

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO

INSTITUTO DE ECONOMIA

MONOGRAFIA DE BACHARELADO

**Crescimento Econômico sem Desenvolvimento Local:
Um estudo de caso do município de Itaguaí,
estado do Rio de Janeiro.**

EMANUELA OLIVEIRA AGUIAR

matrícula nº: 107326694

ORIENTADOR: Prof. René Louis de Carvalho

FEVEREIRO 2012

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO

INSTITUTO DE ECONOMIA

MONOGRAFIA DE BACHARELADO

**Crescimento Econômico sem Desenvolvimento Local:
Um estudo de caso do município de Itaguaí,
estado do Rio de Janeiro.**

EMANUELA OLIVEIRA AGUIAR

matrícula nº: 107326694

ORIENTADOR: Prof. René Louis de Carvalho

FEVEREIRO 2012

As opiniões expressas neste trabalho são de exclusiva responsabilidade do(a) autor(a)

RESUMO

O presente trabalho realiza uma análise dos indicadores de crescimento econômico e desenvolvimento do município de Itaguaí, buscando entender a correlação destas duas variáveis. O período analisado compreende os anos de 1994 a 2001, tendo como foco os investimentos portuários do plano de desenvolvimento Brasil em Ação.

Um olhar menos crítico concluiria que pelo grande volume de investimentos na região, esta se desenvolveria como resultado conseqüente da expansão econômica que se seguiu. No entanto, com uma análise mais minuciosa, verificamos que tal hipótese não ocorreu, já que o desenvolvimento social não se deu em linha com o grande crescimento econômico vivenciado na região.

Por fim, podemos concluir que para que o município de Itaguaí consiga absorver melhor os benefícios de investimentos na região, é necessário que os atores locais se unam para elaborar um Plano Diretor para o desenvolvimento que possuirá como grande desafio a qualificação da mão-de-obra local e a articulação das atividades econômicas pré-existentes na região com os novos setores impulsionados pelos novos investimentos.

ÍNDICE

INTRODUÇÃO -----	4
CAPÍTULO 1 – DEFINIÇÕES E CONCEITOS -----	6
I.1 - Investimento e Crescimento Econômico -----	6
I.2 - Desenvolvimento e Crescimento Econômico -----	7
<i>I.2.1 - Índices de Desenvolvimento</i> -----	<i>9</i>
<i>I.2.2 - O Exemplo Brasileiro</i> -----	<i>11</i>
CAPÍTULO 2 – O MUNICÍPIO DE ITAGUAÍ NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO ----	14
II.1- Itaguaí como o Porto Nacional -----	14
<i>II.1.1 – O Surgimento do Município de Itaguaí</i> -----	<i>14</i>
<i>II.1.2 O Porto Nacional</i> -----	<i>16</i>
II.3 - Os Investimentos Locais e Crescimento Demográfico -----	18
CAPÍTULO 3 - ANÁLISE DE INDICADORES DE DESENVOLVIMENTO -----	22
III.1- Metodologia -----	22
III.2 - A Expansão Econômica -----	24
<i>III.2.1 – O Produto Interno Bruto (PIB)</i> -----	<i>24</i>
<i>III.2.2 – Renda per Capita</i> -----	<i>26</i>
<i>III.2.3 – Conclusões sobre o Crescimento Econômico</i> -----	<i>26</i>
III.3 - O Desenvolvimento Local -----	27
<i>III.3.1 – Número de Estabelecimentos</i> -----	<i>27</i>
<i>III.3.2 – Volume de Empregos</i> -----	<i>30</i>
<i>III.3.3 – Finanças do Município</i> -----	<i>34</i>
<i>III.3.4 – Indicadores Sociais</i> -----	<i>36</i>
CONCLUSÃO -----	39
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS -----	43

INTRODUÇÃO

Com a descoberta de reservas petrolíferas na camada Pré-Sal entre os estados do Espírito Santo e Santa Catarina, uma nova e estratégica reserva de fonte energética surge com grandes promessas de lucro para o país. Estimativas apontam que a camada, no total, pode abrigar algo próximo de 100 bilhões de barris de óleo em reservas, o que colocaria o Brasil entre os dez maiores produtores do mundo. Com o início da exploração destas reservas, o Brasil teria condições de se tornar exportador de petróleo. Para tal, serão necessárias ainda pesquisas sobre como será feita a extração deste óleo, uma vez que está localizado a uma profundidade nunca antes explorada, e a construção de uma grande infra-estrutura de logística que viabilize a operação.

O município de Itaguaí, localizado no estado do Rio de Janeiro, passou a ser destaque no noticiário nacional como a região que receberá uma grande quantidade destes investimentos, pois será o pólo logístico do Pré-Sal. Estuda-se montar no município uma grande base operacional de suporte à extração do petróleo e do gás do pré-sal (Portal Petrobras, 2011). Para isto, grandes investimentos estão sendo anunciados para a região que já está sendo chamada de “Macaé do Pré-Sal”. Anúncios afirmam que o pólo do pré-sal que a Petrobras está estudando construir em Itaguaí contará com centros de treinamento, contratação de helicópteros e barcos de apoio, ampla área para manutenção de equipamentos, um estaleiro para reparos navais, construção de terminais de armazenagem de combustíveis líquidos e um píer com berços de atracação para os navios da empresa. A expectativa é de que os novos negócios no porto sejam iniciados em 2014, quando a produção de petróleo do pré-sal começará a ganhar maior importância com a instalação de novas unidades de produção.

Nos anos de 1996 a 1998, a região estudada vivenciou uma situação semelhante, recebendo um grande montante de investimentos federais. Tais investimentos possuíam como objetivo a modernização e expansão do porto de Itaguaí e faziam parte do plano de desenvolvimento nacional “Brasil em Ação”. O montante destes investimentos gira em torno de trezentos milhões de reais. No entanto, este impulso econômico parece não ter sido suficiente para promover um desenvolvimento local efetivo. Entende-se que um desenvolvimento efetivo seria aquele que traria mudanças que beneficiariam a população residente.

Tendo em vista a proximidade desta nova onda de investimentos que o município receberá por razão do pré-sal, este trabalho buscou analisar a história dos investimentos portuários dos anos 90 para obter ensinamentos que permitam que a região possa se desenvolver e absorver de forma mais eficiente as consequências positivas dos novos

investimentos. Dessa forma, o foco desta análise é a relação entre crescimento econômico e desenvolvimento. Como estas duas variáveis se relacionam e se a segunda é uma consequência natural da primeira, são questões que influenciarão diretamente no estudo de caso de Itaguaí que se seguirá.

O primeiro capítulo apresenta duas seções que buscam definir alguns conceitos chaves para a compreensão deste trabalho como o de investimento, crescimento econômico e desenvolvimento. O debate sobre a correlação entre estas variáveis é então abordado e um exemplo geral sobre o período brasileiro de substituição de importações é utilizado para ilustrar a questão. Alguns índices de desenvolvimento também são introduzidos neste capítulo, sendo o principal deles o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) e o IDH-M, um índice equivalente, para municípios.

O segundo capítulo enfatiza a região foco da análise, o município de Itaguaí. A história do município é apresentada, principalmente, pela ótica econômica, ressaltando a sucessão de atividades econômicas até a construção do porto, em 1973. As reformas portuárias promovidas pelo governo federal, em 1996, são então apresentadas. Os meios como estes investimentos foram conduzidos e seus objetivos são expostos na subseção ‘O Porto Nacional’. Em seguida a história demográfica recente do município é levantada e a relação da variação da população com os investimentos locais é fortemente constatada.

Por fim, no terceiro e último capítulo os desdobramentos dos investimentos de ampliação e modernização do porto são analisadas. Para isto, serão utilizados indicadores econômicos e socioeconômicos retirados do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), RAIS (Relação Anual de Informações Sociais – Ministério do Trabalho) e IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica e Aplicada), dentre outros. A análise é concluída quando a relação entre os investimentos portuários, o crescimento econômico e o desenvolvimento local é exposta.

CAPÍTULO 1 – DEFINIÇÕES E CONCEITOS

1.1 - Investimento e Crescimento Econômico

O crescimento econômico é o alvo principal da grande maioria dos Estados e um objetivo, econômico e político. As políticas econômicas estão voltadas para gerar este crescimento tão almejado e prometido nas campanhas políticas. Esta busca parece ser mais intensa nos países em desenvolvimento como o Brasil. O discurso adotado é que o crescimento econômico é o meio que levará estes países ao desenvolvimento, promovendo o aumento do bem estar de toda a população e acabando com o grande problema da pobreza. Assim, o crescimento econômico é apresentado como a solução dos problemas mais graves existente nestas sociedades.

No âmbito da teoria econômica, as conseqüências deste processo econômico são discutíveis. Por isso, para iniciar esta análise, primeiro, é necessário precisar o conceito de crescimento. Segundo Krugman, “crescimento econômico significa um deslocamento para fora da fronteira de possibilidades de produção do país.” (KRUGMAN, P. R.; OBSTFELD, M., 2007:74.). Por sua vez, a fronteira de possibilidade de produção representa a quantidade máxima de bens que pode ser produzida. O crescimento econômico, então, consiste no crescimento do produto per capita que é a soma de tudo o que é produzido dividido pelo total de habitantes. Isto é, que seja ofertada à população uma quantidade maior de bens e serviços que supere o crescimento populacional.

O investimento, tanto no modelo Keynesiano como nos modelos de crescimento e desenvolvimento de outros autores econômico como Marshall e Minsky, é um grande determinante deste processo. Ele estimula o crescimento ao impulsionar duas variáveis, desempenhando assim, um duplo papel na dinâmica macroeconômica. No curto prazo, o investimento se manifesta como um aumento da demanda agregada e no longo prazo, como aumento da oferta agregada, ao aumentar a capacidade produtiva. Krugman define investimento como “a parte do produto utilizada pelas firmas privadas para gerar produto futuro.” (KRUGMAN, P. R.; OBSTFELD, M., 2007:223). Ou seja, o investimento tem como objetivo aumentar a capacidade produtiva, isto é, gerar riqueza, alavancando assim, o crescimento econômico.

Nessa linha, investimento é definido como o gasto em bens que gerarão aumento da capacidade produtiva da economia, como a compra de maquinas e equipamentos. Essa

dimensão do investimento é denominada como Formação Bruta de Capital Fixo. Outra dimensão do investimento é o gasto em bens produtivos que não foram consumidos no próprio período e que serão utilizados para consumo futuro (variação de estoques). Fernando Cardim ressalta ainda que “é impossível a qualquer economia acelerar seu crescimento sem que uma parcela significativa dos recursos da sociedade sejam dedicados à acumulação de capital produtivo.” (CARDIM, s.d.:03). Ressaltando assim, o papel determinante do investimento para o crescimento econômico.

Cardim destaca também a importância das políticas econômicas que estimulem o investimento e como consequência, acelerariam o crescimento econômico. Não é objetivo deste trabalho apresentar o debate sobre os fatores que impulsionam ou determinam o investimento, como o comportamento dos poupadores ou o papel das instituições financeiras. Porém, é importante destacar a grande influência da variável investimento para a promoção do crescimento econômico. Aspecto este que parece ser unânime nas teorias econômicas.

1.2 - Desenvolvimento e Crescimento Econômico

A busca pelo crescimento econômico, que é estimulada pela percepção deste ser o meio para promover melhorias na qualidade de vida da população, confunde dois conceitos fundamentais: o de desenvolvimento e o de crescimento econômico. Conceitos estes que, erroneamente, muitas vezes são tratados como sinônimos na literatura econômica.

Como já definido neste trabalho, crescimento econômico está fortemente relacionado ao aumento do produto per capita (PIB per capita). Este conceito capta apenas variáveis quantitativas. Desenvolvimento, por sua vez, é um conceito mais amplo que abrange além do aumento da renda per capita, outras variáveis como indicadores sociais.

