


OFENSIVA NEOLIBERAL, METROPOLIZAÇÃO DO ESPAÇO E MEGARREGIÃO RIO DE JANEIRO-SÃO PAULO: UM OLHAR PARA AS REDES FERROVIÁRIAS

NEOLIBERAL OFFENSIVE, METROPOLIZATION OF SPACE AND MEGARREGION RIO DE JANEIRO-SÃO PAULO: A LOOK AT RAILWAY NETWORKS

André Luiz do Nascimento Germano ^A

 <https://orcid.org/0000-0003-4265-4320>

Correspondência: andreabcgermano@gmail.com

^A Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), Rio de Janeiro, Brasil

DOI: [10.12957/cdf.2022.67148](https://doi.org/10.12957/cdf.2022.67148)

Recebido em: 10 mai. 2022 | Aceito em: 23 jun. 2022.

RESUMO

A partir dos conteúdos da geografia econômica e da economia política, neste trabalho busca-se colocar em evidência o contexto de ofensiva neoliberal e a forma que o Estado e os empreendimentos estão lidando com as ferrovias, impulsionando e sendo impulsionados por vetores da metropolização do espaço e das tendências de uma urbanização regional expressiva no sudeste do país. Portanto, a partir do debate sobre a metropolização do espaço e a constituição da megarregião Rio de Janeiro – São Paulo, evidencia-se o papel das linhas férreas num contexto de ofensiva neoliberal. Busca-se observar planos e audiências públicas recentes sobre as malhas ferroviárias do Rio de Janeiro e as preocupações do Governo Federal – este último abertamente comprometido com uma ofensiva neoliberal que há muito não se via no país – com o sistema ferroviário nacional.

Palavras-chave: Ofensiva Neoliberal; Metropolização do Espaço; Megarregião Rio de Janeiro-São Paulo; Rede Ferroviária.

ABSTRACT

Based on the contents of economic geography and political economy, this work seeks to highlight the context of the neoliberal offensive and the way in which the State and enterprises are dealing with the railways, driving and being driven by vectors of metropolization space and the trends of an expressive regional urbanization in the southeast of the country. Therefore, from the debate on the metropolization of space and the constitution of the Rio de Janeiro - São Paulo megaregion, the role of the railways in a context of neoliberal offensive becomes evident. It seeks to observe recent plans and public hearings on the rail networks in Rio de Janeiro and the concerns of the Federal Government – the latter openly committed to a neoliberal offensive that had not been seen in the country for a long time – with the national rail system

Keywords: Neoliberal Offensive; Metropolization of Space; Megaregion Rio de Janeiro-São Paulo; Railway Network.

1. Introdução

A partir de contribuições de Lencioni (1997; 2007; 2008; 2015); Mattos (2015); Perry Anderson (1995), Harvey (1989; 2005; 2013) e Ribeiro (2020), entre outros autores que formam o aporte teórico deste trabalho, busca-se colocar em evidência o contexto de ofensiva neoliberal e a forma que o Estado e os empreendimentos estão lidando com as ferrovias, impulsionando e sendo impulsionados por vetores da metropolização do espaço e das tendências de uma urbanização regional expressiva no sudeste do país. Sendo assim, este artigo tem como objetivo compreender, a partir do debate sobre a metropolização do espaço e a constituição da megaregião Rio de Janeiro-São Paulo, o papel das linhas férreas num contexto de ofensiva neoliberal.

Este objetivo contempla e proporciona um esforço de agendas importantes para o seguimento de pesquisas pensando a confecção da tese de doutoramento: as discussões das disciplinas do Programa de Políticas Públicas e Formação Humana da Universidade do Estado do Rio de Janeiro, com reflexões sobre o papel do Estado sob as rédeas do neoliberalismo; a centralidade nas redes ferroviárias; e discussões sobre o fenômeno da metropolização do espaço, que vem tomando conta dos debates da geografia econômica, urbano, regional e das redes. Justamente devido a essa agenda, busca-se observar planos e audiências públicas recentes sobre as malhas ferroviárias do Rio de Janeiro e as preocupações do Governo Federal – este último abertamente comprometido com uma

ofensiva neoliberal que há muito não se via no país – com o sistema ferroviário nacional. Trata-se, portanto, de um trabalho de caráter conceitual e de aproximação teórica ao objeto de análise, sendo metodologicamente pautado em revisão bibliográfica e análise a partir de fontes documentais.

Ao nosso olhar, as possíveis estruturações ferroviárias, ligadas aos grandes empreendimentos, que estão despontando a partir dos avanços neoliberais dos últimos anos, no Brasil, são combustíveis para a expansão da megarregião Rio de Janeiro-São Paulo, observada e debatida por Lencioni (2015). Dessa forma, o artigo se estrutura e subdivide da seguinte maneira: uma primeira parte discutindo o histórico do neoliberalismo e sua proliferação no Estado brasileiro, além de tratar das condições gerais de produção e analisar brevemente as ações recentes do Estado brasileiro no que tange às ferrovias; uma segunda parte buscando compreender a metropolização do espaço como produtora de uma nebulosa urbana, a partir de dispersão e concentração; e uma terceira evidenciando a megarregião Rio de Janeiro-São Paulo e as possibilidades advindas da expansão do sistema ferroviário brasileiro sob as rédeas do neoliberalismo.

2. Ofensiva neoliberal, o papel do Estado e as ferrovias

O neoliberalismo se origina no pós-guerra, na Europa e na América do Norte, “como reação teórica e política veemente contra o Estado intervencionista e de bem-estar” (ANDERSON, 1995, p.9). A partir de autores como Hayek, Friedman, Karl Popper, Mises, Michael Polanyi, entre outros, Segundo Perry Anderson (1995, p.9), a ideia era “combater o keynesianismo e o solidarismo reinantes e preparar as bases de um outro tipo de capitalismo, duro e livre de regras para o futuro”. Esses autores desafiaram o consenso oficial da época, anos de ouro do capitalismo, com fortes intervenções do Estado, e argumentaram que a “desigualdade era um valor positivo – na realidade imprescindível em si –, pois disso precisavam as sociedades ocidentais” (ANDERSON, 1995, p.10).

Estes autores neoliberais permaneceram na contramão na hegemonia das ideias até a crise de 1973, quando a recessão se mostrou terreno fértil para proliferação de suas concepções e começaram a ser colocadas em prática, no capitalismo avançando, em 1979,

no governo eleito de Thatcher, na Inglaterra¹. Os governos, quaisquer que fossem, a partir de então, deveriam ter a estabilidade monetária como meta suprema, com reformas fiscais sendo imprescindíveis para incentivar os agentes econômicos (ANDERSON, 1995).

