

Análise Dos Impactos Socioambientais No Desenvolvimento Do Polo Automotivo Jeep Em Goiana – PE

José Otávio Aguiar
otavio.j.aguiar@gmail.com
Alex Souza Felix
alexs.felix1999@gmail.com

O presente texto objetiva analisar os impactos socioambientais e econômicos propiciados pela fundação e desenvolvimento do complexo industrial da Jeep (FIAT) no município de Goiana em Pernambuco. Através de método participativo (community-based research) dirigido à comunidade da região. Também foi utilizada neste estudo Fontes escritas como jornais; estudos relacionados ao complexo da jeep, a goiana e a zona da mata; dados propiciados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE) e propostas de desenvolvimento urbano. A partir dessa análise, identificar a natureza dos impactos ambientais do polo automotivo (se estes afetam os recursos hídricos, solo e/ou atmosféricos); analisar, quando necessário, se os impactos socioeconômicos, políticos e culturais possuem interação direta ou indireta com os impactos ambientais e compreender a percepção ambiental dos agentes sociais e do polo automotivo quanto aos impactos identificados.

Palavras-Chave: História Ambiental. Impacto Ambiental. Complexo Industrial da Jeep.

Introdução: Estudando os impactos da construção de um polo automotivo à luz da História Ambiental

Primeiramente, falemos um pouco de História Ambiental. Este é um segmento relativamente novo da historiografia, cujo uma das mais significativas características, se não a mais, é a mudança na concepção de natureza ou meio ambiente e sua relação com o homem e a sociedade. O meio ambiente, as florestas, os animais foram trabalhados na ciência histórica sempre como agentes passivos no processo histórico. A história ambiental surge como uma reflexão dessa relação e do próprio pensar a história limitada apenas ao processo humano. A partir disso surge um novo segmento teórico e metodológico para os historiadores. A história

ambiental com sua natureza interdisciplinar com outros Campos do saber como a geografia, biologia, química, economia etc; provou-se e se reafirma enquanto um campo relevante na análise social, econômica e ambiental. Dessa forma as possibilidades

de pesquisa e números de produções acadêmicas segue em expansão e se debruçam na compreensão da percepção e relação do ser humano com o meio natural.

Um ponto importante a ressaltar na história ambiental é a interdisciplinaridade. Qualquer um que desejar caminhar sob este campo é obrigado a navegar em diferentes campos do saber para a construção da análise do seu objeto de estudo. É necessário compreender que ao se propor estudar a história da natureza é necessário contemplar um processo histórico gigantesco de bilhões de anos. A história humana é, nesse sentido, insignificamente curta e está inserida dentro dessa história maior em termos de tempo e espaço. Aqui cabe uma breve reflexão de Marc Bloch ao dizer que “a observação e a análise da paisagem de hoje é necessária para ver melhor o passado”.

A paisagem contempla um gigantesco histórico de mudanças que escapam do controle humano e da influência da vida diária à construção cultural de signos e significados da natureza. Embora a história do ambiente seja uma das mais originais e instigantes que estão sendo escritas hoje, ela, inevitavelmente, expõe o mesmo quadro desanimador: terras tomadas, exploradas, exauridas; culturas tradicionais que sempre viveram numa relação de sagrada reverência com o solo e foram desalojadas pelo individualista displicente, pelo agressor capitalista (SCHAMA, 1996, p. 23).

Entre os trabalhos produzidos, normalmente, cinco questões fundamentais rodeiam a metodologia utilizada na história ambiental: 1) focalizar uma região com homogeneidade ou identidade natural; 2) dialogar sistematicamente com as ciências naturais; 3) explorar as interações entre os diferentes estilos civilizatórios e o uso dos recursos naturais; 4) valorizar a grande variedade de fontes pertinentes ao estudo das relações entre as sociedades e o seu ambiente; e 5) executar trabalhos de campo. No entanto, a época em que a pesquisa foi desenvolvida encontrou-se muito distante de qualquer aspecto de normalidade. O agravamento da crise mundial gerada pela pandemia do vírus Covid-19 dificultou a progressão da pesquisa devido aos decretos de restrição e distanciamento social que visam a diminuição da proliferação do vírus e a segurança da população.

Por essa razão, a visita à Planta da Jeep não pôde ser realizada e as pesquisas feitas tiveram que ser realizadas a distância. Alternativas para a realização da pesquisa em campo de forma a seguir as orientações da Organização Mundial da Saúde (OMS), as diretrizes sanitárias dos órgãos competentes brasileiros e que promovam a segurança dos pesquisadores e entrevistados estão sendo analisadas como a possibilidade de entrevistas via plataformas

como Google meet. Todo um processo de adaptação às adversidades precisou ser elaborado a este fim.

Outra consideração importante acerca do nosso recorte temporal está no fato deste se aproximar da chamada História Imediata. Também chamado de História do Tempo Presente. Neste sentido, destacamos o que o historiador Sevchenko (2001) chama atenção:

Deixamos para pensar nos prejuízos depois, quando pudermos. Mas o problema é exatamente esse: no ritmo em que as mudanças ocorrem, provavelmente nunca teremos tempo para parar e refletir, nem mesmo para reconhecer o momento em que já for tarde demais (SEVCENKO, 2001, p. 17).

A presente pesquisa vem sendo realizada no Polo Automotivo da cidade de Goiana/PE, a Fábrica Jeep da Fiat Chrysler. Trata-se de uma investigação de cunho qualitativo utilizando uma metodologia participativa, com foco na pesquisa baseada na comunidade (community-based research) (ISRAEL et al., 1998; McALLISTER et al., 2003; SOUZA, 2000). A essência dessa abordagem é a colaboração entre pesquisadores e membros das comunidades, na perspectiva de investigar, identificar e estudar problemas relevantes para os atores sociais locais de um dado território.

