

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO  
INSTITUTO DE ECONOMIA  
MONOGRAFIA DE BACHARELADO

**A RECUPERAÇÃO ECONÔMICA DO RIO DE JANEIRO  
E OS PROJETOS DE INVESTIMENTO NO SÉCULO XXI**

Raphael Lima de Oliveira  
Matrícula nº 109024395

Orientador: Prof. René Louis de Carvalho

JANEIRO 2016

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO  
INSTITUTO DE ECONOMIA  
MONOGRAFIA DE BACHARELADO

**A RECUPERAÇÃO ECONÔMICA DO RIO DE JANEIRO  
E OS PROJETOS DE INVESTIMENTO NO SÉCULO XXI**

---

Raphael Lima de Oliveira  
Matrícula nº 109024395

Orientador: Prof. René Louis de Carvalho

JANEIRO 2016

*As opiniões expressas nesse trabalho são de exclusiva responsabilidade do autor.*

## **RESUMO**

O Rio de Janeiro apresenta uma recente trajetória econômica de superação. Capital da República por muitos anos, o Estado vê sua hegemonia ser superada na década de 1920 e vivencia uma profunda crise durante todo o século XX. Desde a crise do ciclo cafeeiro a economia do Rio de Janeiro começa a dar sinais de que o modelo apoiado na centralidade estatal não conseguiria sustentar os níveis de produção que proporcionaram a expansão do parque industrial fluminense até o início do século XX. A transferência da capital federal para Brasília, a crise financeira internacional, o deficiente processo de fusão dos Estados da Guanabara com o Rio de Janeiro e a ausência de planos coordenados de desenvolvimento expuseram a economia do Estado à uma profunda e duradoura crise que perdurou até os últimos anos do século XX.

A expansão da atividade extrativista mineral, a melhora do ambiente macroeconômico, a recuperação de setores industriais e a implementação de significativos projetos de investimento foram os pilares para recuperação econômica do Rio de Janeiro e são tratados como essenciais para um vigoroso crescimento econômico de longo prazo. Vale destacar a ampliação da estrutura logística do Estado e a proposta de transformar o Rio de Janeiro em um centro logístico integrado, a emergência dos Polos Petroquímico e Automobilístico, a revitalização metropolitana, além da transformação da cidade em sede de grandes eventos. Apesar de todo investimento em curso e dos projetos que ainda estão por ser implementados, a economia do Rio de Janeiro apresenta uma estrutura industrial pouco robusta e diversificada, incapaz de sustentar um nível de atividade que proporcione um crescimento de longo prazo. Essa deficiência estrutural é ponto de debate entre vários pesquisadores do tema que, alguns, até mesmo contestam a possível inflexão positiva auferida pelo Estado nos anos 1990.

## **Sumário**

INTRODUÇÃO	6
CAPÍTULO I – A RECUPERAÇÃO DA ECONOMIA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	8
1.1 – Rio de Janeiro, da prosperidade à crise	8
1.2 – Século XX, a economia fluminense e a crise de 1980	10
1.3 – A superação da crise a partir dos anos 1990	13
1.4 – Os impulsos da indústria	16
1.5 – A interiorização	21
CAPÍTULO II – A DISTRIBUIÇÃO DOS INVESTIMENTOS NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO E OS GRANDES PROJETOS	25
2.1 – A participação e distribuição dos investimentos na economia do Rio de Janeiro	25
2.2 – Rio de Janeiro, o novo polo logístico	28
2.3 – A emergência do polo petroquímico	37
2.4 – O Sul fluminense e a emergência do polo automotivo	41
CAPÍTULO III – LIMITES AO CRESCIMENTO ECONÔMICO	47
3.1 – Controvérsias da Inflexão Positiva	47
3.2 – Mudança Estrutural e Diversificação Produtiva	51
3.3 – Desafios à economia estadual	56
CONCLUSÃO	61
BIBLIOGRAFIA	64

## INTRODUÇÃO

A evolução recente da economia do Rio de Janeiro apresenta traços peculiares ao Estado que historicamente é líder na condução política do país e formador de identidade nacional. Reconhecido mundialmente pelas belezas naturais, receptividade popular e pela terra do samba, bossa nova e carnaval, o Rio de Janeiro desde o início do século XX vê-se desafiado pela condição econômica e pelas exigências dos atuais padrões produtivos no país e no mundo.

O Estado tem sua posição de condutor do crescimento econômico nacional ultrapassada pela economia paulista já nos anos 1920, até que na década de 1960, com a transferência da capital federal para Brasília, a economia do Rio de Janeiro passa a apresentar ritmo aquém da média nacional, influenciado também pela crise dos anos 1980 que atingiu toda a América Latina.

A crise econômica, política e social instaurada esteve apoiada no baixo nível de atividade industrial, economia informal, degradação das condições de trabalho e perda do sentimento de identidade nacional. As causas para tal nunca foram consenso entre os pesquisadores do tema, porém é possível afirmar que o alto endividamento nacional, o modelo de dependência federal e o processo descoordenado de fusão do Estado da Guanabara com o Rio de Janeiro foram pilares que culminaram na crise vivenciada.

Muitos foram os esforços despendidos na recuperação da economia do Rio de Janeiro e alguns indicadores apresentaram certa melhora a partir dos anos 1990, diante de um cenário macroeconômico mais favorável. Destaca-se o processo de interiorização, a expansão da atividade extractiva mineral, revitalização metropolitana, ampliação da plataforma logística estadual, inserção no mercado internacional, os grandes projetos de investimento e a parceria público-privado como condicionantes para a interrupção do declínio econômico e um possível fortalecimento e crescimento da economia fluminense.

Nas últimas décadas o Rio de Janeiro teve avanços significativos não só no âmbito econômico, como também na segurança pública e na infraestrutura, que, segundo dados da FIRJAN, tornou o Estado um dos maiores concentradores de investimento por quilometro quadrado no mundo. As projeções para o triênio 2014 – 2016 superam os R\$

200 milhões em investimentos, representando um aumento de mais de 10% em relação ao período 2012 – 2014. Destaque para os setores de petróleo e gás, indústria de transformação, infraestrutura e instalações olímpicas que concentram mais de 90% desses investimentos.

Os projetos de investimentos em curso visam solucionar os históricos gargalos de infraestrutura presentes no Rio de Janeiro, bem como adequar as estruturas aos padrões exigidos nos novos modelos produtivos vigentes. O processo de recuperação e fortalecimento econômico vivido pelo Estado almeja a criação de bases sólidas para um crescimento contínuo e de longo prazo.

O bom momento econômico vivenciado pela economia do Rio de Janeiro não esconde os limites e desafios que ainda devem ser superados. Assim como, e mais grave do que na economia nacional, a indústria de transformação fluminense apresenta índices bastante modestos, bem como nos setores de bens de capital e de consumo durável. Outro ponto a ser destacado é a forte dependência de indústrias baseadas em recursos naturais, sem que haja suficientes sinergias junto a outros ramos que coordenadamente produzam efeitos produtivos multiplicadores.

O presente trabalho tem por objetivo analisar a evolução da economia do Rio de Janeiro e verificar a possível superação da crise vivenciada até o final do século XX. Adicionalmente, pretende-se analisar o processo produtivo vigente e verificar se o modelo tende a ser sustentável de longo prazo. O estudo parte da análise da literatura disponível acerca da economia do Rio de Janeiro, utilizando referências comparativas, bem como séries estatísticas disponibilizadas pelas principais instituições de pesquisa.

O estudo está dividido em três capítulos, além da introdução e conclusão. O primeiro capítulo apresenta o declínio da economia do Rio de Janeiro, apresentando os condicionantes e consequências que levaram à crise vivenciada. Posteriormente discute-se as principais medidas tomadas e analisa-se em que parte essas contribuíram para o processo de recuperação econômica do Estado. O segundo capítulo expõe os recentes projetos de investimento, detalhando suas peculiaridades e potenciais, em curso no Estado, que contribuíram para a recuperação da economia e que são bases para o crescimento de longo prazo. O terceiro capítulo analisa os limites da expansão econômica vivenciada nos últimos anos pela economia do Rio de Janeiro e aponta os desafios a serem superados para que esse processo seja contínuo, de longo prazo.

## CAPÍTULO I – A RECUPERAÇÃO DA ECONOMIA DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

### 1.1 – Rio de Janeiro, da prosperidade à crise

O Rio de Janeiro é um polo de articulação nacional, derivado do dinamismo econômico-social, da centralidade cultural e política, além de sede de importantes corporações públicas e privadas que atuam no país e em todo o mundo. Nesse cenário a economia do Estado possui até o início do século XX o maior Produto Interno Bruto (PIB) do país como também o maior parque industrial.

Capital da República por quase duzentos anos, a cidade constituiu-se como principal centro comercial e financeiro do país, pelo seu porto escoava a produção cafeeira, o que, aliado ao aparato administrativo instalado pelo governo federal, estimulou uma acumulação local que desembocou, segundo Melo (2001), em um significativo desenvolvimento industrial.

No início do século XX a economia paulista começa a superar a fluminense, conforme tabela 1, e o Estado de São Paulo passa a liderar o processo de crescimento econômico do país; contribuíram para tal fato a queda na produção cafeeira do Vale do Paraíba e a Primeira Guerra Mundial, que inibiu o trânsito de mercadorias no porto central do Rio. Entretanto até os anos 1960 o dinamismo fluminense se mantém próximo à média nacional, apesar de uma contínua perda de posição relativa quando comparada à economia paulista. Lessa (2000) destaca que apesar do declínio, o Estado, antiga capital, era destino de muitos investimentos.

<b>TABELA 1</b> Participação na produção industrial do Brasil (%)				
<b>Estado</b>	<b>1907</b>	<b>1919</b>	<b>1939</b>	<b>1949</b>
Rio de Janeiro	40	28,4	22	19,3
São Paulo	16,5	33	45,4	48

Fonte: Considera e Melo (1985), apud Melo (2001).

*“As décadas de 1920 a 1960 foram de prosperidade e de acumulação de prestígio no Rio de Janeiro. A cidade desdobrou-se em novos comportamentos e dimensões. (...) O Rio urbanizou-se em sintonia com esses novos tempos. Cabe sublinhar que foi sendo secundarizado, em termos de produção industrial, em relação a São Paulo. Desde a Primeira Guerra Mundial, São Paulo lidera a produção industrial e, apesar de crescer, o Rio vê a distância relativa das respectivas bases industriais ser ampliada, para não lembrar a espantosa diferença no campo agrícola. Porém o Rio – concentrando serviços sofisticados, com o núcleo de comando do sistema bancário, sediando os escritórios centrais da maioria das grandes empresas, sendo o portal dos visitantes nacionais e estrangeiros, e alimentado por contínuas e crescentes injeções de gasto público – parecia ter assinado um pacto com a eterna prosperidade”. (LESSA, 2000, p. 237 e 238).*

No entanto, a partir de 1960, com a transferência da capital nacional para Brasília, o Rio de Janeiro sofre uma ruptura na sua dinâmica institucional, que deriva da lógica econômica pós-ciclo cafeeiro e dos investimentos federais nele realizados. A consolidada estrutura estatal e o amadurecimento dos investimentos minimizaram e retardaram a perda do dinamismo do Estado até o final da década de 1970, quando então se evidencia a crise nos anos 1980, fortalecida pelo déficit fiscal e queda da economia nacional.

A ausência de planos de desenvolvimento por parte dos governos fez com que fossem direcionadas políticas de fomento para setores, que na prática pouco contribuíram para recuperação da economia do Estado. Os recursos voltados para recuperação industrial atendiam aos interesses da elite setorial, mas não proporcionava a reinserção estratégica do Rio de Janeiro no cenário da economia nacional, Sobral (2014).

Os fatores regionais apresentados, juntamente com a história do desenvolvimento capitalista regional brasileiro, a estagnação e a crise econômico-fiscal a partir dos anos 1980 têm como resultante o fato de o Estado do Rio de Janeiro, do ponto de vista econômico, apresentar uma variação do PIB significativamente menor que as existentes em todas as unidades federativas até o final do século XX.

Mais recentemente projetos de investimentos foram lançados no sentido de recuperar o dinamismo da economia fluminense, em que se destacam: o Polo Petroquímico

em Itaboraí, o Polo Gás Químico de Caxias, o Porto de Itaguaí, o Arco Metropolitano, a exploração do Pré-Sal, o Porto Maravilha, a revitalização logística e os investimentos nos segmentos automobilístico, siderúrgico e naval. Os desdobramentos desses exigem tempo para amadurecimento, porém é possível notar uma integração das esferas público-privada na direção de criar bases para o crescimento do nível de atividade da economia do Rio de Janeiro.

## **1.2 – Século XX, a economia fluminense e a crise de 1980**

As décadas de 1980 e 1990 caracterizam-se por um período de instabilidade no Estado do Rio de Janeiro, marcado por profunda crise econômica, social e político-institucional; tempo esse chamado por Dain (1990 em Natal, 2005), de “Rio de todas as crises”. Essa expressão abrange a longevidade, profundezas e complexidade da situação fluminense e refletia a perda de autoestima da sociedade no sentimento de identidade nacional (Natal, 2003; Lessa, 2012).

O baixíssimo crescimento da indústria, a queda da participação no PIB nacional, os gargalos de infraestrutura, a redução da renda per capita, o aumento da informalidade e a precarização das condições de trabalho foram alguns dos fatores que marcaram a realidade fluminense no período (Oliveira, 2003; Natal, 2005; Silva, 2004).

A justificativa para a crise vivida pela economia fluminense não é consensual e única, diversos foram os pilares que contribuíram para o colapso. Silva (2004) destaca o processo de esvaziamento econômico e político que ganha maior notoriedade na década de 1950, quando a região metropolitana fluminense começou a perder participação relativa na economia nacional. A obsolescência do modelo de desenvolvimento adotado pelo governo federal, onde essa esfera tinha figura ativa nos investimentos e planejamento econômico expunha a grave vulnerabilidade existente. Em um cenário onde reinava a crise internacional dos juros, cujo ponto alto foi a moratória mexicana, 1982, os países latino americanos, altamente endividados, viam as taxas de investimento declinarem acentuadamente. O Brasil, que havia usufruído da abundância de liquidez internacional para financiar os Planos Nacionais de Desenvolvimento (PND's), Milagre Econômico,

despendia grandes montantes para pagamento de serviços da dívida, o que significava a adoção de políticas de controle de gastos: redução dos investimentos, subsídios e gastos sociais, além da necessidade de aumento do superávit por meio de exportações agrícolas.

Barral Neto e Silva Neto (2008) seguem essa linha e ressaltam a forte dependência da esfera federal como alavanca para crise econômica fluminense, Sobral (2007) ainda aponta a baixa diversificação da economia como agravante.

*“o esgotamento do modelo de desenvolvimento adotado pelo governo federal, intrinsecamente vinculado à forte presença estatal nos investimentos e no planejamento da economia. Tal esgotamento está ligado à decadência do padrão de financiamento da economia brasileira, a partir de recursos externos captados nos bancos internacionais”.* (BARRAL NETO; SILVA NETO, 2008, p.25).

*“O ERJ, por derivar a maior parte do seu dinamismo econômico de um processo de sinergia com a economia do país, revelou-se muito dependente do crescimento do mercado interno”.* (SOBRAL, 2007, p.30)

Desde a acelerada transferência da capital para Brasília, 1960, a região fluminense já apresentava deficiências que por ora se passavam pouco percebidas, em função de específicas parcerias junto ao governo central no intuito de desenvolver regiões complementares à São Paulo, Lessa (2000).

*“O Rio perdeu sua condição de capital em 1960 com a fundação de Brasília. Ao invés de unir-se ao seu entorno territorial, o Rio passou de Distrito Federal a Estado da Guanabara, mantendo a separação com o antigo Estado do Rio de Janeiro. Esta situação certamente contribuiu para agravar as perspectivas já ruins da economia dos dois estados, pois além de enfrentar um esvaziamento secular, perdeu a condição de sede do governo federal num momento em que se iniciou um forte processo de hipertrofia do Estado. A isso conjugou-se a política de interiorização da economia brasileira e, portanto, a preferência governamental por beneficiar as regiões Norte e Centro-oeste, não cabendo esperar que fosse dado um tratamento especial ao Rio para compensá-lo de seu status político-administrativo”.* PENALVA SANTOS, 1997, P.885).

Na década de 1970 vale destacar os impulsos da FIEGA, Federação das Indústrias do Estado da Guanabara, e o desejo da esfera federal no esforço de desenvolver o Rio de Janeiro, como polo de dinamismo para economia nacional. Apoiado pelo II PND, objetivava-se a construção de complexos industriais que freassem a migração do setor e desse caráter de centralidade à economia fluminense. Os setores naval e siderúrgico se beneficiaram dos investimentos federais e contribuíram para o que Urani (2003) chamou de “crescimento ilusório”, em função da sazonal superioridade do crescimento regional frente à economia nacional.

De fato, a atribuição ilusória foi bastante pertinente, na medida em que os índices de crescimento não se sustentaram nos anos seguintes, o encadeamento esperado desses setores não se concretizou na medida em que os investimentos foram setorizados e a baixa sinergia da matriz industrial não foi capaz de gerar um maior dinamismo.

Segundo Fauré e Hasenclever (2005), o Estado do Rio de Janeiro viu-se comprometido quando muitos centros de negociação e decisão se deslocaram para junto da nova capital, houve uma expressiva “perda líquida de iniciativas das grandes empresas fluminenses, quando aumentou a sua dependência em relação ao polo político-administrativo (Brasília) e industrial-financeiro (São Paulo)”.

Adicionalmente, não se pode deixar de destacar o processo de fusão entre os estados da Guanabara e do Rio de Janeiro na década de 1970. O projeto objetivava a formação de um complexo científico e tecnológico de ponta no novo Estado do Rio de Janeiro, aproveitando o grande número de instituições existentes, bem como o nível de escolaridade dos fluminenses. Além disso, buscava-se maior base territorial para expansão da economia da Guanabara, que havia atingido o limite físico na sua capacidade de desenvolvimento. Em termos reais, a fusão autoritária de regiões estruturalmente distintas aprofundou ainda mais os problemas, pois não tinha apoio de grande parcela da população, atendia mais a interesses setorizados do que da sociedade em geral e foi afetada pela crise do balanço de pagamentos, onde boa parte dos investimentos públicos planejados não se realizou, Araújo Filho (1994).

