DESENVOLVIMENTO REGIONAL CONDUZIDO PELA INDÚSTRIA? OBSERVAÇÕES SOBRE O SETOR AUTOMOBILÍSTICO NO MÉDIO PARAÍBA-RJ

Bianca Louzada Xavier Vasconcellos

Mestranda no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas/UFRRJ. E-mail: bianca.ufrrj@gmail.com

1. Introdução

Os anos de 1990 iniciam-se com vários desafios para o Brasil, seja no âmbito político: com a concretização da Constituição Federal de 1988; econômico: aceitação do Consenso de Washington, abertura comercial, privatizações, estabilização monetária, alta taxa de juros, globalização, inovações tecnológicas e de comunicações; e social: reivindicações de toda natureza. Essas mudanças impactaram, diretamente, algumas regiões, fomentando debates teóricos pertinentes sobre o desenvolvimento regional. Logo, percebe-se a busca pelo melhor modelo ou plano de desenvolvimento e investimentos em setores chaves da economia.

O estado do Rio de Janeiro, que demonstra sua importância no panorama nacional, como o segundo estado na composição do PIB brasileiro, e toda sua trajetória histórica, começa enfrentar novos desafios na década de 1990. Todas essas transformações nacionais e internacionais evidenciam rápidas alterações, inclusive no setor industrial. Podemse observar alguns movimentos, como: "evasão" de indústrias de transformação da Região Metropolitana do Rio de Janeiro; ascensão da indústria de extração na região do Norte Fluminense, com a exploração do petróleo no Pré-Sal; e no Sul Fluminense o crescimento das indústrias de transformação, em especial, o setor automobilístico.

Em uma subdivisão da região Sul fluminense, na microrregião do Médio Paraíba¹ é possível notar algumas cidades que aproveitaram as oportunidades advindas com as mudanças econômicas supracitadas. Com a adoção de políticas públicas para atração de indústrias multinacionais, o que ocasionou significativa mudança na dinâmica dessas cidades.

¹ Microrregião localizada no Sul Fluminense do estado do Rio de Janeiro. É composta por doze cidades (Barra do Piraí, Barra Mansa, Itatiaia, Pinheiral, Piraí, Porto Real, Quatis, Resende, Rio Claro, Rio das Flores, Valença e Volta Redonda), com população aproximada de 805.304 habitantes, ocupando uma área de 5.679,524 Km². (www.cidades.ibge.org.br)

Em Resende instalou-se a Volkswagen Ônibus e Caminhões (1996) e Nissan do Brasil (2014), em Porto Real a PSA Peugeot Citroën (2001), em Itatiaia se instalará a Jaguar Land Rover em 2014, com início das operações em 2015. Os primeiros efeitos observados foram: o aumento do dinamismo das economias locais, pelo aumento dos recursos públicos; novos postos de trabalho; crescimento do setor de serviços e instalação de novas empresas de pequeno e médio porte na região. Os principais motivos para a escolha dessas cidades como local de instalação das empresas são: incentivos fiscais, por parte do município; baixos salários, devido a ausência de sindicatos; áreas para instalação das plantas; proximidade aos principais mercados produtores e consumidores, entre as cidades do Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte.

Este trabalho procura examinar os esforços do poder público local e estadual para inserção das multinacionais nesses municípios, o cenário socioeconômico e a possível sinergia gerada entre: as multinacionais, o poder público local, e a sociedade. Em busca do crescimento e desenvolvimento local através do planejamento e integração regional, tendo como "propulsor" o setor automobilístico. Metodologicamente serão utilizadas as seguintes ferramentas: fontes bibliográficas disponíveis; arquivos telematizados; documentos oficiais, como Planos Diretores e Leis; além de dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), do Centro Estadual de Estatística, Pesquisas e Formação de Servidores Públicos do Rio de Janeiro (CEPERJ) e a Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (FIRJAN). Para alcançar o objetivo proposto, este artigo está dividido em três tópicos: o primeiro esta introdução, posteriormente será apresentado um tópico que definis aspectos socioeconômicos e geográficos, a terceira seção aborda questões teóricas sobre desenvolvimento regional e apontamentos relacionados ao Planejamento, por fim, o último tópico expressa as considerações finais deste trabalho.

2. Caracterização Socioeconômica e a centralidade da região

O crescimento econômico de algumas cidades na microrregião do Médio Paraíba (RJ) a partir de meados da década de 1990 tem se destacado no estado do Rio de Janeiro. Para fins deste trabalho, será dado enfoque nas cidades de Resende (Man Latin America – Volkswagen) e Porto Real (PSA – Peugeot Citröen do Brasil), onde foram instaladas plantas de multinacionais do setor automobilístico. A sinergia criada por essas empresas tem proporcionado o surgimento de empresas prestadoras de serviço na região, além do aumento no número de emprego. Essa dinâmica teve início em 1996 com a alocação da Volkswagen

Ônibus e Caminhões que se tornou Man Latin America em 2009 na cidade de Resende, posteriormente foi alocada a Peugeot Citröen do Brasil em Porto Real no ano de 2001. Esse "movimento" demonstrado pelo setor atraiu novas empresas, a Nissan do Brasil (2014) na cidade de Resende e a previsão da Jaguar Land Rover em Itatiaia para iniciar as atividades em 2015. Antes da chegada de empresas desse segmento na região, sua tradição setorial se firmava em torno, principalmente, da siderurgia com a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) em Volta Redonda.