Para a consecução do objetivo proposto, que contemplará uma ampla variedade de evidências, a recolha de dados será realizada através das seguintes fontes de informações e técnicas de coletas: questionários dirigidos a gestores e trabalhadores do Polo Automotivo; entrevistas semi-estruturadas com atores sociais locais (moradores, estudantes, comerciantes etc). Além dos dados coletados através dessas fontes primárias, será realizada análise de documentos referentes aos trâmites que resultaram na instalação do Polo Automotivo, além de outras fontes secundárias recolhidas através de relatórios de impacto socioambiental, dados do censo demográfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, dentre outros (GOMES; MINAYO; SILVA, 2005).

PARTE I: Contexto históricos e especificidades das relações da atividade humana e o ambiente

As relações de degradação do meio ambiente através das mãos dos seres humanos não é uma exclusividade brasileira. Pode-se dizer que este é um aspecto que nos une em todos os tempos com as demais sociedades em diferentes níveis de exploração dos recursos naturais. Através da natureza cria-se símbolos imagéticos tais como percebe-se nas religiões mundo a fora, a Gaya enquanto a mãe terra como exemplo, criamos valores, estigmas, conflitos e ainda nos relacionamos de diversas outras formas com o seres da flora e da fauna que rodeiam o ser humano que acredita equivocadamente que está separada deste mundo.

A sociedade ocidental judaica-cristã em especial cultivou a longo séculos a ideia de dominância e controle sobre a natureza e a tudo que a ela o pertence. Encontramos exemplos dessa mentalidade na própria escrita do livro sagrado do cristianismo:

Tenham muitos e muitos filhos; espalhem-se por toda a terra e a dominem. E tenham poder sobre os peixes do mar, sobre as aves que voam no ar e sobre os animais que se arrastam pelo chão. Para vocês se alimentarem, eu lhes dou todas as plantas que produzem sementes e todas as árvores que dão frutas. Mas, para todos os animais selvagens, para as aves e para os animais que se arrastam pelo chão, dou capim e verduras como alimento. (Gênesis 21: 1-31).

Desta forma, o direito humano sobre a terra é pensado enquanto um direito divino, todavia seja demasiado arriscado pensar somente enquanto uma causa teológica, ao termos a percepção de que nela se faz presente, podemos perceber o grau de profundidade na mentalidade de uma sociedade que passará a empreender um esforço hercúleo a exploração e conquista do mundo.

Dessa relação homem natureza é importante expor a neblina que encobriu a percepção entre os desastres relacionados aos ambiente e a causa humana. Caça predatória continua e até mesmo em períodos de reprodução, o desgaste de solo em extensas plantações, o consumo e desvios de recursos hídricos, derrubadas ou realocações de espécies da flora e fauna, escoamentos de detritos não tratados desde produtos orgânicos até minérios pesados da exploração de minas, todos estes produtos da atividades humana geraram e ainda geram consequências devastadores a todas as formas de vidas em largos períodos de tempo, contudo são por diversas vezes na história ligadas a causas divinas ou simplesmente um crise crônica de tempos em tempos. Rituais e superstições sobre a prosperidade são elementos

comuns a várias sociedades que as implementaram no próprio imaginário a relação de natureza com o divino.

Como dito anteriormente, o caso brasileiro não apresenta necessariamente uma novidade nas relações humanas com o seu meio, contudo é mais certo dizer que não apresenta em sua lógica, por outro lado as cifras apresentadas no novo mundo são de um volume nunca antes visto na experiência humana. As colônias portuguesas, francesas e hispânicas, assim como as colônias africanas experimentaram uma devastação predatória sem precedentes em um período de tempo curto para os padrões históricos. Essas demandas de exportação se diferenciam do caso americano, por exemplo, por influência de diversos fatores políticos, econômicos, tecnológicos e culturais. Todavia, essas nuances e disparidades entre homem e natureza brasileira que, importante ressaltar, passa a ser um sinal de representatividade do país não passou despercebida aos olhos de alguns escritores.

Um dos pensadores brasileiros que poderiam contribuir no caso é Gilberto Freyre, um dos mais importantes sociólogos do Brasil, tendo construído uma obra inteiramente dedicada à análise das relações sociais no período colonial brasileiro e como essas relações contribuíram para a formação do povo brasileiro no século XX. Em sua famosa obra *Nordeste* o autor elabora uma crítica acerca das relações de produção e de ambiente na região nordeste do Brasil. Filho de senhores de engenho, Gilberto compreendia através de sua vivência uma espécie de desperdício do potencial da fauna e flora brasileira em detrimento da lógica de produção. Para o autor, ocorria no Brasil uma mentalidade eurocêntrica que tentava "europeizar" e esta transformação partia desde sentido estético até o que se produzia e consumia no país, sobretudo as elites.

É importante evitarmos anacronismos e localizar o autor em sua época em mentalidade, todavia, apesar das noções de ambiental e preservação terem suas diferenças do século XX e percepção da emergência climática no século XXI, já percebia-se a necessidade de equilíbrio ecológico e como a ausência dessa lógica na produção era prejudicial ao longo prazo.

Além do que, com esse estado de guerra entre o homem e a mata, que foi aqui tão franco, não puderam desenvolver-se entre os dois aquelas relações líricas, aquele sistema meio misterioso de proteção recíproca entre o homem e a natureza, aquele amor profundo do homem pela árvore, pela planta, pelo mato, pela terra, que os sociólogos e os economistas estão fartos de nos apontar como característico das sociedades verdadeiramente rurais. Das mais

saudáveis, pelo menos, e não pervertidas pela monocultura furiosa. (Nordeste, versão PDF, p.74)

Ainda na análise de Freyre, o autor ainda discorre como no Brasil a natureza sempre foi este obstáculo a ser superado ou o selvagem a ser domado. Porém, apesar dessa mentalidade de antagonismo, o autor explicita a alienação dos brasileiros sobre a própria mata. A exceção à regra teriam sido os povos originários que apenas com um olhar poderiam dizer o que e, principalmente, várias funções medicinais de que tipo planta que não passavam de mato para os conterrâneos de Freyre.