David Harvey (1989), que analisou as transformações político-econômicas do capitalismo no final do século XX, afirma que foram demasiadas as marcas de modificações em processos de trabalho, hábitos de consumo, configurações geográficas e geopolíticas, poderes, práticas do Estado, entre outras, neste período. Segundo o autor, toda essa modificação foi uma resposta do sistema capitalista à crise na economia global e na produção industrial gerada pelos avanços tecnológicos atingidos até a década de 1960. Esse processo marcou aquela primeira grande recessão após a Segunda Guerra Mundial e reinventou a produção do espaço global. A crise de 1973, segundo o Harvey (1989, p. 119), foi o “colapso do sistema fordista-keynesiano”, que havia se tornado hegemônico a partir de 1945. De 1965 a 1973, que é o ano da crise do petróleo, ficou cada vez mais difícil de um sistema rígido, com um Estado centralizador e ordenador da lógica capitalista, conter suas próprias contradições, ao mesmo tempo que as concepções dos autores neoliberais se espalhavam pelos Estados da Europa Ocidental e nos Estados Unidos (ANDERSON, 1995).

A partir da década de 1970, a revolução das comunicações e o desenvolvimento da informática transformaram radicalmente as distâncias e o neoliberalismo promoveram fortes políticas de desregulamentação, de flexibilização, proporcionando outros ares à globalização e à própria dimensão do urbano que veremos a seguir. Nesse contexto, estabeleceu-se, segundo Harvey (2005), que, no caso de um conflito entre a integridade das instituições financeiras, de um lado, e o bem-estar dos cidadãos, de outro, os primeiros devem prevalecer. Dessa forma a produção do espaço, a criação de redes, e toda decisão que envolvesse a cidade, o urbano, a metrópole, se desenrolava para favorecer as atividades de acumulação de capital por parte das grandes corporações financeiras.

Em “A nova razão do mundo: ensaio sobre o neoliberalismo” de Pierre Dardot e Christian Laval (2009), em especial no capítulo intitulado “O Governo Empresarial”, os autores mostram que são os imperativos, as premências e as lógicas das empresas privadas

¹ Vale destacar que na América Latina, mais especificamente no Chile do ditador Pinochet de 1970, o neoliberalismo já era uma realidade. “[...] naturalmente, a inspiração teórica da experiência pinochetista era mais norte-americana do que austríaca. Friedman, e não Hayek, como era de se esperar nas Américas. Mas é de se notar que a experiência chilena dos anos 70 interessou muitíssimo a certos conselheiros britânicos importantes para Thatcher” (ANDERSON, 1995, p.18).

que comandam diretamente as agendas do Estado, a partir dessa ascensão do neoliberalismo, mesmo em alguns governos que se colocam mais à esquerda. Segundo eles, a prática liberal é um poderoso elemento revelador das lentas mutações que afetaram os modos de governos. Dardot e Laval (2009) explicam que não significa que um Estado forte, controlador, enquanto bem de todos, se retira absolutamente e seja destroçado, mas que ele exerce seu poder maior orientando tanto quanto possível as atividades dos atores privados e incorporando ao mesmo tempo os códigos, as normas e os padrões definidos por agentes privados, sendo parceiro de interesses oligopolistas na guerra econômica da globalização contemporânea.

Travando um diálogo com essa percepção, pode-se notar que esse neoliberalismo penetrou nas compreensões e se tornou "senso comum", segundo Harvey (2005, p.50), "se colocando cada vez mais como maneira necessária e até natural de regular a ordem social". O autor, aliás, na obra supracitada, "Neoliberalismo: História e Implicações", mais especificamente no Capítulo 3, que trata d'O Estado neoliberal, aponta contradições intrínsecas às formações teóricas e práticas do neoliberalismo, mostrando que, a partir de seus idealizadores e entusiastas,

[...] o Estado neoliberal deve favorecer fortes direitos individuais à propriedade privada, o regime de direito e as instituições de mercados de livre funcionamento e do livre comércio. Trata-se de arranjos institucionais considerados essenciais à garantia das liberdades individuais. O arcabouço legal disso são obrigações contratuais livremente negociadas entre indivíduos juridicamente configurados no âmbito do mercado. A santidade dos contratos e o direito individual à liberdade de ação, de expressão e de escolha têm de ser protegidos. (HARVEY, 2005, p.75)

No entanto, com aproximadamente trinta anos de ascensão de neoliberalismo até a elaboração desta sua obra, era possível afirmar que

[...] a prática da neoliberalização evoluiu de tal modo que se afastou ponderavelmente do modelo que a teoria oferece. Além disso, a evolução um tanto caótica e o desenvolvimento geográfico desigual de instituições, poderes e funções nos últimos trinta anos sugerem que o Estado neoliberal pode ser uma forma política instável e contraditória. (HARVEY, 2005, p.75)

Harvey (2005) afirma, ainda, que é difícil apontar uma homogeneidade de práticas do neoliberalismo no mundo, justamente devido às diversas formas e adaptações elaboradas e postas em práticas neste período, até devido ao desenvolvimento geográfico

desigual, mas que de fato há a presença de uma ensandecida pedida por estabilidade monetária como meta suprema, com reformas fiscais sendo imprescindíveis para incentivar os agentes econômicos, conforme também foi apontado por Perry Anderson (1995), sendo o Estado neoliberal “necessariamente hostil a toda forma de solidariedade social que imponha restrições à acumulação do capital” (HARVEY, 2005, p.85).

No Brasil, o neoliberalismo se instala de *corpo e alma*, de fato, a partir dos anos de 1990, num contexto de expansão deste pela América Latina, a partir, inclusive, de mecanismo internacionais, conforme aponta o próprio Harvey (2005):

Por volta de 1994, cerca de dezoito países (como México, Brasil, Argentina, Venezuela e Uruguai) aceitaram acordos que previam o perdão de 60 bilhões de dólares de suas dívidas. Naturalmente, tinham a esperança de que esse alívio da dívida iria provocar uma recuperação econômica que lhes permitiria pagar num momento oportuno o resto da dívida. O problema estava no fato de o FMI ter imposto aos países que aceitaram esse pequeno perdão da dívida (quer dizer, pequeno em relação ao que os bancos poderiam ter concedido) que engolissem a pílula envenenada das reformas institucionais neoliberais. (p.85)

Carlos Mattos (2015), ao tratar sobre liberalização econômica, desregulação e crescimento metropolitano, mostra que os países da América Latina adotaram, no final do século XX, com maior ou menor intensidade, as medidas do modelo “neoliberal”, num processo de reestruturação. Segundo o autor,

a maioria desses países impulsionou uma liberalização econômica radical, baseada em princípios de subsidiariedade e neutralidade do Estado, que incluiu diversas medidas em matéria de desregulamentação, privatização, abertura externa, flexibilização salarial etc. Esses processos de reestruturação – em que a difusão e adoção das novas tecnologias da informação e da comunicação (ntic) desempenharam papel fundamental – significaram a progressiva incorporação desses países à dinâmica da globalização, assentando as bases para uma nova fase de modernização capitalista stricto sensu. (MATTOS, 2015, p.158)