As mudanças na economia, com o advento da modernização tecnológica, e na política com a adoção das medidas estabelecidas pelo Consenso de Washington, a ideia de globalização – saindo do campo financeiro e se alastrando por todas as áreas – isso permitiu o início de uma nova fase do desenvolvimento regional, ligada a uma lógica de desenvolvimento via industrialização. Esta, em nada tem a ver com a fase do desenvolvimentismo dos anos dourados, e sim, uma nova forma de grandes empresas multinacionais se instalarem em países periféricos, para obtenção de lucros maiores. Entretanto, as cidades "contempladas" com a planta de uma grande empresa, enxergam um momento de novas possibilidades para as economias locais.

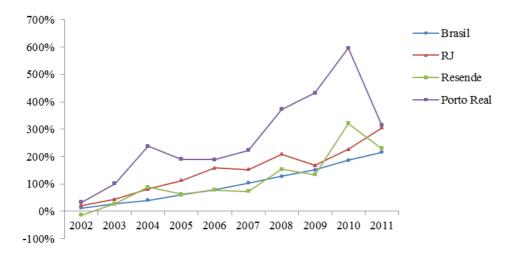
Embora o início desse "jogo" de atração de multinacionais tenha sido pouco amistoso, esses municípios visualizaram que, muito além, de uma montadora de carros, há a possibilidade de integração regional, no sentido do crescente interesse de empresas menores na região, aumento de empresas prestadoras de serviços, fluxos de mão de obra intermunicipais. Alguns números obtidos no site do CEPERJ demonstram o desempenho da economia, somando-se a isso, é possível observar a importância da localização.

A localização dessas plantas não foi dada ao acaso, o Médio Paraíba (RJ) está entre as principais metrópoles do país, perto do mercado consumidor e também com melhor acesso aos meios de produção. Em 2011, de acordo com os dados das Contas Regionais fornecido pelo IBGE, três estados (RJ, SP e MG) concentraram 53,1% do PIB brasileiro. A indústria de transformação representou 14,6% do PIB, sendo esses três estados responsáveis por 57,9% de toda produção da indústria de transformação, e é exatamente entre estes três importantes estados que Resende, Porto Real e Itatiaia estão localizadas, sem esquecer-se de outras cidades que estão ao redor e são significativamente importantes na mão de obra e no cenário econômico industrial. Por isso, cabe ressaltar as cidades de: Volta Redonda e Barra Mansa.

De acordo com Serrano e Summa (2012) o crescimento da produção industrial

brasileira cai de 10,56% em 2010 para 2,59% em 2011. A retração da indústria fica mais clara, nas cidades onde o setor principal da economia é a indústria, essa afirmação fica evidente no Gráfico 1. Lembrando que o setor industrial aqui abordado compreende a indústria de transformação e extração. Por isso, no estado do Rio de Janeiro não há uma queda, pois a indústria petrolífera se manteve. Em contrapartida, Resende e Porto Real que detêm plantas de indústrias de transformação, aparecem com uma queda significativa no setor.

Gráfico 1- Crescimento do setor industrial, com base no ano de 2001: Brasil, RJ, Resende e Porto Real



Fonte: Elaboração própria com base nos dados das Contas Nacionais—IBGE; PIB do Rio de Janeiro e municípios na Fundação CEPERJ.

Na composição do VA temos: Agropecuária, Indústria e Serviços. Nos municípios aqui apontados, o setor agropecuário tem representação insignificante na composição do PIB, embora tenha uma pequena produção na cidade de Resende. Para melhor compreensão da importância da indústria para esses municípios, observando a Tabela 1, fica claro a composição do VA das cidades em questão, do estado e do país no ano de 2011, e seus setores mais dinâmicos.

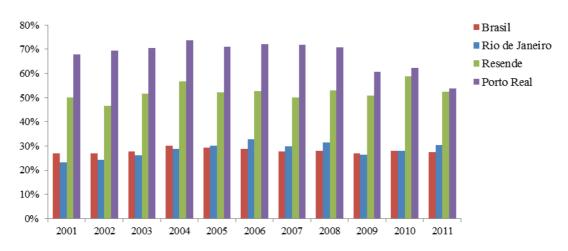
Tabela 1- Valor Adicionado, por setores - 2011: Brasil, RJ, Resende e Porto Real

Produto Interno Bruto (Valor Adicionado) em R\$ 1.000.000				
2011	Resende	Porto Real	Rio de Janeiro	Brasil
Agropecuária	20	1	1.718	192.653
Indústria	2.629	1.420	120.061	972.156
Serviços	2.376	1.221	273.294	2.366.062

Fonte: Elaboração própria com base nos dados das Contas Nacionais-IBGE; PIB do Rio de Janeiro e municípios na Fundação CEPERJ.

Essa tabela ajuda a entender a dinâmica das cidades de Resende e Porto Real, do estado do Rio de Janeiro e do Brasil. Nas cidades é possível observar a importância econômica da indústria, pois esta, em 2011 é responsável por mais da metade do VA. Enquanto no estado do Rio de Janeiro e no país, o setor de serviços representa maior parcela do VA. Cabe ressaltar que, além da própria produção, a indústria traz consigo a prestação de serviços industriais, fazendo com que o setor de serviços também cresça. No Gráfico 2 é observada uma sequência de onze anos e a participação do setor industrial nesse período.

Gráfico 2- Participação da indústria no VA: Brasil, RJ, Resende e Porto Real



Fonte: Elaboração própria com base nos dados das Contas Nacionais— IBGE e PIB do Rio de Janeiro e municípios na Fundação CEPERJ.