Muitas foram as consequências da crise dos anos 80, entre elas estão a defasagem e perda de competitividade da indústria fluminense, aprofundada pela corrente neoliberal

que ascendia, pela abertura dos mercados e pela política de valorização cambial empregada no plano de real, início da década de 1990, expondo setores estratégicos como o naval, têxtil e siderúrgico à competição externa. Natal (2005) mostra que a queda na demanda e o atraso na estrutura produtiva foram intensificados pelos cortes do setor público e pela demanda concentrada no mercado interno, afetando o dinamismo e poder de compra fluminense.

A economia fluminense não demonstrava mais condições de acompanhar o ritmo nacional, segundo Natal (2005) essa “bolha” estoura na década de 1980 em função das fragilidades do modelo vigente e de sua excessiva vulnerabilidade. A partir da ascensão da economia paulista, o Estado do Rio de Janeiro foi gradativamente diminuindo sua participação relativa na economia nacional; assim com a transferência da capital na década de 1960 e com a instabilidade macroeconômica da década de 1980, as sucessivas perdas relativas tornaram-se reais para economia fluminense.

Entretanto, a partir da segunda metade da década de 1990, alguns indicadores apresentaram certa retomada, ainda que modesta, podendo-se entrever a possibilidade de reversão no quadro de crise iniciado em meados do século XX, Barral Neto e Silva Neto (2008). Tal avanço está relacionado ao processo de interiorização, expansão da atividade petrolífera, recuperação econômica metropolitana, construção do polo logístico, maior participação no comércio internacional e aos projetos de investimento, Barral Neto e Silva Neto (2008).

### **1.3– A superação da crise a partir dos anos 1990**

A década de 1990 apresentou uma série de fatos que parecem indicar o início da retomada da economia fluminense após anos de dificuldades. O lançamento do Plano Real, a redução da inflação, o crescimento econômico e do nível de emprego, as intervenções urbanísticas, que transformaram paisagens desgastadas e criaram infraestrutura visando atração de capital nacional e estrangeiro e a mudança no modelo de desenvolvimento, em que se abriu maior espaço à iniciativa privada, foram marcas que evidenciaram um novo cenário onde a antiga capital nacional se reposicionou frente às demais regiões, Natal (2004).

Diante dessa nova conjuntura e “sombreado” pela crise do financiamento público, o Rio de Janeiro passou por uma repaginação onde a parceria junto à iniciativa privada foi fundamental para geração de condicionantes à dinamização da atividade econômica, Oliveira (2008). Sem minimizar as dificuldades para investimento e produção, o Estado desenvolveu agências para supervisão de atividades cedidas à concessionárias, atraindo investimentos na qual podem-se destacar: a abertura, ampliação e modernização de rodovias, construção do parque gráfico de “O GLOBO”, instalação das montadoras automobilísticas na região de Resende e Porto Real, o desenvolvimento das telecomunicações, além do crescimento da atividade extractiva mineral, variável importante na retomada da economia do estado.

A periodicidade quanto ao efetivo início da recuperação econômica do Estado do Rio de Janeiro não é clara e nem consensual entre os pesquisadores do tema, a heterogeneidade economia, grande discrepância do ritmo de atividade entre os setores, dificulta ainda mais a análise de modo agregado, quando o PIB do estado teve uma evolução lateral nas décadas de 1990 e 2000.

Apesar das taxas de crescimento terem oscilado bastante no período, de forma geral, pode-se destacar que de 1998 até 2006 o PIB fluminense expandiu-se a uma taxa superior à nacional, à exceção de 2003, pequena recessão, e 2004, quando a vigorosa expansão nacional foi de 5,7%. Os anos de 2001, 2002 e 2005 sugerem uma menor dependência da economia estadual frente à nacional, quando o desempenho econômico apresentado foi significativamente superior ao brasileiro, induzindo a interpretar esse resultado como aumento da capacidade de investimento estadual e do consumo interno, Fonseca (2006). O cenário internacional de crise vivenciado no final de 2008 impactou no declínio da economia nacional, porém o Estado do Rio de Janeiro apresentou um crescimento de quase 2%, 2008 – 2009 e uma renda per capita maior em 30% no período de 2009-2011, Hasenclever (2012). A estatística positiva sugere uma superação da crise, defende-se a ideia de que vem ocorrendo uma transformação na dinâmica territorial do estado, o que vem progressivamente amalgamando as suas diversas regiões em função de crescimento e da dinamização de certas atividades econômicas bem como do papel desempenhado pelas redes logísticas articuladas, Lemos (2014).

A interpretação de superação não é unanimidade entre os pesquisadores, Santos (2003) ao analisar a economia fluminense de 1985 a 1997, argumenta que não é

sustentável a tese que aponta uma superação da crise econômica. Por outro lado, Natal (2005) divide a análise em dois períodos, entre 1994 e 1997 ele defende a criação de bases para a recuperação subsequente, entre 1996 e 2002. Silva (2004) sintetiza as duas interpretações na medida em que classifica a economia fluminense como crítica até a primeira metade da década de 1990 e, sem saber precisar quando, aponta uma desaceleração do esvaziamento econômico nos anos seguintes. Oliveira (2003) segue, em partes, a análise de Natal (2005) quando afirma que a inflexão se dá ainda na primeira metade da década de 1990, porém que somente na segunda metade é que se torna mais clara a recuperação da economia do Rio de Janeiro. Limonad (2004) apostava em uma mudança substantiva no papel das diversas áreas do interior fluminense, bem como de que há uma nova ordem territorial, para além da capital e região metropolitana.

Em breve comparação da região sudeste do Brasil, detentora da maior participação relativa no PIB nacional, em fins da década de 1980 o Estado do Rio de Janeiro quase foi ultrapassado por Minas Gerais; Já na década seguinte o Estado apresentou uma recuperação expressiva, acompanhada pelo Estado do Espírito Santo quando os indicadores deram um salto, comparado à média regional, Barral Neto e Silva Neto (2008).

Na década de 2000 destaca-se o mercado internacional, principalmente a China, como grande parceiro comercial. A expansão do mercado chinês ampliou as exportações de commodities, impulsionando os preços dessa categoria. O Estado do Rio de Janeiro beneficiou-se com as exportações do setor siderúrgico e o aumento do preço do petróleo viabilizou um expressivo investimento na camada do Pré-Sal para exploração e exportação.

Deve-se ter em mente que existe uma melhora na condição econômica do Estado do Rio de Janeiro a partir da década de 1990, porém há de se destacar que a heterogeneidade é marca desse processo. Enquanto a indústria extrativista mineral teve um desempenho destacável, a indústria de transformação não seguiu o mesmo ritmo. No entanto, no que se refere ao setor industrial do Estado, pode-se notar que a sua queda na participação no PIB fluminense sofreu uma interrupção, apresentando já sinais de inflexão, Fonseca (2006).

## 1.4 – Os impulsos da indústria

Um dos pilares da retomada da economia fluminense está ligado ao dinamismo das atividades extrativistas e produtoras de petróleo, concentradas na Bacia de Campos. A indústria extrativista foi a que mais se desenvolveu nos últimos anos e passou a ter um peso relevante na economia nacional. Segundo Silva (2004), esse segmento foi fundamental para a recuperação e fortalecimento da economia do Rio de Janeiro; somado à expansão dos investimentos públicos e privados, ao fortalecimento de outros ramos industriais e a emergência da cidade do Rio de Janeiro como centro de grandes eventos, o sentimento otimista reforça a tendência de retomada.

A indústria petrolífera assumiu o papel dinamizador da economia do Estado do Rio de Janeiro e contribuiu para o desenvolvimento de setores paralelos, indústria naval e petroquímica, além de minimizar históricas disparidades municipais, em função da localização dos setores de atividade. O crescimento do ramo reaqueceu debates sobre gargalos de infraestrutura que necessitam de superação no curto prazo para ampliação das atividades, o que impulsionou projetos de investimento ao redor da atividade petrolífera, Barral Neto e Silva Neto (2008). A tabela 3 abaixo detalha os setores de atividade na economia do Estado do Rio de Janeiro no período de 1995 – 2011. Nota-se uma acentuada evolução do setor industrial impulsionada principalmente pela extração de petróleo e outros minerais. Há de se destacar também o crescimento na produção e distribuição de água, esgoto, gás e limpeza urbana, que contribuíram para o avanço do setor industrial. No setor de serviços, o comércio, os serviços de manutenção e reparação, além da administração, saúde, educação pública e segurança social foram atividades importantes para a expansão da economia do Estado.

<b>Tabela 3 - Valor adicionado bruto a preço básico, segundo setores de atividade, Impostos e Produto Interno Bruto</b>						
<b>Estado do Rio de Janeiro - 1995 – 2011</b>						
Valor (1.000.000 R\$)						
<b>Ano / Atividades Econômicas</b>	<b>Valor adicionado bruto total</b>	<b>Agropecuária</b>	<b>Indústria</b>	<b>Serviços</b>	<b>Impostos líquidos sobre produtos</b>	<b>PIB a preços de mercado</b>
1995	69.034	560	13.498	54.976	9.911	78.945
1996	83.343	589	16.615	66.140	11.341	94.684
1997	92.822	624	18.371	73.826	11.602	104.424
1998	101.472	649	19.416	81.408	12.705	114.178
1999	109.753	679	23.032	86.042	17.466	127.219
2000	118.712	782	28.549	89.381	21.043	139.755
2001	127.407	839	29.638	96.930	24.692	152.099
2002	147.287	801	35.812	110.675	24.085	171.372
2003	163.298	904	42.555	119.839	24.717	188.015
2004	185.629	1.114	53.657	130.857	37.316	222.945
2005	208.508	1.073	62.975	144.460	38.509	247.018
2006	233.778	1.152	76.598	156.029	41.549	275.327
2007	250.856	974	74.985	174.897	45.912	296.768
2008	290.150	1.265	91.566	197.319	53.032	343.182
2009	301.539	1.491	79.445	220.604	52.339	353.878
2010	344.405	1.449	96.618	246.338	62.717	407.123
2011	395.073	1.718	120.061	273.294	67.303	462.376

Fontes: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE e Fundação Centro Estadual de Estatísticas, Pesquisas e Formação de Servidores Públicos do Rio de Janeiro - CEPERJ/Centro de Estatísticas, Estudos e Pesquisas - CEEP.

Adicionalmente, os dados da tabela 4, abaixo, ratificam que enquanto a indústria extrativista mineral teve um desempenho notável, a indústria de transformação não teve uma trajetória semelhante, alguns autores apontam desindustrialização. No entanto, no que se refere ao setor industrial do Estado, pode-se notar que sua queda na participação no PIB fluminense sofreu uma interrupção, apresentando sinais de recuperação. Vale destacar também que a economia do Rio de Janeiro apresenta um descompasso significativo entre

os diferentes ramos industriais e essa oscilação repercute nas taxas de crescimento da indústria de transformação do estado, Fonseca (2006).

**Tabela 4 – Participação das Atividades Econômicas do Estado do Rio de Janeiro, no Valor Adicionado Bruto Estadual a Preço Básico – 1985 – 2004 – (%).**

Atividades	1985	1990	1994	2000	2001	2002	2003	2004
Agropecuária	1,19	1,04	0,87	0,72	0,69	0,59	0,57	0,57
Indústria extractiva mineral	12,39	4,85	5,76	18,17	19,39	23,93	25,95	28,22
Indústria de transformação	19,24	20,35	18,55	17,05	16,44	16,18	17,24	17,30
Eletricidade, gás e água	6,44	4,14	4,05	3,52	4,20	3,50	3,44	3,30
Construção	5,25	6,11	8,26	7,10	6,52	5,99	5,93	5,75
Comércio, serviços pessoais e de uso doméstico	6,14	8,41	6,59	5,56	5,45	5,00	5,01	4,63
Alojamento e alimentação	2,63	3,31	3,15	1,82	1,90	1,63	1,37	1,42
Transportes e armazenagem	3,37	2,17	2,33	1,66	1,69	1,78	1,94	1,77
Comunicações	2,04	2,61	2,83	2,45	2,07	2,25	1,96	1,89
Intermediação financeira	17,17	16,15	14,57	4,47	4,93	5,94	5,38	4,56
Atividades imobiliárias, aluguéis e serviços prestados às empresas	6,38	6,10	8,10	13,64	12,90	11,65	10,58	9,60
Administração pública, defesa e segurança social	13,46	19,77	20,11	18,84	18,79	17,12	16,47	17,12
Saúde e educação mercantis	1,53	2,17	2,52	2,28	2,16	1,82	1,75	1,66
Outros serviços coletivos, sociais e pessoais	2,11	2,41	1,82	2,22	2,31	2,09	1,86	1,69
Serviços domésticos	0,66	0,40	0,48	0,50	0,55	0,53	0,54	0,53

Fonte: IBGE. Contas Regionais do Brasil (1985-2004).

Outro ponto de destaque é a acentuada queda nos serviços de intermediação financeira. A transferência da bolsa de valores do Rio de Janeiro para São Paulo e a concentração das sedes das instituições financeiras na capital Paulista justificam em parte o declínio da atividade. Vale destacar que apesar do declínio de alguns ramos de serviço, esse setor continua sendo um dos destaques da economia fluminense e tem a região metropolitana como concentradora de boa parte da atividade.

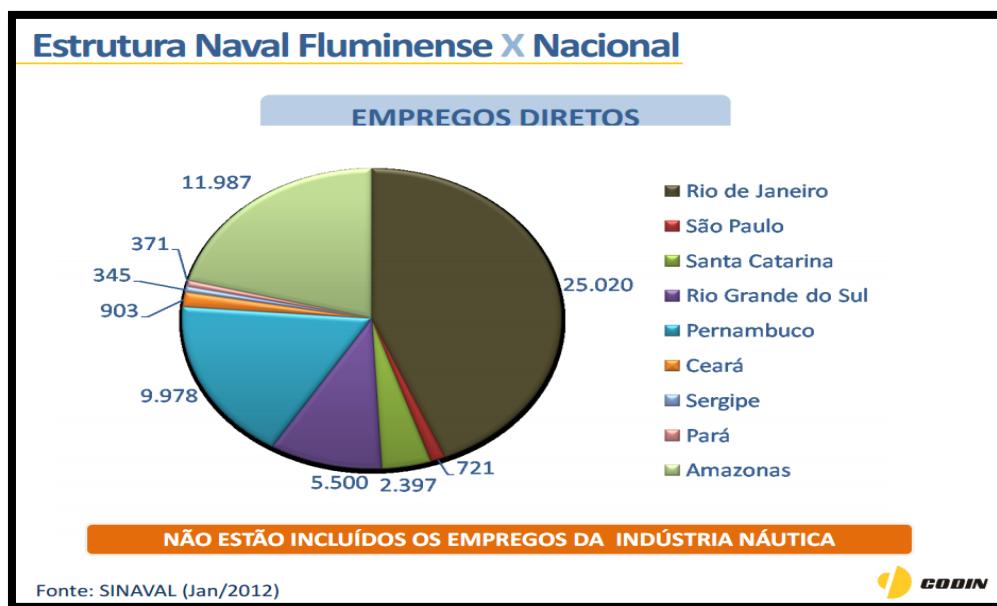
A partir de 1998 a expansão de atividades relacionadas ao petróleo e gás elevou o nível de atividade do estado do Rio de Janeiro; acompanhado pelo maior crescimento do país em 2004, novos investimentos para o setor petróleo e gás foram realizados, acompanhados pelos transbordamentos à indústria de transformação, destacando-se os setores químico e naval, SEBRAE.

A indústria química, que possui ligação direta com as atividades de petróleo e gás, ganhou investimentos na década de 2000 inaugurando a Riopol, complexo gás-químico integrado, localizada em Duque de Caxias e marcou o início das obras do Comperj em

Itaboraí; ambos os projetos fortaleceram a indústria de transformação fluminense e tiveram reflexos significativos na economia do estado.

A indústria naval assim como a indústria química teve sua evolução em virtude do crescimento da extração de petróleo nos anos 2000, com a aceleração da exploração off-shore de petróleo e o programa navega Brasil que recuperou diversos estaleiros no ERJ, o setor se recuperou e trouxe novos empregos conforme pode-se observar no gráfico 1 abaixo, Fonseca (2006).

**Gráfico 1 – Estrutura Naval Fluminense x Nacional**



Uma estatística interessante é o desempenho das exportações do Estado do Rio de Janeiro que aponta para uma mudança na estrutura produtiva da economia. Tradicionalmente voltado para o mercado interno, com exceção da produção cafeeira, uma maior inserção no mercado internacional indica investimentos nas técnicas produtivas, administrativas e na capacitação dos trabalhadores. Segundo Fonseca (2006), esse cenário pode ser evidenciado a partir da análise das exportações estaduais que apresentaram um desempenho ascendente no período 1998 - 2004 em todas as categorias, como se pode ver na tabela 5 abaixo.

**Tabela 5 – Exportações do Estado do Rio de Janeiro – 1998 – 2004**

Grau de Elaboração das Mercadorias	Demonstração do Desempenho das Exportações do Estado do Rio de Janeiro							Taxa anual 2004-1998
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	
Produtos básicos	19.612	14.964	175.192	738.196	1.654.193	1.924.796	2.261.807	121%
Produtos industrializados	1.601.844	1.453.818	1.435.552	1.449.457	1.744.466	2.461.965	4.179.154	17%
Semimanufaturados	84.355	131.514	136.001	126.603	173.647	238.587	387.635	29%
Manufaturados	1.517.489	1.322.305	1.299.552	1.322.854	1.570.819	2.223.378	3.791.519	16%
Operações especiais	160.849	172.033	228.749	215.973	257.176	457.352	584.210	24%
<b>Total</b>	<b>1.782.305</b>	<b>1.640.815</b>	<b>1.839.493</b>	<b>2.403.626</b>	<b>3.655.835</b>	<b>4.844.113</b>	<b>7.025.171</b>	<b>26%</b>

Fonte: Secretaria de Comércio Exterior Departamento de Operações de Comércio Exterior.

O crescimento verificado das exportações estaduais também é significativo quando comparado com o desempenho nacional, entre 1998 – 2004 a taxa anual do país de crescimento foi de 11,17%, segundo dados da Secretaria de Comércio Exterior, contra 13% da economia do Rio de Janeiro. Outro ponto destacado por Fonseca (2006) é que o argumento de que o impulso exportador é resultado exclusivo da atividade petrolífera não se sustenta. A exportação de semimanufaturados e manufaturados superou em larga medida as taxas de expansão do PIB estadual, do PIB nacional e das exportações brasileiras.