Freyre também elabora quase uma denúncia aos projetos de embelezamento e desenvolvimento das cidades da região. Uma prática comum empreendida pelas prefeituras formas a de importar artigos de fora, dentre eles, o eucalipto utilizado para enfeitar as praças e ambientes públicos da cidade. Contudo, Freyre havia percebido o como essa planta era extremamente prejudicial ao ambiente nordestino. Primeiramente, nenhum animal se adaptou a esta árvore, nem mesmo as espécies de pássaros nativos faziam seus abrigos nelas. Segundo, esta árvore possui uma elevada taxa de consumo de água que prejudica o resto da vegetação em sua volta. Esta característica até foi utilizada para diminuir a quantidade de insetos e outros animais secando os pântanos próximos a cidade, porém se por um lado resolvia o problema dos mosquitos, por outro matava o bioma local. Importante ressaltar que os mangues possuem um ecossistema delicado e foram grandes vítimas dessas práticas, mesmo sendo uma grande fonte de sustento para as comunidades locais desde dos povos originários até a atualidade.

Um outro grande trabalho que não poderíamos deixar de mencionar ao procurar pensar como ocorreu o desenvolvimento da atividade humana no Brasil em relação ao seu meio ambiente é o trabalho de Warren Dean em “A FERRO E FOGO: o café desaloja a floresta”. Dos aspectos abordados na obra, nos interessa pensar as circunstâncias na destruição das matas para o plantio do café. O espetáculo da destruição e queima dos morros no Rio de Janeiro foi um espetáculo que capturava a atenção de todos que por ali passavam.

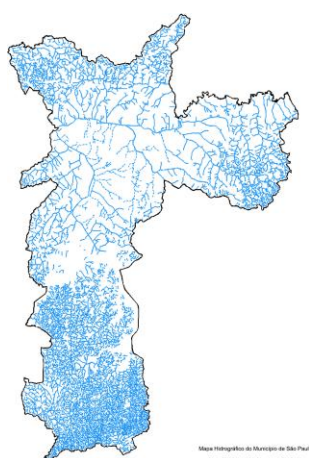
A derrubada das árvores era um trabalho que poderia ser fatal, apesar de não ser muito bem remunerado. Eram cortadas as grandes árvores centenárias que deveriam ser projetadas de forma a rolar morro abaixo derrubando tudo em seu caminho. Apesar do perigo, esta era a

forma mais rápida de derrubar a vegetação uma vez que sua densidade custaria muito mais tempo para ser derrubada uma a uma com o machado. O que se seguia era a queima da vegetação. Este episódio se tornou passagem obrigatória nos relatos dos viajantes que testemunharam. Uma vasta coluna de fogo e fumaça que ardia por dias a fio iluminado todas as noites que se seguiam.

O que mais nos interessa ocorre a seguir. A plantação do café era realizada de forma a tirar a maior produção possível - quantidade > qualidade - no que ocasionava o desgaste e empobrecimento do solo. Logo em seguida a terra era abandonada, o processo de queimada era repetido e anexava mais outra área destruída. A ocorrência desse fenômeno não se deu apenas pela carência de técnica e tecnologia para a reutilização do solo que já havia produzido. Muito longe disso, Warren Dean mostra em seu trabalho que mesmo quando estas inovações chegaram, inclusive melhorando a qualidade do café, as velhas práticas de destruição da flora e fauna continuaram a ser utilizadas por muito tempo.

Migrando do exemplo carioca, São Paulo nos mostra outro grande exemplo de como o desenvolvimento das cidades impactou pesadamente o meio ambiente brasileiro. Inúmeros rios e demais recursos hídricos foram sendo deteriorados e passaram a ser vistos como obstáculos ao crescimento urbano, tornando-se alvo de intervenções e transformações. Tais intervenções implicaram na supressão dos rios da paisagem urbana da cidade de São Paulo. Apenas o mapa mostrado abaixo já denota uma ideia do nível da devastação empreendida apenas na capital do maior estado do país.

Imagem 1 - Mapa hidrográfico do município de São Paulo



Fonte: Atlas Ambiental do Município de São Paulo, PMSP/SMVA/SEMPA (2002)

Por fim, cabe destacar o contexto do tempo presente da situação ambiental brasileira. A questão do desenvolvimento sustentável é uma emergência global que ganhou cada vez mais palco no cenário internacional, contudo ainda gera muita polêmica no Brasil. Segundo um relatório realizado pelo Imazon, o desmatamento na amazônia foi o maior dos últimos dez anos. Em menos de um ano o território destruído equivale a pelo menos nove vezes o tamanho do município do Rio de Janeiro. O Pará foi o estado mais desmatado nos últimos 12 meses: 4.147km², 43% a mais do registrado no calendário anterior. Não obstante, um relatório pelo Mapbiomas (https://s3.amazonaws.com/alerta.mapbiomas.org/rad2020/RAD2020_MapBiomasAlerta_FINAL.pdf) aponta que 99,8% dos desmatamentos no Brasil em 2020 foram ilegais. Um aumento de 14% em comparação com 2019 e com a constatação que apenas 2% tiveram alguma providência do Ibama.

É unânime a percepção de que o crescimento no mundo limitado de recursos finitos e nem todos renováveis precisa ser realizado de forma muito bem pensada a longo prazo, todavia este não é o caso no Brasil. Apesar do país ter tido um relativo sucesso em diminuir os impactos ambientais paulatinamente durante os primeiros anos do milênio 2000, os últimos anos mostram além do aumento vertiginoso da destruição da fauna e flora, um cenário de completa impunidade aos criminosos.

No campo político percebe-se o crescimento do movimento contrário ao crescimento sustentável. Neste aspecto é importante enfatizar o abismo dos discursos para a ação prática. Apesar de alguns agentes do poder público falarem em defesa da economia e do ambiente, na prática, ocorre o aparelhamento dos órgãos de proteção e fiscalização ambiental. Madeireiros, garimpos e agropecuários são alguns dos beneficiados diretos da exploração predatória dos recursos naturais. É preciso considerar toda uma cadeia produtiva que adquire algum lucro em curto prazo a partir dessa exploração e a cadeia de subornos, desvio de recurso e outras práticas de corrupção que corroboram para a permanência da criminalidade.