Para elucidar a influência do setor industrial nas cidades de Resende e Porto Real, fica claro no Gráfico 2, onde é apresentado o percentual da indústria no VA, em cada ano, desde 2001 até 2011. A participação industrial gravita em torno dos 50% na geração de



riquezas (bens e serviços) em Resende entre 2001 e 2011. Enquanto as indústrias de Porto Real aparecem com 74,7% na composição do PIB em 2004, caindo para 53,8% em 2011. Isso não significa, necessariamente, uma diminuição do setor industrial, mas o crescimento de outros setores. Os dados do CEPERJ que representam a participação da indústria, apresentados nesse trabalho refere-se tanto a indústria de transformação como a indústria de extração, esta última demonstra grande importância no Norte Fluminense, porém, nas cidades aqui apontadas, a indústria extrativa é irrelevante.

Em relação ao desenvolvimento socioeconômico, os índices sociais das cidades, apresentam um bom nível de desenvolvimento. O Índice FIRJAN de Desenvolvimento Municipal - IFDM varia de zero a um e classifica os resultados em cinco faixas de desenvolvimento: muito baixo (de 0,000 a 0,499), baixo (de 0,500 a 0,599), médio (de 0,600 a 0,699), alto (de 0,700 a 0,799) e muito alto (de 0,800 a 1,000). O IFDM de Resende foi de 0.8349 em 2011, ficando em primeiro lugar no estado, ou seja, a cidade com maior índice de desenvolvimento do Estado do Rio de Janeiro, o que representa um desenvolvimento muito alto. Porto Real, por sua vez, ficou em como oitava cidade mais desenvolvida do Estado do Rio de Janeiro, com IFDM de 0,7934, um alto nível de desenvolvimento. Esses dados apontam para municípios desenvolvidos, assim como a melhoria devido ao crescimento e desenvolvimento econômico, da mesma forma outras questões sociais surgem em torno das desigualdades sociais, estas que não são inexistentes.

A economia desses municípios tem influência de sua localização, em meio a um "triângulo", quando observada as principais capitais do país, essas duas cidades se beneficiam de rodovias, portos e aeroportos próximos. A seguir, a Figura 1, apresenta a região Sudeste brasileira, no ponto amarelo estão Resende e Porto Real, localizados na microrregião do Médio Paraíba e na região do Sul Fluminense, numa posição estratégica econômica, entre os principais centros produtores e consumidores do Brasil. São eles: as cidades do Rio de Janeiro à 166Km (ponto vermelho à direita), São Paulo à 313Km (ponto vermelho inferior) e Belo Horizonte à 402 Km (ponto vermelho superior).

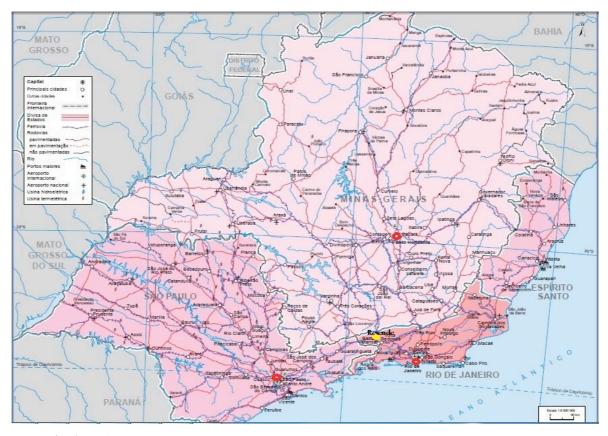


Figura 1: Sudeste brasileiro e a centralidade de Resende

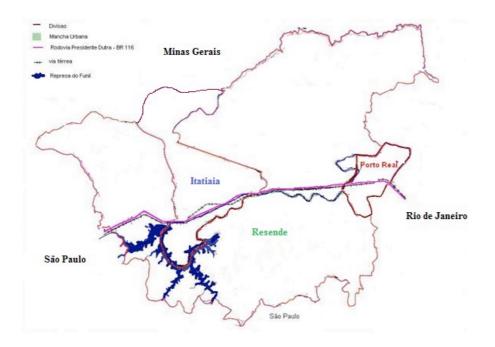
Fonte: site do IBGE mapas.

Como acessos principais às cidades de Resende, Porto Real e Itatiaia, podemos citar: duas rodovias federais: a primeira e principal, a BR116 (Rodovia Presidente Dutra) que liga Estados e Municípios de São Paulo e Rio de Janeiro e regiões norte e sul do país; a segunda é a BR-393 (Rodovia Lúcio Meira) que liga o município de Belo Horizonte, estados de Minas Gerais e Espírito Santo, Regiões Norte, Nordeste e Centro do país; podemos citar uma rodovia estadual RJ-155 (Rodovia Presidente Vargas/ Rodovia Francisco Saturnino Braga) que liga Angra dos Reis, BR - 101 (Rio - Santos). Além disso, esses municípios são servidos pelo tronco ferroviário mais importante do país, da Rede Ferroviária Federal S/A, hoje explorada pela MRS Logística.

A próxima figura (Fig 2) apresenta os dois municípios, suas divisas, a mancha urbana e os acessos principais às cidades de Resende e Porto Real.