“O desenvolvimento deve ser encarado como um processo complexo de mudanças e transformações de ordem econômica, política e, principalmente, humana e social. Desenvolvimento nada mais é que o crescimento – incrementos positivos no produto e renda – transformado para satisfazer as mais diversificadas necessidades do ser humano”.

(OLIVEIRA, G. B, 2002:40)

Sendo assim, o desenvolvimento é uma variável resultante do crescimento, que retrata a qualidade ou as conseqüências deste crescimento. Demonstra como o aumento e a alocação do produto adicional gerado se refletiu em melhorias para a população. Melhorias estas que podem ser traduzidas através da redução da pobreza, diminuição das desigualdades sociais, melhorias das condições habitacionais, maior acesso a saúde e educação, aumento do acesso e do tempo de lazer, melhoria da dieta alimentar e a melhor qualidade de vida em seu todo envolvendo condições de transporte, segurança, baixos níveis de poluição e etc.

A confusão, bem comum, destes conceitos se dá pela forte ligação entre estas duas variáveis. O crescimento econômico é uma condição indispensável para o desenvolvimento por ser um requisito para superação da pobreza e para construção de um padrão digno de vida. Porém, este não é uma condição suficiente. Atualmente, a diferença entre estes conceitos encontra-se mais difundida entre os autores da teoria econômica, porém até hoje, não é compreendida por alguns. O argumento usado é de que o único caso em que o crescimento da renda per capita não implicou mudanças estruturais e em melhorias para a sociedade são dos países produtores de petróleo (BRESSER,2006:7). No entanto, ao analisar a história de muitos países, incluindo neles o Brasil, constata-se que não só os países produtores de petróleo possuem distorções entre crescimento e desenvolvimento. Esta mesma análise pode ser feita para sub-regiões, como o caso que será estudado neste trabalho do município de Itaguaí. Períodos de continuo crescimento do PIB brasileiro não se traduziram em melhorias nos índices de desenvolvimento humano. Este tema será tratado no subitem 1.4, ainda neste capítulo, logo após uma breve análise da composição destes índices.

Estes mesmos autores que não vêem a necessidade da diferenciação entre crescimento e desenvolvimento, também deixam em segundo plano o debate sobre a distribuição de renda. Mais uma vez, a distribuição de renda seria uma conseqüência direta e natural do crescimento econômico, não sendo necessária a formulação de políticas voltadas a esta finalidade ou uma análise mais detalhada do assunto, pois esta ocorre naturalmente à medida que o PIB cresce, ou à medida que a economia se desenvolve. O crescimento econômico é variável necessária e suficiente para haver distribuição mais eqüitativa.

Como base deste pensamento, está à constatação de que os países desenvolvidos possuem distribuição de renda mais equitativa que os subdesenvolvidos e melhores indicadores sociais. A partir desta observação induz-se que foi o crescimento que causou, automaticamente, a distribuição e o bem-estar social. Assim, os países subdesenvolvidos ao se

tornarem desenvolvidos também obterão melhores índices de distribuição de renda de forma natural, como consequência do crescimento econômico. Esta análise de que a redistribuição de renda e a melhoria dos indicadores sociais dos países desenvolvidos são consequência do próprio crescimento econômico, não atenta para as relações e condições políticas, sociais e institucionais que estes países construíram ao longo de sua história e coloca o tema da distribuição de renda como de pequena relevância.

Como já exposto, o conceito de desenvolvimento será tratado de um modo mais abrangente do que a redução de seu significado ao igualar seu sentido ao de crescimento econômico. Da mesma forma, a distribuição de renda será tratada como um indicador de grande relevância para o bem-estar da população. Grandes distorções e concentrações de renda diminuem o efeito do crescimento sobre o desenvolvimento local, uma vez que, a população mais pobre receberia uma menor parcela do aumento da renda. Além da concentração de renda estimular conflitos internos e o aumento da intensidade da pobreza. Assim, o nível de distribuição de renda é um importante indicador de desenvolvimento que será observado na análise do município de Itaguaí.

1.2.1 - Índices de Desenvolvimento

Sem dúvidas, o indicador mais conhecido e utilizado para retratar o desenvolvimento de países e regiões é o IDH – Índice de Desenvolvimento Humano. Calculado pela ONU, ele é utilizado desde 1993 pelo Programa das Nações Unidas para retratar o desenvolvimento em seu relatório anual. O índice parte do pressuposto de que para medir o desenvolvimento de uma população não se deve considerar apenas a dimensão econômica, mas também, outras características sociais que influenciam a qualidade da vida humana.

O IDH pode variar de 0 a 1. Sendo 1 o índice de maior nível de desenvolvimento e o 0 o de menor nível de desenvolvimento. Em seu cálculo, é utilizado a média simples de três indicadores:

- Renda – medida pelo Produto Interno Bruto (PIB) per capita,
- Longevidade – medida pela expectativa de vida,

- Educação - considera dois indicadores: taxa de alfabetização de pessoas com 15 anos ou mais de idade e a taxa de matrícula bruta nos três níveis de ensino (que mede a relação entre a população em idade escolar e o número de pessoas matriculadas no ensino fundamental, médio e superior).

No Brasil, este índice também é calculado para os Municípios, o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M) . Estes dados podem ser consultados no Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, um banco de dados eletrônico com informações sócio-econômicas sobre os municípios brasileiros. O Atlas é disponibilizado pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) e reúne os dados dos censos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

O IDH-M considera as mesmas dimensões do IDH, mas alguns dos indicadores utilizados são diferentes, são eles:

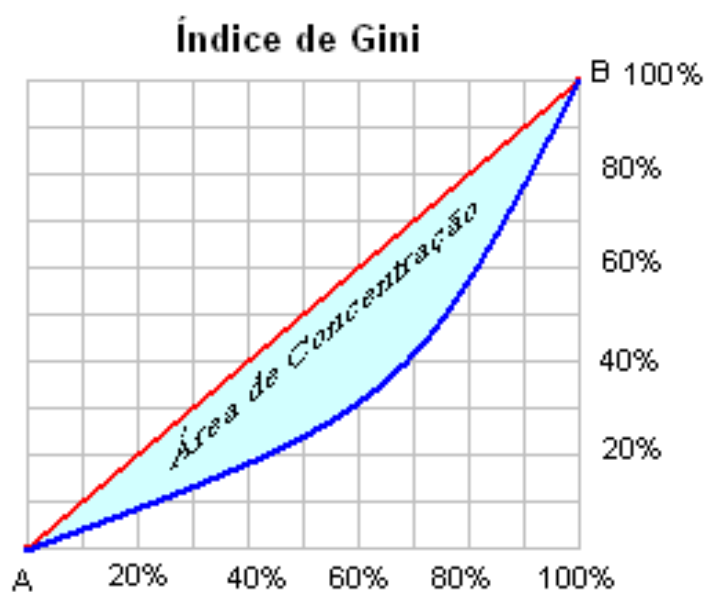
- Renda - medida pela renda municipal per capita retirada do Censo, (questionário detalhado feito pelo IBGE),
- Longevidade - utiliza como indicador a expectativa de vida (mesmo indicador do IDH),
- Educação - assim como o IDH, também considera dois indicadores: taxa de alfabetização de pessoas com 15 anos ou mais de idade e a taxa bruta de freqüência à escola (calculado através da soma de pessoas que freqüentam os cursos fundamental, secundário e superior e dividido pela população na faixa etária de 7 a 22 anos da localidade).

Embora meçam os mesmos fenômenos, os indicadores levados em conta no IDH-M são mais adequados para avaliar as condições de núcleos sociais menores (PNUD, 2003). O PNUD também estima outros índices que buscam traduzir o desenvolvimento dos países, dentre eles, o IPH1 que retrata a evolução da pobreza. Outros dois importantes índices utilizados em análises sobre o desenvolvimento são o Índice de Gini e a Curva de Lorenz. Estes índices buscam retratar a distribuição de renda.

A Curva de Lorenz relaciona as faixas de população, acumulada dos mais pobres aos mais ricos, com a participação acumulada da renda nesta faixa. O Índice de Gini correlaciona

a área entre a curva de Lorenz e a reta AB (reta que interliga os extremos da curva). Esta reta representa o caso mais extremo de concentração de renda. O índice varia de 0 (nenhuma concentração de renda) a 1 (curva de Lorenz é a mesma da curva AOB – concentração total da renda – nível Máximo de desigualdade). Quanto maior a área, maior é o Índice de Gini e mais elevada é a concentração, como mostra o gráfico abaixo:

Figura 1
Índice de Gini e Curva de Lorenz



Fonte: Elaboração própria

Outros indicadores como a taxa de desemprego, condições sanitárias, violência, saúde, educação e número de estabelecimentos, também serão considerados neste trabalho como indicadores de desenvolvimento, pois, influenciam diretamente a qualidade de vida dos moradores da região.

1.2.2 - O Exemplo Brasileiro

“O pensamento dominante na maioria dos países em desenvolvimento até os anos 1960 e 1970 era de que os benefícios do crescimento econômico seriam difundidos

automaticamente ao longo de todos os segmentos da sociedade”. (TANNURI-PIANTO, M. E.; PIANTO, D.M., 2005: 3).

As políticas de desenvolvimento brasileiras adotadas nas décadas de 1950, 1960 e 1970 enfatizavam a necessidade de promover o crescimento do produto e da renda. Para atingir essa meta os pilares das políticas econômicas eram a acumulação de capital e a industrialização. A estratégia adotada para estimular a industrialização foi o processo de substituição de importações, que visava produzir internamente o que antes era importado. Para tanto, protegiam-se os produtos produzidos internamente da concorrência estrangeira por meio de taxas e tarifas de importação. Benefícios aos produtores, também foram concedidos pelos governos. Estas medidas apoiavam-se na idéia de ser a industrialização a chave do desenvolvimento, o caminho que levaria o país a melhores índices de bem-estar social e romperia os laços de dependência entre o país e os países centrais.

No entanto, a experiência brasileira mostrou que crescimento econômico é necessário, mas não suficiente para impulsionar o desenvolvimento da região, no caso, do país. Esta conclusão pode ser retirada do Relatório de Desenvolvimento Humano, lançado em Brasília por três agências da ONU: a Cepal (Comissão Econômica para América Latina e Caribe), a OIT (Organização Internacional do Trabalho) e o PNUD. O estudo destaca que o crescimento gerado, neste período da história brasileira, não gerou desenvolvimento. Segundo o relatório, isto não ocorreu porque o crescimento do produto não gerou, principalmente, o aumento de trabalho decente para a população. É considerado como trabalho decente, um emprego de qualidade com remuneração adequada e que garante os direitos do trabalhador, como a utilização de carteira de trabalho assinada.

Alguns autores, como Regina Sliwiany (*apud* OLIVEIRA, 2002:45), ainda destacam que o efeito do crescimento sobre o desenvolvimento, neste período, foi negativo. A industrialização, meio escolhido para atingir este crescimento, causa inúmeros impactos negativos, principalmente, sobre o meio ambiente.

“A industrialização amplia a distância entre crescimento econômico e desenvolvimento (qualidade de vida), pois provoca, dentre outros fatores, a destruição e poluição do meio ambiente, distorções de urbanização e alienação do ser humano.” (OLIVEIRA, 2002:45).

De fato, neste período, nas regiões industrializadas, a qualidade de vida baixou consideravelmente. O PIB dessas regiões sofreu um grande aumento, mas trouxe consigo o esgotamento da infra-estrutura regional (OLIVEIRA, 2002:45). O sistema de transporte sobrecarregado passou a ser menos eficiente e mais desconfortável, as escolas e hospitais lotados, não conseguindo atender a demanda crescente da população, e o crescimento de favelas foi considerável.

O aumento da poluição constatado neste período é abordado no conceito de desenvolvimento sustentável. A idéia principal do desenvolvimento sustentável é a preservação do meio ambiente para que as populações futuras possam ter acesso as mesmas condições e recursos naturais de hoje. Assim, o conceito propõe limites ao desenvolvimento, este só é sustentável se satisfaz as necessidades da população presente, mas não pode comprometer a geração futura.