PARTE 2 - Goiana e o Boom Do Crescimento

Depois de vivenciar um período relativamente longo de declínio, a economia do estado de Pernambuco mostrou, em meados dos anos 2000, alguns indícios de recuperação de crescimento, apresentando um desempenho relativo um pouco superior à média dos demais estados do Nordeste do Brasil. Tal desempenho parece estar associado às oportunidades criadas pela localização e pela atração de investimentos carreados pela existência de um complexo industrial portuário, o complexo Portuário de Suape, além de investimentos no setor da indústria automotiva com a implantação da fábrica de *jeeps* da Fiat, na cidade de Goiana.

Sobre esse crescimento, Falcão (2011) evidencia que Pernambuco apresentou uma taxa de crescimento acumulada de 9,4% entre janeiro e novembro de 2010, sendo o estado brasileiro com maior crescimento econômico para o referido período. Ainda segundo o autor, o resultado é um ponto acima do Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil, cujo índice foi de 8,4%, além de ser superior à Bahia, que cresceu 7%, e ao Ceará com taxa de 8,7% no período. O dinamismo da economia local foi puxado pela elevação de 11,2% da produção industrial, ultrapassando a média nacional de 11,1% e do Nordeste de 9,6%. A variação real anual do Produto Interno Bruto (PIB) de Pernambuco em comparação com o Brasil, de 2003 a 2012, apresentou-se maior que a do País nos anos de 2005 e 2006, e de igual modo, sucessivamente de 2008 a 2012.

Nesse contexto de transformação econômica no estado de Pernambuco, cabe destaque ao município de Goiana que, até o início dos últimos anos do século XXI, era fundamentada na monocultura canieira em grandes extensões de terra e, nos últimos 10 anos, vivenciou a implantação de grandes empreendimentos em seu território. Localizado na Zona da Mata Norte do estado de Pernambuco, Goiana passou por várias mudanças, não só em termos da própria paisagem natural, como no ritmo de vida da população; no redimensionamento estrutural da cidade; nos setores ligados ao consumo de bens duráveis e não duráveis e na prestação de serviços à população. Esse conjunto de mudanças outorgou ao município um lugar de notoriedade na composição da denominada “Nova Região de Desenvolvimento Econômico do Estado de Pernambuco”, em grande medida, capitaneado pelo Polo Automotivo Jeep.

Imagem 2 - Mapa do Polo Automotivo Jeep na cidade de Goiana-PE

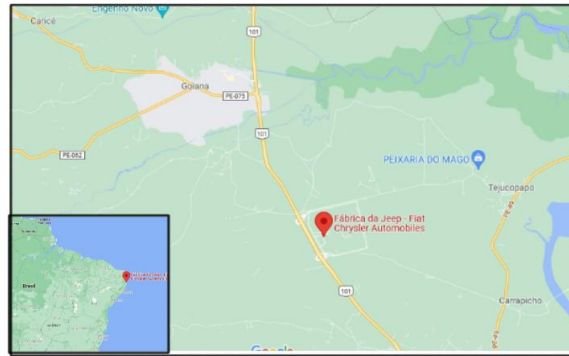


Imagem: FELIX, Alex Souza. (Screen shot produzida na plataforma Google Maps, 2021)

O Polo Automotivo Jeep na cidade de Goiana é parte da estratégia global da *Fiat Chrysler Automobiles* (FCA) que representou um investimento de mais de R\$ 7 bilhões e, segundo a FCA, é a unidade mais moderna do grupo no mundo e o primeiro grande projeto após a fusão. Responsável por abastecer toda a América Latina, a fábrica de Goiana produz desde fevereiro de 2012 o *Renegade*, que marca a entrada da *Jeep* no competitivo segmento de SUVs compactos. A planta do complexo industrial ocupa uma área total de 500 mil metros quadrados e com previsão de produção de 250 mil unidades por ano. O complexo que começou a ser construído em setembro de 2012 emprega mais de 9 mil trabalhadores e conta no seu processo de produção com a utilização de 700 robôs. Para garantir a qualidade em todos os processos, a fábrica adota o sistema de produção *World Class Manufacturing* (WCM), que através de diversos pontos de controle, é capaz de assegurar a melhor interação entre homem e máquina, melhorando continuamente todos os processos. De acordo com o disposto no *site* da FCA:

Toda essa eficiência está a serviço da sustentabilidade. A planta foi concebida respeitando conceitos de baixo impacto ambiental e de conservação da Mata Atlântica, típica da região, a partir do replantio de espécies nativas. Mais de 60 mil mudas de 289 espécies diferentes, produzidas no viveiro do Polo, já foram plantadas. Além disso, a empresa mantém parcerias com iniciativas que buscam contribuir para a educação, saúde e promoção da cultura. (<http://mundofca.com/dois-anos-da-mais-moderna-fabrica-do-mundo/>)

Estas informações foram corroboradas pelo Relatório de Impacto Ambiental (Rima) que foi apresentado em audiência pública realizada pela Agência Estadual de Meio Ambiente (AEMB) do estado de Pernambuco, cujo objetivo foi o de discutir os impactos decorrentes da implantação desse empreendimento no município de Goiana. Este relatório demonstrou que o projeto é viável do ponto de vista ambiental, estando os impactos positivos acima dos negativos. Assim como do ponto de vista social, uma vez que haverá a dinamização da economia local com a geração de emprego e renda, a valorização imobiliária e a qualificação profissional. Neste estudo, a Fiat e o relatório produzido pela AEMB recomendam que haja uma interação entre o Estado e Município para a melhoria da infraestrutura do Polo Automotivo de Goiana a fim de evitar problemas resultantes da instalação da fábrica.

