

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO

RANULFO VIDIGAL RIBEIRO

Desafios ao desenvolvimento regional do Norte Fluminense

Rio de janeiro

2010

RANULFO VIDIGAL RIBEIRO

Desafios ao desenvolvimento regional do Norte Fluminense

Dissertação de Mestrado apresentada como requisito para obtenção do Título de Mestre em Políticas Públicas, Estratégias e Desenvolvimento do Instituto de Economia da Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Orientador Prof. Renata Lèbre La Rovere.

Rio de Janeiro

2010

IF WE KNEW WE WERE DOING, IT WOULDN'T BE CALLED
RESEARCH, RIGHT?

(Einstein)

Se nós soubéssemos o que estamos fazendo, isso não seria
chamado de pesquisa, seria?

(Einstein)

AGRADECIMENTOS

À minha orientadora, Renata Lebre La Rovere pela dedicada atenção.

Ao meu co-orientador René Louis de Carvalho pela valiosa contribuição.

A professora Ana Célia Castro pelo inestimável incentivo.

RESUMO

A presente dissertação versa sobre o papel a ser exercido sobre o comportamento futuro da economia do Norte Fluminense pelo complexo portuário e industrial do Açú, cuja localização será o município de São João da Barra. Trata-se de uma intervenção de enorme envergadura com impactos expressivos sobre a base territorial e econômica, necessitando assim, da criação de uma nova institucionalidade local e regional, de modo a potencializar as externalidades líquidas derivadas do processo de implantação e consolidação do novo empreendimento. A presente dissertação visa discutir desafios e oportunidades relacionados a esse projeto.

Palavras-chave: economia; externalidades

ABSTRACT

This paper examines the role to be held on the future behavior of the economy of the industrial complex at Açú, whose location is in Sao Joao da Barra. This is an intervention of massive scale with significant impacts on the territorial and economic basis, requiring thereby creating a new institutional, local and regional level, in order to maximize the net externalities derivated from the process of implementing and consolidating the new venture. This research intends to discuss challenges and opportunities related to this project.

Keywords: economy; externalities

FIGURAS

Figura 1 – Aspectos intervenientes no IQM.....	36
Figura 2 – Evolução do IQM (ordem).....	36
Figura 3 – Índice de Desenvolvimento Humano 1991 2000.....	38
Figura 4 – Mapa do Plano Diretor do Município de São João da Barra.....	43
Figura 5 – Sistema MMX Minas-Rio.....	44
Figura 6 – Área de Interesse para a Avaliação Ambiental.....	48
Figura 7 – Aeroportos da Região Norte Fluminense	62
Figura 8 - Desenho do futuro Complexo portuário e Industrial do Açú. Fonte LLX	63
Figura 9- Futura malha rodoviária da Região Norte Fluminense.....	64

TABELAS

Tabela 1 – A distribuição regional dos investimentos para o Estado do Rio entre 2010 –

2012.....
.31

Tabela 2 – Principais investimentos na região Norte Fluminense.....31

Tabela 3 – Transporte de Cargas no Brasil.....59

SUMÁRIO

Introdução.....	10
Capítulo I - Desafios ao desenvolvimento.....	14
1.1 Desenvolvimento do Estado do Rio de Janeiro.....	14
1.2 Desenvolvimento do Norte Fluminense.....	23
Capítulo II - Perfil do desenvolvimento.....	25
2.1 Perspectivas de investimento para o Rio de Janeiro.....	25
2.2 Os Quatro eixos de desenvolvimento e uma clara visão do futuro.....	27
2.3 Perfil regional das intenções de investimentos.....	30
2.4 A economia petrolífera na região Norte Fluminense na década de 1990.....	34
2.5 Índice de Qualidade Municipal.....	35
2.6 Índices de Desenvolvimento Humano.....	37
Capítulo III - O município e suas características.....	39
3.1 Histórico do Município de São João da Barra.....	39
3.2 O Complexo portuário do Açú.....	43
3.3 Usina Termoelétrica Porto do Açú.....	45
3.4 Investimentos potenciais e oportunidades futuras.....	46
Capítulo IV - O papel do Estado no Desenvolvimento local da Região Norte Fluminense.....	49
4.1-O papel do poder público.....	49
4.2-O papel das políticas públicas.....	51
4.3 Uma análise do Porto do Açú do ponto de vista das ameaças e oportunidades relacionadas a infra-estrutura e logística.....	58
Conclusão.....	64
Bibliografia.....	71

