fluminense, entidade que refletirá

entidades como o SEBRAE, financiadas pelo setor privado e que dão apoio técnico à formação de arranjos produtivos locais de pequenas e médias empresas, e os poderes públicos municipais e estaduais. Todos vêm aderindo a um debate no que condiz à elaboração e implementação de políticas públicas integrantes de uma nova concepção de desenvolvimento que ressurgiu, desta vez mais regionalizada. O caso do sistema FIRJAN (que engloba SESI, SENAI, CIRJ e IEL) é bastante interessante porque vem, por meio de reuniões das suas comissões inter-municipais, discutindo questões (geração de emprego, qualificação profissional, responsabilidade social e ambiental, organização de arranjos produtivos, etc) de interesse tanto das empresas quanto das localidades. O sistema, inclusive, tem realizado parcerias com as prefeituras locais, que resultam em políticas concretas como o fórum de logística e desenvolvimento do sul do estado. O presidente regional da FIRJAN resume a importância da atuação do órgão:

“Temos discutido a implantação, o desenvolvimento organizado da região porque a gente vê que o desenvolvimento passa por aqui, mas que ele precisa se fazer de forma organizada, acontecer de forma organizada sob pena de a gente inviabilizar essa região, transformá-la num grande ABC, perder em qualidade de vida. Como forma também de melhorar o desenvolvimento, revendo esse problema de transporte, de ligações, porque hoje você precisa ter muita agilidade. A logística do desenvolvimento é fundamental. A ligação com os portos, a integração dos nossos modais de transporte, estradas de ferro até os portos e estradas de rodagem, tudo isso a gente discute.” (Henrique Nora, presidente da FIRJAN do Sul Fluminense, 22/11/2002).

Assim, microregiões brasileiras como o Sul Fluminense, área geográfica composta por 12 municípios, que experimentou uma fase de forte engajamento do Estado desenvolvimentista nas décadas de 1930, 1940 e 1950, e que hoje vê o setor privado assumir a dianteira do processo de reativação econômica local, vêm despertando questões das mais diversas dimensões e com potencialidades empíricas semelhantes àquelas do Grande ABC. E o que lá (no Sul Fluminense) acontece desperta cada vez mais o interesse dos cientistas sociais, reforçando a necessidade de uma compreensão da dimensão territorial do desenvolvimento, alertada por Abramovay (2000), citando como exemplo a OCDE, onde foi criada em 1994 uma divisão de desenvolvimento territorial cujo primeiro trabalho consistiu numa nova delimitação das fronteiras entre rural e urbano e na elaboração de indicadores que permitissem compreender as disparidades entre diferentes situações territoriais. A sua idéia central é

internacionalmente o nível de desenvolvimento que queremos” (Roberto Balbi Filho- Jornal “Diário do Vale” - 25/04/2002).

a de que “o território, mais que simples base física para as relações entre indivíduos e empresas, possui um tecido social, uma organização complexa feita por laços que vão muito além de seus atributos naturais, dos custos de transportes e comunicações. Um território representa uma trama de relações com raízes históricas, configurações políticas e identidades que desempenham um papel ainda pouco conhecido no próprio desenvolvimento econômico” (2000:7).

A busca por esta “dimensão territorial do desenvolvimento” somada ao modelo analítico do *novo regionalismo*, que enxerga – no caso do ABC – possibilidades interessantes de dinamismo da sociedade civil organizada e das lideranças regionais, nos anos 1990, buscando um conjunto de articulações no sentido de revitalizar as estruturas econômicas e sociais locais, acrescido do tradicional regionalismo brasileiro, que aglutinaria os interesses dos grupos dominantes das áreas periféricas no espaço nacional (Klink, 2001), oferece-nos o desafio de perceber, a partir de outros casos, se e como a força dos interesses territorializados dos grupos dominantes podem casar com a presença de uma sociedade civil organizada em prol do *Bem Comum*, a exemplo do ABC.⁵

Assim, preocupo-me neste trabalho com a compreensão da localidade de Porto Real, que exigiu a recuperação das suas raízes históricas, desde a colonização italiana, passando à sua condição de distrito de Resende até se tornar município autônomo. Foi preciso também resgatar a trajetória da usina açucareira, carro-chefe da industrialização local, que teve uma série de proprietários até 1949, quando Antônio Ribeiro França Filho implementou o fabrico de refrigerantes, atividade que paulatinamente viria a substituir a produção original. O processo seria consolidado com o empresário Renato Menezes Monteiro da Costa, que uma investigação mais aprofundada revelou ser dono de um forte caráter empreendedor e um dos articuladores do movimento intitulado *Sociedade Amigos de Porto Real (SAPRE)*, organização envolvendo influentes moradores do distrito, idealizadores do projeto de “transbordamento” de Porto Real à condição de cidade industrial. A idéia é reconstituir todo o “quebra-cabeça” em torno do envolvimento dos filhos de Renato Monteiro, os empresários Luís Eduardo e Elizabeth Tarquínio Monteiro da Costa, proprietários do mais rico e influente grupo empresarial familiar do Sul Fluminense, com a emancipação do distrito, em 1995, e com os acordos

⁵ O ABC é interessante e paradoxal porque alia uma alta capacidade de promover arranjos entre os atores locais em benefício da elaboração e implementação de políticas públicas eficientes à incapacidade de reverter o acelerado processo de desindustrialização, principalmente do setor automobilístico, nos últimos anos.

com a Volkswagen, em 1995, e a PSA Peugeot-Citroën, em 1997, a partir de uma generosa doação de terrenos, que, juntos, totalizam 5 milhões de metros quadrados.

No primeiro capítulo, faço uma reconstituição histórica da região e, mais especificamente, dos municípios de Resende e Porto Real. Começo caracterizando a industrialização, queda e recuperação econômica de Resende da década de 1950 aos anos 1990. Questiono a condição dos argumentos ligados à “guerra fiscal” da década de 1990 como eficazes na explicação dos fenômenos e atribuo às elites regionais maior relevância do que aquela que usualmente lhe é conferida. Descrevo ainda a formação do pólo automotivo, a emancipação e constituição de Porto Real como município, além de delinear o seu perfil socioeconômico. Finalizo propondo aprofundar o entendimento sobre a origem da localidade, desde os primeiros acontecimentos marcantes ligados à chegada dos imigrantes italianos ao nascimento de uma usina de açúcar.

O segundo capítulo deve ser encarado como complementar ao primeiro por dar continuidade à recuperação da incipiente trajetória de uma localidade permeada pela presença de uma unidade industrial. Descrevo os sucessivos proprietários da usina até Antônio Ribeiro França Filho, criador da *Companhia Fluminense de Refrigerantes*, em 1949. O passo subsequente é apresentar o ator social-chave deste trabalho: o *Grupo Renato Monteiro*. A história pessoal do “líder-fundador” e sua família, a mentalidade do empresário, as etapas de crescimento da empresa, suas aquisições, ramos de atuação, aspectos organizacionais e seus investimentos (com destaque para a criação do *Pólo Urbo-Industrial de Porto Real*), todos são minuciosamente apresentados nessa parte.

O terceiro capítulo é aquele que considero o cerne deste trabalho porque, sob o invólucro do conceito de redes sócio-políticas, no mesmo sentido aplicado por Richard Locke (1995), proponho que a origem de Porto Real condiz com uma rede de relações sociais construída na década de 1960, envolvendo empresários, políticos e famílias localmente influentes, ou seja, sustento que a emancipação ocorreu em 1995 não por circunstâncias da época mas sim como resultado de um projeto historicamente elaborado por um conjunto delimitado de atores sociais locais. E aí, então, retrato a Sociedade Amigos de Porto Real (SAPRE), organização-chave na compreensão de todo o processo.

Fazer uma descrição dos três processos eleitorais vividos pelo município e pensar a possibilidade de mobilização de “capital social” na localidade são as propostas do capítulo de desfecho. Avanço no comportamento da rede sócio-política, na escolha dos seus candidatos e nas estratégias de campanha, seguidas pelas duas vitórias de

Sérgio Bernardelli. Depois, destaco a eleição de 2004, quando o candidato da oposição sagrou-se vencedor. Procuo discutir o que isso significa no sentido de apontar o surgimento de novas ou a renovação de antigas relações. Também é relevante o comportamento do *Grupo Renato Monteiro* nas vitórias e derrotas, o seu envolvimento com a elaboração de políticas públicas e o significado do “pólo social” que vem pensando para o município.

A descrição a seguir está pautada em material coletado num trabalho de campo realizado nos últimos dois anos nos municípios de Barra Mansa, Resende, Rio de Janeiro e Porto Real. Da base de fundamentação deste estudo constam entrevistas, artigos de jornal, livros, estudos de potencialidades, relatórios, fotografias, discursos, decretos, leis, projetos e dados sobre o município, a região e o *Grupo Renato Monteiro*. Fiz diversas visitas à sub-sede (Resende) regional e à sede da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN); à biblioteca da Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro (CODIN); à Assembléia Legislativa do Rio de Janeiro; às Câmaras e prefeituras municipais de Resende e Porto Real; ao SEBRAE; à Fundação Porto Real; à Associação Vittorio Emanuele II; ao Jornal Atualidade; à biblioteca pública municipal Áurea Lioi Macias e às principais empresas do grupo empresarial: a *Companhia Fluminense de Refrigerantes* e o *Banco Porto Real*. Destaque especial pode ser atribuído à série de entrevistas com autoridades políticas (prefeitos, vereadores, deputados, etc), secretários, empresários, sindicalistas, ex e atuais funcionários da empresa, além de moradores ilustres do município de Porto Real.

Capítulo I

A Construção do Eixo⁶ Industrial de Resende e a Emergência do “Município Modelo”⁷ de Porto Real

1.1 - Introdução

O Médio Paraíba, região composta de unidades territoriais bastante distintas, com oportunidades e vocações diferenciadas⁸, tem na conjunção de aspectos físicos – plana e cortada pelo rio Paraíba do Sul – e geográficos – localização privilegiada – indicadores que fazem desta área, polarizada por Volta Redonda, conturbada com Barra Mansa, abrangendo Resende, Barra do Piraí e Piraí, algo de excepcional a nível nacional.

De região cafeeira decadente nas décadas de 1920 e 1930, o Sul Fluminense passou por uma modernização na sua infra-estrutura entre as décadas de 1940 e 1970, que ofereceu um tipo de suporte, sobretudo logístico, para a incipiente industrialização local: inauguração da Rodovia Presidente Dutra, construção da Academia Militar das Agulhas Negras e entrada em operação da Usina Hidrelétrica do Funil. Como consequência, a sua industrialização progressivamente se acentuou, dividindo-se em cinco etapas: a primeira, com predominância de indústrias alimentares; a segunda, com

⁶Determinado corte espacial que focaliza sub-regiões dinâmicas onde a seleção das ações de desenvolvimento integrado permite maior propagação desse dinamismo para a região ou para o país. Mostra orientação para as potencialidades das sub-regiões, que podem ser agregadas para estabelecer capacidades de setores produtivos e vantagens na localização de atividades ainda não devidamente exploradas. Fonte: *Revista Resende*, sem data.

⁷ O resumo histórico aqui apresentado se baseia, sobretudo, no diário do Comendador Enrico Secchi; no trabalho da socióloga italiana Roberta Saccon intitulado *Ricerca Storica Sull'emigrazione Italiana a Porto Real, Rio de Janeiro (Brasile)*, in: *Gli Emiliano Romagnoli e l'emigrazione Italiana in America Latina; em informações retiradas dos antigos jornais “O Rezendense”; “Itatiaya”; do relatório do Ministério da Agricultura de 1878; da revista “Caderno Município de Porto Real- Sinônimo de Desenvolvimento”; da Câmara dos Vereadores; da Prefeitura de Porto Real – www.portoreal.rj.gov.br; e do site “Infocidade” – http://www.infocidade.com.br/hist_preal.htm.*

⁸ A noroeste do eixo industrializado, em direção a Minas Gerais, há um espaço rural formado pelo “mar de morros”, onde predomina a pecuária leiteira, implantada na região após o ciclo do café, englobando Valença, Rio das Flores e áreas rurais de Resende e Piraí. Nas vertentes da Mantiqueira, no Vale do Rio Preto, verifica-se outro tipo de espaço, com a presença da Mata Atlântica, serras e vales, propícios ao aproveitamento turístico e à agricultura. Neste espaço estão Itatiaia, Quatis e a zona limítrofe de Resende com Minas Gerais. Finalmente, descendo a rodovia Rio-São Paulo, em direção ao litoral, fica o município de Rio Claro, entre a região da Costa Verde (Angra dos Reis e Mangaratiba) e o eixo industrial do Médio

a construção da Usina Presidente Vargas, da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), em Volta Redonda; a terceira, com a implantação de unidades fabris tanto em Volta Redonda quanto em Barra Mansa e Resende, principalmente químicas; a quarta, com o *Pólo Urbo-Industrial de Porto Real*; e a quinta, com o pólo metal-mecânico, mais recentemente.

No caso específico de Resende⁹, é possível enumerar uma série de vantagens comparativas que lhe agregam valor: corredor que liga Rio, São Paulo e Minas Gerais, triângulo que representa entre 70% e 75% do mercado consumidor brasileiro; boa infraestrutura (energia, sobretudo gás natural, comunicações, em especial a fibra óptica); malha oeste da Rede Ferroviária Federal S/A- RFFSA; áreas desocupas, planas e drenadas disponíveis à instalação de indústrias e um setor de ensino que não é dos piores (técnico, nível médio e superior). Fator importante também é a proximidade dos principais portos e aeroportos da região sudeste e do país. No Rio de Janeiro estão os portos de Sepetiba (149 km), Rio de Janeiro (173 km) e Angra dos Reis (160 km), os aeroportos de Resende (15 km), Galeão (155 km) e Santos Dumont (180 km). Em São Paulo, o porto de Santos (346 km) e os aeroportos de Guarulhos (260 km) e Cumbica (280 km).

De todos os pontos listados, o fator estrutural chave na conversão do Médio Paraíba em eixo industrializado foi a construção da antiga rodovia Rio-São Paulo, facilitando a ligação entre os três principais centros econômicos do Brasil e possibilitando uma reconfiguração do perfil produtivo da região. A rodovia foi inaugurada em 1928, no governo de Washington Luiz, mas, no entanto, não abrangia Resende, que, até a década de 1950¹⁰, era carente de uma estrada que facilitasse o acesso a outros municípios e inclusive aos seus próprios distritos, dispendo única e exclusivamente da estrada de ferro como via de comunicação.

Paraíba, com predominância de atividades também ligadas à pecuária leiteira e onde há trechos de floresta de Mata Atlântica sobre a Serra do Mar. Fonte: *Revista Resende, sem data*.

⁹ Segundo um alvará registrado no Livro II do Senado da Capital do Rio de Janeiro, em 1715, o Rei Dom João VI concede ao seu capitão-mor, Garcia Paes Leme, como recompensa aos importantes serviços prestados à Coroa, o direito de escolher uma gleba de terra, onde lhe fosse conveniente, para erguer um arraial, do qual se tornaria administrador. Ele então escolhe um local entre as Serras do Mar e da Mantiqueira, no Vale do Rio Paraíba do Sul, próximo às divisas com as províncias de São Paulo e Minas Gerais. Um de seus descendentes, o Coronel Fernão Dias Paes Leme, funda o "Arraial do Campo Alegre", que, em 1799, é elevado à Vila de Campo Alegre pelo Conde de Resende. Em sua homenagem, ela recebe, em 1801, o nome de "Vila de Resende". A principal atividade da vila e suas vizinhanças era o cultivo do café. Tornando-se a principal fonte de renda da região, a cafeicultura foi incentivada pelo Marquês de Lavradio, que, em 1722, isentou do serviço militar os habitantes que mantivessem produtivos um certo número de pés de café. *Crônicas dos Duzentos Anos- Resende 1801-2001*. ARDHIS – Academia Resendense de História, 2001.

Somente em 1940, o panorama começou a se modificar porque o Departamento Nacional de Estradas e Rodagens – DNER – iniciou a implantação do que hoje constitui a rodovia Presidente Dutra, encurtando ainda mais a distância entre Rio de Janeiro e São Paulo. Entregue oficialmente ao tráfego em 1951, a Dutra passou a atravessar Resende (percorrendo 43 km dentro do seu território), beneficiando diretamente o município e reduzindo substancialmente sua distância em relação aos dois centros. Do Rio a Resende houve uma redução de 50 km (de 191 km a 140 km) e de São Paulo a Resende de 308 km a 260 km.

As condições naturais e estruturais funcionaram como uma saída alternativa para a antiga Vila de Resende frente a estagnação econômica vivida pelo Sul Fluminense no período pós ciclo do café. Primeiro, a agricultura de subsistência (incluindo o cultivo da cana-de-açúcar em Porto Real) e a pecuária de corte, depois a produção leiteira¹¹, aliviando o êxodo rural e, por último, a indústria, única atividade que veio realmente a conter o seu esvaziamento econômico, prática recorrente em outros estados brasileiros, como Minas Gerais, onde, recorda Dulci (2002), o segmento industrial – mais especificamente o minero-siderúrgico – foi objeto de grandes esforços, ao longo do século XX, para a recuperação econômica da sua parte central (a Zona Metalúrgica e o Vale do Rio Doce).

A produção de bens intermediários (gusa, aço, cimento) de fato foi uma alternativa industrial exequível não apenas em áreas abundantes em recursos minerais, como no caso de Minas, mas até naquelas pobres neste sentido. E desse jeito, Volta Redonda, com a mais importante de todas as Siderúrgicas, a CSN, e Barra Mansa¹² (uma espécie de município “anexo” a Volta Redonda) figuravam, de acordo com o Censo Industrial de 1960¹³, em posições de destaque no conjunto do setor, enquanto a Resende cabia apenas a 14ª posição entre os maiores parques industriais do estado do Rio de Janeiro.

No que tange à estrutura do parque de Resende, os dados do Registro Industrial de 1975 mostram que o principal ramo fabril do município era o de produtos farmacêuticos e medicinais, com 3 estabelecimentos detendo 28% do total de pessoal

¹⁰ Idem.

¹¹ Até hoje, o Médio Vale do Paraíba do Sul é um das principais regiões fornecedoras de leite do estado do Rio de Janeiro.

¹² Os dois municípios formam hoje uma conurbação, ou seja, são seqüenciais. O interessante é que Volta Redonda nasceu da Vila de Barra Mansa mas, ao contrário, a cidade originada desta e seu parque industrial (que engloba, por exemplo, a Siderúrgica Barra Mansa, do Grupo Votorantim) cresceram por influência da CSN.

ocupado no setor naquele ano. Outro ramo de participação significativa era o das indústrias de produtos alimentares, com 32% do pessoal ocupado, seguindo-se as indústrias de transformação de minerais não metálicos, com 9%. Assim, esses três ramos empregavam 70% do contingente de pessoal ocupado no setor industrial local.¹⁴

Todo o processo de industrialização de Resende começou na década de 1950, com a chegada das primeiras empresas de grande porte, principalmente as químico-farmacêuticas: *Cyanamid Química do Brasil*¹⁵ (hoje *BASF*) e *Indústrias Químicas do Brasil – IQR*. Em 1957, de propriedade de Eudócio Calmon, instalou-se a *SANCO* (Cremogema, Amidogem) e a *Cyanamid* criou sua unidade farmacêutica (*LEDERLE*), passando, mais tarde, a produzir defensivos agrícolas, produtos domésticos como detergentes e produtos químicos.

Nos anos 1960, a nova rodovia foi duplicada, acelerando ainda mais a industrialização do município. A partir de então, foi uma sucessão de estabelecimentos industriais como a *Wander do Brasil (Ovomaltine)*, *Babcock-Wilcox Caldeiras*, *Cerâmica Bela Vista*, *Mannesmann Irrigação S.A.* e *Cerâmica São Caetano*. Em 1962, a IQR inicia a primeira fabricação de substâncias para a indústria farmacêutica, com a inauguração da *Farma*, seguida pela *Sandoz Brasil S/A*, também produzindo medicamentos. Esta, por sua vez, inaugura sua fábrica de defensivos agrícolas em 1976.

O período áureo da expansão industrial de Resende foi vivido na década de 1970, quando da criação de um distrito industrial com empresas de ramos variados e amparadas, já naquela época, por incentivos fiscais. Larga parcela das indústrias de Resende se concentrou (por uma questão de logística) neste antigo distrito industrial, localizado às margens da rodovia. Numa área de 5 milhões de metros quadrados, o denominado *Pólo Urbo-Industrial de Porto Real* reuniu indústrias como a *Cia. Brasileira de Filmes Sakura* (produtora de filmes virgens), destilaria *Continental Seagram's* (bebidas), *Porto Real de Pavimentação e Construção – Unistein*, *Multipó* (fabricante de pó de ferro para peças, automóveis e produtos siderúrgicos), instalada em 1983, na área da antiga *Polimetal* e a *Gasa*, também instalada em 1983, com produção voltada para caldeiras, etc.¹⁶

¹³ Fonte: *Pólo Urbo-Industrial de Porto Real*, Estudo Preliminar, Vol. I.

¹⁴ Fonte: Idem.

¹⁵ Produtos farmacêuticos, medicinais e químicos, com posterior expansão para a fabricação de inseticidas.

¹⁶ Outras empresas implantadas entre as décadas de 1960 e 1970 foram a *CINAGRO – Indústria Agrícola Ltda*; *Colombo Agropastoril*; *Cooperativa Agropecuária de Resende* (leite industrializado); *Huber-Warco do Brasil* (tratores); *DORBRAS – Cia. Brasileira de Dormentes* (dormentes de concreto); *Itatiaia*

O ex-distrito de Itatiaia, emancipado em 1989, também teve influência abrigando duas transnacionais: a *Xerox*¹⁷, especializada na produção de máquinas copiadoras, em 1973, e a *Michelin*, que, desde 1991, produz cabos e aros para pneumáticos e que, atualmente, vem concentrando nessa unidade a produção final de pneus.

Nas décadas de 1980 e 1990 outras empresas se instalaram, como as *Indústrias Nucleares do Brasil S.A. (INB)*, atuando no enriquecimento de urânio, e a *Clariant S.A.* (antes conhecida como divisão química da *Sandoz S.A.*), que adquiriu a totalidade das ações da *IQR*. Em 1997, a *Clariant* adquire a divisão química da *Hoechst*, aumentando seu complexo industrial. Ainda nesse ano, numa reunião da *Sandoz* com a *Ciba-Geigy* é criada a *Novartis Biociências*, considerada uma das primeiras do Brasil em agroquímicos. E, em 2001, ocorre uma nova fusão com a inglesa *Zeneca*, dando origem à *Syngenta*, que possui duas unidades no Brasil: Resende e Paulínia (SP).

1.2 – O Novo Regime Automotivo Brasileiro e a “Guerra Fiscal” da Década de 1990

Nos anos 1990, fase também conhecida como a “década neoliberal” (Cardoso, 2003), testemunhamos uma profunda reestruturação produtiva e um conseqüente retrocesso na capacidade de geração de empregos pelo setor industrial brasileiro, o que reverteu os vetores de politização da economia inaugurando um ciclo de desemprego contínuo e sustentado com o paulatino enfraquecimento do sindicalismo como ação coletiva e, sobretudo, marcando o fim de um projeto desenvolvimentista para o Brasil iniciado na Era Vargas com a indústria de base, a política de substituição de importações, o corporativismo de estado e as empresas estatais. A imposição de externalidades a setores econômicos específicos e o patrocínio da acumulação via subsídios cedeu lugar à abertura comercial desregrada, sem políticas industriais de preservação do que se havia acumulado ao longo de décadas – o chamado “choque competitivo” (Cardoso, 2003: 301).

Quando, enfim, o país alcança a estabilidade econômica com o lançamento do Plano Real, em 1994, configura-se um ambiente propício para a realização de novas

Instalações Técnicas – ITATEC (mecânica); Indústria Andréa de Refrigeração (mecânica) e *Automatic* – Indústria de Produtos Elétricos (mecânico).

¹⁷ Recentemente comprada pela *Flextronics*.

políticas de desenvolvimento regional favorecidas pela exclusão das diretrizes públicas da idéia de política industrial. A antiga estrutura desenvolvimentista do Estado fica pelo caminho, se restringindo mais ao corte de gastos com infra-estrutura através da privatização de empresas estatais, então carros-chefes e patrocinadoras das políticas de desenvolvimento, repassadas ao capital muitas vezes a preços irrisórios e, para piorar, contando, quando necessário, com financiamentos públicos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

No governo Fernando Henrique Cardoso, acentua-se o caráter fragmentário do Estado Nacional e a dependência com relação às empresas multinacionais, principalmente as automobilísticas, que, favorecidas por uma “política de desperdício de recursos públicos” (Arbix, 2000) e sob o “escudo” do *Novo Regime Automotivo Brasileiro (NRA)*¹⁸ – que protegia a estrutura produtiva das corporações –, reestruturam-se tecnologicamente e iniciam um arrojado programa de reespecialização de suas atividades. Por outro lado, o *NRA*, diferentemente da estratégia adotada nos anos 50, descoordena as empresas de capital doméstico, acelerando o desmonte da indústria nacional de autopeças, sem falar na dimensão do trabalho e dos sindicatos.

Paralelo a isso, estados e municípios passam a desenvolver intensamente projetos de modernização política buscando a melhoria do perfil econômico de suas regiões, algo que Arbix & Rodriguez-Pose (2002) atribuem à “maior autonomia concedida pela Constituinte de 1988 aos governos subnacionais quanto à descentralização de políticas de desenvolvimento, resultante das novas diretrizes assumidas pelo governo federal, sinalizando um distanciamento do velho estilo prepotente e centralizador do Estado brasileiro” (idem: 110). Este, por sua vez, passaria a desempenhar um novo papel na economia, o que se refletiria na perda dos

¹⁸ Na Argentina, foi criado, em dezembro de 1991, o *Regime Automotriz* com o propósito de estimular a produção local de veículos. Destacavam-se, entre as medidas, a cota de importação para veículos automotores (uma variação de 8 a 13 % do total de unidades produzidas por ano naquele país) e uma alíquota de apenas 2% sob a importação de autopeças e bens de capital. Em contraposição, o governo brasileiro lançou o seu *Regime Automotivo* que, ao contrário, liberalizava a importação de veículos automotores, reduzindo progressivamente as tarifas e eliminando os projetos de incentivo às exportações. Tentou-se superar o viés entre as duas políticas com a proposta de um *Regime Automotivo Comum* durante o Encontro de Ouro Preto-MG (dezembro de 1994), algo que não vingou. Somente pelo Decreto número 1.761, de 27 de dezembro de 1995, uma nova política industrial para o setor automotivo brasileiro foi lançada e, depois de idas e vindas quanto aos valores das alíquotas, concentrou-se a taxa de importação de veículos em 70%, com o privilégio das montadoras locais (aquelas com produção doméstica) de importarem seus veículos com alíquotas diferenciadas de 35%. As grandes perdedoras foram as indústrias nacionais de autopeças, visto que a taxa de importação de insumos automotivos foram reduzidos para 2,5 % (Bedê, 1997: 383 e 384).

mecanismos anteriormente utilizados para a promoção do desenvolvimento regional, como, por exemplo, os investimentos estatais.

Também foi na década de 1990 que a política da globalização revelou, inicialmente na Europa e depois em todos os grandes países portadores de estruturas produtivas e sociais heterogêneas, que os regimes unificados nacionais mostravam-se inadequados para o atendimento de novos requisitos econômicos de regiões que buscam sua dinamização. É daí que emerge o incômodo recorrente nos trabalhos de Glauco Arbix, que insiste em enfatizar e criticar duramente o desgaste dos parques recursos de regiões inteiras provocado pela acirrada disputa por novos investimentos estrangeiros, especialmente advindos da indústria automobilística, em troca de benefícios absolutamente incertos. Nas suas palavras, no fundo, “essa concorrência desmedida é apenas uma pálida expressão dessa espécie de federalismo bastardo que vem se alastrando por toda a América Latina” (idem: 5).

Esta descrição retratada pelo autor se ajusta, acima de tudo, à deflagração do que ficou conhecido como a “guerra fiscal”¹⁹ da década de 1990, polêmica fase de atuação de estados e municípios no sentido de atrair investimentos diretos externos (IDEs), tradicionalmente saudados pelo seus potenciais redutores de contrastes regionais. Para atingir seus objetivos, os estados ofereceram polpidos incentivos que, no caso do setor automotivo, só para contabilizar alguns, podemos citar a renúncia fiscal, diferimento de impostos, crédito fácil e farto, obras de infra-estrutura e doações governamentais, que praticamente financiaram as novas fábricas (Arbix, 2000: 5). No seu entender, “este tipo de política compromete ainda mais as já combalidas finanças de estados e municípios, minando as tentativas de se alcançar qualquer equilíbrio fiscal, distorcendo a competição no mercado e provocando a diminuição dos investimentos já decididos nas matrizes das multinacionais, diminuição esta que passa a ser compensada pela elevação de gastos públicos” (idem: 6).

Arbix é seguro em afirmar que a política de competição territorial e de busca “individual” pela eficiência só seria positiva se conseguisse promover crescimento e bem-estar econômico a nível local e nacional. Segundo ele, essa incapacidade é prova de que tudo não passa de um jogo de *soma-zero*, onde regiões de industrialização antiga e com forte concentração de montadoras (o caso nítido do ABC Paulista), imbricadas localmente, acabariam saindo prejudicadas. Conseqüentemente, esvaeceriam não apenas

¹⁹ A “guerra” foi chamada fiscal por se basear no jogo com a receita e a arrecadação futura do ICMS (Arbix & Rodriguez-Pose, 2002).

fábricas e empregos, mas o peso que certos atores (as montadoras, além dos sindicatos e das associação patronais) vêm representando na conjunção de esforços de gestão econômica, caracterizada pelo ex-prefeito de Santo André, Celso Daniel (2001), pela participação dos poderes públicos (governo estadual, prefeituras e parlamentares) e da sociedade local (empresários, trabalhadores, entidades da sociedade civil, etc), contidos no fluxograma da *Câmara Regional de Desenvolvimento Econômico do Grande ABC*. Por outro lado, a aposta e inserção na cadeia produtiva global de novos *locus* só teria como resultado provável a transformação dos municípios – em especial aqueles que selaram seu futuro ao das montadoras – em conglomerados onde a baixa qualidade de vida e a ocupação urbana caótica seriam marcas registradas enquanto os benefícios futuros seriam incomensuráveis.

Há um claro ceticismo do autor²⁰ quanto até que ponto a fuga da tutela estatal seria um fator positivo para regiões e municípios de maneira a criar condições de uma integração econômica que poderia mudar radicalmente sua condição e abrir novas oportunidades para o seu próprio desenvolvimento. A dúvida quanto a capacidade de cada localidade de se dedicar a estratégias competitivas efetivas na atração de novos empreendimentos e sobre as suas possibilidades de prosperidade merecem, contudo, um tratamento melhor.

1.2.1 – Lições da Disputa entre Estados e a Participação das Elites Regionais

É inegável que os fatores envolvidos na disputa entre estados e municípios por investimentos foram decisivos nas escolhas das empresas (não só, mas, sobretudo, automobilísticas), assim como a descentralização das suas atividades foi inegavelmente incentivada pela proximidade com fornecedores e grandes mercados; infra-estrutura; qualidade e menor custo da força-de-trabalho; necessidade de afastamento de áreas de forte organização sindical; etc. O fator logístico (a degradação da malha ferroviária brasileira), que, nas décadas de 1950 e 1960, fez as montadoras optarem por São Paulo, estado com a melhor infra-estrutura, foi superado a tal ponto com os avanços

²⁰ Arbix ainda acusa as novas plantas, mesmo elevando a baixa produtividade da indústria brasileira, de pouco contribuírem para a geração de empregos diretos (devido às novas tecnologias e à estrutura organizacional avançada) e com P&D (Pesquisa e Desenvolvimento) no país (2000: 26).

tecnológicos, que já existem até sistemas de “portos secos”, como o EADI²¹ de Resende, fazendo a conexão entre os centros de produção e consumo. Mas devemos procurar compreender de que forma essa política de competição interestadual se integra às estratégias adotadas pelas elites regionais que utilizam empresas estrangeiras como plataformas de (re)ativação econômica de suas localidades.

Em primeiro lugar, como frisou muito bem Judith Tandler (2002), é preciso lembrar que esse tipo de conduta não se restringiu ao Brasil e aos demais países em desenvolvimento, tendo sido fato usual também em economias centrais, e que os equívocos que hoje prevalecem entre os estados brasileiros²² poderiam, por exemplo, ser remediados através das experiências vividas pelos estados sulistas norte-americanos, principalmente até a década de 1960, quando, segundo a autora, as autoridades da Carolina do Norte e do Arkansas argumentaram sobre uma necessária modernização dos seus parques industriais via recrutamento de empresas externas em detrimento dos seus setores mais tradicionais (as indústrias têxteis, de alimentos e madeiras), tratados como atrasados. Somente mais tarde, com o equívoco percebido, foram introduzidos programas de encorajamento à competitividade nesses setores, incluindo a introdução de novos processos tecnológicos e a qualificação da sua mão-de-obra.

Sobre a participação dessas elites locais, Martin & Veiga (2002) também nos oferecem um bom exemplo apoiados na relação construída entre os estados do Alabama e da Carolina do Sul²³ com as montadoras alemãs. No primeiro, além do já clássico “pacote” de incentivos (nesse caso, benefícios contabilizados em US\$ 300 milhões) e

²¹ Estação Aduaneira do Interior. O que chega ao porto de Sepetiba (RJ) é armazenado em seus depósitos e aguarda a demanda das empresas compradoras.

²² O objeto da autora são os estados do nordeste brasileiro. Ela se refere especialmente ao caso do Ceará, que conseguiu atrair uma das maiores fabricantes de *zipper* do mundo, a YKK, para Fortaleza, por causa do seu grande número de pequena e médias empresas de vestuário produzindo *jeans* localmente, e também porque já havia anteriormente recrutado com sucesso uma das principais integrantes da cadeia produtiva de *jeans*, o Grupo Vicunha, fabricante de tecidos. A YKK subseqüentemente desempenhou um papel importante provendo assistência técnica aos produtores locais de *jeans* para melhorar a imagem das empresas estrangeiras e do programa através do qual foi recrutada (2002: 27).

²³ Martin & Veiga (2002) descrevem com primazia dois casos de *greenfields* (designação norte-americana para regiões, em geral interioranas, sem ou com pouca tradição na indústria manufatureira, em especial na automobilística) mais especificamente ligados ao setor automotivo, quando BMW e Mercedes-Benz, duas das *Big Three* alemãs, decidiram investir no Alabama e na Carolina do Sul, dois estados também do eixo sul/sudeste dos EUA. O Alabama, por exemplo, estado tradicionalmente ligado à agricultura, passou a ser notado entre os outros estados pela sua disponibilidade de mão-de-obra educada, com custos muito inferiores aos das localidades industrializadas, e por dispor de uma infra-estrutura moderna e eficiente, o que lhe permitiu atrair investimentos desde a década de 1960, da indústria têxtil (confecções e vestuário) e, mais recentemente, da eletroeletrônica. Na década de 1990, a Mercedes escolheu uma de suas regiões, a de Tuscaloosa/Birmingham, considerando, sobretudo, as suas condições logísticas, estando a apenas 3 horas do porto de embarque no Atlântico (já que 60 % da produção é exportada para a Europa) e próxima de uma malha ferroviária que favorece o deslocamento dos veículos para os mercados consumidores mais importantes dos EUA: a Califórnia, o Texas e os estados da costa leste.

atrativos (o fato de ser uma localidade sem nenhuma experiência na produção de veículos, como forma de evitar “vícios” e moldar a mão-de-obra com o perfil que bem lhe entendesse), a empresa foi assediada por um *lobby* organizado pelo então governador e seus aliados na comunidade empresarial. Na Carolina do Sul, que recebeu uma fábrica da BMW, as suas elites empresariais e governamentais já tinham um projeto mais antigo e consolidado de atração de investimentos diretos externos (IDEs). Já havia um programa estadual de incentivos para empresas novas (isenção de impostos, doação de terrenos e construção de parques industriais) e expansão das já existentes. Também existia um programa de subsídios a escolas técnicas para recrutamento e formação da mão-de-obra, muito antes da ida da BMW para o estado.²⁴

Os autores enfatizam, no entanto, que apesar de contar com certas “vantagens organizacionais” interessantes (tecido industrial relativamente denso, comunidade empresarial local e estrangeira bem-integrada, política e infra-estrutura sólidas e profissionais para atrair novas empresas e ajudá-las na sua instalação), a Carolina do Sul e o Alabama carecem, no universo das suas elites governamentais e empresariais, de estratégias específicas e de um amplo debate sobre como enfrentar o desafio de dar o passo seguinte no desenvolvimento local²⁵. Esta observação nos obriga a refletir sobre como os estados (leia-se seus atores e instituições sociais capazes de se organizar) envolvidos em “guerras” por investimentos se comportam no sentido de fazer *lobbies* que, somados a incentivos variados, encurtam o caminho que os distancia do sonho da industrialização. Isso nos coloca diante da hipótese de que muitas regiões brasileiras

²⁴O estado da Carolina do Sul apresentava um diferencial em relação à região de Tuscaloosa/Birmingham: “o esforço para atrair novos investimentos estava sob a responsabilidade das Câmaras de Comércio Locais, sendo muito mais personalizado e ativo do que no estado do Alabama, onde a atração da MB se realizou de forma muito mais espontânea e com base numa aliança *ad hoc* entre certas elites no governo do estado e em alguns órgãos empresariais ligados ao governador” (2002: 34). Martin & Veiga assinalam que, na Carolina do Sul, já havia uma política de critérios estabelecidos, definição de indústrias prioritárias e uma coordenação das campanhas de atração com os diversos órgãos e redes informais de empresários já residentes na região. Além disso, continuam eles, “as elites encararam a nova fábrica desde o início como a possibilidade de construção de uma rede produtiva mais ampla, e contaram com todas as vantagens políticas, instrumentos e redes sociais já estabelecidas. Ao passo que, no caso do Alabama, tratava-se de uma elite mais reduzida e desorganizada tentando construir quase do zero tudo aquilo que o norte da Carolina do Sul tinha desenvolvido ao longo de duas ou três décadas” (2002: 34 e 35).

²⁵ Tandler nos oferece uma boa experiência quanto à superação de tais desafios. A região da Guayana, na Venezuela, teve o seu desenvolvimento ligado a um *cluster* metal-mecânico ao redor de uma siderúrgica estatal, a SIDOR, recentemente privatizada e hoje administrada por um consórcio entre brasileiros e argentinos, que, após a compra, rompeu com os fornecedores locais e optou por importar seus insumos de empresas estrangeiras com as quais previamente já trabalhava, por desconfiar da qualidade do produto local e da legalidade dos contratos assinados entre a empresa na sua fase estatal e as fornecedoras. Como reação, um forte e entrelaçado conjunto de instituições locais (empresariado, sindicato, partidos políticos e o governo regional), preocupados com os efeitos que o rompimento com os fornecedores locais poderia desencadear na economia local, se organizaram e fizeram a privatizada SIDOR reconsiderar sua decisão.

assim originadas²⁶ poderiam ser melhor compreendidas se ultrapassássemos a simples conjuntura da disputa entre estados e compreendéssemos como procedem as relações entre atores e instituições inerentes à cada território, e como se “arquitetam” as suas naturezas institucionais (Tendler, 2000: 74). Como cada caso é um caso, opto aqui por abordar uma dessas negociações e acordos entre esferas locais e montadoras. Escolho o estado do Rio de Janeiro, mais especificamente a região Sul Fluminense, que recebeu, em 1996, a fábrica de ônibus e caminhões da Volkswagen e, em 2000, a de automóveis do consórcio francês PSA Peugeot-Citroën.

1.2.2 – As Elites e o Fascínio por Montadoras

Na década de 1950, um conjunto de esforços governamentais da gestão de Juscelino Kubitschek encorajou o movimento de recursos em direção a um setor específico, o automobilístico, visto como importante para o crescimento econômico futuro e que, às expensas dos demais setores da economia, foi adotado como o carro-chefe de uma política industrial que incluía um conjunto muito variado de instrumentos, tais como compras preferenciais do Estado, taxas de juros subsidiadas, acesso facilitado ao câmbio, proteção ao mercado doméstico e regimes especiais de importação (Bedê, 1997: 357 e 358).

Naquele tempo, como até hoje, o jogo de influências políticas já marcava presença nas decisões sobre o destino dos investimentos estatais e privados. Especulava-se que Resende – na verdade, apenas os seus políticos acreditavam nisso – poderia abrigar uma montadora diante de um panorama tão absurdo em que se encontrava em termos de infra-estrutura, como descreveu o deputado Noel de Carvalho:

“Quando papai era prefeito em exercício (e depois ele se elegeu prefeito mesmo) ele percebeu (foi até uma lição de vida boa para ele) que a Volkswagen acabou optando por São Paulo por dois motivos principais: um deles era que não tinha energia elétrica em Resende. Lá em Resende, quando chegava assim a “noitinha” e cada um em casa ia acendendo a sua lâmpada, a luz caía de tal

²⁶A Ford aplicou cerca de US\$ 1,3 bilhões numa fábrica, em Camaçari (BA), a Volkswagen/AUDI construiu outra, orçada em US\$ 600 milhões, em São José dos Pinhais (PR), tal como a Renault (US\$ 750 milhões). Também no Paraná, a Chrysler/BMW se implantou em Campo Largo, no ano de 2000 com investimento na ordem de US\$ 600 milhões. Em Minas Gerais, se instalaram a Daimler (proprietária da Mercedes-Benz), em 1999, e a italiana Iveco. Na fábrica da Fiat, em Betim (MG), foram injetados US\$ 500 milhões na produção de motores. Além destas, a Mitsubishi se dirigiu para Catalão (GO), em 1998, a Navistar (EUA), também em 1998, foi para Caxias do Sul (RS) e a General Motors para Gravataí (RS), em 1999 (Arbix, 2000).

maneira que você mal enxergava a lâmpada. A lâmpada mal se iluminava, quanto mais o ambiente em torno dela. Então, isso era um problema grave. Aí, os alemães acabaram optando por São Paulo. Outro motivo que eu entendo também nas conversas com eles era o de que não teriam faculdade, universidade em Resende para os seus filhos. Não passava pela cabeça deles se mudarem. Naquela época, era fundamental que viessem muitos alemães porque a mão-de-obra brasileira... Para a indústria automobilística não havia nenhuma experiência anterior, então, forçosamente eles teriam que trazer muitos alemães. E eles não admitiam a hipótese de ficar num lugar onde seus filhos não pudessem freqüentar uma faculdade. Então, esse aí foi outro fator decisivo". – Noel de Carvalho, deputado estadual/RJ, 17/02/2004.

Na verdade, o interessante é que esse sonho e fascínio pelas montadoras parece estar até hoje arraigado nas mentes dos nossos dirigentes, que continuam a insistir no fato de que um país ou estado que se preze deve necessariamente possuir uma fábrica de automóveis. Isso só tende a fortalecer cada vez mais a crença na inseparabilidade entre o desenvolvimento territorial e a presença de tal atividade industrial, algo que fica evidente nas palavras pronunciadas, em maio de 1999, por Márcio Fortes, um dos responsáveis pela inserção do estado do Rio de Janeiro nessa cadeia produtiva global:

“Não há país desenvolvido decente no mundo que não tenha uma fábrica de automóveis. Todos, México, Espanha, Estados Unidos, Canadá, Japão, Argentina, Brasil... Isso é ‘milénar’, certo? A indústria automobilística é uma marca de desenvolvimento industrial. O automóvel quase que consolida todo o conhecimento. Então, tem que ter a indústria automobilística. País que se preza tem que ter indústria automobilística. Mais ainda, Estado que se preza no Brasil tem que ter indústria automobilística. Falei na Assembléia, uma época. Criei essa frase. Só São Paulo e Minas que podem fazer carro? Por que não os outros? O entendimento de que isso é estruturante... Tendo indústria automobilística o estado é desenvolvido nas outras atividades, e não tendo ele pode ser também, mas não é necessariamente verdadeiro, porque é o estado mais agrícola... e não terciário... Porque a indústria automobilística é completa, ela pega o setor primário, secundário, terciário e ‘quaternário’. Cria serviços, movimenta o mercado de seguros... É uma coisa espetacular o automóvel. Eu diria que é espetacular demais, mas o fato é que o símbolo número um do sucesso é o carro!” – Deputado Federal Márcio Fortes, 07 de maio de 1999.

Ao que me parece, esta convicção já foi provada pela experiência iniciada na década de 1940 com a Fábrica Nacional de Motores (FNM), originalmente construída por Getúlio Vargas com recursos captados junto aos seus aliados (principalmente norte-americanos) para a fabricação de motores de avião, passando por fracassadas e sucessivas tentativas de adaptação do seu maquinário a novos produtos (geladeiras, bicicletas, tratores), até transformar-se em montadora de caminhões, quando estabeleceu

parcerias com a Alfa Romeo, para a qual acabou vendida, em 1968, e por ela veio a ser fechada posteriormente.

Ramalho (1997) lembra que, além de ser uma das principais montadoras de caminhões pesados e automóveis do país, durante pelo menos duas décadas (1950 e 1960), “a FNM, fabricante dos vagarosos e resistentes caminhões identificados nas ruas como ‘Fenemê’ ou ‘João Bobo’ representou também o único exemplo de investimento estatal nesse setor da indústria” (1997: 159).

O que deve ficar claro no caso da FNM, segundo o autor, é que, ao ser construída na Baixada Fluminense, levava em conta, por um lado, os fatores técnicos e econômicos que incluíam um terreno ao nível do mar, meios de comunicação fixados em estradas de ferro e de rodagem, água em abundância, luz, áreas planas para campo de pouso, etc, e, por outro, “as concepções de progresso da época, como representação da vitória do homem sobre a natureza, de transformação do ‘não civilizado’ em ‘civilizado’ e de um projeto de desenvolvimento que pretendia ir além do aspecto puramente industrial” (idem: 161), saneando estas áreas e livrando-as de males como a malária, naquele período, comuns à região.

1.3 - O Ressurgimento Econômico de Resende e a Autonomia de Porto Real

Na passagem dos anos 1980 para os 1990, a principal empresa do Sul Fluminense, a CSN, símbolo da industrialização local, foi privatizada e posteriormente sofreu uma reestruturação interna que resultou na demissão de centenas de trabalhadores. O cenário de estagnação econômica se estendia até Resende, com a saída em série de indústrias do seu complexo industrial. Muito provavelmente pelo fim dos incentivos fiscais, afirmados pelo município quando da criação do pólo industrial, muitas empresas (uma parte considerável daquelas citadas anteriormente como fundamentais no processo de industrialização do município nas décadas de 1960 e 1970) fecharam suas unidades e transferiram-se para estados que ofereciam melhores condições até mesmo de infra-estrutura.

Somada à decadência do pólo, uma das fases mais difíceis atravessadas pelo município ocorreu em 1989, quando Itatiaia, um dos seus oito distritos (os outros eram: Agulhas Negras, Engenheiro Passos, Fumaça, Pedra Selada, Porto Real, distrito-sede e Visconde de Mauá) e muito provavelmente o mais significativo em arrecadação, optou

pela emancipação, levando consigo os impostos colhidos junto às fábricas da Xerox e da Michelin.²⁷

Mas, em 1994, quando começa a se desenrolar abertamente a “guerra fiscal”, o município e a região ensaiam uma recuperação retornando às páginas dos principais jornais do país. O estado do Rio de Janeiro, na época governado por Marcello Alencar (PSDB) e a prefeitura de Resende, sob a gestão de Augusto Leivas Nordskog, iniciam uma promissora “conversa” com a Volkswagen, que havia acabado de anunciar a escolha do Brasil como sede da sua fábrica mundial de ônibus e caminhões. O “Consórcio Modular”²⁸, e sua linha de produção extremamente “enxuta”, pela sua unicidade, justificava o engajamento de Resende na luta pelo “privilégio” de receber um investimento que tornaria o município uma referência mundial.

Todos os recursos citados anteriormente, como a oferta de incentivos e privilégios de diversas ordens (isenção do pagamento de impostos, construção de estradas, melhoria dos portos, qualificação da mão-de-obra, etc) foram utilizados pelas autoridades políticas municipais e estaduais. O diferencial a favor de Resende foi a disponibilidade de uma tradicional empresa local, o *Grupo Renato Monteiro*, em doar um terreno na ordem de 2 milhões de metros quadrados. Mas, tal como nos exemplos dos estados norte-americanos anteriormente relatados, muito mais do que simplesmente pelos incentivos, Resende convenceu pelo empenho do *lobby* político com a ida, dentre outros, do governador Marcello Alencar e do secretário de Indústria, Comércio e Turismo, Ronaldo César Coelho, à Alemanha. O próprio presidente Fernando Henrique Cardoso se mostrou favorável à política de descentralização dos investimentos privados, sinalizando apoio a Resende, mesmo sem ter sido o idealizador da proposta.²⁹

²⁷ Em anexo há um mapa do oeste (Agulhas Negras) da região Sul Fluminense destacando Resende (e os seus atuais distritos), Itatiaia e Porto Real.

²⁸ “O consórcio modular, que pela primeira vez está sendo colocado em prática, é considerado por seu idealizador, o espanhol José Ignacio López de Arriortúa, ‘a terceira revolução industrial’. Arriortúa diz acreditar que sua idéia vem a substituir a linha de montagem criada por Henri Ford, nos Estados Unidos, no início do século 20. Agora, os fornecedores se mudam para dentro da fábrica e são responsáveis por sua parte no processo. A fabricação de um caminhão é supervisionada por um ‘mestre’, que acompanha todo o processo.” *Folha de São Paulo*; data: 02/Nov/96; Título: **Projeto é 'Revolução'**. “Ele considera sua idéia tão importante quanto a máquina a vapor e a linha de montagem, e não teme em afirmar: ‘Quem não seguir este modelo não terá com o que se preocupar, pois simplesmente vai desaparecer.’ ‘Toda a indústria mundial de automóveis está agora olhando para Resende’, disse o executivo. E continuou elogiando o novo sistema da Volks: ‘A história falará de Resende como o ponto de mudança do conceito da fabricação de automóveis.’” *“Folha de São Paulo”* - 03 de novembro de 1995 - Título: **Volks Inaugura Fábrica Modelo em Resende**.

²⁹ “O presidente Fernando Henrique Cardoso sinalizou em abril o apoio do governo federal ao projeto da instalação da nova fábrica da Volkswagen no Rio de Janeiro, ao defender a descentralização dos investimentos privados, hoje concentrados em São Paulo. A posição de FHC foi transmitida pelo porta-voz da Presidência, Sérgio Amaral, numa entrevista no dia 5 de abril, em resposta à uma pergunta

O desfecho da negociação só não foi mais rápido e satisfatório para os atores envolvidos, ou seja, o Estado (esferas estadual, municipal e federal) e a montadora alemã, porque acabou coincidindo com as intenções de um outro distrito. Pouco depois do anúncio oficial publicado nos principais jornais do país, sobre as intenções de Resende de acolher a empresa, o 3º distrito de Porto Real, basicamente rural e com pouco mais do que cinco mil habitantes, ganhou notoriedade ao se tornar um entrave à confirmação do acordo com a Volks porque começou a manifestar publicamente o seu desejo de emancipação.

Ao reivindicar sua autonomia política, o distrito (aparentemente) acabou se tornando um obstáculo às pretensões político-empresariais do município-mãe. Tudo porque o terreno ofertado e escolhido para “acomodar” a montadora localizava-se dentro da fazenda Piquete, divisa entre o mesmo e o 2º distrito das Agulhas Negras. O impasse criado parecia ameaçar pretensões e interesses de uma variedade de atores: o governo do estado, a prefeitura de Resende, a Volks e, de certa forma, até a população, ávida por um empreendimento que prometia a geração de milhares de empregos diretos e indiretos.

Naquele momento, a negociação com a montadora ficou travada pela disputa geográfica entre dois projetos aparentemente paralelos e antagônicos, configurando-se uma encruzilhada cuja não superação resultaria no fracasso do acordo com a montadora alemã ou (o mais curioso) na constituição de um município de pequena proporção geográfica e populacional mas com um grande símbolo de poder no seu interior: a Volkswagen. Ou seja, uns negociariam, mas a outros caberia o saldo.

1.3.1 - “A População Pede a Emancipação”

Alguns dos vereadores de Porto Real em Resende, sobretudo Jorge Serfiotis, passaram a ir com frequência ao Rio de Janeiro para fazer *lobby* junto aos deputados estaduais e começaram a incitar os porto-realenses a se organizar e a participar das viagens promovidas à capital. Assim, ônibus lotados saíam, às vezes semanalmente, levando moradores à Assembléia Legislativa, onde pressionavam pela votação do projeto de lei emancipando o distrito.

específica sobre a posição do presidente quanto à escolha do estado do Rio de Janeiro para a sede da nova fábrica. ‘Não foi dele (de FHC) a idéia de que os investimentos que a Volkswagen vier a fazer se localizem no Rio de Janeiro, mas ele apoiou a idéia de descentralização. Ele acha que isso é positivo’, disse Amaral.” “*Folha de São Paulo*”, 11 de julho de 1995 - Título: **Apoio ao Rio vem desde abril.**

Em trabalho coordenado pelo Executivo, a comissão pró-emancipação de Porto Real apresentou, no dia 01 de agosto de 1995, um requerimento popular com mais de mil assinaturas de moradores. Eles concordavam com a proposta de manter a fazenda Piquete em Resende, o que não acabaria com o 3º distrito. Tal requerimento, que deveria ter assinaturas de pelo menos 5% dos cinco mil eleitores do distrito (cerca de 250 pessoas), acabou ultrapassando a marca das mil. Os porto-realenses aceitaram excluir a fazenda (que tem aproximadamente 3,6 milhões metros quadrados) do seu futuro território. Da área total desta, 2,5 milhões já pertenciam às Agulhas Negras e 900 mil metros quadrados a Porto Real. O documento foi analisado pela Comissão de Justiça da Assembléia, aprovado e anexado ao processo de emancipação em andamento.

Ao abrir mão de 900 mil metros quadrados, o distrito viu a possibilidade de concretizar a sua emancipação, o que foi confirmado em 5 de novembro de 1995. O novo município foi estabelecido em 28 de dezembro do mesmo ano com a assinatura da lei número 2494³⁰ pelo então governador do estado do Rio de Janeiro, Marcello Nunes de Alencar, no Palácio do Ingá, em Niterói (RJ).

O acordo resultando num “rearranjo geográfico” foi acelerado pelas fortes pressões do governo federal temendo mudanças nos planos da montadora. De certa forma, a saída acabou sendo benéfica para todos, sobretudo para a Volkswagen. Ainda em 1995, em carta dirigida ao prefeito Augusto Leivas, o presidente da empresa no Brasil, Pierre Alain de Smedt, comunicava a escolha do município de Resende para a instalação da sua nova fábrica:

“Essa escolha decorreu de oito meses de detalhados estudos de vários grupos de trabalho constituídos para essa finalidade. As suas conclusões indicaram que, por variáveis técnicas e operacionais, o município de Resende reuniria todas as condições para a implantação dessa nova fábrica. Esse empreendimento é considerado dos mais significativos para o país, pela tecnologia e pelo conceito produtivo inédito em todo o mundo. Com essa nova unidade industrial, a Volkswagen do Brasil estará dando real contribuição à indústria automobilística nacional, proporcionando maior desenvolvimento ao estado do Rio de Janeiro e gerando mais empregos. A Volkswagen acredita que

³⁰ **LEI Nº 2494, DE 28 DE DEZEMBRO DE 1995.**

CRIA O MUNICÍPIO DE PORTO REAL, A SER DESMEMBRADO DO MUNICÍPIO DE RESENDE.

O Governador do Estado do Rio de Janeiro,

Faço saber que a Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º - Fica criado o Município de PORTO REAL, com sede na Vila de Porte Real, localizada em parte do 3º Distrito, formado pelo território do 3º Distrito do Município de Resende. Fonte: Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro.

sua decisão de investir numa nova fábrica é prova incontestável para todos – governos, empresários, trabalhadores – de que o Brasil passa por uma nova fase de sua história política e econômica. Além do mais, a escolha do estado do Rio de Janeiro certamente representará passo importante para a descentralização das atividades industriais da empresa, sendo de se prever que essa nova unidade deverá ainda ser pólo de atração de novos investimentos para a região. No momento em que se anuncia oficialmente esse novo empreendimento, a Volkswagen do Brasil agradece a V. Excia., a todos os secretários municipais e, em particular, a toda a comunidade de Resende pela carinhosa acolhida e atenção dispensada à nossa empresa.” – Pierre Alain de Smedt, 10 de julho de 1995.

Em 07 de outubro de 1995, o vice-presidente mundial da Volks, José Ignacio López de Arriortúa, e o governador do Rio, Marcello Alencar (PSDB), colocaram a pedra fundamental da fábrica de Resende (RJ). López também anunciou que, no dia 1º de novembro, ficaria pronto o primeiro ônibus produzido em Resende, nas instalações provisórias montadas em um galpão cedido pela metalúrgica *Rheem*.

Projetada para ter a capacidade de produzir até 30 mil chassis de ônibus e caminhões por ano, e empregar 1.500 pessoas, a fábrica demorou cinco meses para ser construída e consumiu US\$ 300 milhões por parte da Volkswagen. Ela foi inaugurada em duas etapas: primeiro, no dia 03 de novembro de 1995, a fábrica conhecida por Resende 1 foi instalada em um galpão da *Rheem*; depois, em 1º de novembro de 96, Resende 2, a definitiva, foi erguida em um terreno vizinho, parte do antigo distrito industrial de Porto Real. Além de José Ignacio López de Arriortúa, presidente do Conselho de Administração da Volkswagen no Brasil e na Argentina, estiveram presentes na sua inauguração o prefeito de Resende, Augusto Leivas, o governador do Rio de Janeiro, Marcello Alencar, o presidente Fernando Henrique Cardoso, os ministros da Indústria, Comércio e Turismo, Francisco Dornelles, da Ciência e Tecnologia, José Israel Vargas, e o porta-voz da Presidência, Sérgio Amaral.