Cantú-Martínez (2015) defende que a promoção do desenvolvimento sustentável deve estar baseada na ética do cuidado, pensada a partir de duas escalas temporais: a do presente, no qual os benefícios do desenvolvimento devem atingir a todos por igual, e a do futuro, assegurando que esses benefícios também estarão disponíveis para todos. Partindo deste conceito, Mauerhofer (2008) postula uma abordagem metodológica, na qual sugere pensar o desenvolvimento sustentável a partir das três dimensões da sustentabilidade: a econômica, a social e a ambiental. O modelo que defende está baseado no processo de tomada de decisão em situações de conflito de interesses. Para ratificar a pertinência da abordagem, utiliza exemplos em diferentes escalas espaciais, desde acordos de cooperação global a políticas locais.

É no território que os projetos de desenvolvimento acontecem a partir de um arranjo de atores, que envolve as populações locais diretamente afetadas por esse processo, o poder público, com a capacidade de selecionar lugares e articular investimentos, e as empresas, que executam as ações que dão dinamismo econômico ao território. Esse fenômeno, muitas vezes, obedece a lógica extra local, afetando diretamente os nexos locais e transportando pressões sobre os sistemas ecológicos, gerando um processo perigoso no qual a vulnerabilidade ambiental pode aumentar com o crescimento econômico local (SANTOS, 2005).

Face ao exposto, e compreendendo que entre o discurso oficial e as práticas de gestão e de produção efetivamente realizadas podem surgir contradições, cujos efeitos positivos do ponto de vista econômico não se coadunem com os efeitos positivos esperados em relação aos impactos socioambientais, a presente pesquisa parte do questionamento sobre as

contradições desse modelo de desenvolvimento, já experimentado em outros polos no Brasil, como é o caso, por exemplo, de Macaé (CRUZ, 2011) e Itaguaí (SANTANA; GUEDES; VILLELA, 2011), no Rio de Janeiro, e Suape em Pernambuco (PÉREZ; GONÇALVES, 2012).

Assim, buscou-se enquanto objetivo principal no presente texto analisar como os atores sociais locais percebem o atual modelo de desenvolvimento que chega ao território com a instalação do Polo Automotivo da FCA. Para tanto, os objetivos específicos são, a problematização de demandas dos atores sociais envolvidos; a identificação dos problemas socioambientais e o delineamento de propostas para um possível enfrentamento dessas questões.

O crescimento contínuo do mercado automotivo no Brasil e a expansão econômica do estado de Pernambuco, aliada à parceria e fomento oferecidos pelos governos federais e estaduais para a implantação de fábricas em cidades polo de desenvolvimento, levou à decisão pela instalação de um Polo Automotivo na cidade de Goiana, pela FCA, onde se encontram as condições necessárias para a realização de um empreendimento desta magnitude. A implantação de um empreendimento deste nível depende, além de outros requisitos, do cumprimento de determinadas exigências legais relacionadas a uma preocupação com um modelo de produção coaduna com o desenvolvimento sustentável e com os impactos socioambientais decorrentes de sua instalação.

Embora a FCA tenha cumprido com estes requisitos, conforme o RIMA, produzido pela AEMB/PE e referendado em audiência pública, faz-se necessário compreender que um empreendimento desta monta gera, em sua efetiva viabilização, algumas contradições entre o previsto e o efetivamente produzido em termos dos impactos socioambientais e os efeitos econômicos que se situam para além de sua fase de implantação, incluindo momentos que compreendem a fase de efetiva operação e eventual ampliação do polo produtivo, podendo redimensionar o grau e a intensidade dos referidos impactos. Nestes termos, a justificativa do presente trabalho coaduna-se com a necessidade em dar tratamento a estas possíveis contradições, entre impactos socioambientais que foram delimitados quando da implantação do Polo Automotivo da FCA, em 2012, e aquilo que se pode encontrar no momento presente, passados cinco anos da instalação da fábrica na cidade de Goiana.

PARTE 3: Considerações Finais

O anúncio da construção do polo automotivo da Jeep (Fiat) no município de Goiana-PE na Zona da Mata marca um voltar os olhos de diversos setores econômicos nacionais e internacionais para a cidade litorânea que já apresentava uma incomum taxa de crescimento desde o início do milênio. Os dados disponibilizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) nos indicam um interessante retrato do município pernambucano. No ano de 2005 a soma total de receitas realizadas somam pouco mais de 49 milhões de reais para apresentar um salto de mais de 216 milhões em 2017 com expressivo crescimento a partir de 2013, período em que a construção da Planta Jeep foi anunciada. Já as despesas empenhadas no município apresentaram um grande aumento em 2013 de pouco mais de 143 milhões atingindo um pico em 2015 com cerca de 185 milhões de reais ao ano.

Os anos seguintes do surgimento da Planta da Jeep seguem o crescimento de novas fábricas e outros complexos industriais sobrevivendo a fim de atender as demandas específicas da produção automobilística da Fiat. Em consequência disso a especulação imobiliária e outros setores atraídos direta ou indiretamente pelo impacto gerado pelo complexo industrial também passaram por um aumento expressivo mesmo para o padrão acima da média nacional já apresentado pelo município. Observa-se a dimensão desse crescimento ao voltarmos aos dados apresentados pelo IBGE que nos mostra que o PIB (Produto Interno Bruto) em 2010 estimava-se em quase 12 milhões de reais e oito anos depois apresenta um valor mais do que 11 vezes maior ao de 2010.

Os dados apresentados anteriormente pelo IBGE já nos mostram uma dimensão do impacto econômico e social à implantação da Planta Industrial ao ser o ponto de partida do aumento gigantesco nos índices de desenvolvimento da cidade, promovendo uma locomoção da massa populacional e o surgimento de novas indústrias a fim de atender as demandas da empresa e para suprir as necessidades de locomoção e de vivência da população.

Todavia, estimativas de órgãos municipais, outros estudos da região, projetos de modernização urbana e edições de jornais da década de 10 permitem ao mesmo tempo preencher essas lacunas da ausência de dados do órgão censitário e apresentam outras facetas

do impacto gerado a partir do complexo industrial. Um grande número de propostas de projetos de construção pública, por exemplo, como o Arco Metropolitano que liga o norte do município de Goiana ao sul do município de Cabo de Santo Agostinho ou a modernização de propriedades públicas apontam o complexo industrial da Jeep como a principal razão para sua realização.