Figura 2: Território de Resende e Porto Real

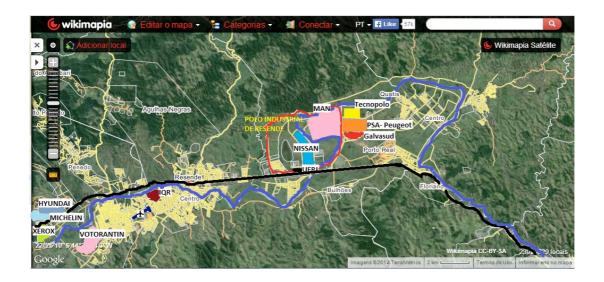




Fonte: Google Imagens

De acordo com dados do IBGE, a cidade de Resende apresenta área territorial de 1.095,253 Km², em 2011 a população residente era 119.769. Porto Real, por sua vez, tem um território de 50,746 Km², em 2011 apresentou população de 16.592. Itatiaia apresentou população de 28.783 em 2010 e área territorial de 245,147 Km². Assim como dito anteriormente, as cidades são cortadas por uma linha férrea, a BR 116 e o Rio Paraíba do Sul. A Figura 3 nos permite observar as cidades por outro ângulo, analisando o posicionamento, acesso e a interação entre as principais indústrias.

Figura 3: Principais empresas em Resende, Porto Real e Itatiaia



ESPAÇO, PLANEJAMENTO & INSURGÊNCIAS • BELO HORIZONTE 2015

Fonte: Wikimapia, mapa da cidade de Resende e Porto Real.

Essa figura apresenta a localização das empresas de Resende, Porto Real e também Itatiaia. O traçado vermelho representa toda área do polo industrial da cidade de Resende (23 milhões de m²), onde está a MAN Latin America, Nissan e a UERJ estão localizadas. Ao lado direito há um tecnopolo, a PSA Peugeot Citröen e GalvaSud que já fazem parte da cidade de Porto Real. Ainda é possível visualizar as Indústrias Químicas de Resende (IQR), no centro da cidade, indicada com a cor grená, próxima ao aeroporto da cidade. De cor rosa no canto inferior esquerdo da figura, está a Votorantim empresa de cimentos. Já a Hyundai, Michelin e Xerox se encontram no território de Itatiaia, outrora distrito de Resende. A linha preta indica a BR 316, bem próxima à linha azul, que indica o rio Paraíba do Sul.

Depois dessa caracterização econômica e posição geográfica dos municípios, o próximo tópico abordará o debate teórico sobre desenvolvimento regional, a observação dos planos diretores e pontuações sobre a indústria em meio aos principais projetos.

3. Desenvolvimento Regional envolto no Planejamento

Existe uma articulação natural e semelhanças entre o desenvolvimento e o planejamento, pois as decisões, ações, aspirações coletivas, capacidade de realização e potencialidades humanas, se fundem na busca por "algo melhor", porém, antes, passam pela planificação, escolha de ideias e construção. Nas palavras de Brandão:

O desenvolvimento, enquanto processo multifacetado de intensa transformação estrutural, resulta de variadas e complexas interações sociais que buscam o alargamento do horizonte de possibilidades de determinada sociedade. Deve promover a ativação de recursos materiais e simbólicos e a mobilização de sujeitos sociais e políticos buscando ampliar o campo de ação da coletividade, aumentando sua autodeterminação e *liberdade de decisão*. Nesse sentido, o verdadeiro desenvolvimento exige envolvimento e legitimação de ações disruptivas e, portanto, envolve tensionamentos, eleição de alternativas e construção de trajetórias históricas, com horizontes temporais de curto, médio e longo prazo. Daí seu diálogo com o planejamento. (BRANDÃO, 2014 p. 215).

Dessa forma, o planejamento é um meio para alcançar um fim, o desenvolvimento, que representa mais do que, simplesmente, crescimento econômico, mas se traduz em melhorias para a sociedade.

3.1 O Planejamento local

As mudanças econômicas, sociais, nacionais, internacionais, globalização, tecnológica, informacional, começaram a causar efeitos no país a partir da década de 1990, impactaram diretamente o setor industrial, esse que demonstra grande importância no crescimento econômico e geração de empregos, apresenta-se como um dos principais alvos de tantas transformações. Somando esses eventos ao estabelecimento da Constituição Federal de 1988, quando houve uma nova configuração das esferas de poder político, e os constituintes criaram três Entes Federados – União, estados e municípios – dando aos municípios o status de Ente Federativo, fato inédito e único no mundo – inicia-se uma nova fase de planificação, tendo os municípios e estados mais liberdade de escolha de projetos.

"A Região do Médio Paraíba é o mais importante centro da indústria de transformação do estado do Rio de Janeiro, no qual se encontram localizadas as principais plantas de setores tais como o metalomecânico, siderúrgico e automotivo". (SILVA, 2012, p. 184). Nesse espaço insere-se Resende e Porto Real, e futuramente Itatiaia tendo como principal setor, o automotivo.

De acordo com Ramalho & Santana (2006) a chegada das fábricas da Volkswagen Ônibus e Caminhões (1996) e da PSA Peugeot Citroën (2001) para os municípios de Resende e Porto Real, respectivamente, foi resultado da política de incentivos fiscais. Os primeiros efeitos desses investimentos para os municípios indicam algum dinamismo das economias locais, como aumento dos recursos públicos, instalação de outras empresas, criação de postos de trabalho e novas atividades de serviços. Embora a história de Resende (incluindo Itatiaia e Porto Real, distritos recentemente emancipados) desde os anos 1950 demonstre uma importância industrial, nos setores químicos, farmacêuticos, bebidas, energia nuclear, metalurgia e pneus, a chegada das empresas do setor automobilístico apresentou a possibilidade de um novo ciclo de crescimento. Um fato marcante da década de 1990 para esses municípios foi a disputa territorial desencadeada pelo anúncio da vinda da Volkswagen, o que ocasionou a emancipação de Porto Real em 1995, consequentemente a instalação da Volkswagen em Resende. Posteriormente a Peugeot se fixou em Porto Real, juntamente com



algumas empresas fornecedoras e a Galvasud empresa siderúrgica com produção voltada para indústria automobilística.