1.4 - Perfil Socioeconômico do Novo Município

"Uma mistura de zona rural com urbana. Vamos manter esse lado rural da cidade. Sempre estivemos na agricultura e as indústrias não vão acabar com esse setor. Pelo contrário, o município vai desenvolver tanto o setor industrial, quanto o de agricultura", definiu o prefeito Sérgio Bernardelli. – "Diário do Vale" – 06/10/1999.

A economia do novo município se divide entre indústria, agropecuária e comércio varejista³¹, sendo esta última atividade ainda relativamente inexpressiva. Com dois mercados, algumas padarias, poucos restaurantes, pequenas lojas³², dois postos de gasolina e duas agências bancárias, Porto Real ainda carece de uma base comercial forte, muito embora haja novos comerciantes e profissionais liberais sendo atraídos pela possibilidade de prosperidade. De acordo com os dados da prefeitura, o comércio vem empregando quase tanto quanto o setor público (funcionários públicos, principalmente professores). *"É muita gente querendo estar aqui e crescer junto com a cidade. O município tem se tornado um dos maiores em termos de procura para abertura de novos empreendimentos"*, disse o prefeito ao jornal *"Diário do Vale"* (06/10/1999), acrescentando que o município consegue aliar a multiplicação de empresas de grande porte com a ascensão de setores como o hortifrutigranjeiro. Tradicionalmente caracterizado como distrito rural, Porto Real é importante produtor de feijão e inhame, em ambos os casos, líder na região. O cultivo de aipim é outro destaque, juntamente com a oleicultura e a agricultura ornamental (rosas), atividades bem desenvolvidas e com potencial de crescimento.³³

"Incentivar a produção agrícola no município – esse é o objetivo da prefeitura, que, por meio da Divisão de Agricultura, está proporcionando aos produtores rurais mais lucros. É que há três meses a prefeitura cede gratuitamente maquinário agrícola aos produtores – o que, conseqüentemente, gera economia para eles – que pagavam R\$25 pelo aluguel das mesmas máquinas. Atualmente, os produtores podem contar com dois tratores agrícolas, dois arados, duas grades, duas roçadeiras, um sulcador e uma carretinha de trator, além de uma bateadeira de grãos. Tudo está sendo disponibilizado à Associação de Produtores Rurais. Segundo o diretor da Divisão, Iranildo Tavernari, a iniciativa facilita a vida do agricultor. "Antes, os produtores rurais tinham que alugar o

³¹ 129 (cento e vinte nove) estabelecimentos com alvará; 82% de comércio varejista, 1% de comércio atacadista e 17% de prestação de serviços. Bancários: 02 – Banco Bradesco e Banco Real.

³² Como o seu sistema de transporte coletivo ainda é muito precário, uma atividade que se destaca no município é a venda e o conserto de bicicletas. Só na avenida principal, a Dom Pedro II, há duas "bicicletarias", bem movimentadas durante todo o dia.

³³ Em anexo, na tabela 1, apresento a atividade agrícola de Resende, em 1968, com destaque para as produções de milho, tomate e açúcar, esta última provavelmente concentrada no 3º distrito de Porto Real.

maquinário para conseguir produzir algo – pagavam uma diária de R\$ 25. Hoje, é diferente. Eles procuram a Divisão e nós agendamos o dia em que o funcionário da prefeitura pode arar a terra e a procura tem sido muito grande”, exemplifica Tavernari, ressaltando que pelo menos 120 agricultores estão sendo beneficiados com as máquinas. De acordo com ele, o inhame hoje é o responsável por movimentar a economia do município no quesito produto agrícola. “Cada caixa de inhame, que tem 22 quilos, custa em média R\$15. Como produzimos cerca de 200 toneladas por ano, apenas com esse produto movimentamos pelo menos R\$2 mil/ano. É um número muito satisfatório”, avalia Iranildo, lembrando que depois do inhame o município produz feijão e aipim. Segundo ele, são 100 toneladas de feijão colhidas por ano e 80 de aipim. Segundo Tavernari, 80% do feijão plantado no município são do tipo carioquinha e os 20% restantes, do tipo preto. O escoamento da produção, de acordo com ele, também é garantido pela administração municipal – é que o inhame, assim como aipim e feijão, é utilizado na merenda escolar da rede municipal de ensino.” Jornal “A Voz da Cidade” – 30/05/2004³⁴.

O município também tem tradição e condições favoráveis para a criação de bovinos (destaque para a *Agromon*, que trabalha com confinamento e abate de 15 mil animais/ano), suínos e eqüinos. A pecuária extensiva, principalmente ligada à produção de leite, é atendida por programas de incentivos do governo estadual. Além de incentivos à atividade, fomenta a modernização da cadeia produtiva do leite através do “Programa Leite Rio” e do “Programa do Leite B” para a merenda escolar.³⁵

De acordo com dados do ano de 1998 do SEBRAE/RJ, dos municípios da bacia leiteira da região, Porto Real está entre aqueles que apresentam melhores condições para a industrialização do leite e a fabricação de seus derivados. Uma empresa símbolo neste ramo foi a *Remon Agropecuária* (beneficiação de leite e derivados), recentemente

³⁴ Cinco dias antes, em 25/05/2004, o mesmo jornal havia noticiado: “Os produtores rurais se reuniram no final de semana com o ex-vereador e pré-candidato a prefeito Jorge Serfotis (PFL), para discutir alternativas para proporcionar desenvolvimento ao setor no município. ‘A cidade tem crescido. Temos que acompanhar esse processo, melhorando o setor agrícola, tornando-o mais competitivo’, diz Serfotis. Para o produtor rural Dário Tavernari, 72 anos, o difícil é vender a produção. ‘Antigamente era uma beleza, tudo o que se produzia era vendido. Hoje é difícil, praticamente tem que se implorar para comercializar produtos agrícolas’, diz Tavernari, que produz feijão, inhame e mandioca. A proposta apresentada por Serfotis aos fazendeiros foi de constituir um mercado de produtores, com 40 boxes, para que todos possam comercializar seus produtos. ‘No momento em que as indústrias se instalaram em Porto Real, houve um esquecimento do setor agrícola e agropecuário. Isso não pode acontecer, pois o município tem muitas terras que podem estar produzindo, trazendo desenvolvimento e empregos para nós’, acredita Serfotis. Junto com o mercado de produtores, o vereador sugeriu a implantação de uma cooperativa e de um laboratório de análises clínicas. ‘Estou buscando subsídios em Brasília, no governo federal, para conseguir verbas para esse projeto’, revela Serfotis. Estevan Gerônimo Tavernari, 71 anos, um dos mais antigos produtores da colônia italiana, acredita que esse seja o caminho. ‘Temos que dar um jeito na produção do município, que não está tendo como escoar’, diz Estevan. Expectativas de melhoras tem Antonio Marassi, 79 anos. ‘Esperamos que com essas reuniões haja mais soluções, principalmente com relação à aquisição de fertilizantes ou outras coisas que são necessárias para a lavoura’, aguarda Marassi, que é produtor de hortaliças.”

³⁵ Fonte: SEBRAE/RJ (1998).

fechada, produtora do leite *Campo Belo* (12.000 litros diários), uma vez rotulado como o melhor tipo “A” do Brasil.

Mas o setor secundário local também tem longa e forte tradição, principalmente nas atividades de fabricação e engarrafamento de bebidas, onde desde a década de 1940 existe a *Companhia Fluminense de Refrigerantes, franchise* da “*The Coca-Cola Company*”. Até a emancipação, as outras indústrias com condições de favorecer o crescimento de Porto Real eram a *Cerâmica Porto Real*, indústria de cerâmica vermelha desenvolvida graças à qualidade da argila no vale do Médio Paraíba; a *Quiminvest* (desinfetantes veterinários, resinas alquídicas, formol e outros); a *Velas Santa Clara*, empresa de médio porte voltada para a produção de velas; e a *Unistein*, com atividades industriais de fabricação de artefatos de cimento e fibrocimento.

1.4.1 - Galvasud, Guardian e o Tecnopólo da PSA Peugeot-Citroën

Mas a chegada da Volkswagen fortaleceu a condição do Sul Fluminense de eixo de circulação de mercadorias entre os dois principais centros econômicos do país, atraindo mais de quatrocentas (400) empresas de transporte de carga (na região), possibilitando o nascimento da Estação Aduaneira do Interior (EADI) e um acordo entre a Rede Ferroviária Federal e a MRS Logística para a concessão da malha ferroviária que atravessa a região.

Em Porto Real, a atividade industrial até 1997 se restringia quase que absolutamente à *Companhia Fluminense de Refrigerantes*, responsável pelo emprego de parcela significativa da população local. Mas, favorecido pela conjuntura criada pela Volkswagen e influenciado por uma lógica de incentivos fiscais semelhante à praticada por Resende, o município se lançou numa corrida para atrair empresas.

Ainda no seu primeiro ano de autonomia, a prefeitura local ofereceu isenção de IPTU pelo prazo de 15 anos e serviços de terraplanagem para a instalação da fábrica da *Guardian*, gigante norte-americana da fabricação de vidros planos, que se beneficiou dos recursos do Fundo de Desenvolvimento Econômico e Social (Fundes) do governo do estado. A unidade brasileira consumiu um investimento de U\$ 135 milhões da empresa e foi inaugurada em setembro de 1998 pelo governador Marcello Alencar e pelo seu presidente mundial e fundador, William Deividson, com a previsão de gerar em torno de 250 empregos diretos (95% deles selecionados no Sul Fluminense) e 1000

indiretos, e com o objetivo de produzir 600 toneladas de vidro/dia³⁶. A escolha por Porto Real pela empresa decorreu da existência ali de boas condições para o desenvolvimento de indústrias de vidro, voltada em particular para o fornecimento à indústria automobilística, assim como para a indústria de peças e acessórios para veículos.

Também em 1997, o grupo francês PSA, controlador das montadoras Peugeot e Citroën, decidiu investir em torno de US\$ 600 milhões (considerado, até então, o seu maior investimento fora da Europa) no Brasil. Para o grupo, que atuava no mercado interno com exportações provenientes da fábrica argentina (até então, a única na América do Sul)³⁷ seria o primeiro passo para uma consolidação no país e para o estado do Rio de Janeiro uma oportunidade de ter a sua primeira montadora propriamente de automóveis.

Inicialmente, foi divulgado em jornais de grande circulação como a “*Folha de São Paulo*” (edição de 26 de maio de 1997) que as duas cidades a saírem na frente na disputa haviam sido Resende (RJ) e Juiz de Fora (MG). Uma comissão do governo de Minas chegou a se reunir em Paris com a direção da montadora para apresentar uma oferta, que incluía o direito aos incentivos normais para grandes investimentos no estado, como o financiamento de até 70% do ICMS gerado, com dez anos de carência, além do lançamento, no mercado financeiro, de *debêntures* lastreadas em ações da montadora num valor que variava entre R\$ 100 e R\$ 150 milhões. No entanto, a falta de interesse do governador de Minas Gerais, Eduardo Azeredo (PSDB), em tornar o estado acionista da fábrica da montadora no Brasil acabou favorecendo o Rio de Janeiro, que sinalizou com a proposta de uma parceria com grupo.

O investimento ficou dividido entre a PSA (68%) e o estado do Rio de Janeiro (32%)³⁸, que se associou através de programas de benefícios financeiros e fiscais como o Fundo de Desenvolvimento Econômico e Social (Fundes)³⁹, operacionalizado pela

³⁶ Pelos cálculos da Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro (Codin), quando a fábrica atingisse a capacidade total de produção, o estado embolsaria cerca de R\$ 8 milhões anuais referentes a pagamento do ICMS (Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Serviços).

³⁷ A título de observação, em 1999, período de queda no mercado do Mercosul, a Peugeot sozinha vendeu 43.500 carros na Argentina - aumento de participação de 9 a 12%. No mesmo período, no Brasil, foram vendidos somente 24 mil veículos.

³⁸ A participação do governo do estado na fábrica da Peugeot-Citroën foi de US\$ 105 milhões.

³⁹ Regulamentado em 10 de janeiro de 1997, através do Decreto nº 22.921, o Fundes foi estruturado em programas – setoriais, regionais e genéricos – de forma a consistir na concessão de um financiamento equivalente a um percentual do faturamento incremental, gerado a partir da implantação do projeto, com taxas de juros reduzidas, de modo a assegurar às empresas investidoras condições adequadas à operação. (Fonte: CODIN).

Companhia de Desenvolvimento Industrial (CODIN), que via nessa política de isenções a oportunidade de geração de emprego e renda nas diversas regiões do estado. Em sua companhia veio o Programa de Atração de Investimentos Estruturantes - RIOINVEST⁴⁰ (“Para um grande investimento, um grande retorno”), destinado a incentivar investimentos de grande porte com potencial efeito multiplicador sobre a economia do estado.

O deputado federal Márcio Fortes foi o mentor da recuperação destes programas, que já existiam desde a década de 1970, mas encontravam-se engavetados. O caráter estruturante se aplica àquelas indústrias que, uma vez implantadas, mudam regiões e geram iniciativas que não dependem mais do poder público. Segundo ele,

“(...) o Fundes é um programa absolutamente legal, já constituído em lei, criado no começo do governo (...) no começo da criação do estado do Rio de Janeiro, logo após a fusão dos dois estados antigos, o Rio de Janeiro e a Guanabara, e que tinha se mantido mais ou menos parado, durante muito tempo, nas gavetas do poder público. Nós descobrimos isso e implementamos o Fundes com uma série de iniciativas, ao entender que na área industrial - fora as questões sociais, que também têm suas cláusulas de desenvolvimento regional - que ele poderia servir na área industrial para aquelas indústrias que tivessem um caráter estruturante, ou seja, aquelas que não se bastassem à si mesmas. Aquelas que uma vez implantadas mudam regiões, mudam vocações, geram iniciativas que não dependem mais nem do poder público nem do poder particular, mas apenas da inércia que a própria indústria faz. E o setor estruturante é uma antiga classificação que nós conhecemos desde o tempo da política industrial, antes ainda de eu ter ido para o BNDES.” – Deputado Federal Márcio Fortes, 07/05/1999.

Além disso, o BNDES fez um financiamento em torno de US\$ 335,5 milhões e o município de Porto Real foi obrigado a criar uma infra-estrutura adequada. Nesse caso, porém, o processo transcorreu de forma pacífica, não representando ameaças de prejuízo a nenhum dos negociadores.

“O governo do Rio de Janeiro, que disputa com Minas Gerais a nova fábrica de carros de passeio da Peugeot, dispõe-se a emprestar à montadora francesa, ao longo de dez anos, até US\$ 300 milhões, a juros de 3% anuais, para levá-la para

⁴⁰ Os critérios para enquadramento no RIOINVEST podem ser assim resumidos:

- Investimento mínimo de 40 milhões de UFIR, geração mínima de 400 novas vagas permanentes de emprego ou introdução de tecnologia de ponta de efeito multiplicativo;
- Recomendação de enquadramento por comissão constituída pelas Secretarias de Estado, de Desenvolvimento e Turismo, de Planejamento e Controle e de Fazenda, entre outros agentes. A recomendação é condicionada pela avaliação dos referidos órgãos quanto à prioridade do projeto e seus impactos e toma por base o relatório técnico elaborado pela CODIN quanto à repercussão do empreendimento sobre o ambiente de negócios no estado do Rio de Janeiro. (Fonte: CODIN)

o estado. O dinheiro equivale a até 75% do ICMS gerado no período pela nova indústria e corresponde a cerca de 50% dos investimentos diretos que a montadora fará no empreendimento. O governo estadual também propõe integralizar até U\$ 100 milhões do capital da nova fábrica, para tê-la em território fluminense.” - “Folha de São Paulo”, 30/05/1997.

Embora Resende tenha sido citado como destino da montadora, caso optasse pelo Rio de Janeiro, e tenha realmente existido uma proposta formal por parte das suas autoridades municipais, foi Porto Real que se engajou com força na disputa. O governo Bernardelli deflagrou, em 1997, uma “campanha” a favor da implementação de um pólo metal-mecânico cujo carro-chefe era a primeira fábrica de automóveis do estado do Rio de Janeiro. O governador Marcello Alencar, acompanhado de Márcio Fortes, na época, secretário de Indústria, Comércio e Turismo do estado, e do prefeito eleito, viajaram à França para negociar com a matriz da PSA Peugeot-Citroën e visitar outras unidades industriais do grupo econômico no país. O que se seguiu foi uma repetição com menos percalços do acordo entre Resende e Volkswagen. Fizeram parte da negociação a mesma política de incentivos fiscais, o compromisso da prefeitura em viabilizar uma infra-estrutura adequada e a disposição do *Grupo Renato Monteiro* em doar um terreno na ordem de 3 (três) milhões de metros quadrados, dos quais 1 (um) milhão seriam destinados à implantação das empresas fornecedoras.

Inaugurada em dezembro de 2000, a unidade da PSA Peugeot-Citroën do Brasil Automóveis Ltda foi projetada para ter capacidade de fabricar 100 mil automóveis por ano dos modelos Peugeot 206 e Citroën Picasso. A estimativa da empresa era produzir 30 mil veículos em 2001, 60 mil em 2002 e 80 mil em 2003, até duplicar essa capacidade, em 2004. A PSA considerava o Mercosul um mercado consumidor estratégico e a venda de automóveis nesses países deveria atingir, em cinco anos, cerca de 3 milhões de unidades. O objetivo do grupo era conquistar 8% desse mercado, duplicando o total de vendas fora da Europa em relação ao registrado em 1998, quando foram vendidos 360 mil veículos.

Surgia, a partir de então, o pólo metal mecânico de Porto Real como está manifesto na lei n.º 2.822 de 07 de novembro de 1997:

Art. 2º - Fica, ainda, ratificado o Convênio de Infra-estrutura anexo à presente lei, firmado em 04 de outubro de 1997, entre o Estado do Rio de Janeiro, a RIOGAS S.A., a Telecomunicações do Rio de Janeiro S.A - TELERJ, a Empresa Brasileira de Telecomunicações S.A - EMBRATEL, a Fundação Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Rio de Janeiro - DER-RJ, a Companhia

*Docas do Rio de Janeiro - CDRJ, o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial - Departamento Regional do Rio de Janeiro - SENAI-DR/RJ, a Porto Real Empreendimentos Imobiliários Transportadora Ltda, a Fazendas Reunidas Osório S.A., o Município de Porto Real, a Automobiles Peugeot, a Automobiles Citroën e a Peugeot-Citroën do Brasil S.A. com a interveniência do Banco do Brasil S.A., que tem por objetivo conjugar esforços no sentido de dotar a área de até 3.000.000 m², localizada no Município de Porto Real, de toda a infraestrutura necessária à instalação e à operação da planta industrial da Peugeot-Citroën do Brasil S.A., a que se refere o Acordo-Programa.*⁴¹

O Centro de Produção Automobilístico de Porto Real (CPPR), como foi denominado o projeto, previa uma produção tendo os seus fornecedores diretos sob o sistema do *just-in-time* dentro de um tecnopólo. Num investimento de U\$ 95 milhões e com a previsão de gerar 450 novos empregos, o cinturão de fornecedores recebeu as indústrias de autopeças *Copo Fehrer* (com investimentos de U\$ 13 milhões e dez empregos – produção de espumas, tecidos e componentes para acentos), *Eurostamp* (U\$ 50 milhões e podendo gerar 200 empregos - produção de estampa em estrutura metálica), *Faurencia* (U\$ 7 milhões e cem empregos - produção de estofamento de assentos para automóveis), *Gefco Lear* (responsável pela logística de operação integrada do pólo e armazenagem de cargas automotivas, com investimentos de U\$ 10 milhões e previsão de 70 empregos), *Vallourec do Brasil Autopeças Ltda* (U\$ 15 milhões e previsão de 70 empregos diretos - peças para suspensão e usinagem dos eixos), *Plastic Omnium* (de pára-choques) e a *UT Automóveis* (de chicotes elétricos).

O contrato entre o Estado e as empresas do tecnopólo foi assinado em 25 de abril de 2000, no Palácio da Guanabara, pelo governador Anthony Garotinho (PDT) e pelo secretário estadual de Desenvolvimento Econômico e Turismo, Tito Ryff. As empresas seriam beneficiadas com a devolução de até 60% do valor recolhido do ICMS durante os primeiros cinco anos, mas não ficariam isentas do imposto e teriam um prazo de mais cinco anos para recolher o valor devido, reajustado com taxas de 6% ao ano.

Antes do tecnopólo ser inaugurado, em 2000, o governador Garotinho anunciou que o estado venderia sua participação de 32% no capital da Peugeot-Citroën (o contrato assinado entre a Peugeot e o ex-governador Marcello Alencar previa que o governo manteria a sua participação durante 15 anos).

“O presidente do grupo Peugeot, Jean-Martin Folz, disse esperar que o estado fique satisfeito com o sucesso do empreendimento e acabe desistindo de vender sua participação. A decisão do governador foi tomada nesta manhã com a

⁴¹ Fonte: Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro

presidência da PSA, pouco antes do lançamento da pedra fundamental da fábrica, em Porto Real. O ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio, Celso Lafer, esteve na solenidade e elogiou o empreendimento, dizendo que ‘representa uma síntese de audácia, energia e confiança no Brasil.’” – “Diário do Vale”, 29/01/1999.

Atualmente, a empresa tem cerca de 1,7 mil funcionários. Em abril de 2001, iniciou-se a construção de um prédio de 5 mil metros quadrados da fábrica de motores, ao lado da linha de produção de veículos. A fábrica tem capacidade de produzir até 50 mil motores por ano. No ano de 2003⁴², foram investidos US\$ 75 milhões na ampliação da sua produção e o resultado esperado era a criação de aproximadamente mais duzentos postos de trabalho diretos.

Em novembro de 1998, se instalou em Porto Real a *Galvasud S.A.*, *joint-venture* entre a CSN⁴³ (com 51% do poder acionário) e a alemã Thyssen Krupp Stahl⁴⁴ (49%)⁴⁵, destinada à produção de aços galvanizados em bobinas, chapas, blanques prensados e soldados a laser para a indústria automobilística. Localizada num terreno de 150 mil metros quadrados entre as fábricas da Volkswagen e da Peugeot-Citroën, a empresa começou a operar em 1999. O projeto, orçado em R\$ 290 milhões, teve 70% (US\$ 165 milhões) do valor financiado pelo BNDES através do programa de fomento *Finame*, e pelo banco alemão KFW, na modalidade *Project Finance*.⁴⁶

A fábrica teria capacidade de produzir 350 mil toneladas de bobinas de aço galvanizado por ano e abasteceria principalmente as indústrias automobilísticas instaladas em São Paulo, Rio, Minas Gerais, Paraná e no Mercosul. A expectativa era de que atingisse um faturamento bruto anual em torno de US\$ 300 milhões. A empresa

⁴² Jornal “*Diário do Vale*” – 16/04/2004.

⁴³ Líder no setor siderúrgico brasileiro, responde por 18% da produção anual de aço bruto. É a maior planta siderúrgica da América Latina, com capacidade de produção de 5,1 milhões de toneladas de aço bruto por ano e um faturamento anual superior a R\$ 3 bilhões. Fonte: Jornal “*Atualidade*”.

⁴⁴ Terceiro maior grupo siderúrgico do mundo e o maior da União Européia. Produz 17,5 milhões de toneladas de aço/ano. Fatura anualmente 12 milhões de Euros e emprega mais de 24 mil pessoas. Dispõe de avançadas tecnologias, o que lhe dá condições de ampla competitividade no mercado mundial. Fonte: Jornal “*Atualidade*”.

⁴⁵ Em 2003, a CSN comprou a parte da *Thyssen Krupp Stahl*, tornando-se a única proprietária da empresa.

⁴⁶ A operação foi estruturada pelo Unibanco e pelo KFW. A divisão dos investimentos foi feita em três partes. A primeira, formada por duas linhas de empréstimo do KFW: uma de US\$ 65 milhões e outra de US\$ 40 milhões. Um empréstimo em Reais, equivalente a aproximadamente US\$ 45 milhões, seria repassado pelo Unibanco com recursos da *Finame* e outro, de cerca de US\$ 15 milhões, a ser ainda contratado junto ao BNDES. O contrato, que representava o primeiro passo para a viabilização do financiamento de US\$ 165 milhões de um total de US\$ 250 milhões (US\$ 180 milhões na Linha de Galvanização e US\$ 70 milhões no Centro de Serviços de Corte e no Centro de Soldagem a Laser) foi assinado entre a diretoria da GalvaSud e os agentes financeiros, em Berlim, no dia 23 de agosto. O governo estadual participou oferecendo como atrativo uma linha de financiamento, seguindo a linha do

contaria ainda com um Centro de Serviço de Aço, com capacidade de 160 mil toneladas por ano. A previsão estabelecida assegurava que somente em sua fase de implantação a GalvaSud atingisse um pico de 2,5 mil vagas na construção civil⁴⁷, quando iniciasse as construções do Centro de Serviços, do prédio administrativo e da subestação de energia. Estimava-se que quando, em novembro de 2000, começasse a funcionar a linha de galvanização, estivessem empregados cerca de 250 trabalhadores e, em janeiro de 2001 (ano previsto para o funcionamento total da fábrica), a GalvaSud poderia gerar mais 250 empregos entre diretos e indiretos.

Muito embora a notícia da instalação tenha sido encarada com euforia, a parcela de funcionários composta por moradores de Porto Real ainda é ínfima, sendo a maioria de outros municípios do Sul Fluminense, especialmente de Volta Redonda, onde recebem treinamento na Escola Técnica Pandiá Calógeras (ETPC), com a qual a empresa fechou um pacote para a especialização dos contratados. Dos 60 candidatos inicialmente selecionados para técnicos de operação de máquinas, cerca de 15 (os quais responderiam pelos cargos de supervisão e operadores líderes) foram treinados na fábrica da Thyssen Krupp Stahl (TKS), na Alemanha. Os demais receberam treinamentos na CSN e na própria GalvaSud.

1.4.2 - O “Gigante Econômico” do Sul Fluminense

A agressiva política de atração de investimentos consolidou Porto Real como um dos principais municípios em desenvolvimento⁴⁸ no estado e provocou uma espantosa e prematura modernização do seu setor industrial⁴⁹. Entre 1997 e 2002 “desembarcaram”

Fundes, cujo valor poderia chegar a 9% do faturamento gerado pela empresa com carência de seis anos e prazo de outros seis para ser pago.

⁴⁷ As obras de construção civil da GalvaSud no município de Porto Real foram iniciadas no mês de abril de 1999.

⁴⁸ Números e valores dos novos investimentos - Tabelas 2 e 3 - Anexo.

⁴⁹ O prefeito Sérgio Bernardelli (PSDB), acreditando que as instalações das fábricas que estavam chegando à cidade pudessem contar como ponto positivo, ainda tentou atrair a montadora coreana Universal Motors (cujo interesse em instalar uma filial no Brasil, especificamente no Rio de Janeiro, foi colocado por um empresário coreano durante visita ao estado), o que não se concretizou. Outro projeto que acabou não saindo do papel foi o da vinda de uma fábrica carioca de ferramentas para montadoras de veículos automotores, a *Fercotec*. A nova fábrica investiria, na primeira fase, em torno de US\$ 25 milhões, de um total de US\$ 50 milhões, gerando aproximadamente cem empregos diretos. O objetivo da empresa era fabricar ferramentas para atender às fábricas da Volkswagen e da Peugeot-Citroën, além da Mercedes-Benz e da General Motors de São Bernardo do Campo. A prefeitura até sugeriu um terreno de 420 mil metros quadrados localizado próximo ao cemitério municipal para instalação da fábrica (*“Diário do Vale”*, Sexta-feira, 19 de fevereiro de 1999). O governo fluminense também fez uma proposta para atrair a fábrica de automóveis da Ford, que seria instalada no Rio Grande do Sul e acabou indo para a Bahia. O então secretário estadual de Desenvolvimento Econômico, Tito Ryff, procurou duas vezes a

no município pelo menos 15 novas empresas – estimando-se um investimento de US\$ 700 milhões até 2003⁵⁰ - com atividades industriais diversificadas, que provocaram mudanças significativas no perfil econômico da pequena localidade, até 1996 um distrito basicamente rural. Além das empresas que já existiam e das três “gigantes”, *Brasul, ABC Cargas, Hawái, Transpoli, Ouro Verde, OCS, Autosport, Sada e T. Norte*, vieram compor o cenário industrial local. Índices da prefeitura estimam que a administração Bernardelli tenha atraído mais de 550 atividades autônomas, gerado 4500 postos de trabalho e investido, até 2000, US\$ 1,1 bi só na implantação de indústrias⁵¹. O prefeito calcula que a arrecadação de ICMS, em 1999, aumentou cerca de 60% em relação a 1998. De acordo com ele, a receita tributária passou de R\$ 68 milhões para R\$ 104 milhões, contribuindo para que a cidade tenha um maior percentual no Índice de Participação dos Municípios (IPM)⁵². Nisso tudo, o que pode realmente ser confirmado é que a arrecadação teve uma elevação extraordinária, especialmente após 2001, quando começou a recolher impostos da Peugeot-Citroën.⁵³

1.5 - Porto Real: de primeira colônia italiana do Brasil a município “modelo”⁵⁴

Com a desagregação do trecho da fazenda Piquete, em função do acordo com Resende, o território do pequeno município de Porto Real passou a ser constituído de parte do antigo distrito, resultando num único distrito-sede que ocupa uma área total de 50,7 quilômetros quadrados, algo irrisório, que corresponde a 0,8% da área total da região do Médio Paraíba⁵⁵. Sua grande vantagem é ser constituído na sua quase totalidade por terrenos planos e banhado pelo rio Paraíba do Sul, que compreende, em um grande trecho, os limites intermunicipais com Quatis⁵⁶, Barra Mansa⁵⁷ e Resende⁵⁸.

direção da Ford para oferecer um terreno no município de Porto Real. A área seria doada pelo empresário Luiz Eduardo Monteiro, presidente do *Grupo Renato Monteiro*, que também cedeu terrenos para as outras duas montadoras. **Governo do Rio oferece terreno para a Ford** – “*Diário do Vale*” - 03/05/2000.

⁵⁰ Fonte: Jornal “*Atualidade*”, de 02 a 08 de setembro de 2000.

⁵¹ Porto Real Notícias – Julho de 2002

⁵² O IPM é calculado seguindo vários critérios, entre eles a participação do ICMS. Tabelas 4 e 5 - Anexo.

⁵³ Confira os gráficos no anexo 1.

⁵⁴ Fonte: Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro

⁵⁵ Tabela 6 – Anexo.

⁵⁶ Começando na confluência do ribeirão da Figueira com o rio Paraíba do Sul e seguindo até a confluência com o córrego da Cachoeira ou ribeirão da Divisa.

⁵⁷ Começando na confluência do rio Paraíba do Sul com o córrego da Cachoeira ou ribeirão da Divisa, seguindo por este até a sua nascente em um marco situado na margem do mesmo. Prosseguindo pelo divisor de águas do ribeirão de Barreiros e córregos da Lagoinha até o morro Redondo.

⁵⁸ Do Morro Redondo em direção à nascente do córrego da Vista, por este até a confluência com o rio Vermelho, se estendendo ao rio Barreiro, até atingir a confluência com o rio Paraíba do Sul. Desse ponto,

Realizadas em 3 de outubro de 1996, as primeiras eleições municipais foram disputadas por dois ex-vereadores de Resende: Jorge Serfiotis (PFL) e Sérgio Bernardelli (PSDB), que acabou saindo vitorioso da disputa eleitoral. Em 1º de janeiro de 1997, o eleito tomou posse na Câmara Municipal de um município com dez bairros: Freitas Soares, Fátima, Jardim das Acácias, São José, Ettore, Centro, Nova Colônia, Novo Horizonte, Village e Bulhões. De acordo com o censo de 2000⁵⁹, sua população era de 12.095 habitantes (com a estimativa de ser em torno de 12.993 pessoas em 2002), correspondentes a 1,5% do contingente da Região do Médio Paraíba e com uma proporção de 101,4 homens para cada 100 mulheres. A densidade demográfica era de 255 habitantes por km², contra 130 por km² de sua região.⁶⁰

No período de 2000, Porto Real só superava Quatis e Rio das Flores em número de habitantes. Acompanhando a mudança no seu perfil populacional, percebe-se que Porto Real sempre teve uma população muito pequena e com taxa de crescimento irrisória. Em 1940, a população era de 1.014 habitantes, e em 1991, o Censo apontou 8.328 moradores. Quando ocorreu a emancipação, o município tinha 8,6 mil moradores e, no Censo de 2000⁶¹, já eram registrados 12.095⁶². As projeções da tabela 7, em anexo, indicam uma população de 12.993, em 2002. Deste total, havia 6.091 homens e 6.004 mulheres, com uma população urbana de 11.388 pessoas contra 707 pessoas vivendo na área rural. No mesmo período, houve uma (alta) taxa de urbanização de 94,2% (93,0% na região Médio Paraíba) e uma densidade demográfica de 237,6 habitantes por km² (tabela 8). De 1998 (quando começou a ser contabilizada) até 2001, a taxa de natalidade decresceu de 21,1 nascimentos por 1000 habitantes para 19,0.⁶³

A injeção de dinheiro na economia da região elevou a renda média da população. A evolução do PIB⁶⁴ entre 1996 e 2000 e o comparativo entre renda e PIB

até alcançar a Fazenda Piquete. Rumo ao norte, por cerca de 2.000 metros, alcança a margem direita do rio Paraíba do Sul, nas proximidades da foz do ribeirão do Deserto. Por fim, segue pelo rio Paraíba do Sul até a confluência com o ribeirão da Figueira.

⁵⁹ Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

⁶⁰ Tabelas de 7 a 12 – Em anexo. Destaque para a tabela 10 que apresenta um comparativo entre as evoluções demográficas do município de Resende, da micro-região 217 (que hoje equivale ao Médio Paraíba) e do antigo estado do Rio entre 1950 e 1970.

⁶¹ O município-mãe de Resende tinha, em 1940, 22.458 moradores, em 1991 (antes da negociação com a Volks começar oficialmente), 83.429 e, em 2000, 104.549 habitantes.

⁶² Entre 1991 e 2000, Porto Real teve uma taxa média geométrica de crescimento de 4,23% ao ano, contra 1,38% na região e 1,30% no Estado. De 1996 a 2000, ou seja, num intervalo de apenas quatro anos, a variação foi de 47%.

⁶³ Fonte – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

⁶⁴ Tabelas de 13 a 17 em anexo – Variação do PIB por atividades, regiões e municípios.

em 2000⁶⁵ indicam que, nesse período, o novo município teve uma renda per capita de R\$ 24.822 mil (uma variação em torno de 234,7%, a maior entre todos os municípios fluminenses)⁶⁶, superando até o Rio de Janeiro (R\$ 14.917) e ocupando a segunda posição no estado, o que indica o seu dinamismo econômico, impulsionado principalmente pelas indústrias de transformação⁶⁷ e de vidro. O balanço apresentado este ano pela prefeitura revela que a variação do PIB de 2001, período em que a PSA Peugeot-Citröen entra em operação, a 2003 foi de 1.300%, extremamente superior à de qualquer outro município do estado (*“Nossas perspectivas são as melhores possíveis para 2004, quando vamos receber as contribuições da Peugeot”*, afirmou o prefeito Sérgio Bernardelli. **Primeiro no Ranking do Estado** – Jornal *“Atualidade”* – De 03 a 09/05/2003).

1.5.1 - Investimentos Municipais

Atualmente, Porto Real é um município dotado de energia elétrica em abundância (138 mil kw), telefonia convencional e celular sobre fibra óptica, e gás natural encanado, avanços que foram exigências das empresas de grande porte, mas que ao mesmo tempo deixaram como legado uma infra-estrutura que proporciona condições mais favoráveis à industrialização local.

Desde que assumiu a prefeitura em 1997, Sérgio Bernardelli⁶⁸ contou, ano após ano, com uma arrecadação que vem crescendo a níveis exorbitantes e revertendo-se em polposos recursos que possibilitam a modernização de toda a estrutura de um município de dimensões geográficas e populacionais absolutamente irrisórias, como indiquei anteriormente. A sua arrecadação, em 1997, foi de R\$ 7,806 milhões, mas a entrada em funcionamento da fábrica da Peugeot-Citröen fez o crescimento econômico do município disparar. A expectativa era de que fechasse o ano de 2004 com uma arrecadação recorde de R\$ 42 milhões e de que chegue a R\$ 50 milhões em 2005⁶⁹ (*“É um motivo de muita alegria, o município superou todas as expectativas, ficando bem*

⁶⁵ Fonte: *Panorama da Economia Fluminense*.

⁶⁶ A média de crescimento da região foi de 18,43%, superando a do estado, que ficou em 12,27%.

⁶⁷ Não se contabiliza o resultado da operação da Peugeot-Citröen, que iniciou suas atividades em 2001.

⁶⁸ Edição de outubro/novembro de 1998 da publicação *Municípios em Revista*, que aborda as mudanças empreendidas a nível econômico em Resende e Porto Real.

⁶⁹ O município fica com 25% do valor arrecadado, de acordo com o Índice de Participação do Município (IPM), que cresce conforme aumenta o repasse e é calculado tomando por base a Declaração Anual Sobre Circulação de Imposto e Serviço (DECLAN).

acima do crescimento do estado”, observou Sérgio Bernardelli, prefeito de Porto Real - **Crescimento à vista - PIB de Porto Real cresce 1.300%, superando todas as expectativas, ficando bem acima do crescimento dos demais municípios.** Jornal “*A Voz da Cidade*” – 26/08/2004).

Tal quantia em caixa permitiu ao governo municipal “despejar” dinheiro numa série de obras com o objetivo de passar a imagem de um município moderno, entre elas o Ginásio Poliesportivo Gustavo Pereira, no Bairro de Fátima, orçado em R\$ 400 mil e inaugurado em 05/09/2003, cinco quadras de esporte e duas creches municipais⁷⁰. A prefeitura também mantém escolinhas de futebol, handebol e basquete com mais de 200 crianças e adolescentes, disponibilizando toda a infra-estrutura, fornecendo material esportivo e mantendo um professor encarregado de treinar os jovens.⁷¹

Porto Real conta hoje com serviços de eletrificação prestados pela CERJ (Companhia de Energia do Rio de Janeiro), recolhimento de lixo pela prefeitura três vezes por semana; a água consumida pela população provém da Estação de Tratamento de Água (ETA); e o esgoto sanitário é tratado por três estações. Foram construídas casas populares, a maternidade Alba Abba Bernardelli (“*Essa obra vai de encontro ao desejo dos moradores da cidade*”; “*com a maternidade, nenhuma gestante de Porto Real precisará se deslocar para Resende, Barra Mansa ou Volta Redonda para dar a luz aos seus filhos.*”- Sérgio Bernardelli – declaração ao Jornal “*Atualidade*” – Edição de 05 a 12 de julho de 2002)⁷² e o seu primeiro Centro de Tratamento e Diagnóstico da Mulher⁷³, ligado ao hospital maternidade, ficou pronto em 25 de outubro de 2003.

Os jornais da região anunciavam uma preocupação do prefeito em construir “anéis viários”, duplicar, abrir e colocar asfalto nas estradas que interligam o Centro da cidade ao pólo-industrial, como foi o caso das avenidas Fernando Bernardelli e Renato

⁷⁰ A primeira foi inaugurada no início de 2004, funciona no bairro Freitas Soares e tem capacidade para 100 crianças; a segunda, inaugurada no bairro Novo Horizonte, conta com capacidade para atender até 80 crianças residentes dos bairros da zona norte do município (Village, Vila Real, Jardim Real, Centro, Ettore e Nova Colônia).

⁷¹ Tabela 18 – Composição dos Gastos por Função.

⁷² “Depois de anos de espera, o município enfim poderá se orgulhar de ver nascer seus primeiros filhos legítimos. Numa cerimônia que contou com a presença de figuras ilustres, como os deputados federais Márcio Fortes e Rita Camata, o prefeito Sérgio Bernardelli inaugurou, na última sexta-feira, dia 5, as obras da primeira maternidade municipal. Orçada em R\$ 1 milhão (incluindo os equipamentos), a unidade foi construída através de um convênio entre a prefeitura e a União, por meio do Ministério da Saúde. Sessenta por cento da verba destinada para a obra saíram dos cofres do município.” **Que Venham os Legítimos Filhos – Gestantes não precisarão mais se deslocar para dar a luz** – “*Atualidade*” - 05 a 12 de julho de 2002.

⁷³ As obras custaram R\$ 300 mil e foram custeadas com recursos do Ministério da Saúde e da Prefeitura, que entrou com uma contrapartida de 25%.

Monteiro⁷⁴. A obra desta última, iniciada em 2002 e concluída em 2003, consumiu R\$ 300 mil do governo do estado e outros R\$ 900 mil da prefeitura. Com 8 km de extensão, a Renato Monteiro foi anunciada com grande euforia pelo poder público municipal por se tratar da “ponte” que faltava para interligar o “poderoso” pólo industrial de 9 milhões de metros quadrados e mais de 15 empresas instaladas ao centro comercial e habitacional do município. O prefeito Sérgio Bernardelli definiu esta como sendo “*mais uma grande conquista na parte de infra-estrutura. O principal fator para o desenvolvimento são as vias para que haja escoamento dos produtos fabricados na cidade. As estradas são fundamentais para que os negócios fluam de acordo com as expectativas, tanto da cidade, quanto das empresas*”, acrescentou (“*Diário do Vale*” – 06/10/1999).

"Estamos realizando o sonho de muitas pessoas, que é o asfaltamento total da Av. Renato Monteiro⁷⁵. Com essa grande obra, nós estaremos unindo o Industrial ao Comercial, asfaltando aproximadamente 4,5 Km, atraindo assim mais investimentos para Porto Real." Prefeito Sérgio Bernardelli (em entrevista ao jornal “*Diário do Vale*” - 15/09/2002).⁷⁶

A obra mais comemorada da gestão Bernardelli foi a do Palácio Municipal 5 de Novembro⁷⁷. Fruto de uma parceria com a iniciativa privada (que custeou 70% do valor total), depois de seis anos e meio de obras, o centro administrativo da prefeitura – com 1,2 mil metros quadrados e estimado em R\$ 900 mil – abriu as portas ao público no dia 05 de abril de 2004 com uma série de eventos, incluindo uma reunião dos funcionários na antiga sede⁷⁸ para um ato simbólico de despedida e uma “caminhada cívica” por Porto Real que contou com a participação de parte da comunidade.

⁷⁴ A Avenida Renato Monteiro funcionou até 1958 como uma linha de trem em que máquinas a vapor faziam o transporte de cana-de-açúcar para uma usina da região. Nesse ano, a linha foi desativada e a via transformada em estrada, ainda para o transporte de cana.

⁷⁵ Orçada em R\$1,4 milhão. Fonte: “*Diário do Vale*” – 15/09/2002

⁷⁶ “(...) o prefeito raciocina que os milhares de funcionários e executivos das empresas não precisarão se dirigir mais a restaurantes na beira da Dutra, como acontece hoje, e, até mesmo, poderão se mudar para o centro da cidade. Tudo porque não precisarão mais comer poeira, ou lama, em dias de chuva, quando quiserem se dirigir aos restaurantes, pousadas e hotéis da cidade. ‘Vamos aumentar o número de habitações. Porto Real está preparada, temos lotes e moradia disponíveis. É uma obra para ficar na história.’” – Jornal “*Atualidade*” - De 10 a 17 de setembro de 2002.

⁷⁷ No projeto original criado pelo arquiteto Tom Kneip, abrangeria, além da prefeitura, um teatro e a casa da cultura.

⁷⁸ A prefeitura até então funcionava no *Porto Real Country Clube*, nas adjacências da *Companhia Fluminense de Refrigerantes*.

“Um momento histórico! Vamos todos caminhar do Porto Real Country Clube até o Palácio Municipal e lá teremos a cerimônia de inauguração. Essa união entre o poder público e o privado demonstra que nossa administração está cada vez mais moderna, sempre pensando no bem-estar da comunidade em primeiro lugar.” Foi assim que o secretário de Governo, Norival Diniz, o Val, definiu a inauguração do Palácio 5 de Novembro. – Jornal *“Atualidade”* - **Endereço Novo para a Prefeitura** – De 3 a 8 de abril de 2004.

Apesar de todos os avanços citados, sobretudo em infra-estrutura, fazendo com que aproximadamente 80% da população esteja residindo em domicílios com água encanada, luz elétrica e coleta de lixo, tendo ruas e avenidas em sua grande maioria calçadas e asfaltadas, os oito anos do governo Bernardelli aparentemente não reduziram as principais carências dos habitantes locais, tidas como motivos suficientes para a emancipação: a elevada taxa de desemprego e a carência de um hospital de grande porte.⁷⁹

Em primeiro lugar, ao contrário das expectativas repetidas vezes publicadas nos jornais sobre as novas oportunidades de emprego que as empresas recém-chegadas ofereceriam, as coisas não teriam transcorrido como se imaginava. Embora muitos acreditassem que a PSA Peugeot-Citroën fosse gerar 15 mil empregos (entre diretos e indiretos) e suas fornecedoras de autopeças mais 460 postos de trabalho (*“A instalação da Volkswagen, Guardian e Peugeot-Citröen transformou a área em um dos principais pólos metal-mecânicos do estado do Rio”*, avaliou Bernardelli - Jornal *“A Voz da Cidade”* – 26/08/2004), não há números exatos sobre o quanto desse total corresponde a trabalhadores do município. O que podemos assegurar é que a parcela da população mais propícia a trabalhar em fábricas como essa, ou seja, aquela na faixa dos 20 aos 34 anos de idade, é composta por um universo máximo de 3.219 habitantes (tabela 12). É certo também que os indivíduos acima dos 30 anos de idade, com baixíssima escolaridade (quase todos analfabetos ou semi-analfabetos) e pouca qualificação, se mantiveram excluídos das novas empresas. Os números sobre educação, revelados na tabela 20, apresentam indicadores gravíssimos em Porto Real com um índice de analfabetos (9,5%) superior às médias estadual (6,2%) e de Resende (5,5%). Computando os valores da faixa etária que vem tendo maior dificuldade de inserção no mercado de trabalho local, percebemos pela tabela 19 que, pelo censo de 2000, o estado, Resende e Porto Real têm, respectivamente, dos 30 aos 39 anos, 4,3 %, 3,3% e 6% do

⁷⁹ Porto Real encontra-se no 58º lugar no estado, em IDH. Tabelas de carências municipais, rendimentos médios mensais e IDH - Tabelas 19 a 24.

total de seus habitantes analfabetos; dos 40 aos 49 anos, 5,6%, 5,9% e 9,1%; dos 50 aos 59 anos, 9,5%, 11,3% e 24,4%; e da parcela com 60 ou mais anos de idade, 16,6%, 21,9% e 47,9%. Estas duas últimas faixas etárias apresentam as maiores disparidades.⁸⁰

Os mais jovens, ao contrário, ainda enxergam uma luz no horizonte e vêm sendo incentivados a se qualificar, algo que, como explicou a então secretária de educação e cultura do município, “aqueles que lembraram de trazer a fábrica esqueceram de fazer com antecedência”:

“Eu vou fazer um depoimento, sério, mas é um depoimento que a gente precisa reconhecer, é uma avaliação: trouxeram as grandes indústrias, trouxeram as grandes empresas e não trabalharam, concomitantemente a essa vinda, a qualificação do profissional. Quando se começou a negociar a emancipação, já deveria se negociar com Resende uma forma de qualificação dos profissionais aqui da nossa área. E esperou-se primeiro a emancipação, esperou-se primeiro um diagnóstico, para depois vir. Então, agora é que eu tenho produto de ensino médio saindo.” – Emília Prota Bernardelli, ex-secretária de Educação e Cultura de Porto Real, 13 de julho de 2004.

Aliada à exclusão das indústrias de alta tecnologia soma-se a escassez de atividades comerciais, fonte alternativa de emprego, e uma baixa ocupação nas atividades rurais, em sua maioria familiares.

Tamanha escassez de oportunidades repercute num desnível, evidente para quem anda pelas ruas do município. As condições de vida da população, na sua maioria negra, pobre e que reside em casebres que se multiplicam dia após dia, transformando-se em pequenas favelas nos bairros de Freitas Soares, Fátima, Jardim das Acácias, São José, Novo Horizonte e Bulhões, são piores do que as do Centro e do Ettore, bairros digamos de classe média e compostos por descendentes de italianos.

Outra área crítica é a saúde⁸¹. Além do centro de diagnóstico e da maternidade, o município só dispõe de dois postos de saúde, seis núcleos do “Programa Saúde da Família” (que contam com o trabalho de agentes comunitários pagos pela prefeitura), algumas clínicas particulares, inacessíveis para a população de baixa renda, e alguns projetos sociais que vêm sendo implementados pelas secretarias de Saúde, Educação e

⁸⁰ Quanto ao Índice de Qualidade dos Municípios (IQM), calculado pelo somatório de três níveis (Necessidades Básicas; Aumento de Oportunidades de Ascensão Social; Autodesenvolvimento e Satisfação), Porto Real encontra-se em 30º lugar entre os noventa e um municípios analisados, com um índice total de 58,4%. Fonte: IQM – CIDE.

⁸¹ A Secretaria de Saúde oferece as seguintes especialidades médicas Cardiologia, Oftalmologia, Gastroenterologia, Endocrinologia, Pediatria, Clínica Geral, Cirurgia Geral, Otorrinolaringologia, Ginecologia e Obstetrícia.

Ação Social. O poder público federal financia o “Cadastramento Único”, o estadual o “Programa de Atendimento à Família” e o municipal o “Programa Qualidade de Vida do Cidadão” (Inclusão Social). No entanto, há uma forte carência de um hospital de grande porte, obrigando a população, em situações de emergência a procurar atendimento nas vizinhas Resende, Barra Mansa e Volta Redonda.

A população também sofre com a escassez de atividades culturais, esportivas e de lazer em geral, como teatros, museus e casas de cultura, dispondo somente de praças e alguns ginásios poliesportivos. São fatores que, além de inviabilizarem as atividades turísticas – apontadas pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), juntamente com a agropecuária, num estudo encomendado pelo SEBRAE, como as verdadeiras potencialidades econômicas do município –, também indicariam a má utilização do dinheiro público.

1.5.2 - Colônia e Distrito: Porto Real antes da emancipação⁸²

A despeito de não serem utilizados da forma mais adequada, os investimentos públicos nesses oito anos sob a condição de município foram infinitamente superiores à toda fase em que o distrito permaneceu sob a jurisdição de Resende. Mas, no seu surgimento, em princípios do século XIX, Porto Real chegou a ser considerado um lugar promissor. As suas terras pertenciam a Simão da Rocha Corrêa e contavam, já naquela época, com um porto fluvial (Porto do Simão), um armazém e um grande empório que serviam de apoio entre diversos outros no trecho navegável do rio Paraíba, entre Campo Belo e Barra do Pirai.

Rezam as crônicas⁸³ que, na vasta planície originalmente habitada pelos índios Purís, pouco além de 1800, o ajudante português José de Souza Marques comprara terras no caminho do “Minhocal”, do distrito do Curato de Nossa Senhora da Conceição do Campo Alegre (hoje Resende). Em 1825, houve uma “pendenga” entre os proprietários do Porto do Simão e os herdeiros do português quanto aos limites de suas

⁸² *O resumo histórico aqui apresentado se baseia, sobretudo, no diário do Comendador Enrico Secchi; no trabalho da socióloga italiana Roberta Saccon intitulado *Ricerca Storica Sull'emigrazione Italiana a Porto Real, Rio de Janeiro (Brasile)*, in: *Gli Emiliano Romagnoli e l'emigrazione Italiana in America Latina, 2001*; em informações retiradas dos antigos jornais “O Rezendense”; “Itatiaya”; e do relatório do Ministério da Agricultura de 1878.*

⁸³ Fontes: *Crônicas dos Duzentos Anos- Resende 1801-2001*. ARDHIS – Academia Resendense de História, 2001; Revista “Caderno Município de Porto Real- Sinônimo de Desenvolvimento”; da Câmara dos Vereadores; da Prefeitura de Porto Real – www.portoreal.rj.gov.br; e do site “Infocidade” – http://www.infocidade.com.br/hist_preal.htm.

terras. A contenda foi grande, a ponto do Vigário da Vara aconselhar recorrerem ao arbítrio de Dom Pedro II. De comum acordo, levaram o litígio ao Imperador, pedindo-lhe que determinasse quem tinha razão sobre a questão. Ele interferiu dando ganho de causa aos Marques. Como forma de agradecimento, isso por volta de 1824, os irmãos ofereceram ao Imperador alguns alqueires situados às margens do Paraíba, no trecho onde o rio faz uma grande volta. Nesse espaço, Dom Pedro II determinou a construção de uma mansão às margens do rio, com fonte de água, piscina e um pequeno porto. Utilizada pela Família Imperial como local de descanso durante as viagens à Província de São Paulo, para se chegar até lá era preciso que o Imperador viajasse com sua comitiva de trem até o povoado de Floriano, onde um barco já o aguardava, e subisse o rio até um pequeno porto particular. Sempre recebido pelo Conde Wilson, proprietário das terras contíguas e de quem era grande amigo, ele seguia posteriormente para a mansão. A origem do nome atribuído ao local está, portanto, nessa combinação entre o pequeno porto e a Família Real.⁸⁴

Na década de 1870, Adelina Malavazi⁸⁵ recebe a incumbência de recrutar cinquenta famílias de lavradores da região norte da Itália dispostos a começar, na então Província de Santa Catarina, o núcleo colonial Maria Tereza Cristina⁸⁶, primeiro experimento de colonização italiana no Brasil. No seu regresso à Itália, mais especificamente à Concórdia, no início de 1873, Adelina, aos 54 anos de idade, não gozando de boa saúde, é obrigada a procurar alguém que servisse como secretário nessa tarefa. Conhece então, Enrico Secchi⁸⁷, um professor primário bastante conhecido na cidade.

⁸⁴ Fonte: Porto Real, Resumo histórico – Secretaria de Educação, Cultura, Esporte e Lazer do Município de Porto Real (RJ).

⁸⁵ A sua trajetória de vida está relatada no diário do Comendador Enrico Secchi. Batizada como Clementina Tavernari, senhora italiana nativa da cidade de Concórdia Sulla Secchia, casa-se e separa-se de Iátici de Modena pouco depois do matrimônio. Envolvida na revolta de 1848, por pertencer à Maçonaria, foge para a Suíça em companhia de Alfonso Malavasi, com quem novamente se casa. Favorecida por um recenseamento realizado na Itália, Clementina passa a se chamar Adelina Malavasi e acompanha Alfonso, exímio flautista, que chega ao Brasil intermediado pela relação entre Dom Pedro II e o rei Vittorio Emanuele II, da Itália, ligados pela família Bourbon. Alfonso fez vários concertos na capital e conquistou rápida reconhecimento como músico, sendo convidado à tocar na presença de toda a Família Imperial. Sempre presente, a senhora Malavazi conhece e torna-se amiga da Imperatriz Maria Tereza Cristina, algo que sobrevive com a morte de Alfonso, em 1873, vítima da febre amarela. A freqüente presença na Corte torna Adelina pessoa de confiança do Imperador, que lhe propõe voltar à Itália e recrutar famílias para um núcleo colonial na província de Santa Catarina. Fonte: Imiei 56 Anni di Brasile- História de uma Emigração, 1991.

⁸⁶ Nome dado em homenagem à Imperatriz Maria Teresa Cristina.

⁸⁷ A principal fonte sobre a origem da colônia de Porto Real é o seu diário de bordo. Nele, o professor Enrico Secchi descreve a conjuntura sócio-política italiana do período, o alistamento das famílias, o embarque, a viagem (inclusive, descrevendo casos de mortes a bordo, como o de uma menina vítima do Tifo e jogada ao mar com suas roupas) e desembarque. Além disso, Secchi fala de parte da sua trajetória

“A escolha caiu sobre mim que, na época, dava aula na primeira e segunda série da escola municipal de Concórdia, minha terra natal, ganhando no começo (tenho vergonha de dizer!) 300 libras ao ano que, depois de três dias de serviço, passaram a ser 500. Não precisou repetir o convite, porque aceitei com entusiasmo de poder viajar e conhecer novos horizontes e de poder melhorar minhas precárias condições financeiras, insuficientes para formar uma família. Foi estabelecido que a senhora Malavazi fixaria um salário mensal de 90 libras, durante o tempo de permanência na Itália e durante a travessia e que, chegando ao Brasil, eu receberia um bom emprego na colônia que fundaríamos com as 50 famílias.” (Comendador Enrico Secchi, 1930: 13)⁸⁸

O auxílio de Secchi e a grave crise econômica da Itália reduziram as dificuldades em encontrar famílias dispostas a vir para o Brasil. Na casa dos senhores Crema, parentes da senhora Malavazi, foi aberto um escritório para iniciar a inscrição. Em poucos dias, um grupo de 50 famílias de Novi de Modena, Montova, Concordia Sulla Secchia, Ferrara, Parma e Reggio foram alistadas. Enrico conseguiu com que o deputado italiano Dr. Sterlih retirasse passaporte para as famílias e também arcasse com as despesas da viagem e de uma possível volta para a Itália.

No dia 22 de dezembro de 1874, as famílias embarcaram no navio "Anna Pizzorno", sob o comando do capitão M. Antonio Fossa, ancorado no porto de Gênova, acompanhadas de algumas outras do sul da Itália (mais especificamente de Nápoles).

Nas suas edições de fevereiro de 1875, o *“Jornal do Comércio”*, na época importante veículo de comunicação do Rio de Janeiro, noticiava um surto de febre amarela no sul do país. Quando, no dia 16 de fevereiro de 1875, o *“Anna Pizzorno”* atracou no porto do Rio, cerca de 193 italianos desembarcaram e outros 288 seguiram para o porto de Paranaguá, no Paraná. Aqueles que ficaram, informados sobre o surto, foram acomodados na hospedaria dos emigrantes, na Gamboa, e Secchi foi convidado por um alto funcionário para acompanhá-lo até a residência do Ministro da Agricultura, Doutor Costa Pereira.

“Chegados à mansão do Ministro, fomos recebidos pelo mesmo com sincera cortesia; ele quis ser informado a respeito da viagem, da saúde das famílias e de outros detalhes; tomamos juntos café e refresco e, despedindo-se, ele me disse que as 50 famílias seguiriam viagem para Porto Real, fazenda do Estado, que ficava ao lado da ferrovia Dom Pedro II, por causa da febre amarela que, naquele tempo, enfurecia na capital.” (Comendador Enrico Secchi: 29)

no Brasil, citando o seu trabalho na colônia de Porto Real. Fonte: *Imiei 56 Anni di Brasile- História de uma Emigração*, 1991. Texto gentilmente cedido pela Biblioteca Pública Áurea Lioi Macias.

