

Políticas públicas e desenvolvimento local: Estudo da industrialização de Juiz de Fora (MG), pós anos 70

Suzana Quinet de Andrade Bastos¹

RESUMO

Juiz de Fora, a partir do final do século XIX e até os anos 30 do século XX, se caracterizou como o maior centro urbano-industrial do Estado de Minas Gerais, centrado na indústria têxtil. A cidade foi aos poucos entrando num processo de declínio industrial e desaceleração econômica. Objetivando reverter esta tendência Juiz de Fora foi palco de três políticas de intervenção do Estado na economia, a partir dos anos 70. Apesar da grande expectativa, as estratégias de desenvolvimento foram incapazes de reverter a tendência de desaceleração do setor industrial local. As políticas de desenvolvimento local revelam regimes de acumulação particulares (tempo) e políticas de desenvolvimento específicas (lugar), as quais têm por base modelos de desenvolvimento econômico. Considera-se que a incapacidade das políticas de desenvolvimento reverterem a tendência de desaceleração do PIB industrial local se associa a uma defasagem espaço-tempo.

Palavras-Chave: Planejamento regional. Projetos de desenvolvimento econômico. Economia regional. Política econômica.

I Introdução

O objetivo do presente trabalho é a cidade de Juiz de Fora. Juiz de Fora foi uma cidade com enorme dinamismo econômico e com grande perspectiva de crescimento (Manchester Mineira), no final do século XIX e início do século XX centrada na indústria têxtil. A partir do final dos anos 30, a economia inflexiona e vai, aos poucos, entrando numa rota de desaceleração industrial e declínio econômico. Objetivando reverter esta tendência, três políticas de intervenção do estado na atividade econômica foram aplicadas na cidade.

Na década de 70, negociações políticas, reforçadas por incentivos fiscais e créditos concedidos pelos governos federal, estadual e municipal, foram importantes para a atração de dois investimentos de vulto do setor metalúrgico para a cidade: a Siderúrgica Mendes Júnior (SMJ), do sub-setor siderurgia e a Companhia Paraibuna de

Metais (CPM), do sub-setor metalurgia dos metais não ferrosos, que entraram em operação em 1984 e 1980, respectivamente.

Para sair da estagnação econômica em que fora jogada, a cidade precisava, segundo as lideranças locais, da implantação de investimentos industriais de porte, como seria o caso de uma siderúrgica (UFJF, 1994, p. 43).

Embora os dois projetos industriais tenham contribuído para a ampliação da produção industrial, diversificação da estrutura produtiva e aumento do nível do emprego e da massa salarial local, ambos constituíram fenômenos isolados, pois não geraram um conjunto de empresas encadeadas aos processos produtivos que viabilizassem a expansão do efeito multiplicador de renda e emprego no município (BASTOS, 2004).

Na década de 70, houve a instalação de grandes projetos de siderurgia e metalurgia. Os efeitos multiplicadores, porém, não se concretizaram, haja vista que não ocorreu a esperada implantação de indústrias de suporte aos estabelecimentos (PREFEITURA DE JUIZ DE FORA, 2000, p. 12).

Em meados da década de 90 um novo esforço de retomada do desenvolvimento econômico da cidade é realizado pelos governos municipal e estadual. Esta estratégia, que se consubstanciou na vinda da montadora Mercedes-Benz, do setor metalúrgico, sub-setor automotivo para Juiz de Fora, se assemelhava com a tentativa de dinamização da economia implementada na década de 70.

A previsão de crescimento econômico da cidade não era apenas uma visão oficial restrita aos governos estadual e municipal, visto que era compartilhada por instituições de ensino do Estado de Minas Gerais, como se pode ver nas citações de textos publicados pela PUC-MINAS e pelo CEDEPLAR/UFMG, respectivamente.

Criara-se uma expectativa de que seria gerado um grande número de empregos, diretos e indiretos, e que o investimento da montadora acarretaria, para a região da Zona da Mata mineira e a micro região de Juiz de Fora, a retomada do desenvolvimento econômico (NABUCO; MENDONÇA, 2002, p.72).

A previsão de que o crescimento econômico (de Juiz de Fora) deverá acelerar-se em futuro bastante próximo fica inteiramente comprovada, ao se considerar o vultoso volume de investimentos decididos para a área, até o ano 2000, oriundo, em sua maioria, da Mercedes Benz. Como consequência, a microrregião, e seu entorno, será dinamizada, passando a ocupar posição mais favorável no contexto estadual (FIGUEIREDO, 1998, p. 37).

Apesar da grande esperança, o empreendimento Mercedes-Benz também não gerou os efeitos multiplicadores esperados e os impactos foram limitados na cidade, ou seja, a nova estratégia de desenvolvimento econômico também foi incapaz de reverter a queda do produto industrial (PIB) e de ampliar o nível de emprego e, conseqüentemente de modificar a tendência de decadência industrial da cidade de Juiz de Fora (BASTOS, 2004).

Em 1997, no bojo do processo de implantação da montadora alemã Mercedes-

Benz em Juiz de Fora, o novo governo local decidiu repensar, planejar e definir um futuro para a cidade, a partir da elaboração de um novo modelo de desenvolvimento local via formulação de um Plano Estratégico para a cidade de Juiz de Fora. O Plano/JF objetivava transformar a cidade para torná-la competitiva de forma a captar investimentos externos capazes de dinamizar a economia local. Entretanto, de modo semelhante às estratégias de desenvolvimento adotadas nos anos 70 e 90, também o Plano/JF foi inapto em modificar o declínio do setor industrial local.

No período de 1996 a 2000, enquanto a população local teve um crescimento de 7,9%, o PIB total de Juiz de Fora decaiu 20%, indicando uma queda da renda per capita da cidade. Além disso, a perda de participação do PIB industrial na renda total da cidade (de 3,3% em 1997 para 2,7% em 2000) e o desempenho do emprego no período de 1994 a 2001 (caiu na indústria de transformação e expandiu nos setores comercial e prestador de serviços), mesmo com a participação da produção industrial da montadora Mercedes-Benz, evidenciam a continuidade da situação de decadência relativa do setor industrial e a caracterização de Juiz de Fora como uma cidade com forte proeminência do setor de serviços (BASTOS, 2004).

Se Juiz de Fora chegou a ser a cidade mais importante do Estado de Minas Gerais, no final do século XIX e início do século XX, no ano 2000 a cidade foi classificada pela Fundação João Pinheiro (2003) como a sexta no ranking dos municípios líderes na geração do Produto Interno Bruto (PIB) do Estado de Minas Gerais, tendo inclusive caído uma posição em relação ao ano de 1999. No período de um século, a cidade de Juiz de Fora perdeu cinco posições em termos de geração de riqueza no Estado e, apesar das três tentativas de reversão da tendência de desaceleração da economia local, encontra-se num processo de perda de posição relativa no Estado de Minas Gerais.