É bem verdade que a atividade extrativista foi a alavancinha da recuperação do desempenho da economia estadual, porém a indústria de transformação teve uma contribuição relevante, com destaque para os ramos siderúrgico e automobilístico. Há de se ressaltar que um novo desenho produtivo referente aos mercados alvos, qualificação da mão de obra e produtividade das atividades industriais do Estado do Rio ainda se encontra em curso, frutos talvez do longo período de decadência na qual a economia passou, Fonseca (2006).

## **1.5 – A interiorização**

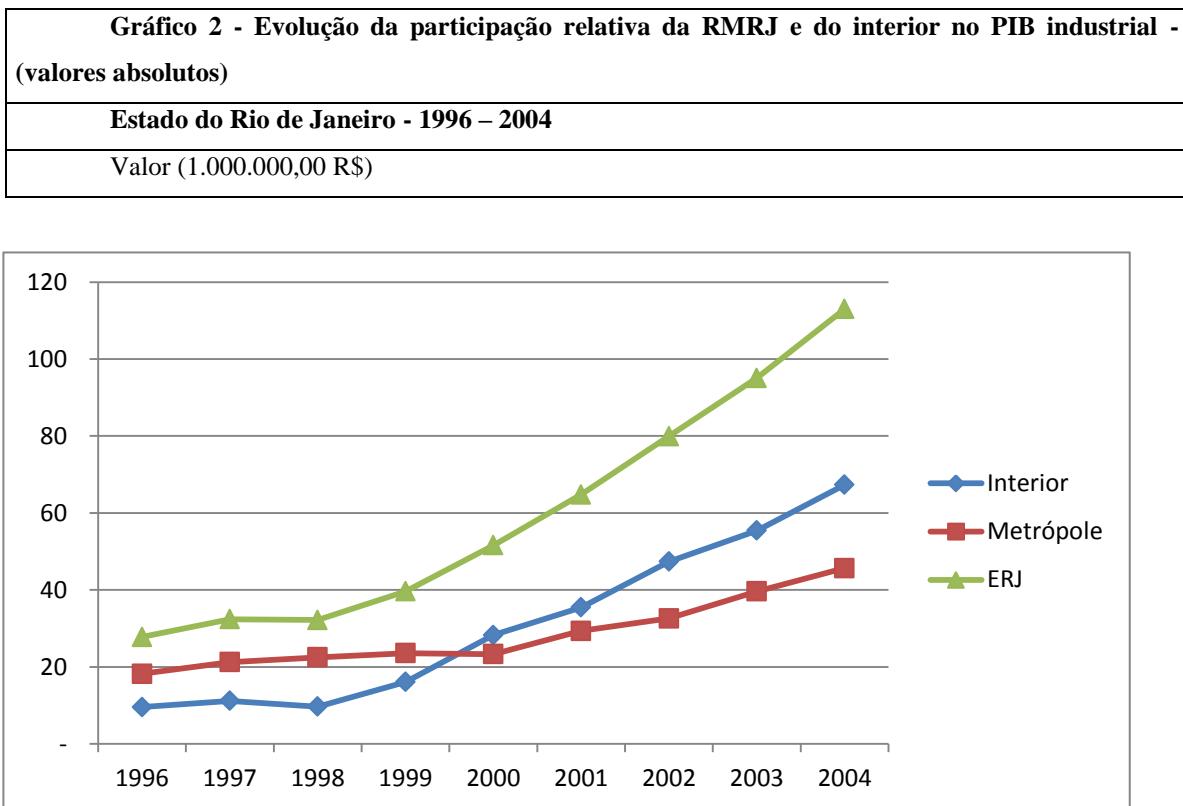
Desde os anos 70 o Brasil convive com o processo de desconcentração industrial que auxilia na difusão da indústria no território nacional, o que, por conseguinte, diminui o peso das regiões centrais no setor de atividade. Segundo Simões (2004), atraídos pelos incentivos fiscais, mão de obra mais barata, distanciamento das deseconomias metropolitanas, muitos ramos industriais têm optado por regiões marginais, fora dos grandes centros urbanos; a partir de um movimento de deslocamento e/ou expansão.

A recuperação econômica ocorrida nos anos 90 está diretamente relacionada com o processo de desconcentração produtiva no Estado do Rio de Janeiro. As atividades extrativistas, juntamente com outros setores, têm impulsionado o aumento no número de estabelecimentos e empregos industriais fora da zona metropolitana. Essa nova dinâmica vem impactando a distribuição da riqueza, cuja industrialmente produzida tem sido maior na região interiorana do Estado e tem-se visto uma menor participação relativa da metrópole no PIB estadual, Barral Neto e Silva Neto (2008).

A distribuição populacional também sofreu alterações, em função do maior nível de atividade das indústrias localizadas fora da área metropolitana, as regiões que margeiam esses novos polos passaram a ganhar relevância na questão de residências, reduzindo a pressão das demandas urbanas na região metropolitana. Essa migração intraestadual impulsiona e dinamiza o setor de serviços dessas regiões, antes marginalizadas, porém exige uma conexão eficiente entre a metrópole e áreas adjacentes, Medeiros Junior (2013).

Um ponto interessante, segundo Barral Neto e Silva Neto (2008), é que mesmo com o esgotamento produtivo da região metropolitana fluminense nos anos 80, o processo de interiorização dos anos 90 caracteriza-se muito mais pelo surgimento de novas bases produtivas do que pela expansão/migração de atividades industriais metropolitanas. Regiões antes marginalizadas passaram a sediar setores chaves da economia nacional e resgatar polos até então obsoletos ou estagnados. Essas passaram a receber investimentos estrangeiros e intraestaduais, o que agravou, ainda mais, a situação da metrópole.

O gráfico 6 abaixo apresenta o crescimento da participação relativa interiorana no PIB industrial do Estado do Rio de Janeiro.



Fonte: Fundação CIDE

A indústria extrativista de petróleo é caracterizada pela intensidade em capital e tecnologia, além da baixa capacidade de mobilidade espacial, exigindo uma proximidade das áreas de exploração. Por outro lado, trata-se de uma indústria dinâmica, que consegue movimentar outros ramos complementares à sua atividade. Localizado no interior fluminense, a Bacia de Campos corresponde por mais de 80% da produção de petróleo e aproximadamente 45% de gás natural do Brasil. Alavancado pela expansão das atividades petrolíferas na década de 1990, pela Lei do Petróleo (1997) e o aumento da capacidade de exploração da estatal Petrobrás, a participação interiorana na composição da produção nacional atingiu patamares significativos, conforme pode ser visto no gráfico acima.

Barral Neto & Silva Neto (2008) corroboram com a dinâmica da indústria extrativista e o processo de interiorização fluminense:

*“o crescimento do interior fluminense está bastante ligado à dinâmica da indústria extrativa de petróleo, que por sua vez, é um tipo de indústria que apresenta pouca mobilidade espacial, não podendo estar muito afastadas das jazidas de petróleo a*

*serem exploradas, mas que, ao mesmo tempo atua como uma indústria motriz exercendo um grande poder de atração sobre uma gama de outras indústrias". (BARRAL NETO; SILVA NETO, 2008, p.41).*

O crescimento interiorano não está restrito ao Norte fluminense, proveniente das indústrias de petróleo e gás, segundo Hasenklever (2008) a Região do Médio Paraíba se destaca pelos setores siderúrgicos, metalúrgicos e automobilísticos e a Região Serrana apresenta recente destaque, anos 2000, nos setores metalmecânico e têxtil. Um ponto a ser ressaltado é que o desenvolvimento está restrito à selecionados municípios em cada região, Natal (2005) chama essas de “ilhas de excelência” que apresentam dinamismo econômico e modernização tecnológica, exercendo centralidade em termos industriais, comerciais e prestação de serviços, porém não ampliando o dinamismo à municípios vizinhos, na grande maioria dos casos.

O transbordamento dos benefícios da indústria interiorana depende da capacidade multiplicadora e indutora de novos investimentos, criação de emprego e geração de renda. A melhoria das condições sociais está atrelada ao desenvolvimento de setores básicos dessas regiões, de forma a suprir a necessidade dessa demanda ascendente, Penalva Santos (2003).

A “força interiorana” teve papel fundamental na recuperação da economia do Rio de Janeiro, não só as atividades extractivas de petróleo, mas todos os setores citados contribuíram para a reversão do quadro de estagnação a partir de meados dos anos 90. Segundo Penalva Santos (2003), essa recuperação proporcionou o surgimento de novos espaços industriais, bem como reergueu atividades que vinham em decadência contínua. Municípios antes marginalizados passaram a ser inseridos no cenário estadual e nacional, atuando na produção de riquezas, expandindo fronteiras e contingenciando população.

Embora o Estado do Rio de Janeiro tivesse uma recuperação econômica a partir dos anos 1990, as desigualdades espaciais históricas do Rio de Janeiro não foram plenamente superadas, a ausência de um plano de desenvolvimento estadual resulta em regiões com baixíssimos níveis de índice de desenvolvimento humano, IDH, Urani (2006). A coordenação política entre as três esferas de governo é fundamental para recuperar regiões atrasadas, bem como ampliar o dinamismo daquelas em que o nível de atividade já

se recuperou. A diversificação produtiva sólida e sustentável torna-se essencial, de forma a suprir as necessidades das reservas esgotáveis que atualmente estão em operação.

## CAPÍTULO II – A DISTRIBUIÇÃO DOS INVESTIMENTOS NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO E OS GRANDES PROJETOS

### 2.1 – A participação e distribuição dos investimentos na economia do Rio de Janeiro

O Rio de Janeiro avançou significativamente, desde a última década do século XX, em termos econômicos. A renda per capita da segunda maior economia do país mais que dobrou desde 2000, superando a média nacional, grandes esforços estão sendo feitos no âmbito de segurança pública e mobilidade urbana, investimentos significativos na infraestrutura logística do Estado e aumento da produtividade das atividades extrativas minerais, com ênfase no petróleo e gás.

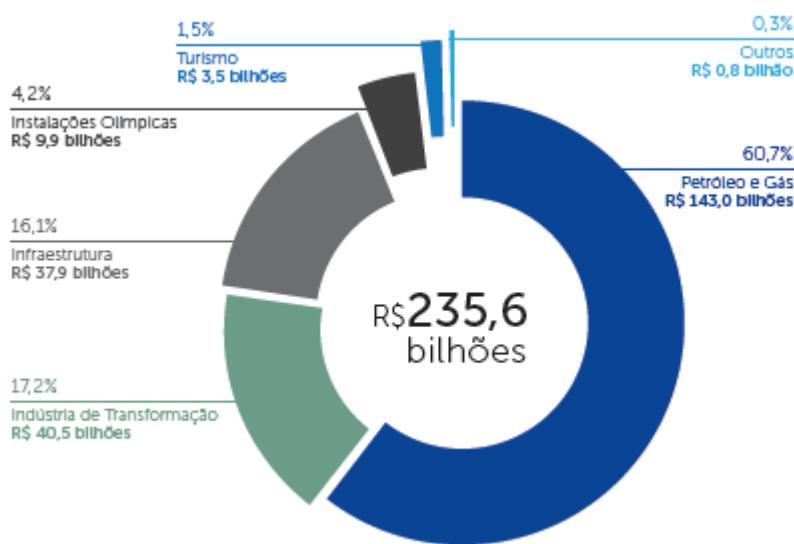
O Rio de Janeiro tem um diferencial no quesito localização geográfico, que permite acessar 50% do PIB nacional em um raio de 500 km, interligado por rodovias, portos, ferrovias e aeroportos. Segundo a FIRJAN, esse privilégio proporciona ao Estado despontar como um dos principais hubs logísticos do país, responsável por grande parcela da movimentação nacional de cargas e passageiros.

Segundo dados da FIRJAN, o Rio de Janeiro é um dos locais mais concentradores de investimentos por quilômetro quadrado do mundo. Segundo projeções no triênio 2014 – 2016 o Estado receberá aproximados R\$ 235 bilhões em investimentos, um aumento de 11,4% em relação ao anunciado no período 2012 – 2014; investimentos oriundos das esferas pública e privada, nacional e estrangeira. Apesar da importância de setores como petróleo e gás, R\$ 143 bilhões, a indústria de transformação e o setor de infraestrutura também tem participação significativa nos investimentos, na ordem de R\$ R\$ 40,5 e R\$ 37,9 bilhões respectivamente. Há de se destacar o projeto olímpico que atrairá aproximados R\$ 10 bilhões de investimentos e o setor que turismo na ordem de R\$ 3,5 bilhões.

Entre os setores que compõem a indústria de transformação, destaca-se o polo petroquímico, liderado pela construção da Comperj em Itaboraí. A indústria naval, que tem investimentos voltados para construção de embarcações, se expande na construção de

estaleiros, como o que vem sendo construído pela Marinha do Brasil para fabricação de submarinos em Itaguaí. No setor automobilístico ressalta-se a expansão das fábricas da PSA Peugeot Citroën e da Man Latin America em Porto Real e Resende, respectivamente, além da implantação de fábricas da Nissan e Land Rover em Resende e Itatiaia.

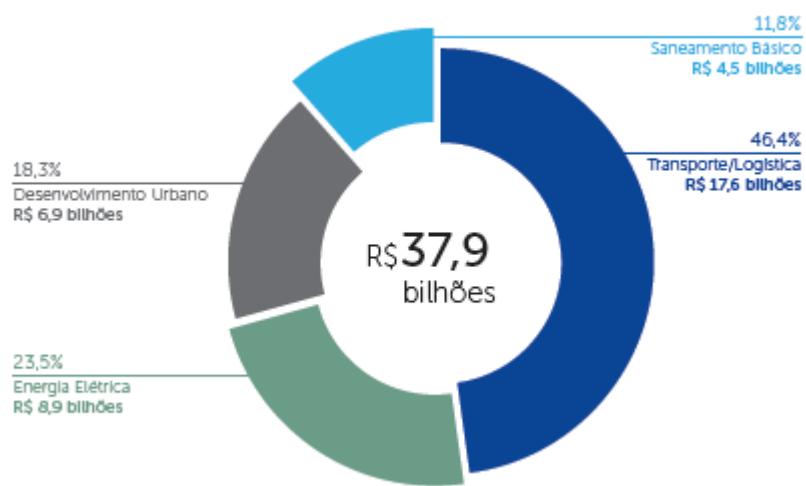
**Gráfico 3 – Distribuição do Investimento Projetado 2014 – 2016**



Fonte: FIRJAN

No setor de infraestrutura ressalta-se os investimentos em transporte e logística, na ordem de R\$ 17,6 bilhões, com destaque para as obras de mobilidade urbana, Linha 04 do Metrô e o sistema de Bus Rapid Transit. Adicionalmente ressalta-se as intervenções rodoviárias na BR-116, BR-040, Arco Metropolitano e Via Light que visam ganhos logísticos consideráveis, interligando diversos setores e meios de transporte no sentido de tornar o Rio de Janeiro uma referência no segmento logístico nacional. No âmbito portuário destaca-se a construção do terminal de Ponta Negra, em Maricá, a ampliação do Porto de Itaguaí e a construção do Complexo Portuário do Açu.

**Gráfico 4 – Investimentos Previstos em Infraestrutura 2014 – 2016**



Fonte: FIRJAN

Estima-se que esses investimentos, alguns em curso, outros em fases embrionárias, proporcionem um enorme impacto na economia fluminense e sirvam como importante alavanca para a atração de novos empreendimentos, estimulando, em um segundo momento, o crescimento populacional provocado pelo aumento da demanda de mão de obra por parte das empresas instaladas. Portanto, contar com infraestrutura logística ampla e de boa qualidade abre oportunidades para a instalação de indústrias, estabelecimentos comerciais e prestadores de serviços. A infraestrutura logística em construção será particularmente importante para apoiar os grandes empreendimentos em andamento, como o COMPERJ, o Complexo Industrial do Porto do Açu, o Porto de Itaguaí e o Polo Automobilístico, facilitando o escoamento da produção, a mobilidade de mão de obra e o transporte de máquinas e equipamentos – muitas vezes de alta complexidade.

O setor de energia elétrica que tem estimado investimentos de aproximadamente R\$ 9 bilhões destaca a construção da Usina Nuclear de Angra 3 como principal obra. O projeto de revitalização da zona portuária do Rio de Janeiro e o Porto Maravilha estão amparados por aproximados R\$ 7 bilhões destinados à investimentos no desenvolvimento urbano.

Todo os projetos em execução visam solucionar históricos gargalos de infraestrutura apresentados pelo Estado do Rio de Janeiro, bem como se adequar às exigências dos novos padrões produtivos. Os grandes eventos que o Rio de Janeiro passou a sediar nos últimos anos, PAN 2007, Jornada Mundial da Juventude 2013, Copa do Mundo 2014, Olimpíadas 2016, entre outros, contribuíram para avanços nos âmbitos de infraestrutura, segurança pública e mobilidade urbana, de forma a suprir a necessidade e receber os grandes eventos que consigo trazem investimentos, R\$ 10 bilhões estimados para o triênio 2014 - 2016.

Há de se destacar que o processo de retomada que a economia do Rio de Janeiro atravessa visa consolidar a superação a longa crise vivenciada, como também criar bases sólidas para um crescimento contínuo e de longo prazo. Segundo a FIRJAN, a integração junto a outras unidades federativas e a internacionalização da economia são premissas essenciais nos objetivos traçados.

## **2.2 – Rio de Janeiro, o novo polo logístico**

O atual processo de globalização intensifica a competição entre territórios para captação do fluxo de bens, capitais e informações que circulam em volumes cada vez maiores no espaço econômico mundial. O Brasil conta com projetos desde o final do século XX de reorganização estrutural da economia visando a reinserção do país na dinâmica global.

O Rio de Janeiro, desde a década de 1990, desenvolve projetos que apostam na modernização da infraestrutura, adequando a matriz de transporte à nova organização produtiva que atua no século XXI. Nesse cenário, a plataforma logística torna-se fundamental para a inserção do Estado na dinâmica global, porém as necessidades vão além da infraestrutura, os serviços complementares precisam estar alinhados aos projetos de forma a otimizar todo o processo produtivo, agregando valor e impulsionando o desenvolvimento local.