No seu trabalho sobre a colonização italiana em Porto Real, a socióloga Roberta Saccon (2001)⁸⁹ assegura que, por determinação do Imperador e do Ministério da Agricultura, no dia 19 de fevereiro de 1875 a Agência de Colonização foi determinada a estabelecer um núcleo colonial de lombardos e piemonteses na “*Imperial Fazenda de Porto Real*”, a 176 km da capital. No trajeto, percorrido em um trem pela ferrovia Dom Pedro II, até a estação da Divisa (atual Floriano), os italianos foram conduzidos pelo diretor da colônia, Conselheiro Comendador José Pinto Cerqueira⁹⁰. O restante do percurso (cerca de três quilômetros) foi feito a pé.

“Todo mundo que chegava ao Rio de Janeiro, o serviço de imigração mandava para o interior o mais rápido possível para a pessoa ficar livre daquele... E com eles não foi diferente. Só que acabaram vindo para cá, se acomodaram aí num terreno bem legal e acabaram ficando.” – Claudionor Rosa, historiador.

De acordo com a autora, ao chegarem os italianos encontraram uma região que já vinha sendo lentamente ocupada por franceses, suíços e portugueses. Os primeiros ocupavam uma área à beira do rio onde, juntamente com os suíços, cultivavam mandioca e batata doce.

“Em Porto Real, encontramos, já assentadas em seus lotes de terra, algumas famílias francesas (De Marselha), uma numerosa família suíça, de um tal Beschouse, duas famílias portuguesas das ilhas, uma espanhola (dos Pirineus) e uma alemã. Logo confraternizaram com as nossas famílias ao ponto que, mais tarde, eu pude formar uma sociedade internacional de mútuo socorro, da qual eu fui nomeado presidente. Narciso Barbosa, bom contabilista, ficou como secretário e um engenheiro belga, Lateur de Liège, tesoureiro.” – (Comendador Enrico Secchi: 33)

O Governo manteve os colonos enviando-lhes médicos, alimentos e outros itens para sua subsistência. Alguns meses depois, Dom Pedro consultou os colonos sobre o desejo de permanecerem em Porto Real ou retomarem o itinerário até Santa Catarina. Alguns, muito em função do clima, decidiram pelo sul, mas a maioria, já adaptada ao lugar, decidiu permanecer.

⁸⁸ Idem.

⁸⁹ Fonte: Ricerca Storica Sull'emigrazione Italiana a Porto Real, Rio de Janeiro (Brasile), in: *Gli Emiliano Romagnoli e l'emigrazione Italiana in America Latina*, 2001.

⁹⁰ Pouco depois, Cerqueira saiu com toda a sua família da colônia e foi morar na sua casa na ilha de Paquetá, baía de Guanabara, sendo substituído pelo engenheiro Luiz de Souza Pitanga, profundo entendedor de agricultura.

O Imperador ordenou que as terras de Porto Real fossem divididas em lotes de 10 hectares, destinando-se um (1) à cada família, em regime de comodato. Eles, no entanto, foram obrigados a assinar um contrato de acomodação e trabalho nas terras da colônia, que tinham uma dimensão de 158.171,8 metros quadrados. O imigrante só poderia adquirir um lote sob a condição de cultivar ao menos 4.840 metros quadrados e construir uma habitação permanente. O título definitivo de propriedade do lote de terra designado só era adquirido depois que o colono pagasse integralmente o imposto (16.600 Réis) à *Fazenda Nacional* e provasse estar ao menos há um ano residindo e cultivando (principalmente açúcar) efetivamente. Caso contrário, o Estado poderia hipotecar a propriedade.⁹¹

O período era de decadência do ciclo do café e fim do sistema escravista, suscitando em jornais da região o peso que a mão-de-obra livre teria na economia local:

*“Agora que o governo tem feito internar os imigrantes, para livrá-los do flagello da febre amarela, julgamos conveniente dar noticia aos snrs. fazendeiros de uma tentativa de colonização, que está dando os mais bellos resultados. [...] Rezende, que conta cerca de 10.000 escravos, precisa quanto antes tratar de os ir substituindo por braços livres, e desde que da parte dos snrs. fazendeiros não haja exagerado espírito de ganancia, estamos certos que os braços livres hão de apparecer, e elles tirarão de seus estabelecimentos resultados muito mais satisfatorios do que com o emprego de braço escravo, que é um capital precario, e cujos claros às vezes absorvem o resultado interno de suas safras.”*⁹²

Em 1876, o diretor da colônia, Luiz Antonio de Souza Pitanga, destacava em entrevista ao jornal “*O Rezendense*” o rápido desenvolvimento daquela colônia:

“O pessoal activo do trabalho sóbe a mais de 500 indivíduos de diversas nações; todos empregando admirável actividade no mister da lavoura sobressaindo o núcleo italiano (do norte da Itália) a respeito do qual nutre o digno director as mais lisongeiras esperanças. Activos, trabalhadores, inteligentes, amante da família, em geral, todos os colonos, não lhe dão motivos senão de satisfação” – (“*O Rezendense*”, 17 de agosto de 1876: 3).

Entre 17 e 20 de agosto de 1876, o Conde D’Eu, genro de Dom Pedro II, visitava a colônia acompanhado do ministro da agricultura e de representantes das nações francesa, italiana e suíça. O administrador Luiz Antonio aproveitou o momento para reforçar sua convicção no sucesso do projeto: “*Em pouco tempo, se me forem*

⁹¹ Fonte: Ricerca Storica Sull’emigrazione Italiana a Porto Real, Rio de Janeiro (Brasile), in: *Gli Emiliano Romagnoli e l’emigrazione Italiana in America Latina*, 2001.

concedidos anos de vida, oferecerei aos olhos dos brasileiros e estrangeiros uma colônia modelo em Porto Real” (“O Rezendense”, 17 de agosto de 1876: 3).

Em seu diário, o Comendador Enrico Secchi assinala que os fundadores da colônia também cultivavam milho, arroz, feijão e mandioca, mas que a cana-de-açúcar é que realmente teria alavancado a transformação de Porto Real. Algumas máquinas chegaram para auxiliar o trabalho dos imigrantes, mas o problema da destilação da aguardente, a ser irremediavelmente solucionado com urgência, afim de não atrapalhar o progresso em via, dependia do interesse do governo ou de alguma companhia privada em montar um engenho. Caso o contrário, a colheita seria perdida. A preocupação dos colonos com os iminentes prejuízos foi descrita por Secchi, revelando também a demora das autoridades da época, no caso o Império, em solucionar esse descompasso na cadeia produtiva do açúcar:

“Passaram os meses, a cana chegou a amadurecer e a colheita ficaria perdida se os nossos colonos e os de outras nacionalidades não solicitassem providências à administração da colônia.” (Comendador Enrico Secchi: 39)

Passados dois meses, um engenheiro foi convocado no Rio de Janeiro para implantar, no centro da colônia, um engenho para a destilação do produto. Foi construído um grande barracão, coberto com telhas de zinco e dentro foram montados engenhos, alambiques, grandes tinhas para a fermentação de caldo de cana e os tonéis para aguardente. E assim, salvou-se boa parte da colheita que já estava secando.

Mais tarde, em princípios de 1879, o ministro da agricultura foi aconselhado a acelerar a emancipação da colônia de Porto Real, que, tal como foi exposto na edição de 15 de fevereiro do jornal “Itatiaya”, era julgada onerosa: “*Força è confessarmos: a colonia do Porto Real è, entre as muitas creadas pelos cofres publicos, a mais honerosa do Estado*”.

O jornal, no entanto, se manifestava contra o desmonte da colônia por questões de ordem econômica, revelando uma certa preocupação quanto às suas possibilidades futuras e alegando que tal decisão significaria o retrocesso de um projeto promissor, possivelmente modelo no futuro:

“A emancipação agora seria, em nossa franca opinião, o dismantellamento da colonia de Porto Real, que aliás tem custado tantos sacrificios ao Estado. Se a

⁹² Jornal “O Rezendense”, 23 de abril de 1876: 1.

razão economica é a que aconselha o governo imperial a emancipação da colonia de que tratamos, o resultado dessa medida será negativo. [...] Os colonos de Porto Real são devedores do Estado: este será reembolsado em tempo, não muito longo, fazendo concessões aos seus devedores; e para isto é necessario um centro administrativo a quem elles respeitem, e este centro os possa conter nos limites traçados á estabilidade da communhão e aos fins para que vieram ás nossas plagas. (...)Hoje que a colonia, no seu centro, tem já não pequeno montante – machinas para auxiliar a industria agricola que o braço livre extrahе do sólo – é de lastimar que a vejamos em pouco tempo, se fôr emancipada, n’um montão de ruínas, quando podia e póde ser ainda uma das colonias modelo, e ao mesmo tempo eschola. “(Jornal “Itatiaya”, 15 de fevereiro de 1879: 2)

A emancipação já estava decidida. Sua promulgação aconteceu com o decreto nº 7.256 de 26 de abril de 1879, passando a colônia ao regime da legislação comum, tal como se encontrava a outra população do Império. Porto Real passava então à condição de distrito do município de Resende, exonerando o governo Imperial de quaisquer compromissos posteriores para com os colonos.⁹³

Os planos de Luiz Antônio afundaram junto com a experiência de Porto Real. Apesar do engenho, seus alambiques, tinas e tonéis pareciam insuficientes diante de um cultivo crescente de cana-de-açúcar. Para que o progresso abandona-se a simples condição de sonho e ideal, dia após dia ficava mais evidente que a sua materialização necessariamente só transcorreria com a introdução, o mais rapidamente possível, de uma máquina a vapor para a destilação da aguardente.

Diante de tais circunstâncias de desamparo pelo Estado, a colônia não viu outra alternativa senão a sua adesão ao incipiente município de Resende. Mas uma brecha para a sobrevivência do povoado começaria a se abrir por intermédio da própria usina de açúcar. A proposta do próximo capítulo será retomar a trajetória do engenho, que viria a se tornar o de maior grandeza em todo o Sul Fluminense. Mostrarei os seus percalços até se transformar na *Companhia Fluminense de Refrigerantes*, e, por fim, atingirei o objetivo desta primeira parte da discussão, descrevendo a constituição daquele que considero ser o ator social-chave na compreensão do atual crescimento de Porto Real. Irei esmiuçar o *Grupo Renato Monteiro*.

⁹³ Outras importantes fundações foram a do distrito da Paz e Sub-delegacia, em 1891, e da Agência do Correio, em 1887. Fonte: *Crônicas dos Duzentos Anos- Resende 1801-2001*. ARDHIS – Academia Resendense de História, 2001

Capítulo II

A Usina de Açúcar, a Fábrica de Refrigerantes e o *Grupo Renato Monteiro*: um século de dependência

2.1 – Introdução

Para compreender todos os acontecimentos que envolveram a transformação do Sul Fluminense em pólo automotivo devemos retroceder ao século XIX, quando o crescimento de Porto Real apoiado na presença de uma usina de açúcar nos faz lembrar do que Leite Lopes (1988) qualificou como “cidade das chaminés”, designação genérica para um padrão de cidade industrial em que “as chaminés” subordinam a “cidade”, constituindo uma forma de dominação específica que caracteriza as fábricas com vila operária.⁹⁴

Similarmente, a descrição que a seguir farei da usina de Porto Real apresenta vários desses aspectos levantados. Estão lá o controle acionário quase que majoritário de uma única família, a modernização tecnológica e conseqüente expansão regional com atividades próximas ou diferenciadas daquela de origem, a vila operária e o padrão de dominação que “extrapola a esfera da produção em direção ao controle material da própria esfera da reprodução da força de trabalho” (idem: 17), constituindo um tipo de relação entre patrões e operários distinto das fábricas que não controlam nem a moradia, nem a sua vida social extra-fábrica. A usina de açúcar, a maior do Sul Fluminense, garantiu o progresso econômico da localidade pela “fome” com que absorvia “braços” de colonos italianos, migrantes mineiros e escravos libertos, remanescentes das antigas e decadentes fazendas de café do Médio Paraíba, ajudando também a construir

⁹⁴ A usina de Porto Real tem algumas facetas em comum com a Companhia de Tecidos Paulista (CTP), em Pernambuco, objeto de José Sérgio Leite Lopes. A CTP surgiu nos primeiros anos da década de 1890 sobre a área de um antigo engenho, sendo adquirida em 1906 pela família sueca Lundgren, que se expandiu nos anos 1910 e 1920 através de novas máquinas e de uma rede varejista de lojas, que se espalharam pelo Nordeste e depois pelo país. A fábrica possuía uma vila operária com aproximadamente 6.000 casas que coincidia com a cidade-sede do município, cuja área a companhia controlava na sua quase totalidade. Outros aspectos que chamam a atenção na descrição de Leite Lopes são a distância relativamente pequena (cerca de 20 km) entre a fábrica e a capital, Recife, que contrastava com um isolamento que se manteve até as décadas de 50 e 60, através do monopólio territorial. A fábrica de Paulista era mais do que uma unidade econômica de atividades fabris e agrícolas centralizadas, mas constituía-se mesmo numa unidade político-administrativa que se notabilizava pela concentração de poderes do capital industrial e da propriedade territorial nas mesmas mãos (Leite Lopes, 1988: 16).

trajetórias pessoais que, na sua maioria, seguiram percursos “sociais e espaciais”⁹⁵ (Leite Lopes, 1976: 154) longos, geralmente obedecendo a seqüência campo – profissão não agrícola nos engenhos (por exemplo, pedreiro de engenho ou *cassaco*) – usina (idem).

“Meu pai trabalhou a vida toda. Começou muito jovem, porque meu avô morreu com 30 e poucos anos e naquele tempo não havia nenhum desses negócios de previdência, nem de seguridade social. Então, minha avó ficou fazendo pensão na casa dela e meu pai assim que pôde, com doze, treze anos foi trabalhar na Usina. E lá ele trabalhou em praticamente todos os postos, e quando veio a Coca-Cola meu pai foi selecionado e lá trabalhou até um mês antes de morrer. Ele morreu com 60 anos, não era assim tão velho.” – Lauro Ciro Pederassi, setembro de 2002.

“Mas de forma, rapaz, que eu lutei. Com esses 82 anos.... Comecei a trabalhar na lavoura com 8 anos de idade com a minha avó, que era italiana. Com 14 anos me empreguei na indústria, trabalhei 34 anos nessa indústria de açúcar, entrei na lavoura de cana, fui tratorista, fui ajudante de caminhão, fui mecânico, depois fui pra indústria de açúcar e só saí como diretor industrial, quando ela fechou, quando eu fui embora pra Resende porque eu discordei de uma orientação do Rio e pedi minha aposentadoria.” - José Marco Pineschi, 22 de julho de 2004.

No próximo item, irei salientar como a atividade da usina e os esforços de alguns dos seus proprietários, como Nello Morganti e Antônio Ribeiro França Filho, abriram caminho para o crescimento da localidade. Posteriormente, descreverei a trajetória do *Grupo Renato Monteiro*, doador dos terrenos para as montadoras, atribuindo um certo grau de destaque ao seu "líder-fundador" por ter conseguido idealizar e de certa forma implementar um projeto que ultrapassava os limites da fábrica e abarcava todo o distrito: o *Pólo Urbo-Industrial de Porto Real*.

⁹⁵ “O indivíduo segue uma transição à maneira de diversos empregos agrícolas em engenhos cada vez mais próximos à usina – centro de atração de tal percurso – culminando, como caso limite, com o trabalho na horta do usineiro, que é um ponto de chegada extremo de trabalho agrícola próximo à usina. Nesse tipo de forma de transição está implícita uma certa ‘socialização’ do trabalhador ao trabalho em usina, através da possibilidade de contatos com operários, ou também com empregados, havendo assim maiores possibilidades de cooptação. Um outro tipo de transição que se manifesta não somente através de um percurso espacial, mas também através de uma passagem por um trabalho não agrícola nos engenhos, é muito comum. Assim, muitos operários, tendo ou não trabalhado no campo em tarefas agrícolas, foram pedreiros de engenho, foram trabalhadores de obras de construção civil dos engenhos (na construção de estradas, pontes, valetas), ou foram *cassacos*, esses trabalhadores reunidos em turmas ambulantes consertando os trilhos da estrada de ferro pelos engenhos. Um tipo de trajetória, especialmente ‘completa’ e que é muito comum, é o futuro operário começar a trabalhar nos engenhos em tarefas agrícolas, depois passar para a reparação das estradas de ferro como *cassaco*, daí percorrendo as profissões próprias à estrada de ferro – *guarda-freios, foguista, maquinista* -, e daí entrar para uma profissão na fábrica” (Leite Lopes, 1976: 152).

2.2 – A Emancipação da Colônia e o Engenho Central (1879-1899)

Pouco antes da sua emancipação, a trajetória da colônia de Porto Real passou a ser reflexo da presença de uma unidade industrial. Desde 1878 havia no Rio de Janeiro a “*Paile & Fine Company*”, encabeçada pelo sócio administrador, um suíço chamado Montandon⁹⁶. Localizada em um prédio em Porto Real, atuava na exploração de mandioca e batata-doce, da qual tirava um conhaque bem cotado no mercado europeu, e da cana-de-açúcar, da qual extraía o álcool. O transporte da produção era feito até a estação ferroviária da Divisa, onde era embarcada em barcos que a transportavam pelo rio Paraíba do Sul. Já naquele período, a companhia tinha um papel reconhecido na localidade.

“Continuam em andamento animador os importantes trabalhos da fabrica de Porto Real, montada em nosso municipio, graças à energia e sacrificios pecuniarios dos Srs Paille & Fine Company. Como é sabido, é este um estabelecimento industrial de primeira ordem, que honra este Imperio”. Jornal “*Itatiaya*” - edição de 22 de novembro de 1879.

De acordo com Roberta Saccon (2001), diante da escassez de lavouras de batata doce e mandioca, e da conseguinte expansão dos canaviais em Porto Real, o Imperador foi forçado a determinar um rearranjo produtivo ampliando o engenho afim de transformá-lo mais especificamente numa usina de aguardente, a competir com o conhaque. O suíço Montandon chegou a esboçar a criação de uma colônia agrícola coligada à fábrica, estipulando um contrato de cultivo da terra. Segundo o jornal “*Itatiaya*”, o acordo foi criticado por nele não constar que a empresa devesse assumir certos compromissos que garantissem direitos aos colonos (como, por exemplo, a liberdade de comercializar a produção com terceiros), que ficariam completamente vinculados ao engenho. Não houve acerto e a *Paile & Fine Company* foi obrigada a se retirar, gerando o repúdio do próprio jornal, que se manifestou contra o que acreditava ser uma injustiça do governo.

“É assim que concede o governo privilegio que comprehende a zona da fabrica para que seja montado um engenho central, ficando os concessionarios com o direito de exigirem dos colonos a venda da cana. Este privilegio, além de fatal

⁹⁶ Fonte: Porto Real, Resumo Histórico – Secretaria de Educação, Cultura, Esporte e Lazer do Município de Porto Real (RJ).

aos interesses dos pobres colonos, vem amputar um ramo importante de productos, que serve de alimento á fabrica. É triste esta injustiça do governo imperial com os Srs. Paille, Fine & C. (“Itatiaya”, 22 de novembro de 1879: 1)

No dia 26 de abril de 1879, foi lançado o decreto nº 7.257 autorizando a estipulação de um contrato entre o governo Imperial e Ângelo Eloy da Câmara, presidente da *Companhia União Agrícola*, para a constituição de um engenho central em Porto Real.

“Atendendo ao que me requereu Ângelo Eloy da Câmara e á necessidade de proporcionar aos colonos estabelecidos em Porto Real, no municipio de Rezende, provincia do Rio de Janeiro, os meios precisos para o aproveitamento das plantações, a que principalmente se dedicam, hei por bem autorizar a celebração de contrato para o estabelecimento de um engenho central destinado ao fabrico de assucar e outros productos da canna na indicada localidade.” (Contrato entre o governo Imperial e Ângelo Eloy da Câmara, 18 de julho de 1879, in AN RJ)

Câmara se comprometeu a fundar por conta própria um engenho que dotaria a ex-colônia de um maquinário próprio para a fabricação do açúcar e de outros derivados da cana. O engenho poderia armazenar até 150 toneladas de cana-de-açúcar e teria a capacidade para fabricar até 500 toneladas de açúcar por ano. Ele também se comprometeu a provê-lo de uma estrada de ferro, a ser percorrida com locomotiva a vapor ou à tração animal, e a criar um sistema de navegação para ligá-lo ao centro de produção de açúcar.⁹⁷

Mas, somente em 1884, Dom Pedro II determinou que a usina fosse erguida no prédio às margens do rio Paraíba. Com tijolos de fabricação local e telhas vindas da França, a inauguração do *Engenho Central de Porto Real* só se realizou cinco anos mais tarde, na data comemorativa do 1º centenário da queda da Bastilha, em 14 de julho de 1889, em homenagem ao Conde D’Eu, francês e um dos sócios do empreendimento⁹⁸. A usina se tornou a maior da região, concentrando a destilação da cana-de-açúcar⁹⁹ cultivada pelos imigrantes, simbolizando a transição do trabalho dos italianos, até então produto da terra por excelência, progressivamente para a indústria. Numa região de terras baixas e planas, favoráveis à cultura da cana e com clima agradável, o

⁹⁷ Fonte: Ricerca Storica Sull’emigrazione Italiana a Porto Real, Rio de Janeiro (Brasile), in: Gli Emiliano Romagnoli e l’emigrazione Italiana in America Latina, 2001.

⁹⁸ Idem.

⁹⁹ Há uma polêmica não esclarecida entre os entrevistados e as fontes consultados sobre a relação entre os imigrantes e a usina. Uns acreditam que a açucareira foi criada para atender à sua demanda e outros asseguram que os italianos nada mais foram do que uma mão-de-obra abundante e qualificada para os industriais que se sucederam no controle da usina.

estabelecimento industrial se firmou como o grande marco do desenvolvimento local naquele período, entrando definitivamente na vida do pequeno povoado de Porto Real.

“E aí construiu-se o engenho, que foi o primeiro grande empregador, o primeiro prédio industrial, a primeira obra civil e privada de Resende.” - Claudionor Rosa, historiador, 30 de junho de 2004.

Mesmo com a proclamação da República, a ida da Família Real para o exílio e o abandono da colônia pelos franceses, o pequeno povoado seguiu sua trajetória ligado ao engenho, fonte principal de envio da produção e de oportunidades de emprego na região. Daí em diante, o que se viu foi uma sucessão de proprietários. O primeiro deles, o Conde Wilson, inglês e amigo próximo de Dom Pedro II, assumiu em 1895 o controle da usina e das terras onde se localizava a mansão da Família Imperial, e construiu em 1898 uma linha férrea para o transporte da cana da região do Piquete até a usina, passando por toda a colônia.

“Veio a plantação, o declínio do café, aí passaram a comercializar a cana, não é? Você vê que a área ali da plantação de cana é tão grande que em um determinado período tinha até um trem e uma linha férrea que não é das menores pra poder cobrir toda aquela área. E tinha um vagão, segundo consta, onde esse Conde Wilson viajava pra ver a plantação. Pra você ver o tamanho que era aquilo, não é? Se você for lá hoje, aquilo é uma planície, não tem morro.” - Claudionor Rosa.

2.3 – A Açucareira Porto Real S/A: De Pedro Morganti a Antônio Ribeiro França Filho

De acordo com os relatos feitos por José Marco Pineschi numa entrevista em 2004, com a morte do Conde, o filho Eduardo Wilson (*“homem de certa visão, mas muito boêmio”*- J. M. Pineschi) controlou temporariamente a empresa até 1925, quando a vendeu para a *Companhia Refinadora Paulista S/A*, de propriedade do Comendador Pedro Morganti, de Piracicaba. Pouco tempo depois, a usina foi novamente vendida para Mateus (não consta o sobrenome), que substituiu as velhas e pequenas caldeiras por novas e maiores, mas que acabou levando-a à falência.

Morganti retornou à usina, nela permanecendo até 1934 e instalando uma série de modernos aparelhos que reativaram a produção. Comprou uma ferrovia para facilitar o transporte e capitalização da cana, anexou a fazenda do Bagres à do Salto, localizada na vizinha Barra Mansa, e ampliou ainda mais a destilaria de álcool. Logo depois, em

1942, ele a vendeu novamente, dessa vez ao sobrinho Nello, que, ao assumir o controle, comprou algumas outras fazendas locais, incluindo a “fazendinha de Porto Real”, onde morava o Conde Wilson, substituiu as moedas antigas por um tipo mais moderno, ergueu o prédio da destilaria e adquiriu um aparelho alambique proveniente da Tchecoslováquia.

Meu pai chegou ao Brasil em 1918, com 11 anos de idade. Foi trabalhar em São Paulo, numa das usinas do seu tio Pedro Morganti, onde ficou durante muitos anos. Nessa época, ele trabalhava durante o dia e fazia o curso de contabilidade à noite, além de estudar a língua portuguesa. Alguns anos depois, já como um dos dirigentes da usina Tamoio, em Araraquara, meu pai conseguiu juntar um dinheirinho e comprar uma das usinas do tio: a Porto Real. - Iva Morganti, filha, 72 anos- Entrevista ao Jornal “Atualidade”- 06 a 12 de novembro de 1998.

Ainda segundo Pineschi, pelas modernizações efetuadas na empresa, Nello Morganti é considerado até hoje um dos grandes empreendedores de Porto Real. Dez anos depois de ter assumido o seu controle, a usina já produzia aguardente e álcool em larga escala, a ponto de abastecer uma fábrica de pólvora em Piquete (SP). Os negócios foram tocados de forma bem-sucedida até 1942, época em que eram sustentados aproximadamente 500 empregos (entre a lavoura e a indústria). No entanto, a sua ascendência italiana o sujeitou a perseguições políticas durante a 2ª Guerra Mundial¹⁰⁰ e freou o seu ímpeto empresarial.

A situação de Morganti só foi amenizada em 1944, quando, avisado por seu sobrinho Lelé Caldeira sobre os problemas que vinham ocorrendo, Amaral Peixoto, interventor do estado, foi pessoalmente a Porto Real com o intuito de comprar álcool e visitar a usina, e se entusiasmou com o trabalho do empresário¹⁰¹. Como consequência, ele lhe concedeu o título de Cidadão Brasileiro, agrado que não impediu a desilusão do

¹⁰⁰ Segundo a lenda, havia um pedestal com o busto de "Vittorio Emanuele II", rei da Itália, e uma igreja em estilo gótico bizantino, na praça onde se encontra exposta a imagem de Nossa Senhora das Dores (Madonna Adolarata), trazida por eles para o Brasil e que se tornou a padroeira da colônia. O busto acabou sendo retirado durante a 2ª Guerra Mundial e não foi mais encontrado. Há quem diga que foi jogado no rio Paraíba ou no aterro onde se ergueu o prédio da prefeitura. Em seu lugar, foi colocado o busto de Enrico Secchi. Fonte: Revista “Caderno Município de Porto Real- Sinônimo de Desenvolvimento”.

¹⁰¹ “Esse Nelo, coitado, era um homem poluto, um homem sério, mas tinha que dar dinheiro todo mês para os homens que tavam explorando ele. Tomaram a espingarda, o rádio... Foi uma tristeza pra ele. Um dia, Lelé Caldeira viu Antônio França Filho, que tinha propriedades em Bulhões, chegando e disse: Toninho, você sabe o que estão fazendo em Porto Real? Isso, isso, isso... E contou a estória pra ele. O homem pega o carro de volta pra Niterói. Quem estava comandando o estado do Rio chamava-se Amaral Peixoto, genro do falecido Getúlio. E ele contou a estória pro Amaral e na mesma hora ele destituiu os caras que estavam aqui em Resende explorando o italiano e ao mesmo tempo o reabilitou como cidadão”. – José Marco Pineschi.

Comendador Morganti¹⁰² e a posterior venda da usina por um valor quase que simbólico para Antônio Ribeiro França Filho, proprietário da tradicional Confeitaria Colombo, no Rio de Janeiro. Pelas descrições de J.M. Pineschi, a negociação teria começado a se desenhar quando Nello Morganti procurou França Filho na sede da sua empresa, em Bulhões, lhe oferecendo a usina, acrescida de todas as terras e mais a estrada de ferro, pelo preço somente desta. Apesar de profundo conhecedor e detentor de negócios e propriedades rurais nas proximidades da região, a compra da usina por Antônio França Filho¹⁰³ foi explicada mais como uma forma de ajudar Morganti do que propriamente por se tratar de uma boa oportunidade de investimento.

“Mas, dali pra cá ele ficou muito deprimido. Passou-se um tempo, quando seu França veio numa fazenda que ele tinha em Bulhões e aí o Nelo foi a ele e disse: Antônio França, eu vim te dar a usina! Eu quero quinhentos contos de Réis, ou melhor, quinhentos mil Cruzeiros, porque já era Cruzeiro, né? Mas só a estrada de ferro com a locomotiva e os vagões valem isso. O resto, é seu! Aí, o França Filho, que era o proprietário da Colombo, no Rio, comprou.” – José Marco Pineschi.

Rebatizada com o nome de *Açucareira Porto Real S/A*, a usina de França Filho foi remodelada com a construção de habitações a serem ofertadas aos funcionários respeitando as suas posições na estrutura hierárquica da empresa.¹⁰⁴

“Tinha na época da usina. Foi acabando a usina e foram desmontando a vila. Aquelas casas em frente ao clube eram todas da empresa e ela foi vendendo. Tinham mais casas na beira da lago, do lado da Coca-Cola.... Atrás da minha casa, aquilo tudo era o que a gente chamava de “correio de casas”. Este bairro

¹⁰² Voltou para São Paulo com toda a sua família e com um patrimônio considerável, decidindo montar a Usina Açucareira da Serra (entre Araraquara e São Paulo), vendida pela filha em agosto de 1998.

¹⁰³ Antônio Ribeiro França Filho ficou conhecido como um empreendedor versátil. Ligado às atividades comerciais, criou institutos, fundou sindicatos, foi eleito deputado e representou o comércio em Brasília. Foi um dos grandes responsáveis pela criação do SESC e do SENAC nos estados do Rio de Janeiro e Espírito Santo. Sua ligação com a região se deu com seu casamento, em 1928, com Elvira Caldeira, de tradicional família resendense, proprietária de uma importante fazenda em Bulhões. França Filho acabou tomando o espólio da família Caldeira, com a morte de seu sogro e formou, assim, a Companhia Agrícola-Industrial Colombo, que passou a ser agropastoril no final da 2ª Guerra Mundial. Fonte: Jornal *“Atualidade”*- De 06 a 12 de novembro de 1998.

¹⁰⁴ Semelhante aos padrões seguidos pela usinas do nordeste, aos quais Leite Lopes faz referência em *“O Vapor do Diabo”* (1976), foram implantados três “correios de casas pequenas, uniformes e coladas umas às outras, situadas nos lugares mais poluídos e insalubres das vizinhanças da usina, convivendo com os efeitos dos resíduos do processo de produção de açúcar (1976: 176)”. Por outro lado, há um contraste com as residências mais espaçosas e confortáveis dos funcionários alguns degraus acima na escala hierárquica, chefes de setor, gerentes comerciais e administrativos – com destaque para a *“Casa Branca”*, reservada ao segundo homem mais poderoso da empresa. Numa área em torno de dois quarteirões, concentram-se a usina com seus depósitos e, atrás dela, a *casa grande* do usineiro, “uma enorme casa cercada de vastos e bem tratados jardins (...), ostentando todos os aspectos de uma casa de campo de alta burguesia, de descanso de fim de semana, de *chalé*, tal como ela é localmente chamada – contrastando com a atividade febril desenvolvida na planta fabril vizinha (idem).”

onde nós estamos era tudo uma mata de eucalipto. Todos os empregados da usina tinham casa. As maiores casas a Companhia foi desmontando, vendendo ou doando. As brancas eram de gerentes, de pessoas de um nível mais alto da empresa, chefes da usina. E as outras, as de “tijolinho” eram do pessoal mais humilde.” – Maria Angélica Ancêde Monteiro da Costa, 29 de julho de 2004.

A submissão dos operários ultrapassava o universo fabril, passava pela vida privada e atingia o controle do tempo livre, com a organização das atividades de lazer diretamente controladas pela administração. Forma tradicional de dominação, tal organização se manifestou principalmente através das bandas de música mantidas pelos usineiros, que nelas viam ao mesmo tempo motivo de prestígio para efeitos externos à usina e instrumento de hegemonia ideológica sobre os operários. A partir do pós-guerra, “as bandas de música foram sendo substituídas por clubes de futebol, havendo inclusive campeonatos de futebol realizados somente por equipes representando as usinas (Leite Lopes, 1976: 179).” Assim, em 1º de abril de 1951, foi fundado o *Porto Real Esporte Clube*, posteriormente renomeado como *Porto Real Country Clube*.

2.4 – Quando o Açúcar só não Basta: a experiência da *Companhia Fluminense de Refrigerantes*

Muito embora fosse uma das maiores do estado, a produção da usina gradualmente se tornava insuficiente para uma competição no mercado nacional. A questão da sazonalidade – que condicionava os trabalhadores a ficarem quase que a metade do ano ociosos – era encarada por França Filho como um sério entrave ao futuro do negócio. No seu entender, havia urgência em encontrar uma atividade complementar que ocupasse a mão-de-obra durante o período da entressafra. E foi assim que, no ano de 1949, empresários norte-americanos e brasileiros, interessados em abrir uma fábrica de refrigerantes na região, foram recebidos por ele e José Marco Pineschi (na época, o seu homem de confiança) em Porto Real¹⁰⁵. Impressionados com a boa infra-estrutura do prédio, a facilidade de captação d’água e a localização estratégica, não hesitaram em se dispor a investir no Sul Fluminense e ofereceram a França Filho a concessão da produção e do engarrafamento nas dependências da antiga usina dos refrigerantes da “*The Coca-Cola Company*”, marca ainda pouco conhecida no Brasil. Nascia naquele momento a *Companhia Fluminense de Refrigerantes*, aposta bastante arriscada cujo

¹⁰⁵ Fonte: Entrevista com José Marco Pineschi- 22/07/2004.

fracasso muito provavelmente decretaria o fim da unidade fabril. No trecho a seguir, José Marco Pineschi descreve como tudo aconteceu:

“Mas numa dessas lutas de açúcar, havia cotas, havia produção mundial.... E o França falou: ‘O José (que era eu), você tem quantas pessoas? Eu tenho 127 homens aqui no meu comando. Então, você arruma a estrada de ferro, arruma a usina.... Tem que estar inventando serviço pra essa gente. Você não arranja alguma coisa pra gente fazer nesta entressafra?’ Eu disse: ‘Oh, Seu França, nós podemos ver se arrumamos.’ Aí, alguém falou: ‘Oh, Pineschi, aqui nessa zona de Minas tem muito marmelo.’ Ele já era dono da fábrica da marmelada Colombo. Falei: ‘Quem sabe não vai dar certo!’ Aí, ele chegando de volta do Rio, eu falei: ‘Seu França, acho que tem um negócio que serve. O quê que é? Não, o negócio é o seguinte: tem muito marmelo aqui nessa região de Minas. Nós temos açúcar, temos vacas aqui.... Nós podemos fazer a massa da sua marmelada aqui. Pineschi, não pode porque eu preciso vender esse açúcar, que tá comprometido. Vamos sair pra outra.’ Antes de eu arranjar a segunda coisa, numa visita dele aqui, ele disse: ‘Pineschi, você já bebeu Coca-Cola?’ Eu falei: ‘Seu França, eu já bebi uma vez. Lá em Bangu. Você gostou? Gostei.... Pô Pineschi, mas que gostei mais sem gosto!’”

A proposta da companhia norte-americana ao rico empresário Antônio Ribeiro França Filho teria sido influenciada, acima de tudo, pela localização do prédio, frontal ao rio Paraíba do Sul.

“Passaram alguns dias, chegaram dois americanos e dois brasileiros. Vieram, olharam a água, olharam a situação, o local, tudo direitinho. Eu pensei: ‘com a água nós não temos problema porque naquele tempo o Paraíba era muito mais bonito e mais limpo do que hoje.’ E eles perguntaram: ‘E o local? Bem, eu tenho essa fábrica de óleo de tufa que tá desativada e tenho aquelas oficinas lá. Vocês querem o quê?’ Eles: ‘Nós precisamos de um tanque d’água. Eu tenho esse tanque de melaço em que cabem milhões de litros d’água. Então, você arruma esse prédio aí.’ Eu arrumei o prédio, limpei, tirei tudo que tinha lá, pintei, fizemos um mezanino. Aí, veio um cidadão do Rio chamado José Santos, pra orientar. Eu peguei os três melhores caminhões da usina, escolhi três motoristas que se apresentavam bem, que tinham uma boa aparência, preparei seis ajudantes, todos uniformizados, sob a orientação desse José Santos e começamos a produzir a Coca-Cola. Olha, nós ficamos cinco anos no vermelho. Teve caminhão que chegou a rodar a rota inteira e chegar com carga de volta. A Coca-Cola era completamente desconhecida.” – José M. Pineschi.

Para o desespero de França Filho, somente depois de cinco anos amargando prejuízos foi que a *franchise* finalmente começou a se equilibrar obtendo bons resultados¹⁰⁶, o que não o impediu de colocá-la a venda¹⁰⁷, em 1958. No mesmo ano,

¹⁰⁶ Fonte: Entrevista com J.M. Pineschi - 22/07/2004

um grupo de sete empresários, incluindo dois irmãos espanhóis da família Soler, e os irmãos Renato e José Monteiro, adquiriram por um bom preço a fábrica, um composto de usina com indústria de refrigerantes, além das terras adjacentes, onde a cana era plantada. A sociedade durou pouco, os irmãos Monteiro compraram as partes dos sócios e, mais tarde, um deles, José, também acabou abrindo mão do que lhe cabia. Começava um novo ciclo da usina erguida na século XIX e que conhecia a partir de então os seus proprietários definitivos: Renato Menezes Monteiro da Costa e os filhos Luís Eduardo¹⁰⁸ e Elizabeth.

“O Seu França chegava aqui, via a situação, coçava a cabeça.... Eu dizia: ‘Calma, Seu França, o rádio tá fazendo propaganda da Coca-Cola. Calma que vai melhorar.’ Você sabe que nós tínhamos cinco anos de produção e somente no sexto nós equilibramos mais ou menos a coisa. Eu fazia um açúcar de dupla cristalização, eu dava energia elétrica, eu dava vapor. Eu fiz de tudo pra não deixar essa fábrica fechar. Abriram três na época: uma aqui, uma em Ribeirão Preto e outra em Santos. Santos, que era uma cidade enorme, fechou. A de Ribeirão Preto agüentou porque tinha uma usina de açúcar do lado que nem a nossa e aqui agüentou porque tinha uma usina de açúcar e pelo meu esforço em manter aquilo ali. Até que depois esse Grupo Renato Monteiro comprou. Ele ficou alguns anos produzindo açúcar, mas a Coca-Cola começou a evoluir demais, a mão-de-obra difícil aqui na região por causa da lavoura, pouca terra para aumentar a usina.... Mas quando ele fechou a usina, ela era uma das mais modernas que nós tínhamos. Tava toda ela modernizada. Aí, eu já tinha saído, já tinha partido pra política. Na época, fui prefeito de Resende.” - José Marco Pineschi, 22 de julho de 2004.

2.5 – Renato Menezes Monteiro da Costa: o prisma empresarial

Com a dedicação de Renato Menezes Monteiro da Costa, “líder-fundador”¹⁰⁹ filho de uma tradicional família de classe média alta de Salvador (BA) e que chegou ao

¹⁰⁷ José Marco Pineschi assegura que a decisão de vender a companhia foi mais propriamente pessoal do que econômica. Segundo ele, França Filho já era um homem de idade avançada quando resolveu vender todos os seus negócios, incluindo a empresa de Porto Real e a Confeitaria Colombo.

¹⁰⁸ Também conhecido como Lula de Porto Real.

¹⁰⁹ “Fortemente orientado, com tensões equivalentes, seja para com a tarefa, seja para com o grupo, seja para consigo próprio; carismático e competente acima de qualquer expectativa; inconscientemente inclinado a comportar-se quase como se desejasse que a organização por ele criada morresse com ele; atento em alimentar a memória e a história do grupo com notas biográficas, cartas, fotografias, documentação meticulosa; capaz de transformar os conflitos em estímulos para a liderança e a solidariedade” (Palumbo, 1997: 20). Joseph Schumpeter (1961) afirma que a estrutura econômica é incessantemente transformada pelo processo de “destruição criadora”, isto é, pelo impulso fundamental proveniente dos novos bens de consumo, métodos de produção ou transporte, mercados e formas de organização industrial criadas pela empresa capitalista, que age produzindo períodos de prosperidade. A sua essência está no ato de inovar ou “levar a cabo novas combinações”, responsabilidade atribuída ao

Rio de Janeiro em 1946, nascia na década de 1950 um dos inúmeros “grupos coletivos”¹¹⁰ originados no “seio familiar” e marcados por trajetórias de sucesso. Com investimentos em várias atividades, desde uma transportadora (a *Remon*, que prestou serviços à construção de Brasília), passando por uma concessionária da Volkswagen, postos de gasolina, um banco (o *Continental*) e até algumas pequenas mercearias, Monteiro, precisamente em 1958, comprou de Antônio França Filho todo o complexo envolvendo a usina açucareira e as terras adjacentes de Porto Real:

“Ele reuniu um grupo de pessoas e criou uma concessionária da Volkswagen, ali em Laranjeiras, um posto de distribuição Esso, um banco comercial. Tudo com vários sócios. Meu tio, os parentes da minha tia. Sempre com vários sócios. Aí, com essas sociedades, apareceu o França Filho, que era dono daquilo tudo, de Resende e Porto Real. Ele era dono da Colombo e era uma pessoa muito ligada à política do Rio de Janeiro. E meu pai se tornou muito amigo dele. Ele se interessou em vender tudo por motivo de saúde, ele já era de idade, e por herança. Na época, ele até vendeu a Colombo. E meu pai comprou. Vendeu tudo e nós fomos para Resende. Morávamos no Leblon. Vendeu o posto, a participação que tinha no banco, tinha boate, tinha uma porção de coisas com esses sócios dele. Mercearia, restaurante, tudo, tudo. Vendeu tudo e comprou com os sócios. Eram quatro ou cinco, na época.” – Elizabeth Tarquínio Monteiro da Costa, 13 de agosto de 2004.

“O Renato chegou ao Rio de Janeiro trabalhando. Trabalhou na construção de Brasília e se associava com todo mundo, se virava. Era um baiano que levava a vida numa boa, sempre rindo, sempre fazendo amigos. Era um cara fantástico. Em 1958, ele e mais um grupo de sete sócios, alguns expostos, outros não, inclusive dois irmãos espanhóis, que ficaram tão pouco tempo que eu nem lembro o nome, vieram e compraram o complexo todo. Compraram a usina de açúcar, compraram a Coca-Cola junto e mais as fazendas. Em termos de fazendas, a fazenda São Sebastião, a fazenda Piquete e, lá do outro lado do rio Paraíba, a fazenda dos Bagres, isso dava uns oitocentos, novecentos, mil alqueires de terra. Enorme!” – Abelardo Galvão, 22 de julho de 2004.

empresário, condição restrita à uma pequena parcela da população e desfeita na medida em que perde importância no processo social. O empresário é imitado por um verdadeiro “enxame” de empreendedores não inovadores que investem recursos para produzi-las, ativando a economia, gerando prosperidade e aumentando o nível de emprego (1982: 12).

¹¹⁰ Um deles, o austríaco Michael Thonet, teria conseguido com suas cadeiras oferecer novas estéticas, estilos e símbolos (que não evocavam a nobreza destruída) à burguesia europeia do século XIX. Teria também mostrado ao mundo, em plena 1ª Revolução Industrial, um exemplo de experiência pós-industrial, ao aliar a tradição, a criatividade e a originalidade da produção artesanal europeia à funcionalidade, ao consumo em massa e ao pragmatismo da indústria norte-americana. Na sua opinião, o “caso Thonet” foi uma experiência de vanguarda extremamente atual para o nosso tempo, em que vem sendo apontada a reemergência da criatividade e atividade artística da velha Europa, o fim do ciclo histórico da fábrica tradicional e a conseqüente conversão da linha de montagem em “peça arqueológica”(Palumbo, 1997).

Monteiro aceitou a proposta e encarou o desafio de administrar uma empresa deficitária na produção de açúcar e cuja fabricação e venda de bebidas, depois de cinco anos no “vermelho”, ainda caminhava a passos curtos. Desfez-se da variedade dos seus negócios, vendeu sua residência no bairro carioca do Leblon e partiu com a esposa, Dona Antonieta e os dois filhos, Luís Eduardo e Elizabeth, ainda crianças, para Porto Real. O único investimento realizado na capital, na década de 1960, de que se tem notícia teria sido a boate Drink’s, em Copacabana, que ele comprou em sociedade com vários amigos, dentre eles Marcello Nunes de Alencar, ainda um jovem advogado conhecido apenas pelas causas defendidas do restaurante “Espaguetelândia”, no largo do Machado.

De 1958 em diante, Monteiro e Porto Real criariam laços que nos reportam às clássicas imbricações entre empresários e territórios, como a de Francisco Matarazzo, *self-made-man* do industrialismo nacional, responsável por imprimir novas feições e uma simbologia urbano-industrial à sociedade brasileira (“Matarazzo, nessa ocasião, não foi o homem que procurou ajustar-se às exigências da situação econômica, preponderantemente comerciais, mas foi tão somente o industrial e o inovador¹¹¹ da economia brasileira” - Martins, 1976: 58). Da mesma forma que o Conde italiano personificou o percurso da industrialização de São Paulo e do próprio país mais do que qualquer outro empresário, Renato Monteiro e a *Companhia Fluminense de Refrigerantes* foram progressivamente desencadeando um mecanismo transformador no antigo distrito. Com o período crítico da produção de açúcar provocado pela acentuada fiscalização do Instituto do Alcool e Açúcar, sempre retendo grandes quantidades de saca (“*Isso deu um prejuízo muito grande porque poderíamos ter investido muito, melhorado a maquinaria pra poder produzir mais açúcar.....*” - Abelardo Galvão, 22/07/2004), pela incapacidade em competir com as usinas paulistas (principalmente de regiões próximas a Piracicaba e Ribeirão Preto), maiores produtoras nacionais e abastecedoras dos armazéns locais com produtos com preços correspondentes à metade do cobrado pela *Açucareira Porto Real*, além dos danos causados por uma enchente ocorrida em 1965, que arrasou o canavial e os equipamentos comprados de uma velha

¹¹¹ De acordo com José de Souza Martins, o empresário de Schumpeter inova quando quebra a corrente circular da economia e propicia uma evolução econômica (técnica, mercantil, etc.) sem que a inovação seja produto do estímulo do mercado; inova quando ousa. Ele deixa em aberto a seguinte questão: Restaria saber quando é possível inovar. Aproveita ainda para citar a posição de Sombart, que acredita que o empresário cria porque centraliza as decisões, aliando o afã de lucro ao afã de poder. Isto é, cria porque a sua personalidade dominante atende aos requisitos de expansão econômica; cria, na verdade, porque a situação é criadora (1976: 100 e 101).

cervejaria da família Galvão de Guaratinguetá, não restou outra alternativa a Monteiro, senão desativar a usina. Tamanho prejuízo acumulado, em 1972, obrigaram-no a pôr abaixo quase um século de tradição.

O fim da *Açucareira* repercutiu negativamente na vida dos pequenos produtores rurais, que precisaram escolher entre duas opções: se adaptar a plantios menos lucrativos como o de feijão, inhame, mamão, etc (“*A substituição da cana-de-açúcar não foi benéfica para nós produtores rurais porque o meu pai, por exemplo, não tinha instrução e, no sítio em que ele plantava, ele teve que se voltar para outro tipo de produção porque a cana já não ia servir para efeito*” - Ana Rita Orioli, 21/07/2004), ou se converterem em funcionários da *Companhia*. Quando eleita a segunda opção e à medida que aumentava a demanda do mercado por bebidas, fortalecia-se a presença, a legitimidade e o domínio do grupo empresarial no território porque multiplicava-se a geração de empregos. Com a falência da usina decretada, Monteiro conseguiria reerguer a empresa com a criação do *Grupo Renato Monteiro* reunindo algumas pessoas da sua confiança (Luís Alberto Carvalho Fonseca, seu primo Geraldo Ribas e antigos funcionários, remanescentes da administração de França Filho, principalmente José Marco Pineschi e Abelardo Galvão)¹¹², todos trabalhando arduamente para soerguê-la. E à cada dia que passava, a empresa ia se consolidando pouco a pouco como a maior empregadora de Resende, Quatis e Floriano¹¹³. Em apenas alguns anos, a *Companhia Fluminense de Refrigerantes*, que detém uma área construída (incluindo os prédios históricos) de 7.149 m² e uma área total de 189.297 m², tornou-se uma das maiores do ramo no estado do Rio de Janeiro e ratificou sua condição de principal estabelecimento industrial de Porto Real, assim mantendo-se nos últimos 40 anos.

“A Coca-Cola foi o contrário. Nós tínhamos essa maquininha, trouxemos a segunda, a terceira, e batemos recorde de renda e crescimento, pouca frota, pequena mas com um trabalho bem feito. Nós produzíamos a Coca-Cola pequena (normal size), lançamos a quick size e tinha mais um guaraná, que na época poucos fabricantes faziam, a fanta guaraná.” – Abelardo Galvão.

¹¹² “*Ele estruturou o grupo sempre com muitos amigos: O Luís Alberto, o Abelardo, etc. Fora os que já faleceram, como o meu tio, que foi o braço direito dele esse anos todos. Ele, o Geraldo Ribas, foi quem tocou a Coca-Cola a vida toda. Duas pessoas centrais na Coca-Cola foram o Geraldo Ribas e o Luís Alberto. O Geraldo era fascinado por Coca-Cola. Todos eles são sócios, tanto o Geraldo quanto o Luís Alberto. 5% e 1%.*” - Elizabeth Monteiro da Costa.

¹¹³ Em Porto Real, tal condição só viria a se alterar recentemente pela contratação de servidores públicos pela prefeitura. Ainda assim, o que é mais comum é se deparar pelas ruas com funcionários devidamente uniformizados em suas bicicletas indo ou voltando do expediente. Praticamente todos os moradores, do mais humilde desempregado até o prefeito, trabalharam ou têm algum familiar trabalhando na companhia.

Como defendem Cappellin & Giuliani (1999), devemos considerar que as escolhas e motivações de um empresário (traços da “psicologia do empresário”) não se restringem à racionalidade econômica¹¹⁴ *strictu sensu*¹¹⁵ e “supor que as empresas, embora tenham em comum a racionalidade finalizada ao lucro e fundada no cálculo da rentabilidade, possam adotar diferentes formas de alcançar tal finalidade. As ações orientadas racionalmente ao lucro podem ser influenciadas por uma série de elementos que pouco têm a ver com o cálculo estritamente econômico, dizendo respeito muito mais a dimensões culturais (religiosas, locais, tradicionais e simbólicas) e afetivas (familiares)” (1999: 279). E assim, as escolhas de um empresário quanto à atividade e à cidade onde investir revelam um leque bastante variado de razões que devem ser contextualizadas no âmbito das oportunidades oferecidas em determinada época (idem). No caso de Monteiro, a opção que parecia equivocada e desenganada pelas condições impróprias do lugar e da usina – decadente e limitada por um sistema de cotas que impedia qualquer crescimento em potencial – consubstanciava-se à grande oportunidade por ele percebida, que o tornaria um verdadeiro empreendedor e que aqui é revelada por Marcello Alencar:

“Era um homem de espírito aventureiro e que teve muitas iniciativas. Mas a principal e que ele teve uma grande visão, no meu entender, foi a aquisição da usina, que afinal de contas era arcaica e não era uma usina capaz de produzir com rentabilidade e com os lucros desejados pelo valor do investimento. Eram muitas terras e pra você manter a usina e a matéria-prima você tem que ter espaço. E ele conservou aquilo lá. Em meio às diversas iniciativas, teve uma em

¹¹⁴ Especialmente o trabalho de Max Weber (1992) tem um significado que enriquece a compreensão sociológica da ação empresarial porque, no seu entender, a sociologia é uma ciência cuja tarefa é descobrir as “razões verdadeiras” da ação, ou seja, ao invés de partir de um fim determinado e discutir os meios pelos quais ele poderia ser atingido, a sua discussão, ao contrário, gira em torno da escolha dos fins. É preciso, segundo o autor, que haja uma reflexão sobre esse sentido assumido não como um “fato”, mas como um objeto de crítica científica. Assim, a sua sociologia compreensiva indica um esforço em apreender o sentido (“subjetivamente imaginado”) real da ação. O autor tipifica a ação social, que somente em casos raros assume única e exclusivamente uma das definições a seguir: “racional com relação a fins: determinada por expectativas no comportamento tanto de objetos do mundo exterior quanto de outros homens, e como “condições” ou “meios” para o alcance de fins próprios racionalmente avaliados e perseguidos; 2) racional com relação a valores: determinada pela crença consciente no valor (interpretável como ético, estético, religioso ou de qualquer outra forma) próprio e absoluto de um determinado comportamento, considerado como tal, sem levar em consideração as possibilidades de êxito; 3) afetiva: especialmente emotiva, determinada por afetos e estados sentimentais atuais; 4) tradicional: determinada por costumes arraigados na racionalidade cuja orientação é parte da relação meios/fins” (1992: 417).

¹¹⁵ “A sociologia alcança uma melhor compreensão da sociedade contemporânea na medida em que descobre essas outras formas de racionalidade” (Cappellin & Giuliani, 1999: 279). E, mais uma vez, seja pela unidade ou pela estrutura, o que devemos concluir é que ela (a sociologia) – a “ciência dos restos” e do método das “mãos sujas” – reafirma a sua competência na compreensão dos fenômenos econômicos, há muito tempo monopólio do saber dos economistas (Smelser & Swedberg – *The Handbook of Sociology Economic*).

especial que foi a de comprar aquela usina com todos os terrenos. Consta até que o que o encantou, que o fez comprar a usina foi muito mais a terra, a quantidade de terra, e a visão dele de que Resende e aquela região do sul fluminense apresentavam algumas perspectivas boas em relação ao futuro, sobretudo pela sua situação geográfica, ela é plana, fica atendendo a Minas, a São Paulo, ao Rio, tem uma posição estratégica. E, por todas estas razões, ele acabou comprando (...).

Portanto, o fim que motivou a aquisição da usina e das propriedades adjacentes não foi nem o decadente negócio do açúcar, nem os refrigerantes, mas sim a crença na valorização a médio e longo-prazo daquele território, estrategicamente localizado entre Rio, São Paulo e Minas Gerais. Ele simplesmente comprou terras a preços baixíssimos e compreendeu que a ótima topografia, privilegiava a condição de Porto Real no Sul Fluminense e abria as portas para um negócio muito mais arrojado e grandioso: um pólo industrial privado. Segundo o próprio Marcello Alencar, algo, até então, inédito no país.

2.6 - O Pólo Urbo-Industrial: o desenvolvimento visto como negócio

A capacidade de se antecipar ao futuro fez de Renato Monteiro um tipo especial diferenciado dos seus antecessores porque ousou¹¹⁶ ao transformar terras de pouco valor em áreas propícias à atividade industrial. Depois de romper com o ciclo da cana, o “líder-fundador” ajustou a vasta planície de esquecidos canaviais criando loteamentos com infra-estrutura para receber indústrias de médio e grande porte. E assim, abria uma licitação, em 1972, vencida pelo *Escritório Técnico Ary Garcia Roza*¹¹⁷ Ltda, para a elaboração de um estudo de levantamento de todos os aspectos a serem encarados com o objetivo de preparar um cálculo de custo-benefício para a implementação daquele que seria o primeiro projeto urbano-industrial de capital privado da história do país, espalhado por uma interessante área totalmente plana de 25 milhões de metros

¹¹⁶ A ousadia, traço característico do empresário schumpeteriano, ganha contornos no início do século XX na figura do Conde Francisco Matarazzo, que inovou ao introduzir no Brasil uma fabricação doméstica de banha, produto largamente usado e cujos direitos de importação se restringiam aos grandes comerciantes e importadores, controladores de uma rede poderosa de estabelecimentos e serviços, e entrave à expansão do incipiente industrial brasileiro. A estratégia mercantil de Matarazzo consistiu na concorrência direta com outros grandes importadores mediante uma praxe nova: a constituição de uma clientela de pequenos varejistas para romper as “ligações diretas” com as grandes casas. “Tem confiança em seus fregueses pequenos. São comumente mais constantes do que o comprador em grande escala, que é inclinado a especular em suas compra.” Martins, J. de Souza, *Empresário e Empresa na Biografia do Conde Matarazzo*, 1967: 76 e 77.

quadrados. Do grandioso projeto denominado *Pólo Urbo-Industrial de Porto Real* germinaria naquele lugar um modelo de domínio e coexistência entre urbano e rural. A magnitude de Monteiro foi pensar e implementar pela sua imensa propriedade uma aliança entre a possibilidade de bons negócios e a demanda local por desenvolvimento, arraigando-se assim, como nenhum outro ex-proprietário da usina, àquele território.

