

ESTADO AMPLIADO NO RIO DE JANEIRO: A FIRJAN e o Arco Metropolitano

Guilherme de Rocamora
Cézar Henrique Maranhão

Introdução

O presente capítulo objetiva analisar a relação entre a sociedade civil burguesa e o Estado no processo de consolidação das bases para impulsionar novas tendências de reprodução do capital no território do Rio de Janeiro (RJ), durante a fase neoliberal do capitalismo. Para isso, focaliza a investigação em uma situação concreta: a ação política da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan), como um intelectual coletivo da burguesia interna e associada ao capital estrangeiro com investimentos no estado do RJ na disputa pelo fundo público e na formulação de diretrizes para as políticas públicas. Seu objetivo era fortalecer a inserção do território fluminense na divisão regional do trabalho como um corredor logístico para as exportações das mercadorias brasileiras no mercado mundial. Este direcionamento se materializou através da formulação, promoção e busca por legitimação de projetos de infraestrutura voltados ao impulsionamento do Porto de Itaguaí, antigamente denominado Porto de Sepetiba. A Firjan, deste modo, buscou disputar o fundo público para impulsionar a acumulação capitalista de frações burguesas industriais e comerciais que organizavam seus interesses através da entidade, abarcando ramos como a construção civil, logística e os vinculados à atividade exportadora e importadora.

O principal desses projetos foi o Arco Rodoviário Metropolitano do Estado do Rio de Janeiro, cujas obras se iniciaram com investimentos federais através do Plano de Aceleração de Crescimento (PAC), durante as incursões neodesenvolvimentistas¹ do segundo governo Lula (2007-2010). O objetivo do Arco Metropolitano era conectar o Porto de Itaguaí ao que seria o Complexo Petroquímico do Estado do Rio de Janeiro (Comperj), no município de Itaboraí, visando diminuir o tempo de circulação das mercadorias pelo território do estado. Com base em uma revisão bibliográfica sobre o tema e análise documental, buscaremos demonstrar como o seu projeto foi formulado e teve o consenso em torno de sua construção produzido pela Firjan, correspondendo a um dos pilares de um projeto regional da burguesia interna para o Rio de Janeiro².

A Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan) é uma federação estadual de sindicatos patronais, contando com 101 sindicatos filiados (Firjan, s.d). Consiste em uma entidade representativa da burguesia interna brasileira. Através da realização de estudos e pesquisas, do esforço para elaborar sínteses coletivas de distintas frações burguesas com investimentos no estado do RJ e da articulação junto à sociedade política, a Firjan busca não apenas garantir o atendimento dos interesses econômico-corporativos da classe que representa, mas também institucionalizar seus projetos estratégicos para o território do

¹ Sobre o neodesenvolvimentismo como linha auxiliar do social-liberalismo – uma variante do projeto neoliberal – no bloco social dominante brasileiro durante os governos do Partido dos Trabalhadores (PT), conferir Rodrigo Castelo (2022).

² Este artigo foi formulado a partir dos resultados parciais de dissertação de mestrado defendida no Programa de Pós-Graduação em Serviço Social da UFRJ em janeiro de 2023. Para um estudo mais abrangente sobre o papel da Firjan na construção de um projeto regional da burguesia para o Rio de Janeiro, conferir Rocamora (2023).

estado do Rio de Janeiro, construindo uma direção intelectual e moral em torno dos seus interesses fundamentais. Assim, compreendemos a Federação como um aparelho privado de hegemonia, cumprindo a função de um intelectual coletivo de uma parcela da burguesia dependente brasileira, organizando a sua ação política.

Com base no estudo dessa situação, o artigo levanta, então, as seguintes hipóteses de trabalho: 1) as transformações territoriais sofridas pelo estado do Rio de Janeiro na fase neoliberal do capitalismo só podem ser compreendidas, em uma perspectiva de totalidade, se considerarmos a ação política das frações industrial e comercial da burguesia interna e associada ao capital estrangeiro que, com a nova divisão internacional do trabalho, projetaram e dirigiram um projeto regional para se adequar às novas formas de inserção subordinada do capitalismo dependente brasileiro no mercado mundial, como estratégia de sua acumulação. Este processo envolveu a articulação junto à sociedade política – nas esferas estadual e federal – para a disputa do fundo público; 2) a análise da formulação e implementação de políticas públicas para aprofundar novas tendências de reprodução do capital no estado do Rio de Janeiro precisa considerar o Estado a partir de sua noção ampliada, abarcando a relação orgânica entre sociedade política e sociedade civil, o que implica o estudo das formas concretas de atuação dos intelectuais orgânicos – individuais e coletivos – das classes dominantes no estado. Assim, a ênfase da análise se desloca da sociedade política – sem desconsiderar essa esfera da realidade e suas especificidades, bem como sua autonomia relativa – para a sociedade civil, enquanto mediação entre as classes sociais e o Estado *stricto sensu*.

Seguimos, assim, as pistas de Jorge Natal (2021), para quem, com base em Karl Marx e David Harvey, os processos sociais ocorridos em um determinado espaço territorial possuem sempre sujeitos sociais, e devem ser compreendidos como a síntese de múltiplas determinações, reunindo “em si ‘acúmulos’ históricos e conjuntura, escalas de análise, disputas por apropriação da renda e da riqueza, interações espaciais etc.” (Natal, 2021, p. 53). Longe de pretender realizar uma análise exaustiva do tema, o que certamente requer esforço coletivo, procuramos contribuir para apreender alguns desses sujeitos.

Excetuando esta introdução, o artigo está dividido em mais quatro seções: na próxima seção, abordaremos a noção ampliada de Estado, conforme formulada por Antonio Gramsci, como uma ferramenta teórico-metodológica para a análise da relação entre Estado e sociedade civil nas sociedades capitalistas contemporâneas, a partir dos apontamentos de Alvaro Bianchi (2010) e Sônia Regina Mendonça (2014). Em seguida, com base na noção de padrão de reprodução do capital proposta por Jaime Osorio (2012a), abordaremos as transformações econômicas processadas no Rio de Janeiro a partir da consolidação do novo padrão exportador de especialização produtiva (Osorio, 2012b) durante a fase neoliberal do capitalismo, dialogando principalmente com o trabalho de José Luiz Vianna da Cruz (2016). Após isso, com base na tese de Lourdes Canosa (1998) e na análise de artigos e reportagens da revista oficial da Firjan, a *Carta da indústria*, buscaremos demonstrar o papel da entidade como um intelectual coletivo da burguesia interna brasileira no processo de direcionamento do território fluminense como um corredor logístico para as exportações nacionais. Por fim, teceremos a conclusão.

A noção ampliada de Estado como ferramenta teórico-metodológica de análise

Como aponta Alvaro Bianchi (2010), o estudo das associações patronais, suas ideologias e ação política deve ser feito a partir de uma perspectiva teórico-metodológica de totalidade, inserindo-as no conjunto das relações de força nas quais a classe em questão, mediada por seus aparelhos privados de hegemonia e intelectuais, opera sua prática. Assim, pode-se compreender como a ação coletiva de uma classe social como a burguesia é perpassada por conflitos, tanto intraclasses dominantes como entre os dominantes e os subalternos (Bianchi, 2010, p. 19).