As teorias e práticas neoliberais já eram louvadas e solicitadas desde o primeiro ano de governo do Fernando Collor de Mello, então do Partido da Reconstrução Nacional (PRN), sendo o primeiro eleito por voto direto do povo após a Ditadura (1964-1985). Collor foi eleito em 1989, um ano após a constituinte que firmou importantes compromissos sociais do Estado brasileiro. As campanhas de seu governo na TV falavam abertamente em desestatização, com privatizações de empresas públicas estratégicas e comparava o Estado brasileiro com um elefante na sala, conforme pode ser observado em

vídeo, intitulado de Campanha 1, disponível no YouTube². No vídeo de Campanha 2³, compara o Estado brasileiro a um elefante tendo que correr contra cavalos potentes – outros 40 países, que já haviam passado por privatizações. A partir de então, o neoliberalismo se tornou realidade do debate público brasileiro e se fortaleceu durante toda a década de 1990, sendo os dois governos de Fernando Henrique Cardoso (PSDB) grandes símbolos, devido privatizações de empresas públicas importantes para a soberania nacional.

Perdigão (2015) aponta que a década de 1990 marca a desregulamentação do transporte marítimo e ferroviário, por exemplo, com a inserção do Brasil de vez na economia globalizada calcada em privatização e desregulação. “Na esteira da competição pelos fluxos globais, novos imperativos surgiram à logística das redes mundiais de circulação” (PERDIGÃO, 2015). A partir de uma explícita combinação de interesses entre o setor estatal federal e o privado, houve uma reorganização de espaços produtivos marcada pelas políticas econômicas neoliberais, reinserindo o Brasil num mundo de superposição da dinâmica globalizadora e da guerra dos lugares (SANTOS, 1996), controlando a crise inflacionária que se arrastava desde o início da década de 1980, com a especialização em *commodities* “retomando” espaço na produção brasileira (PERDIGÃO, 2015).

A partir dos anos 1990, portanto, o Estado brasileiro deixou de construir uma economia nacional ao privatizar setores estratégico, das indústrias à logística (incluindo malhas ferroviárias importantes), abandonando seu papel de gestor direto de grande parte dos grandes projetos (PERDIGÃO, 2015). Conforme salientam Santos e Silveira (2001 p.302), aliás, “o neoliberalismo acarreta mudanças importantes na utilização do território”, pois torna o uso mais seletivo do que antes e causa distúrbios regionais ainda mais significativos.

Já no início do século XXI, segundo Aluizio Mercadante (2010), o Governo de Luiz Inácio Lula da Silva, do Partido dos Trabalhadores (PT), iniciou no país um novo padrão de desenvolvimento, no qual o social era o eixo estruturante do crescimento econômico. Mercadante (2010) argumenta que havia, até aquele momento, bons

² Desestatização (ou Privatização) Campanha 01. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=ljQjA21I_d8&ab_channel=tvanos90. Acesso em 23/11/2021.

³ Desestatização (ou Privatização) Campanha 02. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=2WfChfvOO4I&ab_channel=tvanos90. Acesso em 23/11/2021.

indicadores, singularidades históricas perceptíveis, que permitiriam falar de um novo desenvolvimentismo brasileiro. Somando elementos, como a ruptura paradigmática com a agenda neoliberal, com fortes investimentos sociais, o fortalecimento do estado democrático de direito, a inserção internacional soberana, o advento da descoberta das reservas do pré-sal, o amplo investimento em educação e ciência e a liderança no desenvolvimento sustentável, haveria tido início um processo de desenvolvimento que se distinguiu, segundo o autor, não apenas do que se convencionou chamar de modelo neoliberal dos anos de 1990, mas também do antigo nacional-desenvolvimentismo que caracterizou as primeiras ondas da industrialização brasileira⁴.

Não é o propósito deste texto debater se foi ou não um período desenvolvimentista, averiguando as características de um Estado desta natureza. Fato é que no contexto interno brasileiro, neste período, coube ao Estado financiar diretamente, via Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), conceder isenções fiscais e oferecer infraestrutura necessária, como energia elétrica subsidiada, abertura de estrada e construção de portos, favorecendo empresas nacionais e internacionais, o que o diferenciava, devido à forte participação do BNDES, do neoliberalismo que ascendeu nos anos de 1990. Conforme mostra relatório do PACS (2012), o banco ganhou um destaque gigantesco neste momento, passando a atuar como a principal fonte de financiamento de longo prazo no Brasil. Os investimentos diretos passaram de cerca de 20 bilhões em 1999, para, aproximadamente, 168 bilhões em 2010, segundo site do órgão público⁵. Um aumento significativo.

Vale lembrar, conforme visto em Dardot e Laval (2009), que no capitalismo contemporâneo, depois da ascensão liberal, as lógicas das empresas privadas comandam

⁴ Destaca-se, entretanto, que o que Mercadante (2010) analisou em 2010 adentra aos mandatos de Dilma Rousseff (PT), que se inicia em 2011 e se mantém, inclusive com reeleição, até a brusca ruptura política ocorrida em 2016, através de mecanismos jurídicos-parlamentares. Dilma, em seus mandatos (2011-2014; 2015-2016), principalmente no primeiro, continuou representando a política de crescimento econômico com investimentos do Estado em conjunto com o empresariado nacional e internacional. Vale lembrar que a ex-ministra-chefe da Casa Civil ficou conhecida como “Mãe do PAC – Programa de Aceleração do Crescimento”, um dos principais mecanismos criados no mandato de Lula para colocar em funcionamento o que Mercadante (2010) chamou de novo desenvolvimentismo brasileiro. Em março de 2010, por exemplo, o então presidente lançou, juntamente com a também então pré-candidata do PT à Presidência, Dilma Rousseff, a segunda fase do Programa de Aceleração do Crescimento, o PAC 2, em uma cerimônia para cerca de 1,2 mil convidados em Brasília. Dilma foi eleita a primeira mulher presidenta da República Federativa do Brasil, com discurso de continuidade ao modelo de governo e políticas de Lula. Conforme: <https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2010/03/100329pac2cq>. Acesso em: 01/11/2021

⁵ Gráfico da evolução de desembolso do BNDES em bilhões de reais. BNDES. Disponível em: <<https://www.bndes.gov.br>>. Acesso em: 22/11/2021.