“Então, ele fez uma licitação para fazer esse projeto e o escritório Garcia Roza ganhou a concorrência. Então, nós fomos lá. Não tinha nada, só a fábrica da Coca-Cola e a casa da fazenda, que era uma fazenda linda. Tinha até um lago lá atrás. Então, fez-se o projeto dividindo aquela que seria a área das indústrias, onde seriam instaladas as moradias e como a parte urbana iria interagir com a industrial.” – Lúcia Ungierowicz Ceylão

A equipe técnica de Garcia Roza fez um trabalho de campo na região, entre 1974 e 1975. Arquitetos e engenheiros do escritório encarregados do desenho do pólo e do novo município tinham, na opinião de Lúcia Ceylão, técnica em administração que compunha a equipe, a tarefa de transformar (ou pelo menos ensinar o caminho a ser trilhado) algo que mais se assemelhava à uma fazenda (tendo, aliás, até uma casa grande ao centro) numa “cidadezinha”. Assim ela descreve as suas lembranças daquela “fazenda” e do ideário de Monteiro:

“O Renato era o dono daquela área. Era uma grande fazenda e ele tinha uma casa. Era uma área enorme e ele tinha a idéia de pegar aquilo e zonear, fazer um zoneamento e lotear para fazer um distrito industrial. Era um pólo urbo-industrial. Lá já tinha a fábrica que tinha a concessão da Coca-Cola no estado do Rio de Janeiro e, que eu acho que tem até hoje. Então, ele teve a idéia de pegar aquela área da fazenda e fazer um distrito industrial. Ele queria fazer um lugar onde as empresas se instalassem, onde tivessem casas, fazer vilas para as pessoas que trabalhassem ali, fazer escolas e postos médicos. Chamava-se urbo-industrial porque e a idéia era exatamente essa. Levar empresas e ali fazer vilas para moradia dos operários para que não houvesse deslocamento árduo das pessoas que trabalhassem ali e fazer com que se desenvolvesse uma cidade. As pessoas que fossem trabalhar nessas empresas iam formar famílias e ali ia ter escolas, postos de saúde... Ia-se criar uma vida em torno do lugar onde se trabalhava. A idéia era fazer uma ‘cidadezinha’.” Lúcia U. Ceylão.

¹¹⁷ O arquiteto Ary Garcia Roza esteve envolvido na construção de Brasília e integrava a geração de “discípulos” de Le Corbusier no Brasil, junto com Lúcio Costa e Oscar Niemeyer.

Foram feitas importantes projeções físicas e demográficas sobre a região. Em 1970, quando começou-se a esboçar o plano, Resende tinha 66.907 habitantes¹¹⁸, dos quais 49.269 na área urbana (taxa de crescimento anual de 5,38%) e 17.638 na área rural (3,38%). No mesmo período, o distrito de Porto Real possuía 1.404 habitantes na área urbana e 2.415 na rural – o que o caracterizava como agrícola –, totalizando 3.819 e correspondendo a 5,6% do total do município, localizando-se esse contingente principalmente na sede do próprio distrito e na antiga vila da fazenda São Sebastião.¹¹⁹

Um dado muito interessante é uma projeção populacional do município até 1980, indicando que, independentemente da implantação industrial, haveria uma população urbana de 84.537 habitantes e rural de 16.675, totalizando 101.212 no conjunto do município. A mesma projeção já deixa pistas de que, a longo prazo, previa-se que o pólo e o distrito seriam desagregados do município-mãe (“computados os benefícios diretos e indiretos que um pólo industrial traz, a população de Resende, onde o pólo estará instalado, terá seus índices de crescimento sensivelmente aumentados, localizados principalmente no foco industrial – na nova cidade de Porto Real” - Pólo Urbo-Industrial de Porto Real, Estudo Preliminar, Vol. I: 25).¹²⁰

Havia alguns contrastes entre o distrito-sede e Porto Real. No que diz respeito à habitação, a pesquisa mostrava que em Resende o desequilíbrio entre o ritmo de crescimento da oferta de emprego na indústria e nos serviços, comparado com o acelerado crescimento populacional, gerava, em 1970, um déficit habitacional de 1.430 domicílios. Enquanto isso, em Porto Real, ao contrário, a situação era distinta porque não se verificava uma carência de habitações, existindo aquelas vinculadas à fábrica da Coca-Cola – cerca de três correios de casas e umas seis ou sete residências de administradores, gerentes e chefes de sessões – erguidas ainda na gestão de Antônio França Filho, além de “unidades predominantemente de alvenaria revestidas e suficientes, apesar do baixo padrão”, e aquelas que o estudo, apoiado por um organismo público¹²¹, classificava como “sem revestimento, somando, entretanto, uma minoria, e

¹¹⁸ A composição etária da população de Resende, a exemplo do que acontecia, em geral, no Brasil, indicava haver um montante de 68% da população total composto por indivíduos com até 29 anos de idade, ou seja, uma potencial massa de trabalhadores jovens para alimentar as indústrias com seus braços.

¹¹⁹ Pólo Urbo-Industrial de Porto Real – Estudo Preliminar, Vol. I.

¹²⁰ Há ainda estimativas sobre movimentos migratórios que apontavam um fluxo maior de mineiros (35,7%), seguido por provenientes de outras localidades do estado (24,5%), de São Paulo (22,4%), da Guanabara (3,9%) e do Espírito Santo (1,6%), alcançando 88,1% de contingente da própria região sudeste. Os outros 11,9% dividiam-se entre nordestinos (8,1%), pessoas do sul (1,9%), do centro oeste (0,7%) e do exterior (1,2%).

¹²¹ A Financiadora de Estudos e Projetos (FINEP), órgão que hoje integra o Ministério de Ciência e Tecnologia (MCT), patrocinou o estudo.

não havendo nada que lembre barracos ou habitações provisórias”. As carências diagnosticadas pelos pesquisadores foram as mesmas que permanecem presentes até hoje, com o distrito já constituído em município e entrando na sua terceira gestão, ou seja, uma série de problemas quanto à áreas e atividades de lazer, ensino, além da assistência hospitalar.

Pelo projeto, o empreendimento deveria se constituir num importante e valioso elemento para elevar a oferta de terrenos urbanizados e adequados para fins industriais em Resende. Para administrá-lo, o *Grupo Renato Monteiro* criou a *Porto Real S.A. Comércio, Indústria e Agropecuária* e, durante toda a década de 1970, o ideal da industrialização foi aos poucos se objetivando. A justificativa para convencer as empresas a se instalarem na área ia desde a localização estratégica do pólo até a saturação das regiões metropolitanas do Grande Rio e da Grande São Paulo, que teria produzido uma corrida das indústrias para o Vale do Paraíba. Os autores do projeto tinham argumentos inusitados como o de que “esta corrida desenvolveu-se com tamanho ímpeto que superou todas as expectativas e todo o planejamento, chegando a criar situações embaraçosas, principalmente para as cidades do lado paulista, incapazes de oferecer um sistema adequado de infra-estrutura. Por outro lado, a Companhia Siderúrgica Nacional teria bloqueado, com sua expansão, toda a região de Volta Redonda e Barra Mansa, onde não restou espaço para aproveitamento industrial, devido à topografia acidentada. Restou somente a opção de se dirigir para a região de Resende, onde a área de Porto Real, especificamente, apresenta as melhores condições topográficas” (Vol.I:1). Para depois completarem:

“Por outro lado, as inúmeras indústrias já instaladas na região – como as Indústrias Químicas Resende, a Cyanamid, a Huber Warco, a Dorbrás, a Wander – ressentem-se da falta de um elemento de coesão que aproveite o aprimoramento da mão-de-obra, a elevação dos padrões habitacionais e a melhoria genérica da vida social. O Pólo Urbo-Industrial de Porto Real irá, desta forma, transcender da condição de simples loteamento industrial, para atuar como importante elemento de aglutinação da iniciativa privada em torno às diretrizes governamentais de desenvolvimento de âmbito municipal, estadual e federal” (Vol.II: 2).

A primeira indústria a se instalar foi a *Unistein*¹²², empresa fundada pelo próprio Monteiro para prestar serviços a Porto Real, demais distritos de Resende e às empresas que começavam a “habitar” o pólo. Como o seu trabalho estava voltado para a

¹²² A empresa funciona na mesma área até hoje, mas foi vendida pelo grupo nos anos 1990.

pavimentação e fabricação de lajotas, ela rapidamente encontrou clientes: a *Companhia Brasileira de Filmes Sakura* (cuja fábrica foi construída em frente à Via Dutra, numa área total de 225.000 m², contando com a participação de importante grupo japonês e do BNDE¹²³) e a *Destilaria Continental – Seagrans* (fabricação de bebidas numa área de 600.000 m²), que já haviam comprado terrenos e estavam em fase de implantação¹²⁴. Nestes trechos, Elizabeth, filha de Monteiro, descreve a chegada dessas empresas e esclarece os objetivos da *Unistein*:

“Papai lançou na época esse projeto que teve a participação do Garcia Roza, de várias pessoas, tendo o objetivo de levar indústrias para aquela região e ele já via como desenvolver Porto Real dentro daquele marasmo todo. Então, ele trabalhou nesse processo durante muitos anos, mas era um trabalho danado, trazia e de repente, vinha o governo e “pá”! Jogava tudo que tinha feito para baixo. Foi o primeiro pólo industrial particular do Brasil e ele começou a trabalhar nisso, a trazer água, luz, gás, etc. Foi tentando mobilizar algumas coisas para viabilizar as empresas. Quando a empresa quisesse, a gente trabalhava em cima.” – Elizabeth Monteiro da Costa.

“A Unistein foi um projeto de papai, que tinha a missão de povoar aquele pólo industrial. Porque o projeto principal do papai e a origem do Grupo Renato Monteiro é o pólo industrial. Meu pai era um homem de uma certa visão, de ambição, que vivia viajando e procurando empresas para trazer para o Brasil. Trabalhou quase 10 anos para trazer para o Brasil a Sakura, que acabou sendo comprada pela Kodak, trabalhou em cima de caldeirarias, da Gotaverk, trabalhou em cima de várias empresas, da Seagrans, etc, e a Unistein foi uma delas. Ele trouxe uma máquina da Alemanha e começou a produção de pisos. O objetivo dele foi o de povoar o pólo trazendo uma tecnologia alemã para o Brasil. Essa foi a razão da Unistein. Só que aqui no Brasil você tem o produto por 10 anos e depois cai em domínio público. Aí, todo mundo começa a fabricar e você perde o interesse porque já não tem aquela tecnologia na sua mão. Então, enquanto a tecnologia esteve em nossa mão, foi uma coisa interessante, mas depois que caiu no domínio público e qualquer um podia colocar uma fábrica com uma máquina custando baratinho, não valeu a pena.” - Elizabeth Monteiro.

E nesta passagem, José Marco Pineschi, prefeito de Resende em 1972, revela suas contribuições para o processo:

“Esse nosso (pólo) nós chegamos a vender uma área para a Seagrans, que fazia um tipo de uísque de primeira, foi criada uma indústria que chamava-se Polimetal, foi criada uma fábrica de caldeiras, que chamava-se Gotaverk... A

¹²³ Atual BNDES.

¹²⁴ Outras empresas demonstraram interesse em se localizar no pólo industrial de Porto Real: *Liquid Carbonic; The Sidney Ross Co.; Construtora Norberto Odebrecht S.A. Comércio e Indústria e PLD.*

primeira indústria, quem trouxe pra Resende fui eu, foi uma obra minha e chamava-se Sakura. Fica logo na beira da Dutra. É uma que tá toda abandonada. Depois, a Kodak comprou e levou pra São José dos Campos. A Seagrans, não sei se por questão de incentivos, uma parte foi pra Recife e outra pra São Paulo. Agora que um grupo francês¹²⁵ comprou e parece que vão reabrir a fábrica.” – José Marco Pineschi.

Monteiro ajudou a trazer outras empresas para Resende, paralelamente esboçando um audacioso projeto de modernização de Porto Real. O pólo perdurou e permaneceu forte até o final dos anos 1980, quando os acordos quanto às isenções fiscais foram encerrados, ao mesmo tempo em que casos de degradação do rio Paraíba do Sul vieram à tona expondo a imagem e a fragilidade do compromisso dessas empresas com a localidade. Consequentemente, elas, na sua maioria, preferiram paralisar suas produções e se transferiram para municípios de estados que, naquele momento, ofereciam uma série de vantagens comparativas compensatórias (novos incentivos fiscais). Do distrito, ou melhor, do condomínio industrial emergiu um vasto cemitério de galpões e instalações industriais abandonadas. Uma delas, a da Kodak, inclusive, foi cedida ao governo do estado para a instalação de um campus avançado de engenharia da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ).

Mas o fortalecimento do setor industrial era apenas uma das idéias do pólo, que previa desenvolver algo planejado (de acordo com as propostas apresentadas por arquitetos e engenheiros de como zonestar o território, delimitando o espaço que caberia às indústrias, habitações, escolas, áreas de lazer, além de sugerir mecanismos de encanamento d'água, de energia elétrica, etc.) que envolvesse uma série de funções industriais, habitacionais e de serviços. O projeto visava articular estes três aspectos compondo uma estrutura geral auto-suficiente e capaz de gerar uma integração envolvendo todos os atores inerentes ao território. Na prestação de serviços, coordenando e centralizando as atividades industriais e da coletividade em geral, estaria o verdadeiro centro vital do conjunto. Incluindo-se nesse caso o centro tecnológico e de formação profissional, o centro de comunicações e outro de suporte às negociações, promoções e comercializações, em relação às duas funções anteriormente mencionadas.

O *Pólo Urbo-Industrial* era um instrumento modernizador e uma ótima opção de negócio. Previam-se que o retorno dos gastos se daria com os juros da venda a prazo dos terrenos pela empresa promotora para o funcionamento das indústrias e de outras

¹²⁵ Pernod Ricard.

atividades econômicas e, embora sendo do âmbito da iniciativa privada, o projeto teoricamente envolveria diversas esferas governamentais ligadas à comunicação, como a EMBRATEL, a CTB, a EBCT e o DNER, este para obras de acesso ao complexo; o BNH, para o financiamento das obras do conjunto do pólo; além de entidades como o BNDE e a FINEP; órgãos como o SENAI, o SESC, o SENAC; e outras instituições responsáveis pela implementação de serviços públicos da infra-estrutura básica do pólo (água, esgoto, energia elétrica, etc). A lucratividade desses organismos governamentais estaria na operação dos serviços públicos.

O pólo ainda previa:

- 1) *Um hotel- Programado para dar apoio às negociações próprias do processo de implantação do complexo industrial, desde uma etapa inicial até uma posterior, final, de atendimento maior ao público, suprimindo, em parte, essa faixa de demanda em relação à sede do município;*
- 2) *O Setor Habitacional I- Destinado a absorver toda a demanda inicial proveniente das necessidades das indústrias. Os estudos sobre a influência das migrações e da efetivação do pólo estimavam uma população de aproximadamente 28.500 habitantes (sem data). Além disso, o conhecimento da média operários/estabelecimento nesse trecho do eixo Rio-São Paulo ofereceria uma gama de opções aos empresários, na adoção da maneira mais conveniente de administração. A consequência seria a possibilidade de negociações com base em projeções, facilitando vários programas de cada indústria.*

Também estavam programadas atividades sociais que provocariam o seu gradativo “deslanche”. Eram prioritárias a instalação da *Fundação Porto Real*, baseada fundamentalmente na prestação de serviços à comunidade e advinda do próprio fomento das atividades do pólo, e um *horto botânico*, visando suportar a manutenção das áreas verdes do conjunto do pólo e, ainda, a longo prazo, fornecer mudas e sementes, favorecendo a comercialização de espécies vegetais nele cultivadas. Seu dimensionamento seria de 2,80 ha, comportando núcleos de produção, treinamento, administração, apoio e outros serviços complementares.

O pólo ainda previa a exploração das condições e potencialidades turísticas da região, em termos de proximidade do Grande Rio para absorção de fluxos turísticos de fins de semana e feriados, abrangidos por grupos de pessoas dotadas de elevado poder aquisitivo, através da criação de “segundas residências” de lazer, sistemas de “colônias de férias” e assemelhados.

2.7 - A Dinastia da Empresa Familiar: o Grupo Renato Monteiro - expansão e reestruturação nos últimos 25 anos

Em 1974, quando a *Companhia Fluminense* já havia feito a sua primeira diversificação de produtos, incluindo novos refrigerantes como a Fanta Laranja, a Fanta Uva e o Guaraná Taí, Renato Monteiro inaugura, em Pindamonhangaba (SP), a primeira unidade da empresa fora de Porto Real. Seria o seu último grande ato antes da aposentadoria, ocorrida em 1979. Pouco antes do seu afastamento e mudança para Miami (EUA)¹²⁶, ele resolve deixar o grupo mais ou menos estruturado com o filho Luís Eduardo como presidente, a ex-esposa Dona Antonieta como vice-presidente e a filha Elizabeth como superintendente.

Ao filho, engenheiro industrial formado pela UFRJ, que morava em Boston (EUA), foi dada “carta branca” para dispor de todos os negócios e propriedades. Mas enquanto ele não retornava, Renato pôs provisoriamente em seu lugar um financeiro, João Elias Nordek, que racionalizou economicamente o grupo, fechando e/ou diminuindo o que estava dando prejuízo e abrindo o capital.

“Ele colocou, na época, um grande financeiro, que foi o João Elias Nordek. Esse foi o homem divisor de águas nosso, economicamente. Quando o papai resolveu ir para os EUA e o Lula estava morando em Boston, ele colocou tudo na mão do João Elias. Ele colocou o vagão no trilho. Depois, o Lula retornou dos EUA e tocou o projeto.” – Elizabeth Monteiro da Costa – 13 de agosto de 2004.

Quando retorna dos Estados Unidos, Luís Eduardo assume a presidência do grupo, tendo Geraldo Ribas como superintendente; Luiz Alberto Carvalho Fonseca como diretor de operações; e Marialva Conceição dos Santos como diretora administrativa. Todos também acumulando a função de conselheiros¹²⁷. Não oficialmente, a empresa vai substituindo a denominação de *Grupo Renato Monteiro* para a de *Grupo Porto Real*¹²⁸ mas mantém-se fiel ao seu caráter familiar, caracterizado

¹²⁶ Onde acabou falecendo de ataque cardíaco, em 1985.

¹²⁷ Fonte: Revista da Associação Comercial, Industrial e Agropastoril de Resende (ACIAR), 1985.

¹²⁸ Não há um nome instituído oficialmente. Hoje, muitos se referem a ele como *Grupo Porto Real Sociedade Anônima*, denominação mais utilizada na “Era Luís Eduardo”. Mas quando criado foi denominado como *Grupo Renato Monteiro* ou *Organizações Renato Monteiro*. Para evitar confusões assumirei preferencialmente a segunda denominação, mas em alguns momentos, principalmente em trechos de entrevistas, a referência será feita através dos outros dois nomes. “*O Grupo Renato Monteiro foi um processo posterior. Havia a Açucareira Porto Real e a Companhia Fluminense de Refrigerantes. E ele resolveu formar as Organizações Renato Monteiro. Foi o primeiro nome que ele deu. Eu acho que ele colocou quando decidiu se separar da minha mãe. Ele formou um grupo, colocou todas as empresas dentro do grupo e dividiu entre nós quatro: ele, mamãe, eu e meu irmão. Primeiro foi Organizações Renato Monteiro. O Grupo Porto Real não é o nome oficial.*” – Elizabeth Monteiro da Costa.

por Dalla Costa (2002) pela existência simultânea de três situações: a totalidade ou maioria das ações ou contas da empresa detidas pela família; que também é quem define os objetivos, as diretrizes e políticas; e quem administra a empresa, por meio de um ou mais de seus membros, no nível executivo mais alto.

Empresas familiares como o *Grupo Renato Monteiro*, segundo alguns dados mais conservadores, correspondem atualmente a algo entre 65 e 80% do total de instituições, e muitas delas estão entre as maiores e mais bem-sucedidas do mundo. Numa lista publicada pela revista *Fortune*, estima-se que 40% das 500 maiores empresas sejam de propriedade de famílias ou por elas controladas (Gersick *et al.*, 1997)¹²⁹. Muitas, no entanto, ao atingirem a 2ª ou 3ª geração abrem seu capital, são vendidas, desaparecem ou permanecem familiares mas com a gestão profissionalizada¹³⁰, chegando muitas vezes ao estágio de “sociedade entre irmãos” e, posteriormente, de “sociedade entre primos” (idem)¹³¹. No caso desse grupo, chegou-se à segunda geração (“sociedade entre irmãos”) mas manteve-se uma gestão familiar. Ainda assim, suscita-se uma comparação entre Renato e Luís Eduardo mostrando que os perfis de ambos se distanciam no que diz respeito aos sentimentos com relação a Porto Real, às condutas empresariais e aos envolvimento com a política. Marcello Alencar, por exemplo, faz a seguinte comparação:

¹²⁹ Bonelli. R. (1998) lembra que, no Brasil, cerca de 90% dos 300 maiores grupos nacionais privados têm controle familiar. Grande parte surgiu na virada deste século e alguns já estão em mãos da quarta geração. A sua participação no PIB aumentou de 7,1% para 8,6%, de 1989 até agora. Dos 100 maiores em 1983, apenas 12 não mantiveram a posição em 1989; do ranking de 1989, 26 desapareceram em 1995; no final do ano seguinte, dos 120 maiores, 37 foram vendidos ou desapareceram - sete eram bancos - e 16 mudaram de comando executivo. Nos anos 1980 e início dos 1990, destacaram-se os ganhos inflacionários dos conglomerados financeiros e o desaparecimento de um grande grupo. Além disso, depois da estabilização, praticamente todas as transferências de propriedades eram negociadas diretamente com os credores. Destacasse, ainda, a participação das empreiteiras e do sistema financeiro no novo arranjo, assim como dos fundos de pensão, que se afastam das aplicações tradicionais e investem direto - e pesado - nas empresas.

¹³⁰ Um exemplo interessante é o da *Sadia*, lembrada por Dalla Costa (2002) pela sua ligação à pessoa de Atilio Fontana. Gaúcho de origem, ele trabalhou na região oeste catarinense, entre 1920 e 1944, comprando e vendendo produtos de colonos, até ser convidado para administrar um moinho de trigo e um abatedouro de suínos em Concórdia, onde um ano depois fundou a S.A. *Indústria e Comércio Concórdia (SADIA)*. Com a expansão da empresa, a entrada de sócios e o envolvimento dos acionistas, Atilio envolve-se com atividades políticas e muda-se para o Rio de Janeiro, em 31 de janeiro de 1955, para assumir o cargo de deputado federal, continuando a participar apenas como presidente emérito do Conselho de Administração.

¹³¹ Outro caso bem-sucedido, a Sul América, fundada em 1895, no Rio de Janeiro, pelo espanhol Joaquim Sanchez de Larragoiti, foi a primeira companhia de seguros brasileira. Até hoje familiar, a empresa sofreu preconceito, na década de 1920, contra o produto que vendia: o seguro. Kirschner (2002) afirma que a cultura popular acreditava que fazer seguro de vidas desse azar. Uma série de estratégias foram utilizadas para mudar a sua imagem, desde o lançamento de uma revista (para ser distribuída pelos corretores e servir para aproximar a empresa dos seus segurados), passando por colaborações com campanhas de saneamento dos governos e patrocínio de exposições de arte moderna.

“O Lula é um homem viajadíssimo, é um homem de negócios internacionais. Já o pai era mais aberto, tinha mais audácia do que o Lula. Mas era uma audácia que lhe custava um preço. O Lula, ao contrário, é mais empresário. (...) Eu acho que o Lula é Porto Real e ele não era. Ele era baiano. Pra ele era mais um negócio, mas para o Lula não. O Lula tem amor a Porto Real. O Lula é um homem público. Ele olha aquele lugar, emprega todos aqueles caras e tem um amor especial por Porto Real. Ele vai pra França, Berlim, Inglaterra, mas volta pra lá correndo. Ele é muito ligado àquilo lá. Você vê como os homem que têm cabeça, que têm a capacidade de imaginar o seu próprio futuro e com ele o futuro da sua região, podem prestar a sua colaboração ao país.” – Entrevista realizada no dia 02/08/2004.

Já a irmã de Lula, Elizabeth, ao contrário de Alencar, enxergava em Renato uma afetividade que ultrapassava o simples compromisso e se aliava ao ideológico e ao político. Segundo ela, o pai prezava menos o lado econômico:

“Acho que não foi compromisso, foi afetividade. Acho que vai além do compromisso. Compromisso é quando você é obrigado a fazer alguma coisa. Era mais ideológico do que econômico. Papai sempre foi mais ideológico e afetivo do que econômico. A economia para ele vinha em décimo lugar. A afetividade, o ideológico, o político e o poder eram mais importantes para ele do que o econômico, com certeza! Todas as atividades que o papai gostava davam prejuízo. Por exemplo, a usina, ele era alucinado pela usina. Todas as atividades que ele gostava davam prejuízo, mas ele foi crescendo com outras coisas que davam lucro e que ele não gostava. A Coca-Cola e não sei o quê. Nunca pensou economicamente (...) Meu pai tinha uma ligação afetiva com a usina de açúcar. Ele adorava a usina de açúcar e adorava o pólo industrial. Ele adorava aquela politicagem toda, aquela fofoca toda, os amigos, etc. Ele tinha muita relação com a Academia Militar, com todo mundo, né?” – Elizabeth Monteiro da Costa.

Que reconhece ser predominante em Lula:

“O Lula não tem nada a ver com o meu pai. A formação do meu pai era mais social e política e a formação do Lula foi mais de engenharia e finanças. É completamente diferente. O enfoque é completamente diferente.” – Idem.

Talvez possamos distinguir melhor as duas gerações do grupo através do modelo das “três cabeças” de Bauer (1993) – apropriado para a empresa familiar porque tem o mérito de mostrar que as decisões tomadas pelos proprietários não podem ser entendidas sempre como pautadas numa racionalidade econômica *strictu sensu* –, segundo o qual o *Homo Economicus* (orientado pela rentabilidade) permanentemente divide espaço com o *Homo Politicus* (orientado pelo poder e prestígio) e o *Pater Familias* (orientado pela afetividade), o que torna as decisões sobre venda e sucessão influenciadas não apenas pela forma como o mercado pode reagir ou pelo montante que alguém ou alguma outra

empresa se dispõe a oferecer, mas pelo poder e pela relação com a controladora, ou seja, a família.¹³²

No *Grupo Renato Monteiro*, percebemos na primeira geração (de Renato) a predominância do *Homo Politicus*, confirmando a empresa como símbolo de poder local, e uma manifestação do *Pater Familias*, permanecendo membros da própria família no controle acionário e administrativo do grupo. Na segunda (de Luís Eduardo e Elizabeth), o *Homo Economicus* aparece mais exacerbado do que o *Pater Familias*¹³³, visto que para muitos ele não hesitaria em vender a empresa em caso de prejuízo econômico ou oferta “tentadora”. Já Felipe, o filho mais velho de Luís Eduardo e o único a seguir a carreira empresarial, caminhando para compor a 3ª geração, manifesta um caráter ainda mais acentuado de *Homo Economicus* – não hesitaria em vender a *Companhia Fluminense* em caso de uma grande oferta – com menor grau de *Homo Politicus* e *Pater Familias*. Felipe e os irmãos viveram até os 16 anos em Porto Real, quando foram estudar no Rio de Janeiro. Hoje, ele administra negócios do pai ao longo da Via Dutra e é o único que ainda volta esporadicamente ao município.

Retornando à segunda geração, logo no início da sua administração, mais precisamente em 1980, Luís Eduardo reinaugura a fábrica de Porto Real investindo 20 milhões de Cruzeiros na restauração do prédio antigo e adaptando o seu interior para receber novos equipamentos para fabricação de refrigerantes. No mesmo ano, a “*The Coca-Cola Company*” torna a produção de cerveja uma exigência aos seus fabricantes e fornecedores no país, o que leva a *Companhia Fluminense*, em 1981, a lançar a cerveja Inglesinha, adquirida da cervejaria Mojiana e, em 1983, a iniciar a produção de Kaiser, em Mogi-Mirim.

“E aí, o Lula não tinha a intenção de entrar em cerveja, mas fomos obrigados. Primeiro, eu fui buscar cerveja em BH, a Ouro Branco, dos irmãos Ladeira, mas em seguida a Antártica foi lá, comprou a cervejaria e puxou os Ladeiras pra diretoria. Eles viraram a Antártica de BH. Aí, o fabricante de Campinas na época, conseguiu em Mogi-Mirim uma conversa com uma cervejaria antiga, que tinha lá e que já estava passando de pai pra filho: cervejaria Mojiana. Tinha o nome de Inglesinha. Então, nós compramos 49% das ações dessa cervejaria e

¹³² Bauer (1993) não nega, entretanto, que a dificuldade em se conformar esses três tipos-ideais de ação empresarial acaba legitimando o domínio da visão restrita do economista até no universo da empresa familiar.

¹³³ “*Poderíamos estar vivendo na Europa, mas o que faríamos lá? Ficar sentados esperando o sol raiar? Então, o compromisso é de desenvolvimento! O compromisso é de desenvolvimento! Para você se desenvolver, precisa estar economicamente viável. Quando a gente vê que o negócio está dando prejuízo, que não pode mais arcar... O leite estava dando prejuízo, mas nós podíamos arcar com o gado de corte, que compensava, tudo bem....*” – Elizabeth Monteiro.

depois modernizamos porque era uma fábrica rústica demais. Não tinha um padrão..... Nós, então, compramos os restantes 51%. Nesse inteirinho, o Lula começou a mexer com os fabricantes da área do Rio de Janeiro (Juiz de Fora, Santa Cruz, a Rio de Janeiro Refresco S.A.)..... Nós tínhamos que escolher uma marca e nesse meio saiu a Guerra das Malvinas. Quer dizer, o Brasil ficou com a Argentina contra a Inglaterra e nós vendíamos cerveja Inglesinha, então ficou um negócio meio.... Até que conseguimos convencer o fabricante de Belo Horizonte, o Luís Otávio Gouveia, a fazer a primeira fábrica de cerveja da Coca-Cola. Ele lançou uma cervejaria em Divinópolis e foi buscar um nome ligado à Alemanha (....) Criou-se, então, uma firma: a Kaiser Serviços S.A. Ele veio a ser o presidente. A gente já com a cervejaria bem modernizada, comprando todas as casas ao redor, esticando, tirando uma caldeira de lenha e colocando uma a óleo, tudo no aço inox. Realmente deu um grande impulso e a Kaiser cresceu a tal ponto que ela dominou a Grande BH, o interior.... Em São Paulo, ela foi líder de vendas por cinco anos. – Abelardo Galvão.

Em 1986, após inaugurar duas novas fábricas, em Queimados e Jacareí, o grupo já estava entre as 10 principais das 76 empresas fabricantes de Coca-Cola existentes no Brasil, levando-se em conta vendas, produção, empregados e frota: 8 depósitos espalhados por Volta Redonda, Barra do Pirai e Angra dos Reis (RJ); São José dos Campos (2) e Guaratinguetá (SP); Caxambu e Santa Rita do Sapucaí (MG); além de uma envasadora de latas em Queimados (RJ)¹³⁴. O aumento do faturamento foi espetacular, atingindo seu pico com a inauguração de mais uma unidade de refrigerantes, em Três Corações (MG), em 1988, e da produção de PET 2 litros, em Porto Real (1991). Luís Eduardo ainda chegou a ser presidente nacional dos fabricantes de Coca-Cola/Kaiser até o fim da parceria.

“De um tempo pra cá é que deu uma queda. Enquanto o Lula foi presidente, foi bem, mas depois que a presidência passou para a mão de profissionais, o negócio ficou meio complicado. Recentemente, uma empresa canadense comprou 90% das ações da Kaiser e está comprando agora o resto. Mas a distribuição oficial é da Coca-Cola, então o Lula distribui mas não produz mais.” – Abelardo Galvão.

Atualmente, a “*The Coca-Cola Company*”, como forma de cortar custos e concentrar a produção, vem buscando reduzir o número de concessões e de fábricas. O Grupo reduziu de doze para oito o número de fabricantes no país, sendo a *Companhia Fluminense de Refrigerantes* uma das remanescentes, mas já estando cotada para ser cortada da lista em breve¹³⁵ ou, na melhor das hipóteses, se associar a outro fabricante, o

¹³⁴ Fonte: Aciar – Associação Comercial, Industrial e Agropastoril de Resende.

¹³⁵ “*Ele vai vender. Parece que a Coca-Cola tinha 12 representantes no Brasil e agora tem 8. Ele é um deles. Se ele perder a concessão, vai ser um transtorno no município.*” – Comendador Geraldo Osório.

que Elizabeth Monteiro denominou como um “processo de consolidação”, algo fora dos interesses dos proprietários.

“Existia um projeto de consolidação no Grupo Coca-Cola, mas isso não interessa para nós. Se a gente tiver que consolidar, a gente prefere vender. Mas nunca pensamos em vender por si só, a não ser que nós sejamos obrigados a consolidar. Se nós tivéssemos recursos, comprávamos tudo, mas nós não temos recursos para comprar o “Brasil inteiro”. Comprar o “Brasil inteiro” seria um fenômeno. Produzir Coca-Cola para o Brasil inteiro daria uma lucratividade estupenda. Mas nós não temos recursos para isso. Somos uma pequena fábrica do interior do estado do Rio de Janeiro.” – Declarou a vice-presidente Elizabeth Monteiro.

Para manter a concessão, exigiu-se a centralização da produção de refrigerantes e “preformas” de 2 litros numa única unidade. Porto Real, já município emancipado, foi escolhido pelo *Grupo Renato Monteiro*, em 1998, para sediar a produção responsável por um mercado que abrange uma população de aproximadamente 4 milhões de potenciais consumidores distribuída por uma área de 47.000 km² de 130 municípios (14 no sul do estado do Rio de Janeiro, 30 no norte de São Paulo e 86 no sul de Minas Gerais); 16.800 pontos de venda; uma frota de 253 caminhões, carretas e utilitários; 20 empilhadeiras e 22 motocicletas¹³⁶. Mesmo com a concentração, a *Companhia Fluminense*, sob a direção de Luís Eduardo, se posicionou entre as maiores empresas do estado do Rio de Janeiro com uma receita líquida de R\$ 119.290 milhões, em 2000¹³⁷, e suas últimas modernizações (a produção de latas e de PET 600ml e 2,5 litros) ocorreram em 2002 e 2003.

O *Grupo Renato Monteiro* ainda possui dois postos de combustível na Via Dutra; o *Sistema de Rádios Porto Real*, com duas emissoras em Resende e duas em Volta Redonda adquiridas em 1985 e desde 1989 administradas por Abelardo Galvão; a *Porto Real Empreendimentos Imobiliários S.A.*, que administra os terrenos e imóveis pertencentes ao grupo; além de algumas cabeças de gado nas fazendas da região. E já teve também investimentos no setor agropecuário com a *Remon Agropecuária*, que produziu até há bem pouco tempo o leite *Campo Belo*, considerado o melhor “tipo A” do país, e duas agências Volkswagen de automóveis, sob o nome de *Auto Real*, que

¹³⁶ As unidades de Pindamonhangaba e Três Corações ficaram responsáveis apenas pela tarefa de distribuição nos seus estados.

¹³⁷ Tabelas 25: Classificação Setorial da Bovespa; tab. 26: Comparação entre os capitais sociais da *Companhia Fluminense de Refrigerantes* e da *Ambev*; tab. 27: Balanço Anual da FIRJAN - a companhia é a 87^a colocada entre as 100 maiores empresas (públicas e privadas) do estado.

permaneceram ativas até os anos 1990. Ambos, negócios desfeitos porque acumulavam prejuízos.

2.7.1 - *Porto Real*: “o banco da região”

Um dos mais audaciosos projetos do *Grupo Renato Monteiro* na década de 1990 foi o *Banco Porto Real*, instituição financeira criada com o objetivo de competir no mercado varejista e que assim funcionou por quase cinco anos. Surgido em março de 1992, chegou a ter mais de 30 agências espalhadas pelo Vale do Paraíba Paulista (Taubaté e Pindamonhangaba), Sul Fluminense (Barra do Piraí, Barra Mansa, Itatiaia, Volta Redonda, Resende, etc) e Rio de Janeiro (RJ), que começaram a ser abertas em 1992.

“O Seu Luís Eduardo sempre teve preocupação em valorizar a região em que ele vive, onde tem negócios e sentiu a necessidade de um banco da região que tratasse os clientes como amigos, que perdesse aquela imparcialidade dos grandes bancos de varejo. A intenção dele sempre foi a de aproximar o povo daqui dos gerentes e dos funcionários do banco.” Adriana Porphírio Reis – Funcionária do *Banco Porto Real*, 30 de julho de 2004.

De negócio apontado como promissor, o banco acabou enfrentando profundas dificuldades com o lançamento do Plano Real, que passou a vigorar em 1º de julho de 1994, promovendo a estabilidade monetária e o cerco à inflação, principal fonte de lucro das instituições financeiras. Apesar da “quebradeira” dos grandes bancos, o *Porto Real* conseguiu atravessar o período de turbulência, mas, em 1996, os seus administradores perceberam não ser mais possível competir com bancos de varejo, atendendo pessoas físicas e pequenas empresas¹³⁸. Durante um ano e meio, sofreu uma reestruturação interna fechando agências e transformando-se em banco de investimento, emprestando dinheiro a juros que variam de acordo com os clientes e intermediando empréstimos junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES)¹³⁹. Outros

¹³⁸ As contas dos chamados clientes pequenos (pessoas físicas) e empresas de pequeno porte foram transferidas para outras instituições, como o HSBC e o Bradesco.

¹³⁹ O interesse do *Banco Porto Real*, segundo Geraldo Guimarães, está definido pela necessidade de suprir a capacidade de investimentos de curto e médio prazo. Na ótica do mercado financeiro, empresas com faturamento de até R\$ 1 milhão, necessitariam de uma avaliação da capacidade de aplicação mais detalhada e, por vezes, dificultadas pela burocracia. “É justamente nesse instante que o *Banco Porto Real* atua como elo de ligação entre a linha de crédito do BNDES e o empresário interessado”, salientou. As lojas comerciais, redes de supermercados e até empresas da área de saúde da região também estão inseridas no modelo de financiamento oferecido pela instituição. Guimarães afirmou que o banco, além

“produtos” que o *Banco Porto Real* fortaleceu com as mudanças foram o desconto de duplicatas e de cheques, as linhas para importação e exportação, o capital de giro, a conta garantida, a DCV (antecipação de recebíveis aos fornecedores de grandes empresas instaladas na região) e o cheque especial para os executivos das empresas.

Todas as agências foram fechadas e a matriz foi transferida de Resende para Porto Real. De um corpo de 350 funcionários no seu auge, em 1994, o banco demitiu 200, em 1996, passando a ter 80 e posteriormente 40. No final da reestruturação, o quadro do banco se restringia a apenas 13 funcionários (distribuídos entre gerentes de suporte administrativo, de crédito, comerciais, responsáveis pela parte de sistema, de contabilidade, controladoria, cobrança e cadastro). O diretor vice-presidente do banco, Geraldo Guimarães, anunciou que o *Porto Real* passaria de regional de varejo para regional de atacado, com serviços exclusivos para pessoas jurídicas. Dos 15 mil clientes, entre físicos e jurídicos, restaram somente as contas de 500 empresas. Guimarães explicou que o atendimento passaria a ser "personalizado e qualificado", por meio de empréstimos de valores superiores a longo prazo e a um custo mais barato para os clientes. "O banco será focado em pessoas jurídicas da região", ressaltou o diretor, afirmando, antes de ser demitido, que a reestruturação não significaria o fechamento do *Banco Porto Real*, mas que “fazia parte de transformações de produtos pela qual a instituição estava passando” (“*Diário do Vale*” - 08/02/2000).¹⁴⁰

Com a mudança, o *Porto Real* pretendia preencher uma lacuna deixada pelos grandes bancos na região, sendo uma opção para que aqueles clientes (empresas como a CSN) que necessitassem de empréstimos de altos valores não recorressem a bancos de fora.

“Principalmente em relação ao banco, deve ser uma frustração muito grande para o Lula. A idéia era ter um banco com correntistas. Eu era cliente do banco. Tinha agências em Resende, em Volta Redonda, em Barra Mansa, Barra do Piraí, Itatiaia, chegou a ter no Rio, lá na avenida Rio Branco. Isso, na primeira metade da década de 1990. Até 1995. Eu lembro que quando ele falava do

de estar operando com as linhas do BNDES, mantém convênio para financiamento empresarial com o *Exim Bank* (USA) e com o Banco Argentária (Espanha). Segundo o vice-presidente, os financiamentos atrelados a essas instituições são de longo prazo e de baixo custo.

¹⁴⁰ “Os clientes do Banco Porto Real são melhor atendidos, porque não são atingidos pela impessoalidade e automatização que os grandes bancos nacionais impuseram ao mercado financeiro, principalmente fora das áreas metropolitanas. No Banco Porto Real, o cliente é conhecido do gerente de sua agência, bem como dos demais gerentes e diretores do Banco, e a solução para seus assuntos financeiros pode ser personalizada, estando convenientemente ao alcance da mão. O Banco beneficia-se da tradição do Grupo Porto Real no Vale do Paraíba, onde empresas do Grupo estão presentes há mais de 40 anos. O Grupo Porto Real exerce poderoso efeito sinérgico sobre o Banco Porto Real.” – Encarte disponível na página www.bpr.com.br.

banco, ele falava com uma empolgação! A gente via que era um negócio que ele curtia muito e torcia para que desse certo. Eu acredito que fosse uma coisa que tivesse um lado do negócio e um lado de uma satisfação pessoal, de alguma coisa que ele estaria criando para a região. Esse era o pensamento de muita gente que estava em volta desse projeto.” - Tom Kneip.¹⁴¹

A nova diretriz parece ter sido positiva, tanto que, no balanço anual publicado pela Gazeta Mercantil, em 2000, o *Porto Real* aparecia como o 14º maior banco de investimento do país, com um ativo total de R\$ 30.730 milhões¹⁴² e entre as 170 maiores instituições financeiras (incluindo bancos de desenvolvimento, investimento, sociedades de crédito imobiliário, financeiras, etc) do Brasil.

Procurei aqui enfatizar, em primeiro lugar, a trajetória de modernização de Porto Real vinculada à onipresença da fábrica, em segundo, a construção e ascensão do *Grupo Renato Monteiro*, e, em terceiro, suas formas de influência sobre a localidade e suas aspirações. É adotando tal postura de complementaridade, ou seja, de a cada parte acrescentar uma evidência nova na reconstituição histórica, que procurarei a partir de agora me aproximar dos conceitos (redes, “confiança”, cooperação, etc) em moda na temática e no debate atual sobre o desenvolvimento regional, apontando algumas reflexões que pensem sociologicamente o que desencadeou a emancipação e a constituição do pólo automotivo, assim como visualizando as perspectivas futuras da localidade.

Capítulo III

¹⁴¹ Wellington Rennó Kneip começou sua carreira dentro do *Grupo Renato Monteiro* e foi o arquiteto responsável pelos projetos do *Banco Porto Real*, da agência *Auto Real* (“*Quando cheguei eu era “cabeludão” e “barbudão”, que nem um hippie. Eu era um cara recém formado, não tinha experiência profissional e, de repente, arrumei um trabalho com ele e seis meses depois eu estava fazendo um projeto de US\$ 1,5 milhão, que foi essa concessionária da Volkswagen, logo depois os bancos, projetos de alto nível e caros*”) e da prefeitura de Porto Real (“*Ele me pagou para fazer o projeto da prefeitura. A mesma coisa foi com o projeto da maternidade. Ele me pagou pra fazer*”).

¹⁴² O banco aparece à frente do Bilbao-Viscaya (BBV), do Sudameris e do Itauvest, numa lista que reúne os 20 mais importantes.

A SAPRE, a Indústria Automobilística e o Processo de Emancipação

3.1 Introdução

De 1986 a 1995, principalmente na fase imediatamente após a Constituição de 1988, os critérios para a formação de novos municípios foram suavizados, propagando uma “febre emancipacionista” que, em poucos anos, quase que dobrou o número de municípios brasileiros. Somente no estado do Rio de Janeiro, vinte e sete foram criados numa “fase em que muitas emancipações foram projetadas, se dando sempre mais pelos políticos, pelas coalizões e pressões políticas. O interesse estava mais localizado em exercer o poder. Eles queriam o poder para depois desenvolver os negócios” (Marcello Alencar). Deste total, vinte e duas emancipações ocorreram no período entre 1990 e 1995¹⁴³, sendo quatro no Sul Fluminense: Itatiaia (emancipado de Resende, em 1989); Quatis (Barra Mansa, 1991); Pinheiral (Piraí, 1997) e Porto Real (Resende, 1995). Só o município de Resende, em menos de dez anos perdeu 276,2 quilômetros quadrados do seu território e, para piorar, fontes indispensáveis de arrecadação tributária. Os seus dois distritos mais relevantes economicamente acharam por bem que já havia chegado o momento de caminharem sozinhos. E assim, Itatiaia “foi embora” levando consigo Xerox¹⁴⁴ e Michelin¹⁴⁵, até então principais arrecadadoras de impostos para o município; e depois, Porto Real, distrito rural¹⁴⁶ de uma “única fábrica”, seguiu o mesmo destino.

¹⁴³ Fonte: CIDE/IBGE- Tabela 28 em Anexo.

¹⁴⁴ Atualmente, a Xerox é de propriedade da *Flextronics*.

¹⁴⁵ “O prefeito Almir Dumay (PMDB) assina hoje, às 11 horas, no Palácio Guanabara, um termo de protocolo de intenções junto ao governador Marcello Alencar (PSDB), ao presidente da Michelin na América do Sul, Pierre Valentin, e ao diretor-geral da empresa, Jean Michel Brossard para oficializar a vinda da nova unidade da fábrica de pneus para o município. Com investimentos estimados em US\$ 200 milhões, a expectativa é de que sejam gerados 400 empregos diretos, com mão-de-obra qualificada formada pela Michelin e outros 200 na construção da fábrica. A nova fábrica será implantada no complexo industrial da empresa francesa no município. O secretário de Planejamento do município, Iberê Moreira Alves, informou que, para a instalação de sua nova fábrica, a Michelin vai receber isenção fiscal por um período de oito anos. Além disso, ele acredita que a fábrica de pneus vai aumentar a média de arrecadação do município. - ‘A nossa arrecadação com a Michelin atualmente gira em torno de R\$ 250 mil e com a nova fábrica, essa receita deve ser triplicada’ - argumentou Iberê.” “*Diário do Vale*”- Economia- Terça-feira, 7 de abril de 1998- **Michelin vai para Itatiaia.**

¹⁴⁶ Abramovay critica a definição do IBGE de *rural* como o que não é *urbano*. Assim, qualquer localidade, distrito e mesmo pequenos municípios são vistos como não-rurais, o que dificulta um raio-x das questões que permitem o dinamismo ou a estagnação dessas regiões. Este é um dos sustentáculos da sua *visão territorial do desenvolvimento*, que necessariamente precisa da formulação de procedimentos estatísticos que não separem as cidades das regiões rurais em que estão inseridas (Abramovay, 2000: 16).

No capítulo inicial, sublinhei provocativamente que a instalação da fábrica de ônibus e caminhões da Volkswagen acabou tendo uma relação direta com a conseqüente autonomia política do distrito de Porto Real e com sua constituição em pólo industrial emergente, abrigando grandes unidades industriais, como o tecnopólo da PSA Peugeot-Citroën, a Guardian e a GalvaSud. Em seguida, considerei importante concentrar-me na trajetória da parceria localidade/empresa, na posterior emergência do *Grupo Renato Monteiro* e no enraizamento do seu poder e influência local. Como expus, por exemplo, através do Pólo Urbo-Industrial, acredito que o envolvimento do grupo é o fator-chave para a sucessão de acontecimentos que vêm reconfigurando a condição de Porto Real no Médio Paraíba.

Na presente sessão, continuarei a minha descrição da trajetória da localidade, apresentando um entendimento das circunstâncias que envolveram a chegada das montadoras, suas fornecedoras e outras indústrias adjacentes, e a paralela constituição de Porto Real como municipalidade, em 1996. Proponho descrever o jogo político e “a coordenação entre os atores, que foi capaz de valorizar o ambiente em que atuam, convertendo-o em base para empreendimentos inovadores” (Abramovay, 2000: 2).

Considero este o capítulo central da discussão porque apresenta evidências que reforçam o papel das localidades, recuperando a dimensão territorial do desenvolvimento e, por assim dizer, a articulação de redes sócio-políticas caracterizadas pelo forte engajamento de atores e setores locais. Como assinalou Ramalho (2001), é insuficiente nos prendermos à discussão sobre os investimentos já realizados, avaliando seus sucessos ou fracassos e o mau uso ou não do dinheiro público para pensarmos na reativação dos municípios envolvidos (em termos da criação de novas fábricas, atividades de serviço e novos postos de trabalho). Deve-se “considerar os aspectos do processo de desenvolvimento que estariam possibilitando a formação e/ou rearrumação de redes sócio-políticas, muitas vezes através da criação de novas instituições ou de novos relacionamentos político-institucionais, de modo a potencializar os resultados para os atores envolvidos na localidade, mas também de modo a permitir articulações para resistir às estratégias que indiquem qualquer recuo no processo criado pelos novos investimentos e pelas novas fábricas” (Ramalho, 2001:5).

A competição interestadual, como frisaria Locke (1995), é uma opção analítica que privilegia os modelos nacionais em detrimento das especificidades locais. Concordo com o autor no sentido de que o melhor veio analítico é aquele que adota a escala micro-política como modelo de explicação. Também aprovo a sua proposta alternativa

de que “ao invés de enxergar o comportamento econômico como o produto de vários fatores estruturais (tamanho da firma, processo de produção, etc), deve-se enfatizar o papel das políticas em configurar concepções e estratégias alternativas dos atores econômicos locais (Locke, 1995: 21).”

O autor salienta o tão debatido caso de sucesso da “Terceira Itália”, região da Emilia-Romagna (localizada entre o nordeste e o centro do país), caracterizada pela bem emaranhada rede de pequenas e médias empresas responsável pela retomada do crescimento econômico do país, e que aflorou do conceito de “distritos industriais marshallianos”.¹⁴⁷ No entender de Locke, este pôde ser um caso bem-sucedido graças à especificidade de uma preexistente constituição de recursos sócio-políticos sob os quais empresários e associações se apoiaram de forma a promover altas taxas de crescimento econômico no pós-guerra, sobretudo nos anos 1970 e 1980. Estes atores puderam usar sua alta capacidade organizacional para obter largas parcelas de assistência do governo (empréstimos, créditos subsidiados, etc), o que facilitou o desenvolvimento dessa região (idem: 20).

O que chama a atenção no trabalho de Locke é a crença na construção da “confiança” pela convergência entre interesses individuais, política governamental e desenvolvimento de mecanismos de autogovernança. Cabe aqui, então, utilizar este veio para pensar de que maneira algumas localidades são transformadas quando tais variáveis reúnem-se. Com este aparato, pretendo mostrar de que forma um pequeno conjunto de atores sociais bem definidos consegue se organizar, mobilizar recursos e reduzir custos de transação e informação¹⁴⁸ de tal maneira a atingir resultados maximizadores para si, às vezes até gerando bens coletivos.

A hipótese, já revelada na introdução, e reforçada pelas evidências colhidas pelas entrevistas que realizei é a de que o pólo automotivo do Sul Fluminense, ou melhor, a origem do projeto que desencadeou a negociação envolvendo as esferas federal, estadual e municipal para acertar um acordo com a Volkswagen, nasceu de um antigo sonho “casado” com o velho projeto de uma rede bem articulada de atores sociais locais. O que quero frisar é que o projeto “Volks” não nasceu espontaneamente de circunstâncias relativas apenas à conjuntura econômica e ao *Novo Regime Automotivo*

¹⁴⁷ O distrito industrial marshalliano pressupõe uma sobreposição entre o social e o produtivo, uma ampla divisão do trabalho entre firmas envolvidas em atividades complementares e uma especialização setorial. Marshall, A. – *Princípios de Economia*.

¹⁴⁸ Para utilizar uma preocupação que parece muito relevante na matriz da ciência econômica que se intitula “*Nova Economia Institucional*”.

Brasileiro, mais se tratou de um plano construído para servir como plataforma para a formatação de objetivos pré-definidos.

Para elucidar minha hipótese, primeiro descreverei o arranjo político “batizado” como Sociedade Amigos de Porto Real (SAPRE), entidade fundada em 1966 com o intuito de criar condições institucionais que desaguassem numa conseqüente emancipação política. Este foi, no meu entender, o primeiro grande esforço cooperativo que nos revela a trajetória da localidade de Porto Real. Interações no interior dessa entidade, como descreverei detalhadamente a seguir, possibilitaram algumas conquistas e deixaram heranças, recuperadas trinta anos depois. Entre elas, a emancipação ocorrida em 1997, que, apesar de uma série de aspectos que poderiam torná-la mais uma dentre as muitas que se realizaram no país após a redemocratização em 1985, possui peculiaridades interessantes de serem aqui apresentadas e vinculadas à proposta investigadora que valoriza a função das redes no desenvolvimento regional.

3.2 – O Papel das Localidades

O conceito de integração competitiva elaborado no âmbito do BNDES, no final dos anos 1980, forneceu a base intelectual para a mudança de rumo da economia brasileira (Dulci, 2002). A inflexão estratégica que daí resultou foi a abertura econômica dos anos 1990 como alternativa ao modelo de “crescimento para dentro”, visto como esgotado depois de meio século de relativo sucesso. O novo caminho assumido foi imposto pelas circunstâncias mundiais com a conformidade do governo e da elite econômica nacional (idem: 1). Aliada a essa nova postura macroeconômica, repetiu-se uma política de difusão de pólos automotivos como alternativa de modernização, algo já pensado e implementado na década de 1970.¹⁴⁹

A renovação desencadeada por essa propagação de montadoras por parte do território brasileiro provocou múltiplas e exageradas expectativas. No Sul Fluminense, a dimensão do que significou, entre 1995 e 2000, a ida de montadoras para a região foi delineada com exatidão em notícias como “*Peugeot e Rio, enfim, fecham acordo*” (“O

¹⁴⁹ Dulci (2002) afirma que tal política foi utilizada no estado de Minas Gerais duas vezes, em períodos e conjunturas político-econômicas distintas, e em áreas geográficas diferentes. Primeiro, na área central da siderurgia, mais especificamente em Betim, na região metropolitana de Belo Horizonte, surgiu, nos anos 1970, o pólo automotivo da Fiat, quebrando a concentração do estado de São Paulo. Depois, já nos anos 1990, a região da Zona da Mata, tradicional produtora de bens de consumo (têxteis e laticínios) viu abrirem-se no seu horizonte as portas para a saída da estagnação com a possibilidade de mudança que a fábrica da Mercedes Benz, em Juiz de Fora, geraria.

Globo”, 07/10/1997) e “*Projeto da Peugeot recebe sinal verde da comissão de justiça da assembleia do Rio*” (15/10/1997) selando a concretização dos acordos tão esperados. Mas, como acontece diante de todo investimento dessa magnitude, logo após experimentar uma sensação inicial de avanço, crescimento e desenvolvimento, a localidade sente que as frustrações são maiores do que o retorno esperado. Isso se torna perceptível com as palavras de uma funcionária da Secretaria de Indústria e Comércio de Resende:

“(....) o primeiro ponto positivo para Resende foi a divulgação da cidade na mídia; foi um ponto positivo e um negativo, tem o seus dois lados, tá. Como ponto positivo para a cidade é que você coloca Resende até na Europa. (....) Resende, Brasil, estado do Rio; gente, isso é uma loucura! É uma coisa que a gente não sabe dizer para vocês a repercussão...” – Andreza Heringer Tavares – Funcionária da Secretaria de Indústria e Comércio de Resende- 20/04/99.

Que logo depois completa:

“Então, esse foi o lado negativo da coisa: o número de empregos e a expectativa que se criou na população. Houve um "boom", tudo ficou mais caro no primeiro momento, todo mundo achava que era a solução do mundo... sabe o Eldorado? Você vai... ah... é a solução! Depois de um primeiro momento, viu-se que não era isso, tanto que na negociação da Peugeot, todo mundo já estava meio que... com uma interrogação: será que vai ser bom?” – idem.

Há um argumento sustentado por Ramalho (2004) de que em casos recentes de implantação da indústria automobilística em regiões sem tradição no setor e em certos tipos de movimentos e organizações sociais como, por exemplo, o sindicalismo, e “onde a introdução inicial de grandes empresas tem motivações oportunistas do tipo empréstimos públicos generosos, baixos salários, isenções fiscais, etc, sem nenhuma perspectiva de cooperação com instituições econômicas e políticas locais, podem emergir iniciativas de mobilização e intervenção da sociedade no sentido de interferir na política industrial e fomentar atividades de colaboração visando o desenvolvimento da região” (2004: 1).

Partindo deste pressuposto arrisco dizer que esforços ou arranjos cooperativos deste tipo muitas vezes são bem anteriores¹⁵⁰ e não apenas decorrentes da chegada de

¹⁵⁰ Dulci (1999), por exemplo, se refere às organizações envolvendo laços sociais com raízes históricas que promoveram iniciativas que desencadearam a reativação da atividade econômica de Minas Gerais. O autor identifica quatro segmentos da elite regional mineira (política, agrária, empresarial urbana e técnica), apresentados em dois pares (público/privado e tradicional/moderno) com diferentes recortes de espaços de ação e estruturas de origem, mas com a determinação em promover transformações socioeconômicas no estado. O resultado foi a convergência estratégica dessas elites no plano de recuperação econômica de 1947.

investimentos de tal grandeza. Assim, explicam-se casos de recuperação econômica de áreas decadentes, com evasão de indústrias e baixas perspectivas para sua população, como o Sul Fluminense e, em especial, Resende, onde o seu complexo industrial sofreu um progressivo desmonte na década de 1980.

Não se trata de negar ou não os argumentos em torno da “guerra fiscal” associada ao *Regime Automotivo* da década de 1990, as reformulações do capitalismo a nível administrativo e tecnológico, e a relação capital/trabalho como mecanismos influentes na nova configuração econômica de regiões como o Sul Fluminense ou o ABC Paulista. Muito pelo contrário, concordo quando Boltanski (1999) sustenta que há uma desigual relação de grandezas entre o “local” (composto por atores sociais como os sindicatos, as pequenas e médias empresas e os poderes públicos municipais, incapazes de se deslocar geograficamente e aderir à múltiplas redes) e aquilo que é “global” (empresas como a Volkswagen) e que sempre vê ao seu alcance novas possibilidades de conexão. Na relação de forças entre ambos, a balança sempre penderá para o segundo. Essa distinção, no entanto, não é feita para indicar que seja do meu interesse pensar numa relação conflituosa, dicotômica, entre as duas esferas. O que venho a propor é tão somente encarar a acepção do “local” como uma etapa no sentido de levar adiante fórmulas consistentes de desenvolvimento. Uma variável fundamental para isso é o grau de convergência da elite em torno desse objetivo. O empresariado regional é um ator de peso nessa articulação interna porque participa de redes de organização corporativa e de conexões com a esfera política (Dulci, 2002).