O autor resgata, para isso, a formulação de Antonio Gramsci sobre as relações de força entre as classes sociais em luta, em uma determinada situação histórica. Conforme Gramsci (2017, p. 40-4 - C13, §17), analisar as relações de força é compreender a relação entre a estrutura e as superestruturas de uma sociedade; ou como as frações dominantes conseguem traduzir sua dominação econômica em supremacia política no Estado, garantindo a reprodução dos seus interesses em conflito e/ou aliança com demais setores das classes dominantes e com as classes subalternas. O estudo das relações de força requer levar em consideração a situação em três níveis de abstração distintos, mas integrados na realidade concreta: 1) o momento das relações de força objetivas ligadas à estrutura; 2) o momento das relações entre as forças políticas; 3) o momento das relações de força político-militares.

O primeiro nível da análise consiste em identificar a configuração objetiva das classes sociais na formação econômico-social em questão, em um determinado período histórico. Trata-se da análise da estrutura da sociedade: “Com base no grau de desenvolvimento das forças materiais de produção, têm-se os agrupamentos sociais, cada um dos quais representa uma função e ocupa uma posição determinada na própria produção” (Gramsci, 2017, p. 40-1 - C13, §17).

Analisar a forma objetiva da existência das classes com base nas relações de produção é um primeiro passo importante, mas insuficiente para o entendimento das relações de força. É preciso, em um nível de abstração mais concreto, estudar as relações entre as forças políticas: avaliar o “[...] grau de homogeneidade, de autoconsciência e de organização alcançado pelos vários grupos sociais” (Gramsci, 2017, p. 41 - C13, §17). Para construir a sua supremacia estatal ou garantir que alguns dos seus interesses sejam contemplados no equilíbrio instituído entre as forças sociais, uma classe ou fração de classe precisa se organizar e fundar uma vontade coletiva. Para isso, a construção de aparelhos privados de hegemonia torna-se central, como instâncias organizadoras e diluidoras de concepções de mundo capazes de homogeneizar a consciência das classes, condicionando e coordenando suas ações para um determinado fim estratégico, em consonância com seus interesses. Por fim, o terceiro momento da análise das relações de força é o da relação entre as forças militares, que ocupa um papel decisivo para o desdobramento das situações concretas (Gramsci, 2017, p. 43 - C13, §17).

Em uma situação concreta, esse conjunto de relações de força conforma um equilíbrio, onde um grupo prevalece, subordinando os demais ao seu projeto através de elementos coercitivos e hegemônicos: liquidando os grupos adversários com o uso da força – inclusive armada – e dirigindo os grupos aliados (Gramsci, 2015, p. 62 - C19, §24). Esse equilíbrio entre as forças sociais se traduz no Estado, que materializa a supremacia da classe

dominante e dirigente sobre o conjunto da sociedade. Mas para que esse projeto prevaleça, para que a hegemonia do grupo dominante seja estabelecida, devem ser feitas concessões econômico-corporativas aos grupos dos quais se busca o consenso, desde que essas concessões não afetem a posição de domínio econômico do grupo no poder (Gramsci, 2017, p. 49 - C13, §18). O Estado, deste modo, constitui um equilíbrio instável – pois sempre passível de redefinição – de forças sociais, operando como instrumento de expansão dos interesses do grupo dominante e dirigente, promovendo seu projeto de classe.

Para além disso, Gramsci compreende o Estado a partir de sua noção ampliada. Na formulação de Gramsci (2022, p. 21 – C12, §1), a noção ampliada de Estado engloba em uma unidade de contrários dois “planos” superestruturais: a sociedade política – ou o Estado *stricto sensu* – e a sociedade civil, esta última composta pelos aparelhos privados de hegemonia. Nas formações econômico-sociais onde a sociedade civil é complexa e desenvolvida, os aparelhos privados de hegemonia – partidos, associações profissionais, sindicatos, escolas, jornais, clubes etc. – cumprem papel na manutenção da supremacia de uma classe, seja através da difusão das ideologias na disputa da direção intelectual e moral da prática dos demais grupos para produzir um consenso em torno dos seus projetos; seja no processo de organização dessa classe, formulando e desenvolvendo sua estratégia e táticas de ação política. O “sentido orgânico e mais amplo” de Estado em Gramsci (2017, p. 247 – C6, §87), portanto, abarca a relação entre a sociedade política e a sociedade civil no processo de dominação/direção de classe.

Neste arcabouço teórico, a categoria de intelectual possui um lugar central. Para Gramsci (2015, p. 64 – C19, §24), toda classe social fundamental, oriunda de uma dada configuração da divisão social do trabalho, tende a formar uma camada de intelectuais para si. O que caracteriza um intelectual é a função cumprida no conjunto das relações sociais de produção e reprodução da sociedade: trata-se de funções “[...] precisamente organizativas e conectivas” (Gramsci, 2022, p. 21 – C12, §1). Os intelectuais são membros da própria classe, ou então prepostos, que buscam dar “[...] homogeneidade e consciência da própria função, não apenas no campo econômico, mas também no social e político” (Gramsci, 2022, p. 15 – C12, §1) aos grupos sociais com os quais possuem conexão.

Esta camada relaciona-se com as classes que representam através das instituições da sociedade civil e da sociedade política, exercendo “[...] as funções subalternas da hegemonia social e do governo político” (Gramsci, 2022, p. 21 – C12, §1). Em síntese, o intelectual – individual ou coletivo – é um organizador e representante de uma classe social, atuando para construir e manter a sua hegemonia e dominação. Nas palavras de Mendonça (2014, p. 35), é um “[...] efetivo organizador das vontades e da ação coletiva”. Busca não apenas produzir o consenso ativo e/ou passivo de outras classes sociais em relação aos projetos do seu grupo social, mas também garantir que estes projetos sejam institucionalizados na sociedade política. É com base na teoria política gramsciana – não como diretrizes rígidas e estanques, mas como referencial teórico-metodológico para buscar sucessivas aproximações ao objeto pesquisado, como síntese de múltiplas determinações, nos termos de Marx ([1857], 2011) – que buscamos analisar a ação política da Firjan, a partir de uma nova situação de relações de força com a ascensão do padrão exportador de especialização produtiva na América Latina, no Brasil e no Rio de Janeiro.

As particularidades do padrão exportador de especialização produtiva no estado do Rio de Janeiro

A mundialização do capital – um elemento da ofensiva neoliberal – produziu uma reconfiguração da divisão internacional do trabalho. Durante este processo, de acordo com Jaime Osorio (2012b, p. 103-4), a América Latina sofreu transformações, com a consolidação de novas formas de inserção subordinada do subcontinente no mercado mundial, reatualizando velhas tendências das formações econômico-sociais dependentes latino-americanas sob outras roupagens. Com isso, houve o esgotamento do padrão industrial de reprodução do capital³ nos países latino-americanos em geral e no Brasil em particular, gestando uma reconfiguração das relações de força no país. Com a crise deste padrão, entrou em ascensão um novo padrão de reprodução do capital na América Latina: o padrão exportador de especialização produtiva.