Nesse caso parece ter prevalecido a estratégia da competição, tradicional entre os municípios brasileiros. No entanto, embora a nova aglomeração industrial tenha sido formada a partir de uma política predatória de incentivos fiscais, já há indícios de que as instituições municipais e estaduais voltadas para o desenvolvimento econômico têm atuado no sentido da criaação de um novo polo industrial "metal-mecânico" (RAMALHO & SANTANA, 2006 p. 20)

Por parte dos municípios e estado, Ramalho & Santana (2006) discorrem que há empenho para que haja sinergia, geração de empregos e crescimento econômico. "São várias iniciativas em termos de legislação e criação de novos mecanismos de incentivo ao investimento na região." (RAMLHO & SANTANA, 2006 p. 20). A "Comissão Intermunicipal de Resende, Itatiaia, Porto Real e Quatis" se reúnem regularmente com a presença de representantes de empresas de todos os tipos para que haja debates sobre as questões locais. Porém, percebe-se a ausência da participação dos trabalhadores ou sindicatos nessas reuniões. De acordo com Ramalho & Santana (2006) nas atas dessas reuniões é possível identificar práticas associadas e que são estimuladas pela presença das montadoras.

Para que houvesse alguma sincronia e organização nos planos de ação dos municípios, surge como um marco legal para a instituição de novos mecanismos no campo do planejamento urbano, o Estatuto das Cidades, também conhecido como Lei Federal nº 10.257 de 2001. A Lei estabelece que todos os municípios com mais de 20.000 (vinte mil) habitantes deveriam criar seus Planos Diretores. Segundo o Estatuto Federal (2001) os Planos Diretores devem funcionar como um: "instrumento básico para orientar a política de desenvolvimento e de ordenamento da expansão urbana do município".

O Plano Diretor de Resende, Lei Nº 3000 de 22 de janeiro de 2013, juntamente com Lei nº 2.545, faz transparecer a importância do setor industrial no planejamento da cidade, e como os esforços municipais tem se voltado para industrialização do município. O Plano Diretor apresenta um macrozoneamento das áreas do município, no capítulo III, um tipo de divisão territorial. O "macrozoneamento tem como objetivo orientar a adoção de políticas públicas e a aplicação dos instrumentos previstos no Estatuto da Cidade, visando ao cumprimento da função social da cidade e da propriedade" (Lei Nº 3000 de 22 de janeiro de 2013, p. 44). Dentre as áreas está a Macrozona Industrial (MIND), direcionados aos investimentos industriais. A MIND se apresenta como abertura para instalação de novas

indústrias, com beneficios fiscais, áreas de qualidade e boa localização. Como complementação as políticas de atração de indústrias, criou-se a Lei nº 2.545 de de 29 dezembro de 2005, que institui o Programa de Atração de Estruturantes no Município de Resende – RESEINVEST.

Art. 1°. Fica instituído o PROGRAMA DE ATRAÇÃO DE INVESTIMENTOS ESTRUTURANTES – RESEINVEST, regido pela presente lei e destinado a fomentar o desenvolvimento econômico e social, mediante a concessão de incentivos fiscais a empresas interessadas em se instalar no Município, ou, para as já instaladas, desde que em projetos de ampliação de sua produção. (Lei municipal, Lei n.º 2545, de 29 de dezembro de 2005).

Dessa forma, é evidenciada a intenção do poder local em aumentar o parque industrial da cidade. A chegada da Volkswagen faz crescer a expectativa em torno das atividades industriais e a sinergia que elas poderiam gerar entre pequenas e médias empresas e prestadoras de serviços. Os meios utilizados foram os benefícios fiscais, a princípio utilizouse a diminuição da alíquota do ISS 0,05% e isenção de IPTU por um prazo de oito anos. Outra observação a se fazer nessa Lei, são os órgãos envolvidos para avaliação das empresas interessadas em se fixar na cidade, há ausência da participação popular, de órgão federal e algum órgão que trate das questões ambientais, ficando boa parte da decisão à cargo apenas do município, representados por seus órgãos e a FIRJAN com único ente estadual, são eles: Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico e Inovação; Secretaria Municipal de Gestão Fazendária; Secretaria Municipal de Gestão Estratégica e Planejamento; Controladoria Geral do Município; Procuradoria Jurídica e Advocacia Geral do Município; Associação Comercial Industrial Agropecuária de Resende (ACIAR); Clube dos Diretores Lojistas (CDL); Sindicato do Comércio Varejista de Resende; por fim a Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (FIRJAN).

Dentro dos benefícios cedidos as empresas é possível notar outras leis, como: "Autorizar os compromissos que, entre si, estabeleceram o Governo do Estado do Rio de Janeiro, a Administração Municipal de Resende e a Volkswagen do Brasil S/A para instalação da Fábrica de Caminhões e Ônibus." (Lei 1.931, 14 de junho de 1996). Essa lei faz referência a direta a instalação da Volkswagen no município, juntamente com participação da esfera estadual. Outra lei que foi sancionada no mesmo ano refere-se a "Autorizar a criação de Fundo de Apoio ao Desenvolvimento Industrial (FADI) destinado a reembolsar os gastos de



infraestrutura relativos à instalação de novas indústrias no município" (Lei 1.986, 16 de dezembro de 1996).