Segundo Veltz 1996, essa nova dinâmica flexível e multilocalizada é caracterizada pela diminuição das quantidades de mercadorias transportadas, aumento das distâncias percorridas e pela maior diferenciação dos produtos. A geoeconomia do comércio internacional é alterada, na medida em que as trocas inter e intrafirmas se intensificam. A emergência de novos espaços econômicos e as novas formas de concorrência conferem à competitividade da cadeia logística um papel de destaque no cenário atual.

Segundo Penalva Santos (2003), o processo de recuperação econômica do Rio de Janeiro foi fortemente influenciado pela interiorização da economia cuja atividade petrolífera assumiu destaque. No cenário nacional, em que a desconcentração produtiva é uma tendência desde os anos 1970, a integração produtiva entre as regiões torna-se essencial para o encadeamento e expansão da atividade econômica nos mercados interno e externo.

A arquitetura logística do Estado do Rio de Janeiro apresenta-se como uma das mais densas do país e ilustra a inserção da metrópole na economia nacional e no comércio internacional, fortalecida pelos projetos de renovação urbana do início século XX, Monié (2001). O aumento de escala produtiva, o crescimento da demanda de consumo e a integração de mercados requeriam novos equipamentos e profunda reorganização nas atividades logísticas, no sentido de adequação da infraestrutura e especialização da mão de obra.

Apesar de o Rio de Janeiro dispor de uma rede ferroviária relativamente densa, que liga a metrópole e seus portos aos principais centros econômicos do estado e do sudeste, a ausência de manutenção e não modernização das instalações fixas e do material rodante, aliadas à precariedade das telecomunicações e dos sistemas de informática utilizados, inviabiliza um desempenho mais competitivo dessa malha. Segundo Monié (2001), essa obsolescência justifica a utilização do meio estritamente pelo setor minerador, de grandes volumes de cargas, porém com baixo valor agregado.

O processo de privatização ferroviária, concentrado nos setores de mineração e siderurgia, não trouxe os avanços necessários que a competitividade comercial exige. Monié (2001) destaca que a introdução progressiva de um modelo de gestão empresarial até trouxe ganhos de produtividade e volume para o meio, porém ainda extremamente

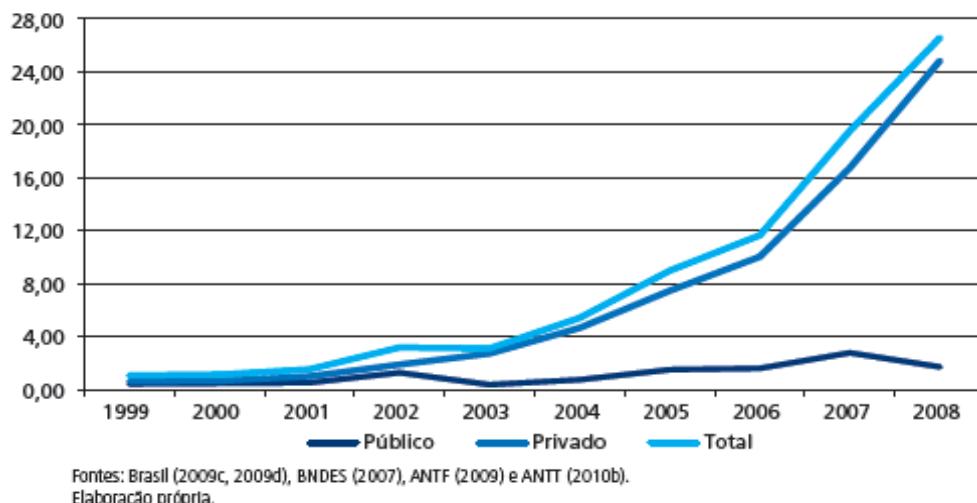
restrito a bens de baixo valor agregado e muito distante da conteinerização, que dá margem lucrativa ao transporte ferroviário mundial.

Atualmente existem alguns projetos em tramitação para revitalização e ampliação da malha ferroviária do Rio de Janeiro, onde se destacam os trens de alta velocidade, que visam o transporte de passageiros no eixo Rio – São Paulo e a construção da ferrovia que liga o Rio ao Espírito Santo. Segundo a Agência Nacional de Transportes Terrestres, ANTT, a ferrovia Rio – Espírito Santo faz parte do Programa de Infraestrutura Logística, PIL, e interligará os complexos portuários dos dois estados, fazendo conexões com outras linhas ferroviárias, no intuito de maior circulação de mercadorias e escoamento.

A modalidade rodoviária foi foco de grandes investimentos desde os anos 1950, o meio era um dos pilares da infraestrutura desenvolvida durante o plano de metas e anos subsequentes. Tal avanço foi significante, ao passo que nos anos 1990 – 2000 o meio respondia por mais de 60% do transporte no Brasil, uma excessiva concentração frente à outras economias; expansão essa realizada a partir da parceria público – privada, fortalecida a partir do programa de concessões.

*Nos Estados Unidos, a participação das rodovias no transporte de carga é de 26%, na Austrália é de 24% e na China é de apenas 8%. (BARTHOLOMEU, 2008, p. 23).*

**Gráfico 5 - Evolução do investimento rodoviário público e privado (Em R\$ bilhões)**



No Rio de Janeiro as vias rodoviárias sofrem com a má qualidade, excesso de congestionamento e baixo desenvolvimento da malha secundária, tais gargalos afetam a rendimento da modalidade como acarretam no chamado Custo Brasil. Investimentos estão em curso visando a minimização da infraestrutura rodoviária precária, para tal a iniciativa privada é pilar essencial; IPEA (2011).

O eixo Rio – São Paulo ganha destaque por conta do avançado setor industrial e a rodovia Presidente Dutra assume papel estratégico na conexão entre as duas maiores economias do país. As modernas condições apresentadas pela rodovia são essenciais para o deslocamento de pessoas e cargas, bem como para o desenvolvimento de municípios que a margeiam. A nova BR-040 em construção ampliará a capacidade de fluxo do trecho Rio – Petrópolis, via de escoamento da produção serrana, têxtil, e da produção de Minas Gerais, além de importante acesso à região histórico-turística do Rio de Janeiro. A duplicação da BR-101, Rio Bonito – Campo dos Goytacazes, em curso faz parte do PIL e visa ampliar a infraestrutura logística de forma a atender à exploração do petróleo, o polo petroquímico, a indústria naval, o escoamento da produção e o Porto de Açu. A Avenida Brasil, Linha Vermelha e Linha Amarela são importantes vetores urbano-industriais que assumem papel central na mobilidade urbana, como na conexão à demais rodovias de alta concentração do trânsito de cargas, FIRJAN.

A principal intervenção rodoviária no Estado é o Arco Metropolitano do Rio de Janeiro, AMRJ, que tem como proposta integrar o Porto de Itaguaí à malha rodoviária nacional, ligar eixos rodoviários centrais, por exemplo BR-101/RJ Sul, BR-101/RJ Norte, BR-040/RJ, entre outros, sem a necessidade de conexão via Avenida Brasil e Ponte Rio-Niterói, além do aumento de acessibilidade aos municípios próximos. Segundo dados da FIRJAN, o Arco tem potencial para se tornar um corredor de desenvolvimento, com seus efeitos logísticos e socioeconômicos expansíveis não só ao Estado do Rio de Janeiro, além de importante via para o fluxo interestadual.

Ainda segundo estudo detalhado pela FIRJAN, os impactos logísticos se estendem por diversos estados brasileiros através da redução do custo de transporte e aumento da competitividade, expectativa de aumento no fluxo de cargas no Porto de Itaguaí, impulso no desenvolvimento e atração de indústrias para municípios marginais, além de incremento populacional.

O transporte portuário apresenta um privilégio geográfico quanto a localização do Rio de Janeiro, sua proximidade de zonas urbanas e produtivas proporciona um potencial expressivo para o fortalecimento e crescimento da logística portuária, abrindo alternativas para diversos setores da economia. Segundo Moiné (2001) a sua localização no maior complexo urbano-industrial da costa leste da América do Sul responde por aproximadamente 70% do PIB brasileiro em um raio aproximado de 500 km.

A reorganização produtiva, a abertura comercial e a redefinição da posição do Rio de Janeiro em relação aos fluxos do comércio internacional reaquecem os projetos de modernização e ampliação da capacidade portuária. Os projetos visam reestruturar físico, operacional, institucional e gerencialmente os portos do Estado do Rio de Janeiro. A adequação às exigências dos grandes armadores em termos de calado, aparato tecnológico e integração junto à outras modalidades logísticas representa uma questão central a ser solucionada no curto prazo, Monié (2001).

Do ponto de vista burocrático, a legislação portuária já apresenta alguns avanços, as Leis de Modernização dos Portos trouxeram consigo a descentralização administrativa da esfera federal, instauração da Companhia DOCAS como agente regulador, criação de novo órgão de gestão de mão de obra e privatizações do setor. Ainda que incipientes, as reformas já deram novo caráter à atividade portuária e pode-se verificar o crescimento da

produtividade naquelas estruturas que já usufruem do novo modelo organizacional, especialmente as privatizadas, Nascimento (1999).

Segundo dados da FIRJAN, em 2010 o Porto do Rio de Janeiro registrou um crescimento de 11% no total movimentado, superando 10,3 milhões de toneladas e atingindo U\$ 16,3 bilhões em negócios, sendo o valor médio da carga movimentada 226,5% acima da média nacional, U\$ 483/ton. Em relação à movimentação de carga geral, que compreende produtos de maior valor agregado, o porto registrou a 4<sup>a</sup> maior movimentação em 2010. Outro ponto a ser ressaltado é a importância desse meio logístico para as receitas do município e estado, segundo a Companhia DOCAS/RJ, cerca de R\$ 345 milhões foram direcionados aos cofres da Prefeitura do Rio de Janeiro no ano de 2014, proveniente de ICMS e ISS.

O projeto chamado de Porto Maravilha foi criado a partir da instituição da Lei Municipal nº 101/2009 que criou a Operação Urbana Consorciada da Área de Especial Interesse Urbanístico da Região Portuária do Rio de Janeiro. Esse projeto que pretende revitalizar aproximadamente cinco milhões de metros quadrados até 2015 é uma das apostas da Prefeitura do Rio de Janeiro no fortalecimento da economia do Estado. Dentro do programa básico estão: reurbanização de vias, recuperação e ampliação de redes de infraestrutura, implantação do VLT, Veículo Leve sobre Trilhos, mobiliário urbano e ciclovias. CDURP 2010.

*“O Brasil vem apresentando um crescimento consistente nos últimos anos. O Rio de Janeiro dá claros sinais de uma nova dinâmica econômica, impulsionada pelos grandes eventos que vão ocorrer na cidade nos próximos anos. A Operação Urbana Porto Maravilha está preparando a Região Portuária, há muitos anos relegada à segundo plano, para integrar este processo de desenvolvimento.” (PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, 2011).*

A revitalização da área portuária tem caráter complementar ao projeto de expansão do Porto do Rio de Janeiro. Segundo a FIRJAN, Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro, investimentos na ordem de R\$ 1,2 bilhões serão realizados no período de 2011 a 2015 nos terminais de contêineres e roll-onroll-off, veículos. A expectativa é que o volume movimentado atinja 25 milhões de toneladas até 2018, um

crescimento próximo de 143% em relação a 2011. Segundo a Cia. DOCAS/RJ, estima-se que o aumento na movimentação de veículos cresça 50% no período de 2010 – 2015, tendo a peculiaridade de a quase totalidade ser de carretas de grande porte e bitrens.

Com os investimentos projeta-se que o Porto do Rio de Janeiro ocupe o segundo lugar do país em movimentação de contêineres; para isso o projeto prevê a expansão do cais de contêineres e a criação de novas áreas para armazenamento. Além disso, prevê-se a reativação de estaleiros, criação de terminal de suporte e desenvolvimento a operações offshore, derrocamento e dragagem do canal de acesso, FIRJAN.

Segundo estudo da FIRJAN, toda a expansão da modalidade está baseada em premissas de superação dos atuais gargalos de infraestrutura existentes na região. A sincronização entre os projetos Porto Século XXI e Porto Maravilha faz-se necessária na medida em que é essencial a solução para o excesso de tráfego na região do Cajú através de redesenho das vias e criação de rotas alternativas. O “Truck Center” é outra medida a ser implementada sanando a falta de estacionamento para os caminhões, bem como provendo de serviço suporte.

Segundo a FIRJAN, investimentos na ordem de R\$ 360 milhões serão aplicados na adequação da acessibilidade ao porto do Rio de Janeiro e na reorganização viária do Caju.

Quando falamos da logística portuária do Rio de Janeiro não podemos deixar de mencionar o Porto de Itaguaí, localizado na região da Costa Verde do estado, esse é o segundo maior porto em movimentação de cargas do país. Atualmente está passando por um processo de ampliação e modernização de sua estrutura na qual as esferas federal, estadual e municipal projetam ser um dos pilares da plataforma logística em desenvolvimento, no objetivo de ampliar a participação do Rio de Janeiro e do Brasil nas redes comerciais e logísticas globais.

Os dados apresentados na tabela abaixo mostram a evolução da movimentação de no Porto de Itaguaí, ratificando a potência logística não apenas no âmbito estadual, mas também na esfera nacional.

**Tabela 6 - Movimentação no Porto de Itaguaí 2003 – 2012 (t)**

Ano	Carga Geral	Granéis Sólidos	Soma
2003	1.446.132	18.490.717	19.936.849
2004	2.482.185	22.845.674	25.327.859
2005	3.030.543	25.794.319	28.824.862
2006	4.778.135	24.915.944	29.694.079
2007	3.625.581	35.246.865	38.872.446
2008	4.155.666	43.061.909	47.217.575
2009	3.381.702	46.373.360	49.755.062
2010	3.868.532	51.481.168	55.349.700
2011	4.619.433	55.544.732	60.164.165
2012	4.037.708	53.381.159	57.418.867

Fonte: CDRJ; Elaborado por LabTrans

O projeto do Porto de Itaguaí visa a transformação deste em um hub port de última geração, a fim de concentrar e redistribuir os fluxos terrestres e marítimos de mercadorias da costa leste da América do Sul. A localização no litoral sul do estado conta com uma vasta retroárea de cerca de 10 milhões de metros quadrados e com um canal de acesso marítimo suscetível de receber navios de última geração. Além disso, mediante a investimentos suplementares nas redes ferroviária e, sobretudo, rodoviária, Itaguaí passa a dispor de uma excelente acessibilidade, fazendo intermédio com as principais atividades desenvolvidas no Estado e captando mercadorias que atualmente transacionam em outros portos.

Além da infraestrutura projetada para o pleno e amplo funcionamento do Porto de Itaguaí, a gestão do mesmo é um fator central para a produtividade. Segundo estudos da LabTrans, a esfera privada tende a assumir as operações portuárias aplicando um modelo moderno e eficiente de gestão. A conteinerização e o transporte de veículos têm atenção prioritária na estrutura e a adequação à nova dinâmica comercial visando atender ao mercado, rompendo com a figura do porto clássico como movimentador de mercadorias para a ampla função moderna de agregador de valor.

A região Norte do estado do Rio de Janeiro conhecida como Norte Fluminense, a reboque das transformações portuárias no país, também recebeu nos últimos anos enormes

investimentos destinados a instalação de um terminal portuário, o Complexo Logístico-Industrial do Porto do Açu (CLIPA).

De acordo com o Rima (2011) a construção do Complexo Portuário do Açu deve-se a um conjunto de fatores de localização, condições naturais e de logística. Em suma, trata-se de um conjunto de condições inscritas no território que fez com que a área fosse escolhida; grande profundidade, presença de correntes marinhas que não promovem assoreamento, grande área disponível, localização entre Rio de Janeiro e Espírito Santo, integração com linhas ferroviárias e rodoviárias, proximidade à Bacia de Campos e do Espírito Santo.

O projeto de fato vai além de um terminal portuário, o escopo prevê construção de pátios para armazenamento e movimentação de cargas, instalações administrativas, auxiliares e empresariais, vias de acesso rodoviário, usinas siderúrgicas, de minério e termelétrica, polo metalmecânico, indústria naval e serviços complementares. O complexo tem capacidade de gerar encadeamentos produtivos na região norte fluminense e se integrar à demais regiões com a plataforma logística integrada.

Segundo estimativas da administradora das obras no Porto de Açu, Prumo Logística Global, R\$ 100 milhões anuais são esperados somente com o terminal de transbordamento, além de R\$ 300 milhões no terminal de minério de ferro que já se encontra em operação. A moderna estrutura e a falta de infraestrutura disponível nos portos brasileiros fazem do CLIPA uma alternativa atrativa.

Segundo Passos (2013), apesar dos avanços nas obras portuárias de Açu e das potencialidades da região, os desafios do complexo ainda são enormes. São comuns as intervenções de órgãos ambientais em combate às infrações ecológicas identificadas, buscam-se investidores para dar prosseguimento a montagem do diversificado complexo industrial que se tem projetado, falta infraestrutura básica para as cidades que compõem a região do complexo, há de se melhorar a acessibilidade da região, e tudo isso sendo agravado pelo problema na qual a Petrobrás atravessa, bem como na forte queda do preço do petróleo.

Em síntese, os projetos logísticos em curso visam criar uma infraestrutura moderna no Rio de Janeiro, que atendam à dinâmica produtiva dos diversos setores em operação no Estado. A criação de uma plataforma logística integrada vai além do suporte produtivo, ela é capaz de atrair novos investimentos, bem como captar o fluxo de

mercadorias que hoje transitam por outras regiões. Adicionalmente, a infraestrutura logística é peça chave no processo de recuperação e crescimento da economia do Estado, sendo variante essencial em qualquer modelo sustentável de crescimento de longo prazo.

A integração intermodal se mostra essencial na medida em que passa a atender as peculiaridades de cada cadeia produtiva. Mesmo o setor rodoviário sendo o mais amplo e desenvolvido no país e no estado, a modalidade portuária assume importante parcela na integração da economia à novos mercados. O processo de internacionalização da exige uma plataforma logística sólida, abrindo maior espaço para competitividade dos produtos, bem como expansão dos mercados consumidores. Uma importante ressalva a ser feita é que o século XXI confirma o rompimento do conceito de que a logística está restrita ao transito de mercadorias, o novo cenário exige que a plataforma esteja amparada por serviços eficientes, em que o beneficiamento da mercadoria agregue valor ao processo.