Este exemplo da historia brasileira leva a constatação de que o crescimento econômico nem sempre significa desenvolvimento. Durante estas três décadas de crescimento, a condição de vida da população piorou por causa do esgotamento da infra-estrutura, aumento do número de favelas e da poluição, e este, na verdade. As metas das políticas que prometiam essa melhora das condições de vida da população, no entanto, estavam focadas no crescimento e não no desenvolvimento. Não era pensado como este crescimento do produto e da riqueza seriam distribuídos e assim, refletiriam em melhoria efetiva da qualidade de vida. Acreditava-se que a conexão entre essas variáveis seria automática. Tendo isso em vista, este trabalho considerará que desenvolvimento nada mais é que o crescimento do produto, transformado para satisfazer as mais diversas necessidades do ser humano, tais como: saúde, educação, habitação, transporte, alimentação, lazer, dentre outras. Nesta visão, o crescimento econômico carece de sentido, se não consegue promover o desenvolvimento humano e social.

CAPÍTULO 2 – O MUNICÍPIO DE ITAGUAÍ NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

II.1- Itaguaí como o Porto Nacional

II.1.1 – O Surgimento do Município de Itaguaí

A versão mais aceita e difundida para a origem do nome do município de Itaguaí vem da junção de duas palavras no vocabulário Tupi que formariam a palavra Tagoahy.

“Tagoa = Amarela e hy = água, significando água amarela ou rio de água amarela. Significando a cor amarelada de suas águas, em razão da argila em seu leito, donde viria o nome Itaguaí.” (Cidade de Itaguaí, s.d: 02)

Localizado no estado do Rio de Janeiro, a ocupação do território, hoje conhecido como Itaguaí, tem seu marco inicial no século XVII. Indígenas oriundos da Ilha de Itacuruçá se instalaram nessa época entre os rios Tiguaçu e Itaguaí. Posteriormente, missionários da Companhia de Jesus estabeleceram, neste mesmo local, um aldeamento jesuíta para iniciar a catequese dos indígenas em meados de 1688.

No início do século XVII, os jesuítas e demais habitantes do arraial transferiram-se para a Fazenda Santa Cruz para ficarem mais próximos do oceano, onde foi erguida a igreja de São Francisco Xavier, concluída em 1729.

“Com terras doadas e adquiridas, constituíam os jesuítas um grande latifúndio, que compreendia as planícies de Itaguaí e do Guandu e, ainda terras na serra – a Fazenda de Santa Cruz.” (MARTINEZ, D. 1960: 79).

Itaguaí foi elevado à categoria de Paróquia apenas em 1795. Nesta época, o cultivo e as plantações de cana-de-açúcar, produto muito cotado no comércio externo, ocupavam toda a região costeira brasileira, inclusive as terras de Itaguaí. A agricultura com mão-de-obra escrava era a atividade econômica mais difundida na região. Eram produzidos em larga escala cereais, café, açúcar, farinha e aguardente. O excedente dessa produção era exportado para o rio de janeiro através do Porto do Casado que se situava nas proximidades da atual estação ferroviária de Itaguaí. O transporte das mercadorias era feito através dos rios que cortam a região que faziam também a comunicação entre as fazendas e os pequenos povoados

existentes. Com a abolição da escravatura, a região sofreu uma grave crise econômica, pois os escravos partiram imediatamente após a assinatura da Lei Áurea. Sem mão de obra, os proprietários perderam suas colheitas, além do capital investido na compra desses escravos.

O alvará com força de lei de 5 de julho de 1818 erigiu em Vila o território, com o nome de Vila de São Francisco Xavier de Itaguaí. Depois de elevada a Vila, Itaguaí sofreu uma série de perdas territoriais. A primeira delas foi Mangaratiba, em 1831, que ganhou autonomia administrativa e política. Em 1833, Santa Cruz passou a pertencer à cidade do Rio de Janeiro. Anos depois, em 1995, Itaguaí sofreu outra perda territorial, a do distrito de Seropédica.

No período minerador, Itaguaí ganhou grande importância nacional. Através da rota Paraty-Itaguaí, a coroa portuguesa utilizava a aldeia como um importante entreposto para a chegada da riqueza ao Rio de Janeiro, onde era embarcado.

“A partir da então Vila de São Francisco Xavier de Itaguaí, o ouro que era transportado por vias terrestres desde Minas Gerais, passava a ser transportado por vias marítimas através do canal de São Francisco ou pela Baía de Sepetiba.” (MULS, 2005:141)

Com o declínio da mineração e ascensão do café, plantações de café se instalaram por todo o município. Mais uma vez, Itaguaí se destaca por sua localização privilegiada, próxima ao Vale do Paraíba, região de grande destaque na produção do gênero. Por se localizar entre o Rio de Janeiro e o interior do país, Itaguaí era ponto de passagem de viajantes que iam do Rio para Minas Gerais e São Paulo ou que se dirigiam destes para o Rio de Janeiro. Por lá passava o café produzido no Vale do Paraíba, o que tornava a região um importante centro comercial de café. Com o fim da era cafeeira, ocorre o declínio da região.

A atividade econômica mais difundida na região passa então a ser a produção de gêneros alimentícios para abastecimento da cidade do Rio de Janeiro, que sempre foi uma atividade relevante na região (MULS, 2005:142). Na década de 1930, Getúlio Vargas promoveu uma reforma agrária com o intuito de fortalecer esta vocação agrícola do município. Ao longo do século XX, a agricultura perdeu seu papel predominante na região pelo esgotamento de seu modelo produtivo e pelo surgimento de outras atividades econômicas que ganharam espaço na produção local.

A partir dos anos 60, a cidade começa a adquirir características industriais. Grandes fábricas e indústrias começaram a surgir no município, como a Companhia de Cerâmica de Itaguaí, localizada próxima à estação ferroviária. Este processo de industrialização foi intensificado com o início da construção do Porto de Itaguaí.

II.1.2 O Porto Nacional

Em 1973, o governo federal, com auxílio do governo do estado da Guanabara, promoveu os primeiros estudos para implantação do Porto de Itaguaí. Com a fusão dos estados da Guanabara e do Rio de Janeiro, em 15 de março de 1975, a implantação do porto ficou a cargo da Companhia Docas do Rio de Janeiro. As obras foram iniciadas em 1976, utilizando financiamento federal. Sua inauguração ocorreu no dia 7 de maio de 1982, com a operação dedicada à descarga de alumina para a Valesul e carvão para a CSN (Companhia Siderúrgica Nacional).

Localizado na área mais importante geoeconomicamente do país, o porto foi estruturado para transformar -se em um grande complexo portuário e industrial, devido a sua localização estratégica. Em um raio de 500 quilômetros estão às empresas e indústrias responsáveis pela geração de 70% do PIB brasileiro, aproximadamente. A localização do Porto também é favorável, devido as importantes características geográficas presentes na região.

“A Baía de Sepetiba situa-se fora das principais trajetórias de tempestades. O mar, por sua vez, se apresenta calmo o ano todo e tem como embate natural a Restinga da Marambaia.” (Cidade de Itaguaí, s.d.: 9).

A infra-estrutura do porto, ainda conta com uma retro-área portuária de 10 milhões de metros quadrados, acesso aquaviário e profundidade natural para receber navios de grande porte. O principal meio utilizado para acesso ao porto de Itaguaí é a BR-101, que interliga o porto à região de Angra dos Reis, Baixada Santista e Avenida Brasil. Já o acesso ferroviário é feito a partir do pátio de Brisamar, próximo à cidade de Itaguaí.

Nos anos de 1990, com a abertura comercial promovida pelo governo Collor e aprofundada no governo de Fernando Henrique Cardoso, ganha destaque no debate

econômico temas como: a captação de investimentos estrangeiros diretos, as privatizações e a necessidade de modernização da infra-estrutura brasileira que elevava o custo Brasil. A estrutura portuária é, nesse discurso, parte importante na composição do custo Brasil e determinante para a inserção do país na economia mundial. Esse debate inicial sobre a infra-estrutura dos portos brasileiros culmina na criação da Lei 8.630 – Lei de Modernização Portuária – aprovada no ano de 1993. A lei representou um marco para o desenvolvimento portuário brasileiro. Seu objetivo principal era promover a modernização e tornar os portos brasileiros competitivos, visto que o comércio mundial e os transportes de cargas se transformaram através da invenção do contêiner.

“Nesse contexto, o Porto de Itaguaí foi inserido em 1996 no programa Brasil em Ação do Governo Federal para que recebesse investimentos visando sua modernização e ampliação da capacidade operacional.” (NASCIMENTO, L., 1994:4)

Em dois anos, mais de 300 milhões de reais foram investidos para a construção de três terminais de uso múltiplo, além da dragagem no canal de acesso e aterramento de áreas. Em 1998, ocorreu a inauguração do terminal de minérios do porto e a quebra do monopólio estatal de operação dos portos, o que possibilitou a entrada da iniciativa privada e o arrendamento do porto. Mais tarde, os fortes investimentos na modernização resultaram na criação de um terminal de contêineres (o terminal Tecon1) que foi arrendado, por um prazo de 25 anos, à CSN juntamente com a Vale. As condições deste processo de arrendamento foram apresentadas em audiência pública em março de 1998, tendo como data prevista para o leilão o dia 8 de junho.

“... esperava-se, na hora do leilão, a concorrência entre grandes operadores internacionais de carga, e, portanto, a possibilidade de se obter um ágio importante, análogo ao conseguido no Porto de Santos (171%), algo que acabou não acontecendo. Segundo informações veiculadas na imprensa, logo após a audiência pública na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro, existiam cinco interessados no arrendamento do Tecon1. CSN, Grupo Libra, Multiterminais, o grupo filipino Bacdesa e o australiano P&O. Porém, nenhum dos grupos interessados conseguiu ser pré-classificado para participar do leilão.” (COCCO, G., 2001:44)

O leilão então foi postergado para setembro e a exploração da infra-estrutura do novo terminal foi concedida a CSN em conjunto com a Vale, a única candidata que reuniu todos os

requisitos para participar do leilão. Assim, a CSN e a Vale tornam-se arrendatários do primeiro terminal de uso múltiplo do porto de Itaguaí.

O Porto de Itaguaí tornou-se, com as reformas, um porto moderno, dinâmico, ágil e de grande capacidade. O complexo portuário conta com um terminal de Minérios (administrado pela Companhia Vale do Rio Doce), um terminal de Carvão (administrado pela Companhia Siderúrgica Nacional – CSN) e um terminal de Contêineres de uso múltiplo de grande capacidade de movimentação e que pode receber os grandes navios de última geração. Além de possuir vantagens técnicas que o igualam aos portos mais competitivos do mundo, o porto firmou-se como uma das melhores alternativa para o comercio exterior da região Sudeste (MULS, 2005:143).

Hoje, a tendência do “gigantismo naval” abre uma nova discussão sobre a necessidade de se contar com um porto de ultima geração no Brasil, isto é, capaz de operar com grandes volumes de produção e com calado suficiente para entrada desses grandes navios. O porto de Itaguaí destaca-se, como a melhor opção para desenvolvimento de um porto deste tipo, conhecido como Hub Port. O porto possui águas profundas, calmas e demais características difíceis de serem encontradas em outros portos brasileiros. Esse direcionamento do comercio internacional para portos deste tipo, pode significar um futuro de novos investimentos para o porto de Itaguaí, para adequá-lo as características de um Hub Port. (COCCO, 2001:37)

II.3 - Os Investimentos Locais e Crescimento Demográfico

Ao longo de sua historia, o município de Itaguaí recebeu um grande montante de investimentos, como indústrias, fabricas e o porto. Em sua maioria, estes projetos foram planejados pelo governo federal e o crescimento demográfico da região seguiu o fluxo desses grandes projetos. Pode-se observar esta forte ligação observando os dados demográficos disponíveis no IBGE, como será feito na análise que segue nesta seção.