As estruturas produtivas dos países latino-americanos, progressivamente, passaram a se especializar na produção de produtos primários, como matérias-primas e alimentos – as chamadas *commodities* –, cuja demanda foi ampliada pelo crescimento das economias asiáticas, principalmente; ou em produtos secundários com baixa intensidade tecnológica incorporada aos seus processos produtivos. A produção de ambas as formas de mercadorias voltava-se essencialmente para a exportação. Neste contexto, houve uma tendência de se formarem novos enclaves econômicos na região e reatualizaram-se os discursos dominantes sobre as “vantagens naturais” e supostas “vocações” dos países latino-americanos na produção de determinados valores de uso, como petróleo, minérios e bens agropecuários (Osorio, 2012b, p. 111-3).

No Brasil, em particular, os setores exportadores se fortaleceram na década de 1980, através de subsídios e incentivos do Estado (Aruto, 2019, p. 65). Contudo, é somente ao final dos anos 1990 e início dos anos 2000 que o padrão exportador de especialização produtiva se consolidou no país, devido a determinações internas e externas: a implementação das políticas econômicas neoliberais e seus impactos na estrutura produtiva nacional; e o significativo aumento do preço internacional das *commodities*, devido à ampliação da demanda por esses produtos proveniente do crescimento econômico dos países asiáticos, com destaque para a China (Aruto, 2019, p. 77-8). A estrutura produtiva do Brasil voltou-se cada vez mais para a produção de bens agropecuários e minerais para exportação, juntamente com algumas reduzidas atividades vinculadas à indústria de transformação.

A reconfiguração da inserção brasileira na divisão internacional do trabalho com a mundialização do capital teve impactos na estrutura produtiva do estado do Rio de Janeiro. Segundo José Luiz Vianna da Cruz (2016, p. 24), com as novas tendências no mercado mundial, podemos observar uma progressiva especialização produtiva do território fluminense em torno de dois polos que passaram a configurar os eixos dinâmicos da reprodução do capital no estado: 1) a indústria de extração *offshore* de petróleo e gás no Norte

³ A noção de padrão de reprodução do capital tem como objetivo analisar as tendências de reprodução do capital ao longo do seu processo de valorização em uma formação econômico-social específica e sob uma dada conjuntura (Osorio, 2012a, p. 40-1). Em suas pesquisas, Osorio (2012a, p. 78) identificou a existência de três padrões de reprodução ao longo da história do capitalismo dependente latino-americano: o padrão agromineiro exportador (1840-1920); o padrão industrial, este possuindo duas etapas, a internalizada e autônoma (segunda metade dos anos 1930 até meados de 1950) e a de integração ao capital estrangeiro (dos anos 1950 até meados dos anos 1970); e o padrão exportador de especialização produtiva (de meados dos anos 1980 até a atualidade).

Fluminense (NF), cuja decolagem alavancou outros setores da economia, como a indústria naval e a química; e 2) as indústrias metalmeccânicas no Sul Fluminense, compostas principalmente pelas indústrias automobilística e siderúrgica, constituindo o chamado Polo Metalmeccânico. Para além disso, a inserção do Rio de Janeiro nas novas divisões regional e internacional do trabalho catapultou uma série de investimentos em infraestrutura rodoviária, portuária e aeroportuária no estado, que passou a ser concebido como um corredor logístico para impulsionar as exportações fluminenses e de outros estados brasileiros.

A indústria de extração *offshore* de petróleo e gás, localizada na Bacia de Campos, na mesorregião do Norte Fluminense, consolidou-se como o principal eixo dinâmico da reprodução do capital no estado com a ascensão do novo padrão. A existência de petróleo na Bacia de Campos foi descoberta no ano de 1974 e as operações para a sua extração se iniciaram no ano de 1978. Porém, foi somente com a conformação da nova divisão internacional do trabalho que a produção desta *commodity* se alçou ao centro da economia política do Rio de Janeiro, concedendo ao estado uma nova posição na divisão regional do trabalho: segundo Floriano de Oliveira (2008, p. 159), a extração de petróleo na Bacia de Campos chegou a tornar, no ano de 2008, o Rio de Janeiro responsável por cerca de 90% do total da produção nacional deste bem.

A razão da expansão da produção petrolífera no Norte Fluminense, de acordo com Cruz (2016), encontrava-se no aumento do preço mundial do barril de petróleo, devido à ampliação da demanda por esta mercadoria proporcionada pelo crescimento econômico da China. O *boom* das *commodities* fez do “ouro negro”, como é chamado o petróleo, o carro-chefe das particularidades do novo padrão exportador de especialização produtiva no território fluminense e o complexo de exploração e produção de petróleo no NF, sob a égide da Petrobras, expandiu-se substancialmente.

Em consequência dessa nova dinâmica, houve o incremento da participação das exportações na economia fluminense: segundo dados tratados por Lia Pereira e Diego Maciel (2012, p. 31), o peso das exportações na conformação do Produto Interno Bruto (PIB) do estado do RJ passou de 2,4% em 2000 a 10% em 2008, praticamente quadruplicando. Ainda segundo os autores, a média anual do crescimento das exportações fluminenses foi consideravelmente superior à média brasileira: entre 2000 e 2010, o crescimento deste indicador no RJ foi de 27%, enquanto no Brasil foi de 14%. Devido a isso, a participação do RJ no total das exportações brasileiras também cresceu de maneira vultosa, indo de 3,3% em 2000 para 9,9% em 2010. O elemento que explica essa mudança é justamente o crescimento das exportações do petróleo bruto: no ano de 2005, 43,4% das exportações do RJ correspondiam a produtos primários; já em 2010, este indicador aumentou para 74,7%, sendo que 74,6% das mercadorias exportadas entravam na categoria de produtos energéticos (petróleo) (Pereira; Maciel, 2012, p. 41).

Por outro lado, o posicionamento geográfico estratégico do Rio de Janeiro, dentre outros fatores, possibilitou ao estado a sua inserção na divisão regional do trabalho como um corredor logístico para as exportações brasileiras, através dos seus complexos portuários-industriais. A consolidação do novo padrão exportador de especialização produtiva no Brasil foi, portanto, acompanhada por uma série de investimentos relacionados à infraestrutura logística no RJ. Dentre eles, um dos mais significativos foi o Arco Rodoviário Metropolitano do Estado do Rio de Janeiro, projetando interligar o Porto de Itaguaí ao município de

Itaboraí, onde estava instalado o Comperj, um dos principais investimentos da Petrobras neste período. Nas palavras de Cruz (2016, p. 29):

O uso do território do ERJ [estado do Rio de Janeiro] será intensificado como plataforma de corredores nacionais de exportação e importação, previstos nos planos do governo federal de ferrovias, rodovias, portos e aeroportos, e dentro do arcabouço geral do Plano de Aceleração de Crescimento (PAC) e das estratégias setoriais apoiadas pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). [...] Essas estruturas e redes [...] como corredores de escoamento da produção nacional e estadual vinculada preponderantemente ao comércio internacional, são empreendimentos realizados segundo a lógica empresarial da maximização do lucro pela compressão tempo-espço, ligando os pontos do território que mais favorecem os interesses privados das empresas e dos capitais envolvidos.