diretamente as agendas do Estado, mesmo em contextos de governos de esquerda, liberal-social ou desenvolvimentista, pois a prática liberal é um poderoso elemento revelador das lentas mutações que afetaram os modos de governos desde o século XVIII. Harvey (2005), aliás, ao debater sobre as diferentes formas de Estados neoliberais, destaca as experiências desenvolvimentistas da Ásia:

Estados desenvolvimentistas (como Cingapura e vários outros países asiáticos), por razões bem distintas, se apoiam no setor público e no planejamento estatal em estreita associação com o capital doméstico e corporativo (em geral estrangeiro e multinacional) para promover a acumulação do capital e o crescimento econômico. Esses Estados costumam dar considerável atenção a infraestruturas sociais e físicas. Isso se traduz, por exemplo, em respeito ao acesso a oportunidades educacionais e assistência à saúde. O investimento do Estado na educação é considerado um pré-requisito crucial para obter vantagem competitiva no comércio mundial. Os Estados desenvolvimentistas se compatibilizam com a neoliberalização na medida em que facilitam a competição entre empresas, corporações e entidades territoriais, aceitam as regras do livre comércio e recorrem a mercados de exportação abertos. Mas são ativamente intervencionistas na criação das infraestruturas necessárias ao clima de negócios favorável. Assim, a neoliberalização abre possibilidades para que eles melhorem sua posição na competição internacional mediante a criação de novas estruturas de intervenção do Estado (como apoio a pesquisa e desenvolvimento). (HARVEY, 2005, p.82).

Estados que pensam as condições gerais de produção, que podem ser divididas em dois conjuntos – diretas e indiretas (LENCIONI, 2007), reivindicam as questões nacionais, em projetos educacionais e logísticos, por exemplo, mas não renunciam às lógicas do mundo neoliberal, da globalização contemporânea dinamizada pelo comércio.

Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro (2020), no entanto, em seu trabalho sobre o que chama de inflexão ultraliberal da ordem urbana capitalista nas metrópoles brasileiras, debate uma hipótese importante para nossas reflexões aqui. Segundo o autor, o que ele chama de golpe parlamentar e o consequente processo de impeachment sofrido pela então presidenta Dilma Rousseff (PT),

marcou o fim um longo ciclo de experimentos institucionais – iniciado com o processo de redemocratização na década de 1980 – que vinha conseguindo abarcar projetos contraditórios e intervenções ambíguas no plano das políticas públicas. Um ciclo onde conviveram de maneira concorrente, mas combinada, um *laissez-faire* urbano abertamente neoliberal e um regime de reprodução social baseado naquilo que Karl Polanyi denominou de “reciprocidade e redistribuição”. (RIBEIRO, 2020, p.1)

Para o autor, o Golpe de 2016, embora com vários interesses em comum, alterou radicalmente a correlação de forças no interior do bloco de poder, “na direção de um controle mais efetivo por parte das forças conversadoras” (RIBEIRO, 2020, p.2). Tal hipótese dialoga com Harvey (2015, p.82), quando o autor diz que aqueles Estados preocupados com as condições gerais de produção criam bases “para a formação de classes, e à medida que esse poder de classe aumenta também aumenta a tendência[...] de essa classe buscar liberar-se do poder de Estado e reorientá-lo em termos neoliberais”. Harvey (2005) ainda dizia sobre o perigo da ascensão de forças profundamente conservadoras que ganhariam campo devido às desigualdades produzidas pelo neoliberalismo e ainda impulsionariam os problemas neoliberais.

Para Ribeiro (2020), no Brasil, havia uma convivência, mesmo que contraditória, desde a constituinte e sua imediata eleição seguinte, de um Estado preocupado com questões sociais ao mesmo tempo que fazia reformas orientadas por princípios neoliberais, favorecendo as lógicas empresariais. Segundo ele, essa coexistência acaba com a derrubada de Dilma, pois o que se vê é “uma desregulação acelerada (e em grande medida violenta), voltada para a desarticulação dos sistemas de proteção existentes e para liberação das forças de mercado das amarras institucionais contingentes”, produzindo um choque de liberalismo ainda mais significativo que o ocorrido nos anos de 1990. Uma ofensiva sem precedentes no país. “A quebra institucional que instituiu o governo de Michel Temer prescinde da construção de um consentimento social amplo que legitime as reformas implementadas” (RIBEIRO, 2020, p.3).

O que se vê, portanto, a partir de 2016, com Michel Temer (MDB), Jair Bolsonaro (PL) e Paulo Guedes (Ministro da Economia do Governo Bolsonaro), desde quando vivemos uma profunda crise política e econômica combinada com a queda drástica dos investimentos federais e mudanças nas políticas nacionais com aderência plena a uma ofensiva neoliberal – aprovações de teto de gastos públicos, leilões de empresas públicas e reformas trabalhista e da previdência –, progressivamente um país ainda mais desigual e pouco preocupado com disparidades sociais (OLIVEIRA; GERMANO; PINHO, 2021).

No entanto, enquanto o país vivencia essa nova ofensiva neoliberal, talvez com mais impactos até que o ocorrido nos anos de 1990, justamente pela ruptura abordada por Ribeiro (2020), percebe-se uma significativa preocupação do Estado com específicas condições gerais de produção que garantam a logística de atividades econômicas

específicas. Lencioni (2007, p.5), conforme citado anteriormente, diferencia dois grupos de condições gerais de produção: os que ela chama de “meios de circulação em conexão direta com o processo de produção” e os “meios de consumo coletivo em conexão indireta com os processos de produção”. Entre os de conexão direta, ela cita “bancos, alguns serviços, redes de circulação material (rodovias, ferroviárias, hidrovias, oleodutos), redes de circulação imaterial (telecomunicações e de informática)” (LENCIONI, 2007, p.5). Durante esse momento de ofensiva neoliberal exposto acima, os governos Federal e Estadual do Rio de Janeiro vem tratando com muita atenção as concepções e investimentos nas ferrovias. O que merece importante investigação.

Um dos destaques dessa preocupação, recentemente, foi uma reunião virtual organizada pela Secretaria de Estado de Transportes em que foi apresentado o Plano Estratégico Ferroviário do Estado do Rio de Janeiro⁶. O evento contou com nossa presença e participação, quando tivemos a oportunidade de elaborar perguntas ao então Secretário de Transportes do Rio de Janeiro, Delmo Pinho, e reuniu representantes do Estado, empresários, técnicos, pesquisadores e outros interessados nas questões ferroviárias fluminenses e nacionais. Foi intitulado de “1º Workshop - Plano Estratégico Ferroviário (PEF) do Rio de Janeiro”, onde diversos projetos logísticos-ferroviários de todo o Estado do Rio de Janeiro foram apresentados. A iniciativa de pensar e planejar projetos de ferrovias foi louvada pelos representantes do governo e do empresariado presente como algo que há muito não ocorria no âmbito do Rio de Janeiro.