Caminhamos no sentido de mostrar a existência do que Philip Cooke (1989) definiu como processos localmente enraizados capazes de projetar os interesses dos membros da localidade bem além da política local. As localidades no seu entender podem agir como uma base viável para a mobilização social e exercer influência sobre as forças externas que ajudam a modelar seus destinos. Seria seguir em direção à construção de convenções e relações que Storper (1999) acredita atuarem como vantagens para as organizações e regiões que as possuem ou, inclusive, para os atores individuais que nelas se vêem envolvidos, reforçando a possibilidade de transformação da organização econômica local. Resta ver de que maneira o Sul Fluminense assim procede.

3.3 – Do Macro ao Micro: redes, laços e “confiança” na mobilização dos atores locais

No seu clássico estudo “*A Lógica da Ação Coletiva*”, Olson (1965) propõe que a influência das ações coletivas sobre o desenvolvimento é sempre impregnada pelo caráter predatório dos grupos de interesse, como as associações de negócio, que num ambiente competitivo e não monopolista como o mercado, perseguem (*rent-seeking*) objetivos distributivos, preferindo as rendas improdutivas ao interesse público. Como consequência, o aumento da sua renda levaria ao declínio econômico e ao baixo incentivo ao crescimento do bolo social.¹⁵¹ Olson acredita que o indivíduo não contribuirá para o bem coletivo porque o benefício a ser produzido não corresponderá ao seu interesse. Existem duas causas para esta conclusão. Em primeiro lugar, porque a produção desses bens públicos depende de cooperação para providenciá-los mas não exclui de gozá-los quem não ajuda a produzi-los (os caronas ou *free-riders*) e, em segundo lugar, porque há uma diminuição do retorno para aquele que contribuiu para a produção à medida que aumenta o número de pessoas que gozam do produto.

Entretanto, há visões mais positivas que argumentam que as associações têm um poder significativo no sentido convencional de conseguir com que os seus membros façam o que não fariam caso estivessem isolados. Tais associações, nas palavras de Doner & Schneider (2000) são instituições políticas e econômicas porque compartilham incentivos, custos e estratégias. Elas gozam da capacidade institucional de induzir seus membros a comprometer recursos e, conseqüentemente, de acordo com as suas regras e decisões, a promover bens coletivos. Essa posição procura mostrar que há uma variedade de contextos em que elas têm melhorado a performance econômica dos países em desenvolvimento.¹⁵²

¹⁵¹ Um exemplo nesse sentido é o trabalho de Vanda Costa (1999), que evidencia como o corporativismo no Brasil serviu muito mais aos interesses do capital do que ao entendimento com o fator trabalho. O processo de constituição das associações patronais em São Paulo, na década de 1930, afirma a autora, foi uma combinação entre dois tipos de corporativismo, um societal e outro estatal. O primeiro, desenvolvido sob uma lógica de caráter predatório, representou os interesses do capital, e o segundo, organizado sob o formato de um sindicalismo tutelado, traduziu a representação dos interesses do trabalho. O argumento é que a estrutura corporativa não foi algo “criado” ou “imposto”, mas o produto de interações sociais (a competição que se desenvolve no interior do capital e o papel do Estado como produtor de bens privados para atores coletivos) que produziram bons resultados e serviram para solucionar os problemas de organização enfrentados pelos industriais paulistas, viabilizando a formação de entidades do porte da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP).

¹⁵² O trabalho de Doner e Schneider se refere à uma variedade de casos nos países em desenvolvimento, como a Associação de Produtores de Instrumentos Cirúrgicos (*Surgical Instrument Manufacturers Association- SIMA*) do Paquistão, que cooperou com as autoridades dos portos locais para melhorar taxas, tratamento das mercadorias, armazenagem e outras facilidades, determinantes para a capacidade dos associados de exportarem. No Sul Fluminense, com a chegada das montadoras, o Metalsul, a entidade presidida pelo empresário Roberto Balbi Filho, modernizou o seu aparato

Como sugere Mary Douglas (1998), “uma ação coletiva depende do complexo entrelaçamento das múltiplas trocas recíprocas, diretas e indiretas, estando o indivíduo racional atado a um complexo conjunto de relações, nas quais precisa agir munido de confiança” (1998:43). O comportamento cooperativo que não negligencia o interesse individual está na gênese de ações coletivas como, por exemplo, as redes sócio-políticas (Locke,1995).

Um aspecto importante na análise das redes é sua capacidade de estabelecer uma relação entre unidade (indivíduo) e estrutura. Granovetter (2001) acredita que as dificuldades encontradas pela teoria sociológica em reunir de maneira convincente o aspecto relacional (o micro)¹⁵³, imputado às relações pessoais dos atores, ao estrutural (o macro), relativo à estrutura do contexto social (os fenômenos mais diversos ligados à mobilidade social, à organização política, ao mercado¹⁵⁴ e à coesão social, em geral)

institucional no sentido de viabilizar a filiação de novos associados e, acima de tudo, garantir a manutenção da sua relevância na nova dinâmica econômica da região. A entidade percebeu que precisava assumir efetivamente a postura de ator social interessado e presente no debate regional mais amplo sobre o desenvolvimento. Ela sustenta que as premissas fundamentais com as quais está comprometida são o contínuo desenvolvimento das empresas da região e uma atuação junto à Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (FIRJAN), na busca de recursos que possam ser oferecidos a seus associados, e vem procurando articular a organização do relacionamento sistêmico das empresas da região com o mercado, com novas tecnologias, políticas públicas, de custos, sindicais e com a própria sociedade, em torno de maiores ganhos de qualidade e competitividade.

¹⁵³ Interações ou laços interpessoais.

¹⁵⁴ No econômico, onde há a clássica defesa dos mercados idealizados da competição perfeita, Granovetter (1985) sustenta que a auto-regulação da estrutura econômica é politicamente atrativa ao próprio campo porque eliminando as relações sociais da sua agenda intelectual remove também o problema da ordem. “A solução do liberalismo clássico para comerciantes que encontram dificuldades de relação caracterizada pela desconfiança ou má conduta da outra parte é antitética: eles podem simplesmente se mover na direção de uma legião de inúmeros negociantes dispostos a negociar nos termos do mercado. As relações sociais por esse panorama só funcionam como empecilho, ou seja, conceber a relação social entre atores é cooptar com algo que atrapalha, que impede o mercado competitivo” (Granovetter, 1985). Ele critica as duas visões correntes na economia sobre a não interferência direta das relações sociais nas práticas econômicas e constata haver duas aproximações, uma sub-socializada e outra super-socializada, ambas supondo que os indivíduos são atomizados. Na descrição sub-socializada, adotada pelos economistas clássicos e remanescente da tradição utilitarista, a atomicidade provém do fato de que os indivíduos perseguem exclusivamente seus interesses pessoais, por hipótese alguma aceitando o impacto da estrutura e das relações sociais sobre a produção, a distribuição e o consumo. Já a concepção super-socializada tem sido adotada por muitos economistas que ensaiam levar em conta as influências sociais sobre a ação econômica. O erro está em supor que os esquemas comportamentais foram interiorizados pelos indivíduos. As pessoas seguiriam automaticamente os costumes, os hábitos ou as normas por elas adotados, mas não seriam afetadas pelas relações sociais correntes. Este é um tipo mais refinado de considerar a atomização, supondo que em cada classe social os indivíduos tomam suas decisões de maneira específica, em razão, seja da cultura de classe, seja do lugar particular que esta ocupa no sistema educacional. O autor classifica este tipo concepção da influência da sociedade sobre a ação econômica como muito mecânica: “Com efeito, uma vez que conhecemos a classe de um indivíduo, todo o seu comportamento resulta automaticamente porque ele está bem socializado” (1985:206). Neil Fligstein (2001), na sua análise do mercado, assinala que as redes estão no cerne dos mercados até o ponto em que refletem relações sociais entre os atores. Segundo ele, a principal limitação das abordagens baseadas no conceito de redes é que elas são estruturas sociais esparsas, sendo difícil perceber como podem dar conta do que observamos nos mercados. Dito de outra forma, essas abordagens

podem ser superadas com a ênfase nos laços sociais. Através do enraizamento (*embeddedness*) da ação, ambos (o relacional e o estrutural) acabam afetando as ações sociais ao mesmo tempo em que viabilizam a participação dos indivíduos em múltiplas redes conectadas e historicamente construídas.

O conceito de redes sociais acaba sendo aprimorado por Putnam (1996) que investe na polêmica sobre os dilemas da ação coletiva. Diante da “premissa quixotesca” que seria o altruísmo universal, para o bom desempenho de todas as instituições sociais, “desde os mercados de crédito internacionais ou os governos regionais até as filas de ônibus” é necessário, afirma ele, que haja coordenação e cooperação voluntária entre os atores sociais. Esta talvez seja a principal contribuição do autor, que recupera o conceito de “capital social” ligando-o ao das redes sociais que geram tais virtudes (coordenação e cooperação).

Muitas são as críticas e acusações feitas a Robert Putnam¹⁵⁵ a respeito das suas limitações ao definir o “capital social” apenas pelo seu sentido virtuoso, ou seja, só fazer referência às dinâmicas que geram resultados positivos em termos de cooperação. Wanderley (2002:29) acredita que seja necessária a inclusão da análise das redes e do “capital social” como também geradores de resultados negativos (como facilitar ou dificultar dinâmicas competitivas, tanto virtuosas quanto viciosas, nos mercados ou arranjos produtivos).

Outros autores, como Locke (1995), são mais otimistas em afirmar que há tentativas bem-sucedidas de cooperação nas mais impróprias regiões, como o próprio sul da Itália e o nordeste brasileiro. Há localidades que são caracterizadas por modelos alternativos de associativismo, ou seja, existem relações sócio-políticas ajustadas entre redes bem desenvolvidas de grupos de interesse. Gostaria de aproveitar este viés

não têm um modelo de política, nem pré-condições sociais para as instituições econômicas em questão e, tampouco, apresentam uma maneira de conceitualizar como os atores constroem seus mundos (idem: 28).

¹⁵⁵ Há ainda um inegável e forte caráter culturalista no seu trabalho, o que gera uma grande sensação de determinismo quando atribui o sucesso do desenvolvimento do norte da Itália às raízes históricas existentes naquela região caracterizada por um forte engajamento cívico. Abramovay (2000) vê de forma muito pessimista essa abordagem de Putnam, visto não abrir possibilidades de criação de “capital social” onde ele não existe e deixa em aberto uma questão que gera ainda mais impasses: “nas regiões onde estas raízes históricas inexistem ou são excessivamente frágeis, como evitar que as organizações locais não sejam apenas a monótona reiteração dos processos convencionais de dominação ou se esvançam conforme seja cumprida a finalidade imediata para a qual foram criadas?” (Abramovay, 2000: 3). Esta é uma questão um tanto estimulante e desafiadora em se tratando de regiões em que há maior deficiência de cooperação entre as diversas instituições sociais, como o caso clássico das regiões atrasadas do sul italiano, o Mezzogiorno, que Bagnasco (2001) interpreta como a mais importante e fracassada experiência de engenharia institucional já efetuada naquele país. Todas as políticas de transferência financeira para a população, fornecimento de infra-estrutura, isenções fiscais e instalações físicas para as empresas que

somado à caracterização que Putnam faz sobre as redes que incluem associações de vizinhos, cooperativas, clubes, partidos políticos e outros tipos de sociedades que apresentam uma intensa interação e constituem a forma essencial do “capital social” (Wanderley, 2002:28) como possibilidade de indicar um caminho para a “sua criação ali onde ele não existe” (Abramovay, 2000).

3.4 – A Sociedade Amigos de Porto Real (SAPRE)

“Lá era muito parado. Desenvolvido e urbanizado era Resende. A idéia de emancipação nasceu dos políticos locais, como o Renato, que fez um trabalho, um esforço nesse sentido. A emancipação se deu no sentido de que um grupo de cidadãos locais, inclusive empresários, se interessaram e procuraram a emancipação.” – Marcello Nunes de Alencar, ex-governador do estado do Rio de Janeiro.

Como exemplo, faço um resgate histórico de uma experiência associativa ocorrida há cerca de quarenta anos atrás, quando as lideranças de três áreas tidas como abandonadas, Porto Real, Floriano e Quatis¹⁵⁶ (dois distritos do município de Barra Mansa) caminharam para uma fusão que convergiria para a constituição do município de Valparaíba. Entre as lideranças do lado porto-realense estavam Renato Monteiro e Abelardo Galvão¹⁵⁷, que mantinham boas relações com autoridades não só dos dois

para lá se deslocaram, além da instalação de grandes indústrias estatais, sobretudo as de base, como siderúrgicas e petroquímicas, tiveram resultados decepcionantes (idem: 350).

¹⁵⁶ Quatis emancipou-se em 1991, enquanto Floriano permanece, até hoje, distrito de Barra Mansa.

¹⁵⁷ Abelardo Galvão nasceu em Barra Mansa e é filho de um pequeno comerciante local. Chegou a Porto Real em 1957 para namorar Alice. Através do seu irmão Sérgio Bernardelli, ingressou como goleiro no time de futebol local. Muitos integrantes da equipe, filhos e netos de italianos, trabalhavam na usina açucareira/fábrica de refrigerantes. Galvão foi convidado por Mauro – diretor superintendente da *Companhia Fluminense de Refrigerantes* e criador do clube –, em 1958, para trabalhar como vendedor, atividade que, segundo ele, oferecia um salário bastante atraente. Acabou se casando com Alice Bernardelli, em 1961, e optando por morar no distrito, exatamente na época em que Renato Monteiro recém-chegado começava a estabelecer as suas primeiras relações. Em pouco tempo, construiu-se uma relação de confiança e sintonia entre os dois. A ligação viria a lhe abrir muitas portas possibilitando, em pouco tempo, crescer dentro da empresa, sendo promovido a supervisor, depois a gerente da fábrica e, por fim, sendo “puxado” para a diretoria, na saída de José Monteiro, irmão de Renato. Além disso, ele ainda foi diretor de *marketing* e presidente de honra do *Porto Real Country Clube* nas décadas de 1960 e 1970 (“*Eu cheguei pra namorar em Porto Real em 1957. Namorei e casei com Dona Alice Bernardelli, irmã mais velha do prefeito. O Sérgio foi eu quem trouxe pra trabalhar no Grupo. Vim namorar, joguei futebol aqui, fui campeão invicto, era um bom goleiro e na época ainda com o Antônio Ribeiro França Filho, tinha um diretor superintendente, o Mauro, que criou o Porto Real Esporte Clube e que nós passamos pra Country Clube. Então, o Mauro me convidou pra vir trabalhar aqui. Eu dirigia mal, mas apliquei um curso de vendedor que tinha em slide e trabalhei na distribuição dos produtos da Colombo que nós tínhamos na parte interna. Até que eu vi que o vendedor da Coca-Cola ganhava uma nota preta, mas muito mais do que um gerente do Banco do Brasil porque era o fixo mais uma ajuda de custo pra comer e mais um percentual de 2% por cento sobre as vendas. Era dinheiro pra burro! Aí, eu parti, disse: quero ser vendedor. Ah, mas vai dirigir caminhão? Falei: vou dirigir caminhão. Eu era vendedor, batia a caixa,*

outros distritos, mas com boa parte das lideranças da região Sul Fluminense, incluindo Resende. Ainda assim, havia um forte *lobby* que procurava justificar a necessidade de emancipação em plena década de 1960, sob o argumento (o mesmo utilizado na década de 1990) de abandono pelas respectivas prefeituras. A filha de Monteiro, Elizabeth, recorda os fatos e as circunstâncias daquele período:

“A emancipação era um desejo de todas aquelas unidades (empresários, produtores rurais, políticos, aspirantes a cargos públicos, etc). Tanto de Floriano, quanto de Quatis e Porto Real. Porque nós éramos relegados. Não era um ideal de emancipação, era um desejo porque ninguém investia lá. A gente produzia e não tinha retorno. Esse era o desejo! Nós queríamos que o fruto do nosso trabalho fosse investido na nossa região. Você vai a Floriano hoje é vê que está totalmente abandonado por Barra Mansa. Totalmente abandonado! Eles não têm água de Barra Mansa, não têm nada. Não investem em uma coisinha para gerar água para a comunidade. Vai lá conversar com o padre de Floriano. Em Porto Real e Quatis era tudo exatamente igual.” – Elizabeth Monteiro da Costa.

O movimento, no entanto, acabou fracassando exatamente no momento decisivo de escolher o local onde abrigar o centro administrativo do novo município. Monteiro sugeriu que a sede ficasse numa de suas fazendas, a dos Bagres, em Quatis, equidistante do centro dos três distritos, mas não houve consenso entre as autoridades distritais e a emancipação conjunta acabou não acontecendo.

“(...) e ainda sobrou tempo nessa época pra que eu o Renato Monteiro tentássemos fazer a emancipação. Juntamos os políticos de Floriano, os de Quatis e aqui em Porto Real nós não tínhamos políticos. Era distrito, Renato Monteiro presidia essas reuniões em plena revolução. Aí, deu uma briga tremenda porque o pessoal de Quatis era que tinha a menor receita. A maior era de Floriano, que começava lá na Flumidiesel, pegava a Dupon, a fábrica de cálcio da White Martins..... Então, o território maior e mais rico de receita era o de Floriano, em segundo era Porto Real, que tinha ainda funcionando a usina de açúcar, a Coca-Cola, a cerâmica já tava funcionando aqui, e Quatis tinha porco, frango, ovo, leite e mais nada. Mas tinha os políticos mais chatos. Chegou na hora, não deu pra entender porque começou a briga entre Floriano e Quatis, e o Renato falou: não, pára! (eu tinha isso aí gravado em fita). E virou pra mim e disse: Abelardo, quer saber de uma coisa? Que se lixe! Porto Real um dia vai se emancipar sozinho e que Floriano e Quatis fiquem pra lá!

tirava a nota, entregava. Fomos vendidos de porteira fechada, o grupo do Renato entrou mais ou menos em maio, junho de 1958. E aí foi. Em 1964 fizemos uma venda extraordinária de cento e tantas mil caixas de produto daquela maquininha pequena. Cheguei a entregar Coca-Cola até em ambulância, caminhão basculante, era um negócio inusitado, caixa de madeira. As vezes não dava nem tempo de pintar, as caixas vinham cruas.... Dentro da academia você vendia quase três caminhões por semana de Coca-Cola. Meu pai era comerciante em Barra Mansa e quando foram oferecer pra ele provar, ele disse: isso aí tá parecendo sabão aristolino! Ele não comprou! Só comprou depois que eu entrei na Coca-Cola.” – Abelardo Galvão).

Escolhemos um nome: Valparaíba. Prontinho! Não deu. Sentamos aqui no clube um dia e o Renato falou: vamos criar a Câmara Júnior.” – Abelardo Galvão

A fracassada construção do município de Valparaíba indica a incapacidade de criação de um movimento coeso envolvendo os grupos de interesse existentes no seio daquelas localidades, incapazes de se organizar e mobilizar seus recursos de maneira eficaz para atender a objetivos comuns. Pelas palavras de Galvão, dos três distritos, Floriano era o de maior peso econômico e Quatis o de maior relevância política. Já Porto Real parecia ser o meio termo, porque sua população ainda era rural e dependia da usina para sobreviver. Tendo em vista que a década de 1950 foi uma fase de adaptação à produção de refrigerantes, atividade que só começou a dar retorno por volta de 1955 (*Você sabe que nós tínhamos cinco anos de produção e somente no sexto nós equilibramos mais ou menos a coisa... – José Marco Pineschi, 22/07/2004*), a sua relevância econômica só passou a se fazer presente a partir de 1958, ano em que Renato Monteiro assumiu o controle da fábrica.

A sua chegada a Porto Real mexeu com a dinâmica da localidade na medida em que realizou um trabalho de base agregando as mais importantes redes familiares de um distrito que ainda se encontrava em estado incipiente no campo da ação política. O poder econômico rapidamente se converteu em influência política, capacidade de estabelecer relações e unir as redes familiares de agricultores locais às camadas mais fortes e influentes da política do estado do Rio de Janeiro e da capital federal.

No início da década de 1960, o distrito já conseguia se articular politicamente com Floriano e Quatis, resultando numa tentativa fracassada de autonomia, e, em 1966, a rede sócio-política ganhava fervor nas dependências do *Porto Real Country Clube*, anexo à *Companhia Fluminense de Refrigerantes*, onde, inspirados na idéia de Monteiro de criação de uma Câmara Júnior e na Sociedade Amigos de Bananal, município do estado de São Paulo, que Galvão conheceu, formalizou-se uma coalizão com um português chamado Adolpho Massias, Álvaro Orioli e outros, quase todos membros de famílias de origem italiana. O próprio *Country Clube* passou a abrigar as reuniões periódicas procurando discutir medidas quanto ao atraso da localidade e organizar um movimento pró-autonomia.

A insatisfação da localidade provém do abandono sofrido com a sua descaracterização de colônia, a desobrigação do governo Imperial, a sua conseqüente passagem à condição de periferia de Resende e a volatilidade econômica da usina, que só começou a se estabilizar em 1949, com a implantação da Coca-Cola. Até esse

período, o que se viu foi o enfraquecimento da colônia, seguido por uma forte migração de “italianos”, filhos e netos para São Paulo, e pelo desenraizamento cultural dos remanescentes. Mas ainda assim, embora possa ser inato, o desejo de emancipação só veio a se objetivar em meados da década de 1960, pelo forte envolvimento de Renato Monteiro e Abelardo Galvão, nenhum deles pertencentes àquele meio social, e porque Resende começava a viver o seu primeiro grande ciclo de crescimento industrial com as indústrias químico-farmacêuticas aglomerando-se às bordas da rodovia Presidente Dutra, aumentando a oferta de empregos, gerando um fluxo migratório provindo do sul de Minas Gerais e acentuando o desinteresse em relação a Porto Real e à sua população, que pareciam muito distantes (20km) da sede administrativa e eleitoralmente pouco relevantes. Por outro lado, a melhoria da infra-estrutura regional (a passagem da rodovia Presidente Dutra por Resende e a duplicação da estrada de ferro que cruzava Floriano) facilitava o acesso ao distrito, reduzindo seu isolamento em relação à sede administrativa e abrindo canais de comunicação com outros municípios da região, com o Palácio do Ingá (sede do governo estadual) e com a capital federal.¹⁵⁸ Nascia, então, um movimento reunindo a elite local: a Sociedade Amigos de Porto Real (SAPRE). No trecho a seguir, Abelardo Galvão se encarrega de descrevê-la, citando a origem da idéia e quem eram os seus organizadores:

“O movimento foi o seguinte: eu, Renato, Álvaro Orioli, Adolpho Massias, um português que tinha aí e que me ajudava no clube. Juntamos o pessoal e decidimos criar uma Câmara Júnior. O Renato Monteiro viu isso no exterior. Mas quando fomos ver, o máximo que se podia ter numa Câmara Júnior, que eu não sei se veio da Inglaterra, era 23 anos de idade. Então era um troço pra

¹⁵⁸ Uma descrição muito sucinta e esclarecedora desse momento histórico foi feita por Lauro Pederassi, morador de Porto Real e descendente de italianos: “Assim era lá quando nasci nos anos 40, eu nasci em 44. Então em 1949, o dono da Usina, que era o França Filho, resolveu montar a fábrica de Coca-Cola no Rio de Janeiro, em 1949, que foi também um avanço, porque também vieram pessoas do Rio de Janeiro que começaram a fazer propaganda, coisas assim que não eram muito vistas por aqui. Então... eu acho que a grande mudança que aconteceu, o impacto que teve aqui, foi que começou a haver emprego na região. E começaram a fazer duplicação da estrada de ferro, não é exatamente uma duplicação, é o que chamamos segunda linha, eles desviaram, fizeram um grande desvio aí e construíram alguns quilômetros de estradas de ferro, aí começaram a duplicação da Via Dutra, a implantação de indústrias e no começo foram principalmente as indústrias químicas. É, isso mesmo. Então, aqui, naquele tempo, como não tinha transporte quase, não tinha ônibus, o trem que passava em Floriano era em poucos horários, as pessoas daqui de dentro ou trabalhavam aqui ou tinham que sair, mas não era muito fácil alguém se aventurar... Muitos dos italianos foram pra São Paulo, ainda antes que eu tivesse a consciência. Eles foram eu acho nos 30, no começo dos anos 40. De vez em quando, eu me lembro, agora já não tanto, já perdemos os laços por causa dos antigos, mas ainda me lembro que chegavam uns aí e diziam... “esse também é parente”, não sei o que... [risos] falando dos paulistas que eram parentes nossos. Mas então nessa época nos anos 50 e 60 houve uma forte migração de mineiros, daqui do Sul de Minas. E essa região aqui tava muito difícil, realmente estava muito difícil ganhar a vida aqui nessa região. Andrelandia, Madredeus, Bom Jardim, Liberdade, todas essas cidades desse sulzinho de Minas aqui.”

jovem. Não era isso aí. Então, nós tínhamos que criar uma sociedade. Aí, eu fiquei sabendo que Bananal, no estado de São Paulo, que nós atendíamos, tinha uma Sociedade Amigos de Bananal, a SABE. Eu fui pra lá ver. Voltei e criamos a SAPRE no dia 25 de setembro de 1966.” – Abelardo Galvão.

E no dia seguinte, 26 de setembro de 1966, foi oficialmente registrada¹⁵⁹ no Cartório do 1º Ofício de Resende a certidão de constituição da SAPRE, entidade de reunião dos auto intitulados primeiros representantes da população de Porto Real.¹⁶⁰

A sociedade usaria a sigla SAPRE e teria como símbolo de representação “*um escudo português, com o campo superior em ângulo reto azul real, com a coroa do imperador em amarelo ouro: o porto real. – No centro, o sol desponta no horizonte sobre o céu azul claro, fertilizando o campo verde à margem do rio Paraíba do Sul. O escudo é guardado por duas canas verdes, maior riqueza da região, que tem em seus pés uma insígnia honorífica em azul real e preto, sendo azul o símbolo do esforço intelectual do povo e o preto o esforço físico*¹⁶¹. Sobre a referida insígnia honorífica lê-se a sigla SAPRE.” Capítulo IX- Art 4º

Abelardo Galvão, um dos idealizadores, foi quem sugeriu a sua institucionalização e transformação numa entidade com sede própria, onde se realizariam reuniões periódicas. Quando fundada, a SAPRE teve o mesmo como

¹⁵⁹ “*Pra poder registrar os livros, o Renato tinha dado um Ford 29 quatro portas pro Lula, que era garotão, tinha 13 ou 14 anos. E eu dei a idéia de dar o carro pra sorteio. Era um carro lindo! Fiz um rifa e o carro saiu pra Itatiaia. Com o dinheiro, registrei a Sociedade Amigos de Porto Real. (Nesse momento ele me mostra o contrato social da associação)*” – Abelardo Galvão.

¹⁶⁰ “*Certifica, a pedido Carlos Antônio Teixeira Serra, conforme requerimento arquivado neste cartório, que revendo os Livros de Registro de Pessoas Jurídicas, encontrou feito o registro do Estatuto, registrado no Livro A-2 sob número de ordem 269 em 26/06/1967, do teor seguinte: Estatutos da Sociedade Amigos de Porto Real (SAPRE), elaborado e aprovado na Assembléia realizada em 25 de setembro de 1966 (25-9-1966). Capítulo I – Denominação, Sede, Duração e Fins. Art 1º – A Sociedade Amigos de Porto Real (SAPRE), fundada em 25 de setembro de 1966, na Vila de Porto Real, terceiro distrito do município de Resende, estado do Rio de Janeiro, onde tem sua sede e fórum, é uma sociedade civil, de personalidade jurídica própria, com duração por prazo indeterminado. Capítulo II – Da Organização Social – Art. 1º – Constitui-se a sociedade de pessoas idôneas, sem distinção de sexo, nacionalidade e credo político ou religioso, que exerçam trabalho lícito, residentes ou não na Vila de Porto Real. Art. 2º – O quadro social terá número ilimitado de sócios, com as seguintes categorias: a) Fundadores, assim considerados os que assinaram a ata constitutiva da sociedade; b) Beneméritos, os que fizeram jus ao título pelos relevantes serviços prestados a Porto Real; c) Honorários, os que forem assim distinguidos por donativos com as taxas fixadas pela Diretoria. Art. 3º - Os títulos de beneméritos e honorários serão concedidos pela diretoria, podendo ser propostas por qualquer sócio. Art. 4º – A admissão de sócios se fará mediante proposta de qualquer sócio em pleno gozo de seus direitos sociais, aprovada pela diretoria e ratificada pelo Conselho Deliberativo. Capítulo III – Direitos e Penalidades dos sócios – Art 1º – São direitos dos associados, votar e serem votados pela Diretoria, Conselho Deliberativo e Fiscal. Art. 2º – Serão excluídos da sociedade os que solicitarem, por escrito, tal exclusão, e bem assim, os que tiverem conflito incompatíveis com os fins sociais, ou contrária à moral e aos bons costumes. Único – A exclusão se fará pelo voto da maioria dos órgãos, do Conselho Deliberativo, mediante proposta da Diretoria. Capítulo IV – Dos órgãos da sociedade – Art. 1º – São órgãos da sociedade: a Assembléia Geral, a Diretoria, Conselho Deliberativo e Conselho Fiscal (...).*

¹⁶¹ Por sinal, é o mesmo símbolo que o município ostenta atualmente.

primeiro e segundo presidente (“*Eu fui o primeiro e o segundo presidente, e não podendo ser reeleito mais uma vez, eu coloquei um supervisor meu. Esse supervisor, era o Teodorico Mendes de Assis...*”- Abelardo Galvão), no mandato iniciado em 25 de setembro de 1966.¹⁶²

Os outros diretamente envolvidos com a fundação da SAPRE foram Álvaro Orioli, membro de uma tradicional família de agricultores de origem italiana, de uma geração com pouquíssima escolaridade, e que experimentava uma fase de inércia provocada pela baixa do açúcar e pelo progressivo esfacelamento da *Açucareira Porto Real*, e Adolpho Macias.¹⁶³ Havia ainda José Marco Pineschi, hoje um senhor de 84 anos, neto de italianos, que começou trabalhando na lavoura e posteriormente ingressou na usina, alcançando, mesmo com a baixa escolaridade, o cargo de diretor na gestão de Antônio França Filho. Sobrinho de Mauro Marassi, ex-vereador de Resende, Pineschi não participou da fundação da SAPRE, mas acabou envolvido com a instituição pelos seus laços sociais com Monteiro e Galvão, que sugeriram lançá-lo como candidato a vereador em Resende representando os membros da SAPRE. Ele relutou, porém acabou convencido com o argumento de que alguém precisava pôr fim àquela situação de abandono, onde seus pais, tios e demais parentes eram analfabetos e carentes de condições mínimas de sobrevivência, a começar pela falta de energia elétrica. Eleito, Pineschi chegou a ser prefeito de Resende num mandato “tampão” entre 1970 a 1972. Hoje, é um ilustre morador de Porto Real e mantém-se vinculado à política.

Naquele período, sendo julgada como alternativa mais viável para o alcance de soluções para os problemas provocados pelo descaso do poder público em âmbito municipal e estadual, a SAPRE teve um papel simbólico e representativo que, apesar de efêmero, possibilitou o desencadeamento de um acúmulo de experiências políticas e organizacionais, começando a esboçar o modelo do novo município de Porto Real. Principais articuladores da rede, Abelardo Galvão e Renato Monteiro, perceberam que a localidade precisava de um projeto que lhe conferisse autonomia, que se somasse à construção de uma identidade própria, e que por fim delineasse os trilhos do seu

¹⁶² “*Capítulo X – Disposições Transitórias – Art. Único – O mandato da primeira Diretoria iniciar-se-á em vinte e cinco de setembro de mil novecentos e sessenta e seis (25/09/1966), e terminará em seis de janeiro de mil novecentos e sessenta e oito (06/01/1968), quando serão empossados os novos eleitos. (a) Marialva C. dos Santos¹⁶² – secretária da Assembléia; Renato Menezes Monteiro da Costa – Presidente da Assembléia; Abelardo Galvão – Presidente eleito e empossado; José Maria dos Santos¹⁶² – secretária eleita e empossada.*”

¹⁶³ Há poucas referências sobre ele. Sabe-se apenas se tratar de um comerciante português cujo envolvimento político parece não ter ido muito além da Sociedade.

crescimento e acelerasse o alcance das reivindicações que seus filiados julgavam urgentes, verificadas no artigo 2º da certidão de registro:

“Art. 2º – Destina-se a sociedade a promover gestões junto aos poderes Públicos, Autarquias e entidades para-estatais, no sentido de serem adotadas medidas ou executadas obras que favoreçam o desenvolvimento econômico do Distrito ou contribuam para o bem-estar ou o aperfeiçoamento cultural de sua população, e estimular os empreendimentos capazes de contribuir para tais fins; a) promover campanhas educativas de caráter social, visando despertar ou estimular o interesse do povo porto-realense pela solução dos problemas sociais e econômicos locais; b) realizar estudos sobre os problemas sócio-econômicos do distrito e sugerir as soluções a eles adequadas; c) promover a realização de obras de assistência social, inclusive construção, ampliação ou aperfeiçoamentos de creches, orfanatos, asilos para velhos e hospitais, e amparar por todos os meios ao seu alcance, a infância, a velhice e os desvalidos em geral.”

No entanto, o movimento organizado com sede e reuniões periódicas funcionou apenas dois anos como instituição. Começou a vigorar em 1966 e, em 1968, com o AI-5 inibindo as liberdades civis, acabou se deteriorando, mesmo porque a meta que calculava atingir, a emancipação do distrito, nessas circunstâncias antidemocráticas ficou totalmente inviabilizada. Mas mesmo assim, esse curto espaço de tempo foi suficiente para estruturar as suas bases de ação, que não desapareceriam tão facilmente. Além disso, a SAPRE construiu elos de comunicação e ação com outras redes sócio-políticas e instituições sociais através de uma série de “pontes”, difundindo idéias e informações, que passavam a circular mais facilmente entre e dentro delas, o que se evidenciava nos momentos de reuniões e congressos (Granovetter, 2001). Foram estabelecidos canais com autoridades políticas de Resende (a família Carvalho, o vereador Isaac Politi e o fazendeiro Aarão Soares da Rocha) e de outros municípios da região, com destaque para o deputado estadual Nilo Teixeira Campos, de Piraí. Ele acabou sendo o intermediário da ligação firmada entre o presidente da SAPRE e o governador do antigo estado do Rio de Janeiro, Geremias de Mattos Fontes. Abelardo Galvão, a partir de então, ficaria assíduo no Palácio do Ingá, como o próprio assegura:

“Você vai ver aqui (aponta uma foto), eu tô aqui, Pineschi tá sentado aqui, o antigo vereador Isaac Politi, de Resende, Pedreira, vereador de Resende e Nilo Teixeira Campos¹⁶⁴, deputado estadual. Este aqui foi o homem! Eu fui andando,

¹⁶⁴ Engenheiro Civil, Nilo Teixeira substituiu, no dia 14 de janeiro deste ano, o senador Artur da Távola, que aceitou o convite do Prefeito César Maia para assumir a Secretaria de Cultura do Rio de Janeiro. Com 69 anos, o senador já foi prefeito de Piraí (RJ), sua cidade natal, e deputado estadual em 1969, quando foi cassado pelo AI-5 e perdeu seus direitos políticos por dez anos. Retornou à vida pública em 1987, sendo

entrei no Palácio do Ingá, porque naquela época tinha a Guanabara e o estado do Rio de Janeiro, entrei com o Nilo pra falar com o governador. Foi a primeira vez em que eu estive com o governador, o Nilo Teixeira foi quem me apresentou. Depois, eu fiquei assíduo no Palácio do Ingá. E aí, qualquer coisinha e eu dava um pulo para lá. O governador falou: não tenho dinheiro. O Nilo, deputado estadual que chegou a secretário de obras do estado do Rio de Janeiro no governo do Marechal Paulo Torres. Mas na época tinha no departamento de obras públicas um engenheiro que era de Barra Mansa. Ele tinha o dinheiro e tinha como trazer os construtores pra virem construir o Grupo (Escolar República Italiana)¹⁶⁵ aqui. O Renato botou à disposição o terreno que precisasse. Entra na área da empresa e pode pegar o que tiver que pegar. E aí, conseguimos fazer o Grupo. Aí, foi um ano. E, em plena revolução, ARENA e MDB, o governador do estado do Rio de Janeiro, Geremias de Mattos Fontes e mais cinco secretários vieram inaugurar o Grupo Escolar que eu consegui que ele construísse e que tá aí, o República Italiana.” – Abelardo Galvão, diretor do Sistema de Rádios Porto Real, 22 de julho de 2004.

Dos esforços de mobilização da SAPRE acabaram sendo extraídos alguns benefícios como a construção dos colégios Grupo República Italiana e Patrícia Pineschi, o fornecimento de serviços básicos como água e esgoto à população, uma pequena ponte e até um valão. Em todas as inaugurações e eventos ocorridos em Porto Real estava presente sempre o mesmo grupo político aliado, liderado pelo deputado estadual Nilo Teixeira Campos e pelo fazendeiro Aarão Soares da Rocha¹⁶⁶, que com a estreita aliança que manteve com a SAPRE conseguiu se eleger prefeito, enquanto José Marco Pineschi tornou-se o vereador da “Sociedade”.

“Eu aqui na SAPRE e o Pineschi como vereador, começamos então a fazer obra. Depois que aumentamos o República Italiana de cinco salas pra sete, o primeiro colégio que nós fizemos, na parte de lá, que tinha muito menos do que tem hoje, não tinha nada na parte do Freitas Soares, nem existia o Freitas Soares. Tinha o São José, pouquinho, o Bairro de Fátima.... Então, fizemos a pedra fundamental do colégio Patrícia Pineschi, que foi uma filha do Pineschi que morreu atropelada com cinco anos. Fizemos outras obras que tinham necessidade. Aqui você vê (indica outra foto) a gente andando pelo mato pra inaugurar um valão e uma ponte. O prefeito, o Mauro Marassi, que era um ex-

eleito deputado estadual pelo PMDB. Atualmente é membro efetivo das Comissões Permanentes de Constituição e Justiça e Educação, e suplente da Mesa Diretora do Senado Federal. Fonte: www.democracia.com.br.

¹⁶⁵ A primeira escola municipal do distrito.

¹⁶⁶ Aarão Soares da Rocha (1910-1995) – Começou sua vida política como vereador, com mandato de 1934 a 1937. Em seguida, foi presidente da Associação Rural por treze anos, presidente do Sindicato Rural por quatro anos e presidente da Cooperativa Agropecuária de Resende por seis anos (1963 a 1965 e 1973 a 1975). Sempre filiado à União Democrática Nacional (UDN), foi eleito prefeito por duas vezes. No primeiro mandato (1967) teve como vice-prefeito Pedro Braille Neto e no segundo (1974-1977), João Luis Gomes. Fonte: *Crônica dos Duzentos Anos – Resende 1801-2001*. ARDHIS – Academia Resendense de História. Resende, 2001.

vereador e tio do Pineschi, que tá atrás dele, o Renato Monteiro, o deputado... A gente inaugurava um troço desse, mas fazia. Antes, não tinha nada. A luz, eu dava da Companhia, puxava poste por aí afora e dava energia. No dia da inauguração (da ponte), aqui estamos eu, o deputado e o prefeito.” – Abelardo Galvão.

3.5 – Sonhos, Ideais e a “Independência” do 3º Distrito

“... o marco mais importante que a gente tem registrado é o seguinte: quando nós trocamos a Volkswagen pela nossa emancipação.” – Sérgio Bernardelli, 30/05/2003.

Locke (2001) diria que existem duas tendências da literatura sobre “confiança”, uma sociológica e outra econômica. Na escola de pensamento sociológica, a “confiança” resultaria de padrões históricos de associativismo, compromisso cívico e interações extra-familiares. O interessante desta concepção, cuja principal referência é o trabalho de Robert Putnam, é abarcar que, em sociedades onde os indivíduos estão mais dispostos a se associarem em clubes, ligas de futebol e outros lugares onde depositem “confiança” uns nos outros, há uma grande propensão de geração de ações coletivas em direção à resolução de problemas comuns. Algumas dessas experiências atingem resultados satisfatórios devido ao seu caráter de horizontalidade e relativa coesão política. Como assegura Abu-El-Haj (1999), “as redes de cooperação encontram solo mais fértil sob condições horizontais do que sob a égide das hierarquias impostas e do dirigismo político”(1999:76). O lado negativo fica por conta do peso histórico e cultural que, como afirmei anteriormente, permeia a leitura de Putnam, originando “um desalento que destitui a maioria dos países em desenvolvimento de alcançar a civilidade” (Abramovay, 2002, citando Abu-El-Haj, 1999). O fator tempo, neste caso, inviabilizaria associações fora do eixo norte da Itália – onde estariam as condições naturais de propensão à cooperação e à “confiança” – de serem assumidas como legítimas ações coletivas de superação de impasses comuns.

A outra tendência, a econômica, estaria mais voltada à racionalidade, ao cálculo de custo/benefício e, principalmente, ao interesse próprio. Neste caso, segundo Locke, a dificuldade olsoniana de colaboração é superada quando os atores descobrem, em função do número limitado de envolvidos e das informações sobre os seus respectivos passados, ser interessante cooperar (Locke, 2001: 255). Isto favoreceria o entendimento da SAPRE como um composto hierárquico restrito de atores sociais com interesses e pesos econômicos distintos, mas reconhecidos uns dos outros, seja o empresário atraído

pelas possibilidades futuras de negócios, os pequenos e médios agricultores prejudicados pela decadência da cultura da cana-de-açúcar ou aqueles aspirantes a cargos políticos, caso nítido de Abelardo Galvão.

Se, como sustenta o autor, a cooperação e o comportamento confiável são respostas racionais dos indivíduos às limitações e oportunidades presentes no seu ambiente, e “os padrões de associativismo e capital social não são regras rígidas e imutáveis mas, ao contrário, certas vezes criados e outras vezes destruídos através das interações políticas de diferentes grupos da sociedade” (idem:257) é possível que consideremos a SAPRE como uma dessas interações que repercutiu favoravelmente num determinado momento histórico. Mesmo que de curta duração, ela desempenhou também uma função determinante na acumulação de experiência política e organizacional, ensaiando uma mobilização de “capital social” que repercutiu na atração de muitos benefícios para seus componentes e em alguns outros para a população de Porto Real. É inegável que o seu caso constitui um arranjo de parte da sociedade civil que, a exemplo de outros caso citados por Ramalho (2004), como o da Comissão Pastoral da Terra e do Movimento Pela Ética na Política, só para citar alguns, confirmam a atuação concisa de movimentos em Resende e Porto Real algumas décadas antes da acentuação do seu desenvolvimento regional, ou seja, todos eles são indícios de uma acumulação de “capital social” naquela localidade, algo que hoje tende a se complexificar em função das novas pautas de reivindicações a serem geradas com a sua recente configuração em pólo automotivo (Ramalho, 2004:17) .

Com base nessa perspectiva e no relevo que Locke atribui às redes sócio-políticas, entendo a recente autonomia político-administrativa “conquistada” por Porto Real como resultado do acúmulo de experiências desencadeado há quarenta anos por esse movimento organizado, aliando-se a isto um forte discurso mobilizador de adesões a uma causa assumida como justa: a possibilidade futura de crescimento econômico.

A “independência” do distrito teria um caráter mais político-ideológico e não se justificaria, portanto, simplesmente pela suposta situação de abandono por parte do município-mãe. Os benefícios conquistados pelo distrito, na década de 1960, desmentem parcialmente a crença sustentada de precariedade e descaso do distrito-sede porque, apesar das evidentes carências da sua população, principalmente em se tratando de emprego, educação e saúde, quando se emancipou, Porto Real já contava com serviços razoáveis de fornecimento de energia elétrica, água e esgoto, encontrando-se em melhores condições do que outros distritos (com exceção apenas de Itatiaia), rurais e

de caráter econômico potencialmente turístico. Como sugere Claudionor Rosa, historiador local, havia uma contradição entre o dito e o real. O termo abandono é exagerado porque muito embora houvesse perceptíveis defasagens em relação ao distrito-sede, principalmente se considerarmos a distância de cerca de 20 km¹⁶⁷ que os separa, o seu caso é o de um tipo de crescimento controlado por uma rede de atores sociais.

A atuação da SAPRE, vista nos dias atuais, desmistifica a crença no abandono político de Porto Real e conseqüentemente derruba a hipótese de que a emancipação ocorrida na década de 1990 estaria apoiada nesse argumento. Os indícios de relacionamento com algumas esferas de poder de Resende sugerem que em algum momento, muito provavelmente a partir da própria década de 1960, acentuou-se a presença política do distrito na Câmara Municipal, passando a ser corriqueira a sua representação por vereadores, quase sempre membros das famílias mais tradicionais (Marassi, Pineschi, Bernardelli, Orioli, Pederassi, etc). Dois deles foram, inclusive, presidentes da Câmara dos Vereadores: Humberto Marassi (1975 e 1976) e Sérgio Bernardelli (1980).

“Os Orioli, os Marassi, os Tavernari, os Pineschi, os Bernardelli, etc. Os representantes políticos eram oriundos dessas famílias. Eles estavam sempre representados no poder. Porto Real, de certa forma, sempre foi bem servido politicamente. Sempre teve representante.... Vereadores. Enfim, esteve sempre presente no poder. Tanto é verdade que quando Porto Real foi emancipado, as carências básicas desses distritos todos, eles não tinham mais. Iluminação, água encanada, ruas direitinhas, etc. Por quê? Porque aquele é um nicho que foi crescendo bem devagar.” – Claudionor Rosa – Historiador, 30 de junho de 2004.

Para muitos que acompanharam o processo recente de autonomia, o argumento do abandono também não se sustentaria pela simples e óbvia questão de ser um alibi aceitável para todos aqueles distritos de Resende, Barra Mansa e qualquer outro município brasileiro que desejassem se emancipar. Como lembrou Alfredo de Oliveira, prefeito eleito de Quatis, numa recente entrevista (01/07/2004), “na medida em que você está longe da sede, a tendência natural é que se resolvam primeiros os problemas mais proximamente localizados”, não sendo este, portanto, o fator motivador de Quatis ou Porto Real. O diretor da sub-sede da FIRJAN do Sul Fluminense, Henrique Nora,

¹⁶⁷ Muito embora não seja uma exclusividade sua porque os outros distritos também são geograficamente distantes.

endossa esta posição, assinalando que em qualquer lugar o distrito-sede sempre irá receber melhor tratamento do que as áreas periféricas, satélites ou rurais. A emancipação, segundo ele, funcionaria como forma dos “abandonados” se tornarem soberanos dos seus destinos, algo facilitado pela Constituição de 1988, quando é lançada uma lei facilitando a criação de novos municípios.

“O que acontece é que os distritos dificilmente vão receber das prefeituras o mesmo tratamento que o distrito-sede. Essa não é uma característica só de Resende. Em qualquer município a cidade sempre vai receber um tratamento melhor, diferenciado daquele que é dado aos distritos, que geralmente são próximos à áreas rurais. Mas o que eu acho que aconteceu em Porto Real foi que vista a sua belíssima situação à margem da Dutra, topografia fantástica, com essa característica que se faz atraente a investimentos, eles viram nisso a possibilidade de deixarem de estar presos a esse cordão que os ligava ao município-sede e criaram esse movimento de emancipação. E havia uma lei que facilitava a criação de municípios, e com certeza fizeram um trabalho de convencimento da população sobre as vantagens de se criar um município.” - Henrique Nora.

Mas a “troca” com Resende envolvendo a Volkswagen não teria sido ocasional? A resposta é não. Muito embora possa parecer, a relação entre a fábrica da Volkswagen e o 3º distrito não significou exatamente um tipo de jogada estratégica que reivindicaria a autonomia assim que o investimento conquistado pelo município-mãe fosse confirmado. O caso de Porto Real é muito peculiar em relação, por exemplo, ao do também ex-distrito de Itatiaia, que se emancipou absorvendo a receita tributária proveniente da Xerox e da Michelin, há quase vinte anos na região. Há diversas explicações. Em primeiro lugar, a Lei Orgânica do Município de Resende¹⁶⁸ promulgada em 05 de abril de 1990, desde então, passava a considerar Porto Real como ex-distrito, transferindo-se a condição de 3º distrito a Bulhões. Entre os vereadores que sancionaram a lei estavam dois porto-realenses, Jorge Serfiotis e Sérgio Bernardelli, respectivamente das Subcomissões de Ordens e Poderes do Município e de Tributação, Orçamento, Economia e Finanças.

Como os 2 milhões de metros quadrados doados pelo *Grupo Renato Monteiro* estavam localizados dentro da fazenda Piquete, ou seja, no território do distrito, há o desejo de algumas figuras tradicionais da localidade de recuperar tanto a fazenda Piquete quanto a montadora. Eles declaram que o fracionamento do distrito foi

¹⁶⁸ Anexo I.

inconstitucional e prescrevem que o crescimento de Porto Real muito em breve lhe possibilitará reivindicar seus “direitos” sobre a montadora.

“Nós não gostamos disso porque o Paraíba é uma divisão natural. Você pular o Paraíba... Nem ponte para passar por ali eles têm. Para irem à fábrica, eles têm que passar por Porto Real. Desde a Dutra até a fábrica tem uns três quilômetros. Tudo território nosso! O dia em que a gente quiser, a fábrica volta. Quando formos mais fortes, vamos brigar de igual pra igual e pegar a Volks de volta. Ela é nossa! Foi uma estupidez o que fizeram contra nós!” – J.M. Pineschi.

Galvão endossa o coro, ratificando a ilegalidade do desmembramento e assegurando que a disputa que virá não implicará em uma possível saída da montadora:

“A fábrica da Volks tá dentro de Porto Real ainda. Na hora que quisermos, com certeza pegaremos de volta porque ela inegavelmente está dentro do nosso território. Mas não está na hora, vamos esperar mais um pouco. Primeiro, de acordo com o nosso planejamento, vamos tentar fazer uma super ponte ligando os dois pólos, aonde existia uma de madeira, por onde passava a locomotiva do canavial. A lei orgânica dos municípios determina o seguinte: a partir do momento em que uma área quer desmembrar, a primeira coisa que o dono da área tem que fazer é não mexer na divisa do território. Foi ilegal desmembrar porque já estava em processo de emancipação. E não tem risco da Volks sair porque ela tem um contrato de 20 anos. Se ela quiser, no máximo leva os equipamentos porque a benfeitoria fica!”

Conquanto fosse uma estratégia compreensível e racional, como afirmei ter sido o caso de Itatiaia, ficar com a fábrica não era o eixo central, a meta a ser atingida, sobretudo, pelo *Grupo Renato Monteiro*. Elizabeth Monteiro – e aí é que se abrem as cortinas para a lógica do processo – sabiamente enxergava as carências estruturais de Porto Real para segurar e atender às expectativas de uma Volkswagen. Ela percebia que a montadora não ficaria de maneira nenhuma num distrito recém-emancipado, quaisquer que fossem os incentivos oferecidos, e que numa possível disputa política Resende não entregaria a Volks tão facilmente. Tanto é que Elizabeth assegura que o objetivo da doação do terreno seria o de ajudar a romper o bloco que privilegiava o estado de São Paulo em termos de indústria automobilística. O que interessava, portanto, era que a montadora fosse para a região Sul Fluminense, não importando para qual município exatamente, e que levasse consigo o peso econômico e “simbólico” que de fato possui.

“Ela não iria porque Porto Real não tinha estrutura, não tinha as âncoras. Ela foi para a região porque ninguém estava interessado em que ela fosse para aqui ou para ali, estávamos interessados em que ela viesse para a nossa região para

que ela quebrasse o bloco de São Paulo. Até então, só tinha indústria automobilística no estado de São Paulo. Depois, que ela “furou” São Paulo e foi para o estado do Rio de Janeiro. Mais dezessete indústrias vieram para o Brasil atrás da Volkswagen. – Elizabeth Tarquínio Monteiro da Costa, empresária.

A vinda da indústria automobilística seria uma excelente iniciativa de recuperação da condição industrial de Resende, que gradualmente vinha se perdendo, reinserindo o Sul Fluminense entre as áreas de grande movimentação econômica do estado e do país, e pondo um “ponto final” na década de 1980 e na fase “brizolista” de decadência econômica.

“Porque o péssimo governo do senhor Leonel Brizola, que liquidou o estado do Rio de Janeiro, fez com que todas as indústrias odiassem o Rio de Janeiro e fechou inúmeras indústrias! Você pode pegar o número de indústrias que foram fechadas no estado do Rio de Janeiro na época do Brizola. Porque só pensava em educação! Mas vai educar para ir para onde? Qual o mercado de trabalho. Não tem como! Tem que ser economicamente viável!” – Idem.

Em outro trecho da entrevista, quando questionada sobre a possibilidade de Porto Real futuramente reivindicar seus direitos sobre a Volks, ela confirma não estar nos seus planos:

“De jeito nenhum! Não. Acho que isso aí não.... Não sei, não posso responder isso. Esse não é meu foco, não é meu interesse, eu realmente tenho uma visão mais regional, tanto é que para mim tanto faz se fosse para Volta Redonda, Barra Mansa, Resende ou Porto Real. Porto Real é que precisava, não é?” – Elizabeth Monteiro.

Há uma razão, talvez a principal, de cunho ideológico, para a opção pela Volkswagen. Os filhos de Renato Monteiro notaram – e esta foi a grande visão – tal como o pai, *self-made man*¹⁶⁹ por excelência, que a expansão dos seus negócios estava necessariamente imbricada no dinamismo econômico daquela região e perceberam, assim como ele, que o meio mais valioso de promovê-lo estava em suas mãos: as terras planas e quase restritas a Porto Real. Sendo assim, cada centavo gasto em obras da responsabilidade do Estado (como as muitas pavimentações de ruas, a construção de uma ponte, os gastos com a vigilância do local e a melhoria de certos índices sociais como a escolaridade dos seus trabalhadores) e cada pedaço de terra doado, eram investimentos de retorno de médio e longo prazo para a própria empresa.

¹⁶⁹ Uma expressão que reproduzo do trabalho de José de Souza Martins (1976) sobre o Conde Francisco Matarazzo.

A verdade é que o processo de atração da Volks foi meticulosamente pensado por uma rede de atores bem articulada interna e externamente. Em 1994, Elizabeth Monteiro, herdeira de Renato, assumiu a “bandeira” junto com Abelardo Galvão, ex-presidente da SAPRE, e Sérgio Bernardelli, estabelecendo ligações com Augusto Leivas e Noel de Carvalho, respectivamente prefeito de Resende e político mais influente do município. Havia ainda pessoas do governo estadual, como Ronaldo César Coelho, técnicos da CODIN, e do próprio setor automobilístico ajudando na elaboração do projeto e intermediando a ida da própria Elizabeth à Alemanha, onde entregou pessoalmente o projeto ao presidente mundial da montadora, José Ignacio López de Arriortúa.

“Os envolvidos foram Abelardo¹⁷⁰, Augusto Leivas, Sérgio Bernardelli, Noel de Carvalho. Isso, os locais, de quem você está falando. Ronaldo César Coelho. Primeiro vamos com os de frente: CODIN, Maurício Chacur, Roberta, Marco Antônio, não o Marco Antônio Alencar, o outro, que era da CODIN, antigamente. Eu esqueci o sobrenome. Então, foram essas pessoas da região que foram começando a juntar. Então, foi começando a crescer o negócio. Aí, você vê que as pessoas da Volkswagen foram fenomenais. Primeiro, a origem de tudo, o que pouquíssimas pessoas sabem: Miguel Carlos Barone¹⁷¹. Era o presidente da Volkswagen, na época. Segundo, Jorge Chear¹⁷², que hoje é o presidente da Ford. Mas o projeto eu entreguei nas mãos do Arriortúa.” – Elizabeth Monteiro.

Uma outra justificativa idealista que explica a escolha da Volkswagen para a retomada da expansão do Sul Fluminense era o antigo desejo do ex-prefeito Augusto de Carvalho, pai de Noel, que desde a década de 1950 insistia em levar a empresa para Resende. Há relatos sobre a relação amistosa que o então prefeito mantinha com o empresário Joaquim Monteiro de Carvalho, do Grupo Monteiro Aranha, proprietário de 10% das ações da Volkswagen no Brasil. Numa das suas passagens por Resende rumo à

¹⁷⁰ Abelardo Galvão, após o falecimento do fundador do *Grupo Renato Monteiro*, se transfere para uma filial do Grupo Coca-Cola no Espírito Santo. Seu retorno a Porto Real só se dá no final da década de 1980 a convite de Luís Eduardo, que lhe oferece o cargo de diretor do Sistema de Rádios Porto Real, recém adquirida pelo empresário. José Marco Pineschi, por sua vez, após ocupar os cargos de vereador na década de 1960 e prefeito de Resende em um “mandato tampão” de 1970 a 1972, se destina a Volta Redonda, onde, ainda envolvido com política, ocupa cargos na prefeitura municipal. Seu retorno a Porto Real também ocorre na década de 1990, pouco antes da emancipação. – “*A emancipação veio quando eu estava em Volta Redonda. Mas eu participava porque minha casa era aqui. Eu participei da emancipação com todo mundo, com o Lula e com todo mundo. E fiquei amigo deles também. Era um desejo meu também. Era um desejo antigo, do pai do Lula. De criar o tal do município que íamos criar aqui.*” – José Marco Pineschi

¹⁷¹ Em 1991, Miguel era presidente e depois passou a ser vice-presidente de Marketing e vendas da VW do Brasil.

¹⁷² Gerente geral de vendas da Ford.

sua casa de descanso em Caxambu, Joaquim teria sido procurado pelo amigo, interessado na construção de uma fábrica da empresa em Resende.

“Eu me lembro que quando criança, o meu pai era vice-prefeito de Resende, mas ele assumia muitas vezes a prefeitura porque o prefeito trabalhava um mês, dois meses, se licenciava dois, três meses. Então, ele praticamente foi prefeito durante todo o mandato, muitas vezes. E nessa época, ele tentou levar a Volkswagen para Resende. Meu pai tinha idéia de levar a Volkswagen para lá. Eu me lembro que o Baby Monteiro de Carvalho era o sócio brasileiro da Volkswagen. Eu era muito criança, mas me lembro de alguns lances. Me lembro que ele (o Baby) tinha um assessor importante que era nascido em Caxambu, estado de Minas Gerais. E para ir para Caxambu, passa por Resende, pega a estrada Rio-Caxambu em Engenheiro Passos e sobe para lá. Então, ele passava por Resende muitas vezes e olhava aquela planície enorme e dizia para ele mesmo que estava convencido que era o lugar ideal, porque realmente é o lugar ideal. Resende está entre Rio, São Paulo e Belo Horizonte.” Noel de Carvalho-Deputado estadual, 17 de fevereiro de 2004.