A partir dos jornais percebe-se com mais ênfase o impacto socioambiental da planta da Jeep na comunidade goianiense ao longo da década de dez. vários eventos relacionados a visita de políticos de vários escalões do poder público ocorrem no município. Exemplos destes ocorreram em 2015 e em menos de 6 meses entre um e outro. Houve a visita do então ministro de desenvolvimento Armando Monteiro e da presidente Dilma Rousseff e mais tarde, o governador do Estado de Pernambuco Paulo Câmara recebeu em nome do governo estadual um Jeep Renegade produzido totalmente em solo de Goiânia. Nota-se que uma espetacularização é feita a partir desses eventos com apresentações em palcos, mídia internacional, “apertos de mãos” e discursos acalorados que proclamam os bem sucedidos investimentos, como o setor trouxe riqueza a região antes empobrecida, etc.

Outras edições detalham os investimentos da Fiat em ações sociais locais, enfatizando o investimento cultural do setor privado e como está ainda beneficia largamente a arrecadação do Estado. Os jornais nos mostram também um caso específico onde houve uma greve de professores da rede pública estadual de ensino que manifestaram-se pacificamente na entrada do complexo industrial da Jeep. Segundo os realizadores, a greve tinha por objetivo a cobrança do reajuste salarial da categoria. O protesto contava com pouco mais de 20 pessoas, no entanto, conseguiu obter espaço inclusive na mídia nacional por se passar no local.

FONTES

<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pe/goiana/panorama>. Acesso em: 8 de março de 2021.

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2014/01/30/fiat-produzira-jee-p-na-fabrica-de-goiana-em-2015-115598.php?paywall=plans>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2014/08/02/jeep-de-goiana-te-m-papel-global-138372.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2014/08/21/goiana-perto-do-p-rimeiro-jeep-141517.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2014/08/22/jeep-de-goiana-iniciativa-ofensiva-no-mercado-141684.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2014/08/24/momento-decisivo-para-a-jeep-de-goiana-141942.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2014/10/07/copergas-estapronta-para-fornecer-gas-a-jeep-em-goiana-149643.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2014/10/14/jeep-de-goiana-entra-em-fase-de-testes-150860.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2014/10/28/trabalhadores-da-construcao-civil-iniciam-greve-na-regiao-metropolitana-153169.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2014/10/28/fabrica-da-jeep-tem-impacto-no-pib-do-estado-153293.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/veiculos/noticia/2014/12/27/jeep-entra-em-campo-no-jogo-das-estrelas-162025.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/politica/pernambuco/noticia/2015/01/09/governador-visita-fabrica-da-jeep-e-sonha-com-polo-automobilistico-em-pernambuco-163511.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/politica/pernambuco/noticia/2015/01/22/armando-visita-fabrica-da-jeep-em-goiana-nesta-sexta-23-165210.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2015/02/10/banco-central-preve-ano-de-expansao-para-economia-de-pernambuco-167870.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/cidades/noticia/2015/02/16/quadrilha-invade-fabrica-da-fiat-jeep-em-goiana-para-roubar-cobre-168567.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2015/02/19/fabrica-da-jeep-em-goiana-inaugura-no-dia-28-de-abril-168845.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2015/02/19/primeiro-jeep-fabricado-em-pernambuco-saiu-nesta-quinta-feira-da-linha-de-montagem-em-goiana-168970.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2015/02/20/rene-gade-n-1-fica-pronto-na-fabrica-da-jeep-em-goiana-168992.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2015/03/19/concessionarios-da-jeep-investem-r-240-milhoes-172844.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2015/04/15/cegonheiros-realizam-protesto-na-imiribeira-176848.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/politica/pernambuco/noticia/2015/04/23/governo-estadual-espera-presente-de-dilma-rousseff-durante-visita-ao-estado-na-proxima-terca-177909.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2015/04/27/fiat-apresenta-a-fabrica-da-jeep-para-a-imprensa-internacional-178570.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/politica/pernambuco/noticia/2015/04/27/paulo-camara-recebe-jeep-rene-gade-em-jantar-oferecido-a-ceo-da-fiat-178586.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/noticia/2015/04/28/dilma-em-goiana-para-inaugurar-fabrica-da-jeep-178747.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2015/04/28/professores-estado-ais-protestam-em-inauguracao-da-fabrica-da-jeep-178788.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2015/04/29/usiminas-investe-r-63-milhoes-em-suape-para-fornecer-aco-a-jeep-em-goiana-178987.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2015/05/13/nova-lei-aumentar-a-arrecadacao-do-estado-e-beneficiara-jeep-e-toyota-180949.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2015/05/27/jeep-anuncia-novo-parque-de-fornecedores-183022.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2015/05/27/novo-parque-de-fornecedores-da-jeep-sera-instalado-em-itapissuma-e-goiana-183135.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/noticia/2015/05/28/jeep-quer-aumentar-sua-panambucanizacao-183272.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/esportes/santa-cruz/noticia/2015/06/25/santa-cruz-confiante-em-ter-patrocinio-da-jeep-ate-o-fim-do-ano-187506.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2015/07/08/bradesco-lanca-linha-para-financiar-compra-do-jeep-renegade-189342.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2015/11/24/jeep-e-prefeitura-de-goiana-tentam-acordo-sobre-isencao-de-iptu-209462.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2015/11/28/jeep-leva-para-a-justica-discussao-com-a-prefeitura-de-goiana-sobre-o-iptu-210080.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2015/11/28/jeep-leva-para-a-justica-discussao-com-a-prefeitura-de-goiana-sobre-o-iptu-210080.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2016/01/15/tres-empresas-concorrem-para-construir-substacoes-da-jeep-217186.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/cidades/geral/noticia/2016/03/05/caso-goiana-morte-do-homem-apos-acidente-em-fabrica-foi-acidental-224482.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2016/04/28/fabrica-da-jeep-completa-um-ano-de-operacao-e-desafia-o-estado-233172.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2016/08/28/fabrica-da-jeep-en-caminha-os-seus-residuos-para-o-descarte-correto-250418.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2016/09/29/governo-da-novo-prazo-para-tirar-miniarco-do-papel-254725.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/cidades/noticia/2016/10/24/jeep-amplia-acao-social-na-area-de-educacao-no-polo-automotivo-257969.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2016/12/16/goiana-tera-hotel-de-negocios-para-atender-a-demanda-do-polo-jeep-263730.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2016/12/30/nova-linha-de-energia-para-a-fabrica-da-jeep-em-goiana-265187.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2017/04/01/estado-esperaver-ba-de-r-715-mi-para-linha-de-transmissao-da-jeep-276567.php>