A partir da reunião e do documento final⁷, destacamos alguns dos projetos apresentados: melhorias no Corredor Ferroviário Rio-São Paulo da MRS Logística e nas ferrovias que chegam ao complexo portuário de Itaguaí e, especialmente, a implantação do Tramo Atlântico da EF-354 (trata-se do projeto da Ferrovia Transoceânica, que ligará o Oceano Pacífico ao Atlântico / Peru-Brasil, e atingirá o Porto do Açú, em Campos dos Goytacazes) e a EF-118 (Vitória-Rio), que ligará o “Oeste Metropolitano Fluminense” (OLIVEIRA, 2015) até Vitória, no Espírito Santo, produzindo uma integração logística-

6

Disponível

em:

https://www.youtube.com/watch?v=7LBdB7wtXQI&ab_channel=F%C3%B3rumdaAlerjdeDesenvolvimentoRio. Acesso em 24/11/2021.

7

Disponível

em:

http://arquivo.proderj.rj.gov.br/setrans_pelc_imagens/SCSEditaImprensa/arquivo/upload/Relatorio%20P5%20%20Revisao%20Final.pdf. Acesso em 24/11/2021.

ferroviária-portuária de significativa importância não só para a economia fluminense, mas de todo o Sudeste, quiçá Brasil e América do Sul.

No mesmo período, ocorreu o leilão da CEDAE⁸ – empresa pública do Rio de Janeiro que faz receitas líquidas de R\$ 1 bilhão por ano ao Estado⁹, com protagonismo de Paulo Guedes, atual ministro da economia e abertamente neoliberal. Além do leilão, algumas notícias foram veiculadas pela mídia, no que tange às movimentações do governo federal em relação às ferrovias. É o caso da Medida Provisória¹⁰, publicada pelo Presidente Jair Bolsonaro, que institui o novo marco legal do transporte ferroviário. Segundo o próprio site de informações do Governo¹¹, “a medida desburocratiza o procedimento de autorização para a construção de novas ferrovias e facilita a atração de investimentos privados para o setor”. É claramente uma tentativa de facilitar os investimentos privados em ferrovias, a partir de seus exclusivos interesses econômicos e ignorando as demandas dos territórios.

De acordo com a MP, também será autorizada a exploração de trechos sem operação, devolvidos, desativados ou ociosos. No caso de um interessado em construir uma ferrovia somente em áreas privadas obtidas sem a necessidade de desapropriação, o procedimento poderá ser ainda mais simplificado, podendo ter somente um registro do projeto na Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT). O novo marco legal também possibilita que as administradoras ferroviárias se associem para criar entidade autorregulatória, responsável por estabelecer padrões técnico-operacionais sem ingerência do Estado, que se limitará a regular questões de segurança e situações pontuais.

A medida foi publicada no dia 30/08/2021 e tem validade imediata por até 120 dias (com possibilidades de postergar o prazo). Caso ela não seja votada pelo Congresso Nacional, perde o prazo. Além dessa MP, um outro projeto de lei em tramitação no Senado, o PLS 261/2018, também cria um novo marco regulatório do transporte ferroviário, com regras similares às da MP, incluindo a adoção de licenças para exploração de projetos no setor.

⁸ Conforme: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2021/04/30/primeiro-lote-do-leilao-da-cedae-e-vendido-com-mais-de-100percent-de-agio-sobre-o-lance-inicial.ghtml>. Acesso em 24/11/2021.

⁹ Conforme: <https://www.fnucut.org.br/imprensa-se-cala-cedae-tem-lucro-de-mais-de-1-bilhao/>. Acesso em 24/11/2021.

¹⁰ Medida Provisória. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/medida-provisoria-n-1.065-de-30-de-agosto-de-2021-341649416>. Acesso em: 25/11/2021.

¹¹ Conforme: <https://www.gov.br/secretariageral/pt-br/noticias/2021/agosto/presidente-bolsonaro-institui-o-novo-marco-legal-do-transporte-ferroviario>. Acesso em 25/11/2021.

Tais preocupações com o setor ferroviário, incluindo essa MP, partindo de um governo comprometido com a ofensiva neoliberal, facilita a vida de empresas privadas dinamizarem suas atividades econômicas e inclusive viabiliza projetos ambiciosos de governos estaduais em parceria com empresários locais, como vimos ser o caso do Rio de Janeiro, a partir do Plano Estratégico Ferroviário apresentado pelo então Secretário de Transporte.

Sandra Lencioni (2007), em seu debate sobre as condições gerais de produção, ao falar das redes de circulação do capital, incluindo as redes ferroviárias e as de telefonia, por exemplo, diz que esse tipo “integra uma unidade específica de produção e circulação de capital em geral” (p.5). Ao comparar esses equipamentos diretamente conectados ao processo de produção do capital, com os indiretamente relacionados a esse processo (como educação, saúde e cultura de uma população específica), Lencioni (2007) diz que ocorre uma diferença de tratamento,

porque os equipamentos que estão em conexão direta com o processo produtivo ao permitiram a circulação da mercadoria possibilitando sua realização no mercado, agregam valor à mercadoria, pois às transformam de mercadorias em potencial às mercadorias reais. E, por isso, são prioritários. Enquanto que os equipamentos coletivos de consumo relacionados indiretamente ao processo de produção ficam relegados a segundo plano. (LENCIONI, 2007, p.5)

A partir daí, pode-se compreender os esforços no desenvolvimento dos equipamentos coletivos voltados diretamente para o capital. É isso que explica, segundo Lencioni (2007, p.5) “o ritmo acelerado da produção de rodovias e das redes de fibra ótica, que o ritmo de equipamentos coletivos de consumo voltados para o desenvolvimento de ensino, por exemplo”. A pesquisadora salienta que esses equipamentos serem ou não administrados por empresas públicas ou privadas “traz várias consequências, mas não altera a comparação” (p.5). Durante essa ofensiva neoliberal, no entanto, percebe-se uma preocupação e medidas a serem adotadas para manter a aceleração de circulação de mercadorias, mesmo que totalmente nas mãos da iniciativa privada, enquanto se corta gastos públicos essenciais que combateriam desigualdades sociais.