Os processos de compressão espaço-tempo, como indica David Harvey ([1992] 2014), são uma das características das novas tendências do capitalismo em sua fase neoliberal. Esses processos inauguraram-se com a necessidade de se acelerar o tempo de giro do capital, desencadeando uma reestruturação produtiva. A descentralização das cadeias produtivas ao redor do globo, diminuindo as barreiras espaciais da acumulação capitalista, possibilitou ao capital explorar as diferenciações de cada formação econômico-social, sempre em busca de melhores condições para ampliar a exploração da força de trabalho e melhor infraestrutura logística local. Uma das consequências dessa dinâmica foi uma competição generalizada por parte de elites decisórias locais para o estabelecimento de condições mais atrativas ao capital internacional:

As elites dirigentes locais podem, por exemplo, implementar estratégias de controle da mão de obra local, de melhoria de habilidades, de fornecimento de infraestrutura, de política fiscal, de regulamentação estatal etc., a fim de atrair o desenvolvimento para o seu espaço particular. [...] A produção ativa de lugares dotados de qualidades especiais se torna um importante trunfo na competição espacial entre localidades, cidades, regiões e nações (Harvey, [1992] 2014, p. 266).

Em síntese, a formação da terceira divisão internacional do trabalho e a consolidação de um novo padrão de reprodução do capital na América Latina e no Brasil produziram mudanças na dinâmica de acumulação capitalista no estado do Rio de Janeiro. A seguir, buscaremos demonstrar o papel da Firjan – como um intelectual coletivo de frações industriais e comerciais da burguesia interna e dependente brasileira com investimentos no estado do RJ – na promoção de um dos pilares deste novo padrão de reprodução, através da formulação e direcionamento das políticas públicas do Estado ampliado para impulsionar a inserção fluminense na divisão regional do trabalho como um corredor logístico para as exportações.

“Um estado de logística” para a FIRJAN: do complexo portuário-industrial de Itaguaí à construção do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro

Com a ascensão do novo padrão de reprodução do capital a partir das transformações na divisão internacional do trabalho, ampliar as exportações fluminenses tornou-se uma preocupação central para as parcelas das classes dominantes com investimentos no Rio de Janeiro. Já na década de 1990, esse objetivo tomava forma pela elaboração por parte da Firjan de projetos voltados para a infraestrutura logística do estado. Desde os anos 1980, com a crise da industrialização dependente no Brasil, as frações da burguesia organizadas na entidade buscavam novos caminhos para impulsionar a sua acumulação, especialmente afetada pela crise, devido à dependência dos seus empreendimentos em relação a investimentos federais e à demanda produzida pelo Estado. Com a transferência da capital federal para Brasília no ano de 1960 e a posterior crise da dívida externa brasileira, este pilar da acumulação da burguesia no RJ foi abalado, de modo que o empresariado, diante da sua perda de poder relativo com a nova situação de relações de força, passou a formular a tese sobre o esvaziamento econômico do Rio de Janeiro e o abandono da União em relação ao estado (Canosa, 1998; Oliveira, 2008).

Conforme destaca Júlio César de Souza (2015), a Firjan, conjuntamente com outras entidades empresariais e instituições estatais, organizou no ano de 1990 a V Plenária da Indústria e do Comércio do estado do Rio de Janeiro (PLENINCO) para discutir os novos caminhos para retomar a acumulação, diante da crise. Uma das principais reivindicações da burguesia na plenária era a reforma do Porto de Sepetiba, atualmente chamado Porto de Itaguaí. Tendo suas obras sido iniciadas no ano de 1976 e sua inauguração ocorrido no ano de 1982, o porto começou suas atividades no contexto de crise do padrão industrial de reprodução do capital e, de acordo com Canosa (1998, p. 256), passou mais de dez anos operando em níveis abaixo da sua capacidade.

Diante da nova situação de relações de força, a Firjan pretendia transformar o então Porto de Sepetiba em um eixo escoador de mercadorias do Sudeste e do Centro-Oeste brasileiros (Canosa, 1998, p. 255). Para isso, planejava fundir a zona de processamento de exportação (ZPE) de Itaguaí – criada durante o governo de Itamar Franco e que concedia uma série de benefícios para as empresas instaladas no local – com o porto, de modo a formar um complexo portuário-industrial. Para cumprir este objetivo, a entidade visava obter financiamento através do fundo público federal⁴, de modo a realizar a reforma do porto.

Conforme Canosa (1998), a Firjan, sob a presidência de Eduardo Eugênio Gouvêa Vieira, empresário do ramo de distribuição de derivados do petróleo então vinculado ao Grupo Ipiranga, buscou uma aliança com o governo do Partido da Social-Democracia Brasileira (PSDB) de Fernando Henrique Cardoso (1995-2002), de modo que a entidade foi contemplada com a criação do Conselho Coordenador de Ações Federais no Estado do Rio

⁴ Elaine Behring (2018) sintetiza a compreensão sobre a categoria de fundo público como o conjunto de recursos que o Estado mobiliza para intervir na economia através do orçamento público, de empresas públicas e das políticas econômicas, realizando o financiamento do investimento capitalista, das políticas sociais, da geração da infraestrutura necessária à reprodução do capital e a remuneração dos detentores da dívida pública. O fundo público, segundo a autora, é formado a partir do valor produzido pelos trabalhadores, seja na forma da mais-valia ou do valor apropriado pelos próprios trabalhadores através do trabalho necessário, sob os quais incide a tributação do Estado. A destinação do fundo público, por sua vez, é perpassada pelas lutas entre as classes sociais e suas distintas frações.

de Janeiro logo no primeiro ano do governo, bem como a nomeação de Raphael Almeida Magalhães⁵, que por anos havia sido assessor econômico da Firjan, para o cargo de secretário-executivo do órgão. O investimento para reformar o Porto de Sepetiba constava na lista de prioridades enviada pela entidade a Magalhães que, conforme atesta pronunciamento de Márcio Fortes (*apud* Carneiro, 1997, p. 186), então dirigente da Firjan, exercia suas funções diárias na sede da Federação. Apesar disso, o acesso ao fundo público federal para os investimentos no projeto não seria tão simples, uma vez que, a despeito do apoio do Presidente da República, havia uma disputa entre frações burguesas dos distintos estados da federação por aqueles recursos, e os membros da sociedade política no primeiro escalão do governo começaram a sabotar a iniciativa. Em 1996, o então Ministro do Planejamento, Antônio Kandir, diminuiu o valor dos investimentos federais destinados ao Porto de Sepetiba de R\$110 milhões para R\$30 milhões. O Porto de Santos, por sua vez, recebeu R\$187 milhões, favorecendo São Paulo na disputa interestadual (Canosa, 1998, p. 256), que predominava no equilíbrio da relação de forças.

A atitude provocou a reação da Firjan, com o seu presidente redigindo e submetendo carta endereçada à bancada fluminense no Congresso Nacional, conclamando os deputados a lutarem pela liberação da verba. A primeira parcela de R\$10,7 milhões para a reforma do Porto de Sepetiba, proveniente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), foi liberada somente no início de 1997. Diante da situação, a Firjan recorreu à assessoria prestada pelo engenheiro, ex-presidente da Companhia Vale do Rio Doce e ex-ministro de Minas e Energia, Eliezer Batista. O intelectual orgânico da burguesia também ocupava à época um assento no Conselho Coordenador de Ações Federais do Estado do Rio de Janeiro, a convite do próprio Magalhães (Lemos, s.d.). A pedido da Federação, Batista produziu e apresentou, naquele ano, um estudo a Fernando Henrique Cardoso, intitulado “Infra-estrutura de Longo Alcance para o Desenvolvimento Sustentado”, com o objetivo de dar uma nova função ao Porto de Sepetiba: “Em lugar de mero posto de exportação de minérios e grãos, a ideia era transformá-lo em um ponto de escoamento de compra e venda de produtos manufaturados” (Canosa, 1998, p. 257), proposta também endossada por Raphael Almeida Magalhães.