O primeiro grande investimento na região ocorreu em 1910, quando foi construída a Estação Ferroviária de Itaguaí. Pela ferrovia eram transportados, principalmente, os produtos agrícolas para abastecer a região metropolitana do Rio de Janeiro. Neste período, a população residente no município era de apenas 13.128 habitantes.

Já em 1938 começou a ser construída a Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, utilizando um dos prédios de uma antiga Fábrica de Seda. Inaugurada na década de 50, a universidade conta com o maior campus universitário da América Latina, 131.326 metros quadrados de área construída, e é referência do ensino agropecuário no Brasil. As obras e a implantação da universidade intensificaram a migração para a região, fazendo com que a população local mais que dobrasse, sofrendo um aumento de 179,6%, passando de 15.920 em 1940 para 44.511 em 1960.

A consolidação do processo de urbanização e de expansão demográfica, no entanto, ocorre nas décadas de 70, 80 e 90. Fato este, motivado pela implantação de investimentos industriais de maior escala que ocorreram na região neste período. Como marco da industrialização, em 1975 ocorre a inauguração da Nuclep. Na época, a produção da fábrica era voltada, principalmente, para a fabricação de componentes pesados relacionados a usinas nucleares. Hoje a Nuclep diversificou sua produção, mas continua atuando na fabricação de produtos de alto conteúdo de tecnologia. Nela são produzidos: componentes nucleares, tubulação para plataformas de produção de petróleo, suportes para sustentar emissários submarinos e construção de cascos resistentes para a produção de submarinos, além da produção de componentes diversos para as indústrias nos setores de mineração, química, petroquímica, siderurgia e para a indústria automobilística, dentre outras.

Já em 1976 foi inaugurada a Usina de Itaguaí e data deste ano também, o início da construção do Porto de Itaguaí. A inauguração do porto trouxe consigo empresas para a região e promessas de novos investimentos como o Arco Metropolitano.

Os dados demográficos da década de 70, período de construção do porto de Itaguaí, registraram um aumento de 65% da população. Com esta forte migração, atraída por estes projetos, o município de Itaguaí deixa de ser um município predominantemente rural para ser um município predominantemente urbano, ou seja, a maior parte da população de Itaguaí passa a se concentrar na área urbana e não mais na área rural.

Tabela 1
Evolução da População Residente de Itaguaí

Município de Itaguaí - População Residente										
	1940	1950	1960	1970	1980	1991	1996	2000	2007	2010
Urbana	4.599	7.670	10.610	17.500	76.205	96.083	108.680	78.208	91.844	104.292
Rural	11.321	21.896	33.901	38.339	13.926	16.974	16.383	3.795	3.512	4.871
Total	15.920	29.566	44.511	55.839	90.131	113.057	125.063	82.003	95.356	109.163

Fonte: Elaboração própria com base em dados do IBGE

Durante os anos de 1996 a 2000, a população do município decaiu, fenômeno que se explica pelas expectativas não realizadas de uma maior atração de empresas e de projetos anunciados e não executados. Com o fim das obras de modernização do porto, a taxa de crescimento da população estabiliza em 16%. Dentre os projetos prometidos e não executados no período, foram destacados por Muls (MULS, 2008:323), em sua análise:

- O programa nacional de petroquímica que criaria um pólo petroquímico em Itaguaí.
- O projeto do complexo sidero-químico de Itaguaí que tinha o objetivo de mobilizar a iniciativa privada no sentido de aproveitamento das potencialidades de interdependências e sinergias do mercado e da instalação dada à previsão da localização de um pólo petroquímico no município
- Implantação de uma zona de processamento de exportação (zpe) que funcionaria como uma área de livre comércio com o exterior. O objetivo seria atrair empresas voltadas para a produção de bens a serem comercializados no exterior.

O Arco Metropolitano, por sua vez, foi incluído no PAC (Programa de Aceleração do Crescimento, do governo federal) em 2007 e só teve suas obras iniciadas em 2008. Ainda não concluído e com previsão de conclusão para dezembro de 2012, o Arco Metropolitano irá

fornecer um acesso rápido ao porto de Itaguaí. O arco interligará as principais rodovias que cortam a região metropolitana do Rio de Janeiro. Conterá ao todo 70,9 km de extensão, tendo seu início em Itaguaí (Rodovia Rio-Santos) e seu término em Itaboraí (Rodovia Rio-Vitória).

Figura 2

Arco Metropolitano



Fonte: www.codin.rj.gov.br

O custo estimado para sua construção é de 965 milhões de reais e está sendo considerada a obra estratégica, em andamento, mais importante para o estado do Rio de Janeiro.

“A estimativa é que a obra reduza em até 20% os custos de transportes de mercadorias entre o Porto de Itaguaí e sete estados brasileiros, incluindo os da região Sul (Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul). O impacto na economia brasileira será de R\$ 1,8 bilhão, sendo 64,1% desse valor concentrados no setor de construção civil. (...) Os dados fazem parte do estudo Avaliação dos Impactos Logísticos e Socioeconômicos da Implantação do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro, encomendado pelo Sistema Firjan e pelo Sebrae-RJ ao Centro de Estudos em Logística da Coppead/UFRJ e à Tendências Consultoria.” (Portal FIRJAN)

Segundo o estudo da Coppead e à Tendecias Consultoria, a conclusão do arco atrairá inúmeras indústrias e empreendimentos de logística para o entorno da via, gerando 800 mil empregos nos próximos 15 anos.

CAPÍTULO 3 - ANÁLISE DE INDICADORES DE DESENVOLVIMENTO

III.1- Metodologia

O período de 1960 a 1998 foi um período de grandes investimentos no município de Itaguaí. A análise que se segue terá como foco os investimentos portuários de 1996 a 1998. Investimentos estes, para modernização e ampliação do Porto de Itaguaí que foi ponto de destaque no plano de desenvolvimento Brasil em Ação, como já visto anteriormente. Este investimento foi escolhido, dentre os demais, por ser o porto uma grande alternativa de crescimento e desenvolvimento para o município. A implantação do porto poderia impulsionar a economia local direcionando-a para uma economia portuária. Ou seja, uma economia com predominância de empresas voltadas para atividades complementares a atividade portuária, como indústrias de produção de elementos navais, serviços de transporte e telecomunicações, dentre outras especialidades que serão citadas no decorrer da análise que se segue.

Com a inauguração do porto de Itaguaí, em 1982, e com a proximidade dos portos do Rio de Janeiro, Angra dos Reis e do terminal privativo TECON, esperava-se que a economia de Itaguaí se transformasse de uma economia local até então sem uma atividade principal de atuação, em uma economia de serviços impulsionada pelo setor portuário que dinamizaria as atividades anexas a ele. No entanto, isto não ocorreu nessa época. O município não conseguiu constituir uma economia portuária, ou seja, não conseguiu atrair outras empresas portuárias para a região nestes primeiros anos de funcionamento do porto. Pelo contrário, a partir de sua inauguração, o porto caiu em um longo período de ostracismo que só foi solucionado com o projeto de ampliação e modernização em 1996. Com este grande projeto de revitalização do porto, a economia local cresceu e começou a surgir uma vocação econômica voltada para o setor de serviços portuários no município, como será constatado através da análise que se seguirá.

A questão que este trabalho buscará responder é em que medida o município de Itaguaí foi capaz de absorver os efeitos do crescimento econômico propiciado por estes investimentos. Essa constatação se dará através da observação dos desdobramentos ocorridos após os investimentos, como se os investimentos se transformaram em estímulos para atração de novas empresas, crescimento das empresas já instaladas, geração de condições para um

crescimento sustentável da economia local, diminuindo a dependência de investimentos de esferas superiores do governo e etc.

Por fim, verificaremos se o crescimento econômico local se traduziu em benefícios para a população como o aumento do número de empregos, acesso a educação e saúde, melhoria das condições de habitação, transporte e infra-estrutura em geral. Ou seja, o objetivo desta análise será responder a seguinte pergunta:

O crescimento econômico impulsionado pela modernização do Porto de Itaguaí se transformou em desenvolvimento local e em aumento da qualidade de vida da população residente?

Para responder esta questão, verifica-se que a conexão entre estas variáveis pode se dar por diferentes caminhos. Dentre eles, o caminho mais direto seria pelo aumento da arrecadação de impostos. O incremento da arrecadação oriunda de atividades econômicas que cresceram no período, dado a ampliação da atividade portuária, poderia ser transformado em investimentos em infra-estrutura, educação, saúde, transporte, dentre outras áreas que melhorariam a qualidade de vida da população local. De uma forma mais secundária, as empresas já instaladas na região e as novas empresas também poderiam contribuir para o desenvolvimento da região, através da capacitação da mão de obra e de investimentos em urbanização e de infra-estrutura em seu entorno.

A seguir, analisaremos alguns indicadores econômicos e índices de desenvolvimento do período para observar se o desenvolvimento local realmente foi impulsionado. A análise abrangerá todo o período de 1994 a 2001. Incluindo assim, anos anteriores ao investimento e anos posteriores a ele, o que possibilitará capturar os efeitos diretos do investimento sobre os indicadores e os efeitos secundários de dinamização da economia. Alguns indicadores utilizados, no entanto, não estão disponíveis para os anos em questão. Nestes casos, será utilizado o período mais próximo disponível.

III.2 - A Expansão Econômica

III.2.1 – O Produto Interno Bruto (PIB)

Como se era de esperar, os investimentos no porto geraram grande crescimento econômico para a região. O PIB municipal de Itaguaí mais que dobrou neste período, passando de R\$ 470.151,26 em 1996 para R\$ 1.063.453,16 em 2011, o que representou um aumento de 126,2%. Neste mesmo período o PIB do município do Rio de Janeiro decresceu 2,3%. Essa grande diferença entre os municípios pode ser explicada pela influência dos investimentos de modernização do porto de Itaguaí que impulsionaram a economia local. Conseqüentemente, o crescimento da economia do município se traduziu no aumento do PIB local.

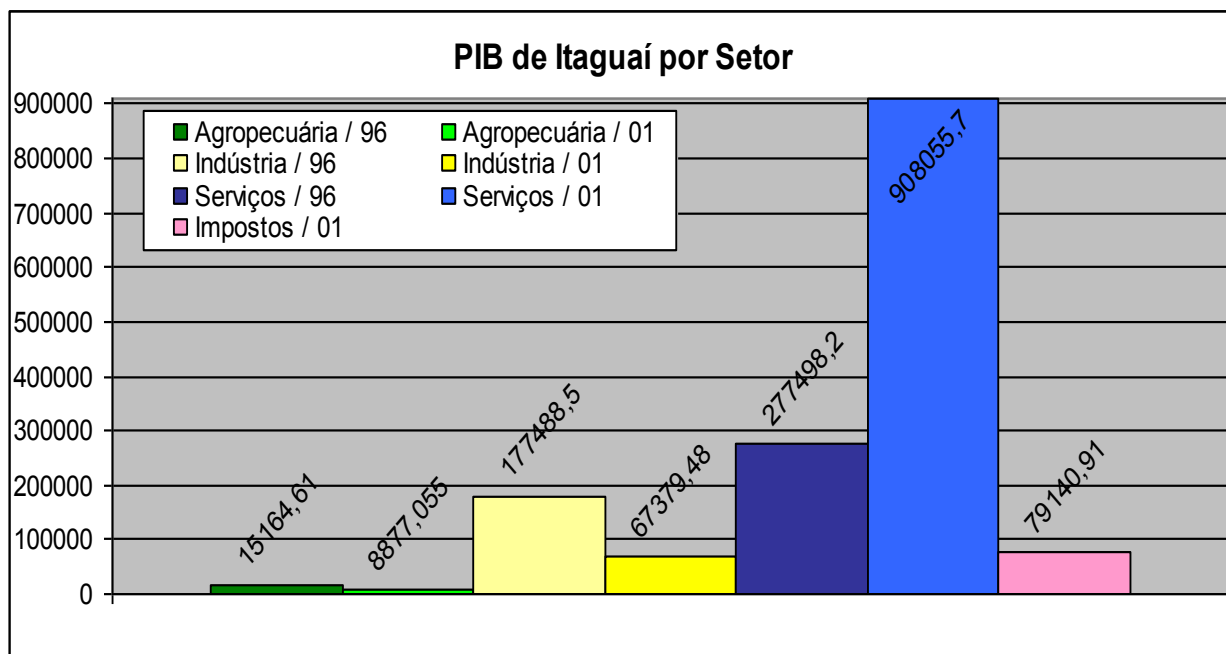
Tabela 2
Produto Interno Bruto - PIB

	Itaguaí		Rio de Janeiro	
1996	R\$ 470.151,26	$\Delta\%$	R\$ 77.583.329,87	$\Delta\%$
2011	R\$ 1.063.453,16	126,2%	R\$ 75.803.336,21	-2,29%

Fonte: Elaboração própria com base em dados do IPEADATA

Esse crescimento da produção local foi fortemente impulsionado pelo setor de serviços que em 1996 representava 59% do PIB e em 2011 passa para 85% de sua composição, registrando uma produção de R\$ 908.055 em 2011. Enquanto isso, os setores agropecuário e industrial diminuiram drasticamente suas contribuições. Além da perda em percentual de participação, estes setores também registraram queda de sua produção em valor absoluto. O PIB agropecuário caiu 41,5% passando de R\$ 15.164,60 para R\$ 8.877,05. De semelhante modo, o PIB da indústria caiu 62% passando de R\$ 177.488,49 para R\$ 67.379,48, no mesmo período.