INTRODUÇÃO

O estudo do tema desenvolvimento econômico costumava ser concebido em escala internacional ou nacional. Assim, o desenvolvimento dos espaços infranacionais seria determinado pelas estruturas econômicas globais e pela hierarquia internacional/nacional (Hobsbawm, 1995). Todavia, a diferenciação dos espaços no interior de um país mostra que certos lugares conseguem valorizar as suas vantagens e mobilizar os seus recursos mais, ou melhor, que outros. A partir dos anos de 1980, a globalização acentua estas tendências, e as diferenciações são definidas pela capacidade de cada país ou algumas regiões ou localidades de integrar-se aos fluxos “mundializados” de interdependência das atividades econômicas. A metáfora do arquipélago usada por Pierre Veltz (1993) por exemplo, resume o processo de desintegração vertical das empresas e a desconcentração e descentralização das economias nacionais em um ambiente completamente aberto para o mundo e criação de espaços vazios entre os pólos vinculados ao exterior.

A presente dissertação busca trazer a discussão das primeiras impressões sobre o investimento conjunto entre a Multinacional Anglo American e o empresário Eike Batista, acionista majoritário da empresa LLX e MMX, para a construção de uma unidade portuária no município de São João da Barra, no Norte Fluminense do Estado do Rio de Janeiro, bem como o papel governamental nesse processo, de forma a induzir as externalidades desse pólo industrial que irá surgir na retroárea da unidade portuária, de forma a alavancar mudanças em todo o município e região.

Este investimento ocorre, em função de uma nova arquitetura da economia mundial, com o surgimento da liderança da China e a ascensão da economia asiática. Esse novo cenário criou um novo patamar de demanda para as commodities metálicas e minerais, e tal fato incentivou a criação, tanto no Continente Africano, quanto na América Latina, de novas plantas industriais e logísticas financiadas por capitais internacionais em setores como petróleo, siderurgia e portos.

A metodologia empregada teve como base a revisão dos trabalhos de autores que fundamentaram a seguinte questão de pesquisa: a implantação de um porto numa região, provoca impactos no desenvolvimento da mesma, podendo estes levar o Estado a promover mudanças, a fim de se adequar a nova demanda regional.

Com relação à pesquisa de campo optamos por ouvir a opinião de especialistas de notório saber sobre a realidade social, cultural, territorial, econômica e ambiental do município de São João da Barra e da Região Norte Fluminense. Lançamos mão ainda, de farto material estatístico produzido pelo Relatório de Avaliação Ambiental Estratégica da Empresa LLX, dados das contas regionais do IBGE, estatísticas do Anuário da Fundação CIDE, além das pesquisas realizadas pelo SEBRAE e os índices de Qualidade Ambiental e Econômica, da própria Fundação CIDE, além de periódicos que buscam analisar o papel do governo nesse processo indutor que é de suma importância para o sucesso ou fracasso do município e região.

De acordo com Monié e Vidal (2006) a evolução do transporte marítimo, no mundo, sempre esteve associada à agilidade, traduzida pelo aumento da capacidade dos navios, por ganhos na velocidade e pela diminuição, significativa, do custo do frete, contribuindo para o encurtamento relativo das distâncias para os seres humanos, os mercados e as informações. Nos últimos 20 anos, a modernização dos transportes permitiu reduzir o tempo de permanência dos navios nos cais, e aumentar a capacidade de cargas diminuindo o custo do frete.

A literatura recente sobre o tema da navegação evidencia que um porto não é apenas um corredor, ele é mais: é um instrumento a serviço de um projeto de desenvolvimento. No mundo globalizado prioriza-se a agilidade nas conexões que transportam bens ou serviço tangíveis e/ou intangíveis, bem como uma maior valorização das potencialidades locais que devem interagir com a dinâmica do comércio local ou global, sob a ótica da sustentabilidade.