Para além de reformas no próprio porto, dentre as obras de infraestrutura demandadas pela entidade para aprofundar a atividade exportadora, estava a construção de um arco rodoviário que ligasse o Porto de Sepetiba à Baixada Fluminense. O diagnóstico do empresariado fluminense, vocalizado pelo então diretor operacional corporativo da Firjan, Augusto Franco, era de que a assim chamada “globalização” – ou, nos termos teóricos dos quais compartilhamos, a mundialização do capital – e a abertura econômica havia trazido “[...] o concorrente para mais próximo” (Franco *apud* Firjan, 2002, p. 6). De acordo com a burguesia e seus prepostos, a solução seria investir em infraestrutura logística para ampliar a competitividade do estado do Rio, possibilitando ao Porto de Sepetiba concorrer com o Porto de Santos enquanto opção de eixo exportador do território brasileiro (Firjan, 2014, p. 7). A questão central seria diminuir os custos de operação do capital no RJ, de modo a tornar seus produtos mais competitivos no mercado mundial

⁵ Raphael de Almeida Magalhães, enquanto integrava o Partido do Movimento Democrático Brasileiro (PMDB), onde teve proeminência política, foi Ministro da Previdência Social durante o governo Sarney (1985-1990). Em 1994, integrou o conselho político da campanha de Fernando Henrique Cardoso à Presidência da República, sendo um dos responsáveis pelos projetos de infraestrutura do programa de governo (Kropf, s.d.). Antes de seu falecimento em 2011, Magalhães chegou a trabalhar como conselheiro do grupo EBX, então pertencente à Eike Batista, filho de Eliezer Batista.

Nos anos 1990, um projeto foi levantado para cumprir este objetivo: a construção da rodovia RJ-109/BR-493. A proposta foi encabeçada por João Lagoeiro Barbará, empresário do ramo de construção civil e presidente do Conselho Empresarial de Infraestrutura da Firjan, mas, na época, não obteve sucesso (Barbará *apud* Firjan., 2014, p. 7). A Firjan, contudo, insistiu no projeto e passou, conforme Barbará (*apud* Firjan, 2014, p. 7), a contratar “[...] estudos técnicos com recursos próprios e começou a examinar as possibilidades financeiras para viabilizar a estrada”. O objetivo era tornar, primeiramente, a construção da rodovia uma prioridade do governo estadual, para fortalecer o seu pleito e conseguir, posteriormente, o financiamento da União.

Dentre os estudos produzidos neste sentido, um dos mais significativos foi o documento “Rio de Janeiro, um estado de logística”, elaborado no ano de 2002 pela Assessoria de Infraestrutura e Novos Investimentos da Firjan, sob a liderança de Eliezer Batista (Firjan, 2007, p. 5). De acordo com a entidade, o objetivo do estudo seria chamar a atenção ao potencial do estado do Rio de Janeiro para se tornar uma plataforma logística para o Brasil, bem como apresentar soluções viáveis para concretizar esse objetivo.

A construção da RJ-109/BR-493 constava dentre as principais propostas apresentadas pela burguesia com investimentos no RJ na área de infraestrutura. O projeto ganhou o apoio da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB) e tornou-se pauta da Câmara de Logística Integrada do Rio de Janeiro, órgão desta entidade que se reunia mensalmente na sede da Firjan e contava com representantes da sociedade civil burguesa e da sociedade política. Apesar do apoio que o governo estadual passou a oferecer ao projeto, sua concretização dependia do fundo público federal. Em reunião da Câmara realizada em maio de 2003, Delmo Pinho – então superintendente de Portos e Logísticas da Secretaria de Estado do Rio de Janeiro de Energia, Indústria Naval e Petróleo do governo de Rosinha Matheus – afirmou que, apesar de ser considerado pelo Executivo estadual como um projeto prioritário, o estado por si só não possuía os recursos para a sua efetivação, sendo necessário a entrada da União com investimentos (Firjan, 2003, p. 6-7).

A disputa pela apropriação do fundo público federal, contudo, permanecia sendo uma tarefa difícil para os setores organizados na Firjan, tanto pela sua posição subalterna nos conflitos interestaduais como pelo processo de reconfiguração das funções do Estado com a hegemonia neoliberal. Em setembro de 2002, a então governadora Benedita da Silva (PT) assinou, na sede da Firjan, o contrato de execução do projeto básico de engenharia da obra, orçado no valor de R\$1,4 milhão (Firjan, 2002, p. 4). Mas ainda era preciso o apoio da União. Somente em 2003, um ano depois e já no governo Lula, isso começava a dar sinais de se materializar: em 5 de setembro de 2003, o então Ministro dos Transportes, Anderson Adauto, esteve na sede da Firjan para abrir o processo de licitação da RJ-109/BR-493, agora com o nome de Arco Rodoviário do Rio de Janeiro, expressando uma tentativa de responder às demandas da burguesia para o estado, de modo a angariar apoio político ao governo eleito (Adauto *apud* Firjan., 2003, p. 6).

Entretanto, a sinalização mais precisa de que o pleito da Firjan ganhava força no governo federal do Partido dos Trabalhadores vinha do BNDES, à época presidido pelo economista Carlos Lessa⁶. O apoio de Lessa o levou, inclusive, a ser homenageado pela

⁶ Vale destacar como Carlos Lessa era especialmente sensível às questões referentes ao estado do Rio de Janeiro. Particularmente sobre o Porto de Sepetiba, o economista, antes de assumir a presidência do BNDES, já havia negrito sua opinião: “O que a Baía de Guanabara foi no passado será Sepetiba no futuro. [...] Sepetiba tem todo potencial para vir a ser

entidade com a Medalha do Mérito Industrial do Rio de Janeiro no ano de 2004 (Firjan, 2004, p. 6-8). Em outubro de 2003, um mês após o início do processo de licitação para a construção da rodovia, a Firjan organizou em seu Centro de Convenções um seminário intitulado “Rio, Corredor de Integração”, para debater a obra e aprofundar sua articulação com o BNDES. O evento foi dividido em dois painéis: no primeiro, intitulado “A importância da logística do Estado do Rio de Janeiro para a Economia Nacional e Sul-Americana”, contou com palestras de Eliezer Batista e Raphael Almeida Magalhães. O segundo painel, de caráter mais operacional, foi intitulado “Parceria Público-Privada: viabilizando o arco rodoviário metropolitano e o ferroanel de São Paulo”, contando com mediação de João Lagoeiro Barbará e com palestra de técnicos do BNDES e do Ministério do Planejamento (Firjan, 2003, p. 6-7). Na ocasião, Lessa tratou de demonstrar o apoio do banco estatal ao projeto da Firjan: “O BNDES tem o dinheiro disponível para este projeto prioritário de infraestrutura, e só espera a carta-consulta dos empresários para liberar o financiamento” (Lessa *apud* Firjan, 2003, p. 6).