Quadro 1 - Municípios Líderes na Geração de PIB em Minas Gerais – 1999/2000

Município	Participação (%)		Ranking	
	1999	2000	1999	2000
Belo Horizonte	22,8	21,5	1º	1º
Betim	4,0	4,2	2º	2º
Contagem	3,7	3,8	3º	3º
Uberlândia	3,5	3,6	4º	4º
Juiz de Fora	2,9	2,7	5º	6º
Ipatinga	2,7	3,1	6º	5º
Uberaba	1,7	1,6	7º	7º

Fonte: Fundação João Pinheiro (2003)

Assim, a cidade de Juiz de Fora se apresenta como um caso interessante sobre recorrência de políticas públicas de desenvolvimento, que apesar de carregadas de perspectivas de reverter o ciclo de declínio industrial local, foram incapazes de inflexionar um processo secular de perda de substância econômica da cidade.

Colocar-se á como hipótese da causa do fracasso das políticas públicas adotadas

em Juiz de Fora em dinamizar a economia da cidade, a forma de implantação das três políticas de intervenção do Estado na atividade econômica. As políticas de desenvolvimento estavam descontextualizadas com relação ao “tempo e ao espaço”, isto é, a uma temporalidade da acumulação capitalista e à sua manifestação espacial, e por isso foram pouco eficientes em dinamizar a economia da cidade.

Assim, ao considerar que as causas das dificuldades das estratégias de desenvolvimento adotadas em Juiz de Fora em reativar a economia da cidade se associam à existência de uma defasagem espaço-tempo, na parte dois do trabalho se definirá conceitualmente tempo e espaço. Na terceira parte será explicada a falta de sincronia espaço-tempo associada às estratégias de desenvolvimento adotadas em Juiz de Fora, pós anos 70 e na quarta parte do trabalho serão apresentadas as peculiaridades da cidade de Juiz de Fora. A partir da absorção das particularidades da cidade sugere-se, na conclusão, possíveis caminhos a serem adotados nas futuras estratégias de desenvolvimento local.

2 Tempo e Espaço

Tanto o tempo como o espaço “são definidos por intermédio da organização de práticas sociais fundamentais para a produção de mercadorias” (HARVEY, 1998, p. 218). Como as práticas materiais que servem para a reprodução social variam geográfica e historicamente, tempo e espaço se definem de acordo com a dinâmica de desenvolvimento capitalista e suas transformações se articulam com as modificações nos padrões de acumulação de capital.

Para a Escola da Regulação² os padrões de acumulação de capital se definem a partir dos regimes históricos de acumulação e dos padrões de regulação, isto é, a evolução do capitalismo é marcada por temporalidades históricas distintas (regimes de acumulação), delimitadas por grandes crises que funcionam como mecanismo de passagem de uma temporalidade a outra. Cada temporalidade corresponde a um período de estabilidade em que a acumulação do capital progride de forma ininterrupta e onde um conjunto de regularidades garante a reprodução do sistema. As regularidades são o resultado do aparato institucional que configura um conjunto de relações (modo de regulação), que permite a reproduzibilidade de certas formas de organização do trabalho e de articulação interindustrial (LIPIETZ, 1985).

Os anos 30 a 60 do século XX foram marcados pelo regime de acumulação fordista, baseado na aliança entre o grande capital, o trabalho e o governo, o qual contribuiu para a consolidação de um círculo virtuoso de crescimento das economias capitalistas no pós-guerra.

O grande capital se sustentava na grande empresa oligopolística, caracterizada pela organização do trabalho taylorista e pela mecanização, cuja linha de montagem possibilitou o aumento da produtividade do trabalho e a produção de grandes lotes de bens duráveis estandardizados em massa. O consumo em massa pôde ser realizado a partir do momento em que uma classe operária organizada em sindicatos fortes exigiu uma parcela da riqueza gerada dos representantes do capital³ e do Estado e a transformou em bens de consumo.

O Estado teve de assumir novos papéis e construir novos poderes institucionais (*Welfare State*).

A espacialidade do capitalismo, construída a partir da industrialização fordista, se caracterizava pela concentração espacial do capital e do trabalho, que resultou no surgimento de aglomerações espaciais em pontos específicos do espaço. O local privilegiado era a cidade, em geral, a grande cidade, equipada com infra-estrutura e mercados eficientes. O Estado intervencionista keynesiano, embasado no regime monetário e fiscal centralizado e na conseqüente autonomia para a definição do endividamento, do gasto e das políticas públicas possuía um importante papel na produção do espaço, na medida em que instalava e concentrava espacialmente infra-estruturas para o processo de acumulação de capital, bem como oferecia benefícios fiscais para a instalação de novos investimentos privados em certas regiões, definindo assim os rumos do desenvolvimento territorial.

A partir dos anos 60, a queda do ritmo de crescimento da produtividade do trabalho marcou o início da crise do modelo fordista. Os anos 70 e 80 foram marcados pela reestruturação econômica, social e política que representou a passagem para o regime de acumulação flexível associado a uma nova forma de regulação que objetivava reorganizar o processo de produção para garantir ganhos de produtividade além de um novo papel do Estado (liberal) (BOYER, 1990).

O novo regime de acumulação, intensivo em informação e conhecimento, centrado na eletrônica e na informática como ferramentas da produção, reorganizou o processo de produção e de trabalho, permitindo o aumento da produtividade do trabalho e a produção de uma ampla variedade de produtos com menor custo, mais eficiência e maior qualidade.

As novas formas de organização da produção e das relações empresariais implicaram na redução do tamanho das plantas industriais e na desverticalização da produção, com a conseqüente formação de estruturas organizadas em redes, as quais impuseram a necessidade de intensas inter-relações entre as várias etapas de produção. A desintegração vertical da produção ocasionou também um movimento de dispersão espacial das grandes empresas, através da manutenção do núcleo estratégico no lugar de origem e a multilocalização de unidades produtivas especializadas, que atuam de forma coordenada a partir de decisões tomadas no núcleo central, tanto nacional como internacionalmente.

A noção de regime de acumulação e de modo de regulação (temporalidade) nos permite remeter à concepção de lugar. O lugar não é qualquer lugar e sim um lugar particular definido como desenvolvimento local. Assim, a concepção de lugar não é sempre a mesma, devido às noções de território e de territorialidade se alterarem nos distintos períodos históricos de desenvolvimento do capitalismo.

A Teoria da Regulação, apesar de não problematizar o espaço, ao absorver as escalas espaciais tradicionais enfatiza que em cada momento histórico do desenvolvimento capitalista existe uma escala espacial dominante. No fordismo a escala espacial predominante era a nacional e na acumulação flexível há uma certa polarização entre duas escalas que se articulam: a global e a local.

No regime de acumulação fordista a idéia de desenvolvimento regional e local não era prioritária. O desenvolvimento, pensado em termos nacionais e conduzido por uma elite tecnocrática, se caracterizava pela industrialização pesada, centralizada nas grandes

empresas, associada a incentivos e subsídios estatais. O local, visto como depositário de recursos e atividades, somente importava para dar suporte do desenvolvimento da economia nacional.