O projeto de atrair a Volks acabou frustrado porque o estado do Rio de Janeiro não contava com um suporte que agradasse a montadora (infra-estrutura, escolas e universidades, programa estadual de incentivos à indústria, etc), enquanto São Paulo, ao contrário, caminhava a largos passos para se tornar “a locomotiva que puxaria os vagões do desenvolvimento econômico brasileiro”, superando desde a década de 1930 a capital federal em investimentos industriais.

“Quando papai era prefeito em exercício (e depois ele se elegeu prefeito mesmo) ele percebeu (foi até uma lição de vida boa para ele) que a Volkswagen acabou optando por São Paulo por dois motivos principais: um deles era que não tinha energia elétrica em Resende. Para você ter uma idéia um consórcio da Ciba-Geig com a Sandoz, que se reuniram numa empresa chamada Indústrias Químicas de Resende (hoje, Novartis), para se instalar teve que montar um grande grupo de (...) diesel e um gerador de energia elétrica para poder ter energia para movimentar a própria fábrica porque não tinha energia elétrica disponível. Lá em Resende, quando chegava assim à “noitinha” e cada um em casa ia acendendo a sua lâmpada, a luz caía de tal maneira que você mal enxergava a lâmpada. A lâmpada mal se iluminava, quanto mais o ambiente em torno dela. Então, isso era um problema grave. Aí, os alemães acabaram optando por São Paulo. Outro motivo que eu entendo também nas conversas com eles era o de que não teriam faculdade, universidade em Resende para os seus filhos. Não passava pela cabeça deles se mudarem. Naquela época, era fundamental que viessem muitos alemães porque a mão-de-obra brasileira...” (Idem)

Em 1977, Noel de Carvalho, político tão carismático e influente quanto o pai, começava a carreira como prefeito de Resende, cargo que novamente viria a exercer em 1989. Em 1993, o vice, Augusto Leivas Nordskog, tornava-se prefeito, continuando

Noel no governo, dessa vez na pasta da educação, aproveitando para ressuscitar o velho “sonho” de levar uma montadora para Resende. Ainda por intermédio do empresário Joaquim Monteiro de Carvalho, ele tentou sem sucesso fechar acordo com Peugeot, Toyota e Land Rover. Acabou, então, firmando um pacto com o grupo político de Porto Real, desejosos de emancipar o distrito. A troca estava acertada.

“Mas aí já estava tudo planejado. Havia um planejamento há dez anos. Na verdade, desde a época do meu pai. Isso foi herdado do meu pai, tá? Foi herdado, modificado e alimentado por toda a população e por toda a região. Isso tem uma origem lá atrás. Eu iniciei um desenho junto com o Abelardo. Eu e ele montamos o projeto do papai, reestruturamos o projeto com o Augusto Leivas, pegamos também o sonho do pai do Noel, agregamos o sonho do Noel de Carvalho, o sonho do papai.... Tudo isso, sem ninguém saber. Peguei esse projeto e levei para a Alemanha para entregar nas mãos da pessoa que tinha que recebê-lo. E eles falavam que não, nada disso! Isso foi 04 de setembro...” – Elizabeth Monteiro.

“Tentou trazer a Volkswagen. E é verdade. E no dia em que nós inauguramos a agência de Resende, a concessionária Volkswagen, veio o presidente da Volkswagen aqui. E o Noel de Carvalho era o prefeito, falou e pediu para eles virem para cá. Aí é que começou o namoro. Foi muito interessante isso aí! Foi uma conjugação de fatos, sabe? Nós tínhamos a concessionária, o Marcello queria investir aqui pela afinidade que ele tinha... Papai tinha acabado de falecer... A nossa predisposição de doar os terrenos, que era uma atitude completamente emblemática, diferencial, não é?” – Luís Eduardo Monteiro, 21 de julho de 2004.

Elizabeth assegura ter tido plena consciência de que com uma empresa do porte da Volks chegando, Porto Real conseguiria se emancipar. Os dois principais chamarizes foram, segundo ela, a Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN) e a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), símbolos de preparo e organização da região:

“Eu tinha plena certeza disso! Eu comecei a luta para que a Volkswagen fosse para lá por causa disso. Só que isso não aflorou para a população. A população não tinha consciência disso. Talvez os governantes, mas não a população. Quem estava trabalhando com a gente tinha essa consciência, mas a população local não. Até acharam um absurdo. “O quê? Ele cedeu a Volkswagen para Resende?” Mas em toda a carta compromisso em que eu iniciei a negociação com a Volkswagen, eu colocava primeiro por um motivo: eu sabia que os alemães jamais iriam querer ir para uma cidade desconhecida do interior do estado do Rio de Janeiro, recém formada e sem estrutura nenhuma. Então, nós tínhamos que mostrar o quê para os alemães? O que há de melhor: a Academia Militar das Agulhas Negras! Isso é o melhor! É o que temos de melhor! Foi o nosso chamariz! A Academia Militar das Agulhas Negras! Por quê? Porque a pessoa sai de lá com um índice de qualidade excelente. É uma indústria de pessoas com “ISO”, o que eles precisavam por causa do “ISO” exportação e

precisavam de mão-de-obra pronta, que não tem mercado de trabalho e com isso tem baixo custo. E uma imagem de organização que para o alemão é determinante. Então, a âncora para a identificação com os alemães foi a Academia Militar das Agulhas Negras. Segundo: a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN). Terceiro: veio o ideológico. Veio a gente, as terras, veio o desejo, a estrutura.... O que todo mundo tinha! Mas ninguém tinha uma Academia Militar das Agulhas Negras, ninguém tinha uma CSN.” – Elizabeth Monteiro.

O acordo com a Volks foi importante porque a perda de Itatiaia fazia de Porto Real naquele momento o distrito mais representativo economicamente em função da contribuição da *Companhia Fluminense de Refrigerantes* para a arrecadação municipal. O *Grupo Renato Monteiro* tinha consciência disso e, conseqüentemente, de que a emancipação só se efetivaria de fato quando uma empresa de grande porte viesse a preencher o espaço por ela ocupado. A redução dos encargos do grupo também se refletia nos seus gastos com segurança (as patrulhas que circulavam pelo distrito garantindo a ordem¹⁷³) e com a prestação de serviços básicos dentro do distrito. O financiamento de obras praticamente cessou com a emancipação, tendo sido a construção do prédio da prefeitura municipal (o terreno foi doado e a obra foi custeada pelo grupo) o seu último grande ato.

“Foi vantajoso para o grupo que ‘administrava’ buscar essa separação com Resende no sentido de valorizar aquilo como uma unidade municipal. Mas no todo eu não sei se isso é bom, você começa a ter que criar, nós estamos num país pobre, de alta tributação, e tem que criar toda uma estrutura administrativa como poder judiciário, Câmara de Vereadores, poder executivo, prefeitura.... O que você onera e compromete os recursos que são arrecadados para o pagamento dessa estrutura é muito grande. São recursos que poderiam estar sendo arrecadados com uma aplicação destinada a outros fins, vamos dizer os mais nobres, os mais proveitosos, do que manter uma Câmara de Vereadores, uma prefeitura. Mas essa é a visão. Foram duas cidades daqui da região que mostraram que são capazes de ter vida própria e a emancipação nada mais é do que esse sentimento de caminhar com as próprias pernas. Acho que decorreu disso. Porto Real tinha uma grande empresa, ele era um grande

¹⁷³ “Isso aqui era abandonado. Tudo o que tinha aqui quem fazia era a Companhia Fluminense. Mesmo na época em que Porto Real era distrito de Resende. A gente reivindicava, a gente tinha dois vereadores, reivindicávamos as coisas para Porto Real. Aí, o prefeito de lá se reunia com o Luís Eduardo e com os vereadores daqui, conversavam, conversavam, e a prefeitura sempre dava uma parte e a Coca-Cola a outra. Ela foi a grande mãe desse município. A própria segurança do distrito era feita por pessoas escolhidas pela gente. Nós tínhamos cinco “patrulhinhas” aqui no “município”, cinco carros com pessoas locais, que todo mundo conhecia e que faziam o acompanhamento dia e noite. Tanto, que nós só tiramos essa patrulha depois de cinco anos de emancipado o município, e quando tiramos a população reclamou e disse: a gente quer a patrulha daqui, não quer a PM. Essas patrulhas vigiavam o dia inteiro, então, se entrava alguém estranho no município, eles conheciam. Essa é a vantagem do município pequeno. Fazíamos essa vigilância e comunicávamos par a única DPO que existia aqui, lá no início.” – Maria Angélica Ancêde Monteiro da Costa (Marré), esposa de Luís Eduardo Monteiro.

proprietário e precisava criar uma.... Até como meio de valorizar a atividade empresarial dele. Eu acho que para o Grupo Renato Monteiro foi uma iniciativa interessante.” – Henrique Nora

“Quatis conseguiu se emancipar e Porto Real só conseguiu se emancipar por causa da fábrica de caminhões. Se ela não tivesse ido pra lá.... Você tem um negócio de limite de receitas. Você só pode se emancipar desde que aquele município não seja um percentual determinado sobre o faturamento da receita da prefeitura. E Porto Real representava muito na arrecadação de Resende. Então, só com a ida da Volkswagen Ônibus e Caminhões pra Resende, que passou a gerar mais recursos para dentro do município foi que Porto Real conseguiu se emancipar. Sem isso, não se emancipava.” – Elizabeth Monteiro.

Após esquematizar e encaminhar o acordo com a montadora, a rede sócio-política articulou o processo de emancipação com o governador do estado do Rio de Janeiro. Desde o início, ele foi simpático à emancipação do distrito no qual esteve pela primeira vez num aniversário de Lula, na década de 1960 (*“Eu fui num aniversário do Lula, e lá fiquei e jantei. Mas não dormi. Depois fui a Porto Real tomar uma Coca-Cola, que já funcionava.”*), e ao qual retornou quando já era governador (*“Lula foi feliz quando decidiu pela emancipação de Porto Real. Porto Real vem a ser um município pequeno, mas pronto, preparado para fazer o papel que está fazendo. Nós tivemos aqui, quando eu estive no governo....”*). Alencar viria a assinar, em 28 de dezembro de 1995, a lei estadual número 2.494¹⁷⁴, autorizando a criação do novo município.

“Não posso esconder um certo orgulho de ter contribuído para a emancipação do município de Porto Real. Esse sentimento decorre não só dos resultados que a cidade está conseguindo em tão pouco tempo de existência, mas do que ainda pode conseguir, na medida em que está se transformando num verdadeiro pólo industrial.” – “Jornal Atualidade” – Edição de 06 a 12 de novembro de 1998 – Entrevista com o então governador Marcello Alencar – “Qual o envolvimento do senhor com o município de Porto Real?”

Um impasse surgido com Eduardo Meohas (PT) por pouco não pôs tudo a perder. O acordo com a Volks esteve prestes a não se realizar porque o deputado estadual era e continuou sendo até o final um ferrenho opositor à emancipação. Mas tudo foi superado com um entendimento entre as partes interessadas, como é descrito por Sérgio Bernardelli neste trecho:

“O atual prefeito de Resende, Eduardo Meohas, era, na época, deputado estadual.... o que ele fez? Começou a dizer: não, nós não queremos que a Volkswagen vá para Porto Real. Portanto, nós não vamos fazer.... Começou a

¹⁷⁴ Tabela 27 - Emancipações ocorridas entre 1985 e 1998 – Anexo.

fazer lobby na Assembléia para que os deputados não aprovassem esse projeto (de emancipação). Inclusive, o então governador, doutor Marcelo Alencar, também se engajou.... Resende era muito mais significativo eleitoralmente do que Porto Real, que era um distrito de apenas oito mil habitantes (...) Aí, nós resolvemos dizer: está bem, vocês querem a Volkswagen? Mas nós queremos a nossa independência, portanto, não tem problema nenhum. Emancipamos no dia 15 e no dia 28 de dezembro de 95, o governador sancionou esta lei, lá no Palácio do Ingá. Foi um momento histórico, mais de 10 municípios do estado do Rio de Janeiro, naquela oportunidade: Pinheiral, Tanguá, etc. Vários municípios naquela oportunidade também tiveram a sua independência político-administrativa. Foram dez municípios. E evidentemente o que mais prosperou até agora, se você fizer o levantamento, sabe perfeitamente que é o município de Porto Real. Então, veja você, esse é um dado importantíssimo que nós deixamos a Volkswagen pra Resende, trocamos a Volkswagen pela nossa emancipação. E todo mundo aceitou essas ponderações, se concretizando nas eleições de 96, claro.” - Sérgio Bernardelli, 12 de julho de 2004.

Numa entrevista, o empresário Luís Eduardo Monteiro também relaciona a troca da Volkswagen pela emancipação de Porto Real à jogada política que ocorreu:

“Quando a Volks já vinha e quando ela estava para bater o martelo, a emancipação começou. E Resende não aceitava, de maneira nenhuma, que Porto Real se emancipasse com a Volks aqui (em Porto Real) (...) Foi feita uma ginástica política aí.... olha, nós não tínhamos nenhum interesse de tirar a Volks de Resende... nunca passou pela cabeça da Volks sair de Resende.... e nunca passou pela cabeça dos resendenses perder.... ganhar e perder por uma emancipação, não é. Houve uma reação muito negativa aqui em Porto Real.... nós cedermos o espaço da Volks para Resende, mas foi aceito politicamente e depois que veio a Volks, veio a Peugeot....” (Luís Eduardo Monteiro - 04/05/1999)

Sendo assim, resolvido o impasse, abriu-se caminho para que a população do distrito optasse pela emancipação, através de um plebiscito ocorrido em 5 de novembro de 1995, e para que a Volkswagen fosse inaugurada em 1996, mantendo-se legalmente vinculada a Resende, como explica uma funcionária da Secretaria Municipal de Indústria e Comércio:

“....e aí é que eu falo que foi o "pulo do gato". Por quê? Porque para que a Volks viesse, e isso foi uma questão onde o município contou muito, teve uma negociação política.... porque aquela área foi negociada a continuar com Resende. Como Porto Real estava em um processo de emancipação, aquela área ia também.... só que aí Resende bateu na mesa e falou o seguinte: olha, tudo bem! Vai com vocês? Então nós vamos primeiro sair da negociação, tá? Em segundo lugar, porque já estava em um processo avançado de negociação.... já tinha o estado, já tinha o governo federal na jogada.... O governo federal deve.... aí, é uma coisa que eu estou fazendo fofoca entre aspas, não é.... é uma suposição.... deve ter batido na mesa e falado: olha, ou vocês entram no acordo

ou a Volks não se implanta no estado do Rio.... aí entrou-se no acordo, foi o seguinte: emancipar Porto Real, mas nós vamos botar uma linha divisória aqui.” - Andreza Heringer Tavares, representante da Secretaria de Indústria e Comércio de Resende- 20/04/1999.

Conquistada a autonomia política, caminho para um crescimento mais acelerado e expressivo, o grupo político encabeçado pela família Monteiro da Costa partiria para a segunda etapa do seu projeto de engenharia: a consolidação de Porto Real como centro industrializado. Este é o grande ideal de Luís Eduardo. Se a sua irmã vislumbrava a autonomia política, Lula almejava a construção de um moderno parque industrial e tecnológico. Para implementar suas idéias, ele contaria com um grande apoio institucional do PSDB. Como veremos no próximo capítulo, a parceria entre a rede sócio-política e o partido, que teve a sua representação local fundada por Sérgio Bernardelli e Elizabeth Monteiro, favoreceu o novo município na disputa pela GalvaSud e, por outro lado, funcionou como plataforma política para muitos personagens, conhecidos ou anônimos. Desde o ex-deputado Márcio Fortes até os ex-funcionários da *Companhia Fluminense*, Norival da Silveira Diniz, José Roberto Pereira da Silva e Sérgio Bernardelli, todos se tornaram representantes dos interesses públicos do povo porto-realense.

Capítulo IV

Perspectivas Futuras de Desenvolvimento Local

4.1 - Introdução

Se a emancipação foi caracterizada pela atuação vigorosa de uma rede sócio-política “reconstituída” em fins da década de 1980, estabelecendo “fluxos de informações e idéias” (Granovetter, 2001) com autoridades municipais e estaduais e delineando os acontecimentos subsequentes, conseqüentemente os eventos que se seguiram ao longo da década de 1990, por hipótese, indicariam que o futuro da localidade estaria incluso nesse eixo de conexões. Os laços entre os protagonistas desta estória tiveram um caráter determinante nos dois primeiros processos eleitorais do novo município. Os “caciques” do PSDB estadual e nacional (Marcello Alencar, Márcio Fortes e Fernando Henrique Cardoso) mantiveram grande apoio ao diretório municipal do partido garantindo os oito anos de mandato de Sérgio Bernardelli como prefeito e a construção da carreira política de vereadores como Norival da Silveira Diniz, o Val, e José Roberto Pereira da Silva. Isso só vem a confirmar o acúmulo de “capital político” pela elite dirigente de Porto Real nesses últimos anos.

Descreverei a seguir o processo eleitoral das três eleições municipais, as duas primeiras vencidas por Sérgio Bernardelli e a mais recente por Jorge Serfiotis, apresentando um breve perfil dos principais candidatos e de suas trajetórias políticas. Também darei destaque ao comportamento da rede sócio-política, ao posicionamento da família Monteiro da Costa e a forte intervenção do Partido da Social Democracia Brasileira (PSDB), que apostou levando o ex-presidente Fernando Henrique Cardoso ao município. A visita, que nada teve de ocasional, foi o acontecimento de desfecho da “Era Bernardelli”, encerrada quando o resultado das eleições apontou a vitória de Jorge Serfiotis (PFL).

A forma como tem se dado a aproximação entre público e privado – manifestada nas indicações de cargos e no envolvimento com a elaboração de políticas públicas durante os oito anos de administração de Bernardelli, traduzindo a tentativa de implementação de uma espécie de engenharia social – contestam o princípio de que Porto Real é símbolo de um “*novo modelo de desenvolvimento*”, tão defendido pelo ex-presidente Fernando Henrique Cardoso e pautado na parceria público/privado, ou seja, entre Estado e Sociedade. A partir desta relação e pensando numa possibilidade futuro de desenvolvimento, algumas interrogações deverão ter sido abarcadas até o final deste capítulo: o modelo de engenharia social do *Grupo Renato Monteiro* será socialmente justo, integrador, dinamizador e eficiente no combate às carências que transtornam a população local? Aliás, será que Porto Real constitui-se numa sociedade organizada, visto a sua trajetória de associativismo político e pleito pró-emancipação? Como se criar

uma concertação, um arranjo ou canal de interlocução a nível local, que aí sim indicaria a primazia do seu desenvolvimento? Ou seja, estaria o município (a sua cidade civil) finalmente pronto para caminhar sozinho a fim de criar uma agenda própria de desenvolvimento local?

As evidências tendem a indicar respostas pessimistas para todas estas questões porque o que mais se manifesta no município é a enorme disparidade entre a elevação dos índices econômicos e a melhora dos aspectos sociais, o que não possibilita a Porto Real se sobressair entre todos os ex-distritos emancipados desde a redemocratização do país. O crescimento recorde de 1.300% do PIB, proporcionado pela arrecadação também recorde de R\$ 42 milhões (e previsão de R\$ 56 milhões, em 2005) de um município de 50,7 km², com pouco mais do que 12.000 habitantes, com modernas instalações públicas e que se vangloria por contabilizar o menor desperdício de recursos públicos (não há despesa, por exemplo, com assessores de vereadores)¹⁷⁵ do estado, contrasta com a elevada taxa de desemprego, a pequena inserção dos seus jovens nas empresas de alta tecnologia, analfabetismo e grande presença de ex-funcionários da *Companhia Fluminense de Refrigerantes* em cargos públicos de confiança. Ou seja, sofre dos mesmos males que grande parcela dos municípios brasileiros.

4.2- A “Era Bernardelli”: 1996-2004

No capítulo anterior, frisei o incômodo de Abramovay (2000) sobre como evitar que as organizações locais não sejam apenas a monótona reiteração dos processos convencionais de dominação ou se esvançam conforme seja cumprida a finalidade imediata para a qual foram criadas.

Eu diria que a rede sócio-política originada da SAPRE enquanto forma de cooperação entre um conjunto limitado de indivíduos guiados pelos seus próprios interesses e depositantes de “confiança” mútua (Locke, 2001) cumpriu com as duas tarefas: renovou os processos de dominação e atingiu uma finalidade, que foi a autonomia política. Também acredito que, imediatamente após o pleito em que a população optou pela emancipação, medidas no interior e no exterior dessa rede começaram a ser tomadas visando a não deterioração da organização. Isso começou a ser pensado na escolha do candidato a prefeito feita pelo *Grupo Renato Monteiro* com apoio de seus aliados dentro (Abelardo Galvão e José Marco Pineschi) e fora (O PSDB

estadual de Márcio Fortes e Marcello Alencar) da rede. A opção foi Sérgio Bernardelli, administrador de empresas que entrou em 1961 (por intermédio do cunhado, Abelardo Galvão) no grupo empresarial, onde permaneceu por 33 anos e ocupou diferentes funções, entre elas a de gerente-geral de Controle do *Banco Porto Real*¹⁷⁶, tendo sido sempre um homem respeitado principalmente pela sua competência em lidar com finanças e pela experiência como homem público com um histórico de quatro mandatos como vereador (16 anos - de 1976 a 1991) na Câmara Municipal de Resende. Num deles, inclusive, sendo presidente da “casa” por um curto espaço de tempo (entre 04/04/1980 e 05/09/1980). Também foi um dos fundadores do PSDB de Resende e de Porto Real juntamente com Elizabeth Monteiro, com quem mantém uma grande amizade tal como com Lula. Bernardelli é um homem no qual a família Monteiro deposita enorme confiança. Apesar dos cargos administrativos, trabalhava como gerente do empresário, sendo o responsável por contratar trabalhadores para a *Companhia Fluminense*. Todo este retrospecto favorável foi requisito para sua indicação a prefeito do novo município. Ainda assim, a simpatia por ele não foi o que pesou na escolha de Luís Eduardo sobre quem apoiar. O empresário e a esposa, Maria Angélica, também mantinham uma relação de cordialidade e até mesmo de amizade com Jorge Serfiotis e Pedro Silva, os outros dois candidatos.

Silva já havia sido vereador por Barra Mansa e teve muita aproximação com a SAPRE na década de 1960. Já Serfiotis, nascido em Porto Real, mudou-se muito cedo para a baixada fluminense, mantendo-se afastado dos acontecimentos até 1988, quando retornou e se candidatou a vereador em Resende. Eleito, tornou-se inegavelmente um articulado e ferrenho combatente a favor da autonomia do distrito. Na época em que o processo “explodiu”, ele exercia o seu segundo mandato como vereador. Engajado, assumiu a liderança do movimento, conseguindo reunir 1.575 assinaturas para o encaminhamento do projeto de lei de emancipação e organizou moradores que, em ônibus fretados, foram à Assembléia Legislativa do estado do Rio de Janeiro pressionar pela aprovação do decreto.

“Bom, uma coisa importante: eu sou nascido e criado em Porto Real. Fiquei de 1989 a 1996, oito anos como vereador. Nesse período, procurei fazer o melhor para Porto Real, ou seja, a cidade não tinha praticamente nada. Então, nós

¹⁷⁵ Informação publicada em artigo do jornal “O Globo”.

¹⁷⁶ Foi ainda presidente do *Porto Real Country Clube* e presidente do Conselho Deliberativo da mesma entidade, período em que realizou obras como a construção do Chateau Real, do campo de futebol society e do ginásio poliesportivo.

conseguimos dar uma virada na cidade, ou seja, não era cidade, era distrito de Resende (...).” - Jorge Serfiotis, 05 de julho de 2004.

No entanto, o grupo econômico e a rede sócio-política decidiram apoiar Bernardelli. A seu favor teria pesado a posse de um “capital social” (“confiança”) incorporado às relações que já mantinha com os membros da extinta SAPRE. Contra Serfiotis teria se abatido não apenas a carência de uma quantidade significativa do mesmo tipo de capital, mas, além de tudo, uma das conseqüências negativas¹⁷⁷ apontadas por Portes (1998) no mecanismo das redes: as mesmas relações que aumentam a eficiência dentro da comunidade, implicitamente restringem a inserção de novos membros (*outsiders*) e o seu conseqüente acesso a recursos. Serfiotis ainda contou até o fim com o apoio de Maria Angélica, esposa de Luís Eduardo, algo que pareceu insuficiente diante do suporte dado a Bernardelli pela rede de relações estabelecidas especialmente com o PSDB.

Bernardelli viria a ganhar a eleição¹⁷⁸ com uma vantagem de apenas 275 votos de diferença. Após a vitória do ex-funcionário do *Grupo Renato Monteiro*, o que se viu foi uma administração marcada pelo envolvimento dos irmãos empresários, sempre presentes às reuniões na prefeitura e contribuindo com sugestões. A maior evidência desse tipo de participação no poder público pode ser encontrada nos corredores de prefeituras de municípios onde geralmente a fábrica é o símbolo da sua trajetória de crescimento. Há uma impressionante reprodução da situação de Paulista (PE), descrita por Leite Lopes (1988), onde a prefeitura se tornou um ambiente propício e privilegiado para a concentração de uma elite de ex-funcionários que transformaram a administração pública numa extensão da própria empresa. A administração municipal acabou controlada por ex-operários da Companhia de Tecidos Paulista (CTP), alguns, inclusive, com passagem pela militância sindical. Por sinal, o então prefeito (em 1977, da ARENA) era filho de um ex-operário, ex-dirigente sindical e ex-prefeito da cidade.

Em Porto Real, as coisas ocorrem de forma distinta porque a prefeitura foi “adotada” não por ex-militantes sindicais mas por uma elite de ex-funcionários da *Companhia Fluminense de Refrigerantes*, indicados pelos proprietários, muito em

¹⁷⁷ Portes (1998) aponta ainda outras três conseqüências negativas do capital social: excesso de reivindicação entre os membros do grupo; restrição às liberdades individuais e a decrescente manutenção das normas e da coesão social, obrigando os membros mais gananciosos a fugirem da rede.

¹⁷⁸ Os vereadores eleitos para a Câmara Municipal foram Norival da Silveira Diniz (PSDB), Mauro Ettore (PFL), Jayme da Silva Pereira (PFL), Maria da Conceição Oliveira (PDT), Percílio José da Silva (PSDB), Jayme Mário Bernardelli (PFL), Maria Aparecida Rodrigues da Silva (PSDB), Cacilda Serfiotis do Prado (PSC) e Délio Ferrari (PDT).

função da sua experiência profissional, ao longo dos anos, às vezes décadas, em que serviram à empresa. Todas eram pessoas da mais absoluta confiança dos empresários, profissionais qualificados e liberados das suas ocupações na Companhia para se comprometerem com a máquina pública, afim de exercerem tarefas que exigem certa competência no sentido de garantir o bom funcionamento do município. Todos se assemelham, portanto, por nunca terem sido operários, sindicalistas e, acima de tudo, por serem dignos de confiança.

Voltando ao mandato do prefeito eleito, a sua gestão começou com um orçamento de apenas R\$ 4 milhões, em 1997, dinheiro insuficiente até para construir a sede municipal, que precisou funcionar até meados de 2004 no *Porto Real Country Clube* e os avanços na área social parecem ter sido tão pequenos que os maiores orgulhos do prefeito até ano de 2000 foram a construção da Câmara Municipal e os acordos com a Guardian, o consórcio francês PSA Peugeot-Citroën e a GalvaSud.

Inclusive, não devo esquecer de frisar que todos os acordos foram acelerados pelas ligações da rede sócio-política com aliados da região. O caso mais emblemático ocorreu em outubro de 1998, quando Porto Real se envolveu com Volta Redonda numa disputa pela fábrica da GalvaSud. Os dois prefeitos, Antônio Francisco Neto, de Volta Redonda, e Sérgio Bernardelli, de Porto Real, ofereceram incentivos fiscais para atrair o consórcio entre a CSN e a Thyssen Krupp Stahl (TKS). Mas a escolha para construir a linha de galvanização acabou sendo por Porto Real porque o terreno oferecido foi vendido por um preço simbólico (aproximadamente R\$ 300 mil) pelo comendador Geraldo Osório, empresário e pecuarista de Barra Mansa, e antigo aliado da SAPRE nos anos 1960. Proprietário de uma longa extensão de terras que se estendem de Barra Mansa até Resende, ele mantém uma espécie de parceria com Luís Eduardo Monteiro no sentido de sempre doar terras para empresas interessadas em se instalar no município¹⁷⁹. Osório vendeu parte de sua fazenda em Porto Real para a construção da fábrica da GalvaSud pelo preço de R\$ 2,00 o metro quadrado.

“Eu vendi o terreno pra GalvaSud por um preço simbólico porque eles se comprometeram a puxar um ramal da estrada de ferro lá para a fazenda. Compraram um terreno em Mogi das Cruzes para fazer a fábrica de carroceria,

¹⁷⁹ “Combinei com o Lula para a gente ir doando terra, porque se não fosse a gente não tinha vindo nenhuma indústria para Porto Real. O Lula doou o terreno para a Volks, eu deixei a estrada passar por dentro da minha fazenda. O Lula progrediu muito e aquela região progrediu porque nós começamos a doar. Eu chamei ele e disse: Não vamos botar preço no terreno, vamos doar. E com isso, nós tivemos êxito porque as fábricas vieram para Porto Real. A idéia foi nossa. O terreno lá não tem preço, para a indústria, nós fazemos qualquer negócio.” – Comendador Geraldo Osório, 01 de setembro de 2004.

de cabine de caminhão. Eu falei: Gente, por que vocês não montam a fábrica aqui? Por que não galvanizam as bobinas aqui? Eles disseram: Ah, nós temos a General Motors lá em São Bernardo do Campo e fica mais perto. Eu falei: Mas aqui tem a Volkswagen e a Peugeot. Então, vocês montam a indústria aqui! Eu já tinha feito a terraplanagem no terreno. Aí, eu fiz o preço simbólico de R\$ 2,00 reais o metro quadrado, quando o terreno valia de R\$ 15,00 a R\$ 20,00 reais o metro quadrado. Então, montaram o forno de galvanização e a fábrica de carroceria. Eu ainda tenho 4 milhões de metros quadrados lá na fazenda. Agora parou o negócio porque o Lula (presidente da República) entrou no governo, todo mundo ficou com medo e não veio fábrica nenhuma. Já tinha terreno separado para outras fábricas americanas e elas não vieram até hoje. Mas eu acho que o negócio vai deslanchar e elas vêm porque já estão acreditando mais no Lula do que Fernando Henrique Cardoso.” – Comendador Geraldo Osório, 01 de setembro de 2004.

Foram apoios deste tipo que ajudaram a rede sócio-política a se sustentar no poder depois da segunda eleição municipal ocorrida em 2000, mesmo com o município tendo avançado muito pouco a nível de desenvolvimento social. A entrada em funcionamento do Centro de Produção de Porto Real (o tecnopólo da PSA Peugeot-Citroën) e das outras fábricas, as promessas de geração de milhares de empregos diretos e indiretos, além do crescimento espetacular da arrecadação municipal, deram ao prefeito uma margem de vantagem muito grande na corrida à reeleição. O seu oponente era novamente Jorge Serfiotis (dessa vez sem nenhum apoio da família Monteiro da Costa), cujo discurso sempre girava em torno da sua participação na emancipação.¹⁸⁰

“Eu fui o primeiro signatário da emancipação, corri atrás, tive uma luta violenta para conseguir emancipar a cidade, porque eles queriam retalhar o município, uma parte ficaria em Bulhões, a outra em Porto Real. A parte de Bulhões não ficaria em Porto Real, mas eu consegui neutralizar esse problema. Se eu não estivesse à frente desse processo, Porto Real não seria uma cidade hoje. Eu era o único vereador em Resende lutando por Porto Real. Negociei com a Câmara de Resende e com a Assembléia do estado. Aí, eu consegui a emancipação. Senão, Porto Real não seria uma cidade.” – Jorge Serfiotis, 05/07/2004.

Ainda que continuasse contando com todas as vantagens do crescimento e o apoio financeiro irrestrito do *Grupo Renato Monteiro*, a disputa com Jorge Serfiotis, no dia 3 de outubro daquele ano, acabou sendo bem mais acirrada. Bernardelli (então filiado ao PDT, partido do governador Anthony Garotinho) conseguiu se reeleger com uma pequena diferença de votos e iniciou o segundo mandato com um Plano de

¹⁸⁰ Além dele, havia um outro candidato, Luís Carlos Cardoso (PT), que teve pouca expressão.

Governo¹⁸¹ em que a maioria das idealizações aparentemente não se efetivou até o fim do mandato. Algumas delas ousadas demais para ser implantadas num curto espaço de tempo. Em especial, a criação de um pólo educacional, social e tecnológico, e de um espaço para a instalação de pequenas e médias empresas. Além disso, a rede de ensino não foi informatizada, as 400 casas¹⁸² prometidas não foram construídas e muito menos o estádio municipal¹⁸³. A criação da central de abastecimento e distribuição de produtos agrícolas, que era muito interessante no sentido de dinamizar a sua tradicional agricultura, também não se concretizou e faria parte dos planos de governo dos dois candidatos à sucessão de Bernardelli, em 2004.

O turismo local ainda é fraco porque dispõe de pouquíssimos atrativos. A gastronomia se limita a três ou quatro pequenos restaurantes e a tão falada origem italiana foi praticamente perdida.¹⁸⁴ Os descendentes, tentando atribuir uma identidade ao município, procuraram recuperar algumas das tradições como a dança e o jogo de

¹⁸¹ 1) Educação - Criação do pólo educacional, social e tecnológico; ampliação de escolas, com oferecimento de mais vagas; informatização da rede de ensino; implantação de plano de carreira para educadores; desenvolvimento de programas educacionais, sociais e culturais voltados para as crianças, os jovens e os idosos, inclusive com ampliação do programa "Sai da rua menino" e "Vem para o circo". 2) Saúde - Ampliação do programa Médico de Família, em parceria com a Fundação Porto Real, para atingir 100% da população, contratação de mais médicos e implantação de novas especialidades médicas e exames. 3) Infra-estrutura - Construção de reservatórios de água no Jardim das Acácias e Novo Horizonte, com distribuição por gravidade; construção de área de lazer, com quadra poliesportiva, no Jardim das Acácias e no Freitas Soares; construção de 400 casas populares, como parte do programa "Viver Melhor"; construção de creches nos bairros; extensão da rede de iluminação pública para os bairros que ainda carecem do serviço; saneamento, infra-estrutura e pavimentação do restante das ruas do município; canalização do restante das valas negras existentes; ampliação do sistema de transporte coletivo urbano. 4) Esporte - Construção do estádio municipal; melhoria dos campos de futebol existentes nos bairros, com a construção de vestiários e colocação de alambrados. 5) Agricultura - Incentivo ao setor agrícola, com a aquisição de uma patrulha agrícola; criação de uma central de abastecimento e de distribuição dos produtos agrícolas; aquisição de produtos agrícolas locais, para a inclusão na merenda escolar; irrigação das áreas cultiváveis. 6) Geração de Emprego e Renda - Criação do pólo para instalação de micro e pequenas empresas, com geração de mais empregos e renda; incentivo ao setor do comércio, promovendo assim seu crescimento; incentivo para a criação de cooperativas de trabalhadores; implantação do programa "Meu Primeiro Emprego", destinado a jovens de 16 a 25 anos. 7) Turismo, Cultura e Meio Ambiente - Desenvolvimento do turismo gastronômico e industrial; incentivo à cultura, com organização de eventos que resgatem e mantenham a cultura italiana; desenvolvimento de um programa de proteção ambiental, com preservação das áreas verdes. 8) Segurança - Criação de uma Coordenadoria de Defesa Civil; implantação da Guarda Municipal; criação da Delegacia Legal. 9) Funcionalismo Público - Valorização do funcionalismo público, com planos de cargos, salários e saúde. 10) Social - Ampliação do programa de assistência ao carente, com distribuição de medicamentos e cestas básicas gratuitamente. Fonte: Jornal "Diário do Vale" - 04/11/2000.

¹⁸² Seriam erguidas com o apoio financeiro do governo estadual.

¹⁸³ O Porto Real Country Clube possui um pequeno estádio, o Renato Monteiro.

¹⁸⁴ "Um dia eu peguei e fiz um exercício de memória eu consegui ainda aqui, enumerar 29 sobrenomes. É capaz de não chegar a 1.500 pessoas não. E tem aquela história, daquele que não leva mais o sobrenome, porque a moça que é de origem italiana casou com o outro que não tem, e aí o filho não leva o sobrenome, mas tem uma origem. Mas se levar isso em conta, eu acho que 10% é um bom chute." - Lauro Pederassi, setembro de 2002.

boccie,¹⁸⁵ e fundaram a Associação Vittorio Emanuele II,¹⁸⁶ nos anos 1990. Além disso, a prefeitura assinou um “Pacto de Amizade” entre Porto Real, Novi di Modena e Concordia Sulla Secchia, e recebeu recentemente o cônsul geral interino da Itália no Rio de Janeiro, Máximo Sassi, para uma homenagem aos mais velhos representantes vivos de 25 das 40 famílias italianas.¹⁸⁷ Há ainda uma festa de comemoração do aniversário da imigração, que se realiza no Ginásio Poliesportivo da Coca-Cola, sempre no final do mês de junho¹⁸⁸, e que mais lembra uma festa familiar e conta com pequena

¹⁸⁵ “É, isso já é de agora porque, fizeram um conjunto de dança, daquelas danças que ninguém nunca dançou aqui, foram aprender com outros aí. As únicas tradições que se mantiveram aqui foram o jogo de *boccie*, que inclusive se joga de uma maneira que nenhum outro joga, eles não podem nem jogar com equipes de fora porque o modo de se jogar aqui é diferente, e a comida que se fazia é aquela comida de massa. As duas únicas tradições que foram mantidas aqui foram essas.” – Lauro Ciro Pederassi.

¹⁸⁶ “Não, não é um clube. Eles fizeram uma associação Vittorio Emanuele, que parece que já foi uma gafe, porque o Vittorio Emanuele na época, podia ser considerado um boa gente, e hoje os italianos que vem aqui já acham que o Vittorio Emanuele era um safado. [RISOS]. É pra te mostrar que ninguém sabe nada, porque tinha uma estátua do tal Vittorio Emanuele que fizeram na praça. Depois, na guerra, vieram aí, arrancaram a estátua, disseram pra jogar no Paraíba e sumiram com ela. Então como o nome que tinha era esse foram lá, Associação Vittorio Emanuele, e os outros italianos que chegaram aqui disseram “Pô, por que Vittorio Emanuele?” Pô, Logo Vittorio Emanuele? [risos]” – Idem.

¹⁸⁷ “O Dia Nacional da Itália, comemorado dia 2, ganhará uma homenagem especial dos vereadores do município, colonizado por italianos. A sessão solene será realizada amanhã, a partir das 19 horas. Além dos vereadores e representantes da sociedade organizada da cidade estão confirmadas as presenças do cônsul geral Interino da Itália no Estado do Rio de Janeiro, Máximo Sassi, e de representantes das primeiras 40 famílias italianas que chegaram ao município. há mais de um século. ‘Elas terão seus nomes impressos numa placa de bronze que será afixada no hall de entrada da Casa legislativa. Além disso, 25 membros dessas famílias serão homenageados com um certificado. Os escolhidos foram os mais idosos’, adianta o presidente da Câmara, José Roberto Pereira da Silva, ressaltando que a pesquisa foi facilitada e coordenada pela Associação Vittorio Emanuele II.” **Cônsul Italiano participa de solenidade na câmara – “A Voz da Cidade”** - 08/06/04. “O chefe do Executivo, ao apresentar ao representante italiano as dependências do centro administrativo, lembrou da assinatura do Pacto de Amizade entre Porto Real, Novi di Modena e Concordia Sulla Secchia, realizado há alguns anos e que serviu para o intercâmbio cultural entre as cidades. ‘Naquela ocasião, iniciamos um trabalho de estreitamento das relações culturais que vem contribuindo para o resgate das nossas raízes. A visita do cônsul italiano vem dar continuidade ao pacto firmado e é uma grande honra para o município de Porto Real receber autoridade tão ilustre’, disse Bernardelli, que ofereceu ao visitante uma lembrança do município. Na ocasião, Massimo Sassi assinou o livro de presença de representantes italianos em Porto Real.” - **Município recebe visita de cônsul italiano - Autoridade participa, na câmara, de homenagem às famílias italianas que residem na cidade – “A Voz da Cidade”** - 11/06/04.

¹⁸⁸ Em 2004, eu tive a oportunidade de participar do evento ao qual os jornais da região dão grande destaque: Os moradores comemoraram, no último fim de semana, com muita massa, música e dança, os 129 anos de fundação da colônia italiana de Porto Real. A data foi comemorada numa grande festa realizada nas dependências do Porto Real Country Clube. O evento foi aberto oficialmente na noite de sexta-feira, pelo prefeito Sérgio Bernardelli, o presidente da Câmara José Roberto Pereira, e o presidente da Associação Vittorio Emanuele, Evaristo dos Santos Neto. Na ocasião, o público presente também pôde conhecer um pouco mais sobre a história da colonização italiana, iniciada no ano de 1875, numa mostra contendo centenas de fotografias, bem como objetos pertencentes aos imigrantes. Os visitantes puderam adquirir também artesanatos e doces feitos por moradores da cidade. Para o presidente da Associação Vittorio Emanuele, a festa serve para manter viva a cultura deixada pelos imigrantes italianos. “É um grande conagraçamento entre as famílias de Porto Real. Momento em que revivemos as festas realizadas pelos imigrantes no início da colônia e que serve para manter viva a nossa história”, disse Evaristo. – “A Voz da Cidade” - 21/06/04. Mas, na verdade, não passa de um evento praticamente restrito aos poucos descendentes de italianos remanescentes no município e que, como descreve o morador Lauro Ciro Pederassi, lembra mais uma quermesse: “É, eles fazem uma festa anual. E nessa festa eles convidam, sei lá um cantor. No fim, não fica muito longe de uma quermesse. Eles põem lá

participação dos moradores dos bairros mais pobres, o que nos leva a concluir que não se trata de um evento exatamente popular no município.

Quanto aos programas sócio-culturais voltados para jovens e idosos, como o "Sai da rua menino" e o "Vem para o circo", estão em funcionamento, mas não há dados que comprovem qualquer eficiência, assim como o "Programa de Assistência ao Carente", o "Médico de Família" e o "Meu Primeiro Emprego", destinado a jovens de 16 a 25 anos. A prefeitura não disponibilizou números que esclareçam a porcentagem da população que conseguiu abranger nos últimos quatro anos.¹⁸⁹

4.3 – Nem Fernando Henrique, nem o “Túnel da Cidadania”: “Agora é a Vez do Povo!”¹⁹⁰

Após oito anos de administração, o prefeito Sérgio Bernardelli terminava o seu mandato com a marca negativa de não ter conseguido reduzir as principais carências que afligem a população do município: falta de um hospital de grande porte e fragilidade do mercado de trabalho local. Entretanto, nem isso parecia manchar a sua ótima reputação de administrador que equilibrou as finanças públicas municipais. Mas como era impossível uma terceira candidatura, a permanência da mesma linha política exigia a escolha de um nome tão forte quanto o seu.

Quando, no início de julho de 2004, o ex-deputado Márcio Fortes esteve no município e se juntou a outros militantes do PSDB na tentativa de fortalecer o partido¹⁹¹, a candidatura do ex-presidente da Câmara dos Vereadores, Norival da Silveira Diniz (PSDB), o Val, já estava decidida. No mesmo mês, numa festa que reuniu cerca de 500 pessoas no *Porto Real Country Clube*, os filiados do PDT, PL, PV, PP,

barracas com comidas italianas, tem algumas atividades, convidam algumas pessoas, dentro dessa maneira. Eu acho que ainda está longe de ser de fato alguma coisa importante. De maneira alguma eu tô puxando pra trás. Eu acho que eles estão no caminho certo, eles tem que fazer isso sim, claro. Mas eu acho que tem um caminho longo antes da coisa de fato poder repercutir, poder ser notada, pelas pessoas que vierem aqui.”

¹⁸⁹ Também é tímido o incentivo à criação de cooperativas de trabalhadores pela Secretaria de Ação Social.

¹⁹⁰ “Agora é a Vez do Povo” foi o slogan de campanha da coligação “Saúde e Emprego” (PFL, PTB, PT do B, PSL e PRTB) nas eleições de 2004.

¹⁹¹ Foi realizada uma convenção para recadastramento e o ingresso de novos filiados. De acordo com o presidente local do partido, o vereador Mauro Ettore, mais de 70% dos tucanos se recadastraram e houve um acréscimo de 40% no número de filiados. “*O PSDB de Porto Real está bem estruturado. Temos quatro vereadores na câmara e um bom número de filiados, fato que ficou comprovado no encontro de domingo, quando os membros foram se recadastrar. Os números demonstram que o PSDB está cada vez mais forte e recebendo a adesão de mais pessoas*”, resumiu o presidente em entrevista ao jornal “*A Voz da Cidade*”, 09 de julho de 2004 - **PSDB realiza recadastramento de filiados.**

PMDB e PSDB homologaram a sua candidatura e do empresário Haroldo Cianelli, o Lulinha (PV), respectivamente para prefeito e vice da coligação “*Ação e Progresso Por uma Porto Real Melhor*” nas eleições do dia 3 de outubro¹⁹². Além da participação de “peessedebistas” de outras cidades, como os vereadores de Resende Alceu Vilela Paiva e Luiz Carlos de Oliveira Pedra, o ex-prefeito de Itatiaia Jair Alexandre e o ex-deputado federal Márcio Fortes, o encontro contou com políticos de outros partidos, dentre eles o deputado estadual Noel de Carvalho, acompanhado do filho e candidato a prefeito de Resende, Silvio de Carvalho, ambos do PMDB, o vereador César Augusto do Nascimento (PSB), o prefeito Sérgio Bernardelli (PMDB), a deputada federal, Pastora Edna, e a vereadora de Barra Mansa, Neusa Mariano, do PMDB.

“O candidato a prefeito pela Coligação ‘Ação e Progresso Por Uma Porto Real Melhor’, Val, comemorou ontem seu aniversário participando de uma carreata gigantesca que culminou com um showmício na Vila Marina, em Bulhões, com direito até a bolo. Desde cedo, a movimentação nas ruas do município já era grande com a circulação de muitos carros, com adesivos e bandeiras do candidato e do seu vice Lulinha. A partir das 12 horas, os veículos começavam a chegar à Avenida Um, no bairro Nova Colônia, local marcado para a concentração e saída da carreta. Às 13h30min, a carreata, puxada por um trio elétrico e seguida de automóveis pequenos, caminhões, ônibus, motos e até triciclos, começou a ocupar as primeiras ruas do centro da cidade. A manifestação de apoio a Val e Lulinha, denominada de Festa da Democracia, passou pelos bairros Jardim Real, Novo Horizonte, Vila Real, Freitas Soares, Jardim das Acácias, Nossa Senhora de Fátima, São José, Vila Santo Antônio e Vila Marina, chamando a atenção dos moradores que saíam de casa e acenavam para os candidatos a prefeito, vice-prefeito e vereadores, como sinal de apoio. Muitos moradores chegaram a sair às ruas com bandeiras, como gesto de apoio. Os mais de 300 veículos chegaram à Vila Marina exatamente às 16 horas, causando um grande engarrafamento na estrada principal de acesso e no horário marcado para o início do showmício que contou com as presenças do prefeito Sérgio Bernardelli e do ‘peessedebista’ Márcio Fortes, que veio a Porto Real exclusivamente para declarar seu apoio irrestrito a Val e não escondeu a sua alegria com a participação popular na festa. ‘Foi uma grande demonstração de força por parte de Val, Lulinha e dos 32 candidatos a vereador da coligação. Saio daqui hoje confiante numa grande vitória de Val, que é uma vitória da população que quer o melhor para a nossa cidade’, disse.” **Festa de Democracia reúne centenas de veículos - Festa iniciou-se com carreata e terminou com “showmício” em Bulhões** – “A Voz da Cidade”, 15 de agosto de 2004.

¹⁹² Para Val, a festa celebrou o pontapé inicial da campanha. “A convenção se tornou uma grande festa da democracia; reunimos os partidos da coligação. Queremos dar vez e voz a eles, este é um momento histórico, pois recebo o apoio de seis partidos. É um desafio dar sucessão à essa administração”. Temos o apoio de um grupo e isso nos encoraja, estamos preparados. “A Voz da Cidade”, 29/06/04 - **Convenção confirma Val como candidato - Políticos da região prestigiam evento que contou com linha de shows regionais.**

Pela terceira vez consecutiva, Jorge Serfiotis (PFL)¹⁹³ entrava na disputa¹⁹⁴, agora pela coligação “Saúde e Emprego”. Suas principais propostas durante a campanha foram criar um mercado do produtor, a rodoviária municipal, uma cooperativa agrícola, um laboratório de análises técnicas e um parque empresarial. Além desses investimentos, ele também prometeu melhorias nas áreas de saúde e educação com a construção de um hospital municipal e de uma escola técnica a oferecer cursos de capacitação.

“Se formos analisar o município pela área social, vamos ver que Porto Real não evoluiu praticamente em nada. A sorte foi lançada e agora é só aguardar o resultado” - disse Serfiotis, afirmando que a escolha de sua candidata a vice, Maria Aparecida da Rocha, (PTB), foi pelo fato de ela ser médica e, com isso, ter boas condições técnicas de trabalhar pela área de saúde. **Serfiotis vota à tarde e depois percorre colégios eleitorais** – “*Diário do Vale*”- 04/10/2004.

Já Norival Diniz recebeu o apoio irrestrito de Bernardelli (*“Ele representa o futuro de Porto Real; faremos a transição no dia 1º de janeiro. O Val tem experiência e capacidade para continuar com o trabalho que iniciamos em 97, proporcionando ainda mais qualidade de vida para os munícipes”*)¹⁹⁵ e da família Monteiro da Costa. Com a experiência de dois mandatos como vereador e de ter sido durante 15 meses secretário municipal de Governo¹⁹⁶, ele é outro ex-funcionário da *Companhia Fluminense de Refrigerantes*, onde trabalhou até entrar para a carreira pública. Mesmo constando no seu “currículo” ter sido por duas vezes o vereador mais votado de Porto Real e ter obtido mais de 45% dos votos do município nas últimas eleições para deputado estadual, algo que aparentemente traduziria a aprovação da população e consequentemente o credenciaria a disputar as eleições, Val enfrentaria sérias dificuldades para vencer a “corrida rumo ao Palácio V de Novembro”. Talvez, já

¹⁹³ A convenção do PTB, PT do B, PSL e PRTB ocorrida no *Clube Náutica Porto Real* no dia 24 de junho decidiu apoiá-lo como candidato da coligação “Agora é a Vez do Povo”. Fonte: “*Jornal Atualidade*”, de 3 a 9 de julho de 2004.

¹⁹⁴ O outro pré-candidato, Luiz Carlos Cardoso (PT), acabou desistindo do pleito.

¹⁹⁵ “*A Voz da Cidade*”, 29 de junho de 2004.

¹⁹⁶ “*Ao assumir a Secretaria de Governo levei para o Executivo todas as preocupações de um vereador que ama o seu município, que preza os cidadãos e que se preocupa em participar de uma luta pelo desenvolvimento e progresso. Procurei agir exatamente como acredito que cada um dos meus eleitores agiria se estivesse realizando as tarefas que me eram destinadas. De volta para a câmara, vou continuar o meu trabalho de homem público, escolhido que fui por uma parcela significativa de homens e mulheres desta nossa extraordinária cidade que é Porto Real*”, disse Val ao jornal “*A Voz da Cidade*”- 08/06/04 - **Val retorna para a Câmara Municipal.** “*Já fui vereador por duas vezes e tive 46% dos votos apurados numa mesma cidade na eleição para deputado estadual, em 2002. O objetivo da nossa campanha é corrigir os erros e melhorar a cidade, prepará-la para o futuro, fazendo avanços na saúde e educação, sem esquecer a área social. Temos 3,3 mil crianças para encaminhar para a vida e o mercado de*

antevendo a ameaça, Luís Eduardo Monteiro decidiu se envolver publicamente na campanha, algo que não havia feito nas duas outras eleições, declarando abertamente nos jornais da região o seu apoio ao candidato e o porquê de acreditar ser esta a melhor opção para o futuro de Porto Real:

*“Val é um político nato. Ele trabalhou 15 anos na Coca-Cola. Foi um excelente funcionário e conquistou bons amigos na empresa. Mas já pensava em política. Conversava comigo e terminou me convencendo de que deveria ser vereador. Mas queria continuar na Coca-Cola. Concordei, pois não queria perder um profissional honesto e eficiente. Val foi eleito o mais votado e logo depois pediu demissão. Consegui mantê-lo na empresa por algum tempo. Val entendia que não poderia ter dois patrões, sendo um deles o povo, a quem desejava servir em tempo integral. Val lutou pela emancipação e ajudou a criar uma cidade e a trazer o progresso para Porto Real. Somos amigos. Sou seu eleitor.” – Lula – **Por que votamos em Val?** – “Jornal Ação e Progresso”.*

Mas, por outro lado, a carência de emprego da população e o desencanto com as possibilidades de conseguir uma ocupação na Peugeot-Citroën, aliados às promessas de campanha não cumpridas pelo prefeito pareciam contar a favor de Jorge Serfotis. A crescente incerteza quanto a vitória fez Bernardelli utilizar a prática das inaugurações e gastos públicos às vésperas das eleições¹⁹⁷. A prefeitura se encarregou de abrir o cofre despejando dinheiro na realização de concursos públicos para a contratação de novos funcionários (consolidando a sua condição de maior empregadora do município) e em obras de infra-estrutura, a maioria listada no plano de governo apresentado à população em novembro de 2000. Numa corrida contra o tempo, as ruas do município viraram canteiros de obras. Pavimentações, construções de áreas de lazer, quadras poliesportivas, creches e canalização do restante das valas negras existentes nos bairros, em menos de seis meses, foram concluídas.¹⁹⁸

*trabalho”, argumentou. “A Voz da Cidade”- 29/06/04 - **Convenção confirma Val como candidato - Políticos da região prestigiam evento que contou com linha de shows regionais.***

¹⁹⁷ O prefeito Sérgio Bernardelli, em seu discurso, fez duras críticas ao candidato da oposição que, na noite anterior, havia feito um comício no mesmo bairro: *“Eles afirmaram que o prefeito dessa cidade só trabalha três meses, ou seja, me acusaram de realizar obras apenas no período eleitoral. Isso é mais uma mentira que esse pequeno grupo fala para a população. As obras vêm sendo executadas durante todo o ano, mas não vou perder tempo para responder a esse grupo pequeno de pessoas que não querem que Porto Real cresça, pois hoje é um momento de festa, uma festa de democracia e de apoio ao candidato Val, que é meu amigo e tenho a certeza de que tem competência necessária para comandar os rumos do nosso município. Uma pessoa que, tanto como vereador quanto como secretário de Governo mostrou que tem capacidade para administrar nossa cidade”, declarou. - **Festa de Democracia reúne centenas de veículos - Festa iniciou-se com carreata e terminou com showmício em Bulhões** – “A Voz da Cidade”*, 15 de agosto de 2004.

¹⁹⁸ Com exceção da ampliação do sistema urbano de transporte coletivo, que, aparentemente, continua sendo de má qualidade.

“(....) porque se você falar comigo eu vou te dar uma idéia sobre desenvolvimento, se você falar com o prefeito, ele vai te dar outra, o empresário também vai te dar uma.... Se você falar com o prefeito, vai perceber que a visão de desenvolvimento dele é asfaltar a rua, estar asfaltando a cidade inteira, estar fazendo obra na cidade inteira (....)” – Júlio Vidal, 18 de junho de 2004.

Sendo ou não parte de uma concepção de desenvolvimento, o fato é que o prefeito inaugurou muitas obras¹⁹⁹ nesse período. Um dos casos mais excêntricos foi o do “*Túnel da Cidadania*” (com 20 metros de extensão e uma única pista, com passarelas para pedestres e um semáforo para nortear o trânsito no local que terá fluxo de carros dos dois lados), no valor de R\$ 600 mil, construído sob a linha férrea ligando os bairros Nossa Senhora de Fátima e São José. A obra foi justificada como uma antiga necessidade dos moradores que, para se deslocarem de um bairro a outro, precisavam atravessar a ferrovia, ameaçando a própria vida.²⁰⁰

Um dos principais apoios recebidos por Bernardelli veio da governadora Rosinha Garotinho (PMDB), que foi diversas vezes ao município em 2004. Para confirmar seu apoio ao candidato tucano, (“O apoio político ao Val por minha parte será irrestrito”, declarou a chefe do estado ao “*Jornal Atualidade*” - De 05 a 10 de julho de 2004), ela participou de uma caminhada pelas ruas do centro da cidade com Norival Diniz, Lulinha e vários candidatos a vereador. Ainda esteve, em pleno mês de julho, para inaugurar a creche Maria Lourdes Ferreira²⁰¹, em Freitas Soares, a primeira Delegacia Legal, no Ettore, e a unidade da Fundação de Apoio à Escola Técnica (Faetec).²⁰²

¹⁹⁹ Em anexo, são apresentados trechos de notícias sobre obras no município.