O encabeçamento do projeto pelo BNDES expressou uma conquista de posições da burguesia organizada na Firjan no âmbito do Estado e fortaleceu os seus interesses no processo de negociação com outros setores do governo federal, orgânicos à ortodoxia neoliberal e resistentes em financiar o projeto. Em 2004, um ano após a abertura da licitação, a Firjan organizou uma visita às instalações do Porto de Sepetiba. Lessa esteve presente no evento, reforçando seu apoio à Firjan: “Normalmente, estou no fim da linha, vendo se o projeto tem formatação adequada para dar o financiamento. Mas há assuntos que, devido à sua importância, temos que estar à frente, como no caso do Porto de Sepetiba” (Lessa *apud* Firjan, 2004, p. 6). Eliezer Batista, também presente no evento na qualidade de assessor especial da Firjan, reforçava, por sua vez, a importância da articulação.

Na ocasião, a ala orgânica à ortodoxia neoliberal do governo esteve presente, através de Joaquim Levy, então Secretário do Tesouro Nacional. Apesar de declarar como o porto consistia em “[...] uma realidade com potencial muito significativo” (Levy *apud* Firjan, 2004, p. 6), Levy não quis garantir a liberação de recursos federais para as obras. E, de fato, os entraves colocados pelo governo federal ao projeto da Firjan logo se manifestaram: em 2005, o Ministério do Planejamento remanejou os recursos do orçamento da União destinados a financiar o Arco Rodoviário do Rio de Janeiro, atrasando, novamente, as demandas da entidade. Em agosto daquele ano, a Federação subiu o tom, emitindo nota oficial de repúdio à decisão, onde citou o acordo público realizado entre a União e o governo estadual durante a abertura da licitação do projeto:

A Diretoria do Sistema FIRJAN vem a público para manifestar sua posição de que considera *inacreditável* e *inaceitável* a ação do Ministro do Planejamento [...] Tal remanejamento contraria o bom senso e a lógica econômica, social e política que tornaram essa obra *consensual*. [...] Adicionalmente, esta ação do Ministério do Planejamento contraria acordo público de entendimento entre os governos federal e estadual, firmado no dia 5 de setembro de 2003, na sede do Sistema FIRJAN, e cuja parte de responsabilidade do Governo do Estado, efetivamente, vem sendo cumprida [...] O Sistema FIRJAN tem confiança de que esta *lamentável* e *equivocada* ação será revertida” (FIRJAN, 2005, p. 5, grifos do autor).

no futuro o porto umbral do Atlântico Sul. [...] O Rio será ressituated na economia nacional, a partir de Sepetiba” (Lessa, 2000, p. 375-6). Este elemento favoreceu a Firjan na construção de suas alianças institucionais.

Alguns meses depois, em dezembro daquele ano, Joaquim Levy retornou à sede da Firjan para tentar amenizar a situação, durante o seminário “Quadro Geral das PPPs e o Arco Rodoviário do Rio de Janeiro”. Na ocasião, Levy afirmou o interesse do governo federal em realizar a obra, mas pediu a paciência do empresariado fluminense (Levy *apud* Firjan, 2006, p. 12). A Firjan não estava satisfeita e demandava uma solução com pressa: em sua apresentação no seminário, Barbará defendeu que o caminho mais eficiente seria incorporar o trecho da antiga RJ-109 às obras de ampliação das rodovias BR-040 e BR-116. “Com isso, podemos iniciar de imediato as obras” (Barbará *apud* Firjan, 2006, p. 12).

No ano de 2006, a Firjan reforçou a centralidade que a construção do Arco Rodoviário possuía para o seu projeto regional ao colocá-lo, agora com o nome de Arco Rodoviário Metropolitano do Estado do Rio de Janeiro, como uma das demandas principais do seu *Mapa do desenvolvimento do estado do Rio de Janeiro 2006-2015* (Firjan, 2006). Este documento, síntese de uma vontade coletiva da burguesia interna para o estado, possuía um eixo específico para o tema de infraestrutura e logística. No seu diagnóstico, a Firjan utilizou uma pesquisa do *Foreign Investment Advisory Service* (FIAS), associação entre o Banco Mundial e o *International Finance Corporation*, atestando como, no mundo contemporâneo, incentivos fiscais no contexto da “guerra fiscal” seriam insuficientes, por si só, para atrair investimentos estrangeiros. Para aumentar a competitividade de um território e torná-lo atrativo ao capital internacional, seria necessário, dentre outros fatores, investir em infraestrutura logística. Em seguida, a Firjan fez referência ao acúmulo que a burguesia fluminense obteve nos últimos anos, através dos estudos já citados “Infra-estrutura de Longo Alcance para o Desenvolvimento Sustentado”, de 1997, e “Rio de Janeiro, um Estado de Logística”, de 2002, ambos produzidos sob a direção de Eliezer Batista (Firjan, 2006, p. 54-7).

Em um esforço de ampliar a legitimidade das propostas contidas no *Mapa* junto à sociedade civil e política no Rio de Janeiro, a Firjan organizou um grandioso evento para o seu lançamento. O palco escolhido para o espetáculo foi o Theatro Municipal, no Centro do município do Rio de Janeiro. No dia 16 de agosto de 2006, 2,5 mil pessoas – entre empresários, políticos e figuras públicas – se reuniram para assistir à apresentação do documento (Firjan, ago, 2006). Na ocasião, a entidade destacou como a elaboração do projeto havia sido realizada com a colaboração de mais de mil empresários, especialistas, técnicos e acadêmicos, com a proposição de 119 ações a serem tomadas pelas iniciativas pública e privada: “Em 2015, quando o plano se completará, a expectativa é que o Rio seja visto como um estado-destaque na exportação de produtos e serviços” (Firjan, 2006, p. 3).

O objetivo da Firjan era fazer do *Mapa do desenvolvimento* a base de um programa a ser seguido pelo futuro governo eleito do Rio de Janeiro. Para isso, a Firjan convidou os candidatos à eleição a prestigiarem o evento e receberem o documento. A maior parte dos candidatos teceram elogios à iniciativa e endossaram as propostas⁷, buscando sinalizar positivamente à burguesia e angariar apoio às suas candidaturas. Eduardo Paes, candidato pelo PSDB, declarou: “Quem conduz o desenvolvimento é o empresário. Subscrever este documento é um compromisso que assumo com eles” (Paes *apud* Firjan, ago., 2006, p. 6). Sérgio Cabral, que viria a ganhar as eleições pelo PMDB, indicou: “Eu me identifiquei

⁷ A exceção foi Milton Temer, candidato pelo Partido Socialismo e Liberdade (PSOL) que, apesar de comparecer ao evento, não deu apoio ao programa do empresariado: “Vou usar os dados estatísticos, mas comigo os empresários que sonham impostos serão alvo de perseguição implacável” (Temer *apud* Firjan, 2006, p. 6).

profundamente com as propostas da FIRJAN. Certamente levarei estas medidas à frente se for eleito” (Cabral *apud* Firjan, 2006, p. 6). Marcelo Crivella, por sua vez, afirmou que a iniciativa da Firjan era parte do processo de construção de uma consciência regional para o estado: “Esta é uma enorme contribuição do setor empresarial. O Rio nunca teve um projeto próprio e com foco regional. Agora, é possível saber de fato o que o setor produtivo espera do governo estadual” (Crivella *apud* Firjan, 2006, p. 6).