Para o regime de acumulação flexível a idéia de desenvolvimento local torna-se prioritária. As políticas de desenvolvimento, apesar de não existir um modelo único, passam a ser consideradas como tarefas das instâncias inferiores de governo.

As políticas de desenvolvimento territorial, que eram concebidas e conduzidas pelas instâncias superiores (fordismo) começaram a ser questionadas e surge uma nova concepção de desenvolvimento a partir das bases (TAVARES, 2002, p. 14).

Dentro desta perspectiva, o desenvolvimento econômico pode ser impulsionado numa região através da aplicação de políticas de desenvolvimento/crescimento econômico, as quais têm como fundamento explicativo algum tipo de modelo ou teoria. Ou seja, as explicações de diferentes corpos teóricos influenciam a eleição de critérios para desenhar políticas orientadas para promover o crescimento ou o desenvolvimento regional (MATTOS, 1998).

Até os anos 70 a análise regional desenvolveu-se sobre dois eixos: a Teoria da Localização e a Teoria do Desenvolvimento Regional. Por um lado, a Teoria da Localização Industrial, seguindo a tradição da Teoria da Produção, dentro da análise microeconômica, se sustentava em um conjunto de modelos, sendo os mais representativos os de Von Thunen (1826), Alfred Weber (1909), Walter Christaller (1935), Losch (1940) e Isard (1956).

A teoria clássica da localização buscava definir as questões que afetavam a decisão locacional dos agentes econômicos. Von Thunen se preocupou em analisar como se distribuíam as atividades agrícolas em torno dos centros urbanos, em função do custo de transporte. Para Weber, a localização ótima é aquela que proporciona o menor custo de produção, sendo o fator transporte o aspecto fundamental desses custos. Losch substituiu a versão de Weber, que considerava exclusivamente o problema da minimização dos custos, ao considerar o ótimo locacional como o ponto de máximo lucro para o empresário, o qual decorre da ação oposta de duas forças, as economias de escala (associadas à demanda) e os custos de transporte. Walter Isard adotou o mínimo insumo transporte (tarifas de transporte, pesos a serem transportados e distância a ser percorrida) como o principal elemento da escolha locacional e como elemento explicativo para o padrão de distribuição espacial das atividades econômicas.

Por outro lado, há a Teoria do Desenvolvimento Regional, de inspiração keynesiana, dentro da análise macroeconômica, cujas principais referências são Perroux (1967), Myrdal (1972) e Hirschman (1958). As idéias keynesianas postulavam que o livre funcionamento do mercado levava ao crescimento das desigualdades econômicas, sendo necessária a intervenção estatal através de políticas compensatórias para promover o emprego e o crescimento econômico. Essas idéias traduziram-se num esforço de planificação do desenvolvimento e o Estado recorreu a políticas de industrialização diferenciada via melhoramento da infra-estrutura e provisão de incentivos para atrair grandes empresas de fora da região.

O processo de atração de grandes empresas se embasava na possibilidade de

criação de "pólos de desenvolvimento" (Perroux), constituídos por grandes ou setores motrizes, que produzem "concatenações para frente e para trás" (Hirschman) e efeito cumulativo de "causação circular e cumulativa" (Myrdal).

A política de pólos de desenvolvimento assentava-se sobre três linhas básicas de ação: atração de empresas de alto potencial de agregação; desenvolvimento de programas de infra-estrutura para reduzir custos de instalação e permitir a ligação da região com o mercado nacional e internacional e zoneamento do território e desenvolvimento de programas diferenciados de estímulo ao investimento privado por regiões (JACCOUD, 2001, p. 11).

Para Coraggio (1998), a nova unidade motriz somente se constituirá num pólo de desenvolvimento para a região se os efeitos positivos da grande empresa se concentrarem na região. Para a formação de pólos a empresa motriz deve ser transformadora de insumos regionais e/ou oferecer suficiente mercado para induzir a localização de atividades produtoras dos insumos na região; a demanda regional deve ser superior às necessidades básicas de abastecimento de bens e serviços; os lucros gerados devem ficar em mãos de empresários locais e serem reinvestidos na própria região; os mecanismos de comercialização e financiamento devem ser controlados por grupos empresariais locais; os novos empresários devem integrar-se na estrutura social da região de forma a facilitar os fenômenos de difusão e as ações do setor público devem estar consertadas com os agentes das novas atividades, de forma a defender os interesses dos novos empresários e evitar os custos sociais excessivos.

Em meados dos anos 70 ocorreu uma mudança de perspectiva na política de desenvolvimento e a gestão territorial passou a responder às regulações de uma nova versão da teoria neoclássica, mais conhecida como neoliberalismo. Estes novos modelos, que atribuíam ao progresso tecnológico exógeno a fonte do crescimento econômico, partiam da idéia otimista de que o livre mercado propiciava a convergência econômica.

Entretanto, a partir do final dos anos 80 evidências empíricas (fatos estilizados de Kaldor) demonstraram que o livre jogo das forças de mercado não assegurava a convergência econômica. Novos modelos surgem para explicar a divergência na evolução dos níveis de desenvolvimento. Estes modelos, denominados de crescimento endógeno (ROMER, 1986; BARRO, 1990; LUCAS, 1988), pressupõem que o crescimento depende de decisões endógenas associadas à acumulação de capital físico, humano e progresso técnico.

Paralelamente ao desenvolvimento teórico foram sendo articulados novos referenciais de política regional, associados aos novos fenômenos espaciais (crise e declínio de regiões tradicionalmente industriais e emergência de regiões portadoras de novos paradigmas industriais), decorrentes das modificações no cenário mundial. Os novos modelos⁴, em contraste com os modelos de crescimento/desenvolvimento econômico keynesiano e neoclássico, que consideravam o território como um cenário do desenvolvimento, propõem uma alternativa ao desenvolvimento centrado no território como fator estratégico de desenvolvimento.

Assim, considera-se que as estratégias indutoras de desenvolvimento adotadas em Juiz de Fora, além de revelarem regimes de acumulação e modos de regulação particulares,

exprimem políticas de desenvolvimento econômico específicas. A exata assimilação do regime de acumulação, do modo de regulação e da política de desenvolvimento associada a cada uma das intervenções do Estado vai ser reveladora da defasagem espaço-tempo inerente às estratégias de desenvolvimento.

3 Defasagem Espaço - Tempo

Em termos de momento histórico, a estratégia dos anos 70 referente à atração da SMJ e da CPM para Juiz de Fora, se enquadra no período de tempo definido pela escola da regulação como fordismo. Apesar dos anos 70 coincidirem com a crise do fordismo nos países capitalistas desenvolvidos e com a conseqüente reestruturação econômica, social e política que deu origem ao novo regime de acumulação flexível, ao nível da periferia capitalista o fordismo se estendeu por um período mais longo.

No Brasil, o II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND) representou um projeto fordista tardio associado à correção dos desbalanceamentos da matriz industrial brasileira da segunda revolução industrial. A teoria keynesiana de planejamento econômico e expansão do gasto público com objetivos desenvolvimentistas foi a base do projeto fordista periférico implementado em meados da década de 70.