## **2.3 – A emergência do polo petroquímico**

O Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (COMPERJ), localizado no município de Itaboraí é um empreendimento da área de abastecimento da Petrobrás e representa um investimento estimado da ordem de 8,4 bilhões de dólares estadunidenses, que contará com o aporte do BNDES e sócios privados, o que o configura como o maior empreendimento único da Petrobrás e um dos maiores do mundo no setor. Segundo a CODIN, este empreendimento tende a ser o epicentro de um grande parque industrial, que irá transformar profundamente o perfil industrial, econômico e ambiental da região.

Segundo dados da FIRJAN, o projeto prevê a construção de uma unidade petroquímica de refino, denominada Unidade de Petroquímicos Básicos – UPB, com capacidade de para 150 mil barris/dia de petróleo pesado, além de produzir eteno, benzeno, p-xileno e propeno; adicionalmente um conjunto de unidades denominadas Unidades de Petroquímicos Associados – UPAs estão no planejamento, cuja função é transformar parte dos insumos petroquímicos em resinas termoplásticas; e ainda está prevista também a construção de uma Central de Utilidades – UTIL que será responsável pelo fornecimento

de água, vapor e energia elétrica necessários para a operação do COMPERJ. Todas as unidades apontadas funcionarão de forma integrada, sendo que a planta produtiva do COMPERJ será erguido nos municípios de Itaboraí (UPB e UPAs) e São Gonçalo (Central de Escoamento de Produtos Líquidos - CEPL), ambos localizados no Estado do Rio de Janeiro.

O complexo tem potencial para gerar uma significativa alteração na dinâmica econômica fluminense, seja pelos impactos diretos, indiretos, efeito renda, ou mesmo pela atração de empresas dos mais diversos ramos. Segundo o BNDES, tratando-se de um megacomplexo, esse novo polo em desenvolvimento tende a gerar transbordamentos para todo o estado e até mesmo à regiões fora dos limites do Estado do Rio de Janeiro, uma vez que estará interligado, por exemplo, à região extrativista de petróleo – Norte fluminense, à baixada fluminense – REDUC e RIO Polímeros, ao Porto de Itaguaí e ao Estados de São Paulo, Bahia e Rio Grande do Sul, juntamente com o Rio de Janeiro são os centralizadores da produção de plástico no país.

Todo esse trajeto está apoiado no projeto do governo de transformar o Rio de Janeiro em uma plataforma logística integrada, de forma a atender o modelo produtivo descentralizado, característica da economia atual, FIRJAN.

Segundo estudo da FIRJAN os efeitos do transbordamento são mais claros quando se analisa as estimativas de investimento nas regiões de influência do COMPERJ. O estudo aponta que os investimentos não tendem a se concentrar exclusivamente nas regiões de influência direta, o que pode ser exemplificado pela forte participação dos municípios de Duque de Caxias, Nova Iguaçu e Queimados. Outro dado interessante apresentado no mesmo estudo é a estimativa do valor adicionado no período de implantação do complexo, o Estado do Rio de Janeiro responde por 45% do valor adicionado total gerado, o que evidência a menor participação desse no setor de máquinas e equipamentos quando comparada à outros estados. Já em relação à estimativa para a fase de operação, o Estado do Rio de Janeiro representa 84% do valor adicionado total gerado.

O efeito renda é um dos impactos que o COMPERJ trará consigo e para tal o nível de emprego é importante variável para o multiplicador. A FIRJAN, segundo estudo, indica que a fase de construção civil tente a ser a que mais empregará nas obras do complexo

petroquímico, nesse sentido as indústrias e ramos adjacentes tomam figura importante na criação de postos de trabalho. Vale destacar novamente que as estatísticas apresentadas pela Fundação Getúlio Vargas apontam para um maior número de empregos na região de influência ampliada do que na de influência direta, o que evidencia a tendência moderna de uma cadeia produtiva descentralizada.

É fundamental entender que o maior desafio do posicionamento estratégico dos municípios e do Estado do Rio de Janeiro está relacionado à concorrência com outros estados para a captação de investimentos voltados à utilização da matéria-prima a ser disponibilizada. Uma vez que o transporte das resinas termoplásticas tende a ser mais barato do que o transporte das mercadorias finais, podem existir vantagens econômicas no direcionamento da produção do COMPERJ para indústrias localizadas nos Polos consumidores do Sul e, principalmente, São Paulo. Logo, o Estado do Rio de Janeiro deve realçar a importância do consumo industrial local na demanda por produtos de material plástico. O adensamento da cadeia produtiva com a instalação de indústrias consumidoras intermediárias de produtos de matéria plástica é um elemento estratégico importante para a consolidação e expansão do Polo do Rio de Janeiro e deve receber a devida atenção. A instalação de indústrias consumidoras de produtos de matéria plástica em um município pode beneficiar fabricantes de outros municípios, principalmente quando estas forem de maior porte.

Muitos são os incentivos que podem ser utilizados no processo de atração de investimentos, o Rio de Janeiro tenta a oferecer condições de infraestrutura que atraiam novas indústrias. Adicionalmente, as intervenções para tornar o estado um Polo logístico é um diferencial no cenário produtivo moderno. Além do mais, benefícios fiscais, mão de obra qualificada, urbanização e prestação de serviço complementar são fatores que se melhor desenvolvidos podem aumentar os atrativos do Estado. Em contrapartida a estrutura industrial do estado se mostra pouco sólida no âmbito de gerar encadeamentos produtivos em diversos setores, esse é um dos grandes entraves enfrentados pela economia do Rio de Janeiro. Outro ponto são as mudanças no projeto, frutos da crise política e econômica enfrentada pela Petrobrás, em que encarecem e retardam todo o processo de produção da unidade.

Diante da complexidade desse novo polo petroquímico, municípios adjacentes estão passando por rápidas transformações. Itaboraí é um exemplo, o município apresenta

um crescimento populacional acelerado desde 2007, ano em que foi definido o local do COMPERJ, o comércio local está se expandindo, novas fábricas e indústrias estão se instalando nos arredores, bairros estão surgindo; até mesmo um “boom imobiliário” já está sendo considerado, a partir da crescente presença de empreiteiras na região, desde 2009. Segundo a prefeitura do Rio de Janeiro, a expectativa otimista quanto à operação do polo petroquímico atrai muitos investidores e trabalhadores na busca de aproveitar as oportunidades que surgirão com os investimentos em curso.

Aliado ao rápido crescimento do município está a defasagem estrutural, Itaboraí não apresenta condições adequadas para atender às novas exigências, conforme se apresenta as reivindicações na AGENDA 21 COMPERJ. Setores como transporte, saúde, educação e saneamento básico estão pressionados pela forte demanda e baixa capacidade de oferta. Recentemente muitas reivindicações e manifestações estão ocorrendo no sentido de as esferas públicas ampliarem as condições básicas para população. Atrelado a isso o índice de violência aumentou significativamente na região, os residentes e comerciantes clamam por mais segurança, inclusive há um estudo em que se exige a implantação de UPP, Unidade de Polícia Pacificadora, na região. Vale ressaltar que os problemas estruturais apresentados para o município de Itaboraí não se restringem somente à esse. Grande parte das áreas adjacentes ao complexo sofrem com problemas semelhantes e reivindicam por melhorias.

De fato, o COMPERJ é um megaempreendimento com forte potencialidade de puxar a indústria do Rio de Janeiro para um crescimento significativo, a partir da consolidação da indústria e da ampliação da infraestrutura. A interação entre os ramos industriais e a ampliação da plataforma logística em curso são pilares para o crescimento econômico na qual a COMPERJ é um “agente” importante no processo. A capacidade de agregar diversas indústrias à sua operação, bem como influenciar áreas geograficamente distantes, faz desse Polo Petroquímico uma grande oportunidade para o Rio de Janeiro. A coordenação entre as três esferas de governo, acrescida da iniciativa privada é essencial para que o projeto se desenvolva e os benefícios não se limitem a determinadas regiões e setores.

Um destaque do polo petroquímico refere-se a profunda crise na qual a estatal Petrobrás atravessa. Em um cenário de constantes cortes de investimento, turbulência político-administrativa, investigação da operação Lava-Jato, arrefecimento das economias

norte americana e chinesa e acentuada queda do preço do barril do petróleo, parece pouco provável que o projeto petroquímico atinja as amplitudes planejadas inicialmente. O parque industrial foi reduzido à unidade de refino, o orçamento ultrapassou o planejado em R\$ 12 bilhões e o prazo incerto para conclusão das obras agravam a situação do Polo que era tratado como carro-chefe para o crescimento da economia do estado.

## **2.4 – O Sul fluminense e a emergência do polo automotivo**

De região cafeeira decadente nas décadas de 1920 e 1930, o Sul Fluminense passou por uma modernização na sua infraestrutura entre as décadas de 1940 e 1970, que ofereceu um tipo de suporte, sobretudo logístico, para a incipiente industrialização local, como: inauguração da Rodovia Presidente Dutra, construção da Academia Militar das Agulhas Negras e entrada em operação da Usina Hidrelétrica do Funil. Como consequência, a sua industrialização progressivamente se acentuou, dividindo-se em cinco etapas: a primeira, com predominância de indústrias alimentares; a segunda, com a construção da Usina Presidente Vargas, da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), em Volta Redonda; a terceira, com a implantação de unidades fabris tanto em Volta Redonda quanto em Barra Mansa e Resende, principalmente químicas; a quarta, com o Polo Urbo Industrial de Porto Real; e a quinta, com o Polo Automotivo, mais recentemente. O fator estrutural chave na conversão da região em eixo industrializado foi a construção da antiga rodovia Rio-São Paulo, facilitando a ligação entre os três principais centros econômicos do Brasil e possibilitando uma reconfiguração do seu perfil produtivo, (Lima (2005); Santos (2006); Cordeiro (2008).

Após o ciclo do café, o Sul Fluminense é acometido por uma estagnação econômica. A indústria veio como a única atividade, que realmente, naquele momento, conteve o esvaziamento econômico da região. A produção de bens intermediários (gusa, aço, cimento) de fato foi uma alternativa industrial factível, não apenas pela proximidade de áreas abundantes em recursos minerais, como no caso de Minas, mas também incentivado pelo fácil acesso à São Paulo. E desse jeito, Volta Redonda com a CSN, e

Barra Mansa figuravam, de acordo com o Censo Industrial de 1960, em posições de destaque no conjunto do setor, entre os maiores parques industriais do estado do Rio de Janeiro. Nesse mesmo ano, corre a duplicação da rodovia, acelerando ainda mais a industrialização da região.

A partir de então foi uma sucessão de estabelecimentos industriais, dos mais diversos segmentos, como: químico-farmacêutica, siderurgia, medicamentos, produtos agrícolas, bens intermediários, entre outros; Lima (2005).

A mesorregião Sul Fluminense, a partir de meados dos anos 2000 indica atividades econômicas ligadas ao “comércio, reparação de veículos automotores, objetos pessoais e domésticos”, como as mais densas em relação ao número de unidades empresariais em quase todos os municípios. A região destaca-se ainda como tendo a mais abrangente vocação industrial do interior do Estado do Rio de Janeiro, a partir dos municípios localizados no eixo da Via Dutra, englobando, entre outros, os setores de metal-mecânica, siderurgia, material elétrico, veículos e autopeças, eletrônica e química; Santos (2006).

O segmento industrial possui uma importância preponderante na estrutura econômica regional, na medida em que assume um grande peso na composição da ocupação e principalmente, constitui a maior fonte segmentada de geração de riqueza neste conjunto de municípios. A indústria de transformação é responsável por receber uma parte considerável do mercado de trabalho regional e é o segmento que concentra a maior parte dos estabelecimentos industriais ao longo dos últimos anos. Acrescenta-se que, apesar do setor de serviços ser mais relevante em termos de participação no emprego, a indústria se destaca quando se analisa a participação da riqueza na região.

Os municípios cuja arrecadação e geração de riqueza dependem mais da base industrial instalada são, Porto Real, Volta Redonda, Resende e Barra Mansa que estão situados na microrregião do Vale do Paraíba Fluminense, coincidentemente a mais dinâmica do ponto de vista da atração de novos investimentos desde meados da década de 1990.

A microrregião do Vale do Paraíba Fluminense é onde se concentra as empresas automobilísticas integrantes do Polo Automotivo Sul Fluminense, localizadas nos municípios de Itatiaia, Resende e Porto Real. Essa abrange os centros de irradiação mais

dinâmicos da região atualmente, sendo eles os municípios de Resende, Porto Real, Itatiaia, Volta Redonda e Barra Mansa; Santos (2006).

Especificamente em relação à microrregião do Vale do Paraíba Fluminense, criou-se uma expectativa focada no município de Resende e a construção de um eixo logístico regional devido à instalação das plantas industriais da Volkswagen e da Peugeot-Citroën. Com isso, já em 1997 o município era inserido junto a outros nove municípios num ranking das dez cidades de médio porte campeãs em investimentos, qualidade de vida e infraestrutura. Além disso, Resende e Porto Real conservam uma posição geográfica estratégica e uma disponibilidade de terrenos em áreas de planícies, que promovem a visualização deste espaço produtivo e a atração de investimentos.

Segundo Cordeiro (2008), os municípios de Resende e Porto Real contam com a base produtiva mais diversificada dentre os municípios do Sul Fluminense, trazendo consigo o município de Itatiaia que vem aprofundando nos últimos anos um processo de desenvolvimento local-regional baseado num modelo de crescimento industrial de grande porte, na conjunção de benefícios fiscais, disponibilidade de áreas para instalação e bom relacionamento com as empresas da região.

O Polo Automotivo Sul Fluminense é um recente complexo que vêm se desenvolvendo tanto no setor automobilístico como nas cadeias produtivas que operam de forma complementar. Esse processo ganhou impulso nos anos 2000 com os investimentos externos diretos, que segundo Ramalho (2005) foram direcionados para implantação e/ou modernização de parques industriais, calcados na produção enxuta, relação trabalhista flexível e emprego de novas tecnologias e estratégias produtivas.

Nesse sentido, a criação do Polo Automotivo Sul Fluminense pode ser mais bem compreendida então, como um dos elementos representativos – junto à privatização da Companhia Siderúrgica Nacional e processos de reestruturação industrial localmente concentrados – do crescimento produtivo. Sua operação, a qual é devido um papel determinante na reconfiguração do mercado de trabalho da região, tem viabilizado ações e estratégias de agentes locais e regionais que permitem a tomada da região como campo empírico para *excellence* deste estudo e *locus* de um processo desenvolvimentista mais abrangente, difuso e especialmente contraditório; Lima (2005), Santos (2006).

O Polo Automotivo Sul Fluminense nasceu a partir da convergência dos desafios enfrentados pela MAN, antiga Volkswagen, que foi a primeira grande empresa a chegar à

região, e pelas ambições de expansão da PSA Peugeot Citroën. A infraestrutura precária da região e a necessidade de complementariedade da indústria impulsionou a missão de implementar um *cluster* na região de Porto Real. Atrelado aos propósitos particulares não se pode deixar de mencionar os incentivos fiscais oferecidos à indústria automobilística, em especial, assim como os incentivos financeiros, financiamentos.

As dificuldades surgem logo no início, principalmente porque as empresas não se conheciam, as questões envolviam: formas de negociação, relação entre as empresas, fornecedores para as montadoras, negociações entre trabalhadores, vantagem que uma empresa podia tomar sobre a outra, interesses empresariais, etc. Até que chegaram a um modelo de trabalho comum a todas. Atualmente o Polo Automotivo Sul Fluminense não configura uma entidade jurídica nem tampouco uma entidade de classe, é uma associação de empresas, cujo objetivo é identificar as necessidades de melhoria de infraestrutura na região para que cada empresa do Polo possa se tornar mais competitiva nos mercados, mesmo que isso signifique uma concorrência entre elas, Paula (2015).

A partir da implantação da fábrica da Volkswagen Caminhões e Ônibus e da PSA Peugeot-Citröen, situadas, respectivamente, nos municípios de Resende e Porto Real, que, por sua vez aumentaram consideravelmente o nível de empregos formais não só nesses municípios, a região Sul Fluminense passou a experimentar um crescimento sustentado por novas plantas industriais, concentrando investimentos na indústria automobilística.

Desde então, Resende, Porto Real e Itatiaia são os principais municípios que estão em patente expansão tanto populacional quanto econômica, despontando como os municípios que recebem os maiores investimentos do Sul Fluminense. Com os investimentos intensificados nos anos 2000, grandes companhias vêm se instalando na região, como é o caso da Votorantim, que inaugurou uma usina siderúrgica em Resende em 2009, da Michelin que instalou uma fábrica de pneus em Itatiaia, a MAN – Fábrica de Ônibus e Caminhões Volkswagen – e a PSA Peugeot-Citröen em expansão com suas unidades, em Resende e Porto Real, respectivamente. Além disso, as montadoras Nissan Motor Company e a Hyundai Heavy Industries já se encontram produzindo em Resende, fortalecendo assim a vocação industrial e, mais especificamente, representando uma nova orientação para a economia Sul Fluminense, a partir da indústria automobilística e a atração de novas empresas para a região; Lima (2012), Reunião Mensal do Polo

Automotivo (2013). Adicionalmente a região contará com o início da operação da fábrica da Jaguar Land Rover em Itatiaia, que se encontra em construção.

Esses investimentos têm impacto direto na região e especialmente nos municípios que abrigam essas empresas. A indústria participa hoje com aproximadamente 40% do PIB da região, enquanto que para o Estado do Rio de Janeiro a indústria participa com 26% do PIB, em ambos os casos o setor de serviços e comércio lideram com percentuais ainda maiores. A distribuição do PIB mostra a vocação industrial da região Sul Fluminense, que puxada pelo crescimento da indústria tem apresentado um desenvolvimento superior à média do Estado do Rio de Janeiro.

Segundo Paula (2015), o Polo Automotivo Sul Fluminense tem como objetivos: garantir que as condições atuais de competitividade se desenvolvam apesar do aumento de demanda por recursos gerada pela presença de novas empresas na região, desenvolver a competitividade estrutural da região, fomentar a cooperação como forma de desenvolvimento da competitividade, promover a troca de conhecimento, aprendizado e a abertura cultural, alavancar o aumento de investimentos estruturais e impulsionar a mobilidade sustentável.