https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2017/05/05/suvs-do-polo-jeep-representam-mais-de-20_porcento-da-producao-nacional-281919.php

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/cidades/policia/noticia/2017/07/23/onibus-com-trabalhadores-da-jeep-e-alvo-de-tiros-na-br-101-296938.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/internacional/noticia/2017/08/22/montadora-chines-a-great-wall-motor-quer-comprar-a-jeep-302522.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2017/10/29/carros-da-fabrica-da-jeep-turbinam-exportacoes-de-pernambuco-313551.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2018/01/25/estado-retoma-obras-de-infraestrutura-para-a-fabrica-da-jeep-em-goiana-325336.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2018/03/23/terceiro-turno-da-fabrica-da-jeep-gera-mais-empregos-em-pernambuco-332625.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/nacional/noticia/2018/09/08/jeep-suspende-producao-por-15-dias-353937.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2019/11/03/jeep-da-exemplo-na-producao-de-carro-mais-sustentavel-391778.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/cultura/noticia/2020/02/11/manifestacoes-carnavalescas-de-pernambuco-recebem-investimento-da-jeep-399585.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2014/01/30/fiat-produzira-jeep-na-fabrica-de-goiana-em-2015-115598.php?paywall=plans>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2014/08/02/jeep-de-goiana-tem-papel-global-138372.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2014/08/21/goiana-perto-do-primeiro-jeep-141517.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2014/08/22/jeep-de-goiana-inicia-ofensiva-no-mercado-141684.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2014/08/24/momento-decisivo-para-a-jeep-de-goiana-141942.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2014/10/07/copergas-esta-pronta-para-fornecer-gas-a-jeep-em-goiana-149643.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2014/10/14/jeep-de-goiana-entra-em-fase-de-testes-150860.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2014/10/28/trabalhadores-da-construcao-civil-iniciam-greve-na-regiao-metropolitana-153169.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2014/10/28/fabrica-da-jeep-tem-impacto-no-pib-do-estado-153293.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/veiculos/noticia/2014/12/27/jeep-entra-em-campo-no-jogo-das-estrelas-162025.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/politica/pernambuco/noticia/2015/01/09/governador-visita-fabrica-da-jeep-e-sonha-com-polo-automobilistico-em-pernambuco-163511.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/politica/pernambuco/noticia/2015/01/22/armando-visita-fabrica-da-jeep-em-goiana-nesta-sexta-23-165210.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2015/02/10/banco-central-preve-ano-de-expansao-para-economia-de-pernambuco-167870.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/cidades/noticia/2015/02/16/quadrilha-invade-fabrica-da-fiat-jeep-em-goiana-para-roubar-cobre-168567.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2015/02/19/fabrica-da-jeep-em-goiana-inaugura-no-dia-28-de-abril-168845.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2015/02/19/primeiro-jeep-fabricado-em-pernambuco-saiu-nesta-quinta-feira-da-linha-de-montagem-em-goiana-168970.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2015/02/20/renegade-n-1-fica-pronto-na-fabrica-da-jeep-em-goiana-168992.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2015/03/19/concessionarios-da-jeep-investem-r-240-milhoes-172844.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2015/04/15/cegonheiros-realizam-protesto-na-imbiribeira-176848.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/politica/pernambuco/noticia/2015/04/23/governo-estadual-espera-presente-de-dilma-rousseff-durante-visita-ao-estado-na-proxima-terca-177909.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2015/04/27/fiat-apresenta-a-fabrica-da-jeep-para-a-imprensa-internacional-178570.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/politica/pernambuco/noticia/2015/04/27/paulo-camara-recebe-jeep-renegade-em-jantar-oferecido-a-ceo-da-fiat-178586.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/noticia/2015/04/28/dilma-em-goiana-para-inaugurar-fabrica-da-jeep-178747.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2015/04/28/professores-estaduais-protestam-em-inauguracao-da-fabrica-da-jeep-178788.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2015/04/29/usiminas-investe-r-63-milhoes-em-suape-para-fornecer-aco-a-jeep-em-goiana-178987.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2015/05/13/nova-lei-aumentar-a-arrecadacao-do-estado-e-beneficiara-jeep-e-toyota-180949.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2015/05/27/jeep-anuncia-novo-parque-de-fornecedores-183022.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2015/05/27/novo-parque-de-fornecedores-da-jeep-sera-instalado-em-itapissuma-e-goiana-183135.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/noticia/2015/05/28/jeep-quer-aumentar-sua-pernambucanizacao-183272.php>