A estratégia de atração da SMJ e da CPM para Juiz de Fora, se enquadra como uma leitura conceitual associada ao modelo de desenvolvimento Keynesiano, pois o processo de atração das empresas teve forte participação das instituições federais. O Estado brasileiro, além de influenciar na concepção, definiu a capacidade de produção, os prazos de implantação, o processo produtivo e a localização dos empreendimentos industriais.

As plantas dos projetos industriais prioritários estariam localizadas ou junto às jazidas ou em nós de transportes potencializados pela exploração de tais recursos, notadamente em centros urbanos de regiões periféricas: grande siderurgia – Itaqui/ Maranhão, Tubarão/Espírito Santo e as usinas mineiras AÇOMINAS e Mendes Júnior (LESSA, 1978, p. 08).

As instituições estaduais e locais, apesar da participação no processo de negociação da implantação dos projetos industriais na cidade, tiveram um papel de suporte, pois no bojo da política nacional de desenvolvimento já estavam definidas as diretrizes gerais da política de desenvolvimento industrial brasileira e as linhas mestras de localização dos novos projetos industriais. Ao regional e ao local coube o papel de inserção na política nacional de desenvolvimento, através da desobstrução de problemas infra-estruturais e da complementação da política de incentivos, objetivando viabilizar a implantação dos grandes projetos privados de interesse nacional em Juiz de Fora.

Quadro 2 - Tempe-Espaço

PERÍODO	ANOS 70	ANOS 90
TEMPO		
Regime de Acumulação	Fordismo	Acumulação Flexível
	Grande empresa Produção em massa Verticalização da produção Hierarquia Grande número de trabalhadores	Empresa enxuta Produção flexível Desverticalização da produção Cooperação Poucos trabalhadores
Modo de Regulação	Estado Interventor Princípios Fiscais Keynesianos Estado nacional regulador	Estado Liberal Descentralização fiscal Estado/município reguladores
LUGAR		
Política Desenvolvimento	Nacional	Regional e Local
Papel do Local	Suporte do nacional Passivo	Inserção no global Ativo

Fonte: Elaboração da autora

Dentro deste contexto, a política de atração de grandes empresas nos anos 70 pode ser caracterizada como uma idéia fora de seu tempo (disritmia temporal). Fora de tempo, porque apesar dos projetos metalúrgicos serem indústrias típicas fordistas inseridas na política nacional de implantação do fordismo periférico no Brasil, as mesmas foram implantadas num período de crise do fordismo a nível mundial. A partir dos anos 70, a dinâmica da economia mundial passou a estar associada ao novo regime de acumulação pós-fordista. As empresas fordistas, em crise, para sobreviverem, necessitaram enfrentar um processo de reestruturação produtiva e organizacional e as plantas industriais das velhas indústrias fordistas dos países desenvolvidos fecharam suas portas ou foram transferidas para a periferia da economia mundial. Juntamente com a mudança no regime de acumulação, modificou-se o modo de regulação. A nova ideologia econômica subjacente à regulação flexível passou a ser caracterizada pela ênfase no neoliberalismo, o qual previa a redução da intervenção do Estado na economia.

Em termos de momento histórico, a estratégia dos anos 90, a atração da montadora de automóveis alemã Mercedes-Benz para Juiz de Fora se enquadra no regime histórico de acumulação flexível¹⁵ e na regulação neoliberal. A partir de meados dos anos 80, o Brasil passou por uma mudança nas estratégias de acumulação de capital. O fordismo "incompleto" passou a ser substituído pela produção flexível e pela regulação neoliberal.

No Brasil, o desmonte do Estado keynesiano ocorreu desde meados dos anos 80: de início lentamente e a partir de 1990 de forma acelerada. À pressão externa (organismos internacionais) juntaram-se os interesses dos capitais internos, sequiosos

de encontrar saídas para a acumulação. Essa conjugação de forças é responsável pela eficaz estratégia para chegar ao estado mínimo da receita neoliberal (TAVARES, 2002, p. 17).

Na ausência de políticas de desenvolvimento de caráter nacional, os estados e os municípios brasileiros, ansiosos de colherem os frutos da globalização, deflagraram uma acirrada guerra fiscal, oferecendo um conjunto de incentivos fiscais e financeiros, de forma a atrair o grande capital internacional para seus territórios e com isto promover o desenvolvimento econômico local.

Apesar da Mercedes-Benz ser uma empresa no seu tempo (condizente com o regime de acumulação e com o modo de regulação), divergindo do referencial teórico dominante sobre o desenvolvimento a nível mundial, a estratégia de intervenção do estado adotada em Juiz de Fora nos anos 90, se enquadra ainda numa leitura conceitual associada ao modelo keynesiano, mais precisamente à idéia de criação de um Pólo Automotivo na cidade.

Em ambas a estratégia verifica a existência de uma disritmia ao nível da regulação, a qual explica a disritmia espacial e, conseqüentemente, a incapacidade das estratégias de desenvolvimento adotadas em Juiz de Fora, nos anos 70 e 90, dinamizarem a economia da cidade.

Quadro 3 – Disritmia

Disritmia	Anos 70	Anos 90
Regulatória	Falta de sintonia entre a regulação nacional (desenvolvimento nacional) e a regulação estadual e municipal (desenvolvimento local)	Falta de sintonia entre a regulação da empresa (concorrência internacional) e a regulação estadual e municipal (desenvolvimento local)
Espaço-tempo	Espaço-temporal Espaço – Lugar Circunstancial: (Nó de transporte - II PND) Tempo - Empresas típicas fordistas implantadas no período de crise do fordismo/keynesianismo	Espacial Espaço – Lugar Circunstancial: (Logística de Transporte)

Fonte: Elaboração da autora

A estratégia dos anos 70 foi pensada como um projeto de desenvolvimento nacional, ou seja, a empresa, a capacidade de produção, a tecnologia a ser utilizada e a própria localização das plantas industriais foram definidas de acordo com o interesse nacional de implantação do fordismo periférico no Brasil. Assim, o local para a implantação dos grandes projetos industriais nacionais era circunstancial, desde que inserido na lógica locacional do II PND.

Juiz de Fora foi a cidade escolhida pelo governo federal para sediar os empreendimentos metalúrgicos, nos anos 70, devido a sua característica de cidade média, próxima aos principais centros consumidores e fornecedores do país (nó de transporte), ou seja, a escolha locacional se fundamentou na possibilidade de ter custos de transporte reduzidos e não em qualquer tipo de preocupação com o desenvolvimento regional e local.

Entretanto, ao nível da regulação regional e local, a vinda de duas grandes empresas para Juiz de Fora representava o reencontro com o passado de glória da cidade via possibilidade de constituição de um pólo de desenvolvimento. A visão geralmente aceita na sociedade era de que a simples instalação de uma nova unidade produtiva, com alta taxa de crescimento e grande tamanho, geraria uma série de efeitos positivos sobre o sistema econômico regional, constituindo-se em um pólo de desenvolvimento para a região.