Em longo prazo os objetivos do Polo Automotivo são: torna-lo uma entidade conhecida e reconhecida para interlocução com Governos e entidades públicas e privadas, estruturar o processo básico interno de decisão/comunicação, validar com a direção das empresas os objetivos comuns e as suas prioridades. Garantir competitividade regional, levantando demanda presente e futura para infraestrutura, formatar com os parceiros (Governos e Instituições) a construção de um Plano Base para infraestrutura, levantar demanda por formação e capacitação profissional para a região e formatar com os principais parceiros um Plano Base para a capacitação profissional dessa mão de obra. Esse projeto conta com a previsão de 15.000 novos empregados a serem treinados nos próximos anos (Reunião Anual do Polo Automotivo, 2013).

Para que o Polo Automotivo consiga alcançar seus objetivos, alguns pontos merecem uma atenção especial e atualmente são motivos de preocupação, pois comprometem suas atividades, são eles: educação, energia, transporte, habitação, meio ambiente e tributos. Algumas ações já estão sendo tomadas na direção de superar as deficiências presentes e a intervenção junto à iniciativa pública é um dos caminhos tomados, visando um crescimento sustentável de longo prazo. Destacam-se os projetos de

construção de um Centro Tecnológico para região Sul Fluminense, aumento das residências na região, intervenções rodoviárias para expansão da capacidade de circulação, novo sistema de distribuição de energia elétrica, modernização e ampliação da rede de cobertura de telecomunicações e personalização tributária.

Em síntese a região Sul Fluminense tem sido alvo de grandes investimentos públicos e privados, além de contar com previsões de investimentos bem prósperas para o triênio 2014-2016. Um dos principais alvos de investimentos é a indústria de transformação e inserido nela o setor automobilístico, tanto para atração de novas empresas quanto para ampliação das fábricas e montadoras já instaladas na região. A partir da instalação do Polo Automotivo Sul Fluminense na região, dada a conjuntura econômica que a precedeu, a região, a microrregião e especialmente os municípios onde as empresas do setor automobilístico estão instaladas, passou a prospectar novos rumos para seu desenvolvimento, principalmente o econômico, e por consequência deste, o social. Com a emergência de um segmento econômico novo para a região, as empresas passam a gerar suas demandas que serão supridas, em grande parte, a partir da necessidade de novas qualificações, por exemplo.

De forma geral, os indicadores socioeconômicos revelam que o cenário da economia regional tem apresentado avanços, como aumento dos níveis de emprego e aumento dos estabelecimentos indústrias, um aumento razoável dos níveis de escolaridade; no entanto o salário médio do setor automobilístico apresenta uma tendência de queda, cuja origem não se pode afirmar, porém, segundo o Sindicato dos Concessionários e Distribuidores de Veículos Automotores, pode-se relacionar à crise econômica pela qual o país e principalmente o setor vem passando, especialmente nos últimos anos. Outro ponto a ser destacado é que as indústrias que cercam o ramo automobilístico, metalúrgico, siderúrgico e metalomecânico assumem a característica de pequenas filiais, especialmente aquelas que tem suas sedes em São Paulo ou regiões com certa facilidade de acesso, Paula (2015).

## CAPÍTULO III – LIMITES AO CRESCIMENTO ECONÔMICO

### 3.1 – Controvérsias da Inflexão Positiva

A periodização da recuperação econômica do Rio de Janeiro não é unanimidade entre os pesquisadores do tema, além disso, nem mesmo a inflexão econômica positiva apresentada é comum a todos. Casarin (2009) defende uma reorganização do governo estatal de forma a mapear os entraves do crescimento econômico e criar um plano de desenvolvimento alinhado com as reais necessidades e potencialidades do Estado. A obsolescência da indústria está diretamente ligada à desorganização estatal e a baixa eficiência administrativa.

A economia do Rio de Janeiro é a segunda maior da federação brasileira, estando atrás da economia de São Paulo, que por sua vez é, territorialmente falando, seis vezes maior e que tem o triplo da população fluminense. Já Minas Gerais, terceira economia mais rica, possui uma área quatorze vezes maior que a do Rio de Janeiro e uma população 25% superior. É importante contextualizar a antiga capital com os Estados da região, mas também com toda federação nacional. A partir de dados do IBGE, o crescimento médio do Rio de Janeiro foi o menor do país entre meados da década de 1980 e o início do século XXI.

A economia fluminense teve uma queda na participação relativa do PIB nacional, curiosamente o Sudeste, em geral, perdeu importância na economia do país, apesar de continuar contribuindo com mais da metade da produção nacional, sendo a região centro-oeste de maior destaque no período.

Estudiosos defendem a posição de que ocorre um esvaziamento econômico do Rio de Janeiro e a migração de indústrias para São Paulo, porém analisando os dados no período de 1985 – 2006 veem que a indústria paulista recuou 56% na participação do PIB

industrial do país, o que contradiz a migração fortemente direcionada para o Estado. É certo que a análise é muito mais complexa do que a apresentada por Casarin (2009), por exemplo deve-se auferir o processo de desconcentração industrial, a mensuração industrial metropolitana, interiorana e estadual de São Paulo. É certo que o Rio de Janeiro sofreu um esvaziamento econômico e São Paulo sendo receptor de pelo menos parte dessas empresas.

A tabela abaixo apresenta a participação do PIB industrial no PIB nacional, destacando as regiões e os Estados do Sudeste. Em valores absolutos, a atividade industrial recuou 8% em termos reais no Rio de Janeiro e 26% em São Paulo, avançando 3% em Minas Gerais e 64% no Espírito Santo. O Centro-Oeste foi a região com maior crescimento, 113%, seguindo do Norte e Sul com 56% e 6% respectivamente. O Nordeste e Sudeste apresentaram decréscimo de 6% e 16%, respectivamente.

Vale ressaltar que houve uma perda de importância relativa da atividade industrial nas economias estaduais e regionais. A média brasileira caiu de 45% para 25%, no Sudeste esse decréscimo não foi diferente, porém com a constatação de que a queda do Rio de Janeiro foi menor que a de São Paulo.

**Tabela 7 - Participação do PIB Industrial no PIB do Brasil**

	<b>1985</b>	<b>2006</b>	<b>Variação (%)</b>
<b>Brasil</b>	45%	25%	-45%
<b>Norte</b>	2%	1%	-7%
<b>Nordeste</b>	5%	3%	-46%
<b>Sudeste</b>	30%	15%	-50%
<b>Minas Gerais</b>	4%	3%	-39%
Espírito Santo	1%	1%	-3%
Rio de Janeiro	6%	3%	-45%
São paulo	19%	9%	-56%
<b>Sul</b>	7%	4%	-37%
<b>Centro-Oeste</b>	0,9%	1,2%	26%

Fonte: IBGE, Contas Regionais do Brasil 2003-2006 e Contas Regionais do Brasil 1985-2002.

A indústria de transformação utiliza diversos insumos básicos e mão de obra para produção, agregando valor expressivo na economia, entretanto esse setor não vem tendo um papel importante na economia do Rio de Janeiro, além de ter recuado em termos relativos, sua participação no total da indústria sempre foi baixa. Ao contrário desse cenário, Espírito Santo (47%), Minas Gerais (58%), Paraná (67%), Santa Catarina (71%) e Rio Grande do Sul (74%) apresentam um peso bastante relevante nessa indústria. Esse é o tipo de atividade que gera grande quantidade de emprego, renda, além de atrair demais indústrias para região onde operam. Vale destacar que apesar do cenário exposto, o Rio de Janeiro se destaca pelo setor de serviços, intensivo em mão de obra, o que não ocorre com Mina Gerais e Espírito Santo.

Paralelamente a indústria extractiva mineral tem forte atuação na economia do Rio de Janeiro, porém essa não gera tantos encadeamentos produtivos, principalmente, pelo fato de se intensiva em capital. A representatividade desse ramo na economia paulista é irrelevante, apesar de importante fornecedor de bens para a produção do ramo, enquanto em Minas Gerais e Espírito Santo evoluíram de 10% e 11% em 1985, para 11% e 32% em 2006, em relação à indústria total do Estado.

Em síntese, no período de 1985 – 2006 a indústria de transformação recuou significativamente em relação à indústria total do Rio de Janeiro, isso indica que o crescimento industrial fluminense foi baseado na expansão da atividade extractiva mineral. Esse ramo juntamente com o setor de serviços foram as únicas atividades que auferiram crescimento significativo em termos absolutos na economia fluminense, no período, Casarin (2009).

Outro ponto relevante a ser destacado refere-se à arrecadação do Estado do Rio de Janeiro. Visto que o impulsor da economia local é a indústria extractiva de petróleo, e esse ramo tem tributação diferenciada, no caso do ICMS, recolhido no destino, a arrecadação do Estado é penalizado, deixando de recolher a maior parte do tributo gerado pela produção local. Segundo dados da ANP em 2006 o Rio de Janeiro produziu 83% e refinou apenas 12,5% do petróleo nacional. A base de tributação do ICMS é limitada ao percentual refinado.

Poder-se-ia pensar que a defasagem na arrecadação tributária do Estado fosse compensada pelos royalties do petróleo, porém existem dois pontos. Primeiro que os royalties e participações especiais são compensações feitas aos estados e municípios produtores, pelos danos ambientais e socioeconômicos causados, segundo que o montante em que se deixa de arrecadar, por conta da metodologia adotada no cálculo do ICMS, é superior ao repasse recebido por parte dessas compensações.

CASCARIN (2009) conclui que, comparativamente aos estados brasileiros, no período 1985 – 2006 a economia do Rio de Janeiro apresentou desempenho extremamente baixo, acompanhada da perda de participação relativa da região sudeste na economia nacional. Para o autor a tese de inflexão positiva não se sustenta uma vez que o ritmo da atividade no Estado não pode ser considerado consistente quando analisado de forma agregada e de longo prazo.

*“O Rio de Janeiro viveu nos últimos 21 anos um período de baixíssimo crescimento econômico. Mais do que isso, desde a década de 1960, quando a cidade do Rio deixou de ser capital, suprimiu-se a principal vocação e identidade desse território. Com o diagnóstico em mãos, foi possível destrinchar vocações econômicas do estado e apontar alguns gargalos estruturais ao crescimento. O desafio do jovem Estado do Rio de Janeiro passa a ser a reafirmação da sua identidade econômica e o resgate do seu papel de liderança na federação brasileira. ” (CASCARIN, 2009, P.32).*

### **3.2 – Mudança Estrutural e Diversificação Produtiva**

O Brasil tem passado por grandes transformações desde o final do século XX. As décadas de 1990 e 2000 registraram importantes mudanças no padrão de desenvolvimento econômico, que combinou a abertura comercial e financeira, política de privatização e redução da intervenção estatal na economia. Ademais a inflação foi reduzida e controlada através do Plano Real, maior estabilidade macroeconômica com câmbio flexível, juros reais elevados e meta de superávit primário. Essas políticas geraram um choque competitivo para economia nacional o que exigiu medidas corretivas frente ao novo cenário; redução dos custos, modernização de processos e equipamentos, aumento das importações e terceirizações. O resultado foi um ciclo de crescimento econômico acelerado, principalmente a partir dos anos 2000, combinando o bom desempenho do setor externo, commodities agrícolas e minerais, aumento do emprego e expansão da renda real.

A despeito das mudanças, verifica-se que o setor industrial brasileiro, em termos de representatividade, geração de valor e poder de encadeamento, perde participação na economia nacional. A indústria apresenta no período 1996 – 2008 a menor taxa média de crescimento na geração de valor adicionado quando comparada a outros setores, como: agropecuário e serviços. Quando se desagrega a atividade industrial, verifica-se que a

indústria de transformação foi o segmento com menor crescimento médio no período e a indústria extrativista o segmento com aumento mais significativo.

A verificação do encolhimento industrial brasileiro abre um alerta para as perspectivas de crescimento do país no longo prazo. Segundo Messa (2012) e Marconi e Rocha (2012) parte dos insumos industriais produzidos pela indústria de transformação brasileira tem sido substituída por insumos importados. Tal fato é preocupante, na medida que atividades são descontinuadas, o que acarreta em redução dos postos de trabalho, redução do valor adicionado desses segmentos e das cadeias produtivas adjacentes.

Segundo Cavalieri, Torres e Hasenclever (2013), quando se analisa especificamente a economia do Rio de Janeiro, pode-se verificar que o setor de bens intermediários tem um peso maior na produção industrial frente à economia nacional.

Tal fato é justificado pelo expressivo crescimento da produção nas indústrias de petróleo e refino. Outro ponto a ser destacado é o crescimento da indústria de bens de capital, ainda que tímido, apesar de ter participação relativa inferior à nacional, esse segmento encontra-se em expansão e tem papel fundamental no encadeamento entre setores. O Polo Automotivo Sul Fluminense apresenta sua contribuição, ainda que incipiente, no aumento da participação de bens de consumo duráveis no Estado do Rio de Janeiro, a expansão em curso desse polo tende a alavancar ainda mais a produção do segmento.

**Tabela 8 – Valor Adicionado Bruto do Produto Industrial**

- Participação relativa (%) das categorias de uso no VBPI: Brasil e ERJ (1996, 2003 e 2007).					
País/UF	Categoria de uso	1996	2003	2007	
Brasil	Bens de capital	9,8	11,4	12,9	
	Bens de consumo duráveis	11,8	8,2	9,0	
	Bens de consumo não duráveis	26,7	21,4	20,9	
	Bens de consumo semiduráveis	3,6	3,1	2,2	
ERJ	Bens intermediários	48,1	55,9	55,0	
	Bens de capital	7,0	10,3	10,8	
	Bens de consumo duráveis	2,3	2,1	3,5	
	Bens de consumo não duráveis	30,5	15,2	13,0	
	Bens de consumo semiduráveis	4,9	3,0	1,9	
	Bens intermediários	55,4	69,4	70,8	

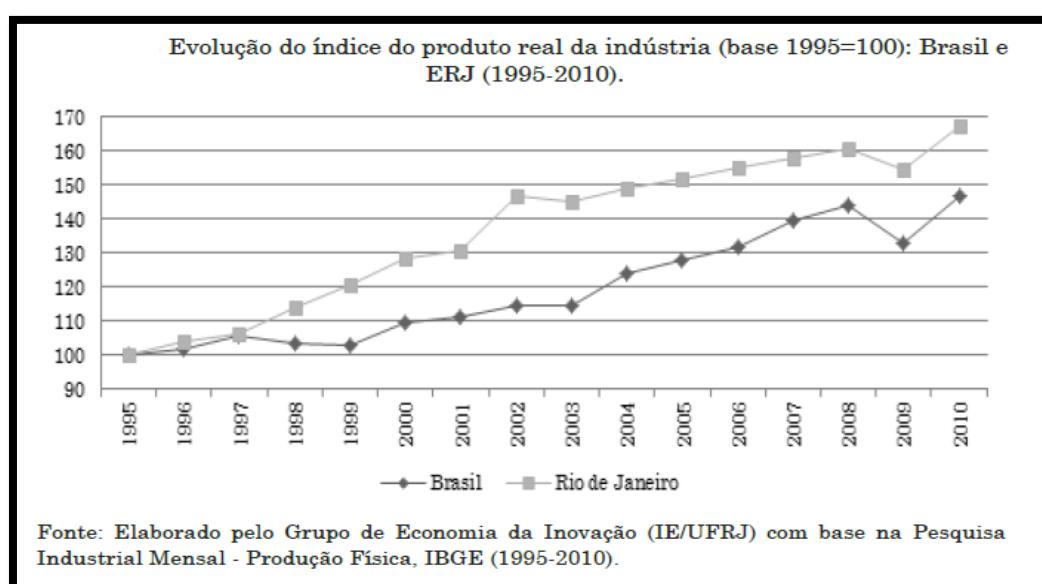
Fonte: Elaborado pelo Grupo de Economia da Inovação (IE/UFRJ) com base na Pesquisa Industrial Anual, IBGE (1996-2007).

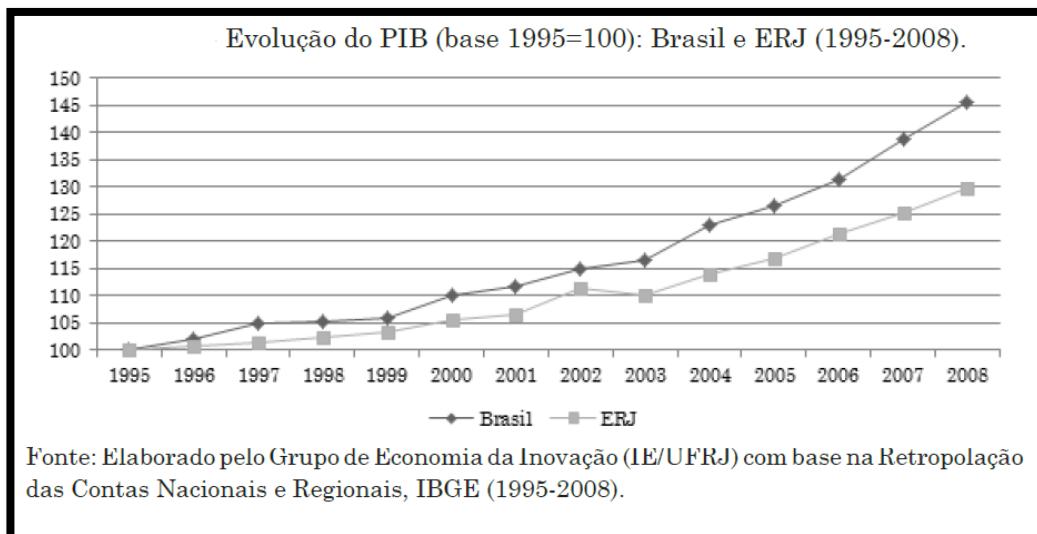
Se por um lado as indústrias extrativista, metalúrgica, siderúrgica, de bens de capital e de bens de consumo durável apresentaram crescimento no período 1995 – 2010, o mesmo não pôde ser verificado para o setor industrial de móveis, têxtil, alimentos e bebidas, fumo e químico. A mudança estrutural da indústria do Rio de Janeiro apresentou um desempenho curioso, se por um lado o crescimento do produto industrial foi superior ao agregado nacional, quando analisamos o PIB com todos os setores de atividade, o desempenho do Estado foi aquém do observado em nível nacional. Isso demonstra que o forte desempenho das indústrias baseadas em recursos naturais no Rio de Janeiro não foi acompanhado pelos outros setores de atividades, possivelmente por causa de limitações nos efeitos de encadeamento a jusante e a montante na cadeia de valor e pela redução absoluta na produção de outras indústrias de transformação.