- <https://jc.ne10.uol.com.br/canal/esportes/santa-cruz/noticia/2015/06/25/santa-cruz-confiante-em-ter-patrocinio-da-jeep-ate-o-fim-do-ano-187506.php>
- <https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2015/07/08/bradesco-lanca-linha-para-financiar-compra-do-jeep-renegade-189342.php>
- <https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2015/11/24/jeep-e-prefeitura-de-goiana-tentam-acordo-sobre-isencao-de-iptu-209462.php>
- <https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2015/11/28/jeep-leva-para-a-justica-discussao-com-a-prefeitura-de-goiana-sobre-o-iptu-210080.php>
- <https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2015/11/28/jeep-leva-para-a-justica-discussao-com-a-prefeitura-de-goiana-sobre-o-iptu-210080.php>
- <https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2016/01/15/tres-empresas-concorrem-para-construir-substacoes-da-jeep-217186.php>
- <https://jc.ne10.uol.com.br/canal/cidades/geral/noticia/2016/03/05/caso-goiana-morte-do-hom-em-apos-acidente-em-fabrica-foi-acidental-224482.php>
- <https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2016/04/28/fabrica-da-jeep-completa-um-ano-de-operacao-e-desafia-o-estado-233172.php>
- <https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2016/08/28/fabrica-da-jeep-en-caminha-os-seus-residuos-para-o-descarte-correto-250418.php>
- <https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2016/09/29/governo-da-novo-prazo-para-tirar-miniarco-do-papel-254725.php>
- <https://jc.ne10.uol.com.br/canal/cidades/noticia/2016/10/24/jeep-amplia-acao-social-na-area-de-educacao-no-polo-automotivo-257969.php>
- <https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2016/12/16/goiana-tera-hotel-de-negocios-para-atender-a-demanda-do-polo-jeep-263730.php>
- <https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2016/12/30/nova-linha-de-energia-para-a-fabrica-da-jeep-em-goiana-265187.php>
- <https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2017/04/01/estado-espera-ver-ba-de-r-715-mi-para-linha-de-transmissao-da-jeep-276567.php>
- <https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2017/05/05/suvs-do-polo-jeep-representam-mais-de-20-porcento-da-producao-nacional-281919.php>
- <https://jc.ne10.uol.com.br/canal/cidades/policia/noticia/2017/07/23/onibus-com-trabalhadores-da-jeep-e-alvo-de-tiros-na-br-101-296938.php>
- <https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/internacional/noticia/2017/08/22/montadora-chinesa-a-great-wall-motor-quer-comprar-a-jeep-302522.php>
- <https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2017/10/29/carros-da-fabrica-da-jeep-turbinam-exportacoes-de-pernambuco-313551.php>
- <https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2018/01/25/estado-retoma-obras-de-infraestrutura-para-a-fabrica-da-jeep-em-goiana-325336.php>
- <https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2018/03/23/terceiro-turno-da-fabrica-da-jeep-gera-mais-empregos-em-pernambuco-332625.php>

<https://jc.ne10.uol.com.br/canal/economia/nacional/noticia/2018/09/08/jeep-suspende-producao-por-15-dias-353937.php>

REFERÊNCIAS

- BLOCH, Marc. *Apologia da História: ou o ofício do historiador*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2011.
- CANTU-MARTINEZ, P.C. Ética y Sustentabilidad. *Rev. Latinoam. Bioet.*, v. 15, n. 1, p. 130-141, 2015.
- CRUZ, J. L. V da. Grandes investimentos e reestruturação do espaço regional no Norte Fluminense. In: CIRCUITO DE DEBATES ACADÊMICOS DO INSTITUTO DE PESQUISAS ECONÔMICAS APLICADAS, I., Anais... Brasília: IPEA, 2011. Disponível em: <http://pt.scribd.com/doc/78527675/Anais-do-I-Circuito-de-Debates-AcademicosSumario-II-CODE-Ipea-2011>. Acesso em: 05 de outubro de 2017.
- Falcão, R. “Pernambuco cresce mais no país. Recife”. *Diário de Pernambuco*, 2011. Disponível em: <https://pedesenvolvimento.com/2011/01/27/pernambuco-cresce-mais-no-pais/>. Consultado em 15 set. 2017.
- ISRAEL, B. A. et al. Review of community-based research: assessing partnership approaches to improve public health. *Annu Rev Public Health*, v. 19, p.173-202, 1998.
- GOMES, R.; MINAYO, M. C. S.; SILVA, C. F. R. Organização, processamento, análise e interpretação de dados: o desafio da triangulação. In: MINAYO, M. C. S.; ASSIS, S. G.; SOUZA, E. R. *Avaliação por triangulação de métodos: abordagem de programas sociais*. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2015. p. 185-221.
- MAUERHOFER, V. 3-D Sustainability: An approach for priority setting in situation of conflicting interests towards a Sustainable Development. *Ecological Economics*, v. 64, p. 496-506, 2008.
- McALLISTER, C. L. Parents, Practitioners, and Researchers: Community-Based Participatory Research With Early Head Start. *American Journal of Public Health*, v. 93, n. 10, p. 1672-1679, 2003.
- PALUCHA, K. “World Class Manufacturing model in production management.” *Archives of Materials Science and Engineering* Vol 58, 2012: 227-234.
- PÉREZ, M. S.; GONÇALVES, C. U. Desenvolvimento e conflito territorial – primeiras reflexões sobre as comunidades atingidas pelo complexo industrial portuário de Suape-PE, Brasil. *Revista de Geografia (UFPE)*, Recife, v. 29, n. 2, p. 166-179, 2012.
- Relatório de Impacto Ambiental. RIMA - PROJETO DA FÁBRICA AUTOMOTIVA FIAT. Pires Advogados & Consultores. Goiana/PE. 2012.
- SAQUET, M. A. *Abordagens e concepções de território*. 4 ed. São Paulo: Outras Expressões, 2015.
- SANTANA, J. S; GUEDES, C. A. M; VILLELA, L. E: Desenvolvimento territorial sustentável e desafios postos por megaempreendimentos: o caso do município de Itaguaí- RJ. *Cad. EBAPE.BR*, São Paulo, v. 9, n. 3, p. 846-867, 2011.
- SANTOS, M. O retorno do território. In. OSAL – Observatório Social de America Latina, Año 6, V. 16. Buenos Aires: CLACSO, 2005.
- SEVCENKO, Nicolau. *A corrida para o século XXI: No loop da montanha-russa*. São Paulo: Companhia das Letras, 2001.
- SOUZA, M. L. *Desenvolvimento de Comunidade e Participação*. 7. ed. São Paulo: Cortez, 2000.

SCHAMA, Simon. Paisagem e Memória. Tradução: Hildegard Feist. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.