Para tal versión el polo surge de alguna manera misteriosa en el medio que se desea desarrollar; es una cosa que viene del resto del mundo y que encierra las mágicas semillas del desarrollo (CORAGGIO, 1988, p. 19).

Entretanto, como as complementaridades industriais não existiam em Juiz de Fora e como não era objetivo da política nacional a difusão de efeitos dinâmicos a jusante e a montante no local, a estratégia foi incapaz de gerar um pólo de desenvolvimento na cidade e, conseqüentemente de dinamizar a economia de Juiz de Fora.

A estratégia de implantação da filial da empresa automobilística alemã Mercedes-Benz na cidade também reflete uma disritmia regulatória. A Mercedes-Benz saiu da Alemanha, num contexto de globalização da economia e de aumento da concorrência do setor automotivo mundial (entrada das empresas automobilísticas japonesas e coreanas nos mercados europeu e americano, nos anos 70 e 80, respectivamente). Na nova lógica concorrencial as empresas automobilísticas mundiais foram impulsionadas a adotarem novos métodos de produção e gestão e buscarem por novos e mais dinâmicos mercados na periferia da economia capitalista mundial (BASTOS, 2004).

Assim, o local para a matriz da empresa automotiva alemã era também circunstancial (escala transnacional), deste que inserido na nova lógica da concorrência mundial do setor. Entretanto, ao nível das instituições, regionais e locais, a instalação de uma grande empresa automobilística na cidade representava uma nova possibilidade de reencontro com o passado de dinamismo do município via constituição de um pólo automotivo em Juiz de Fora.

Juiz de Fora foi a cidade escolhida pela Mercedes-Benz para sediar seu empreendimento automobilístico no Brasil devido a sua característica de cidade média, próxima (e integrada por malha rodo-aéreo-ferroviária) aos principais centros consumidores e fornecedores do país e do Mercosul, ou seja, a escolha locacional se fundamentou na possibilidade de ter custos de transporte reduzidos, em face da adoção de um complexo e moderno sistema de logística de transporte, e não em qualquer tipo de preocupação com o desenvolvimento local.

Decidimos adotar uma solução diferente da de outras montadoras, remodelando o conceito de condomínio e formando o que chamamos de parque de fornecedores.

Assim, quando veio a decisão de se construir a planta em Juiz de Fora, nós já tínhamos uma idéia bastante próxima de como seria nossa logística para aquela localidade (PENATTI FILHO, 10/1999).

Assim, da mesma forma da estratégia dos anos 70, como as complementaridades industriais não existiam na cidade e como não era objeto da empresa criação de sinergias capazes de gerar efeitos a jusante e a montante no local, a estratégia foi incapaz de gerar um pólo automotivo na cidade e, conseqüentemente de dinamizar a economia de Juiz de Fora.

Por volta do início dos anos 70 dissolveram-se as condições que haviam permitido a muitos estados nacionais em desenvolvimento se engajar no planejamento econômico nacional, com sua variante regional de pólos de crescimento E, como conseqüência do fracasso de diversos processos de polarização implantados em regiões onde o desenvolvimento não surgiu naturalmente, o termo pólo de desenvolvimento foi perdendo utilidade como categoria de análise e de política de desenvolvimento econômico (STORPER, 1994).

A partir dos anos 80, a teoria dos pólos de desenvolvimento começa a ser substituída pela noção de desenvolvimento endógeno, segundo a qual as regiões devem buscar potencializar o uso dos recursos locais para ampliar sua capacidade de desenvolvimento (JACCOUD, 2001, p. 11).

Com relação ao Plano/JF verifica-se que este se apresenta como uma estratégia de desenvolvimento da cidade, que prioriza a atração de investimentos externos, como forma de inserir a municipalidade de modo competitivo no cenário internacional. De forma semelhante às políticas de desenvolvimento adotadas anteriormente em Juiz de Fora, o Plano/JF também se originou da cópia de um modelo de desenvolvimento importado. Entretanto, diferentemente das estratégias anteriores que importaram o modelo de desenvolvimento keynesiano, a estratégia recente seguiu o modelo do Planejamento Estratégico de Cidades, promulgado e difundido por consultores internacionais e o exemplo de várias cidades que o adotaram, tanto no Brasil como no exterior.

O Planejamento Estratégico de Cidade pode ser considerado um novo modelo de desenvolvimento local característico do regime de acumulação flexível e da regulação neoliberal. Na impossibilidade do desenvolvimento local depender dos recursos financeiros das esferas superiores de governo, o prefeito local resolveu assumir para si a função de atuar sobre o dinamismo da economia local, contando com os recursos financeiros da sociedade, através da estruturação do mecanismo de parceria público-privada.

Apesar da estratégia de implantação do Plano/JF ser contemporânea de seu tempo ela é uma idéia fora de lugar. Fora do lugar, porque o plano estratégico de Juiz de Fora, ao propor ser o principal instrumento de transformação da cidade, não refletiu sobre o passado de Juiz de Fora, ou seja, o "lugar" está fora do diagnóstico. Entretanto o lugar não é um cenário passivo, uma cena vazia aonde o desenvolvimento econômico tem lugar. O lugar é o resultado de uma trajetória histórica, de êxitos e de fracassos, da sociedade local.

O Plano/JF se diferencia das estratégias de desenvolvimento anteriormente adotadas em Juiz de Fora, visto que nas estratégias passadas o desenvolvimento econômico era visto

como capaz de dinamizar a cidade, ou seja, o que estava por trás das políticas de desenvolvimento era que a industrialização seria capaz de produzir a urbanização da cidade. No Planejamento Estratégico é a cidade que passa a ser vista como capaz de gerar o desenvolvimento, isto é, é a urbanização que seria capaz de promover a industrialização.

Uma outra diferença se refere a que as estratégias adotadas na cidade, nos anos 70 e 90, apesar de não terem dinamizado a economia de Juiz de Fora, eram estratégias que pensavam a cidade como um todo, e deste modo integravam, no sentido de que tinham a capacidade de produzir uma forte coesão entre os atores locais em torno de uma proposta de desenvolvimento econômico para a cidade. O Plano/JF ao se apresentar como um projeto de desenvolvimento construído via aglutinação de um conjunto de projetos, produz fragmentação das ações, estimula a concorrência entre os atores locais, se torna espaço de apropriação de interesses particulares e permite a dispersão com relação ao projeto de cidade.

4 Peculiaridades de Juiz de Fora

Juiz de Fora pode ser considerada uma cidade peculiar. Peculiar porque foi palco de um conjunto de estratégias de desenvolvimento econômico a partir dos anos 70. Acredita-se que a identificação das particularidades da cidade permitirá identificar possíveis caminhos a serem perseguidos pelas futuras estratégias de desenvolvimento local.

Assim, torna-se fundamental descobrir qual é a particularidade da cidade, a qual permitiu, por um lado, à indústria têxtil se desenvolver no final do século XIX e início do século XX e, por outro, a fez ser escolhida para sediar as plantas industriais dos empreendimentos Mendes Júnior, Paraibuna de Metais e Mercedes-Benz no último quartel do século XX.