Após anos de tensionamentos, articulações e disputas, a demanda da Firjan foi contemplada no ano de 2007, quando ocorreu uma inflexão conjuntural no bloco social dominante no Estado brasileiro e medidas neodesenvolvimentistas começaram a ganhar força durante o segundo governo Lula, através do redirecionamento da ação do BNDES. Com o anúncio do Plano de Aceleração de Crescimento (PAC) em 2007, a entidade viu um dos seus principais pleitos por fim ganhar materialidade⁸: o Arco Metropolitano do Estado do Rio de Janeiro constava entre os investimentos do PAC, com um custo previsto em R\$1 bilhão. No dia 02 de fevereiro daquele ano, o Presidente Lula e o governador eleito do RJ, Sérgio Cabral, assinaram um convênio entre o Departamento Nacional de Infra-estrutura Terrestre, do Ministério dos Transportes, e a Secretaria do Estado de Obras, de modo a dar o pontapé inicial para a construção do Arco. No evento, Lula, em sinalização à Firjan, declarou como havia escolhido para o PAC obras consideradas prioritárias para cada estado e o Arco constava na lista “[...] pela insistência da sociedade e dos empresários, que há tantos anos pedem essa obra” (Silva *apud* Firjan, 2007, p. 6).

Já em outubro de 2007, poucos meses depois, o então secretário estadual do Meio-Ambiente, Carlos Minc, fez a liberação da licença ambiental para a construção do Arco Metropolitano. Na ocasião, Eduardo Eugênio Gouvêa Vieira, em sinalização positiva ao governo estadual, declarou que o avanço da pauta “[...] é fruto do entrosamento entre o Sistema FIRJAN e o Governo do Estado. É notória a preocupação do Governo com o desenvolvimento econômico e a preservação ambiental, em linha com as propostas formuladas pelo empresariado fluminense” (Vieira *apud* Firjan, 2007, p. 4).

Com os investimentos garantidos, a Firjan começou a realizar projeções para legitimar a obra junto à opinião pública da sociedade fluminense, apresentando seus interesses particulares como os de todo o estado do Rio de Janeiro: no ano de 2008, a entidade realizou um estudo destacando o que considerava os ganhos para o RJ com a construção do Arco Metropolitano. A Firjan não escondia o objetivo central do projeto, que era a redução dos custos da burguesia para realizar exportações através da diminuição do tempo de circulação das mercadorias pelo território fluminense, tornando seus produtos mais competitivos no mercado mundial (Barbará *apud* Firjan, 2008, p. 7). Mas as classes dominantes buscavam reforçar também os ganhos econômico-corporativos para frações da classe trabalhadora, de modo a ampliar a legitimidade do projeto. O gerente de Infraestrutura

⁸ Embora tenha conquistado posições durante o período neodesenvolvimentista dos governos do PT, a burguesia industrial e comercial organizada na Firjan seguia indicando a importância estratégica da manutenção das bases do neoliberalismo para a sua acumulação. Não é possível falar, portanto, de uma oposição da Firjan ao projeto neoliberal. Nas palavras do seu Presidente, quando do anúncio do PAC: “É importante salientar que um planejamento de longo prazo como o PAC só se tornou possível porque o Brasil conquistou nos últimos anos a estabilidade econômica. [...] A discussão sobre as condicionantes do crescimento permite amplas sugestões de caminhos, menos o que defende maior flexibilidade nas metas de inflação” (Vieira *apud* Firjan, 19 mar./8 abr., 2007, p. 2). E, em artigo de opinião de 2011, destacou: “Lula, sensato, não só manteve como até aprofundou algumas das conquistas de FHC. Em contraponto às ameaças antigas de ruptura do modelo econômico, manteve os fundamentos básicos da âncora fiscal, câmbio flutuante e metas de inflação. Ousou até fazer um ajuste fiscal mais duro no início do governo. Fez privatizações. [...] FHC formulou as bases e construiu a estabilização econômica. Lula a manteve, dando-lhe dimensão social” (Vieira *apud* Firjan., 2011, p. 2).

e Novos Investimentos da Firjan, Cristiano Prado, destacou como as obras do Arco criariam 4.945 empregos diretos e indiretos, especialmente no setor de construção civil, mas também no comércio e serviços (Firjan, 2008, p. 7). A geração de empregos era colocada como o principal fator para que outros grupos sociais do Rio de Janeiro dessem seu apoio ao projeto da entidade. Como ensina Gramsci (2017, p. 49 – C13 §18) a construção da direção intelectual e moral de uma classe sobre as demais, para além da batalha das ideias, requer concessões materiais econômico-corporativas para os subalternos.

Conclusão

Diante da nova inserção subordinada das economias brasileira e fluminense na divisão internacional do trabalho, com a ascensão do padrão exportador de especialização produtiva, a burguesia interna e associada ao capital estrangeiro com investimentos no estado do Rio de Janeiro passou a formular, buscar legitimar e lutar para institucionalizar projetos de infraestrutura logística, visando aprofundar as exportações do estado e disputar o fundo público para moldar o território fluminense às novas formas de configuração da dependência. Para isso, a Firjan realizou estudos e pesquisas sob assessoria de ex-Ministros do Estado brasileiro, com destaque para Eliezer Batista, e buscou construir um conjunto de articulações com integrantes da sociedade política, tanto da esfera estadual como da federal, trabalhando para fazer com que seu projeto fosse adotado pelo governo e para legitimá-lo junto à opinião pública.

Embora tenha conquistado posições importantes no Estado brasileiro para concretizar seu projeto durante os anos 1990, através da articulação com Raphael Almeida Magalhães – também ex-Ministro do Estado –, foi somente nos anos 2000 que a principal demanda da Firjan neste setor, a construção do Arco Metropolitano do Estado do Rio de Janeiro, foi atendida, conforme o neodesenvolvimentismo ganhou força no Estado brasileiro. Evidenciou-se, assim, o avanço de posições das frações industriais e comerciais da burguesia dependente brasileira organizadas na entidade durante este período conjuntural do neoliberalismo no Brasil sem, com isso, encamparem uma oposição ao projeto neoliberal, cujas bases de sustentação permaneciam defendendo.

Referências

ARUTO, Pietro. **Padrão de reprodução do capital e superexploração da força de trabalho no Brasil (2003 - 2016):** uma análise em múltiplas dimensões espaciais. Tese (Doutorado em Economia) - Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2019.

BEHRING, Elaine. Fundo público, exploração e expropriações no capitalismo em crise. In: BOSCHETTI, Ivanete (org.). **Expropriação e direitos no capitalismo.** São Paulo: Cortez, 2018. p. 187-209.

BIANCHI, Alvaro. **Um ministério dos industriais:** a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo na crise das décadas de 1980 e 1990. Campinas: Editora da Unicamp, 2010.

CANOSA, Lourdes. **Todas as fatias e a cereja também:** o pensamento político da Firjan em 15 anos de crise (1980-1995). Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 1998.

CARNEIRO, Glauco. **Sistema FIRJAN:** a história dos 170 anos da representação industrial no Rio de Janeiro, 1827-1997. Rio de Janeiro: Memória Brasil Projetos Culturais, 1997.