²⁰⁰ Terça-feira, o prefeito Sérgio Bernardelli fez questão de romper a última camada de concreto, num ato que reuniu moradores das duas comunidades. Emocionado, o prefeito ressaltou a importância do túnel para os moradores. “Muitos não acreditaram que o Túnel da Cidadania fosse possível. Agora, ele está aqui. É mais um compromisso que estamos cumprindo em respeito à população de Porto Real, principalmente dos nossos queridos moradores dos bairros São José e Fátima, que antes se arriscavam atravessando a pé a ferrovia federal para encurtar a distância”, disse em meio aos aplausos e homenagens das pessoas presentes. **Aberto o Túnel da Cidadania - Obra, que vai ligar o bairro Fátima a São José, está a pleno vapor. Bernardelli se emociona ao romper última camada de concreto – “A Voz da Cidade” - 01/10/2004.**

²⁰¹ A creche já funcionava desde fevereiro, mas só foi inaugurada oficialmente em julho. Pelos cálculos da prefeitura, lá são beneficiadas 78 crianças, mas a capacidade é para 100. Para ser contemplada com uma vaga é necessário que a família tenha renda per capita igual ou inferior a R\$ 90 por componente familiar, resida no município e que o responsável apresente comprovante de trabalho. Crianças com idade entre 120 dias e três anos e meio têm o direito à educação infantil gratuita. Na creche, elas recebem (durante o dia) toda atenção até chegar ao Pré I (que é a iniciação escolar). Vinte e cinco profissionais como pediatras, pedagogos, fisioterapeutas, entre outros, compõem o quadro de funcionários.

²⁰² Com capacidade para 3450 alunos a Faetec começa a operar com cursos de informática básica e avançada. Seu laboratório pode ser frequentado por 60 alunos, por turma. Terá ainda aulas de inglês, francês e espanhol. Apesar de ser uma ótima oportunidade de começar a qualificar em seu próprio domínio seus jovens de forma a almejem uma colocação nas empresas locais e isso ter sido ressaltado

Sendo Bernardelli²⁰³ do mesmo partido que a governadora, os investimentos estaduais no município foram bem maiores do que aqueles recebidos por outras localidades, às vezes até com uma maior população mas com um prefeito de oposição. Na ocasião, Rosinha justificou-se alegando que o governo do estado há algum tempo já vinha investindo em Porto Real por contar com o apoio da prefeitura local.

“Porto Real está sendo beneficiada com obras de infra-estrutura. Tudo isso tem sido motivado porque a relação entre o Governo do Estado e a prefeitura é satisfatória. Mas para que a cidade continue ganhando melhorias é necessário que tenhamos um prefeito parceiro, como foi Sérgio Bernardelli durante todo esse tempo”, fez campanha Rosinha Garotinho, referindo-se à candidatura de Val à sucessão de Bernardelli. **Rosinha diz que parceria continuará - Governadora do estado confirma apoio político a Val durante inauguração de unidade da Faetec e de creche no município.** *“Jornal Atualidade”*- De 05 a 10 de julho de 2004.

Daí em diante, promessas e apoios financeiros ocorreram sucessivamente. A governadora se comprometeu a terminar as obras de melhoria da RJ-159, no trecho que liga Porto Real a Floriano, a investir R\$ 2,7 milhões no asfaltamento de ruas do município e em obras de infra-estrutura, a construir 50 casas populares a serem entregues no mesmo ano e, através do Programa “Estado Dá Saúde”, que complementa a verba do município nessa área, aplicar R\$ 650 mil no setor. Ainda foi assinado um convênio entre a prefeitura e o estado, avaliado em R\$ 900 mil, para reforma e compra de equipamentos para o “hospital” de Porto Real, a inclusão do município em programas como o “Cheque Cidadão”, o “Programa de Atendimento Integral à Família” (Paif) e a doação de ônibus escolares para os estudantes da rede pública local.

Mas o fato marcante, que faria da “corrida” pela sucessão no Palácio V de Novembro algo de excepcional, ocorreu no dia 4 setembro de 2004, quando o ex-presidente Fernando Henrique Cardoso foi convidado a ser o palestrante do seminário intitulado *“O Novo Modelo de Desenvolvimento da Região das Agulhas Negras”*. Ainda que insistisse em tratar a visita à cidade como uma atitude de amizade e não

pela vereadora Creusa Martins (PMDB) (“A educação é fundamental para o desenvolvimento de uma nação e de uma cidade. Em Porto Real, queremos ver cada cidadão com o seu diploma e em condições de disputar uma vaga nas empresas instaladas no município e na região.”) a unidade não vai funcionar como o SENAI, oferecendo cursos técnicos, o que, naturalmente, não representará uma melhoria no sentido de ampliar a inserção dos seus jovens nas grandes empresas. *“A Voz da Cidade”* - 29/09/2004 - **Faetec vai criar novos cursos no município.**

²⁰³ Bernardelli concorreu pelo PSDB na primeira eleição. Em 2000, filiou-se ao PDT de Anthony Garotinho, então governador, para disputar a reeleição. Com a atual governadora sendo do PMDB, ele transferiu-se em 2004 para o partido, sob a justificativa de ser uma maneira de obter mais recursos para o município.

política (“Sou do PSDB, voto no partido. Nem mesmo em São Paulo, onde eu voto, está sendo preciso participar ativamente da campanha de José Serra. Os eleitores sabem quem são os políticos do município”, afirmou o ex-presidente ao “Diário do Vale” - 02/09/2004) o evento, organizado por Luís Eduardo Monteiro, foi encarado como a força que faltava para que, há um mês das eleições, a candidatura de Norival Diniz engrenasse de vez. Exultante com a passagem do ex-presidente, Bernardelli não cansava de repetir que, graças a ele, o município conseguira multiplicar por dez a arrecadação nos últimos anos (“Foi fundamental o apoio de Fernando Henrique para este crescimento do município”, disse Bernardelli) e construir a sua maternidade (“Foi o ex-presidente que nos ajudou, através de recursos federais, na construção do hospital maternidade”, disse Bernardelli).²⁰⁴

Fernando Henrique desembarcou de helicóptero em frente a prefeitura acompanhado de outras duas lideranças do PSDB: Márcio Fortes e o ex-governador Marcelo Alencar. Eles primeiramente visitaram o Palácio Municipal, onde numa solenidade FHC recebeu das mãos do prefeito o título de cidadão do município, e depois se dirigiram à maternidade Alba Abba Bernardelli para a inauguração da ala “Fernando Henrique Cardoso”.

²⁰⁴ “O governo Fernando Henrique viabilizou a construção de Porto Real”, ressaltou Bernardelli, mostrando o aumento de 1.300% no PIB (Produto Interno Bruto) do município, nos últimos seis anos. A cidade ocupa, ainda, o segundo lugar no estado do Rio de Janeiro no ranking dos municípios com maior renda per capita. Todo esse desenvolvimento é atribuído, principalmente, às empresas, erguidas em Porto Real, nos últimos anos, entre elas, a Guardian e Peugeot-Citroën. É justamente essa receita que, na avaliação de Bernardelli, transforma o município num centro de grandes disputas pela sua sucessão à prefeitura. O prefeito reconhece que uma arrecadação como esta faz com que a administração do município seja mais fácil. “Basta ter sabedoria para garantir o desenvolvimento da cidade, pois o trabalho de base está pronto”, comentou Bernardelli, garantindo já ter realizado as obras prioritárias na cidade. **Palestra de FHC ganha conotação política - Bernardelli aproveitará visita do presidente para conseguir apoio para o candidato do governo municipal – “Diário do Vale” - 03/09/2004.**

O momento mais aguardado foi o seminário. O ginásio poliesportivo de Porto Real, local do encontro, estava colorido com as cores azul e amarelo do PSDB e repleto de faixas com o dizer “*Obrigado Presidente Fernando Henrique*”. Em frente ao palco ficaram os convidados e jornalistas credenciados. Na primeira fileira da platéia ficaram Elizabeth Monteiro, a mãe, Dona Antonieta, Maria Angélica, esposa de Luís Eduardo e o filho, Felipe. Além do candidato Norival Diniz, Abelardo Galvão e José Marco Pineschi, todos com as suas respectivas famílias. Parte da população também prestigiou o evento, permanecendo majoritariamente nas arquibancadas laterais do ginásio.

Sobre a composição do seminário, mais especificamente falando, uma das mesas foi formada pelos palestrantes (FHC; Márcio Fortes; Marcello Alencar e o vereador José Roberto Pereira da Silva, do PSDB) e a outra pelos debatedores (o empresário Luiz Eduardo Monteiro da Costa; o Comendador Geraldo Osório; o prefeito de Piraí e presidente da associação dos prefeitos do Rio, Luiz Fernando de Souza, o Pezão; o deputado estadual Noel de Carvalho; e o presidente da Câmara de Dirigentes Lojistas (CDL) do município, Heitor Machado). A visita foi encerrada com um almoço na residência de Lula, restrito às lideranças políticas e empresariais da região e a outros convidados.

“O ex-presidente Fernando Henrique Cardoso (PSB) afirmou, na visita a Porto Real, que o município é referência nacional no setor de desenvolvimento econômico e que cidade nasceu num momento crucial do país, quando o Plano Real tinha apenas um ano. ‘Acompanhei desde o início do processo emancipação. A cidade está no eixo Rio-São Paulo e tem um excelente pólo metal-mecânico’, disse Fernando Henrique, durante a entrevista coletiva. Ele ressaltou que o governo federal, naquela época, percebeu que seria preciso atrair forças da sociedade com a parceira entre as iniciativas privada e pública. ‘Não tenho dúvida que Porto Real é um exemplo de desenvolvimento econômico. Isso se deve às parcerias entre os setores público e privado’, disse ele. Antes, o ex-presidente visitou a nova sede do Poder Executivo Municipal, no Centro da cidade e elogiou o prédio. ‘Os gabinetes dos secretários não têm paredes e é tudo amplo. Isso mostra a transparência do governo municipal daqui’, disse Fernando Henrique.” **FHC diz que Porto Real é referência nacional** – “Diário do Vale” - 02/09/2004.

Do outro lado, o também candidato Jorge Serfiotis (PFL) limitou-se apenas a questionar as despesas que a visita do ex-presidente poderia representar para os cofres públicos do município (“*O Fernando Henrique Cardoso cobra pelas suas palestras e espero que o município não esteja arcando com essa despesa sozinho...*”). Como resposta, ele também listou uma série de fortes nomes que, segundo ele, estariam

apoiando a sua campanha. Entre eles, o deputado estadual voltarredondense Edson Albertassi (PSB) e a deputada federal Laura Carneiro (PFL).

“Para Serfiotis, a presença do ex-presidente na cidade não revelava motivos para comemorar porque os moradores de Porto Real estariam descontentes com a atual administração que, de acordo com ele, deixou de investir em setores como Emprego, Saúde e Educação. ‘O que o Bernardelli fez? Cadê o emprego?’, questionou o candidato do PFL, considerando que o desenvolvimento econômico da cidade era inevitável.” **Serfiotis critica visita de ex-presidente ao município** - “Diário do Vale” - 03/09/2004.

No dia 3 de outubro, havia grande expectativa com relação ao encaminhamento do processo eleitoral. Mas tudo transcorreu em clima de absoluta tranqüilidade²⁰⁵. O resultado, que parece não ter surpreendido muita gente, consagrou a terceira tentativa de Jorge Serfiotis de se eleger prefeito. Mesmo dispondo de todo um suporte financeiro e político proveniente do PSDB e do *Grupo Renato Monteiro*, o candidato Norival da Silveira Diniz saiu derrotado da disputa. O candidato do PFL foi eleito com 4.288 votos (53,19% dos votos válidos) contra 3.774 (46,81% do total) do candidato do PSDB, com o registro de 65 votos em branco e 297 nulos.

No domingo seguinte à vitória, uma grande comemoração foi realizada em frente ao Ginásio Poliesportivo da *Companhia Fluminense*. Serfiotis seguiu para a festa reafirmando o compromisso com algumas das suas “bandeiras” de campanha, dentre elas, a construção do hospital de emergência e da rodoviária; a geração de empregos; e a instalação da escola técnica para qualificar a mão-de-obra para as indústrias da cidade.

“Enquanto erguemos um hospital, vamos firmar convênios com outras instituições para não deixar nossa população sem um atendimento de qualidade. Vou promover também a desapropriação da unidade mista, onde será feito um centro cirúrgico e implantados leitos (...). A prefeitura tem que ser gestora de

²⁰⁵ “Contrariando todas as previsões, o pleito eleitoral na cidade transcorreu num clima tranqüilo. Parece que a chuva contribuiu para acalmar os ânimos, que estiveram acirrados durante a campanha. A presença de policiais civis, militares e federais e até do Corpo de Bombeiros serviu para coibir qualquer tipo de confronto entre cabos eleitorais, que, por sinal, não conseguiram realizar a tradicional boca-de-urna. Coube a eles apenas circular pelas ruas e proximidades das seções vestindo camisas dos candidatos. A Justiça Eleitoral não registrou nenhum incidente desde às 8 horas, quanto foi iniciada a votação, até às 20 horas, quando foram totalizados os votos para prefeito e vereador. O candidato vencedor votou numa sessão instalada na Escola Municipal Jardim Real, no bairro do mesmo nome, por volta das 11h30m e logo percorreu a cidade em companhia de seus militantes. Ele chegou sozinho à sessão e votou em menos de 15 segundos. O candidato Val, por sua vez, votou uma hora mais cedo, no Colégio Estadual República Italiana, no centro da cidade. Ele chegou acompanhado da sua esposa, Bianca Sampaio Diniz, e do atual prefeito do município, Sérgio Bernardelli (PMDB).” – “Diário do Vale” - 04/10/2004

*empregos e não cabide de empregos. Por isso, vamos buscar qualificar nossa população com a implantação de escola técnica com cursos de robótica e informática, escola profissionalizante, enfim, buscar parcerias que nos levem a promover a inserção do porto-realense no mercado de trabalho”, declarou Serfiotis durante a solenidade de posse, na Câmara Municipal. **Jorge Serfiotis reafirma compromissos de campanha** - “Atualidade”, 03/01/2005.*

A construção da vila do servidor, do refeitório municipal e a criação do estado e do fundo do servidor como metas do seu governo foram lembrados.

“Temos que valorizar os funcionários e também oferecer a eles condições para um bom desempenho das atividades. Da mesma forma vou cobrar dos cargos de confiança respeito com a população e não vou permitir que nenhum funcionário público trate mal um morador que vá à prefeitura em busca de atendimento”, disse o prefeito, aproveitando para pregar a harmonia entre os dois poderes: “Meu gabinete estará sempre aberto para os vereadores. Vamos caminhar juntos em prol do município”. – “A Voz da Cidade”.

Evidente que houve alguns exageros no relato sobre a posse, tais como este trecho publicado no jornal “A Voz da Cidade”, de Barra Mansa:

*“Jorge Serfiotis (PFL) esperou oito anos para ocupar a cadeira de prefeito do município, mas, sem dúvida, o momento ficará na história. Principal responsável pela emancipação de Porto Real, quando ainda era vereador pelo município de Resende, o novo prefeito entrou no Palácio 5 de Novembro, sede da prefeitura, praticamente nos braços do povo que o elegeu. O chefe do Executivo recebeu, inclusive, uma faixa de prefeito e, junto com a vice-prefeita, Maria Aparecida da Rocha Silva, abriu as portas da prefeitura para a multidão de pessoas que se encontrava em frente ao prédio, no início da noite de sábado. Muitas nunca tinham ido ao Paço Municipal e aproveitaram o momento para conhecer o gabinete do novo prefeito, que fez questão de receber um a um. Antes, Serfiotis discursou para os eleitores em frente à prefeitura. ‘Minha maior vitória foi a emancipação de Porto Real e a minha maior glória foi ter sido eleito por este povo generoso. Vamos celebrar a necessária liberdade de escolher. Cultivar, defender e aprimorar o ato de escolha de seus representantes significa avançar na busca da cidadania plena, esteio de uma sociedade mais justa e mais transparente. Vocês terão um prefeito do povo. Agora chegou a vez do povo’, disse, num tom emocionado, arrancando aplausos da multidão. Durante cerca de 15 minutos Serfiotis aproveitou para conclamar todos a trabalharem em prol do município. ‘Nasce, neste momento, um desafio ainda maior: prosseguir, amadurecendo e concretizando um conjunto de idéias e projetos, que encabeçam nosso plano de governo e que, certamente, vão destacar nosso município ante outras localidades do cenário nacional. Idéias e projetos provenientes de um caldo de cultura e de uma filosofia de vida, que acredita numa cidade, num estado e num país mais justo para todos e não aceita tutelas ou travas ao nosso processo de desenvolvimento’, disse. A festa da posse terminou em frente ao ginásio poliesportivo do Porto Real Country Clube, no Centro da cidade, onde um baile popular atravessou a madrugada. **Notícia: Prefeito entra na prefeitura nos braços do povo.***

A disputa por uma vaga na Câmara dos Vereadores foi a mais acirrada²⁰⁶. Quatro dos sete vereadores que disputavam a reeleição acabaram sendo reeleitos: José Roberto Pereira da Silva (PSDB), com 407 votos; Mauro Ettore²⁰⁷ (PSDB), com 372; Carlos Alberto do Rosário (PMDB), com 290, e Rita de Cássia da Silva (PTB), com 242. Mas Rafael de Carvalho Lima, o Rafa Pirô (PFL), com 464 votos, foi o mais jovem e votado vereador da história do município. Os outros eleitos foram Sérgio Hotz da Silva (PTB), com 378; José Olímpio Rodrigues, o Preto²⁰⁸ (PFL), com 302; Creusa Pereira Martins Mothé (PMDB), com 290; e Paulo Antônio Gallon, o Paulão (PL), com 256 votos.

O prefeito eleito, a vice, Maria Aparecida Rocha da Silva (Cida), também do PFL, e os nove vereadores eleitos tomaram posse em 1º de janeiro de 2005 na Câmara Municipal²⁰⁹. Serfiotis e sua equipe abriram as portas do Palácio 5 de Novembro, sede do governo municipal, onde concedeu entrevista coletiva à imprensa da região e anunciou o seu secretariado.²¹⁰

²⁰⁶ De acordo com a notícia publicada na semana de 7-13 de agosto de 2004, do jornal “*Atualidade*”, um levantamento divulgado pela Justiça Eleitoral mostrava que as nove cadeiras do Legislativo seriam disputadas por 117 candidatos. Levando-se em conta que a cidade tem 9.155 eleitores, a proporção era de 13 candidatos por vaga, com um candidato para cada 78 eleitores.

²⁰⁷ Presidente do PSDB local e entrando em seu terceiro mandato como vereador.

²⁰⁸ Neto de Jayme Bernardelli, o mais velho vereador que o município já teve e que também é tio do ex-prefeito Sérgio Bernardelli.

²⁰⁹ Como cinco dos eleitos eram da coligação “Ação e Trabalho”, do candidato derrotado, e quatro da coligação “Saúde e Emprego”, do vencedor da eleição, a princípio, a distribuição das cadeiras demonstrava que o futuro prefeito não teria maioria na Câmara no início do seu governo, em 1º de janeiro de 2005. Mas, ao contrário do esperado, na eleição da Mesa Diretora, que comandará os trabalhos no Legislativo durante os próximos dois anos, o escolhido para presidi-la foi Rafael de Carvalho Lima, o “Rafa Pirô” (PFL). Numa difícil vitória (5 votos a 4), prevaleceu um acordo previamente firmado entre os cinco vereadores que integram a base de sustentação do prefeito Jorge Serfiotis no Legislativo. Rafael dividirá a responsabilidade na Mesa Executiva com os vereadores Rita de Cássia (PTB) – vice presidente, Creusa Martins (PMDB) – 1ª secretária e Sérgio Hotz (PTB) – 2º secretário. Os quatro terão o apoio do quinto vereador, José Olímpio (PFL).

²¹⁰ Foram os seguintes, os secretários escolhidos pelo prefeito eleito: Célio Martins Gammaro (Secretaria Municipal de Administração e Fazenda); José Carlos Machado (Secretaria Municipal de Obras e Infraestrutura); Humberto Marassi (Secretaria Municipal de Governo); Valéria Aparecida Sá (Secretaria Municipal de Ação Social, Habitação e Trabalho); Renato Ibrahim (Secretaria Municipal de Saúde); Alba Graciani (Secretaria Municipal de Educação, Cultura, Esporte e Lazer); Cesar Provazi (Secretaria Municipal de Desenvolvimento e Planejamento); Luis Tavares (Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Saneamento Urbano); Ana Cristina Silva de Lemos (Controladoria Geral do Município); Affonso José Soares (Procuradoria e Advocacia Geral do Município); Mauro Pantel de Almeida, André Gil Gomes e Elias Mothé (Secretários de Assuntos Especiais); Geovana Sabbadini e Verônica Ettore (Secretaria de Governo) e Angélica Koenigkan (Assessoria de Imprensa).

4.4 - E como se sustentará o projeto privado?

Numa entrevista ao jornal “*Diário do Vale*”, de Volta Redonda, o prefeito Sérgio Bernardelli disse que a prefeitura não tem usado recursos próprios para desapropriar áreas para a instalação das indústrias porque há um grande apoio da iniciativa privada em prol do desenvolvimento do município (“*Temos recebido apoio total das empresas locais*”, Sérgio Bernardelli). Com base no que foi descrito anteriormente, é possível afirmar que as empresas locais às quais ele se refere se resumem ao *Grupo Renato Monteiro*. Há mais de 40 anos aperfeiçoando suas ligações com o território, o grupo é dotado de um enorme poder simbólico e reconhecido por todos, aliados ou desafetos, como sustentáculo daquela localidade e como garantia de sobrevivência para centenas de famílias que tiram o seu sustento das atividades²¹¹ que desempenham na *Companhia Fluminense de Refrigerantes*, principal alternativa diante da precarização do mercado de trabalho e da mão-de-obra local. Como frisou uma das coordenadoras do SEBRAE de Resende, quem perde o emprego na empresa dificilmente consegue se realocar em outra indústria, tamanha a carência escolar dos trabalhadores do município:

“Todos têm que de unir para capacitar melhor as pessoas de Porto Real, porque hoje, garanto que se você for ver uma folha de funcionários da Coca-Cola, com o nível de escolaridade deles, se eles ficarem desempregados, não arrumam emprego em outra empresa de forma alguma porque hoje em dia se exige o primeiro grau completo. Há um baixíssimo nível de escolaridade.” – Luciana Aiex, SEBRAE, 18/06/2004.

É inegável, tal como afirmou Alfredo de Oliveira, prefeito eleito de Quatis,²¹² que o grupo e a localidade estão presos por um cordão umbilical,²¹³ revelando traços da

²¹¹ Os salários pagos aos trabalhadores (carreiros, funcionários administrativos pouco qualificados e da produção) também são baixos, bem inferiores se comparados aos da PSA Peugeot-Citroën, inicialmente em torno de R\$ 700,00. O trabalhador da *Companhia Fluminense* tem um salário médio inicial de R\$ 300,00. Com uma jornada que varia de 8 a 12 horas de segunda a sábado (com eventuais expedientes aos domingos e quando aumenta muito a demanda), o salário máximo alcançado é de R\$ 500,00 mais o pagamento de horas extras (R\$1,90, cada).

²¹² “*Grande parte da população economicamente ativa de Quatis trabalha na Coca-Cola. É um grande empregador de mão-de-obra. O Lula é até “cidadão quatiense” em reconhecimento a esse serviço que presta. Ele foi homenageado na Câmara Municipal de Quatis pelo serviço que presta e que prestou a centenas, talvez milhares de famílias que, ao longo do tempo, passaram por ali.*” Alfredo de Oliveira, prefeito eleito de Quatis- 01/07/2004.

²¹³ “*Existe entre o Grupo Renato Monteiro e a comunidade de Porto Real uma ligação que eu diria umbilical, fortíssima, com o clube, com o lazer, etc*” - Idem.

presença de uma estrutura patrimonialista, que Brandão Lopes (1967)²¹⁴ indicou se materializar no domínio que um pequeno grupo de proprietários exerce sobre todos os homens livres da localidade. Domínio este que se estende do chão-de-fábrica (onde se constrói e reproduz) para toda a vida econômica, social e política da comunidade local. A estrutura patrimonialista/paternalista começou a ser percebido pelos integrantes do escritório de Ary Garcia Roza, na década de 1970, quando da elaboração do projeto do pólo urbo-industrial. Nas suas constantes visitas a Porto Real, eles foram inúmeras vezes agraciados com presentes por Renato Monteiro e recebidos para almoços na sua residência:

“Uma coisa que me chamou muito a atenção, eu tinha 22 anos, era que na fivela do sapato dele tinha um “R” de Renato (...). Uma vez, ele fez um almoço na casa da fazenda. A idéia que passava era de um grande empresário, um cara que é empreendedor, que quer construir alguma coisa que fique para a história. Ali só tinha operário que trabalhava na fábrica da Coca-Cola e os empregados que trabalhavam na casa da fazenda. Era praticamente uma fazenda. Tudo gramado. Só naquela parte da fábrica que já tinha paralelepípedo (...). Eu me lembro de um dia que a gente estava no salão e entravam criancinhas na casa da fazenda.... Ele dizia: é filho do fulano, o pai já trabalhou aqui. Esse aqui é meu afilhado. Ele batizava as crianças. Eu me lembro que quando a gente foi lá, ele recebeu a gente com presentes. Eu me lembro que ele me deu um perfume francês, presenteou as mulheres que trabalhavam no projeto.”- Lúcia U. Ceylão – 09/08/2004.

Esta prática paternalista se estendeu ao filho, Luís Eduardo, e é relatada em inúmeras estórias que alimentam o imaginário popular da localidade. São casos que parecem ter sido muito comuns, sobretudo na *Companhia Fluminense*, de trabalhadores com baixíssima escolaridade que saíram e retornaram à empresa, ou pediram pessoalmente ao patrão para serem remanejados para outras tarefas. Muitos que convivem com o empresário definem este tipo de atitude como típica de um pai, alguém que pensa acima de tudo no bem de Porto Real:

“Houve o caso de um funcionário, o Nali Cianelli, que saiu da fábrica e o Lula o viu andando para lá e para cá e falou: Por favor, o que você está fazendo aí fora? Ele disse: Ah, eu saí. Não, não, você não tem que sair. Vá procurar serviço! Volta pra dentro da fábrica. Ele concordou e voltou pra fábrica. Os

²¹⁴ Juarez Brandão Lopes argumentando sobre a trajetória da industrialização de Sobrado e Mundo Novo, cidades fictícias da zona da mata mineira, considera que “há empresas industriais situadas em áreas onde a organização tradicional ainda prevalece e onde podemos observar práticas administrativas, referentes a pessoal, quase não tocadas pelas concepções modernas importadas dos países adiantados, onde as relações com os empregados, são vistas como constituindo parte integrante da organização social da comunidade, práticas, portanto, que se desenvolveram em resposta à natureza tradicional das relações de trabalho.” (1967:12).

*funcionários antigos ele tem conhecimento, então é mais comum ele perguntar do que os jovens.”*²¹⁵ – Seu Valdemar²¹⁶, chefe do setor de mecânica de autos, 14 de setembro de 2004.

“Eu sinto no Lula a necessidade de ser um paizão dos funcionários. É a única empresa que eu conheço que aceita a tua demissão e te aceita de volta. Em muitas empresas, quando você pede demissão para ir para um outro lugar, marcam a tua ficha e você não pode nunca mais ser funcionário dali. Ele não, ele te readmite numa boa se você for um bom profissional. Eu costumo dizer que o Lula ama Porto Real! Outra pessoa não faria o que ele faz.” – Ana Rita Orioli.

Mas mesmo que arraigados pela herança ideológica e pela racionalidade mais marcada pelo poder político e patrimonial, típico da velha elite empresarial, os irmãos Luís Eduardo e Elizabeth Monteiro da Costa corresponderiam mais a um perfil de empresário brasileiro que Kirschner (1999) definiu como sendo característico da década de 1990, ou seja, mais preocupado em acumular lucros do que patrimônios. Este novo empresário possui em geral formação universitária com cursos de pós-graduação e especialização no exterior,²¹⁷ e sua administração é a soma de conceitos acadêmicos e da experiência adquirida ao longo do tempo em que exerceu diferentes cargos dentro ou fora das empresas da família. Ele é mais profissional e menos idealista do que os antigos e revela que hoje os dotes da coragem e da tenacidade que animaram os fundadores têm perdido espaço para as competências específicas, a boa formação, a visita a feiras e exposições nacionais e internacionais, tal como a associação e participação em entidades profissionais e de classe. Portanto, como asseguram Cappellin & Giuliani (1999), este novo tipo “mostra uma clara preocupação com a necessidade de articular competências técnicas, financeiras e comerciais”.

²¹⁵ A secretária da biblioteca pública Áurea Lioi Macias, Matilde A., também me relatou o caso de um operário que foi encontrado por Lula perambulando pelas ruas de Porto Real em pleno horário de expediente. Lula então disse: “- Jorge, por que você sumiu da fábrica? Jorge: - Ah, doutor Luís Eduardo, eu estava cansado daquele serviço! Lula: - Mas eu gosto tanto de você, volta pra lá!” E no dia seguinte, o empregado teria reassumido o seu posto de trabalho na fábrica.

²¹⁶ Situação parecida viveu o próprio Seu Valdemar, quando chegou o momento de se aposentar da *Companhia Fluminense de Refrigerantes*. Neste trecho, ele descreve o diálogo que travou com Luís Eduardo Monteiro, em 1985: “Eu encontrei com ele, o cumprimentei e disse: “Olha, quero te dar uma notícia. Sim. Qual é? Estou saindo da empresa. Por quê? Você brigou com alguém? Não. Eu me aposentei e acho que tenho que cair fora. Por que você acha que tem que cair fora? Não sei, me aposentei e acho que tenho que sair. Espera aí, não leva para esse lado não, vamos conversar, você pretende parar e ficar em casa à toa? Não, longe disso. Se eu ficar em casa à toa, não vou agüentar. Você tem alguma coisa contra a empresa? Não, tanto não tenho que vim falar com você que queria sair. Achei que não seria certo eu ficar sem falar com você. Então, ele me disse: ‘Você faz parte! Não tem necessidade disso, a não ser que você não queira continuar aqui dentro. Não, não é isso. Então, vamos continuar a vida.’” E assim, ele continua até hoje trabalhando na empresa.

²¹⁷ Luís Eduardo é engenheiro industrial formado pela UFRJ e com especialização em Boston (EUA); Elizabeth é formada em Ciências Sociais e com mestrado em Psicologia pela PUC-Rio.

Kirschner (1999) afirma que o empresário da década de 1990 “participa mais ativamente em projetos sociais e, não raro, destina parte dos seus investimentos a projetos culturais e educacionais. Emerge assim um perfil de titular de empresa de porte médio e familiar que demonstra ser capaz de articular racionalidades diversas, que se utiliza da tradição para poder enfrentar os desafios da modernização, e que se dispõe a buscar todos os meios a disposição para enfrentar o desafio de administrar com competência e eficiência os patrimônios herdados” (1999:14). Talvez por isso seja tão forte a idéia que os irmãos têm de fazer de Porto Real um exemplo de crescimento planejado e de tratar a administração pública como uma extensão da empresa e como algo que deve ser tão dinâmico quanto o setor privado.

“Aí existem duas mentalidade distintas. Existe uma mentalidade que diz o seguinte: o poder público tem que ser uma coisa inchada e grande. Aí, não pode ter muitas cidades porque senão a coisa vai ficar muito cara e vai ser inviável manter esse negócio. Você vai à Alemanha, à França, até mesmo aos Estados Unidos.... Por exemplo, eu estudei na região de Boston e morei na cidadezinha de Belmont, que tinha 23 mil pessoas. Era uma cidade (.....) Agora, era um negócio extremamente eficiente! Então, o que eu advogo é o seguinte: eu acho que se você conseguir um modelo de administração barato, se conseguir fazer com que a prefeitura não inche, eu acho que nós temos tudo para caminhar nessa direção. Você, de repente, pode viabilizar as pequenas e médias cidades de uma forma muito eficiente, você vai fazer com que se reduza o nível de corrupção, aumentar o nível de renda (...).” – Luís Eduardo Monteiro, 04 de maio de 1999.

Empresários como Luís Eduardo e Elizabeth têm uma nova maneira de conceber o desenvolvimento, que passa pelo reconhecimento de que eles são cada vez mais, como diriam Cappellin & Giuliani (1999), atores sociais cujas atividades têm uma legitimidade não só econômica, mas também social. Esses herdeiros “estão muito mais enraizados no território do que os líderes-fundadores e por isso têm uma vida associativa mais acentuada e estabelecem ainda mais diálogos com instituições e organizações sociais (governo local, estadual e federal; sindicatos e outras associações de classe; entidades culturais e de formação profissional; universidades, etc) do que os pais” (1999:294). Ainda segundo os autores, eles entendem que a cidade deixa de ser apenas o lugar de origem do patrimônio para ser o local onde vivem e formam a sua mão-de-obra. O rebaixamento da qualidade profissional dos trabalhadores é visto como uma situação de crise para a própria empresa (idem: 295) e isso justifica a dedicação com que vêm se aplicando na construção de um ambiente dotado de qualidade nos

recursos humanos, freqüentemente descrito por Luís Eduardo como um pólo social. Os investimentos em qualidade de vida e infra-estrutura (de estradas à formação de profissionais), isto é, em condições que contribuam para a atração de empresas de alta tecnologia e grande poder simbólico, como a Peugeot-Citroën, funcionam como vitrine para o grupo econômico, que se orgulha de estar ligado a um caso bem-sucedido de desenvolvimento. A experiência do pólo social, delineada pelo empresário Luís Eduardo Monteiro em conjunção com a sua rede sócio-política de sustentação, é a forma almejada de uma sinergia empresa/território e a etapa complementar da modernização controlada do município, algo nítido no seu discurso.

“Esse nosso projeto agora, do pólo social, envolve um hospital diferente, um atendimento médico que é o médico de família. Esses médicos de família geram a necessidade de agentes comunitários que visitam todas as casas todas as semanas.... isso cria uma formação de dados para a prefeitura que gera um controle muito forte sobre a população. Controla a evasão escolar, controla as drogas, controla a criminalidade, controla a invasão de terras, controla a necessidade de moradia, de casas próprias, controla água, esgoto, saneamento básico. Enfim, eu acho que de repente Porto Real vai poder ser um exemplo.”

O plano do pólo-social fica evidenciado no que talvez se trate do grande projeto de Luís Eduardo Monteiro: a implantação de uma universidade ou um pólo de conhecimento, como mesmo diz. Como a instalação da UERJ no antigo prédio da Kodak, em Resende, ainda não se efetivou, o empresário vem negociando com universidades privadas, como a Cândido Mendes, cujo reitor, o acadêmico Antônio Cândido Mendes, esteve, em 2000, acompanhado de uma equipe para estudos de viabilização do projeto, sendo recebido pelo prefeito Sérgio Bernardelli em seu gabinete **(Porto Real Poderá Ganhar Universidade- “Jornal Atualidade”, 12/08/2000).**

“Enfim, acho que se precisa trazer uma faculdade aqui para a região. Não tem cabimento nenhum esse pólo industrial aqui do sul do estado, com quase um milhão de pessoas, não ter um forte representação da UERJ. Como no estado de São Paulo, em que Ribeirão Preto tem uma USP importante, Botucatu tem outra, Campinas tem faculdade importante, São José tem faculdade importante, Taubaté tem faculdade importante.... Resende ainda é a filial da Estácio, de não sei o quê. Enfim, trazer um campus universitário para cá é trazer inteligência, pensamento catedrático e oportunidade de doutorado. Então, eu advogo que o parque industrial já foi conquistado, agora nós precisamos conquistar o parque do conhecimento, agregar valor às pessoas, num aspecto mais transmitido na faculdade, numa universidade completa, dotando a região com pessoas que acabam atraindo outras. A universidade acaba fazendo convênio com indústrias e gerando outro movimento que é muito importante para a região. Enfim, quando a Volkswagen esteve para vir para cá, uma das exigências que ela fez e

que o governo do estado concordou era de que a UERJ iria se transformar num pólo de conhecimento, numa efetiva universidade, mas continua só com o curso de engenharia, com cinquenta alunos, ou seja, uma coisa muito precária, não é?” – Luís Eduardo Monteiro, 21 de julho de 2004.

A outra frente de combate é a baixa escolarização, constatada por uma pesquisa domiciliar organizada pelos empresários, em 2002, que apontava dentro da faixa etária de emprego formal de 19 a 45 anos um total de 5.500 pessoas, das quais 2.200 sem o ensino fundamental completo. Com base nestes dados, a chamada Fundação Porto Real,²¹⁸ instituição de direito privado criada, em janeiro de 1999, por Maria Angélica Ancêde Monteiro da Costa – que funciona nos moldes das entidades sem fins lucrativos e foi declarada de utilidade pública municipal, em novembro de 2000 – iniciou um trabalho de alfabetização de adultos e oferta de aulas de informática a partir de parcerias com a prefeitura municipal e com o apoio financeiro das quatro principais empresas do município (Companhia Fluminense de Refrigerantes, PSA Peugeot-Citroën, GalvaSud e Guardian).²¹⁹

Quando começou a operar, em abril de 1999, a sua área de atuação era a saúde com o “Programa Saúde da Família”, adaptação do homônimo criado pelo governo federal e implantado de forma bem-sucedida em municípios como Niterói (RJ). Os núcleos formados por médicos de família e agentes comunitários foram administrados pela fundação até serem transferidos para a gestão da prefeitura, em 2001.

E aí, então, em outubro de 2002, iniciou-se o programa de alfabetização feito através de supletivos que atendem 120 alunos entre 25 e 82 anos de idade no ensino fundamental. O trabalho, que a princípio ocupava espaços em escolas, igrejas e salões comunitários, posteriormente passou a se concentrar no prédio da instituição. A metodologia permite ao aluno optar por três disciplinas, levar o material didático para casa, estudar, ir ao menos uma vez por semana à fundação e, quando se achar preparado, realizar a prova, aplicada por um professor. Mesmo sendo este um simplificador ainda assim houve uma redução na média mensal para 80 alunos atendidos e os resultados têm sido considerados muito ruins pela diretoria porque em dois anos só conseguiu formar 15 pessoas. Já as aulas de informática são gratuitas e

²¹⁸ Uma outra fundação prescrita no trabalho de Garcia Roza era o molde de uma escola técnica, um dos pilares do então embrionário pólo industrial, por se encarregar da formação da mão-de-obra local que abasteceria as empresas que fossem gradualmente chegando, não constando tópicos ligados à cultura, à saúde ou ao meio ambiente.

²¹⁹ A verba das quatro empresas parceiras vai para a manutenção da instituição e para o pagamento dos funcionários. Não há contrato entre elas e a fundação, e todo ano é feita uma previsão orçamentária de acordo com o que é doado.

dirigidas, principalmente, aos jovens das escolas públicas e a todos aqueles que precisam de um aperfeiçoamento em seu currículo para uma melhor colocação no mercado de trabalho.

Outros projetos desenvolvidos são o “*Agitação – Educando pelo Esporte*”, que oferece aulas de natação, judô, futsal, handball e atividades de dança (balé e jazz) à cerca de 320 crianças, e o projeto “*Seu Lixo Vale Cultura*”, que a fundação implantou em parceria com o *Grêmio Artístico e Cultural Edmundo Macedo Soares e Silva* (Gacemss), de Volta Redonda. Com a proposta de trocar lixo reciclável por acesso a espetáculos artísticos, a iniciativa usa a ação cultural e educacional para sugerir uma solução moderna ao problema da destinação do material. Todas as atividades (desde a matrícula até a mudança de apostilas) são pagas com o material descartável enviados para uma recicladora. O dinheiro obtido com as vendas é repostado nos próprios projetos.

Ainda é cedo para avaliar a possibilidade de transformação da região em um “pólo de conhecimento”, tal como propõe o empresário Luís Eduardo. Só é possível dizer ao certo que a implantação pela empresa de modernos centros educacionais e tecnológicos, bem como a construção da infra-estrutura municipal com os seus próprios recursos, tende a gerar retornos satisfatórios reforçando seu “capital político” e “simbólico”, e aumentando sua influência sobre aquele território.

“O mini-hospital daqui, a empresa construiu e doou para a prefeitura; um ginásio poliesportivo, nós construímos e doamos para a população.... sabe? Coisas desse tipo.... o viaduto para a Guardian se instalar, um viaduto por cima de uma estrada de ferro, 300 mil reais, nós construímos e doamos para a prefeitura, senão a prefeitura não fazia e a indústria não vinha.... está entendendo? Então, a coisa ia chegando a esse extremo....” – Luís Eduardo Monteiro.

“Muita coisa que o prefeito precisava, ele (o Lula) dava. Eu me lembro que o primeiro carro da prefeitura foi um Gol da Coca-Cola, que ele tinha emprestado para o prefeito porque Porto Real não tinha carro, não tinha ambulância.” – Ana Rita Orioli.

Há um impasse entre a vontade do grupo econômico de semear um pólo e a própria natureza da sua dominação. Os seus esforços em manter o controle sobre o crescimento populacional do município e a sua indisposição em compartilhar espaços de diagnóstico, formulação, implantação e avaliação de políticas públicas com a sociedade civil (Cocco *et al*, 2002) serão insuficientes no sentido de alçar Porto Real à condição de município “modelo”, seja a nível regional ou nacional. Como afirmam Cocco *et al*, os

protagonistas do desenvolvimento local devem ser múltiplos, simplesmente porque não há ator econômico político e/ou social, da magnitude que seja, capaz de monopolizar a oferta de serviços de desenvolvimento na amplitude e na diversidade necessárias (2002:30). Ações de restrição a novos habitantes que venham a constituir favelas, tal como a descritas logo abaixo, só terão o efeito de protelar efeitos desastrosos comuns a qualquer município brasileiro com boa arrecadação e elevada renda per capita.

“O maior compromisso que nós temos e eu acho que todas as cidades daqui da região devem ter, é com o seu habitante local. Você pode fazer a coisa de duas maneiras: pode tentar atrair para cá 300 mil construindo 50 mil casas populares e criando um desemprego para 25 mil pessoas; ou você pode tentar capacitar toda essa mão-de-obra ociosa existente para ocupar novas funções. O forno da padaria ficou livre.... aí, um servente foi capacitado para ser esse operador do forno da padaria. Tá entendendo? E aí, você cria um nível, uma qualidade de vida e, com a sua competência de manter essa qualidade, evita também o êxodo do Rio de Janeiro. Agora, não adianta você criar aqui uma Favela da Maré, um Morro do Alemão, etc, entendeu? Então, eu tenho advogado que nós temos que criar aqui uma explosão de melhoria de vida, atrair turismo para Mauá e para essa região, mais hotéis, viabilizar a universidade da culinária, do turismo, da comunicação; ou seja, do que a gente tentar.... ah não, vamos construir aqui 50 mil casas populares, numa demagogia desgraçada! Trazer 300 mil pessoas pra cá e morrer todo mundo de fome? Caírem como emprego de prefeituras e atolá-las em dívidas e despesas? E sem alternativa de investimento? Eu acho que aqui o processo poderia começar ao contrário.” – Luís Eduardo Monteiro.

“Eu acho o seguinte, não tem que crescer muito, tem que deixar crescer naturalmente e não acelerar o crescimento. Acho que tem que estar preocupado com a qualidade de vida que você está dando para a população do município, acho que não tem que chamar mais ninguém para morar aqui, tem que dar um tempo. Agora que o município tem recursos, vamos melhorar a qualidade de vida dessas pessoas que estão aqui há anos e que passaram por sérias dificuldades. Então, está na hora de ganhar um prêmio, não é? E que prêmio? Melhorar a qualidade de vida dessas pessoas que já estão aqui.” - Maria Angélica Ancêde Monteiro da Costa, 29 de julho de 2004.

Esta preocupação em combater a ocupação irregular e desenfreada traduz a inseparabilidade entre público e privado no município porque não abre condições para uma organização autônoma. O crescimento, tal como vem procedendo, impede que a sociedade civil caminhe por si só e participe mais ativamente da discussão que deve permear o desenvolvimento local. A intervenção do privado no público não indica uma parceria, mas um entrave ao envolvimento dos outros setores sociais, que se mantêm excluídos do debate. Consequentemente, não são abertos canais de emergência de

capital social. Porto Real foi bem-sucedido na sua emancipação porque contou com uma rede bem organizada de atores sociais devidamente conectados aos centros de poder regional e estadual, mas isso não significa em hipótese alguma que haja qualquer experiência organizacional mais abrangente. A sua sociedade civil encontra-se totalmente desorganizada e a curto-prazo não vejo uma possibilidade de mobilização de “capital social” em longa escala (Lima, 2001).

Um dos melhores exemplos de tamanha incapacidade associativa provém do até agora estagnado Fórum DLIS (Fórum de Desenvolvimento Local, Integrado e Sustentado), iniciativa do SEBRAE atuante em todos os municípios do país em prol das médias e pequenas empresas. A agência, mantida em Resende, atende à chamada microregião das Agulhas Negras (Itatiaia, Quatis, Porto Real e Resende) e, em Porto Real, o fórum funciona desde 26 de julho de 2002. No início, as reuniões envolviam de vinte a trinta pessoas, desde representantes de associações de moradores, de Igrejas, empresários, comerciantes, representante da organização “Trabalho Voluntário Comunidade São Francisco de Assis”, do “Grupo Cidadania de Porto Real”, além de representantes dos agricultores, da Secretaria de Educação e agentes de desenvolvimento local do governo do Estado. Alguns cursos foram realizados pelo SEBRAE, como o “Liderar”, o “Líder Cidadão”, cursos de compotas de doces, de informática e ainda foram cadastradas 25 costureiras para montar uma cooperativa ou associação.²²⁰ Os projetos e as reuniões acabaram com o tempo perdendo força e envolvendo cada vez menos participantes. Numa conversa, a gestora do fórum para Porto Real, Luciana Aiex, afirmou que a baixa adesão e participação das Associações de Moradores tem sido o grande obstáculo ao sucesso da idéia. A prefeitura, no seu entendimento, também não estaria dando o apoio merecido ao projeto, a começar por não disponibilizar locais adequados para as reuniões.

“O problema de Porto Real é que é um município novo, o prefeito está no segundo mandato e realmente a gente identifica que não tem muita organização ainda: associações e entidades, que são os pilares desse projeto. A gente precisa ter a participação de instituições, dos empresários e do próprio poder público. O objetivo do fórum é justamente promover o desenvolvimento local, integrado e sustentável. Ele seria um local apolítico, mas as pessoas precisam se reunir ali representando entidades civis e governamentais para poder estar discutindo caminhos para o desenvolvimento de Porto Real. Mas isso ainda tá muito no início. (...) O Fórum já existe, já houve alguns eventos lá em que o SEBRAE

²²⁰ Fonte: SEBRAE de Resende.

trabalhou, promovendo cursos de capacitação comportamental, como o “Liderar” e o “Líder Cidadão”. Desses cursos já nasceram alguns projetos. Havia um evento cultural realizado em todo primeiro domingo de cada mês. Esse evento ficou praticamente o ano de 2003 inteiro acontecendo, entendeu? Só que este ano, a gente deu uma parada.” – Luciana Aiex, SEBRAE, 18 de junho de 2004.

O tal modelo de engenharia social desenhado pelo *Grupo Renato Monteiro*, embora se esforce por combater o déficit da população em saúde, educação e atividades culturais, não indica como sugere Putnam (1996) que haja uma “cadeia de relações sociais que incentive a transmissão e disseminação da ‘confiança’: confio em você porque confio nela, e ela me garante que confia em você” (1996:178). Os vários setores e grupos de interesse não têm sido chamados para o debate a fim de estabelecer canais onde os interesses sejam respeitados, avaliados e discutidos. Os trabalhadores sem terra; pequenos, médios e grandes agricultores; sindicalistas e trabalhadores da *Companhia Fluminense*; desempregados; as associações de moradores; a oposição; o empresariado e entidades patronais como a Firjan e o Metalsul; além do poder público e do próprio SEBRAE, ainda não debatem conjunta e abertamente a criação de uma espécie de arranjo ou concertação que responda por todos os atores sociais.

A experiência de Porto Real foi inegavelmente bem-sucedida enquanto se limitou à ação associativa de uma rede sócio-política que, nos últimos 40 anos, se comunicou perfeitamente com outras redes e grupos de interesse. Foi um caso exemplar, tal como as associações de crédito rotativo descritas por Putnam, de superação dos dilemas da ação coletiva pela utilização de relações sociais (“capital social”), mas com uma “confiança” construída num menor espaço de tempo. Se a emancipação e a reemergência da região no cenário produtivo nacional puderam ser pensadas e implementadas verticalmente por um grupo político, o mesmo não se poderá dizer do desenvolvimento local.

A vitória da oposição, mesmo apontando a insatisfação da população com aquela diretriz política, não sinaliza que haverá uma convivência conflituosa entre o novo prefeito e os irmãos empresários. Para o prefeito, a política de “boa vizinhança” interfere diretamente no mercado de trabalho local. Como aponte, embora a empresa ocupe apenas a 4ª colocação em arrecadação (aproximadamente R\$ 33 milhões contra R\$ 588 milhões da PSA, em 2003)²²¹, ela é a 2ª grande empregadora do município. O

fechamento da sua unidade em nada lhe prejudicaria, mas, por outro lado, repercutiria negativamente nos já elevados índices de desemprego municipais, uma das bandeiras políticas da campanha vitoriosa de Serfiotis.

Ainda assim, é necessário acompanhar a relação entre o *Grupo Renato Monteiro* e o novo governo por um maior espaço de tempo para que seja possível tirar maiores conclusões sobre qual será realmente o caráter da convivência e o grau de envolvimento do setor privado na condução da administração pública municipal. Até agora, só foi possível concluir que a prefeitura aparentemente deixou de ser um lugar privilegiado para ex-funcionários da *Companhia Fluminense*, visto que no novo secretariado não há nenhum nome de destaque que tenha construído a sua trajetória profissional dentro da empresa.

Os planos da rede sócio-política para o município não deverão sair prejudicados porque é pouco provável uma convivência conflituosa com o governo de Serfiotis. Mas caso ocorram impasses, é bem provável que Sérgio Bernardelli, tamanha a sua ótima reputação como administrador, desponte como um nome em potencial nas eleições de 2008. O novo prefeito, que venceu porque prometeu algo que o seu antecessor não pôde proporcionar à população (hospital de grande porte; escola técnica que prepare os jovens para concorrer a postos nas empresas locais; melhoria no mercado de trabalho; além do apoio aos pequenos agricultores e empresas, esquecidos nos últimos oito anos), enfrentará dificuldades como o curto espaço de tempo para implementar grandes mudanças, que podem facilitar o retorno do ex-prefeito. A nova gestão municipal poderá cair num sério equívoco caso conserve a mesma prática de multiplicação de receitas, realização de obras “faraônicas” e atração de investimentos industriais, e continue a manter a sua população como mera telespectadora, alheia a todo o processo de modernização vivido pelo município. A não ser que consiga mobilizar “capital social” com políticas (os arranjos produtivos locais e um forte apoio às cooperativas, dentre outras medidas) que considerem os interesses de todos os seus atores sociais (Lima, 2001).

²²¹ Tabela 4 – Em anexo.

Conclusão

Este trabalho teve como tarefa interpretar os caminhos que conduziram à constituição do município de Porto Real, indicando que uma análise que se pretenda abrangente não deve ignorar o entendimento das particularidades cabíveis a cada localidade, atribuindo necessária relevância às relações sociais historicamente construídas e enraizadas num dado contexto social. Considerei, portanto, que uma abordagem satisfatória do processo de emergência daquela municipalidade exigia um reconhecimento do seu universo social e assim apoiei-me em descrições orais e escritas para recuperar a sua trajetória, tal como o desempenho das redes sociais nela circunscritas.

É possível chegar a dois tipos de conclusões com respeito a toda discussão aqui empreendida. Por um lado, com base no observado em visitas ao município, em conversas e leituras de artigos de jornal, não tenho dúvidas em afirmar que do ponto-de-vista do crescimento do PIB e da arrecadação de impostos, sem contar a racionalidade com que vem gastando os seus recursos (como disse, anteriormente, não há, por exemplo, despesas com assessores), Porto Real inegavelmente é um município muito bem planejado que, nos oito anos da administração de Sérgio Bernardelli, conseguiu transformar-se numa das economias de maior crescimento em todo o estado e inserir seu nome no novo mapa do setor automotivo brasileiro. É também um município que merece ser visto como referência nacional porque se construiu com um tipo particular de ligação (que Alfredo de Oliveira, prefeito de Quatis, comparou a um cordão umbilical) com o setor privado, definido por Fernando Henrique Cardoso, no seminário de setembro de 2004, como o esteio do chamado “*novo modelo de desenvolvimento da região das Agulhas Negras*”.

“E aqui no Rio de Janeiro, nesta região, foi que nós encontramos a compreensão para a necessidade de se abrir espaço para a iniciativa privada. Foram homens desta terra, alguns estão nesta mesa, que se dispuseram a abrir mão do seu patrimônio pessoal para fazer com que houvesse a possibilidade de um investimento do dinheiro público na região. (...) o investimento só vai quando percebe que há forças locais com dinamismo suficiente para acolhê-lo e para que ele possa frutificar. Portanto, não se trata apenas de que o governo estadual e que o governo federal perceberam que havia que criar condições para um certo dinamismo e para buscar investimento nacional e estrangeiro. De nada adiante se não houver no local essa compreensão e uma força dinâmica

que permita esse crescimento. E é por isso que Porto Real é exemplo sim e é exemplo para o Brasil porque aqui hoje nós vemos o entrelaçamento. Primeiro, uma vontade política de querer a emancipação. Segundo, a compreensão de que a emancipação não pode ser feita atropelando a sua cidade de origem. Terceiro, porque é necessário que haja uma cooperação entre o setor privado e o setor público, e o que nós vemos aqui é a consequência dessa cooperação.” – Fernando Henrique Cardoso, 04 de setembro de 2004.

Ao longo dos quatro capítulos, procurei descrever como se construiu e, conseqüentemente, vem se reproduzindo tal ligação. Para salientar a importância desse planejamento, iniciei a dissertação insistindo na insuficiência do argumento da chamada “guerra fiscal” associada ao *Novo Regime Automotivo Brasileiro (NRA)* para abranger particularidades que fornecessem justificativas para a opção dos municípios de se engajarem em disputas por investimentos, e defendi que é preciso procurar definir, assim como faz Tandler (2002), o comportamento de atores e instituições locais. Destaquei ainda que o envolvimento da elite regional com a iniciativa de recuperação econômica do Sul Fluminense derruba o mito de que Resende, Porto Real e outros municípios são *locus* nada mais do que circunstanciais da indústria automobilística. Quero dizer que os incentivos fiscais e a reespecialização produtiva do setor se, por um lado, foram aspectos relevantes para as montadoras, por outro, não abarcam a conjuntura de cada localidade. Homogeneizando todos os processos ocorridos nos anos 1990 sob um mesmo entorno, oblitera-se as peculiaridades de cada caso. Por isso, ao invés de se concordar com um coerente “sistema nacional” talvez a saída fosse buscar explicações nos “incoerentes arranjos subnacionais que coexistem (às vezes, de maneira incômoda) dentro do mesmo território nacional” (Locke, 1995:174). Cada caso é um caso e a forma de ajustamento dos aspectos particulares (densa rede de associativismo, grupos de interesse bem desenvolvidos, compartilhamento de informações, “confiança”, etc) de dada localidade determina o seu ajuste às condições econômicas.

Em seguida, comecei a demarcar o percurso da rede sócio-política que levou a Volkswagen para Resende, que viabilizou a autonomia política de Porto Real e que tem sido responsável pela condição economicamente favorável vivida pela região nos últimos dez anos. Dela fazem parte os proprietários do *Grupo Renato Monteiro*, que tiveram competência para imaginar que a imensa propriedade de que dispunham poderia ser convertida em instrumento de inserção de uma decadente região na cadeia produtiva da indústria automobilística, algo tão peculiar quanto a capacidade que o pai, “líder-fundador” do grupo econômico, teve de enxergar e explorar as potencialidades da

topografia plana – não identificadas pelos antigos proprietários da usina – daquele distrito rural.

Como frisei no segundo capítulo, Renato Monteiro foi um empresário com o faro apurado para descobrir boas oportunidades, muito embora não tenha sido tão racional do ponto-de-vista econômico quanto os filhos. A idéia de criar um pólo envolvendo atividades industriais, habitacionais e de serviços, além de pioneira, conseguiu fundir o lado econômico com o da modernização e conseqüente valorização do território, o que incontestavelmente está provado nos cinco volumes do projeto elaborado pelo *Escritório Técnico Ary Garcia Roza Ltda.*

As idéias do patriarca se tornaram realizações pelas mãos dos filhos e dos seus aliados no antigo distrito, em conjunção com a força dos laços mantidos com as autoridades da região e da capital do estado. Esses atores sociais demonstraram alta capacidade de se organizar e mobilizar adesões em torno de um provável bem comum a ser alcançado depois de décadas em que Porto Real foi supostamente esquecido pelo distrito-sede. Como demonstrei no terceiro capítulo, tudo começou na década de 1960, com os canais abertos pela Sociedade Amigos de Porto Real (SAPRE) com o Palácio do Ingá e com autoridades políticas da região. Canais esses que gradualmente se converteram em bens coletivos e no fortalecimento da representação do distrito na Câmara de Vereadores de Resende. Como também descrevi, com a emancipação, as terras, antes sujeitas à invasão, tiveram considerável valorização e os empresários começaram paulatinamente a diminuir seus gastos, que iam da vigilância à pavimentação de ruas, porque o status de município dotou Porto Real de fontes próprias de recursos. Esta é a melhor resolução do caso que venho tentando entender nestes últimos dois anos. A sua peculiaridade é ser tratado não simplesmente como uma extensão territorial do domínio da fábrica, mas também da própria administração da empresa, ou seja, Porto Real, desde o projeto de Ary Garcia Roza, foi concebida para ser uma cidade “modelo” em gerenciamento, controle de gastos, aplicação sensata de recursos, etc. Lá é onde a repartição pública é organizada e gerida como escritório de empresa privada, e onde não há melhor definição para desenvolvimento do que agregação de valor.

“Para que nós tenhamos um modelo de desenvolvimento é preciso que a administração seja profissionalizada, cada vez mais com competência, ao invés de clientelismo e proteção política. Visitem aqui, hoje, o Palácio da administração municipal e cumprimentei o arquiteto porque nesse Palácio já

simbolicamente se vê que é uma administração aberta, voltada para a população. [aplausos] A sala de atendimento está ali à disposição, a sala dos secretários não têm paredes separando-os. Estão todos, um vendo o outro. Até esse aspecto é um modelo de burocracia mais transparente. [aplausos] E é isso que é necessário. É disso que o Brasil precisa para progressivamente se transformar efetivamente num país desenvolvido. É por isso também que Porto Real é símbolo sim dessa forma nova de crescimento econômico, dessa forma nova de desenvolvimento do nosso país. [aplausos]” – Fernando Henrique Cardoso, 04 de setembro de 2004.