No primeiro capítulo evidenciamos o processo recente de desenvolvimento da economia fluminense, cuja história nos revela inflexão positiva na década dos anos 90 e reinserção no contexto da economia globalizada, decorrente de uma gama de novas plantas industriais em processo de implantação no seu território.

Outro fenômeno constatado nas décadas recentes é a consolidação da interiorização da produção industrial no Estado do Rio de Janeiro. Esse movimento ganhará reforço com nova logística oriunda do Arco Metropolitano e a finalização do Complexo Petroquímico de Itaboraí e no caso específico do Norte Fluminense, a nova estrutura portuária em fase final de construção mudará de modo expressivo a inserção daquela região no contexto econômico estadual, nacional e mundial. Sendo analisado de forma mais sucinta, o porto do Açú, localizado no município de São

João da Barra.

O segundo capítulo analisa as intenções de investimentos para o Estado do Rio de Janeiro, ao longo do início da atual década. De acordo com o Relatório da FIRJAN (2009), as novas inversões previstas consolidam, nesta vertente, o papel do Norte Fluminense, e em especial Campos como o pólo logístico e de serviços especializados da região. Neste contexto, Macaé continuará sendo uma base industrial e de serviços consolidada para o apoio a produção petrolífera, enquanto ao longo da orla, compreendida entre Quissamã, Campos e São João da Barra, estão surgindo dois novos pólos industriais e logísticos. O documento da FIRJAN aponta ainda, a cidade do Rio de Janeiro, como centro de serviços de alta qualidade e pólo de cultura e entretenimento de importância nacional e internacional.

O terceiro capítulo destaca o Porto do Açu e seu impacto local e regional. Considerando-se o “path dependency” de cada país, região ou localidade, estudamos o município de São João da Barra e sua história incluindo um olhar sobre o ambiente sócio econômico, bem como o impacto da estrutura portuária e seu desdobramento industrial na retroárea do mesmo, sobre a economia local e regional e o forte impacto sobre a questão ambiental em uma área com forte vegetação nativa e uma população ainda hoje, voltada para a economia agrícola de subsistência, pesca, turismo e veraneio.

Por se tratar de uma intervenção nos campos logístico e econômico ainda recente, poucos são os estudos sobre os impactos do Porto do Açu. Entretanto, no caso específico do futuro Complexo do Açu, segundo Ribeiro (2010), faz-se necessário o estabelecimento de um novo paradigma desenvolvimentista que associe geração de empregos com atendimento às necessidades básicas e o estabelecimento de um modelo ambientalmente sustentável.

O tamanho e a envergadura do Projeto do Complexo Portuário e Industrial da Barra do Açu tende a desconcentrar a geração de valor agregado no Norte Fluminense, fortalecendo a industrialização de um município marcadamente agrícola, e gerando uma mudança de patamar populacional, acelerando a urbanização com forte pressão sobre os equipamentos sociais na saúde, na educação na habitação e nos transportes, além de acarretar perda de vegetação e pressão sobre grupos vulneráveis.

Dentro dessa perspectiva buscamos ao longo da dissertação evidenciar o processo de acumulação de capital, a geração de empregos, a distribuição de renda

e a incorporação social tanto em termos locais quanto em termos regionais, sempre buscando destacar o papel central das políticas públicas locais, regionais e nacionais como fontes de geração de externalidades positivas na busca de um equilíbrio entre a ação dos agentes privados e os anseios da sociedade, tendo assim o governo um papel central nesse novo desenho institucional.

Assim o quarto capítulo irá analisar e mostrar o papel governamental nesse processo de indução de externalidades, como sua participação é de suma importância para promover o desenvolvimento local e regional da região, como o do Estado e País.