Todas essas evidências de planificação apontam para tentativa de contínua de industrialização, indo a um contrapé em relação a "desindustrialização" nacional. Nesse mesmo movimento pode-se observar o Plano Diretor de Porto Real, com foco no crescimento e desenvolvimento econômico sustentável.

A cidade de Porto Real se emancipa em torno de uma "guerra" na alocação da Volkswagen. Ao abrir mão dessa empresa, a cidade ganha sua independência em 1995. Embora tenha menos de 20 mil habitantes, e por isso não seja obrigatório a consolidação de um Plano Diretor, esse jovem município está em fase de elaboração do "Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável de Porto Real". Esse processo pode ser acompanhado através do site da prefeitura do município². O Cenário de Desenvolvimento Sustentável fundamentase na premissa de que o desenvolvimento municipal ocorrerá de forma planejada e sustentável, intensificando-se o inter-relacionamento e a articulação com os Municípios próximos.

Os Planos Diretores surgem como expressão dos anseios da sociedade em relação ao futuro das cidades, de forma clara e planificada. Embora haja um intenso debate em relação a participação social em sua construção, observa-se a ausência da população em decisões importantes e de grande interesse social. A busca pelo desenvolvimento econômico e social nesses municípios tem sido conduzida pelas expectativas trazidas pela instalação de empresas multinacionais. A perspectiva da sinergia que pode ser gerada por essas grandes indústrias, a esperança de mais empregos, mais recursos para administração do município, tudo isso, não está fundado apenas em "esperança", mas em teorias legítimas, defendidas pela maioria dos pesquisadores. As teorias sobre desenvolvimento local surgem como fonte de inspiração para a planificação das políticas locais.

3.2. Debates sobre Desenvolvimento Regional

A necessidade de buscar opções para o desenvolvimento se apresenta após as várias transformações ocorridas a partir da década de 1980, como já citadas anteriormente. Dessa forma, o planejamento e o desenvolvimento se entrelaçam e se completam. O planejamento como meio para alcançar o fim, o desenvolvimento. Nessa perspectiva, o objeto

_

² Site da Prefeitura de Porto Real http://www.portoreal.rj.gov.br/category/leis/



de estudo dos pesquisadores e formuladores de políticas passa a ser o desenvolvimento na escala local. Com isso as de teorias³ sobre o Desenvolvimento Regional são cada vez mais acessadas.

Até a década de 1940, de acordo com Diniz (2000) as teorias sobre desenvolvimento regional estavam restritas a questão da localização das atividades econômicas⁴. Posteriormente essas teorias foram modificadas e aperfeiçoadas. Numa visão econômica mais aceita, existem alguns motivos, essenciais, para que o Desenvolvimento Econômico Local (DEL) seja beneficiado em detrimento de outros projetos maiores. De acordo com Tello (2010) pode-se observar quatro pontos, nas teorias do DEL: primeiro o DEL tem uma vinculação geográfica do processo de desenvolvimento; segundo, os objetivos do DEL estão ligados a provisão de bens e serviços necessários a escala local, e que só são possíveis alcançar na escala local, devido a natureza da administração desses bens e serviços; terceiro, existe a necessidade de participação da sociedade local no processo de desenvolvimento; quarto e último ponto, diz respeito as diferenças entre o desenvolvimento local e o desenvolvimento nacional. O autor expõe que nas teorias de DEL, existe um conjunto de fatores que determinam a localização, as atividades e o crescimento, são elas: dotações de recursos locais (humanos, naturais e capital); a infraestrutura física; a distância dos mercados; os custos de transporte; as aglomerações espaciais e as economias de escala externas. Segundo Tello (2010) o Banco Mundial colocou o Desenvolvimento Econômico Local (DEL) como chave para tornar possível ao governo local, aos setores privados, aos organismos não governamentais e as comunidades locais a oportunidade de trabalhar conjuntamente para melhorar a economia local. O DEL pode ser definido como um processo estrutural e de crescimento, o qual aproveita o máximo dos recursos locais e permite que a sociedade de determinado local ou região de um país experimente um incremento continuo em seu bem-estar. Esse processo compreende três dimensões: a economia, a sociedade, e a dimensão política e administrativa.

Atualmente o Desenvolvimento local/regional tem buscado novas "fontes de inspiração", de acordo com Matteo (2011) podem-se citar algumas teorias mais utilizadas no momento, segue alguns exemplos: Começando pelos "Distritos Industriais" com influência marshalliana, "esses distritos são compostos por empresas de pequeno porte (muito semelhantes em tamanho), agindo em uma complexa rede simultânea de cooperação e

_

³ Como referência para leitura, algumas das principais teorias estão expressas nos trabalhos de MATTEO (2011) e CAVALCANTE (2007).