Figura 3
Produto Interno Bruto por Setor (1996 – 2001)



Fonte: Elaboração própria com base em dados do IBGE

O setor da prestação de serviços então consolidou neste período sua posição de principal setor da economia de Itaguaí, fortemente puxado pelo crescimento do setor de transportes e telecomunicações, cujo peso na economia local mais que dobrou. Uma das explicações para este surto de terciarização econômica ocorrida, além de uma tendência geral por terciarização registrada em muitos estados brasileiros, é o desenvolvimento do porto. O impacto de uma estrutura portuária tem conseqüências diretas neste setor, como na atividade de transporte (logística, carga e descarga, armazenamento e estocagem, depósitos e outras atividades auxiliares).

A grande migração de pessoas para a região para trabalhar diretamente no porto ou nas novas empresas também impulsionou fortemente o setor de transportes e telecomunicações. Ou seja, o porto estimulou mais diretamente os setores de serviços de apoio à atividade portuária o que explica em parte o processo de terciarização da economia local.

III.2.2 – Renda per Capita

A renda per capita municipal, isto é, a soma das rendas do município dividido pelo seu número de habitantes, cresceu 44% entre 1991 e 2000. Em 1991 era de R\$171,18 por habitante e em 2000 passou para R\$ 246,45 por habitante.

O crescimento da renda per capita, torna-se ainda mais relevante quando observado que neste período a população local sofreu um aumento de 31,5%, passando de 62.372 para 82.003 habitantes. O aumento da população do Rio de Janeiro, neste mesmo período, foi de apenas 6,9%. Esse grande afluxo de não residentes para Itaguaí está ligada aos anúncios de grandes investimentos para a região. Dentre os quais, a ampliação do porto e projetos industriais, já vistos no capítulo 2.

Como exposto no capítulo 1, o aumento da renda per capita é o fator mais relevante para registrar o crescimento econômico de uma região. Pois, neste trabalho está sendo utilizada a definição de que o crescimento econômico é o crescimento da oferta de produtos e serviços para os habitantes de uma região. Dado que por identidade contábil o PIB é igual à Renda Interna Bruta, o PIB per capita também será igual à Renda per capita. O aumento do PIB maior que o número de habitante de uma região será traduzido em um aumento da renda por habitante. As pessoas desta região, então, possuirão uma renda maior que possibilitará o consumo de mais produtos. Se o PIB de Itaguaí tivesse crescido em uma taxa menor que a do forte crescimento do número de habitantes, não teria ocorrido neste período um crescimento econômico efetivo. O crescimento do PIB não seria traduzido em aumento da riqueza dos habitantes do município. Pelo contrario, os habitantes teriam se tornado, em média, mais “pobres”. Por este motivo, o PIB per capita está fortemente ligado ao desenvolvimento e é o indicador econômico considerado no cálculo do IDH.

III.2.3 – Conclusões sobre o Crescimento Econômico

Como pôde se observar, os investimentos ocorridos no período estudado no município de Itaguaí, promoveram um forte estímulo ao crescimento econômico local. A economia do município cresceu consideravelmente, estimulada pelo setor de serviços. O destaque deste setor é explicado pelos investimentos portuários, por este estimular atividades como

transporte, telecomunicações, aluguel, refeição, dentre outros serviços de apoio para atender a forte migração de pessoas para a região.

Os serviços destacados acima mais o comércio, a indústria naval e a construção civil constituem as atividades que estão sendo consideradas como atividades anexas ao porto, que poderiam ser estimuladas pelos investimentos realizados.

Como observado no capítulo anterior, Itaguaí não possuía uma atividade econômica que se destacasse. A economia local, em toda a sua história recente era dependente de incentivos oriundos fora do município. Os períodos de crescimento econômico ocorreram pela localização geográfica da região, como na época da mineração que o município se beneficiou por estar entre Minas Gerais. Pode-se constatar que a economia local não teria capacidade de promover o crescimento econômico alcançado através apenas de forças locais. Antes dos investimentos de modernização e ampliação do porto, a economia do município encontrava-se estagnada, sem condições endógenas de dinamização.

A intervenção externa, no caso do porto da esfera federal, era necessária e fundamental para o município. Com os investimentos, a economia local cresceu e foi criada uma especialidade, uma direção para dinamizar a atividade econômica. Uma possibilidade de crescimento e desenvolvimento foi criada. Como observado, a expansão econômica realmente ocorreu no período estudado. Nas próximas páginas serão analisados indicadores que buscarão retratar o desenvolvimento da região. Observando assim, em que medida a conexão entre o crescimento econômico e o desenvolvimento local ocorreu.

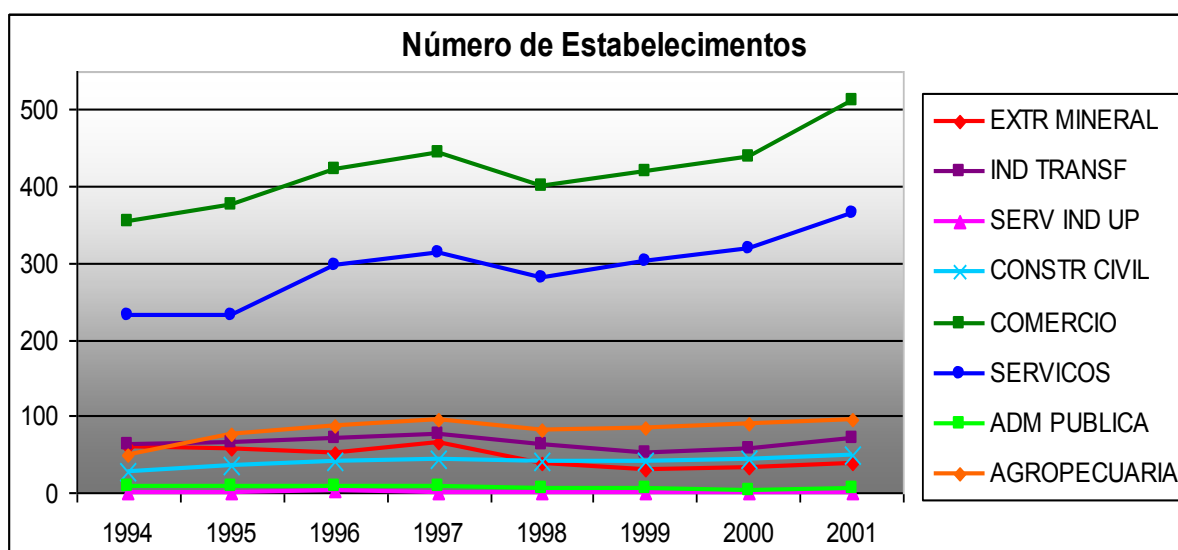
III.3 - O Desenvolvimento Local

III.3.1 – Número de Estabelecimentos

O crescimento econômico no período estudado propiciou um aumento de 35,5% do número de estabelecimentos no município. Passando de 839 estabelecimentos em 1994, para 1137 em 2001. Os maiores crescimentos foram dos ramos da agropecuária, construção civil, serviços e comércio, nesta ordem. Apenas as atividades da administração pública e extração mineral, registraram queda do número de seus estabelecimentos.

O setor da agropecuária, no entanto, não será foco desta análise, pois como Itaguaí não está localizado em uma área de expansão de fronteira agrícola, o crescimento do número de estabelecimento ocorre devido à repartição de terras já existentes, como em casos de repartição de heranças, hipótese essa reforçada pela queda do número de trabalhadores neste ramo, como será exposto na próxima subseção.

Figura 4
Número de Estabelecimentos por Setor



Fonte: Elaboração própria com base em dados da RAIS - Ministério do Trabalho

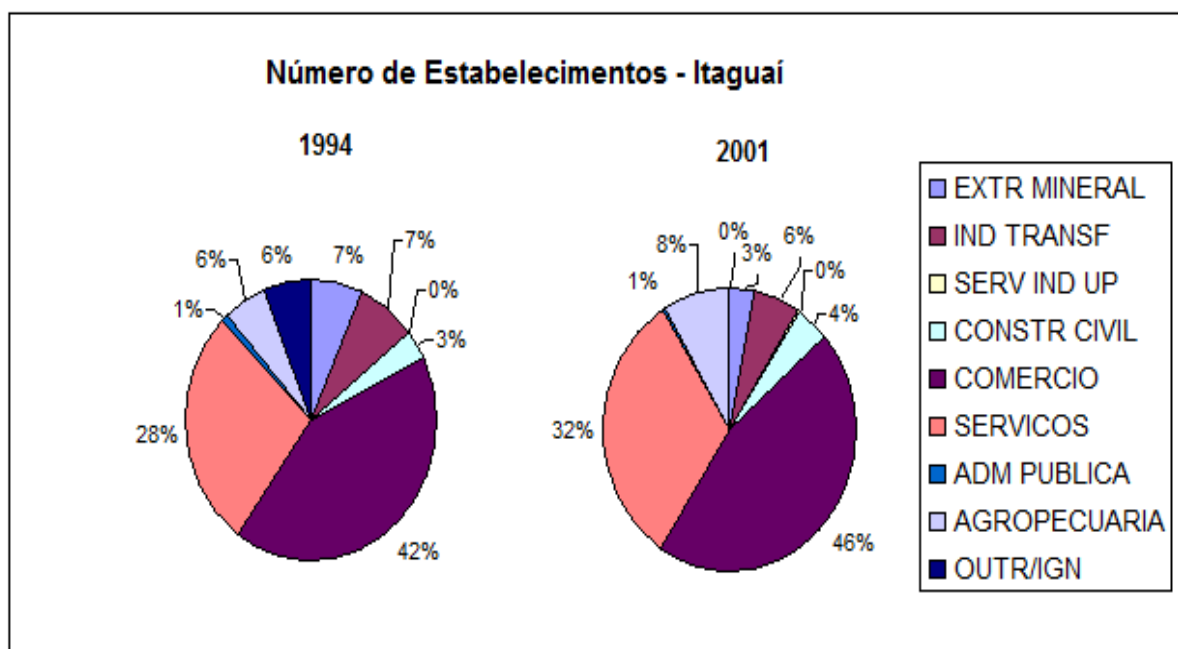
O setor do comércio continuou como o setor que mais possui estabelecimentos no município, passando de 353 para 511 unidades. O setor de serviços, no entanto, cresceu proporcionalmente mais que o setor do comércio e ficou com o segundo lugar no número de estabelecimentos com 366 unidades. Apesar de todos os setores terem sido impulsionados pelos investimentos no porto e pela migração consequente, é o setor da construção civil que esteve mais diretamente ligado as obras portuárias. Esta forte ligação refletiu-se no grande aumento de 92% no número de seus estabelecimentos.