Neste seu pequeno artigo, Sandra Lencioni (2007, p.6) finaliza tratando das condições gerais de produção e sua relação com o urbano, evocando o debate, mesmo que indiretamente, sobre metropolização do espaço, que produz “uma nova forma de

desigualdade territorial, dada a densidade e aglomeração territorial dessas condições gerais de produção”, que, a partir do mundo neoliberal, é organizada pelos interesses de grandes empresas, conforme visto anteriormente. Para ela, as condições gerais de produção voltadas para determinadas atividades viabilizam a gestão do capital, permitindo interligar o que está territorialmente disperso, “ao estabelecer conexão e nexos entre a reprodução particular de cada capital com a reprodução do capital em geral” (p.6).

3. Metropolização do espaço e a concentração-dispersão: constituição da nebulosa urbana

As relações sociais de produção foram profundamente modificadas a partir da ascensão neoliberal, que nasce como solução capitalista para a crise do sistema fordista-keynesiano. A globalização toma uma nova forma com a intensificação das redes, da diminuição das distâncias através da informática e dos meios de comunicação. As relações entre as regiões se intensificam, o que também fortalece seus interiores. Portanto, as distribuições geográficas da atividade humana e a dinâmica político-econômica do desenvolvimento desigual desses tempos neoliberais esclarecem a importância de investigar o papel que o processo urbano e suas novas fases estão desempenhando no andamento desta reestruturação causada pela globalização contemporânea e as transformações macroeconômicas inerentes a ela (MATTOS, 2015).

A partir de Harvey (2005), percebe-se que as crises que marcaram esse final do século XX não apontaram para uma derrocada triunfante do capital, mas para sua reinvenção. Com “estratégias inovadoras de precarização do trabalho, se acelerou a mobilidade territorial do capital e todas as esferas da vida acabaram subjugadas mais intensamente ao capital” (LENCIONI, 2008, p.41), que foi intensificado de forma global através dessas práticas do neoliberalismo.

Sandra Lencioni (2008, p.41) salientou que a metrópole havia sido elemento estratégico nas políticas públicas no Brasil desenvolvimentista da década de 1970 e, a partir da ascensão do neoliberalismo, tornou-se “produto de uma estratégia de sobrevivência do capitalismo contemporâneo”. A autora propõe, na tentativa de compreender essa nova

realidade urbana que se impõe, destacar o processo de “metropolização do espaço”, que elucida indagações sobre as mudanças na dinâmica urbana desses tempos neoliberais.

A última década do século XX e o início do século XXI se firmam como um momento em que novos processos emergem com força no Brasil, com as alterações nas relações sociais advindas desse neoliberalismo. A metropolização do espaço aparece como um desses processos, que são indissociáveis da “dinâmica territorial” (LENCIONI, 2008, p.46). De maneira figurativa, “é como se a metropolização do espaço se constituísse em uma segunda natureza da urbanização, no sentido de uma urbanização com nova essência e substância” (LENCIONI, 2015, p.7).

Lencioni (2008; 2015) explica que metropolização se constitui numa determinação histórica da sociedade contemporânea associada às transformações internas do capitalismo. Trata-se de “uma determinação histórica porque se coloca como condição, meio e produto fundamental para a reprodução social contemporânea” (LENCIONI, 2008, p.47). Essa metrópole que evidencia uma fase avançada da urbanização e é condição para a reprodução do capital, é também um meio para tal, além de ser uma consequência deste momento da hegemonia do capital imobiliário e financeiro sob égide neoliberal. A chamada nova fase de urbanização demarca os novos tempos que emergem da economia global.

Calor Mattos (2015, p.160), tratando da reestruturação ocorrida nas metrópoles latino-americanas devido aos avanços desse capitalismo neoliberal da globalização, salienta que

essas tendências desencadearam mudanças que afetam tanto a morfologia social como territorial dessas aglomerações; com relação a isso e levando em consideração as conclusões de diversas pesquisas e estudos para várias AMP latino-americanas, conclui-se que a evolução que está sendo observada atualmente mostra, por um lado, maior polarização e segregação social e, por outro, forte intensificação da expansão ou dilatação metropolitana, com incontroláveis tendências à suburbanização, periurbanização e policentrismo, que embora já tenham começado a se esboçar no período anterior agora adquirem características diferenciais, inerentes a esse novo período de modernização capitalista. (MATTOS, 2015, p.160)¹²

Portanto, percebe-se que a ascensão da globalização sob o prisma do neoliberalismo proporcionou uma concentração de grandes empreendimentos nas

¹² O que o autor chama de AMP são Áreas Metropolitanas.

metrópoles. Isso trouxe um novo ritmo e provocou um novo tipo de morfologia urbana. Grandes empreendimentos nas bordas metropolitanas, com esvaziamento dos centros das cidades mais importantes e potencialização de outros centros. No entanto, isso ocorre sem fugir da metrópole, expandindo seus tentáculos, através das redes técnicas. Uma dispersão combinada com concentração. O autor explica que surge um processo de integração organizacional baseado na coordenação de tarefas e funções, com especialização dos territórios a partir das empresas. “Em outras palavras, ao se globalizarem, as empresas tiveram de dispersar seus nodos, mas também foram RTF obrigadas a concentrá-los em um determinado número de lugares estrategicamente selecionados” (MATTOS, 2015 p.163).

Então a forma dessa nova fase que emerge tende a se apresentar como imenso aglomerado metropolitano, com vários municípios se apresentando conurbados. Ao passar pelas gigantescas rodovias, mal sabe-se em qual município se situa. A partir desse processo, “já não se tem claramente distintos a cidade e o campo, os limites entre o rural e o urbano, entre o agrário e o industrial e nem entre o intra-urbano e inter-urbano” (LENCIONI, 2008, p.48). Essas distinções tornam-se mais embaçadas e, onde ainda se faz nítida, ganha opacidade quando se percebe o comportamento social pautado por um “modo de ser emanado da metrópole que invade a vida no campo” (LENCIONI, 2015, p.8). Esse aglomerado metropolitano fragmentado em diversas cidades como se fosse um arquipélago, segundo a autora, constitui uma região metropolitana de outro tipo, que não pode ser confundida com àquela relacionada ao processo de industrialização e urbanização do século XX.

“Não se trata mais da indústria motriz como principal agente da atividade industrial fabril e de conformação do urbano, que caracterizou o século XX” (LENCIONI, 2008, p.49). A autora explica que as grandes empresas desses tempos têm como principal característica ancorar no território sem criar raízes. Como disse Santos (1996, p. 247), “os lugares se distinguem pela capacidade de oferecer rentabilidade aos investimentos dessas firmas”. Assim torna-se intensa a chamada “guerra dos lugares” (SANTOS, 1996, p. 247) que marca esse processo de metropolização. Destarte, fica claro que a empresa hoje tem pouco enraizamento no território, situação oposta à das indústrias até meados do século XX. Essas empresas-redes (MATTOS, 2015), inclusive, criam fluxos entre os lugares, mas não só elas. Para Lencioni (2008, p. 49) “todas as atividades se situam num complexo

sistema de redes”. Como Santos (1996) salienta, as novas técnicas do período científico-informacional, das redes digitais de informação e comunicação, aproximam o que é distante.