⁴ Sendo os principais autores: Von Thunen, Weber, Chirstaller e Losch. (DINIZ, 2000 p. 5).

concorrência." (PIORE e SABEL, 1984 apud MATTEO, 2011 p. 87). Ou seja, são sistemas produtivos locais com grande número de firmas que fazem parte de vários estágios e várias vias da produção de um bem. Outra teoria diz respeito aos "Ambientes Inovadores", o objetivo nessa hipótese são as externalidades tecnológicas, que são "construídas" através de cooperação e interdependência entre uma gama de empresas, fazendo com que haja dinamismo tecnológico nessa integração local. Pode-se citar também a "Organização Industrial" formulado por uma corrente neoschumepetriana onde o foco é a organização industrial e do mercado de trabalho local, os autores argumentam que a competição e a inovação abrem "janelas locacionais" para as regiões, onde procurariam os principais componentes de especificidades locais para alcançar o desenvolvimento endógeno.

Esses exemplos teóricos citados fazem parte de um pensamento único dominante, que tem em comum, o regional/local como a escala propulsora de mudanças e a ênfase na importância do setor industrial como "centro" do desenvolvimento regional, ou seja, a indústria como "motor" do crescimento e proliferação do desenvolvimento.

Para Brandão (2012) o que vemos atualmente é um excesso de endogeineidade nas políticas de fomento ao desenvolvimento, ou seja, a crença de que o poder local pode ser responsável pelo desenvolvimento e crescimento. Isso fez com que houvesse uma luta pelos lugares, cidades disputando e oferecendo benefícios para instalação de plantas industriais.

Essa luta dos lugares para realizar a melhor "venda da região ou cidade", como a busca desenfreada de atratividade a novos investimento, melhorando o "clima dos negócios", subsidiando os custos tributários, logísticos, fundiários e salariais dos empreendimentos, tem conduzido a um preocupante comprometimento, à longo prazo, das finanças locais e embotoado o debate das verdadeiras questões estruturais do desenvolvimento. (BRANDÃO, 2012 p. 39.)

Em países de grandes dimensões, como o Brasil, o problema se torna mais grave, fazendo com que cresça substancialmente as desigualdades regionais. Para o autor a questão não é a busca pela melhor escala para resolução dos problemas, mas que os projetos de desenvolvimento local estejam *pari passu* a um projeto nacional. No sentido localista a visão macroeconômica é deixada de lado - taxa de câmbio, taxa de juros, fisco, relação salarial, política monetária, questões financeiras - tendo como foco apenas os problemas e necessidades locais. Por fim, o localismo ao se distanciar da escala nacional fica a mercê do capital privado, o poder local acaba com pouca margem de manobra para as políticas locais e o tão desejado desenvolvimento regional fica atrelado aos interesses de mercado.

Resumindo esta sessão, é possível observar, de acordo com as teorias explicitadas que os investimentos privados têm procurado os "melhores lugares" para se instalarem. Esses lugares devem ser bem posicionados geograficamente, conectados as principais redes regionais, nacionais e internacionais. Devem possuir facilidades de acesso físico, tecnológico e informacional, onde haja mão de obra barata, acessível e tecnicamente qualificada. Deve haver o interesse público local, no sentido de incentivos, como doações de áreas e isenções fiscais, para que essas empresas venham ser instaladas. Por fim, percebe-se que Resende, Porto Real e atualmente Itatiaia se destacam nesses pontos, sendo, de fato, atrativas ao capital privado nacional e internacional. Porém, cabe aprofundar as discussões sobre o localismo exacerbado direcionado a um único setor, ou a poucos setores da economia. Torna-se imprescindível avaliar se os benefícios advindos com esses investimentos se serão de longoprazo, proporcionarão um caminho seguro ao desenvolvimento regional, atrelados as políticas nacionais, não apenas, para um aumento nos postos de trabalho, mas uma melhor distribuição de renda, melhoramento do nível de escolaridade, redução da pobreza e desigualdades, melhoria da qualidade de vida, e principalmente, se esse modelo – quando alcançar êxito – poderá ser implantado em outras regiões do país, para que as discrepâncias (econômicas e sociais) regionais não continuem crescendo.

4. Considerações Finais

Faz-se notório o empenho das políticas públicas locais para promoção do desenvolvimento local. Observou-se que as estratégias das cidades vão de encontro a contínua industrialização da região. O setor industrial apresenta importante dinâmica nas cidades em questão, puxadas pela indústria automobilística. Os índices do IFDM e dados apresentam uma melhoria na condição de vida da sociedade. Porém, um índice, *per si*, não consegue demonstrar todos os impactos sociais bons e outros ruins que ocorre no município diante da dinâmica econômica. O ano de 2014 se revela de maneira menos agradável aos olhos dessas cidades. Uma reportagem do jornal Folha do Interior em maio de 2014, reporta que mil funcionários da MAN (Volkswagen), em Resende, tiveram seus contratos de trabalho suspensos, enquanto o jornal O Globo apresenta a suspensão de 650 funcionários — o que representa 15% dos trabalhadores - da empresa PSA Peugeot, em Porto Real, devido ao baixo dinamismo do setor automobilístico em 2014. Afetando a economia e a mão-de-obra empregada.

É indiscutível alguns beneficios (aumento dos postos de trabalho, surgimento de empresas prestadora de serviço, oferta de alguns cursos profissionalizantes etc.) trazidos pelas indústrias. Porém, num contraponto, observa-se que esse modelo industrial tem seus percalços e inconsistências, vistos em momentos de crise. Podem-se apontar fatores externos e macroeconômicos para essa baixa do setor automobilístico. Isso demonstra a instabilidade desse espaço industrial em relação à sociedade. Fica evidente que o "desenvolvimento regional/local" necessita de maior integração a esfera nacional, devido sua incapacidade de resposta aos problemas exógenos. Porém, para buscar os rumos do desenvolvimento local ou regional, não se pode fugir da escala nacional, à qual concentra em seu domínio decisões que influenciam diretamente todos os setores, inclusive o industrial, como taxa de câmbio, taxa de juros, impostos de importação entre outros. Isso demonstra a importância de uma maior interação às políticas nacionais, para que esses empreendimentos não sejam apenas lucrativos às empresas, mas também que a sociedade goze dos benefícios do crescimento e desenvolvimento econômico. Como Vainer (2001) argumenta, deve haver uma perspectiva transescalar, ou seja, os processos políticos, econômicos, sociais e culturais têm dimensões escalares, ocorrem em várias escalas, não podemos imaginar um mundo uniescalar.