CAPÍTULO 1: DESAFIOS AO DESENVOLVIMENTO DO RIO DE JANEIRO

1.1 Desenvolvimento e catching up

A partir da década de 1980 vem sendo articulada uma nova configuração espacial associada à Nova Economia. Os fatores que colaboraram para essa reestruturação são a globalização e a organização empresarial estruturada em rede, não mais verticalmente, ao mesmo tempo em que é observada a crescente urbanização da população.

Quanto à globalização, o fator mais importante é a perda de capacidade política e financeira do Estado em sustentar-se, como ator central das políticas públicas, inclusive as referentes ao desenvolvimento espacial (KRUGMAN, Crises Monetárias, 2001).

A ameaça de migração dos investimentos tende a ser uma tática adotada para submeter o poder público, aos interesses das empresas que fazem suas preferências locacionais não mais baseadas na disponibilidade de recursos de baixo custo, consideradas “vantagens comparativas estáticas”, mas sim nas “vantagens comparativas dinâmicas”, isto é, na oferta de infra-estrutura, de mão-de-obra qualificada e de gestão macroeconômica eficiente e estável.

Alexander Gersckenkron, baseado em estudo a respeito da industrialização da Europa, argumentou muito apropriadamente que a posição econômica de uma região relativamente a outras regiões mais desenvolvidas, influi diretamente sobre a natureza da intervenção estatal no seu processo de desenvolvimento. O ritmo acelerado de mudança tecnológica e as cada vez maiores disparidades entre suas atuais e potenciais taxas e níveis de desenvolvimento econômico determinaram outros caminhos para as regiões da então “Intervenção estatal para dar condições seguras aos grandes donos do capital”.

Uma primeira idéia básica, extraída de Gerschenkron (1962), é a de que quanto maior o atraso relativo, maior a necessidade de utilizar recursos estratégicos para enfrentá-lo. Ou seja, menores as chances de contar tão somente, com a mão invisível do mercado. O Brasil como nação teve de lidar com essa realidade ao longo do século XX. E, dentro do país, o Estado brasileiro, sob a ótica intervencionista que o inspirou de 1930 aos anos de 1980, tentou reproduzir esse padrão para atenuar os

desequilíbrios regionais.

Entretanto para fugir do ciclo vicioso de crescimento limitado, atualização tecnológica restrita e subdesenvolvimento estrutural contínuo são necessários discutir as lições oferecidas pelos processos de *catching up* bem-sucedidos e avaliar os novos desafios e oportunidades existentes.

A segunda lição sugerida por Gerschenkron (1962), indica as diferenças entre as industrializações retardatárias e o caso inglês. Gerschenkron investiga como o atraso econômico pode influenciar a natureza da industrialização e aponta especificidades dos processos de industrialização retardatária. As diferenças entre o processo inglês e os posteriores podem ser sintetizadas em cinco tópicos:

a) velocidade do desenvolvimento; b) estruturas organizacionais e produtivas da indústria; c) estruturas institucionais (que determinam tanto a velocidade do desenvolvimento quanto as estruturas da indústria); d) clima intelectual; e e) uma relação mais geral entre o grau de atraso, as potencialidades industriais das regiões e as estruturas institucionais necessárias.

A análise de Gerschenkron pode ser interpretada como a identificação da importância decisiva de inovações institucionais para dar conta das exigências impostas pelo caráter retardatário da industrialização.

As experiências de *catching up* observadas nos séculos XIX e XX, quando se toma a elaboração de Gerschenkron como referencial, apresentam uma notável diversidade de trajetórias e de arranjos existentes. As razões para essa diversidade são múltiplas: diferenças em termos dos paradigmas tecnológicos dominantes, diferentes regiões hegemônicas, contextos internacionais distintos, pontos de partida nacionais variados e conseqüentes diferenças em termos de graus de atraso relativo. As inovações institucionais, portanto, devem responder a desafios diversos e específicos a cada processo de desenvolvimento. Por isso, processos de *catching up* não podem ser reduzidos à mera cópia de algum modelo anterior bem-sucedido.