Esse quadro do mundo neoliberal, onde há essa predominância da lógica empresarial dos territórios, também salientado por Mattos (2015), levando os autores a debaterem as lógicas das empresas-redes e suas influências nas mudanças territoriais, proporciona Lencioni (2015, p.9) a analisar que existe, a partir desse processo de metropolização do espaço, uma nebulosa urbana: “como nebulosa, o fenômeno urbano apresenta-se esgarçado, rompido, com porosidades e descontinuidades face a um quadro de volatilidade permanente” (LENCIONI, 2015: p.9). Faz-se presente um cenário de fragmentação e totalidade. Uma contradição em estado puro. A autora, se baseando em Lefebvre, diz que esse cenário remete ao espaço capitalista como sendo homogêneo, fragmentado e hierarquizado. Sendo assim, é a integração entre as diferentes partes, através das redes, que evidencia o “locus” para apreensão dos limites e possibilidades dessas extensões presentes na urbanização contemporânea.

Lencioni indica que a existência dessas “nebulosas urbanas constituem regiões” (2015: p.10) e propõe tratarmos de dois conceitos, indo além da “figura de linguagem expressa em nebulosa urbana” (p.10): megarregião e urbanização regional.

Megarregião é um conceito usado por alguns autores, entre eles, Sassen (2008). E o de urbanização é um conceito que encontramos em Soja (2013). O que queremos afirmar é que em ambos autores, nas duas concepções, destaca-se a palavra região. A ideia de região ao estar presente expressa o sentido de integração, como assinalamos anteriormente, sentido este indispensável para se compreender uma urbanização difusa e o desenvolvimento de regiões urbanas extensas territorialmente e em coalescência, a expressar unidade na fragmentação. Como afirmamos anteriormente, disperso e difuso não querem dizer infinito. (LENCIONI, 2015, p.10)

A partir daí, expressando unidade na fragmentação, Sandra Lencioni (2015, p.10) propõe a discussão sobre a megarregião Rio de Janeiro-São Paulo, que segundo sua concepção, é “a urbanização regional de maior expressão no território brasileiro”. Vejamos a seguir.

4. Megarregião Rio de Janeiro-São Paulo e as ferroviárias na ofensiva neoliberal

As metrópoles do Rio de Janeiro e de São Paulo constituem as principais cidades de uma nebulosa urbana onde se desenvolve a urbanização regional de maior expressão no Brasil e em todo hemisfério sul (LENCIONI, 2015, p. 10), com sua rede de influência numa grande e importante área político e economicamente para o país:

Da região do entorno do Rio de Janeiro, ao longo da costa, indo em direção à Juiz de Fora, penetrando pelo Vale do Paraíba e chegando à Baixada Santista a mancha urbana, quase que contínua, avança para o interior paulista indo além de Campinas e Sorocaba. Esta região integra-se entre si e, em escala global, por meio das atividades econômicas, dos eixos de circulação viária e aérea e das redes de informação e comunicação. (LENCIONI, 2015, p.10-11)

Nessa perspectiva de metropolização do espaço, com uma imensa nebulosa urbana, produzida a partir de dispersão e concentração, fragmentação e totalidade, as redes técnicas, envolvendo os eixos de circulação e de comunicação, com maior ou menor densidade, têm um papel de ligação importante e imprescindível. É um dos pontos que possibilitam essa noção de uma megarregião proposta pela professora Sandra Lencioni (2015).

Além das rodovias, aeroportos e toda a dinâmica econômica, inclusive, conforme indicou Lencioni (2015), com as produções ligadas ao Petróleo, que conecta Rio de Janeiro e São Paulo neste contexto de uma nova urbanização, há neste recorte espacial presença de um sistema ferroviário extenso e intenso. Para não se alongar, pode-se destacar a malha ferroviária sob gestão da MRS Logística. Segundo o próprio site da empresa¹³, ela tem peso estratégico para toda a economia nacional por sua disposição geográfica: opera nos Estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo desde 1996, quando ocorreu o leilão de privatização da Rede Ferroviária Federal S.A., durante a onda de privatização da década de 1990.

Conforme observa Cantisano (2012), a estrutura da empresa liga os três estados citados, bem como a Ferrovia do Aço e aqueles pertencentes à Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, excluídas, em ambos os casos, as malhas metropolitanas de transporte de passageiros no Rio de Janeiro e em São Paulo. São 1.643 km de ferrovia, que equivalem

¹³ MRS. Disponível em: <<https://www.mrs.com.br/>>. Acesso em: 25/12/2021.

a aproximadamente 6% da estrutura nacional e nos quais são transportados cerca de um terço de toda a produção brasileira.

Cantisano (2012), aliás, explica que a ferrovia é o modal mais utilizado como ligação entre os pontos de carga e descarga na cadeia logística do minério de ferro no Brasil, desenvolvendo um papel crucial nos projetos de exportação desta mercadoria. Houve, aliás, a partir da privatização da rede ferroviária federal em 1996, um aumento significativo nos números de exportação de minério de ferro. O autor salienta, usando dados da MRS Logística, que empresa atingiu o volume de 107 milhões de toneladas deste produto transportadas em 2010, ano em que ela movimentou 144 milhões de toneladas, se contarmos a carga geral, incluindo produtos siderúrgicos, agrícolas, cimento e contêineres. Suas linhas possuem acesso de estratégicos terminais de carga no quadrilátero ferrífero de MG aos portos de Rio de Janeiro-RJ, Itaguaí-RJ e Santos-SP.

A partir de dados tabelados de uma planilha disponível pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)¹⁴, que oferece o histórico da movimentação mensal de cargas nas ferrovias federais concedidas, com origem e destino, de 2006 até 2020, percebe-se que a malha ferroviária deste eixo Rio-São Paulo está voltada, principalmente, para exportação de commodities, com ênfase no minério de ferro oriundo do Quadrilátero Ferrífero mineiro e produtos agrícolas, conforme também comentando por Castisano (2012). No entanto, como visto anteriormente, a partir dessa ofensiva neoliberal recente e os interesses empresariais também com a circulação de mercadorias internas, através de uma maior integração logística, há uma visível preocupação com a ampliação destas redes, para outros fins, que não somente o de exportação.