Com relação a indústria têxtil, apesar de Juiz de Fora ter sido o principal produtor e exportador de café do Estado de Minas Gerais, para GIROLETTI (1976), diferentemente de São Paulo que teve sua base de acumulação centrada no café, a indústria mineira no final do século XIX tinha uma base de acumulação proveniente de uma estrutura de intermediação (comissários) que controlava o comércio de café e outros gêneros agrícolas, assim como a distribuição de mercadorias vindas do Rio de Janeiro. Assim, se Juiz de Fora teve uma posição de destaque no meio industrial nacional, isto se deveu à sua localização geográfica estratégica em relação aos principais eixos e redes de circulação que ligavam o centro de Minas Gerais ao porto do Rio de Janeiro.

A decisão locacional por Juiz de Fora para sediar os empreendimentos industriais da Siderúrgica Mendes Júnior e da Companhia Paraibuna de Metais se insere na diretriz governamental do II PND de interiorização da produção industrial brasileira e de desconcentração da produção industrial do Estado de São Paulo. Deste modo, Juiz de Fora foi a localidade escolhida para sediar os empreendimentos por ser uma cidade de porte médio, situada em região de nó de transporte e com uma localização geográfica próxima aos principais mercados consumidores e produtores e dos mais importantes portos do país.

A decisão da montadora de automóveis Mercedes-Benz de implantar a primeira fábrica de automóveis fora do continente europeu em Juiz de Fora se relaciona à estratégia global da matriz da empresa automobilística alemã, principalmente no que se refere à utilização de um novo conceito de abastecimento em sua nova fábrica no Brasil. Assim, devido à logística de transporte ser essencial no processo produtivo da Mercedes-Benz, a excelente localização geográfica da cidade de Juiz de Fora, próxima aos grandes centros consumidores da Região Sudeste, à rede de fornecedores instalada no país e dos portos do Rio de Janeiro e Vitória, foi fundamental na decisão locacional da empresa alemã.

Quadro 4 – Especificidades de Juiz de Fora

Estratégias	Fatores
Têxtil	Localização estratégica (entreposto comercial)
Anos 70	Região de nó de transporte (II PND)
Anos 90	Centralidade geográfica (logística de transporte)

Fonte: Elaboração da autora

Deste modo, a especificidade da cidade de Juiz de Fora, que permitiu o grande desenvolvimento da indústria têxtil e a implantação das plantas industriais da Siderúrgica Mendes Júnior, da Companhia Paraibuna de Metais e da Mercedes-Benz é sua excelente localização geográfica.

Sendo a localização geográfica a vantagem comparativa de Juiz de Fora com relação às demais cidades do Estado de Minas Gerais e do Brasil, retorna-se à concepção da Teoria da Localização Industrial tradicional centrada nos trabalhos de Von Thunen (1826), Alfred Weber (1909), Walter Christaller (1935), Losch (1940) e Isard (1956), os quais enfatizavam a importância dos custos de transporte para a determinação da localização ótima da firma.

A idéia de que a geografia é importante, ou seja, que os fatores locacionais clássicos (principalmente os baixos custos de transporte proporcionados pela distância ao mercado, seja em relação à oferta ou à demanda) são fatores diferenciadores que produzem vantagens comparativas, as quais podem ser transformadas em vantagens competitivas foi recuperada pela Nova Geografia Econômica.

Los custos de transporte se consideran cruciales, si se pretende la observación de una visión íntegra de la economía, esto se traduce en la necesidad de considerar que tanto los recursos utilizados como las rentas generadas por el sector transporte (KRUGMAN, FUJITA, 2004, p. 180).

Transportation costs are also clearly crucial; yet if one wants to have an integrated picture of the economy, this means that the resources used and income generated by the transportation industry must also be part of the picture (KRUGMAN, FUJITA, 2004, p. 142).

Fujita, M. Krugman, P. *The new economic geography: Past, present and the future* Papers Regional. Science. 83, p. 139-164 (2004)

De acordo com Krugman (2004), a aglomeração de firmas propicia retornos crescentes no nível da produção, o que diminui o custo de transporte e facilita a mobilidade

dos fatores. Considerando o custo de transporte, a melhor localização para os investimentos produtivos se relaciona com a maximização do acesso dos bens aos mercados consumidores e aos produtores de bens intermediários. Assim, os custos de transporte não são geograficamente neutros e sim são fundamentais para estruturar o espaço, de modo que diferenciais de crescimento do volume de transporte podem ser um mecanismo potente, auto-reforçador, que favorece padrões específicos de aglomeração espacial.

Como as dotações naturais iniciais de certos locais tendem a ser reforçadas por mecanismos de *feedback* positivo gerados por externalidades, relacionadas a *linkages* e a indivisibilidades técnicas de investimentos em infra-estrutura, isto implica atribuir forte historicidade à evolução espacial da economia, ou seja, os processos dinâmicos na economia são dependentes da trajetória.

Krugman e Fujita (2004) reconhecem a importância dos eventos históricos específicos que tendem a promover a concentração de empresas em uma determinada cidade, entretanto, simplificam esse fenômeno, de forma que a ocorrência de acidentes históricos (acaso) é o principal elemento que explica a conformação de uma determinada aglomeração de empresas.

Para David (1999, p. 113-114), o alcance da história na geografia não se resume na influência das condições iniciais (acaso), pois o “timing dos eventos ao longo da trajetória de evolução de uma região também importa para seu desenvolvimento espacial”.

O ambiente natural exógeno tendo surgido primeiro na seqüência, é suposto ser dominante na fixação da localização inicial de produção e geração de demanda. A partir daí uma variedade de processos de *feedback* positivos entram em operação fazendo com que fatores de produção fluidos se fixem em torno daqueles locais inicialmente selecionados (DAVID, 1999, p. 113).

Assim, o caráter incidental das economias externas na Nova Geografia Econômica implica que apesar da teoria de Krugman recuperar a geografia, esta tem que ser complementada por uma leitura institucional⁶, que incorpore a história enquanto temporalidade, que pode definir periodizações, as quais são marcadas por articulações entre a dimensão da economia e as instituições produzidas pela própria história. Ou seja, que adicione a história enquanto processo de interação entre os atores sociais, públicos e privados e como processo que constrói e desconstrói instituições, sendo este então o segundo condicionante.

A transformação da vantagem comparativa de Juiz de Fora em vantagem competitiva, ou seja, a possibilidade de Juiz de Fora vir a aglomerar um conjunto de indústrias e desencadeando um processo de desenvolvimento local, não pode ser buscada no acaso, pois Juiz de Fora tem história e instituições.

Juiz de Fora sempre possuiu instituições fortes. Os atores locais, tanto econômicos como políticos, quanto públicos e privados, sempre acreditaram que a cidade podia e tinha que dar certo e, ao crerem na potencialidade do local, implementaram distintas estratégias de desenvolvimento econômico para a municipalidade. A crença na capacidade da cidade é a grande instituição local, que por um lado distingue Juiz de Fora de outras cidades

brasileiras, tornando-a peculiar e, por outro é o motor da busca incessante pelo desenvolvimento econômico local.