“Isso foi embutido na cabeça ao longo de 20 anos, que a gente age até inconscientemente. E dá certo, acaba dando certo. E acabou acontecendo tudo o que ele (Renato Monteiro) pensava em fazer. Criamos o pólo que ele começou, mas que, por falta de infra-estrutura, não deu certo na época; emancipamos uma coisa que foi tentada, mas que talvez a hora não tivesse sido a mais positiva, mas apareceu a hora certa e a coisa aconteceu. Interessante, isso aí! Eu acho que a gente tem que fazer alguma coisa! Eu me prontifiquei a colaborar com que Porto Real seja uma cidade modelo. E eu tenho certeza de que isso vai acontecer. Nós sempre temos como objetivo fazer alguma “coisinha” em Porto Real e vamos continuar. Nesses últimos dois anos nós praticamente duplicamos essa fábrica daqui em termos de tamanho. É mais arrecadação, é mais imposto para a prefeitura. Mas sempre fazendo alguma coisa. Ajudando a prefeitura a fazer a sua própria sede. Enfim, vamos continuar agregando valor ao município.” – Luís Eduardo Monteiro da Costa, 21 de julho de 2004.

Por outro lado, creio que também é possível tirar uma conclusão diferente e pessimista se comparada à primeira. Com base na tabela 18, na qual estão contabilizados todos os gastos por função entre 1997 e 2002 (houve um aumento de R\$ 5 milhões para R\$ 19 milhões), percebe-se que nesse último período quase a metade do valor total, algo em torno de R\$ 7,5 milhões, foi despendido somente em atividades ligadas à administração e planejamento. Enquanto isso, saúde e saneamento; indústria, comércio e serviços sofreram cortes significativos, principalmente entre 2001 e 2002. No caso da agricultura, o último “grande” gasto girou na casa dos R\$ 82 mil, sem contar os anos em que nem sequer houve investimento, fato também corrente com as despesas com a função trabalho. Já o desenvolvimento regional e as comunicações em todo o período contabilizado não representaram nenhuma despesa para a prefeitura. Resta saber se isso ocorreu por parecer desnecessário ou por falta de vontade política. A verdade é que estes números são indícios de que não se deve considerar Porto Real referência de desenvolvimento a nível regional, estadual e muito menos nacional. Como pude afirmar em oportunidades anteriores, há enorme deficiência na questão da saúde pública e do trabalho. Somente a educação foge à regra e apresenta uma ampliação dos

gastos públicos, algo talvez ainda insuficiente, pelo menos em se tratando da ausência de uma escola técnica que dê suporte aos jovens para ingressarem nas indústrias de alta tecnologia. Diante da sua baixa escolaridade e qualificação, a população do município continua a depender muito das oportunidades de emprego oferecidas pela *Companhia Fluminense*, o que traduz um movimento inverso ao esperado com a diminuição da sua contribuição fiscal, extremamente inferior às das outras grandes empresas locais. Ao invés do cordão umbilical entre o grupo e o território se desfazer, ele, ao contrário, tende a se perpetuar, e assim, há uma enorme incapacidade de romper com o círculo vicioso de dependência criado pela onipresença da empresa em suas circunscrições.

O equívoco da visão empresarial que concebe o desenvolvimento como agregação de valor está no fato de que na ânsia de promover uma engenharia social, de controlar a mobilidade geográfica da população e impedir a entrada de “forasteiros” em busca de oportunidades que o “eldorado” fluminense um dia prometeu, o grupo econômico pode acabar criando um tipo tão artificial de município, desprovido de organização social e de um sentimento de integração, que nem os gastos com infraestrutura e os programas sociais a curto prazo seriam capazes de remediar.

“A arrecadação foi boa para o município? Foi. Mas hoje nós temos que nos preocupar com as pessoas, com a sua capacitação para o mercado de trabalho. Porque aquelas que conseguem emprego na Coca-Cola dificilmente conseguem em outras empresas. Não conseguem nem deixar o currículo. Tive vários casos de pessoas que saíram da Coca-Cola e não conseguiram mais colocação no mercado. E isso gera um desespero naquela pessoa. Depois de perder aquele emprego, como ela vai fazer para sobreviver? Então, Porto Real tem problemas também de sobrevivência. A população hoje se encontra numa questão de luta pela sobrevivência. Pode notar. Se você sair pelas ruas vai perceber o quanto aquela população é carente. Você pára para ver o número de bicicletas circulando no município, a dificuldade deles.” – Luciana Aiex, SEBRAE, 18 de junho de 2004.

Como possível cenário para situações desse tipo, Sengenberger & Pike (2002) defendem a promoção do que definiram como *desenvolvimento regional endógeno*, isto é, “o aumento da autonomia da região através da mobilização dos seus recursos, criando uma identidade regional nos âmbitos econômico, político e cultural. Dentro das instituições sediadas no município, isso integraria os atores-chave – firmas, associações de negócio, sindicatos, o governo municipal, bancos, etc – e todos os grupos potencialmente capazes de participar dos esforços de desenvolvimento regional” (2002:126). Haja vista, como assinalei no final do quarto capítulo, que isso talvez leve

algum tempo dada a recente autonomia do município e a carência de uma identidade local. Também falta um suporte estrutural, a começar por um planejamento que evite que se abatam sobre o município problemas característicos dos grandes centros urbanos, como a poluição e a ocupação desordenada. Somente agora, em 2005, é que vem sendo discutida a criação de um plano diretor para a demarcação exata das zonas urbana, industrial e rural, bem com a realização de uma espécie de censo demográfico municipal com vistas a traçar o perfil exato da população de Porto Real.²²²

A integração dos atores-chaves é um processo demorado de criação de um conjunto de normas de reciprocidade, informação e “confiança”, presentes no que é entendido como o paradigma do “capital social”, cada vez mais presente e debatido na cena sociológica contemporânea. Presente nas redes informais desenvolvidas pelos indivíduos em sua vida cotidiana e resultando em numerosos benefícios diretos ou indiretos “sua utilização vincula o funcionamento das instituições econômicas e políticas a questões culturais a partir da interação social dos indivíduos. O uso do conceito de ‘capital social’ pode ser uma alternativa às análises que privilegiam ora a atuação estatal, ora a atuação do mercado no estudo do desenvolvimento socioeconômico” (Lima, 2001:1). Quando “mobilizado” eficientemente e não “desperdiçado”, pode ser um fator positivo de fortalecimento da participação popular nas instituições políticas (idem). Salvo os seus impasses teórico-metodológicos, o “capital social” traduz também a consideração pelas principais teorias do desenvolvimento da relevância das relações sociais depois de décadas que passaram relegadas ao esquecimento, concebidas como problemáticas, exploradoras, libertadoras ou irrelevantes, sofrendo de um profundo descrédito quanto à condição que teriam de contribuir com a formação das instituições e com a elaboração de políticas (Woolcock & Narayan, 2003).

Por esse ponto-de-vista, a mobilização de “capital social” em Porto Real está aliada à necessidade de pensar o desenvolvimento endógena e regionalmente, ou seja, junto com Resende e os outros municípios do Sul Fluminense, no sentido de criar uma verdadeira rede territorial de desenvolvimento, quer dizer, algo que estimule ações que extrapolem os limites do(s) próprio(s) município(s) (Abramovay, 2002). Do contrário, o

²²² “Nossa finalidade é planejar estrategicamente a cidade nos diferentes segmentos, de modo a auxiliar as iniciativas de governo”, afirmou o titular da Secretaria de Desenvolvimento e Planejamento, César Provazi. “A curto prazo pretendemos fazer com que a cidade funcione bem para o povo e deixe de ser apenas a 58ª em qualidade de vida do estado”, afirmou o prefeito Jorge Serfiotis. “A Voz da Cidade” – 07/03/2005.

agir “individualmente” pode significar sua condenação ao mesmo fracasso experimentado, em 1996, pelo município de Diadema, no ABC paulista, que ensaiou a criação de um fórum para o seu desenvolvimento socioeconômico composto por várias entidades municipais, chegando até a gerar um projeto de lei para a formação de um Conselho Municipal de Desenvolvimento Socioeconômico. A proposta, pioneira e destinada a formalizar o fórum, acabou não sendo aprovada porque o prefeito, eleito em outubro do mesmo ano, não conseguiu viabilizar com o mesmo vigor a linha de trabalho na área temática do desenvolvimento econômico local. Avanços só foram feitos quando forças regionais de Diadema e dos outros municípios convergiram, o que se comprova pela proposta do governo do estado de São Paulo, ainda em 1996, de lançamento de uma Câmara para a região do Grande ABC, algo que começou a ser implantado em 1997, quando os sete prefeitos eleitos aprovaram oficialmente o seu estatuto, com a presença das mais importantes lideranças regionais e autoridades do governo do estado (Klink, 2001:178).

Somente agora é que vem sendo pensado um tipo de arranjo regional envolvendo Porto Real e os outros 12 municípios do Sul Fluminense. A denominada *Rede de Desenvolvimento do Médio Paraíba*, reunião de esforços de órgãos estaduais, municipais e federais, entidades de fomento empresarial - como o SEBRAE/RJ e a Fecomércio/RJ -, institutos de ensino e pesquisa, e demais representantes da sociedade já realizou seis encontros desde 2004 para a viabilização de políticas de geração de trabalho e renda, e para a interiorização do processo de desenvolvimento econômico.

Como a rede ainda caminha a passos curtos e Porto Real “individualmente” não demonstra estar ensaiando qualquer aglutinação por parte do poder público municipal das pautas de reivindicação das 27 associações²²³ (entre associações de moradores, comunidades de igrejas, sindicatos, etc) da sua sociedade civil, convém dizer que a criação de um “capital social” naquele território fica um pouco dificultada. Os

²²³ Coordenação da Comunidade do Freitas Soares; Associação de Moradores do Bairro Village; Associação de Moradores do Bairro Novo Horizonte; Associação de Moradores do Bairro São José; Igreja Pentecostal Deus é Amor; Associação de Moradores do Bairro Freitas Soares; Vitório Emanuelle II; Casa Espírita André Luís; Fórum DLIS; Grupo Cidadania Porto Real; Rotary Clube; Igreja Metodista; Sindicato dos Trabalhadores e Pensionistas de Volta Redonda e Região Sul Fluminense; Partido Trabalhista Cristão; Associação de Moradores do Jardim das Acácias; Associação de Moradores e Amigos do Bairro Parque Mariana; Conselho dos Pastores de Porto Real/ Quatis; Sindicato dos Professores do Sul Fluminense; Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil do Sul Fluminense; Comunidade Nossa Senhora de Fátima; Associação de Moradores e Amigos do Jardim Real; Pastoral da Criança; Comunidade Católica de São Sebastião; Corpo Vicentinos de São Sebastião Freitas Soares; Associação Amigos do Bairro de Fátima; Associação de Moradores de Bulhões; Comunidade Eclesial de Base Santo Antônio.

empresários do *Grupo Renato Monteiro* e seus aliados podem ter sido capazes de promover a emancipação, de trazer empresas de alta tecnologia e, talvez, até consigam, tamanho o seu poder econômico, fortalecer as bases (a começar por uma universidade) de um pólo social. Resta saber se terão sensibilidade para estabelecer diálogos e parcerias com sindicatos, associações de moradores, isto é, atores sociais que farão de tudo um pouco, quando o município superar os seus ínfimos 13.000 habitantes, para que sejam ouvidos.

Bibliografia

- **ABRAMOVAY**, Ricardo. “Desenvolvimento Rural Territorial e Capital Social”. In: **SABOURIN**, Eric e **TEIXEIRA**, Olívio (orgs) – *Planejamento do Desenvolvimento*

dos Territórios Rurais: Conceitos, controvérsias e experiências. Pp. 113-128. Brasília, FPB/CIRAD/EMBRAPA, 2002.

- ----- . “O Capital Social dos Territórios: repensando o desenvolvimento rural”. In: *Economia Aplicada* – volume 4, nº 2, abril/junho 2000.
- **ABU-EL-HAJ**, Jawdat. “O Debate em Torno do Capital Social: uma revisão crítica”. *BIB*, nº 47, Rio de Janeiro, Relume-Dumará, pp. 65-80, 1999.
- **ARBIX**, Glauco. “Guerra Fiscal e Competição Intermunicipal por Novos Investimentos no Setor Automotivo Brasileiro”. Rio de Janeiro, *Revista Dados*, 2000.
- **ARBIX**, Glauco & **RODRIGUEZ-POSE**, Andrés. “Estratégias do Desperdício: a guerra entre estados e municípios por novos investimentos e as incertezas do desenvolvimento”. In: *Novos Estudos Cebrap*, nº 54, pp. 55 – 71. São Paulo, Cebrap, julho de 1999.
- **ARBIX**, Glauco & **ZILBOVICIUS**, Mauro. “Por uma Estratégia de Civilização”. In: *Razões e Ficções do Desenvolvimento*. São Paulo, Edusp e Editora Unesp, 2001.
- **ARDHIS** – Academia Resendense de História. *Crônicas dos Duzentos Anos- Resende 1801-2001*. WHATELY, Maria C. & GODOY, Maria C. F. M. (orgs.). Resende, 2001.
- **BAGNASCO**, Arnaldo- “A Teoria do Desenvolvimento e o Caso Italiano”. In *Razões e ficções do Desenvolvimento*. Arbix, G., Zilbovicius, M., e Abramovay, R. São Paulo, Editora UNESP, 2001.
- **BAUER**, Michel – *Les Patrons de PME Antre le Pouvoir, L’entreprise et la Famille*. Paris, Inter Editions, 1993.
- **BEDÊ**, M. A.- “A Política Automotiva nos Anos 1990”. In “De JK a FHC- A Reinvenção dos Carros. São Paulo, Scritta, 1997.
- **BOLTANSKI**, L. & **CHIAPPELLO**, E., *Le Nouvel Esprit du Capitalisme*, Gallimard, Paris, 1999. Introdução Geral.
- **BONELLI**, Regis. *Estratégia dos Grupos Econômicos*. Visor, IPEA, Ano III, no 3, julho de 1998.
- **CAPPELLIN**, Paola, **GIULIANI**, Gian. M. “Os herdeiros: estudo de caso das empresas de porte médio da região serrana do estado do Rio de Janeiro”. In: Kirschner, A . M., e Gomes, E. R. *Empresa, Empresários e Sociedade*. Sette Letras, Rio de Janeiro, 1999.

- **CARDOSO**, Adalberto M. *A Década Neoliberal e a Crise dos Sindicatos no Brasil*. São Paulo, Boitempo Editorial (Mundo do trabalho), 2003.
- **CASTELLS**, Manuel. *A Sociedade em Rede*. SP, Paz e Terra, 1999.
- **COCCO**, Giuseppe; **URANI**, André; **GALVÃO**, Alexander Patez; **SILVA**, Mirela P. da. “Desenvolvimento Local e espaço público na Terceira Itália: questões para a realidade brasileira”. In: *Empresários e Empregos nos Novos Territórios Produtivos – o caso da terceira Itália*. Cocco, Giuseppe; Urani, André & Galvão, Alexander Patez (orgs.). Rio de Janeiro, DP&A, 2002.
- **COOKE**, Philip. *Localities*. London, Unwin Hyman, 1989.
- **COSTA**, Vanda. R. *A Armadilha do Leviatã: A Constituição do Corporativismo no Brasil*. Rio de Janeiro, Editora UERJ, 1999.
- **DALLA COSTA**, Armando. “Sadia, Perdigão e Hermes Macedo: nascimento, expansão e crise por ocasião da passagem do poder nas empresas familiares”. In *Empresa, Empresários e Globalização*. Kirschner, Ana M., Gomes, Eduardo R. & Cappellin, Paola (orgs.). Rio de Janeiro, Relume-Dumará, FAPERJ, 2002.
- **DANIEL**, C.- Uma Experiência de Desenvolvimento Local: a Câmara Regional do Grande ABC, in: *Competitividade e Desenvolvimento - Atores e Instituições Locais*. Editora SENAC, São Paulo, 2001. p.449-468.
- **DONER**, R. F. e **SCHNEIDER**, B. R. “Business Associations and Economic Development. Why Some Associations Contribute more than Others”. *Business and Politics*, vol. 2, no 3, 2000.
- **DOUGLAS**, Mary. *Como as Instituições Pensam*. São Paulo, Edusp, 1998.
- **DULCI**, Otávio S. “Guerra Fiscal, Desenvolvimento Desigual e Relações Federativas no Brasil”. In: *Revista de Sociologia e Política*, nº 18, pp. 95-107. Curitiba, junho de 2002.
- ----- *Política e Recuperação Econômica em Minas Gerais*. Belo Horizonte, Editora UFMG, 1999.
- **EVANS**, Peter – *Autonomia e Parceria: Estados e Transformação Industrial*. Editora UFRJ, Rio de Janeiro, 2004.
- **FLIGSTEIN**, Neil. “Mercado como Política: uma abordagem político-cultural das instituições de mercado”. In: *Trabalho e Globalização*. Contemporaneidade e Educação, ano VI, nº 9, 1º semestre/2001.

- **GERSICK**, Kelin E.; **DAVIS**, John A.; **HAMPTON**, Marion McCollom & **LANSBERG**, Ivan. *De Geração para Geração – Ciclos de Vida das Empresas Familiares*. São Paulo, Negócio Editora, 1997.
- **GRANOVETTER**, Mark. “Economic Action and Social Structure”. In: *The American Journal of Sociology*, vol. 91, nº 3, 481-510, novembro/1985.
- ----- . *Le Marché Autrement: Essais de Mark Granovetter*. Paris, Desclée de Brouwer, 2001.
- **KIRSCHNER**, Ana Maria. “Empresa, Empresários e Sociedade no Brasil: introdução às contribuições das ciências sociais em tempos de neoliberalismo e globalização”. In: *Empresas, empresários e sociedade*. Rio de Janeiro: Sette Letras, Rio de Janeiro, 1999. pp. 9-19.
- ----- . “Empresários brasileiros dos anos 90: sucessão e mudança de mentalidade?”, in: *Empresas, empresários e sociedade*. Rio de Janeiro: Sette Letras, Rio de Janeiro, 1999. pp. 20-36.
- ----- . “Sul América: sucessão, profissionalização e família”. In *Empresa, Empresários e Globalização*. Kirschner, Ana M., Gomes, Eduardo R. & Cappellin, Paola (orgs.). Rio de Janeiro, Relume-Dumará, FAPERJ, 2002.
- **KLINK**, Jeroen. *A Cidade-região – regionalismo e reestruturação no grande ABC paulista*. Rio de Janeiro, DP&A editora, 2001.
- **MARTINS**, José de Souza. *Conde Matarazzo, o Empresário e a Empresa*. 2ª edição, Hucitec, São Paulo, 1976.
- **MARSHALL**, Alfred. *Princípios de Economia – Tratado Introdutório- Volume I*. São Paulo, Editor: Victor Civita, 1982.
- **LIMA**, Jacob C. "A teoria do capital social na análise de políticas públicas". In: *Política & Trabalho* 17, pp.46-63. João Pessoa, PPGS-UFPB, set. 2001.
- **LOCKE**, Richard M. - *Remaking the Italian Economy*. Cornell University Press, New York, 1995.
- ----- - “Construindo a Confiança”. In: *Dossiê- Confiança e Desenvolvimento Local*. Econômica, v.3, n.2, p.253-281, dezembro de 2001.
- **LOPES**, José Sérgio. L. *A tecelagem dos Conflitos de Classe na “Cidade das Chaminés”*. São Paulo, Editora UNB, 1988.
- ----- . *O Vapor do Diabo- o trabalho dos operários do açúcar*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1976.

- **LOPES**, Juarez Rubens Brandão. *Crise do Brasil Arcaico*. São Paulo, Difusão Européia de Livro, 1967.
- **MARTIN**, Scott. & **VEIGA**, João. P. C. – “Globalização dos Mercados, localização produtiva e relações interfirmas: o caso das montadoras alemãs nos EUA nos anos 1990”. In: *Indústria Automotiva – a nova geografia do setor produtivo*. DP&A editora, Rio de Janeiro, 2002.
- **OLSON**, Mancur, *The Logic of Collective Action*. New York, Schoken, 1965, cap. I.
- **PALUMBO**, Maria Rita. “Bom gosto e bom senso na produção em série: a Casa Thonet”. In: *A Emoção e a Regra- os grupos criativos na Europa de 1850 a 1950*. De Masi, Domenico (org.). Brasília, Editora UNB e José Olympio Editora, 1997.
- **PORTES**, Alejandro. "Social Capital: its origins and applications in modern sociology". *Annual Review of Sociology*, 24, 1-24. USA, 1998.
- **PUTNAM**, Robert D. *Comunidade e Democracia : a experiência da Itália moderna*. FGV Editora, 1996.
- **RAMALHO**, José R. e **SANTANA**, Marco A. - “Promessas e Efeitos Práticos da Implantação da Indústria Automobilística no Sul Fluminense”- XXV Encontro Anual da ANPOCS, 2001
- **RAMALHO**, José R. – *Indústria “Enxuta” e Participação Local em Estratégias de Desenvolvimento*, Rio de Janeiro, 2004.
- ----- - “O Estado Produtor e a Fábrica Nacional de Motores”. In *De JK a FHC – A Reinvenção Dos Carros*. Arbix, G. & Zilbovicius, M. (orgs.). São Paulo, Scritta, 1997.
- **SACCON**, Roberta. “Ricerca Storica Sull’emigrazione Italiana a Porto Real, Rio de Janeiro (Brasile)”, in: *Gli Emiliano Romagnoli e l’emigrazione Italiana in America Latina*, 2001.
- **SECCHI**, Enrico. *Imiei 56 Anni Di Brasile – História de uma Emigração*. Resende, 1991.
- **SENGENBERGER**, Werner & **PIKE**, Frank. Distritos Industriais e Recuperação Econômica Local: questões de pesquisa e de política. In: *Empresários e Empregos nos Novos Territórios Produtivos – o caso da terceira Itália*. Cocco, Giuseppe; Urani, André & Galvão, Alexander Patez (orgs.). Rio de Janeiro, DP&A, 2002.

- **SHUMPETER**, Joseph A. – *Capitalismo, Socialismo e Democracia*. Rio de Janeiro, Editora Fundo de Cultura,
- ----- - *A Teoria do Desenvolvimento Econômico – Uma Investigação sobre Lucros, Capital, Crédito, Juro e o Ciclo Econômico*. Editora Abril, São Paulo, 1982.
- **SMELSER**, Neil & **SWEDBERG**, Richard – “The Sociological Perspective on the Economy”. In: *The Handbook of Sociology Economic*. Smelser and Swedberg editors. Princeton, Princeton University Press, 1994.
- **STORPER**, Michael. “Las Economias Regionales como Activos Relacionales”. In: *Cadernos do IPPUR*, ano XII, nº 2, pp. 29-68. Rio de Janeiro, UFRJ, 1999.
- **TENDLER** Judith. “The Economic Wars Between the States”. Presented at the OECD/State Government of Ceará Meeting on Foreign Direct Investment and Regional Development, Fortaleza, 12 de dezembro de 2002.
- **WANDERLEY**, Fernanda. “Avanços e Desafios da Nova Sociologia Econômica: notas sobre os estudos sociológicos do mercado – uma introdução”. In *Sociedade e Estado*, Vol. XVII, no 1. Brasília, Depto de Sociologia da UNB, janeiro-junho de 2002.
- **WEBER**, Max. *Metodologia das Ciências Sociais*. Editora da UNICAMP, Campinas, 1992.
- ----- . *Economia e Sociedade*. São Paulo, Editora UNB, 2004.
- **WOOLCOCK**, Michael & **NARAYAN**, Deepa. “Capital Social: implicaciones para la teoría, la investigación y las políticas sobre desarrollo”. Banco Mundial, EUA, pp. 1-24, 2003.

Outras Referências:

- Assembléia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro – ALERJ (Leis nº 2494, de 28 Dezembro de 1995; nº 2822, de 07 de Novembro de 1997; e nº 3918, de 23 de Agosto de 2002) – www.alerj.rj.gov.br;
- Boletim Informativo da Prefeitura de Porto Real- Julho de 2002;
- Bolsa de Valores do Estado de São Paulo (Bovespa) – www.bovespa.com.br
- Caderno de Apresentação Município de Porto Real;
- Caderno Municípios em Revista- Ano VI- nº 63- Junho de 1997;
- ----- - Ano Vi- nº Out/Nov- 1998;
- Caderno - Município de Porto Real- Sinônimo de Desenvolvimento ;
- Câmara Municipal de Porto Real;
- Câmara Municipal de Resende – www.cmresende.rj.gov.br;
- Câmara Municipal de Resende – Vereadores do Século XIX (Inventário Histórico);
- Companhia de Desenvolvimento Industrial do Rio de Janeiro (CODIN) – www.codin.rj.gov.br;
- Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro;
- Financiadora de Estudos e Projetos (FINEP) – www.finep.gov.br;
- Fundação CIDE – www.cide.rj.gov.br - Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro - Edição de 2002;
- ----- - Índice de Qualidade dos Municípios (IQM);
- Fundação Porto Real;
- “Infocidade”– http://www.infocidade.com.br/hist_preal.htm;
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) – www.ibge.gov.br;
- Jornais: Atualidade; Jornal do Comercio (www.jornaldocomercio.com.br); Diário do Grande ABC (www.dgabc.com.br); Diário do Vale (www.diarioon.com.br); Folha de São Paulo; Jornal Itatiaya; Gazeta Mercantil; O Globo; O Logista; O Rezendense; A Voz da Cidade (www.avozdacidade.com); Valor Econômico (www.valoronline.com.br);
- Panorama da Economia Fluminense- 1996/2000;
- Pólo Urbo-Industrial- Porto Real- etapa II, Rio de Janeiro, Porto Real/FINEP, s.d.5v., 1980;
- Porto Real, Resumo histórico – Secretaria de Educação, Cultura, esporte e Lazer do Município de Porto Real (RJ).
- Potencialidades Econômicas e Competitividade – Região Sul – SEBRAE/FIRJAN, Fundação Getúlio Vargas (FGV) , 1998;

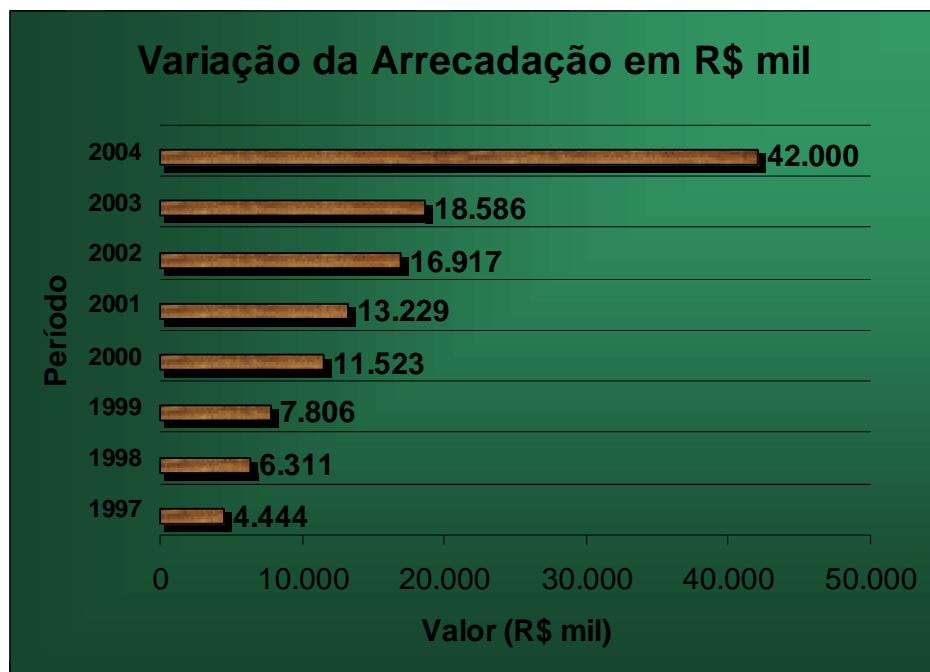
- Prefeitura Municipal de Porto Real - www.portoreal.rj.gov.br;
- Prefeitura Municipal de Resende - www.pmresende.rj.gov.br;
- Registro do Estatuto da Sociedade Amigos de Porto Real (SAPRE) – Cartório do 1º Ofício; Resende, RJ;
- Relatório do Ministério da Agricultura de 1878;
- Revista da Associação Comercial, Industrial e Agropastoril de Resende (ACIAR), 1985;
- Revista Resende, sem data;
- Site do SEBRAE – www.sebrae.com.br
- Sistema FIRJAN – www.firjan.org.br
- Outras sites relacionados: www.democracia.com.br; www.guardianbrasil.com.br; www.ipeadata.gov.br; www.marciofortes.com.br; www.metalsul.org.br; www.psa-peugeot-citroen.com; www.resende.com.br; www.sedet.rj.gov.br; www.tonkneip.cjb.net; www.volkswagen.com.br;
- Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro.

Entrevistas:

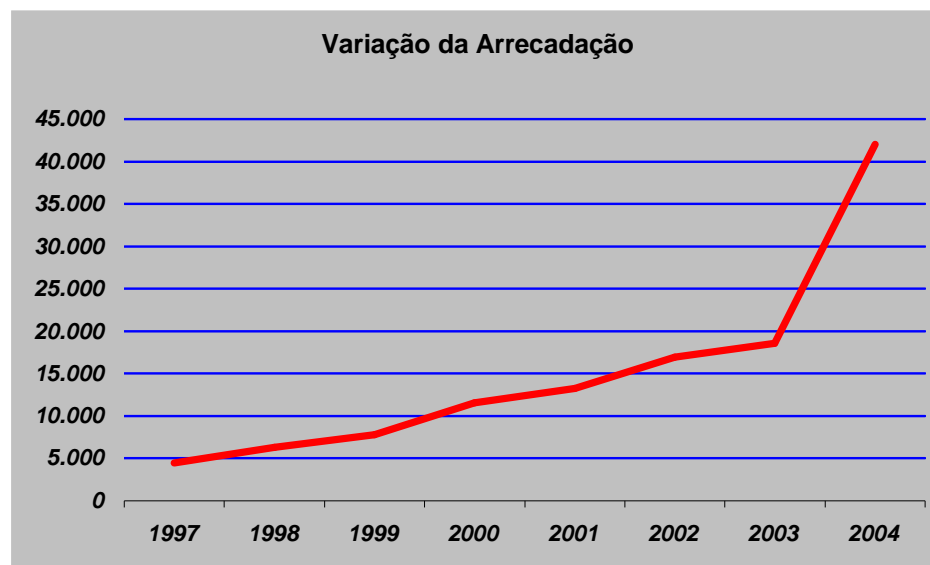
- Abelardo Galvão- Diretor do *Sistema de Rádios Porto Real* – 22/07/2004;
- Adriana Porfírio Reis - Funcionária do *Banco Porto Real*- 30/07/2004;
- Alfredo de Oliveira – Prefeito de Quatis – 01/07/2004;
- Ana Rita Orioli – Ex-candidata à vereadora – 21/07/2004;
- Andreza Heringer Tavares - Funcionária da Secretaria de Indústria e Comércio de Resende- 20/04/1999 – Entrevista realizada por José Ricardo Ramalho;
- Beatriz Vitti (Bia da Secretaria) – Ex-secretária do Conselho Municipal de Emprego - 01/09/2004;
- Claudionor Rosa – Historiador – 30/06/2004;
- Elizabeth Tarquínio Monteiro da Costa- Vice-presidente do *Grupo Renato Monteiro* - 13/08/2004;
- Emília Prota Bernardelli – Secretária Municipal de Educação e Cultura de Porto Real – 13/07/2004;
- Felipe Monteiro da Costa – Empresário – 19/08/2004;

- Fernando Henrique Cardoso – Ex-presidente da República – 04/09/2004;
- Geraldo Osório – Empresário – 01/09/2004;
- Henrique Nora – Presidente da Sub-sede da FIRJAN no Sul Fluminense – 22/11/2000 – Por José Ricardo Ramalho;
- ----- -
16/05/2004;
- Jorge Serfiotis - Prefeito eleito de Porto Real – 05/07/2004 e 15/10/2004;
- José Marco Pineschi - Secretário Municipal de Meio Ambiente- 22/07/2004;
- Júlio Vidal - Secretário de Ação Social – 18/06/2004;
- Lauro Pederassi – Morador - Setembro de 2002 - Por José Ricardo Ramalho;
- Lúcia Ungerowitz Ceylão – Ex-técnica em Administração do Escritório Ary Garcia Roza Ltda – 09/08/2004;
- Luciana Aiex – Coordenadora do Fórum Delis do SEBRAE de Resende – 30/06/2004;
- Luís Eduardo Tarquínio Monteiro da Costa- Empresário- 04/05/1999 – Por José Ricardo Ramalho;
- ----- - 21/07/2004;
- Maria Angélica Ancêde Monteiro da Costa – Presidente da Fundação Porto Real – 29/07/2004;
- Marcello Nunes de Alencar – Ex-governador do estado do Rio de Janeiro- 02/08/2004
- Márcio Fortes – Ex-deputado federal - 07/05/1999 - Por José Ricardo Ramalho;
- Noel de Carvalho – Deputado estadual – 17/02/2004;
- Roberta Maia – CODIN – 07/11/2002 - Por José Ricardo Ramalho;
- Sérgio Bernardelli- Ex-prefeito de Porto Real- 30/05/2003 – Por José Ricardo Ramalho;
- ----- - 13/07/2004;
- Valdemar – Chefe do Setor de Mecânica de Autos da *Companhia Fluminense de Refrigerantes* – 14/09/2004;
- Wellington Rennó Kneip – Arquiteto – 21/07/2004.

ANEXO 1 - GRÁFICOS



Fonte: Prefeitura Municipal de Porto Real



Fonte: Prefeitura Municipal de Porto Real

ANEXO 2 – LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO DE RESENDE

PREÂMBULO

Nós, Vereadores constituintes do Município de Resende, no pleno exercício dos poderes outorgados pelo Art. 21 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias da Constituição da República Federativa do Brasil, reunidos em assembléia e exercendo nossos mandatos, em perfeito acordo com a vontade política dos cidadãos deste Município quanto à necessidade de ser construída uma ordem jurídica democrática voltada à mais ampla defesa da liberdade e da igualdade de todos, e ainda no intransigente combate à opressão, à discriminação e à exploração do homem pelo homem, dentro dos limites autorizados pelos princípios constitucionais, promulgamos, sob a proteção de Deus, a presente **LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO DE RESENDE**.

TÍTULO II
DA ORGANIZAÇÃO MUNICIPAL
CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 5º - Compõem o Município de Resende os seguintes Distritos:

- I** - Centro, 1º Distrito;
- II** - Agulhas Negras, 2º Distrito;
- III** - Bulhões, 3º Distrito;
- IV** - Visconde de Mauá, 4º Distrito;
- V** - Pedra Selada, 5º Distrito;
- VI** - Fumaça, 6º Distrito; e
- VII** - Engenheiro Passos, 7º Distrito.

§ 1º - O território remanescente de Pirangaí passa a integrar o 1º Distrito do Município.

§ 2º - Fica criado o Distrito de Bulhões, passando a se denominar o 3º Distrito do Município.

§ 3º - Fica pertencendo ao 2º Distrito do Município a área urbana do Distrito de Pedra Selada, onde hoje se encontra assentado o Pólo Industrial, bem como os Bairros Fazenda da Barra II e III.

§ 4º - **Fica pertencendo ao 3º Distrito, toda extensão territorial à direita da Via Dutra, no sentido São Paulo/Rio, desmembrada do antigo Distrito de Porto Real, cujos limites deverão ser definidos em Lei Municipal.**

§ 5º - Todos os distritos deverão ter seus limites definidos em Lei Municipal no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, a contar da publicação da presente Emenda.

Art. 6º - Qualquer alteração territorial do Município de Resende só poderá ser feita na forma da Lei Complementar Estadual, preservando a continuidade e a unidade histórico-cultural do ambiente urbano e o vínculo socioeconômico das unidades diretamente afetadas, dependendo de consulta prévia às populações interessadas, mediante plebiscito.

Resende, 05 de abril de 1990.

Mesa Constituinte - Dr. Antônio Cardozo Gastão Filho (Presidente); João Mendes da Cunha Filho (Vice-Presidente); Hélio Oliveira de Moura (Secretário); Nei Paulo Panizzutti Júnior (Relator-Geral); Pedro Paulo Soares Florenzano (Vice-Relator)

Subcomissões – Da Ordem e Poderes do Município - Venício Esteves de Andrade (Presidente); Cléssio Izaltino do Nascimento (Relator); **Jorge Serfiotis** (Membro); Da Tributação, Orçamento, Economia e Finanças - Aníbal Rocha (Presidente); Joel Pacheco (Relator); **Sérgio Bernardelli** (Membro)

Da Saúde e Meio Ambiente - Dr. Aluísio Antônio Balieiro Diniz (Presidente); Dr. Eduardo Meohas (Relator); João Gomes Jardim (Membro)

Da Ordem Social – Luiz de Carvalho Soares (Presidente); Benedito Joaquim de Andrade (Relator); José Paulo Moreno Morais (Membro)

ANEXO 3 - NOTÍCIAS COMPLEMENTARES

Os moradores do bairro Nossa Senhora de Fátima receberam ontem, por volta das 18 horas, um presente do governo municipal. O prefeito Sérgio Bernardelli assinou a ordem de execução de serviço para o início da obra de revitalização da praça do bairro, que beneficiará a comunidade local e outros bairros da cidade. A obra estará concluída em 45 dias. Do evento participaram os vereadores Val, Dorival Ribeiro e Carlos Alberto do Rosário e os irmãos Anselmo e Henrique Sávio Martins, da RH Paisagismo, empresa responsável pela obra. Segundo João Luiz, 71 anos, pedreiro e graniteiro, morador do bairro desde 1956, que tem dez filhos e 26 netos, a praça é sonho conquistado desde o ano de 1985, quando o então prefeito, Noel de Oliveira, conseguiu o espaço, e será muito benéfico para as crianças e os idosos. “Importante; assim defino essa obra. Para as crianças será uma forma de lazer e de criação de um futuro e elas estarão aqui aos nossos olhos, perto de nossa casa. Para o idoso, as mesas de jogos vão tirá-los de dentro de casa, aumentando-lhes a auto-estima. Isso é muito bom”, conclui João Luiz. Segundo os proprietários da RH Paisagismo, Anselmo e Humberto Sávio Martins, a praça será fechada durante a obra para prevenir acidentes, mas em 45 dias a reforma estará completa. “A praça receberá playground com brinquedos infantis e mesa de jogos. Serão feitas obras de jardinagem, iluminação e a criação de um pórtico na entrada. A verba destinada foi em torno de R\$ 120 mil e vamos entregá-la à população em 45 dias, apesar de o contrato firmar 60 dias”, disseram os irmãos. Para a doméstica Rita de Cássia Oliveira, mãe de três crianças, a praça vai movimentar o bairro e será uma forma de distração para todos. “Vai ser muito bom para nós, mães. Vai ter brinquedo e mais animação para o bairro”, declarou. Amanhã, o prefeito retorna ao bairro para assinar contrato para construção da unidade de saúde. Bernardelli vai assinar também contrato para a construção de um centro de saúde no bairro São José. **Praça do bairro de Fátima será revitalizada em 45 dias – “A Voz da Cidade” - 22/05/04**

A prefeitura promoveu um encontro com o grupo Nova Geração, formado por pessoas da terceira idade. A reunião aconteceu no saguão do Palácio 5 de Novembro e serviu para que o grupo conhecesse as dependências do centro administrativo municipal. O prefeito Sérgio Bernardelli aproveitou o momento para apresentar novos projetos para a terceira idade do município, dentre eles, a locação de um imóvel para o desenvolvimento das atividades. “Estamos procurando um local amplo e que possa atender a este maravilhoso grupo. Tínhamos um imóvel em vista mas o proprietário desistiu de alugá-lo. Enquanto isso, esse espaço poderá ser utilizado para os ensaios do coral na prefeitura, o que muito nos orgulhará”, disse o prefeito, que aproveitou para anunciar que novos uniformes estão sendo preparados para o grupo. O secretário de Governo, Norival da Silveira Diniz, o Val, elogiou o trabalho de todos os profissionais que trabalham com a terceira idade, bem como a importância do trabalho para a cidade. “A experiência que essas pessoas transmitem é muito importante para todos nós. Sem contar com o exemplo de vida que cada integrante nos passa. Exemplo de coragem, de determinação, de animação e de amor à vida”, declarou. Ao final do encontro, o coral Nova Geração se apresentou para o público. Os vereadores José Roberto Pereira, Carlos Alberto do Rosário, Dorival Ribeiro e Rita de Cássia, e secretários municipais participaram do evento. **Terceira idade conhece Centro Administrativo em encontro com prefeito - “A Voz da Cidade” - 24/05/2004.**

Foi inaugurada ontem a pavimentação asfáltica da Rua B do bairro Freitas Soares, realizada em apenas 45 dias, conforme prometido. A rua, que há algum tempo era considerada um valão, prejudicando os moradores, transmitindo doenças, foi se transformando em poucos dias em área urbana para a população. A pavimentação realizada na Rua Natal e parte da Rua São Francisco teve um custo de cerca de 109.654,79, em 45 dias, acabando com a poeira e proporcionando um pouco mais de dignidade à comunidade. Disse Sérgio Bernardelli, prefeito da cidade, ao se referir ao melhoramento: “É com muita alegria que inauguro essa melhoria, dando continuidade ao pacote de obras que vão ser realizadas, como no Centro de Saúde, onde estão sendo inauguradas hoje as obras e as 50 casas”, afirma o prefeito. Com o término da obra outros projetos já estão sendo desenvolvidos, como da Policlínica (Posto de Saúde), uma prioridade para a população, além das manilhas que vão dar o fim definitivamente ao valão. Ayres Roberto, presidente da associação de moradores, ao discursar, emocionado, comparou a rua de hoje com a do passado, com notável diferença. **Em tempo recorde: obra é concluída em 45 dias – “A Voz da Cidade” - 01/06/04.**

O prefeito Sérgio Bernardelli anunciou durante entrega da pavimentação asfáltica de ruas nos bairros Freitas Soares e Nossa Senhora de Fátima, a liberação de recursos no valor de R\$ 3,8 milhões para a execução de mais obras no município. Dentre os trabalhos está o asfaltamento das Ruas 11, 15, 17, 19, 25, 27, 29, 31 e 32, como parte da segunda etapa da pavimentação do bairro Freitas Soares; Florianópolis e I, no Jardim das Acácias; Campo Grande, no bairro São José, trecho que o liga à estrada para a Guardian; José dos Santos e José Guerardi, no Centro da cidade, num total de 36 mil metros quadrados. O recapeamento da Estrada Floriano-Porto Real, trecho compreendido entre o bairro Nossa Senhora de Fátima e o Centro da cidade, próximo à ponte metálica, num total de três quilômetros, também foi anunciado pelo prefeito, que falou ainda da construção de uma ciclovia ao longo da rodovia. A obra terá um custo de R\$ 550 mil. O pacote de obras não inclui somente a área de infra-estrutura urbana. A praça do bairro Nossa Senhora de Fátima passará por trabalhos de urbanização, cujo custo orçado é de R\$ 150 mil. A prefeitura também vai utilizar R\$ 200 mil para canalizar 220 metros restantes do valão que corta os bairros Freitas Soares e Nossa Senhora de Fátima, complementando assim os trabalhos iniciados há alguns anos e R\$ 220 mil para a construção de uma unidade de saúde no bairro Nossa Senhora de Fátima. Outra obra anunciada por Bernardelli será a construção de 50 casas populares no bairro Jardim das Acácias, através de um convênio firmado com o Governo do Estado do Rio de Janeiro, no valor de R\$ 650 mil. De acordo com o prefeito, o novo pacote de obras demonstra que o programa de governo vem sendo cumprido dentro do cronograma. “Estamos realizando um governo com muita seriedade e serenidade. Temos um programa que vem sendo cumprido pouco a pouco, com responsabilidade e voltado para beneficiar única e exclusivamente a população porto realense”, finalizou anunciando a elaboração de projeto visando asfaltar as Ruas 16 e 16 A, no bairro Freitas Soares, a ser feito logo que terminassem as obras da segunda etapa. **Bernardelli anuncia mais obras para o município – “A Voz da Cidade” - 02/06/04.**

A prefeitura prossegue com os trabalhos de infra-estrutura e pavimentação das ruas do Freitas Soares. Na última sexta-feira, o prefeito Sérgio Bernardelli esteve no bairro, em companhia do vereador Dorival Ribeiro (PMDB), acompanhando de perto o andamento das obras em diversas ruas que estão sendo preparadas para serem pavimentadas. Uma das ruas em que Bernardelli esteve foi a 11, onde recebeu os parabéns dos moradores pelo asfalto executado na última quinta-feira. Na Rua 15, chefe do Executivo conversou com funcionários da construtora responsável pelo serviço e verificou que o cronograma de execução está sendo cumprido como foi determinado pela prefeitura. De acordo com o prefeito, os trabalhos integram o programa de governo municipal que visa levar infra-estrutura para todos os bairros. “São obras de qualidade e que estão sendo executadas com calma, sem pressa. Pouco a pouco estamos dotando todos os bairros de Porto Real com total infra-estrutura, com água, esgoto, luz, pavimentação, sem contar as obras voltadas para o lazer, para a saúde e para a educação”, disse. Bernardelli aproveitou para acompanhar as obras na Estrada Floriano-Porto Real, cujo serviço foi iniciado semana passada e se encontra concentrado entre os bairros Freitas Soares e Nossa Senhora de Fátima. Os três quilômetros da estrada serão recapeados, graças a um convênio firmado entre a prefeitura e o Governo do Estado do Rio de Janeiro. Na estrada, também será construída uma ciclovia para dar mais segurança às pessoas que se utilizam da via para se deslocar para o trabalho ou para praticar caminhadas. **Ruas do Freitas Soares são beneficiadas com asfaltamento – “A Voz da Cidade” - 14/06/04.**

As obras de construção da nova área de lazer no bairro Novo Horizonte encontram-se em estado adiantado. Atualmente, os trabalhos estão concentrados na colocação de meio-fio ao longo dos 120 metros da extensão da área. O novo espaço para a prática de lazer e esporte terá três quadras poliesportivas, sendo uma com grama sintética e pista de skate, além de playground para as crianças, quatro quiosques dotados de banheiros, que poderão ser utilizados pelos moradores em períodos festivos, bancos e mesas. O projeto prevê também a arborização ao redor da área, contribuindo para o embelezamento do bairro. Na última sexta-feira, o prefeito Sérgio Bernardelli esteve visitando o bairro e acompanhando de perto o andamento das obras, quando conversou com operários e com moradores. “A nova área do bairro Novo Horizonte faz parte do programa desenvolvido pelo governo municipal que consiste em propiciar opções de lazer e esporte para a população”, disse Bernardelli que recebeu os cumprimentos dos moradores pela obra. **Novo Horizonte ganha áreas de lazer - “A Voz da Cidade” - 15/06/2004**

A prefeitura paga, amanhã, o salário do mês de junho aos 1.100 funcionários. Junto com os vencimentos do mês, também estará sendo liberada a primeira parcela do décimo terceiro salário. A notícia foi recebida com alegria pelos funcionários, que já contavam com o pagamento da primeira parcela do décimo terceiro no final de junho, como é costume há anos na prefeitura, mas não esperavam pela excelente notícia dada no início da semana pelo prefeito de que o dinheiro sairia cinco dias antes do término do mês (dez dias antes do que a lei exige e como é feito pela maioria das empresas). Os contra-cheques começam a ser distribuídos na quinta-feira e, sem dúvida, vão deixar felizes os funcionários, que poderão contar com um dinheiro a mais no bolso. Para Valnete da Silva, que trabalha como auxiliar de serviços gerais, a primeira parcela do décimo terceiro vai ajudar a pagar as dívidas existentes. “Também vou aproveitar para fazer uma festinha de aniversário para a minha filha de 13 anos”, revela. Outra que não conteve a alegria foi a guarda municipal Letícia Muniz. “O dinheiro vem em ótima hora, pois vai me ajudar a quitar algumas contas”, disse Letícia revelando que, após pagar as dívidas, vai depositar o restante no banco. Em fevereiro, a prefeitura havia concedido reajuste salarial de 15 por cento ao funcionalismo. Hoje, o menor salário pago é de R\$ 303,60, o que corresponde a mais de 100 dólares, valor maior que o salário mínimo praticado no estado do Rio de Janeiro e bem superior ao que está sendo discutido pelo Governo Federal e Congresso Nacional, cuja “briga” se arrasta há semanas, prejudicando milhões de brasileiros. O prefeito Sérgio Bernardelli justifica a medida, enfatizando que o funcionalismo é o maior patrimônio que o município possui. “Um governo pode asfaltar ruas e construir pontes, viadutos, áreas para lazer e outras obras grandiosas, mas se não valorizar o funcionalismo, de nada adianta. São eles que trabalham o durante o dia para atender bem a população, contribuindo para o desenvolvimento da cidade. Em Porto Real, temos mais de mil colaboradores que têm importante participação no crescimento do nosso município”, diz Bernardelli. **Prefeitura paga com antecedência salário de junho e primeira parcela do décimo terceiro salário – “A Voz da Cidade” - 24/06/04.**

O prefeito Sérgio Bernardelli esteve na sexta-feira 25, no bairro Jardim Real, acompanhando a conclusão dos trabalhos de pavimentação asfáltica das Ruas José dos Santos e José Guerardi. O chefe do Executivo Municipal estava acompanhado do presidente da associação de moradores do bairro, Jorge Cardoso Gastão, e aproveitou para conversar com moradores, ocasião que foi muito elogiado pela execução da obra, que vai beneficiar dezenas de famílias. Ao todo, foram construídos 5,5 mil metros quadrados de pavimentação de asfalto. Antes, porém, a prefeitura havia realizada a pavimentação da Rua Professora Júlia Juliana Marassi, que serve de via de acesso para os moradores da Rua José Guerardi. “Estamos, pouco a pouco, cumprindo o nosso plano de governo e procurando atender os anseios dos moradores, que tinham que conviver com a poeira, na época de estiagem, e com a lama, nos dias de chuva”, disse Bernardelli. Também na sexta-feira, foi concluído o trabalho de asfaltamento da Estrada Floriano-Porto Real (antiga RJ-159), num total de três quilômetros. A obra, realizada por meio de um convênio firmado entre a prefeitura e o Governo do Estado, com recursos do programa para o Desenvolvimento dos Municípios (Padem), vai facilitar o trânsito de veículos que antes era muito complicado. Ao longo da estrada, a prefeitura pretende construir uma ciclovia, beneficiando as pessoas que residem nos bairros localizados na Zona Sul e que precisam se deslocar até o Centro da cidade para trabalharem, bem como para aqueles que usam as margens da estrada para a prática de caminhada e de ciclismo. **Prefeitura conclui asfaltamento de ruas no Jardim Real - Bernardelli acompanha a conclusão do trabalho de asfaltamento – “A Voz da Cidade” - 28/06/04.**

A prefeitura corre para melhorar áreas de lazer em diversos pontos da cidade, drenagem de águas pluviais e asfalto. atingir e vão custar, no total, R900 mil. Essa semana também começa a construção de mais dois postos de saúde na cidade, num investimento de R\$ 395 mil. A idéia é terminar o mandato cumprindo com todos os compromissos assumidos com a comunidade. Uma boa notícia chegou para o bairro São José. Os moradores vão ganhar uma praça no final da rua Rio de Janeiro e a complementação do asfalto da rua Campo Grande. A obra tem previsão para ser concluída no dia 20 de agosto. “estamos trabalhando incansavelmente em prol de nossa comunidade, para melhorar cada vez mais a qualidade de vida da população”, declarou Bernardelli. Outro bairro que foi contemplado na última semana foi o Freitas Soares com a construção da quadra poliesportiva entre as ruas 21 e 23. Essa é a segunda quadra do bairro, um dos maiores da cidade. No Jardim das Acácias, as melhorias são na parte de drenagem,

meio-fio e pavimentação. Saúde – Os terrenos que irão abrigar os postos de saúde nos bairros de Fátima e São José já foram preparados e a construção das unidades. A previsão é de que as obras durem 150 dias. **Obras por todo o lado – Melhorias – Prefeito anuncia início de série de obras na cidade, num investimento total de R\$ 900 mil – “Jornal Atualidade” - 10-16/07/2004.**

O bairro São José vem sendo beneficiado por diversas obras realizadas pelo governo municipal, entre elas está o asfaltamento de mais de três mil metros quadrados da Rua Campo Grande, iniciado há 15 dias e que se encontra concluído. O trecho asfaltado vai contribuir para o tráfego de veículos, ligando o bairro à estrada de acesso a Guardian. A ordem de serviço para o asfaltamento da rua foi assinada no último dia 5. Durante o ato, o prefeito Sérgio Bernardelli assinou também a autorização para a construção da praça do bairro, cuja obra já foi iniciada e tem término previsto para a segunda quinzena de agosto. Na ocasião da assinatura, Bernardelli fez um breve retrospecto de seu governo e de como a cidade cresceu durante sete anos de administração: “Não teria conseguido nada sem o apoio e o carinho da população de Porto Real. Por isso, eu e os meus secretários trabalhamos dia e noite em prol da comunidade”, afirmou. Em breve, Bernardelli estará assinando a ordem de serviço para a construção do túnel da cidadania, ligando São José ao Bairro de Fátima. “Hoje, para se ir de um bairro para o outro, o motorista precisa se deslocar até Floriano, aumentando a distância e acarretando em perda de tempo. Os pedestres, por sua vez, têm que atravessar uma linha férrea, o que representa risco para a vida dos moradores”, explicou. **JARDIM DAS ACÁCIAS** Já estão avançadas as obras de drenagem de águas pluviais e construção de meio-fio no bairro Jardim das Acácias, entre a Avenida A e Rua I. As obras integram a primeira etapa dos trabalhos visando a pavimentação das ruas. As obras de drenagem e meio-fio devem estar concluídas dentro de mais um mês e os cerca de 12 mil metros quadrados de pavimentação em aproximadamente 90 dias. “Estas melhorias são essenciais para o bairro, pois é importante captar de maneira correta a água da chuva e tornar o acesso ao bairro mais fácil possível”, afirmou o prefeito Sérgio Bernardelli, que assinou ordem de serviço para início das obras no Jardim das Acácias no último dia 6. As obras são custeadas com recursos da prefeitura **São José recebe mais de três mil metros de asfalto – “A Voz da Cidade” - 31/07/04.**

Foi inaugurada dia 27 de agosto a praça do bairro São José, antiga reivindicação dos moradores do local, que recebeu o nome de Santo Santana, homenagem a um antigo morador do bairro. A praça fica no final da Rua Rio de Janeiro, na saída para a Via Dutra. O terreno foi cedido por um empresário, dono de uma rede de supermercados na região, que presenciou o evento ao lado do prefeito Sérgio Bernardelli, do presidente da associação de moradores do bairro, Guilherme Barbosa Filho e da viúva do homenageado, dona Filhinha, que há 57 anos chegava a Porto Real acompanhando o marido. Bernardelli agradeceu a colaboração do empresário e do apoio dado pelos moradores do bairro ao seu governo. “Todos os moradores embarcaram nesse desejo de ter a sua área de lazer e agora temos aqui este resultado bonito e merecido”, disse o prefeito. **Bairro São José ganha praça – “Jornal A Voz da Cidade” – 26/08/2004.**

A grande novidade será a construção de um túnel sob a linha férrea ligando os bairros Nossa Senhora de Fátima e São José, no valor de R\$ 600 mil, um anseio da população dos dois bairros. A obra é uma necessidade antiga dos moradores para se deslocarem de um bairro a outro, têm que passar pela via férrea, ameaçando a própria vida. “Será o Túnel da Integração, facilitando muito a vida dos moradores. Hoje, por exemplo, os motoristas que trafegam pela localidade têm que passar por um itinerário que aumenta em mais de um quilômetro o percurso, ocasionando perda de tempo”, diz o prefeito. **Prefeito visita local onde será construído o Túnel da Cidadania – “A Voz da Cidade” - 08/06/04.** A construção do túnel está a pleno vapor. Terça-feira, o prefeito Sérgio Bernardelli fez questão de romper a última camada de concreto, num ato que reuniu moradores das duas comunidades. Emocionado, o prefeito ressaltou a importância do túnel para os moradores. “Muitos não acreditaram que o Túnel da Cidadania fosse possível. Agora, ele está aqui. É mais um compromisso que estamos cumprindo em respeito à população de Porto Real, principalmente dos nossos queridos moradores dos bairros São José e Fátima, que antes se arriscavam atravessando a pé a ferrovia federal para encurtar a distância”, disse em meio aos aplausos e homenagens das pessoas presentes. Entre as homenagens, uma foi prestada pela família de José Cerilo da Silva, morador do bairro Fátima, que sofre do mal de Alzheimer. Segundo a família do idoso, a locomoção era muito difícil e perigosa. “Com o túnel, a vida de

todos ficará mais fácil”, era a frase mais dita entre os moradores que tiveram a oportunidade de visualizar os resultados preliminares da obra. As pessoas que compareceram ao evento puderam desfrutar um pouco dos benefícios que o Túnel da Cidadania vai trazer. Moradores dos dois bairros o usavam para se encontrar do outro lado para comemorar a conquista. O local foi aberto apenas para o evento, já que a segurança poderia ser garantida. Mas as obras continuam e têm estimativa para conclusão até o começo de novembro. O túnel tem 20 metros de extensão e terá uma única pista, que contará com passarelas dos dois lados para trânsito de pedestres. Um semáforo vai nortear o trânsito no local que terá fluxo de carros dos dois lados. Até agora quem tem carro necessita dar a volta em Floriano, distrito de Barra Mansa, para chegar ao outro bairro, aumentando o percurso em cerca de três quilômetros. **Aberto o Túnel da Cidadania - Obra, que vai ligar o bairro Fátima a São José, está a pleno vapor. Bernardelli se emociona ao romper última camada de concreto – “A Voz da Cidade” - 01/10/2004.**