O grande crescimento da população, que ficou entre uma das taxas de crescimento da população mais importantes dos municípios da região metropolitana e do estado, dinamizou diversos ramos da econômica local o que impactou diretamente o número de estabelecimentos destes ramos. Esse fluxo migratório dinamizou o comércio varejista e os serviços de proximidades (serviços pessoais). Desta forma, a grande migração de pessoas, atraídas pelos

investimentos portuários, foi responsável pela grande expansão do número de estabelecimentos dos setores da construção civil, o comércio atacadista e varejista de materiais de construção, além do setor de serviços (alimentação, transporte, telecomunicações e etc). Porém, após o ano de 1998, com o termino dessas obras, nada mais justificava a presença destas unidades construtoras, fazendo com que o comércio de materiais de construção sofresse um ligeiro revés no ano de 1999.

O setor da extração mineral aparece como o terceiro setor com o maior número de unidades no município, o que diferencia Itaguaí de muitos outros municípios como o do Rio de Janeiro, que não possuem este setor como um setor relevante em sua composição econômica. Essa atividade constitui uma forte diferenciação do município e está ligada a presença de campos de extração de areia na região. Itaguaí é o segundo maior produtor da indústria extrativa, excluindo a extração de petróleo, do estado do Rio de Janeiro. No entanto, o número de estabelecimentos ligados à extração mineral representa apenas 3% dos estabelecimentos do município em 2001.

Figura 5
Distribuição de Estabelecimentos por Setor



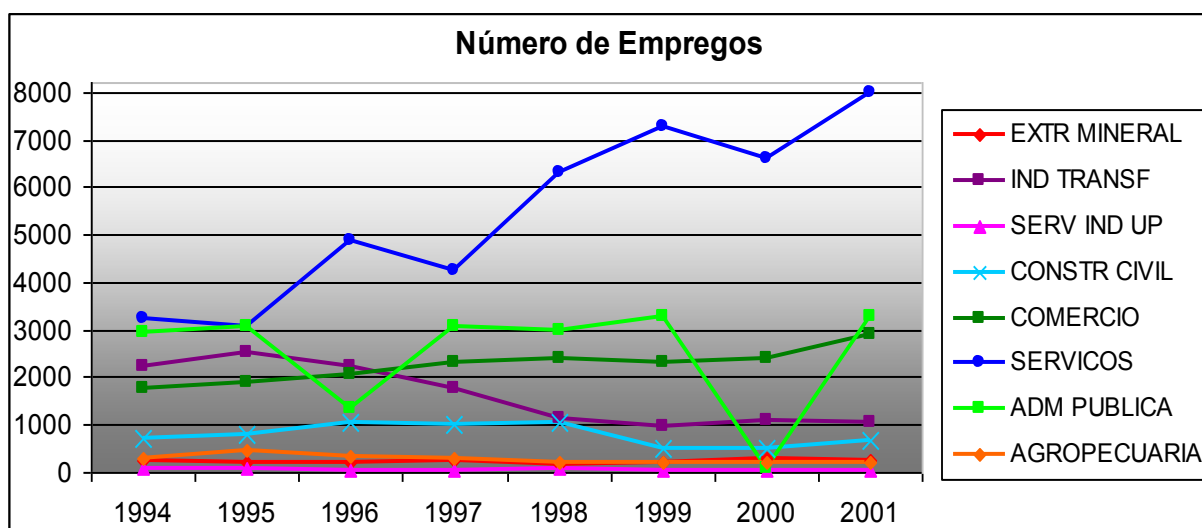
Fonte: Elaboração própria com base em dados da RAIS - Ministério do Trabalho

Outra importante observação a ser feita é que apesar do movimento de terciarização e do setor de serviços ter crescido mais que o comércio, os estabelecimentos comerciais ainda predominam, representando 46% do total de estabelecimentos de Itaguaí.

III.3.2 – Volume de Empregos

O volume de empregos no período de 1994 a 2001 cresceu 18,55%, passando de 13880 para 16455 trabalhadores empregados nas atividades formais da economia, no município de Itaguaí.

Figura 6
Número de Empregos por Setor

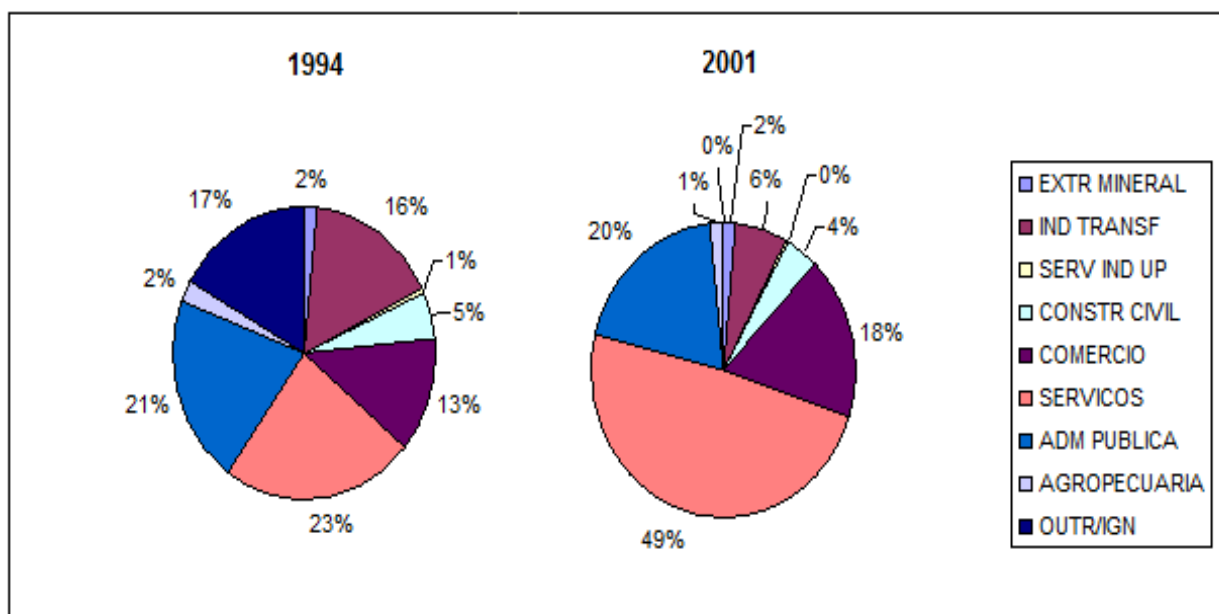


Fonte: Elaboração própria com base em dados da RAIS - Ministério do Trabalho

O maior crescimento registrado foi no número de empregos provenientes do setor de serviços que passou de 3249 empregados para 7982, uma variação de 145,7%. Assim como o crescimento do número de estabelecimentos, o crescimento do volume de empregos no ramo de serviços demonstra o forte processo de terciarização da economia local. A administração pública, por sua vez, registrou um aumento de 12% no número de empregos gerados, mesmo com a redução do número de seus estabelecimentos.

No mesmo período, o comércio registrou um aumento de 67% no número de pessoas empregadas em suas atividades, passando de 1749 para 2922 trabalhadores. Apesar do setor do comércio possuir o maior número de estabelecimentos, é o setor de serviços que mais gera empregos em Itaguaí, concentrando 49% dos empregos em 2001 e registrando a maior e mais relevante variação positiva no período analisado. O setor do comércio fica com o terceiro lugar no ramo que mais gera empregos, ficando ainda atrás da administração pública.

Figura 7
Distribuição de Empregos por Setor



Fonte: Elaboração própria com base em dados da RAIS - Ministério do Trabalho

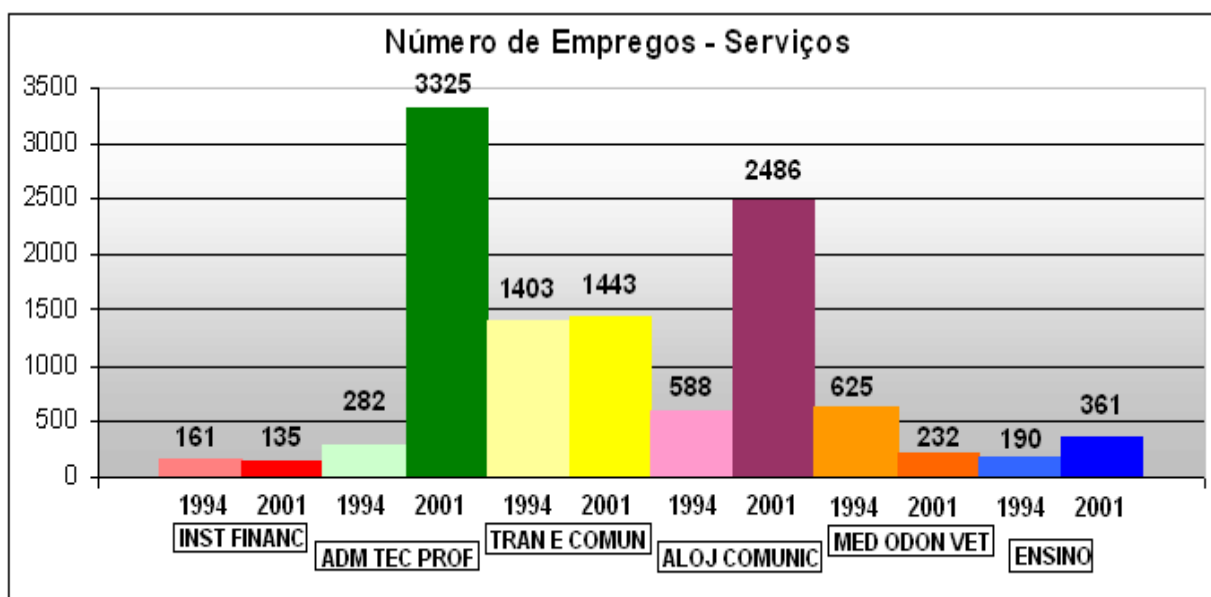
Contraditoriamente, os dois setores que mais aumentaram em número de estabelecimentos, a agropecuária e a construção civil, tiveram quedas de 25% e 52%, respectivamente, no volume de empregos gerados. O peso da indústria de transformação no montante total também foi reduzido drasticamente passando de 16% para apenas 6%, resultado da queda pela metade no número de empregados no setor. Já o ramo da extração mineral, manteve o seu número de trabalhadores em uma média de 250 trabalhadores, registrando apenas um pequeno aumento de 6,7% no período.

Pode-se concluir que apesar dos estímulos econômicos propiciados pelo porto, as atividades anexas ao porto registraram crescimento bastante limitado e que há uma forte

concentração do número de estabelecimentos e do volume de emprego no setor do comércio e de prestação de serviços.

Dentro do setor de serviços, as atividades que mais colaboraram para esse crescimento foram as atividades dos sub-setores comércio e administração de imóveis, valores mobiliários e serviços técnico- profissionais (ADM TEC PROF) e serviços de alojamento, alimentação, reparação, manutenção e redação (ALOJ COMUNIC), que estão descritos no próximo quadro.