Sobral (2009) enxerga o fraco desempenho industrial do país oriundo do processo de industrialização, onde São Paulo foi a grande força e as demais economias complementares, periféricas. Especificamente falando do Rio de Janeiro, o autor identifica que apesar de o Estado ter diversificado sua planta, não houve qualquer sinergia interindustrial, os segmentos se consolidaram de forma incompleta e isolada. Esse cenário

é evidenciado quando analisamos o desempenho da indústria extractiva mineral, particularmente petrolífera, como alavanca para o crescimento econômico do Estado, porém vale destacar que a diversificação e o efeito multiplicador são muito modestos para um consistente ciclo de investimentos em nível de toda economia estadual. Quando comparamos os dados do início dos anos 2000 vemos que existe uma forte discrepância entre o valor adicionado bruto da indústria extractiva mineral e da indústria de transformação. Esse descolamento revela uma dinâmica muito dependente do aproveitamento de recursos minerais e sugere indícios de desindustrialização relativa.

**Tabela 9 – Produto Real da Indústria (1995 – 2010)**



**Tabela 10 – Evolução PIB 1995 – 2008**

A economia do Rio de Janeiro tem uma vocação na produção de commodities, visto que três das maiores indústrias do Estado estão baseadas em recursos naturais e que as quatro maiores indústrias podem ser classificadas como produtoras de bens intermediários. Diante da abundância de recursos naturais que proporciona vantagens comparativas para determinados setores, o avanço tecnológico faz-se necessário para a economia se desenvolver. Segundo Gylfason (2004) e Perez (2010) a concentração em commodities não é suficiente para manutenção do nível de atividade visando um desenvolvimento de longo prazo. As indústrias baseadas em recursos naturais, indústrias de processamento, são menos intensivas em mão de obra qualificada e capital de alta qualidade, o que minimiza a geração de externalidades para a economia.

Segundo os autores citados, além de Souza e Hasenclever (2011), a abundância de recursos naturais deve ser usufruída como vantagem competitiva e utilizada como passaporte para o desenvolvimento de indústrias “portadoras de futuro”. A acumulação de recursos e capacitação tecnológica deve ser empregada na mudança estrutural e direcionamento para às indústrias da fronteira tecnológica, sendo os investimentos em P&D essenciais para o avanço tecnológico e maior produtividade dos segmentos. Além

disso, o maior emprego tecnológico exige mão de obra qualificada, maior renda, atrai investidores estrangeiros e tem maior propensão à gerar externalidades positivas.

O Rio de Janeiro, com a condição de desfrutar dos amplos recursos naturais, deve contar com um direcionamento político para aproveitamento das oportunidades geradas pelas vantagens comparativas, não se limitando à especialização em determinados segmentos; sendo a diversificação, principalmente de setores de alta tecnologia, o caminho para o crescimento de longo prazo. A necessidade de maior dinamismo e encadeamento produtivo no Estado é um desafio a ser superado, mesmo com um crescimento econômico dos últimos anos, a volatilidade dos preços internacionais, commodities, e a vulnerabilidade da dependência da demanda externa colocam a economia do Rio de Janeiro sob grande risco.

### **3.3 – Desafios à economia estadual**

A trajetória econômica recente do Rio de Janeiro é marcada por uma forte crise que se desenha mais claramente desde os anos 1960 e explicita-se fortemente na década de 1980, Sobral (2009). Apesar dos grandes esforços e avanços auferidos ao longo dos anos subsequentes, o Estado ainda se depara com uma série de debilidades estruturais que restringem a competitividade sistêmica da base produtiva e os benefícios do crescimento econômico para enfrentar sua questão regional e urbana, além de contribuir na reconstrução de um projeto nacional. Segundo Sobral (2013), o processo de recuperação de sua economia, como um todo, enfrenta a problemática da (des)articulação de sua estrutura produtiva precisando que sejam desencadeadas sinergias mais profundas para o seu avanço.

Por conseguinte, teme-se o risco de se confirmar uma “estrutura oca” com o ciclo recente de grandes investimentos no Rio de Janeiro, ou seja, uma estrutura com sérias dificuldades para assegurar um elevado dinamismo em longo prazo e generalizá-lo na totalidade do território.

A expansão industrial fluminense verificada nas últimas décadas está apoiada no aproveitamento da plataforma de recursos naturais disponíveis, em especial o desempenho da atividade petrolífera, atração de grandes empreendimentos, sobretudo para segmentos industriais intensivos em escala, refletindo o papel de articulador logístico, complementado pela “guerra fiscal” e pelo lançamento de diversos projetos imobiliários, além da execução de grandes obras de infraestrutura.

Vale destacar que esse processo recente tem o Estado como figura ativa e atuante, induzindo a acumulação produtiva, como é o caso das atividades petrolíferas pela Petrobrás, do aumento dos investimentos federais em grandes obras de infraestrutura e nos incentivos públicos para o mercado de construção civil. Ademais, a participação mais ativa e constante de empresas transnacionais é fato inédito para o Rio de Janeiro.

Apesar dos avanços e da superação da crise econômica, os resultados positivos ficaram represados, porque, no geral, a indústria extractiva mineral teve um avanço extremamente significativo, porém o setor de transformação fluminense ainda permanece fragilizado. Segundo Sobral (2013) existem especificidades no Rio de Janeiro de um processo de desindustrialização em nível nacional, em que uma tendência de especialização da estrutura produtiva e reprimarização da pauta exportadora passam a ganhar relevância.

O Rio de Janeiro ao longo do seu processo de recuperação econômica ampliou sua inserção externa, apresentando significativo aumento do valor exportado, período 1995 – 2010, e também se tornou importante canal de transmissão da pressão importadora que se deu no Brasil. Em 2010, quase metade de sua pauta importadora é composta de bens de capital (21,2%) e insumos industriais (24,6%). Em outras palavras, refere-se a materiais demandados pela atividade produtiva no país, em particular, pelos grandes projetos de investimento em implantação no próprio Estado do Rio de Janeiro.

Apesar dos superávits na balança comercial, há de se ressaltar que houve um estreitamento da pauta exportadora fluminense. No período 2002 – 2008, somente as atividades de extração de petróleo e serviços relacionados e veículo automotores aumentaram sua participação significativamente. Além disso, 2008 é caracterizado pela pauta exportadora concentrada em commodities industriais: extração de petróleo e serviços relacionados, fabricação de coque e refino de petróleo e metalurgia básica.

Apesar das vulnerabilidades apontadas anteriormente, a dinâmica econômica fluminense poderá exibir melhores resultados no futuro próximo já que vem sendo reforçada pela demanda autônoma de grandes projetos de investimento. Segundo Sobral (2013), é questionável sua capacidade de gerar um crescimento econômico sustentado. Por um lado, ainda é grande sua dependência da ampliação do mercado interno brasileiro e há um cenário de incertezas sobre a possibilidade de a economia nacional retomar um processo de desenvolvimento acelerado e com maior controle das contas externas. Por outro lado, sua maior inserção externa é bastante restrita e, em grande medida, associada aos riscos que envolvem a reprimarização da pauta exportadora.

Segundo Sobral (2013), as contradições do padrão de acumulação culminam na corrosão da base produtiva fluminense, que ainda é de grande relevância nacional. Não é apenas a indústria extrativista relacionada à atividade petrolífera que possui relevância nacional. Em 2007, o Estado do Rio de Janeiro tinha a 3<sup>a</sup> maior participação no valor da transformação industrial brasileiro, sendo um conjunto de setores com participação maior que 10%, indicando uma diversificação; bebidas, editorial e gráfica, farmacêuticos e veterinários, metalurgia básica, derivados do petróleo e álcool, borracha e construção naval.

Contudo, no período 1996 – 2007, as perdas relativas foram em quase todos os ramos desse conjunto, com exceção de derivados de petróleo e álcool e borracha. Além dessas atividades, chama atenção o desempenho, ganho relativo, de veículos automotores. Em termos de categoria, ao contrário do importante destaque que vem mantendo a produção fluminense em bens intermediários no valor da transformação industrial nacional, verifica-se um retrocesso alarmante no grupo de bens de consumo não duráveis e modesta evolução nas categorias de bens de consumo duráveis e bens de capital; Sobral (2013).

É fundamental se reconhecer o risco presente de gerar uma crescente “estrutura oca”. Isso porque a base industrial fluminense vem perdendo sua histórica diversificação e passou a exibir uma tendência de especialização estrutural no período recente. Apenas três setores representam metade da estrutura da indústria de transformação em 2007: derivados de petróleo e álcool, metalurgia básica, que inclui siderurgia, e outros produtos químicos, que inclui petroquímicos básicos. Como reflexo do destaque das atividades na base dos

complexos Metal-Mecânico e Químico-Farmacêutico, no mesmo ano, 60,4% se refere à produção de bens intermediários; Sobral (2013).

O autor adverte que o ciclo de crescimento da produção de bens intermediários depende da demanda por insumos básicos para a execução de outras atividades econômicas, ou seja, dependente do grau de encadeamentos gerados e da capacidade de impulsão recíproca entre os fluxos de produção. Contudo, a própria tendência de especialização estrutural conduz a uma maior necessidade de efeitos indutores externos à economia fluminense. Ou seja, a produção desses bens caracteriza-se por baixo potencial de dinamismo intra-industrial. Dessa forma, sua dinâmica produtiva fica mais associada à capacidade de resposta ao movimento mais geral da economia nacional e internacional, ainda que as atividades de serviços possam desempenhar um papel contracíclico, eventualmente.

Nos demais grupos por categorias de uso, as indústrias automobilística e naval foram as principais responsáveis pelo ganho de participação de bens de consumo duráveis e bens de capital. Já a grave retração do grupo de bens de consumo não duráveis se deve, em grande parte, às perdas relativas em alguns de seus principais segmentos entre 1996 e 2007: produtos alimentícios, vestuário, editorial e gráfica, farmacêutico, perfumaria, sabões e velas, que incluem Cosméticos. Assim, configura-se uma debilidade no grupo industrial que detinha o maior peso na estrutura da indústria de transformação em 1996; Sobral (2013).

É inegável a pouca articulação do tecido econômico diante da presença de uma indústria estruturalmente incapaz de se apropriar de uma ponta tecnológica, Sobral (2013). Ao invés de apenas uma reestruturação produtiva diante dos novos fatores de dinamização no contexto regional e urbano, nota-se uma perda da histórica diversificação de seu perfil. Aparentes sinais de avanço estão acompanhados de um rastro de vulnerabilidades potenciais, em que a relativa autonomia auferida pela produção de commodities industriais, reflete as contradições de seu padrão de acumulação, bem como da problemática nacional e sua respectiva crise estrutural.

Segundo Sobral (2013), a industrialização fluminense se depara com um dilema: de tender a uma “estrutura oca” que só possui a competitividade em alguns segmentos, porém carente de capacidade dinâmica própria; ou, ao contrário, reverter para uma estrutura coerente, dotada de uma competitividade sistêmica e de um poder de arrasto

produtivo. A segunda opção exige decidida intencionalidade e enfrentamento político ousado para que a lógica de decisões não seja baseada somente em iniciativas que visem aproveitar de uma vantagem em particular circunscrita oferecida, mas no planejamento sistemático da articulação econômica, através de políticas públicas que coordenem o investimento na produção e nas condições mais gerais, como na urbanização.

O autor ressalta que é preciso ter claro que o Estado do Rio de Janeiro é uma formação socioeconômica problematicamente (des)articulada diante de fatores de inércia resistentes à mudança, logo, precisando ação coordenada para desencadear sinergias mais profundas. Nota-se que o maior peso do interior na economia estadual ficou mais circunscrito ao elevado dinamismo da indústria extrativa. Por essa razão, o Norte Fluminense e as Baixadas Litorâneas foram os espaços sub-regionais que tiveram os ganhos relativos mais expressivos em termos de PIB municipal.

Embora a crescente especialização estrutural possa parecer uma forma de reestruturação necessária para a “inserção competitiva” na economia mundial, revela-se, em escala regional, um processo de desenvolvimento descoordenado, seguindo ao sabor de forças dispersivas. É preciso ter claro que, enquanto um conjunto de movimentos contraditórios se confirma, a desindustrialização em curso se desdobra em focos isolados de dinamismo, não obstante permita um ciclo de grandes investimentos, Sobral (2013).

Nesses termos, a manifestação de problemas estruturais se deve, em grande medida, ao tipo de dinamismo particular que integra seu esquema de desenvolvimento capitalista. Sendo assim, enfrentar suas adversidades exige reconhecer que se trata de um estilo de desenvolvimento específico, no qual reside a problemática (des)articulação do sistema econômico regional, Sobral (2013).

A organização histórica das parcelas mais dinâmicas do território fluminense configurou um tecido urbano esgarçado sobre uma fronteira móvel, com contrastes espaciais e sociais acentuados pela limitada divisão do trabalho no contexto regional. Segundo Sobral (2013), é preciso ter em mente que o desafio a ser superado é o fortalecimento de um sistema de forças produtivas a partir da consolidação de centralidades, como núcleos de complexos logístico-produtivos. O erro na estratégia vigente é insistir em direcionar esforços políticos para efeitos mais aparentes e imediatos sobre decisões empresariais, sem se ater às contradições do padrão de acumulação que sustenta seu processo de crise e recuperação econômica vulnerável.

## CONCLUSÃO

O Rio de Janeiro vivenciou uma profunda e duradoura crise econômica que se iniciou em meados do século XX e se tornou mais evidente nos anos 1980. A crise fiscal que atingiu toda a América Latina impactou mais fortemente o Estado devido à sua forte dependência da esfera federal; esse já apresentava sinais de decadência desde a crise da economia cafeeira e da menor circulação de mercadoria nos seus portos. Alinhado com a acelerada transferência da capital da república, que causou um vazio econômico, e a baixa diversificação produtiva, a economia do Rio de Janeiro auferiu baixo nível de atividade industrial, queda na participação do PIB nacional, redução da renda per capita e aumento da informalidade.

O cenário macroeconômico na década de 1990 e anos subsequentes, juntamente com uma maior abertura econômica e forte parceria das esferas público-privado criaram condicionantes para a recuperação do nível de atividade. O setor extrativista mineral, em especial petrolífero, teve destaque no processo de recuperação, uma vez que auferiu crescimento significativo e impulsionou a expansão da fronteira produtiva, adentrando áreas até então marginalizadas. Além disso, essa indústria foi capaz de estimular setores paralelos, indústria naval e petroquímica, e atrair novos investimentos, como os complexos gás-químico e petroquímico.

Se por um lado a atividade extrativista mineral obteve destaque, o mesmo não se viu na indústria de transformação, o ramo ainda se encontra bastante tímido. Destaca-se o Polo Automotivo Sul Fluminense, os setores siderúrgico, metalúrgico e naval como complementares no processo de recuperação econômico do Rio de Janeiro. Uma peculiaridade interessante é que a região metropolitana ficou basicamente restrita ao setor de serviços e as áreas adjacentes, entorno metropolitano, passaram a receber indústrias e investimentos, movimento de desconcentração produtiva, fortalecendo a necessidade de um aparato logístico eficaz.

A plataforma logística almejada está com obras em curso e pretende integrar não só o Estado do Rio de Janeiro, como também outras regiões e mesmo países. A ideia de tornar o Rio de Janeiro em um Hub Logístico visa não só o transito de mercadorias, do

próprio Estado e canalizada de outros, como também a agregação de valor à cadeia mediante prestação de serviços. A integração intermodal é outro ponto a ser ressaltado no planejamento logístico fluminense, estima-se uma forte integração entre os meios ferroviários, portuários e rodoviários de forma a atender as especificidades de cada ramo produtivo. A criação de infraestrutura moderna é essencial para a expansão da atividade econômica e atração de novos investimentos. A logística, juntamente com as isenções fiscais são fortes chamarizes ao capital estrangeiro e convergem para o modelo de desconcentração produtiva vigente.

Os Polos Petroquímico e Automotivo são exemplos da expansão da economia do Rio de Janeiro, o primeiro surge de um investimento bilionário liderado pela Petrobrás e tende a ser expansão das atividades petrolíferas do norte fluminense e o epicentro de um parque industrial capaz de transformar o perfil industrial e econômico, não só da região de Itaboraí, como também de várias partes do estado e do país. A capacidade de arrasto desse complexo é altamente potencial, exigindo o desenvolvimento de diversas indústrias paralelas e de infraestrutura necessária para o transbordamento e sinergias. O Polo Automotivo tem importante participação na expansão da indústria de transformação, em especial o setor automotivo vem apresentando uma crescente na economia do Estado e a região sul fluminense tem sido destino de muitas fábricas e montadoras, que juntas conseguem auferir vantagens competitivas a partir da complementaridade.

Os investimentos industriais realizados, especialmente no século XXI, não foram capazes de desenvolver o setor, que apresenta retração na representatividade nacional. Quando analisado de forma desagregada, a indústria de transformação foi o ramo com menor crescimento médio, enquanto a indústria extrativista mineral a líder em expansão. O encolhimento industrial alerta para a estrutura de longo prazo, apontando limites ao crescimento. No caso do Rio de Janeiro, o forte desempenho das atividades petrolífera mascara o fraco desempenho dos demais setores industriais, segundo Sobral tal fato está apoiado na baixa sinergia entre os diferentes ramos produtivos e na redução absoluta de outras indústrias de transformação, sugerindo uma desindustrialização relativa.

A especialização em indústrias baseadas em recursos naturais é uma marca do Rio de Janeiro, tal característica exige que um desenvolvimento tecnológico paralelo, visando a sustentação de longo prazo e a geração de externalidades positivas. O direcionamento político faz-se essencial na coordenação e aproveitamento das oportunidades, sendo a

diversificação, principalmente em setores de alta tecnologia, o caminho para um crescimento econômico contínuo. Ademais, a integração interindustrial é necessária para ampliação das cadeias produtivas, bem como o desenvolvimento do mercado interno, protegendo-se da vulnerabilidade externa.