CASTELO, Rodrigo. **Tragédia, farsa e crise:** ensaios sobre ideologia, desenvolvimento e capitalismo dependente no Brasil. Marília: Lutas Anticapital, 2022.

CRUZ, José Luiz Vianna da. Dinâmica socioeconômica e territorial no estado do Rio de Janeiro contemporâneo. In: SILVIA, Gerschman; SANTOS, Angela Moulin (orgs.). **Saúde e políticas sociais no Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: Editora Fiocruz, 2016. p. 23-62.

FIRJAN. Atuação da Firjan. **FIRJAN**, [s.d]. Disponível em: <https://www.firjan.com.br/o-sistema-firjan/sindicatos/>. Acesso em: 01 jun. 2023.

FIRJAN. Sistema Firjan realiza pesquisa sobre a importância da logística. **Carta da Indústria**, n. 170, p. 6-7, 22/28 jul. 2002.

FIRJAN. Recursos para a RJ-109. **Carta da Indústria**, n. 177, p. 4, 9/15 set. 2002.

FIRJAN. Projetos âncora de logística, uma prioridade da Firjan. **Carta da Indústria**, n. 208, p. 6-7, 12/18 mai. 2003.

FIRJAN. Ministro dos Transportes abre licitação para as obras do Arco Rodoviário. **Carta da Indústria**, n. 224, p. 6-7, 8/14 set. 2003.

FIRJAN. Arco Rodoviário no Rio de Janeiro já tem verba do BNDES. **Carta da Indústria**, n. 230, p. 6-7, 20/26 out. 2003.

FIRJAN. Firjan entrega Medalha do Mérito Industrial do Rio de Janeiro a 6 personalidades. **Carta da Indústria**, n. 254, p. 6-8, 31 maio/13 jun. 2004.

FIRJAN. Governo e setor privado se unem para deslanchar a logística a partir do Porto de Sepetiba. **Carta da Indústria**, n. 259, p. 6-7, 19/25 jul. 2004.

FIRJAN. Nota Oficial. **Carta da Indústria**, n. 301, p. 5, 8/14 ago. 2005.

FIRJAN. **Mapa do desenvolvimento do Estado do Rio de Janeiro: 2006-2015.** Rio de Janeiro: Sistema Firjan/DCO, 2006.

- FIRJAN. O futuro do Rio depende de nós. **Carta da Indústria**, n. especial, ago. 2006. p. 1-11.
- FIRJAN. Secretário do Tesouro Nacional discute Arco Rodoviário e PPPs na Firjan. **Carta da Indústria**, n. 315, p. 12, 20 dez./15 jan. 2006.
- FIRJAN. Arco Rodoviário: a obra mais esperada pelo setor produtivo. **Carta da Indústria**, n. 346, p. 6-7, 12/25 fev. 2007.
- FIRJAN. O PAC mobiliza o país para o crescimento. **Carta da Indústria**, n. 348, p. 2 19 mar./8 abr., 2007.
- FIRJAN. Arco metropolitano e Comperj avançam. **Carta da Indústria**, n. 360, p. 4, 15/28 out. 2007.
- FIRJAN. Homenagem a Eliezer Batista. **Carta da Indústria**, n. 361, p. 5, 22 out./11 nov. 2007.
- FIRJAN. Ganho logístico com a integração da malha rodoviária nacional. **Carta da Indústria**, n. 389, p. 6-7, 23/29 jul. 2008.
- FIRJAN. Um gesto histórico. **Carta da Indústria**, n. 515, p. 2, 16/22 jun. 2011.
- FIRJAN. Arco Metropolitano é vitória da indústria do Rio de Janeiro. **Carta da Indústria**, n. 655, p. 6-7, 11/24 jul. 2014.
- GRAMSCI, Antonio. **Cadernos do cárcere, volume 5: o Risorgimento**. Notas sobre a história da Itália. 4. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2015.
- GRAMSCI, Antonio, **Cadernos do cárcere, volume 3: Maquiavel**. Notas sobre o Estado e a política. 8. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2017.
- GRAMSCI, Antonio. **Cadernos do cárcere, volume 2: os intelectuais, o princípio educativo, jornalismo**. 9. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2022.
- HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. 25. ed. São Paulo: Loyola, [1992] 2014.
- KROPF, Simone. Verbete: Rafael de Almeida Magalhães. **Fundação Getúlio Vargas (FGV)**, [s. d]. Disponível em: <https://www18.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/rafael-hermeto-de-almeida-magalhaes>. Acesso em: 06 jun. 2024.
- LEMOS, Renato. Verbete: Eliezer Batista da Silva. **Fundação Getúlio Vargas (FGV)**, [s. d]. Disponível em: <http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/eliezer-batista-da-silva>. Acesso em: 10 out. 2022.

LESSA, Carlos. **O Rio de todos os Brasis**: uma reflexão em busca de autoestima. Rio de Janeiro: Record, 2000.

MARX, Karl. **Grundrisse**: manuscritos econômicos de 1857-1858 – esboços da crítica da economia política. São Paulo: Boitempo/Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, [1857-1858] 2011.

MENDONÇA, Sonia Regina. O Estado ampliado como ferramenta metodológica. *In*: **Marx e o marxismo**, Niterói. v. 2, n. 2, jan/jul 2014. p. 27-43.

NATAL, Jorge. Uma homenagem ao professor Wilson Cano. *In*: **SANTOS, Adroaldo (et al.)**. *Wilson Cano: a questão regional e urbana no Brasil*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo/ Expressão Popular/ ABED, 2021. p. 51-67.

OLIVEIRA, Floriano José. **Reestruturação produtiva**: território e poder no estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Garamond, 2008.

OSORIO, Jaime. Padrão de reprodução do capital: uma proposta teórica. *In*: FERREIRA, Carla; OSORIO, Jaime; LUCE, Mathias (orgs.). **Padrão de reprodução do capital**: contribuições da teoria marxista da dependência. São Paulo: Boitempo, 2012a. p. 37-86.

OSORIO, Jaime. América Latina: o novo padrão exportador de especialização produtiva - estudo de cinco economias da região. *In*: FERREIRA, Carla; OSORIO, Jaime; LUCE, Mathias (orgs.). **Padrão de reprodução do capital**: contribuições da teoria marxista da dependência. São Paulo: Boitempo, 2012b. p. 103-39.

PEREIRA, Lia; MACIEL, Diego. O papel do comércio exterior na economia do estado do Rio de Janeiro. *In*: **SANTOS, Angela; MARAFON, Glaucio; SANT'ANNA, Maria Josefina**. *Rio de Janeiro: um território em mutação*. Rio de Janeiro: Gramma/FAPERJ, 2012. p. 29-46.

ROCAMORA, Guilherme de. **Governantes com espírito empresarial, empresários com espírito público**: a Firjan como um intelectual coletivo da burguesia dependente fluminense (2002-2016). Dissertação (Mestrado em Serviço Social) – Escola de Serviço Social, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2023.

SOUZA, Júlio César de. V Plenária da Indústria e Comércio: locus de discussão sobre a ação política do empresariado fluminense. *In*: **Cadernos do Desenvolvimento Fluminense**, Rio de Janeiro, jul/dez 2015. p. 105-20.