Figura 8
Número de Empregos por Sub-setor (1994 – 2001)



Categoria	Descrição
INST FINANC	INSTITUICOES DE CREDITO, SEGUROS E DE CAPITALIZACAO
ADM TEC PROF	COMERCIO E ADMINISTRACAO DE IMOVEIS E VALORES MOBILIARIOS, SERVICOS TECNICO-PROFISSIONAIS, SERVICOS AUXILIARES DAS ATIVIDADES ECONOMICAS E ORGANIZACOES INTERNACIONAIS E REPRESENTACOES ESTRANGEIRAS
TRAN E COMUN	TRANSPORTE E COMUNICACOES
ALOJ COMUNIC	SERVICOS DE ALOJAMENTO E ALIMENTACAO, SERVICOS DE REPARACAO E CONSERVACAO, SERVICOS DOMICILIARES, SERVICOS PESSOAIS, SERVICOS DE DIVERSOES, RADIODIFUSAO E TELEVISAO SERVICOS COMUNITARIOS E SOCIAIS
MED ODON VET	SERVICOS MEDICOS, ODONTOLOGICOS E VETERINARIOS
ENSINO	ENSINO

Fonte: Elaboração própria com base em dados da RAIS - Ministério do Trabalho

Puxado pelo comércio e administração de imóveis, o sub-setor de comércio e administração de imóveis, valores mobiliários e serviços técnico- profissionais representaram a atividade de serviços que mais cresceu no período de 1994 a 2001, registrando um crescimento de 1079,1%%. Já o sub-setor de alojamento, alimentação, reparação, manutenção e redação registrou um aumento de 322,8%, ficando com o segundo lugar dos sub-setores de serviços que mais cresceram. Pode-se concluir que o crescimento destes dois sub-setores foram originados pela forte migração que movimentou o setor de imóveis, e impulsionou o setor de serviços pessoais, como alojamento, alimentação, serviços domiciliares e etc.

Apesar do considerável crescimento do número de empregos no setor de serviços, o crescimento total do número de empregos observado, 18,5%, é pequeno. Se observado que neste mesmo período Itaguaí sofreu uma forte migração de pessoas, pode-se concluir que houve o aumento do desemprego, pois o volume de emprego gerado pelas atividades formais não foi suficiente para atender toda a demanda da população, como levantado por Muls em sua análise com grupos locais, presente em sua análise no livro “O desenvolvimento Local no Estado do Rio de Janeiro” (MULS,2005).

O número de estabelecimentos registrou um crescimento pequeno, porém consideravelmente maior que o de empregos. Isto pode ser explicado pelo tamanho dessas novas firmas que, em sua grande maioria, são pequenas e por isso, utilizam um número pequeno de trabalhadores. Estas novas empresas instaladas no município estão ligadas as atividades de apoio a economia portuária e esperam um maior crescimento da cadeia portuária para se expandir. Além disso, muitas dessas firmas são filiais e escritórios representativos que possuem sua matriz no Rio de Janeiro e em demais municípios, concentrando a sua mão de obra em suas matrizes.

Como constatado anteriormente através da análise do volume de empregos gerados no período, apesar do forte crescimento econômico os indicadores locais apontam para um período de desemprego na região. A relação entre o número de trabalhadores no setor formal e a população com mais de 15 anos caiu significativamente. Essa parte da população passou de 41.569, em 1991, para 58.098 pessoas, em 2000. Já a proporção desta população dividida pela quantidade de empregos existentes, no mesmo período, caiu de 29% para 19%. Esse dado sobre o emprego em Itaguaí reforça a hipótese levantada de elevação do desemprego para os moradores que levou a população local a procurar emprego em outras regiões próximas. Essa

hipótese traz para Itaguaí o status de cidade dormitório, onde a maioria de seus moradores trabalha em outros sítios econômicos. O desemprego local foi agravado em 1998 com a mudança de uma grande distribuidora de bebidas para toda a região da baixada fluminense (cujo centro de distribuição era em Itaguaí), pelo fechamento da Companhia Mercantil e Industrial de Ingá e o fim das obras de expansão do porto.

Além da tímida elevação do volume de empregos que não acompanhou a forte migração, muitos dos empregos gerados pelos investimentos portuários foram ocupados por não residentes devido à baixa qualificação da mão de obra local. Por ser grande parte das novas empresas escritórios representativos, os trabalhadores podem deslocar-se apenas quando vão prestar algum serviço maior, o que possibilitou a contratação dos não residentes.

III.3.3 – Finanças do Município

O crescimento econômico registrado em Itaguaí no período de revitalização do porto alterou também a composição e o montante das verbas disponíveis para o município e a composição de seus gastos, conforme demonstra os dados a seguir retirados do IPEADATA. Entre 1994 e 2001 a receita orçamentária municipal foi multiplicada por 5, passando de R\$ 11.052.183 para R\$ 59.376.031, o que significou um aumento de 437%. O fator que mais contribuiu para esse grande aumento foram as transferências provenientes do governo federal. Esse montante passou de R\$ 7.200 em 1994 para R\$ 1.797.125,62, em 2001, um aumento de 24.860%.

A receita tributária municipal também teve um grande aumento, porém menor que as transferências, registrando uma melhora na arrecadação de 224%. A relação entre os componentes das finanças públicas do município se agravou. As transferências externas que já eram predominantes se destacaram ainda mais neste período. O que se observa é que Itaguaí é amplamente dependente dessas transferências externas e para reverter este quadro de dependência a atividade portuária pode se destacar como uma solução.

A arrecadação oriunda do ISS (imposto sobre serviços) cresceu 448% neste período. Em 1994, representava 34% da receita tributária do município e em 2011 passa a representar 57% da arrecadação. Um aumento considerável que tem como causa a terciarização da

economia de Itaguaí e a maior intensidade das atividades portuárias pós 1998, uma vez que o imposto é arrecado também nas atividades ligadas ao porto.

LISTA DE SERVIÇOS SUJEITOS AO ISS

(relação anexa à Lei Complementar 116/2003)

7.05 – Reparação, conservação e reforma de edifícios, estradas, pontes, portos e congêneres (exceto o fornecimento de mercadorias produzidas pelo prestador dos serviços, fora do local da prestação dos serviços, que fica sujeito ao ICMS). (...)

7.18 – Limpeza e dragagem de rios, portos, canais, baías, lagos, lagoas, represas, açudes e congêneres. (...)

20.01 – Serviços portuários, ferroporuários, utilização de porto, movimentação de passageiros, reboque de embarcações, rebocador escoteiro, atracação, desatracação, serviços de praticagem, capatazia, armazenagem de qualquer natureza, serviços acessórios, movimentação de mercadorias, serviços de apoio marítimo, de movimentação ao largo, serviços de armadores, estiva, conferência, logística e congêneres. (...)”

Fonte: Portal Tributário

A importância do ISS para as receitas municipais reforça a grande importância do porto e do crescimento de suas atividades para a economia local. Por este caminho o município pode começar a ter suas próprias fontes de receitas e diminuir a dependência das transferências externas.

O aumento das receitas disponíveis para o município pode ser o primeiro passo para uma melhoria efetiva do desenvolvimento da região e da qualidade de vida de seus moradores. O gasto destes novos recursos quando voltados para áreas de melhoria da infraestrutura, saúde e educação, por exemplo, permitiriam que o crescimento econômico se transformasse em benefícios efetivos para a população local. No entanto, os gastos públicos municipais não parecem ter esse foco, a maior parte dos gastos está voltada para a manutenção da própria administração pública.

A despesa com custeio, ou seja, aquela necessária à manutenção da ação governamental e à prestação de serviço público, tais como: pagamento de pessoal e de serviços de terceiros, compra de material de consumo e gasto com reforma e conservação de bens móveis e imóveis, representa 80% da receita orçamentária disponível para o município em 2001 e 90% dos gastos realizados. Comparativamente, os gastos com custeio do município do rio de janeiro representam 49% de sua receita orçamentária. Em Itaguaí, essas despesas cresceram 559% de 1994 para 2001, passando de R\$7.249.867,71 para R\$47.744.827,69.

Enquanto isso, os gastos com habitação e urbanismo cresceram apenas 57%. Já os gastos com saúde e saneamento cresceram consideravelmente, em torno de 2182% e educação e cultura 694%.

Como constatado, saúde e educação são dois eixos centrais das despesas correntes no município, no entanto, ainda muito inferiores aos gastos de custeio. Os demais itens da despesa como, habitação, urbanismo e transporte representam a menor parte dos gastos e não sofreram incrementos significativos de gastos no período analisado. A forte migração de pessoas para o município somado a gastos pequenos nestas áreas e sem incrementos significativos no período resultaram em um esgotamento e declínio da infra-estrutura local.

III.3.4 – Indicadores Sociais

Nesta subseção serão utilizados alguns indicadores retirados do Atlas de Desenvolvimento Humano, divulgado pelo IBGE, para a realização de uma breve análise dos fatores de desenvolvimento social do município.

O índice de desenvolvimento humano municipal, IDH-M, de Itaguaí sofreu um aumento de 11,79%, passando de 0,687 em 1991 para 0,768 em 2000. No entanto, o município ainda continua com um índice muito inferior ao do município do Rio de Janeiro (0,842 em 2000) e ao do estado (0,807). Todos os componentes do IDH-M de Itaguaí sofreram melhora, sendo o maior incremento no ramo da educação.

O IDH-M Educação registrou um aumento de 14,12%. Os indicadores utilizados nesse componente de educação do IDH sofreram melhorias consideráveis. A taxa de

alfabetização passou de 84,58% para 90,64% e a taxa bruta de frequência a escola passou de 64,5% para 85,28%. Mesmo com esta melhora considerável, o componente de alfabetização ainda assim, ficou muito longe do registrado no estado. No entanto, o indicador de frequência a escola registrou uma melhora superando o indicador estadual que registrou 83,78% em 2000.

O IDH-M Longevidade sofreu um incremento de 11,04%. O indicador utilizado esperança de vida ao nascer, passou de 64,11 para 68,43 anos, ainda abaixo do indicador do estado que em 2000 era de 68,61 anos.

Já o componente econômico, o IDH-M Renda sofreu uma melhora de 9,67%, resultado do aumento da renda per capita que passou de 171,18 para 246,45.

Os gastos públicos do município voltados para a área da educação e saúde e o crescimento econômico pelas obras no porto, influenciaram diretamente na melhora do indicador de desenvolvimento humano do município. No entanto, outros fatores importantes para a medida do desenvolvimento que não são capturados pelo IDH-M, sofreram impactos negativos conforme será visto na análise a seguir.

Como constatado no subitem III.3.2 deste capítulo, alguns indicadores mostram que no período em análise houve um aumento do desemprego para a população local. A população ocupada, ou seja, as pessoas que de fato trabalham ou possuem trabalho, sofreu um decréscimo de 25,9% passando de 39.034 pessoas para 28.916.

O percentual de pessoas pobres e indigentes caíram 30,6% e 29,5%, respectivamente. Já a intensidade da pobreza, aumentou de 42,93 para 44,46 e a intensidade da indigência de 38,62 para 58,04, de 1991 para 2000. Ou seja, apesar do número de pessoas pobres e indigentes ter caído, as condições de vida das pessoas que permanecem nestas condições pioraram consideravelmente, agravando este problema social.

O Índice de Gini sofreu uma ligeira queda passando de 0,53 para 0,52 apontando assim, para uma melhora no nível de concentração de renda. No entanto observando mais detalhadamente, a razão entre a renda dos 10% mais ricos e os 40% mais pobres aumentou de 14,956 para 15,002. Já a razão entre a renda dos 20% mais ricos e os 40% mais pobres aumentou 4,4%, passando de 10,273 para 10,726, o que demonstra uma piora da distribuição de renda e o aumento das desigualdades.

As condições de moradia da população parecem terem se deteriorado consideravelmente. Enquanto, o número de domicílios sofreu um acréscimo de mais de dez mil novos domicílios, passando de 21.951 para 33.065, o número de domicílios com iluminação elétrica e água encanada caíram. Apenas 22.892 domicílios possuem iluminação elétrica e 17.314 possuem água canalizada pela rede geral do município. Ou seja, somente 69% possuem iluminação elétrica e 52% água canalizada, indicadores que refletem a falta de investimentos públicos em infra-estrutura.