Referências

BRANDÃO, C. Território e Desenvolvimento: As múltiplas escalas entre o local e o global. 2ª ed. Campinas SP: Unicamp, 2012.

_____. Sobre desenvolvimento, planejamento e desafíos para a pactuação multiescalar no federalismo brasileiro. In: Governos estaduais no federalismo brasileiro. Capacidades e limitações governativas em debate. NETO, A. M. (org.) Brasília: Ipea. Cap. 6, p. 213-232 2014.

BRASIL, Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Estatuto das Cidades. Diário Oficial: Brasília, DF, 10 jul.de 2001.

CASTELLS, M. A Sociedade em Rede. 6ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 1999.



CAVALCANTE, L. R. M. T. Produção Teórica em Economia Regional: Uma Proposta de Sistematização. Associação Brasileira de Estudos Regionais e Urbanos. Salvador, 2007.

DINIZ, C. C. Global-Local: Interdependências e Desigualdade ou Notas para uma Política Tecnológica e Industrial Regionalizada no Brasil. In:Arranjos e Sistemas Produtivos Locais e as Novas Políticas de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico. CASSIOLATO, J. E; LASTRES, H. M. M. (orgs). Nota Técnica 9. IE/UFRJ. Rio de Janeiro, julho de 2000.

FOLHA DO INTERIOR: Mil trabalhadores têm contratos suspensos na Volks de Resende. Disponível em: < www.folhadointerior.com.br > Acesso em 22/05/2014

FUNDAÇÃO CEPERJ. PIB do Estado do Rio de Janeiro. Disponível em: < http://www.ceperj.rj.gov.br/ceep/pib/pib.html > Acesso em 18/07/2014

FURTADO, C. Subdesenvolvimento e estagnação na América Latina. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1966.

GOOGLE MAPAS. Disponível em: < https://maps.google.com.br > Acesso em 20/05/2014.

IBGE: CIDADES. Disponível em: < http://www.cidades.ibge.gov.br/ Acesso em 20/05/2014.

MATTEO, M. Teoria de Desenvolvimento Territorial.In Economia regional e urbana: teorias e métodos com ênfase no Regional. Cruz, B. O. (orgs). IPEA, Brasília. Capítulo 3, p. 79-112 2011.

O GLOBO: Peugeot-Citroën suspende 650 funcionários da fábrica de Porto Real, no Rio. Disponível em < http://oglobo.globo.com/economia/peugeot-citroen-suspende-650-funcionarios-da-fabrica-de-porto-real-no-rio-11654216 > Acesso em 30/07/2014.

O GLOBO: Fábrica da Land Rover começa ser erguida em 2014 em Itatiaia. Disponível em < http://gl.globo.com/carros/noticia/2013/12/fabrica-da-land-rover-comeca-ser-erguida-em-2014-em-itatiaia-rj.html Acesso em 30/07/2014.



PAIVA, C. A. Desenvolvimento regional, especialização e suas medidas. Revista FEE, v. 34, n. 1. 2006

PINTO, A. Notas sobre los estilos de desarrollo en América Latina. Revista CEPAL 96. Chile. Diciembre, 2008.

PORTO REAL. Prefeitura Municipal. Disponível em: < <u>www.resende.rj.gov.br/</u>> Acesso em 20/05/2014.

RAMALHO, J. R.; SANTANA, M. A. (orgs) Trabalho e Desenvolvimento Regional: Efeitos Sociais da indústria automobilística no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Mauad X, 2006.

RESENDE. Prefeitura Municipal. Notícia – Investidores. Disponível em: < www.resende.rj.gov.br/> Acesso em 20/05/2014.

SERRANO, F.; SUMMA, R. A desaceleração rudimentar da economia brasileira desde 2011. Revista Oikos, Vol. 11, Nº 2 (2012)

SILVA, R. D. Indústria e Desenvolvimento Regional no Rio de Janeiro 1990 – 2009. FGV Editora, Rio de Janeiro. 258 p. 2012.

SWYNGEDOUW, E. ¿Globalización o glocalización? Redes, territorios y reescalamiento. In Escalas y políticas del desarrollo regional: Desafíos para América Latina. BRANDÃO, C.; FERNANDEZ (orgs). Buenos Aires: Miño y Dávila, 2010.

TELLO, M. D. Del desarrollo económico nacional al desarrollo local: aspectos teóricos. Revista CEPAL 102. Pontificia Universade Católica del Perú. Diciembre, 2010

WIKIMAPIA. Mapa de Resende. Disponível em: http://wikimapia.org/country/Brazil/Rio_de_Janeiro/Resende/ Acesso em 20/05/2014.

VAINER, C. B. As Escalas do Poder e o Poder das Escalas: O que Pode o Poder Local? Rio

ST 3 > Desenvolvimento territorial, inovação e redes regionais



de janeiro: IPPUR/UFRRJ, 2001.