A confiança na potencialidade da cidade, construída historicamente a partir do grande desenvolvimento da indústria têxtil (Manchester Mineira) local, no final do século XIX e início do século XX, foi a base das estratégias de atração de grandes empresas adotadas em Juiz de Fora, nos anos 70 e 90. Ou seja, os agentes, atores e instituições locais, ao refutarem o indeterminismo na trajetória de desenvolvimento econômico da cidade, buscaram, continuamente, amparados na história da cidade (condições iniciais) e com base em valores tácitos, antecipar ou precipitar um "acidente histórico" positivo para Juiz de Fora.

Entretanto, os atores locais, públicos e privados, ao acreditarem que o "de fora" era melhor, mais moderno e mais eficiente que o "de dentro", adotaram estratégias desenvolvimentistas centradas na cópia de modelos de desenvolvimento e esqueceram de olhar e refletir sobre o "de dentro", ou seja, sobre a trajetória passada e recente da cidade, de êxitos e fracassos e, conseqüentemente da conformação e do desenvolvimento das instituições locais.

As políticas de desenvolvimento adotadas na cidade, ao não observarem o território, ou seja, ao não recuperarem as instituições locais como produto da história, abriram mão ou não perceberam que existe um capital institucional no território e referiram-se a um local retórico (associado a um ato mimético) e sub valorizaram o local real que é a dimensão locacional.

A dimensão locacional é à base da crença de que Juiz de Fora é possível. A localização é o elemento que dá certeza sobre a possibilidade do futuro da cidade e alimenta a coesão dos atores locais em torno de uma proposta de desenvolvimento para a municipalidade. Assim, Juiz de Fora é particular porque além de ter uma referência de desenvolvimento na história que projeta no tempo possui o fator locacional que intuitivamente alimenta o entendimento sobre a capacidade da cidade poder vir a dar certo.

5 Conclusão

Juiz de Fora, a partir dos anos 70 foi arena de três estratégias de desenvolvimento. Juiz de Fora parece constantemente buscar pelo desenvolvimento, como se a cidade que nasceu *Manchester* tivesse sempre que manter sua glória. Os atores locais parecem não aceitar a decadência industrial da cidade e lutam por reverter esta tendência através de constantes e novas tentativas de desenvolvimento local.

As três estratégias de desenvolvimento praticamente começaram do zero, ou seja, cada nova proposta de desenvolvimento para a cidade de Juiz de Fora parecia desconsiderar a história passada, as instituições da cidade e as propostas de desenvolvimento adotadas anteriormente e buscava, através de uma nova idéia, o resgate do progresso da cidade. A nova idéia era geralmente uma cópia de um determinado modelo de desenvolvimento adotado com sucesso, nos países desenvolvidos, em um período histórico específico. E o processo de discussão e implantação da nova idéia era normalmente cercado de grande

otimismo, como se cada nova estratégia representasse a redenção do passado de glória da cidade.

O alvo básico a ser atingido pelas estratégias adotadas na cidade era sempre o desenvolvimento da cidade. As estratégias dos anos 70 e 90 almejavam a atração de grandes empresas para Juiz de Fora objetivando reverter o processo de decadência econômica e desaceleração industrial da cidade e a estratégia do Plano/JF, objetivava fundamentalmente transformar a cidade para torná-la competitiva de forma a captar investimentos externos capazes de dinamizar a economia da cidade. Assim, ainda que as estratégias tenham se modificado ao longo do tempo, ainda que tenham transitado de projetos de natureza mais setorial para projetos de natureza mais local, o objetivo fundamental das estratégias adotadas na cidade sempre foi a busca pelo desenvolvimento econômico de Juiz de Fora.

Apesar do otimismo, da esperança e da perseverança dos atores locais, as políticas de desenvolvimento adotadas em Juiz de Fora, nos anos 70 e 90, por estarem em desacordo com as características do regime de acumulação, modo de regulação e/ou com o discurso sobre o desenvolvimento econômico dominante a nível mundial, foram ineficazes em dinamizar a economia da cidade.

Entretanto, através da análise do processo de industrialização de Juiz de Fora verificamos que Juiz de Fora se diferencia de outras localidades brasileiras por sua localização geográfica privilegiada e por possuir instituições fortes. Assim, pensar qualquer estratégia de desenvolvimento hoje para Juiz de Fora envolve a combinação destes dois condicionantes com o regime histórico de acumulação atual. Ou seja, pensar desenvolvimento local em Juiz de Fora, não é mais cogitar sobre a importação de modelos de desenvolvimento para a cidade e sim refletir sobre o território, fundamentalmente através da exploração do capital institucional local e da vantagem locacional da cidade, num contexto de globalização, liberalismo e flexibilidade.

Public policies and community development: A study on the industrialization of Juiz de Fora (MG) after 1970

ABSTRACT

From the end of the 19th century to the beginning of the 20th, Juiz de Fora became the largest urban-industrial center in the state of Minas Gerais with an economy based on the textile industry. This was the trend until the 1930's when, from then on, the city suffered a progressive industrial decline and economic slump. Aiming at reversing this tendency Juiz de Fora was the stage of three classic economic policies. In spite of great expectations, these strategies were unable to reverse the decline in the local industrial sector. The development policies implied specific forms of accumulation (time) and specific local policies of development (place) which were based on economic models of development. An explanation

for the incapacity of these local policies to reverse the economic decline of the city's gross internal product is associated with a lack of time/space synchronization.

Keywords: Regional Planning. Economic development projects. Regional Economy. Economic Policy. Juiz de Fora (MG).

Notas

- ¹ Professora da Faculdade de Economia e Administração da Universidade Federal de Juiz de Fora (FEA/UFJF) e doutora pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro (IPPUR/UFRJ).
- ² A Escola Francesa da Regulação teve como pioneiro Michel Aglietta e como propositores Alain Lipietz, Robert Boyer, Benjamim Coriat, entre outros.
- ³ A alta produtividade alcançada pela indústria possibilitou o crescimento dos salários proporcionalmente aos ganhos de produtividade e à satisfação das demandas da classe trabalhadora.
- ⁴ Paul Krugman (2000) tem enfatizado os retornos crescentes advindos da aglomeração. Willianson (1985) e Nelson e Winter (1982) salientam o papel das instituições e da sociedade civil e Barro e Sala-i-Martin (1992), as variáveis que permitem a convergência da renda associada aos modelos de crescimento endógeno. O interesse pela aglomeração se refletiu na literatura sobre o desenvolvimento endógeno, com ênfase nos distritos industriais, inicialmente como forma espacial de produção pós-fordista (SCOTT e STORPER/1989, PIORE e SABEL/1984) e posteriormente como conceito associado ao desenvolvimento econômico (BECATTINI/1994). Tal literatura também tem contribuído para uma nova ênfase na região como um nexo de interdependências não intercambiáveis (STORPER/1996 e 1999), nos textos sobre o meio inovador (MAILLAT e LECOQ/1993 e CAMAGNI/2002), no capital e nas redes sociais (PUTMAN/1996, GRANOVETTER/1985) e na economia da proximidade (TORRE e RALLET/1995). Com relação à inovação tem se observado uma ênfase no aprendizado por interação e no caráter localizado do processo inovativo associado a procedimentos de aprendizado específicos e na importância do conhecimento tácito (COOKE e MORGAN/1998).
- ⁵ Apesar da indústria automobilística ser uma indústria típica fordista, com a crise mundial do setor, reformulou sua forma de produção e de organização em direção a uma fábrica enxuta, automatizada e desverticalizada.
- ⁶ As instituições operam como mecanismo de controle social, através de leis, contratos, regulações, direitos de propriedade, hábitos, rotinas, normas e valores sociais, que tendem a criar padrões duradouros e rotineiros capazes de regular e coordenar as negociações contraditórias e conflituosas dos agentes econômicos, reduzindo os riscos e as incertezas envolvidos em cada decisão e maximizando os benefícios individuais e coletivos. Ou seja, na presença de informações imperfeitas ou limitadas, conflitos e fricções, o comportamento econômico dos indivíduos é moldado pelas instituições, as quais possibilitam o pensamento e a ação regulares por impor forma e consistência às atividades dos seres humanos, ao mesmo tempo em que proporcionam uma razoável estabilidade nos sistemas sociais.