Os indicadores apresentados apontam para uma marginalização da população e do tecido local que não foram diretamente incluídas nas melhorias observadas no período. As maiores deficiências estão na infra-estrutura, saneamento e na não inclusão da mão-de-obra local nas novas atividades econômicas geradas. Por sua vez, os recursos gerados foram precariamente utilizados por uma administração pública pouco eficiente que absorveu grande parte da nova receita com despesas de custeio. Assim, a população local ficou a margem da expansão econômica, limitando o desenvolvimento do município.

CONCLUSÃO

Analisando a história do município de Itaguaí, pode-se constatar que a economia local não apresenta uma vocação predominante ou especialização produtiva, apresentando uma grande dependência de investimentos públicos de esferas superiores e de transferências financeiras externas. Por isso, o município não poderia atingir o desenvolvimento e promover o crescimento econômico necessário de forma de endógena. O plano de desenvolvimento Brasil em Ação do governo federal, que englobou a modernização do porto do município como uma de suas metas, se apresentou como uma possível solução para dinamização da economia local. A modernização do porto poderia transformar a economia local sem vocação dominante em uma economia de serviços portuários, ao atrair atividades anexas ao porto.

O projeto recebeu o status de um dos eixos de desenvolvimento da região sudeste e foi considerado estratégico pelo governo para a retomada do crescimento da economia brasileira. No entanto, a escolha de Itaguaí se deu por suas características geográficas favoráveis. Um planejamento voltado para o desenvolvimento do município parece ter sido negligenciado pelo projeto. Um plano diretor que direcionasse as novas mudanças e canalizasse as novas receitas para o desenvolvimento regional não foi colocado em prática. É importante ressaltar que o projeto de modernização não foi pensado e nem estruturado pelo governo municipal, já que a gestão relativa a portos é de âmbito federal. Além disso, a grande dimensão dos investimentos realizados e a área de influência do projeto, que ultrapassa os limites do município e até da região sudeste, faziam com que fosse necessário que ele fosse concebido e planejado na esfera federal. Como os estudos e decisões do programa foram tomados longe dos atores locais, não é surpreendente que o desenvolvimento da região tenha ficado em segundo plano.

Os investimentos para modernização e ampliação do porto impactaram fortemente a economia do município e o desenvolvimento portuário. Itaguaí vivenciou um período de grande crescimento econômico, impulsionado pelo setor da construção civil, em um primeiro momento, e pelo setor de serviços. O porto saiu de um período em que se encontrava adormecido e aqueceu suas atividades, se transformado no combustível do crescimento do município.

Enquanto os setores modernos da prestação de serviços cresceram, alavancados pela economia portuária por complementá-la, os setores tradicionais da economia como a indústria

e a agricultura decaíram fortemente, caracterizando um forte processo de terciarização econômica. A decadência da agricultura, constatada no período está fortemente relacionada à divisão de terras por herança que fez com que o número de estabelecimentos aumentasse, mas que a produção e o número de empregos decaíssem. A base do crescimento econômico registrado, impulsionado pelo setor de serviços, principalmente, está diretamente ligado aos investimentos portuários que dinamizaram a economia local, atraindo um grande fluxo de pessoas e novas empresas. O volume de empregos, no setor de serviços ligados diretamente ao porto, mais do que dobrou e o número de estabelecimentos aumentou quatro vezes entre 1994 e 2001. Porém as novas empresas instaladas no município são pequenas e não foram suficientes para absorver a oferta de mão de obra aquecida pela migração. Estudos apontam para um desemprego local que obrigou os residentes a procurarem emprego em outros sítios próximos ao município (MULS, 2005:145).

Uma das dificuldades encontradas para reverter esse quadro é a má qualificação da mão de obra local que carece de investimentos públicos para sua capacitação profissional, formação e treinamento. Por isso, as novas vagas de emprego geradas foram preenchidas, em sua maioria, por não residentes mais qualificados. Para que os novos empregos fossem absorvidos localmente, novamente um planejamento prévio era necessário. Uma capacitação prévia da mão de obra local com investimentos em educação era fundamental para a absorção local dos efeitos positivos do crescimento econômico da região.

Por sua vez, os diversos indicadores de desenvolvimento humano foram impactados pelo crescimento econômico de forma ambígua. Enquanto os indicadores de saúde e educação sofreram melhoras, os indicadores de moradia e infra-estrutura sofreram quedas consideráveis, além do já apontado aumento do desemprego local. Por esses indicadores pode-se concluir que o desenvolvimento da região não sofreu o impacto desejado e esperado, uma vez que o grande crescimento econômico vivenciado no período poderia ter se traduzido em uma melhoria mais significativa na qualidade de vida dos moradores do município. O constatado foi que a região sofreu apenas melhorias pontuais, como no PIB, e pioras nos demais setores.

Se os poderes locais, englobando o governo municipal, a sociedade e as empresas locais, tivessem trabalhado em conjunto e de forma mais ativa para a construção de um plano diretor de desenvolvimento regional, os benefícios do projeto poderiam ter sido absorvidos de forma mais efetiva pelo município. Seria necessária a realização de estudos voltados para a

identificação dos entraves que deveriam ser resolvidos para avançar numa estratégia de desenvolvimento, como a expansão da infra-estrutura já existente e a qualificação da mão de obra. Os efeitos de trasbordamento dos investimentos também poderiam ter sido maiores se tivesse sido colocado em prática uma estratégia para uma maior articulação entre a economia portuária e a economia local. Essa integração das atividades portuárias com as atividades econômicas já existentes no município seria o grande desafio do projeto de desenvolvimento regional.

A expansão do porto exige que a infra-estrutura local também seja expandida. A estratégia de articulação entre as atividades econômicas e o porto poderia então estar voltada para incentivar a expansão dessa infra-estrutura auxiliar ao porto. Estabelecimentos voltados para o fornecimento de serviços e produtos intermediários tais como a logística, os serviços aduaneiros, o transporte, o armazenamento, o conserto e a reparação de peças da indústria naval, poderiam ser alvos de incentivos para atração e instalação dessas empresas no município e ampliação das já existentes. Outros setores, estimulados pelas demandas diretas de consumo da população portuária, também poderiam ser alvos de políticas atrativas, como empresas prestadoras de serviços de limpeza, restauração e alimentação. A criação de canais de comercialização entre essas estruturas produtivas e o porto também estimulariam essas atividades.

Outro fator importante a ser destacado, é que apenas a partir de 1998 o movimento de cargas gerais passou a aumentar de maneira considerável no porto de Itaguaí. Esse movimento de cargas gerais produz maiores externalidades para o município e suas empresas do que a movimentação de graneis sólidos, pois abrange diversas indústrias e empresas diferenciadas.

Por fim, pode-se concluir que para que a modernização e expansão do porto de Itaguaí, iniciada em 1996 e concluída em 1998, tivesse resultado em desenvolvimento e em maiores benefícios para a população local, proporcionais a dimensão do grande investimento feito, era preciso que as representações da sociedade local tivessem se mobilizado em prol da elaboração de um projeto de desenvolvimento regional que possuiria como desafio: a qualificação da mão-de-obra residente e a articulação das atividades econômicas pré-existentes com as novas atividades econômicas oriundas dos investimentos.

Décadas depois, com o anúncio de novos grandes projetos de investimentos na região, relacionados ao pré-sal, uma nova oportunidade para o desenvolvimento de Itaguaí se

apresenta. No entanto, os novos investimentos anunciados estão sendo novamente pensados a nível federal e, mais uma vez, até o momento, aparentemente sem a representatividade local. O papel das instituições, organismos, poder público local e sociedade, é fundamental nesse processo. O crescimento econômico que será gerado, caso esses projetos se concretizem, mais uma vez, só será convertido em um desenvolvimento significativo para Itaguaí se esses mesmos atores locais se unirem e colaborarem para a transformação da região em que vivem, como mostra o passado recente do município.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AMARAL, Jair. *A endogeneização no desenvolvimento regional e local*. IPEA. Junho, 2001.

BRESSER, Luiz Carlos. *Conceito histórico de desenvolvimento econômico*, FGV, Texto para discussão 157, dezembro/2006.

CARDIM, F. J. *Investimento, poupança e financiamento*. Financiamento o Crescimento com inclusão social. s.d.

Cidade de Itaguaí. s.d. Disponível em: < <http://www.itaguaí.rj.gov.br>>

COCCO, Giuseppe. *A cidade estratégica*. Nova retórica e velhas praticas no planejamento do Rio de Janeiro a impostura do Porto de Sepetiba. Rio de Janeiro: DPeA editora, 2001.

COPPEAD; TENDÊNCIAS CONSULTORIA. *Avaliação dos Impactos Logísticos e Socioeconômicos da Implantação do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro*. 2008.

Disponível em: <http://www.firjan.org.br/data/pages/2C908CE9215B0DC40121793A16451EFC.htm>

KRUGMAN, P. R.; OBSTFELD, M. *Economia Internacional – teoria e pratica*. Ed. Pearson, 6ª edição, 2007, p 73-75

MARTINEZ, Delnida. *Revista Brasileira de Geografia*. Alguns Aspectos Geográficos do município de Itaguaí. IBGE, 1960. p.381-429

MULS, L. M. . *Itaguaí: novas perspectivas de parcerias com os governos estadual e federal e com o setor privado em prol do desenvolvimento*. In: Yves André Fauré; Lia Hasenclever; Romeu e Silva Neto. *Novos Rumos para a Economia Fluminense: oportunidades e desafios do crescimento do interior*. Rio de Janeiro: E-Papers, 2008, v. 848, p. 313-348.

MULS, L. M. ; BÉCUE, Mathieu ; MELO, Luiz Martins de . *Itaguaí: o dinamismo do porto nacional com ou sem desenvolvimento local*. In: Yves-A. Fauré; Lia Hasenclever. *O desenvolvimento local no estado do Rio de Janeiro - estudos avançados nas realidades municipais*. Rio de Janeiro: E-Papers Serviços Editoriais, 2005, v. , p. 141-213.

NASCIMENTI, Leandro; XAVIER, Jorge; MARINO, Tiago. A expansão urbana de Itaguaí. Rio de Janeiro, 1994.

OLIVEIRA, Gilson Batista. *Uma discussão sobre o conceito de desenvolvimento*. Revista da FAE, Curitiba, v.5, n.2, 2002: p.37-48

Portal CODIN. Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro. <http://www.codin.rj.gov.br>. Acessado em : 18/12/2011

Portal FIRJAN. Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro. <http://www.firjan.org.br/>. Acessado em 17/01/2012

Portal IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Atlas do Desenvolvimento Humano do Brasil*. <http://www.ibge.gov.br/> Acessado em: 10/09/2011 a 30/10/2011

Portal Petrobras. Energia e Tecnologia - Pré-Sal. <http://www.petrobras.com.br>. Acessado em 05/09/2011 e 09/01/2012

Portal PNUD. *Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento e Entenda o cálculo do IDH Municipal (IDH-M) e saiba quais os indicadores usado (2003)s*. <http://www.pnud.org.br/> Acessado em: de 01 a 20/12/2011

Portal Tributário. *Dados sobre a Lei do ISS*. <http://www.portaltributario.com.br/tributos/iss.htm>. Acessado em 13/01/2012

RAIS. *Relação Anual de Informações Sociais*. <http://www.mte.gov.br/rais>. Acessado em 10/11/2011 a 30/01/2012

RELATORIO CEPAL/PNUD/OIT: *Emprego, Desenvolvimento Humano e Trabalho Decente: A Experiência Brasileira Recente*. Brasília: CEPAL/ PNUD/OIT, 2008 .

SILVA, Gerardo; COCOO, Giuseppe. Territórios Produtivos. Oportunidades e desafios para o desenvolvimento local. Rio de Janeiro: DP&A editora, 2006.

TANNURI-PIANTO, Maria Eduarda; PIANTO, Donald.Mathew. *Relação entre o Crescimento do Produto, Emprego e Desenvolvimento Humano no Brasil: 1985 a 2005*