Em síntese, o Rio de Janeiro depois de longo período afundado em uma crise econômica conseguiu se recuperar, mediante um cenário macroeconômico favorável, expansão significativa da indústria extrativista mineral, investimentos público-privado e sede de megaeventos. Os esforços são contínuos no objetivo de se criar bases para um crescimento sustentável de longo prazo. Nesse sentido, destaca-se o projeto que transforma o Rio de Janeiro em uma plataforma logística integrada não só aos demais estados, como também ao mercado internacional, o processo de revitalização e urbanização do município, expansão da fronteira produtiva, englobando áreas até então marginalizadas, a expansão dos polos produtivos e os grandes projetos de investimento em curso.

Apesar de tal otimismo, a estrutura produtiva atual do Rio de Janeiro não é suficiente para levar a economia do Estado a níveis de crescimento no longo prazo. O fraco desempenho da indústria de transformação, seguindo a tendência nacional, sinaliza para um processo de desindustrialização relativa. A baixa coordenação entre as diferentes cadeias produtivas limita os ganhos setoriais, e não gera as externalidades, transbordamentos, que propiciariam um maior crescimento do todo. A atual tendência de reprimarização da pauta exportadora pode ser uma saída para a reinserção competitiva, porém a especialização em recursos naturais, escassos, gera uma excessiva vulnerabilidade e perigo para a formação de uma estrutura produtiva “oca”, não sustentável à longo prazo.

## BIBLIOGRAFIA

- \_\_\_\_\_. Limites ao Desenvolvimento do Estado do Rio de Janeiro: Aspectos Estruturais de seu Processo de Industrialização no período recente. *Econômica*. UFF, v.11, n.2, 2009.
- \_\_\_\_\_. Potencial de Investimentos no Setor Petroquímico Brasileiro 2007 – 2010. Áreas de Insumos Básicos do BNDES. Junho 2007.
- \_\_\_\_\_. Recuperação Econômica e Desenvolvimento Regional no Estado do Rio de Janeiro: a problemática inflexão econômica pós-1996 e sua ambiguidade espacial. *Nova Economia*. Belo Horizonte: CEDEPLAR/UFMG, v.14, n.3, 2004.
- \_\_\_\_\_. Estado do Rio de Janeiro: estagnação e rumos de reversão. *Jornal dos Economistas*. Rio de Janeiro: CORECON/RJ, n.224, 2008.
- \_\_\_\_\_. Estado do Rio de Janeiro: trajetória e perspectivas. *Revista de Economia Fluminense*. Rio de Janeiro: Fundação CEPERJ, v.7, 2007.
- ARAÚJO FILHO, V. F. Política e ideologia na crise econômica do Estado do Rio de Janeiro. Dissertação de mestrado em Planejamento Urbano e Regional, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1994. 2 vols.
- Avaliação dos impactos logísticos e socioeconômicos da implantação do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro – Resumo Executivo. In *Estudos para o desenvolvimento do estado do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: FIRJAN, 2008.
- BARRAL NETO; SILVA NETO. Uma nova trajetória para a economia fluminense: inflexão positiva graças ao crescimento do interior. In: FAURÉ et al. *Novos rumos para a Economia Fluminense: oportunidades e desafios do crescimento do interior*. Rio de Janeiro, 2008.

- BARTHOLOMEU, D.B; CAIXETA FILHO, J.V; Impactos Econômicos e Ambientais Decorrentes do Estado de Conservação das Rodovias Brasileiras: Um Estudo de Caso. RESR, Piracicaba, SP, vol. 46, nº 03, p. 703-738, jul/set 2008 – Impressa em outubro 2008.
- BUENO, J.; CASARIN, L. Os recursos do petróleo e as perspectivas para os investimentos no estado do Rio de Janeiro. In: URANI, A. Rio: A hora da virada. Rio de Janeiro: Ed. Campus, 2011.
- CARNEIRO, Paulo Roberto F. O Arco Metropolitano e o futuro da Baixada Fluminense. Disponível em:  
[http://www.observatoriodasmetropoles.ufrj.br/arco\\_metropolitano\\_paulo\\_carneiro.pdf](http://www.observatoriodasmetropoles.ufrj.br/arco_metropolitano_paulo_carneiro.pdf). Acessado em 08/08/2015.
- CARVALHO, René Louis de; FAURE, Yves ; HASENCLEVER, Lia . Atividades fluminenses: as tendências econômicas estruturais a longo prazo. In: FAURÉ, Y. A.; HASENCLEVER, L. (Org.). O Desenvolvimento Local no Estado do Rio de Janeiro - Estudos avançados nas realidades municipais.ed. Rio de Janeiro, 2005.
- CASARIN, L.O.B.. ECONOMIA DO RIO DE JANEIRO: SENSO COMUM E AGENDA DE DESENVOLVIMENTO. I Prêmio SEFAZ-SEDEIS Finanças Públicas e Desenvolvimento Econômico 2009.
- CDURP – Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro; Estudo de Viabilidade da OUCPRJ, 2010.
- CEPERJ DADOS. Disponível em <<http://geo.ceperj.rj.gov.br/Base/apresentacao.html>>. Acessado em 01/08/2015
- CORDEIRO, M. C.; Ser Trabalhador Flexível e Competente": Um Olhar Sobre a dinâmica Família, Trabalho e Educação. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Instituto de Filosofia e Ciências Sociais (IFCS), Programa de Pós-Graduação em Sociologia e Antropologia (PPGSA), 2008.
- CRUZ, José Luis Viana da. Os desafios da construção do desenvolvimento no Rio de Janeiro. Cadernos do Desenvolvimento Fluminense, Rio de Janeiro, n. 2, jul. 2013.
- CRUZ, José Luis Vianna. A retomada do crescimento da economia fluminense pós-anos 90 do século XX: natureza e sentidos. Relatório de Pós-Doutorado. Rio de Janeiro:

UFRRJ/PPGDT-Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas, 2013. 69p.

DAIN, S. Rio de todas as crises: crise econômica. In: Seminário Rio de Todas as Crises, Rio de Janeiro. Anais... Rio de Janeiro: Iuperj, 1990.

ECOLOGUS ENGENHARIA CONSULTIVA/AGRAR. RIMA – Relatório de Impacto Ambiental. Infraestruturas do Distrito Industrial de São João da Barra, 2011.

FAURÉ, Y. et al. Novos rumos para a economia fluminense: oportunidades e desafios do crescimento do interior. Rio de Janeiro: Ed. E-papers, 2008.

FAURÉ, Y.; HASENCLEVER, L. Caleidoscópio do desenvolvimento local no Brasil: diversidade das abordagens e das experiências. Rio de Janeiro: Ed. E-papers, 2007.

FAURÉ, Yves-A; HASENCLEVER, Lia. O desenvolvimento local no Estado do Rio de Janeiro: Estudos avançados nas realidades municipais. Rio de Janeiro: E-Papers, 2005.

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO – FIRJAN-Decisão Rio 2012-2014. Disponível em: <<http://www.firjan.org.br>>. Acessado em 05/05/2015.

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO – FIRJAN-Decisão Rio 2014-2016. Disponível em: <<http://www.firjan.org.br>>. Acessado em 10/09/2015.

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO – FIRJAN-Necessidade de Adequação da Acessibilidade ao Porto do Rio de Janeiro, outubro 2011. Disponível em: <<http://www.firjan.org.br>>. Acessado em 08/08/2015.

FONSECA, A.L.O.S. Recuperação Produtiva Fluminense e a Ascensão do seu interior. Revista Rio de Janeiro, n. 18-19, jan. - dez. 2006.

Gylfason, T. (2004). Natural resources and economic growth: from dependence to diversification. In: Sustainable Economic Liberalization and Integration Policy: Options for Eastern Europe and Russia, University of Wuppertal, Germany.

HASENCLEVER, L.; PARANHOS, J.; TORRES, R.; Desempenho Econômico do Rio de Janeiro: Trajetórias Passadas e Perspectivas Futuras. *Revista de Ciências Sociais*, Rio de Janeiro, vol. 55, n. 3, 2012.

HASENCLEVER, L.; TORRES, R.; CAVALIERI, H. Mudança estrutural e especialização produtiva: potenciais e desafios para o Estado do Rio de Janeiro. *Revista Economia & Tecnologia*, V.9, N°.1, 2013.

IPEA – Gargalos e Demandas da Infraestrutura Rodoviária e os Investimentos do Pac: Mapeamento IPEA de Obras Rodoviárias; Texto para Discussão; março, 2011.

LEMOS, L.M.; RODRIGUES, R.C.A. Logística Portuária e Integração do Território Fluminense. *Cadernos do Desenvolvimento Fluminense* 2014. Disponível em <http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/cdf>. Acessado em: 14/06/2015.

LESSA, C. Desdobramento da desnacionalização. *Valor*, 7 de novembro de 2012, p. A15.

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

LIMA, R. J. C. CSN e Volta Redonda: Uma Relação Histórica de Dependência e Controle. *Revista Política e Sociedade*, v.12, n. 25, 2013.

LIMA, R. J. C. Estratégias Integradas de Regeneração em Regiões Industriais: Uma Aproximação com a Conjuntura Pós-Década de 1990 no Sul Fluminense. *Caderno CRH*, Salvador, v. 25, 66, p. 433-449, Set/Dez. 2012.

LIMA, R. J. C.; Açúcar, Coca-Coca e Automóveis: Ação Político-Empresarial na Construção de um “Município Modelo” em Porto Real (RJ). Dissertação (mestrado) Rio de Janeiro: UFRJ/PPGSA-IFCS, 2005.

LIMONAD, Ester. Rio de Janeiro, uma nova relação capital-interior? In: LIMONAD, Ester. HAESBAERT, Rogério. MOREIRA, Rui (Orgs.). Brasil século XXI por uma nova regionalização? Agentes, processos e escalas. Niterói: Max Limonad, 2004.

Marconi, N.; Rocha, M. (2012). Insumos importados e evolução do setor manufatureiro no Brasil. Texto para Discussão, Brasília: Ipea, n. 1780, out.

MEDEIROS JUNIOR, Helcio. Desconcentração econômica e atratividade regional do estado do Rio de Janeiro entre 200 e 2010. Cadernos do Desenvolvimento Fluminense, Rio de Janeiro, nº 1, Fev.2013.

MELO, H. A trajetória da industrialização do Rio de Janeiro. In: FREIRE, A., SARMENTO, C.E. e MOTTA, M. (orgs.), Um estado em questão: os 25 do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 2001.

Messa, A. Structural Change in the Brazilian Economy in the 2000s. (2012). Anais do MONIE, F.; Logística de Transporte, Modernização Portuária e Inserção Competitiva do Rio de Janeiro na Economia Global. Revista Território Rio de Janeiro, ano VI, nº10, 2001.

MONIÉ, Frederic; Logística de Transporte, Modernização Portuária e Inserção Competitiva do Rio de Janeiro na Economia Global. Revista Território, Rio de Janeiro, ano VI, nº 10, jan. - jun. 2001.

NASCIMENTO, Renato Emerson; O Porto de Sepetiba: Novos Discursos para Velhos Projetos. Dissertação de mestrado, IPPUR/Universidade Federal do Rio de Janeiro/julho de 1999.

NATAL, J. Inflexão econômica e dinâmica espacial pós-1996 no Estado do Rio de Janeiro. Belo Horizonte: Nova Economia, 2004.

NATAL, J. L.; OLIVEIRA, A.; Questão regional, Estado e Desenvolvimento no século XX: “olhares” fluminense a partir dos “interesses do Rio. In: Natal, J. L. O Rio discriminado? (Pelo Governo Federal). Rio de Janeiro: Armazém das Letras, 2007.

NATAL, J.; OLIVEIRA, A. Mercado de Trabalho e Dinâmica Regional – Uma Análise à luz da Recente e Positiva Inflexão Econômica do Estado do Rio de Janeiro. In: Encontro Nacional da ANPUR, 8. 2003a, Belo Horizonte.

NATAL, Jorge (org.). O Estado do Rio de Janeiro pós-1995: dinâmica econômica, rede urbana e questão social. Rio de Janeiro: Pubblicati, 2005.

OLIVEIRA, F. G. de. Reestruturação produtiva e regionalização da economia no território fluminense. São Paulo, 2003. 231 p. Tese (Doutorado) – Geografia, Universidade de São Paulo (mimeo).

OLIVEIRA, F. J. G.; Reestruturação produtiva, território e poder no estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Editora Garamond, 2008.

OSORIO, M. Características e evolução recente do emprego e da economia carioca e metropolitana. Coleção Estudos Cariocas. Rio de Janeiro: IPP, n.2423, 2011.

OSÓRIO, Mauro. A crise do Rio e suas especificidades. Disponível em [http://www.ie.ufrj.br/publicacoes/serie\\_seminarios\\_de\\_pesquisa/tssp06\\_05\\_09.pdf](http://www.ie.ufrj.br/publicacoes/serie_seminarios_de_pesquisa/tssp06_05_09.pdf). Acessado em 08/04/2015.

PASSOS, D. C. P.; ARICA, J. Considerações sobre os Impactos Produtivos do Complexo Logístico e Industrial do Porto do Açu. IX CNEG – Congresso Nacional de Excelência e Gestão. Niterói – RJ, 2013.

RAMALHO, J. R. Novas Conjunturas Industriais e Participação Local em Estratégias de Desenvolvimento, Dados, vol. 48, n° 3, 2005.

PAULA, E. K. de; Polo Automotivo Sul Fluminense: Novos Rumos para o Desenvolvimento Econômico da Região; Dissertação de Mestrado, Universidade Federal do Rio de Janeiro; 2015.

Perez, C. (2010). Dinamismo tecnológico e inclusión social em América Latina: una Revista Política e Sociedade, v. 12, n. 25, 2013. Reunião Mensal do Polo Automotivo 2013.

ROSENDO, R. C.; BRITTO, J. N. P. . Evolução da Densidade Industrial do Estado do Rio de Janeiro: Análise Comparativa com os Estados do Sudeste Brasileiro - 2000/2005. XXXIX Encontro Nacional de Economia. Foz do Iguaçu: ANPEC, 2011.

SANTOS, A. M. S. P. Economia, espaço e sociedade no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro:

SANTOS, A.M.S.P. (2003). Economia, espaço e sociedade no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Editora FGV.

SANTOS, A.M.S.P. Descentralização econômica e dinâmica espacial. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 7, Recife. Anais... Recife: ANPUR, 1997.

- SANTOS, A.M.S.P. Planejamento e desenvolvimento. O estado da Guanabara. 1990. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade de São Paulo, São Paulo, 1990.
- SANTOS, R. S. P. A Construção Social da Região: Desenvolvimento Regional & Mobilização Sóciopolítica no Sul Fluminense. Dissertação (mestrado) Rio de Janeiro: UFRJ/PPGSA-IFCS, 2006.
- SEBRAE – Os Investimentos no Estado do Rio de Janeiro e Seus Efeitos Sobre as Micro e Pequenas Empresas – Estudo Estratégico; Janeiro 2012.
- SILVA, Mauro Osorio. Rio nacional, Rio local: mitos e visões da crise carioca e fluminense. Rio de Janeiro: SENAC, 2005.
- SILVA, R. D. . Estrutura industrial e desenvolvimento regional no Estado do Rio de Janeiro (1990-2008). Tese de doutorado. Campinas: Instituto de Economia – UNICAMP, 2009.
- SILVA, R. D. da; Rio de Janeiro: crescimento, transformações e sua importância para a economia nacional (1930-2000). Campinas, 2004. 166p. Dissertação (Mestrado) – Desenvolvimento Econômico, Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas.
- SILVA, Roberto Rosendo. O sistema de inovação do Estado do Rio de Janeiro: impactos da industrial petrolífera. Tese de Doutorado. Niterói, R.J.: Faculdade de Economia, Universidade Federal Fluminense, 2008.
- SIMÕES, A.G.M.. Reorganização do espaço produtivo e a “recuperação” da economia fluminense: uma análise a partir dos migrantes altamente qualificados. Revista Brasileira de Estudos de População, v.21, 2004.
- SOBRAL, B. A desconcentração produtiva regional no Brasil: análise do Estado do Rio de Janeiro: 1970-2006. 2007. 149 p. Dissertação (Mestrado em Economia) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia, São Paulo, 2007.
- SOBRAL, B. L. B. . O ponto cego no desenvolvimento fluminense: entre a estrutura oca e os complexos produtivos. Revista de Economia Fluminense. Rio de Janeiro: Fundação CEPERJ, v.9, 2010.

SOBRAL, Bruno Leonardo Barth. A falácia da ‘inflexão econômica positiva’: algumas características da desindustrialização fluminense e do ‘vazio produtivo’ em sua periferia metropolitana. *Cadernos do Desenvolvimento Fluminense*, v.01, p.61 – 94, 2013.

SOBRAL, Bruno Leonardo Barth. Limites ao Desenvolvimento do Estado do Rio de Janeiro: Aspectos Estruturais de seu Processo de Industrialização no período recente. *Econômica* (Niterói), v.11, p.133 – 154, 2009.

SOBRAL, Bruno Leonardo Barth; OSORIO, M. A capacidade indutora dos serviços no Estado do Rio de Janeiro. 1. ed. Rio de Janeiro: SEBRAE/RJ, 2014.

Souza, T. L.; Hasen clever, L. (2011). The Brazilian system of innovation for Bioethanol: a case study on the strategic rolo of the standardization process. *International Journal of Technology and Globalisation*, ed. Inder Science Publisher, v. 5, n.3/4, p. 341-356, 2011.

URANI, A. . Trilhas para o Rio. Rio de Janeiro: Elsevier/Campus, 2008.

URANI, A. Rio: A hora da virada. Rio de Janeiro: Ed. Campus, 2011.

URANI, A.; FONTES, A.; CHERMONT, I.; ROCHA, R. Desenvolvimento da Região Metropolitana do Rio de Janeiro: uma análise das condições socioeconômicas da região metropolitana do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IETS, 2006. Disponível em: <[http://www.iets.org.br/rubrique.php3?id\\_rubrique=76](http://www.iets.org.br/rubrique.php3?id_rubrique=76)>. Acessado em 01/09/2015.

VELTZ, Pierre (1996): Mondialisation, villes et territoires. *L'économie d'archipel*, Paris: col. Économie en liberté, Presses Universitaires de France.