6 Referências

AYDALOT, P. *Economie régionale et urbaine*. Paris: Economica, 1985. cap 3.

BASTOS, Suzana Quinet de Andrade. *Estratégia Locacional da Indústria Automobilística: O Caso da Mercedes-Benz em Juiz de Fora*. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ. 134 p. (Dissertação de mestrado), 2000.

BASTOS, Suzana Quinet de Andrade. *Disritmia Espaço-Temporal: Análise das estratégias de Desenvolvimento adotadas em Juiz de Fora (MG), pós anos 70*. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ. 134p (Tese de doutorado), 2004.

BOYER, Robert. *A Teoria da Regulação*. São Paulo, Nobel, 1990.

CORAGGIO, José Luis. *Hacia una revisión de la teoría de los polos de desarrollo*. Ecuador: Centro de Investigaciones Ciudad, 1988, 27p.

CUNHA, Luiz Alexander Gonçalves. *Por um projeto sócio-espacial de desenvolvimento*. Revista de História Regional, v.3, 1998. Disponível em: <<http://www.rhr.uepg.br/v3n2/cunha.htm>>, 10/05/2004.

DAVID, Paul. *Comment on the role of geography in development by Paul Krugman*. In PLESKOVIC, B.; STIGLITZ, J. E. Annual World Bank Conference on Development Economics, The World Bank, Washington, 1999.

FIGUEIREDO, Ana Tereza L. *Padrão Locacional Especializações Regionais da Indústria Mineira*. Belo Horizonte: Minas Gerais, CEDEPLAR/UFMG, 1998, 145p.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. *Informativo CEI - PIB Minas Gerais: Municípios e Regiões 2000*, Belo Horizonte, abril de 2003.

GIROLETTI, D. *A Industrialização e Urbanização de Juiz de Fora: 1850 a 1930*. Belo Horizonte, UFMG, (Dissertação de Mestrado), 132p, 1976.

HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna*. Edições Loyola, São Paulo: 1998.

JACCOUD, Luciana. *Experiências internacionais em política regional: o caso da França*. IPEA. Texto para discussão, n. 815, ago. 2001. 22p.

JONES, Charles I. *Introdução à Teoria do Crescimento Econômico*. Editora Campus, Rio de Janeiro, 178p, 2000.

KRUGMAN, Paul e FUGITA, Masahisa. *La nueva geografía económica: pasado, presente y futuro*. Investigaciones Regionales - 4, p. 177-206, 2004.

LESSA, Carlos. *A Estratégia de desenvolvimento 1974-1976*. Sonho e Fracasso. UFRJ, 190p, 1978.

LIPIETZ, Alain. *Miragens e Milagres: problemas da industrialização no terceiro mundo*, Ed. Nobel, São Paulo, 1989.

MAILLAT, Denis e LECOQ, Bruno. *Nuevas tecnologías y transformación de las estructuras regionales en Europa: papel del meio*. Castilho, J. E Gomes-Larrañaga, P. *Lo local y lo internacional en el siglo XXI*. La importancia de las redes de colaboración. Bizkaikoforu Aldundia, Bizkaia, p. 333-360, 1993.

MATTOS, Carlos A. de. *Evolución de las Teorías del Crecimiento Económico y Crisis de la Enseñanza Urbano-Regional*. Cadernos IPPUR, Rio de Janeiro, Ano XII, 1, p. 15-29, 1998.

MATTOS, R. S., OLIVEIRA JÚNIOR, L. B., BASTOS, S. Q. A. *Experiências de desenvolvimento*

exógeno em Juiz de Fora: Mendes Júnior, Paraibuna e agora, Mercedes-Benz. Juiz de Fora, FEA/UFJF, 17p, 1996.

NABUCO, M. R.; MENDONÇA, M. P. Estratégias de localização do setor automobilístico no Brasil: o caso da Mercedes-Benz. In: NABUCO, M. R.; Neves, M. A.; CARVALHO NETO, A. M. *A indústria automotiva: a nova geografia do setor produtivo*. DP&A editora, p. 47-83, 2002.

PENATTI FILHO, Izidoro. *A logística "Classe A" da Mercedes-Benz*. Revista Tecnológica, n. 47, outubro de 1999.

PERROUX, François. *A Economia do século XX*. Lisboa: Herder, 1967. p. 144 – 310.

PREFEITURA DE JUIZ DE FORA (PJF). *Plano Estratégico de Juiz de Fora (Plano/JF)*, Juiz de Fora: 184p, 2000.

SANTOS, A. B. *Algumas considerações sobre o efeito Mercedes-Benz no Município de Juiz de Fora*. Juiz de Fora: FEA/UFJF. (Trabalho monográfico), 98p. 2000.

STORPER, Michael. Desenvolvimento territorial na economia global do aprendizado: o desafio dos Países em Desenvolvimento. In: RIBEIRO, L. C. Q.; SANTOS JÚNIOR, O. A. *Globalização, Fragmentação e Reforma Urbana: o futuro das cidades brasileiras na crise*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1994. 432p.

TAVARES, Hermes Magalhães. *Políticas de Desenvolvimento Regional nos países do Centro e no Brasil*, mimeo, 24 p, 2002.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA (UFJF). *A Experiência Recente de Industrialização na Região Polarizada por Juiz de Fora: o caso da Cia. Paraibuna de Metais e da Siderúrgica Mendes Júnior*. Juiz de Fora: UFJF/NUPE/FEA, (Relatório de Pesquisa) 247p, 1994.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE JUIZ DE FORA (UFJF). *Anuário Estatístico de Juiz de Fora*, Centro de Pesquisas Sociais, 2000.

YASBECK, Fuad Gabriel. *Tribuna de Minas*, 22/05 1996.

Data do recebimento: 05/12/2005

Data do aceite: 23/04/2006