Ocorrendo, de fato, a consolidação do Novo Marco Legal do Transporte Ferroviário, atualmente funcionando por MP, e, por exemplo, os investimentos previstos no Plano Estratégico Ferroviário do Rio de Janeiro, como melhorias no Corredor Ferroviário Rio-São Paulo da MRS Logística e, especialmente, a implantação do Tramo Atlântico da EF-354 e a EF-118, já destacados aqui, o que se verá será uma ainda maior integração neste contexto de urbanização regional e a megaregião Rio de Janeiro – São Paulo, em movimento e pensando a partir dos empreendimentos, tomando proporções ainda mais acachapantes.

¹⁴ANTT, 2021. Disponível em: <<https://dados.antt.gov.br/dataset/sistema-de-acompanhamento-do-desempenho-operacional-das-concessionarias-siade>>. Acesso em: 13/12/2021.

5. Considerações finais

Vimos que a emergência neoliberal mudou completamente as relações com o espaço, criando nas metrópoles, sob uma organização de dispersão e concentração, fragmentação e totalidade, a partir dos interesses de empreendimentos de diversas esferas. No Brasil, as práticas neoliberais ganharam força a partir dos anos de 1990, mas até o ano de 2016 viviam envolvidas e limitadas pelo pacto constituinte e, no início do século, por práticas desenvolvimentistas de governos de esquerda. Estes, vale ressaltar, impulsionaram e foram impulsionados pelas lógicas da metropolização do espaço no início do século XXI. O neoliberalismo no país vivia em contradição e ataques com os mecanismos de solidariedade do Estado brasileiro, mas estava presente. Ditava alguns ritmos e mudanças desde então.

A partir do golpe que derrubou Dilma Rousseff (PT) da presidência da República, retirando a esquerda e suas preocupações sociais do Governo, tivemos uma ofensiva dessas práticas neoliberais e reformas ensandecidas com a diminuição da participação do Estado na economia e nos rumos do país. Tomaram as agendas do debate público. O teto dos gastos, aprovado ainda sob o Governo de Michel Temer (MDB), talvez seja seu maior símbolo. A partir daí, vemos um aprofundamento e aceleração dos efeitos da metropolização do espaço e a expansão da uma megarregião Rio de Janeiro – São Paulo, que está em movimento intensificado (sua emergência, vale lembrar, notada por Sandra Lencioni (2015), já vinha desde os movimentos e conexões ligados ao pré-sal).

Visto, por exemplo, a eminência da EF118, que ligará o Oeste Metropolitano do Rio de Janeiro à Vitória, no Espírito Santos, percebe-se a malha ferroviária como uma possível indutora desse movimento expansivo da megarregião Rio de Janeiro – São Paulo. Há, no horizonte, a possibilidade dessa expansão? É algo palpável no contexto atual ou num futuro próximo? Quais serão os limites dessa ofensiva neoliberal? E da megarregião em destaque? Esses são questionamentos que nascem a partir dessa tentativa de diálogo e serão tensionados em trabalhos posteriores, incluindo na tese de doutoramento.

Referências

ANDERSON, Perry. **Balço do Neoliberalismo**. In SADER, Emir & GENTILI, Pablo (orgs.) Pós-neoliberalismo: as políticas sociais e o Estado democrático. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995, p. 9-23.

CANTISANO, Gustavo Maia. **Impacto da variabilidade do preço transoceânico de minério de ferro nos projetos da cadeia logística**: uma abordagem pela simulação estocástica. Dissertação (Mestrado) – Pontifca Universidade Católica do Rio de Janeiro, Departamento de Engenharia Industrial, Rio de Janeiro, 2012.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. **A nova razão do mundo**: ensaio sobre a sociedade neoliberal. São Paulo, Editora Boitempo, 2016.

HARVEY, David. **O Neoliberalismo**: história e implicações. São Paulo: Loyola, 2008 [2005].

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Loyola, 2008 [1989].

HARVEY, David. **Os limites do capital**. São Paulo: Boitempo, 2013.

LENCIONI, Sandra. Condições Gerais de Produção: um conceito a ser recuperado para a compreensão das desigualdades de desenvolvimento regional. **Barcelona: Revista Electrónica de Geografía Y Ciencias Sociales**, Universidad de Barcelona, 2007.

LENCIONI, Sandra. “Da metrópole como estratégia desenvolvimentista à metrópole como sobrevida do capitalismo”. In: PEREIRA, Paulo César Xavier; Hidalgo, Rodrigo. **Producción inmobiliaria y reestructuración metropolitana en América Latina**. Santiago: PUC-Chile, 2008, p. 41-54.

LENCIONI, Sandra. **Urbanização difusa e a constituição de megaregiões**. O caso de São Paulo-Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: e-metropolis, n. 22, 2015, p. 6-15.

LENCIONI, Sandra. Reestruturação: uma noção fundamental para o estudo das transformações e dinâmicas metropolitanas. In: **ENCUENTRO DE GEOGRAFOS DE AMÉRICA LATINA**, 6, Buenos Aires. Actas. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, 1997.

MATTOS, Carlos. **Redes, Nodos e Cidades**: transformação da metrópole latino-americana. In RIBEIRO, L.C. (org.). Entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito. Rio de Janeiro, INCT Observatório das Metrôpoles/Letra Capital, 2015.

MERCADANTE, Aluizio. **As bases do Novo Desenvolvimentismo**: análise do governo Lula. Tese (Doutorado em Economia), Programa de Pós-Graduação em Ciência Econômicas, Instituto de Economia, UNICAMP – Universidade Estadual de Campinas, 2010.

OLIVEIRA, Leandro Dias de. **A emergência da região logísticoindustrial do Extremo Oeste Metropolitano fluminense**: reflexões sobre o processo contemporâneo de reestruturação territorial-productiva. Rio de Janeiro: Espaço e Economia [online], n. 7, 2015.

OLIVEIRA, Leandro Dias de; GERMANO, André Luiz do Nascimento; PINHO, Miguel Alexandre do Espírito Santo. Crise, desenvolvimento e território: reflexões sobre o Extremo Oeste da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, **Cadernos do Desenvolvimento Fluminense**, n.18, 2021.

PERDIGÃO, Isis Alves do Sacramento. **Os investimentos financeiros na região da Baía de Sepetiba e as articulações com o desenvolvimento territorial**: uma breve nota. Belo Horizonte: XVI ENANPUR, st 1, 2015.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. **As Metrôpoles e o Direito à Cidade na Inflexão Ultraliberal da Ordem Urbana Brasileira**. Rio de Janeiro, Observatório das Metrôpoles/Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia, 2020.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço**: Técnica e tempo. Razão e Emoção. 4ª ed. 8. reimpr. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, 2014 [1996].

SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. **O Brasil**: Território e sociedade no início do século XXI. 18ª ed. São Paulo: Record, 2014 [2001].

Os artigos assinados são de inteira responsabilidade dos autores, bem como no que se refere ao uso de imagens.