Assim, para que o processo de desenvolvimento de uma região seja bem sucedido é necessária uma correta interação entre o setor público e o privado. Essa interação pressupõe visões de longo prazo, capacidade de definir metas e objetivos e de acompanhar a sua implementação. Plasticidade para aprender com erros ao longo do processo é essencial. Em segundo lugar, a flexibilidade para articular e rearticular políticas industriais à medida que as fases do processo de industrialização se sucedem. Cada fase tem políticas industriais específicas, que

devem ser superadas junto com a superação da fase correspondente. As políticas industriais têm, assim, um aspecto dinâmico: elas se transformam ao longo do tempo. Em terceiro lugar, a importância da construção de um sistema financeiro capaz de promover os investimentos de longo prazo e de criar um ambiente propício ao investimento inovativo. Em quarto lugar, a importância da constituição de uma expressiva capacidade de absorção tecnológica, apoiada num processo de cópia, adaptação e aprimoramento de inovações geradas nos centros avançados.

Podem-se observar como exemplos desse processo, os casos da Coreia do Sul e de Taiwan que tiveram no processo japonês uma referência importante. No caso da Coreia do Sul, a principal lição é a forma como a interação entre os setores públicos e privado ocorreu, através do “mecanismo de reciprocidade” (AMSDEN, 2009). Por esse mecanismo, as prioridades definidas pelo governo (em seus planos de desenvolvimento) orientavam investimentos a partir de um sistema financeiro estatal, que exigia como contrapartida do setor privado o cumprimento de metas bem definidas em termos de exportação, gastos em P&D etc. No caso de Taiwan, a interação entre público e privado se deu de forma um pouco distinta, em especial quanto ao papel das empresas pequenas e médias no processo de desenvolvimento (WADE, 1990). Ao contrário da Coreia do Sul, em Taiwan as empresas menores desempenharam um papel central, o que definiu uma forma de relacionamento diferente com os institutos públicos de pesquisa. Outra diferença é o importante papel das subsidiárias de multinacionais no caso de Taiwan.

De uma forma mais geral, as experiências do Japão, Coreia do Sul e de Taiwan podem ser avaliadas como formas singulares de combinação entre políticas públicas e mecanismos de mercado. No caso da Coreia do Sul, um comentário adicional relativo a mudanças qualitativas é importante. Durante o processo de catching up, os papéis desempenhados por universidades, institutos de pesquisa e empresas foram mudando ao longo do tempo. Enfim, as inovações institucionais são um pré-requisito e sua dinâmica é essencial. A capacidade para implementar tais inovações e a flexibilidade para mudá-las ao longo do processo são decisivas. Capacidade de coordenação para a criação de políticas públicas e a mudança institucional são as variáveis-chave do processo e componentes decisivos de políticas públicas ajustadas à dinâmica do capitalismo do século XXI.

Segundo Gerschenkron (1962): “o processo de industrialização só tem início se os movimentos neste sentido passam a ocorrer, como se fosse ao longo de uma

ampla frente, partindo simultaneamente ao longo de muitas linhas de atividades econômicas. Isto constitui em parte o resultado da existência de complementaridades e indivisibilidades nos processos econômicos. Não se pode construir ferrovias, a menos que ao mesmo tempo sejam abertas minas de carvão; a construção de metade de uma ferrovia não irá adiantar, se for preciso ligar um centro no interior do país a uma cidade portuária.

Os frutos do progresso industrial em certas linhas são recebidos como economias externas por outros ramos da indústria, cujo progresso por sua vez traz benefícios às primeiras. O artigo intitulado “Analisando os diferenciais de inovação e capacitação da força de trabalho”, busca identificar o potencial de determinadas regiões alcançarem os níveis de produtividade mais elevados (LEMOS e OUTROS, 2006).O conceito de Catching up empregado pelos autores compreende a capacidade de centros secundários de absorver técnicas e conhecimentos gerados nos centros líderes, de forma a permitir que outras regiões alcancem níveis de produtividade das economias mais dinâmicas e, portanto, reduzam o hiato tecnológico e de desenvolvimento econômico que os separa.

Segundo os mesmos autores há uma escala urbana mínima abaixo da qual são muito difícil a internalização do crescimento sustentado e, a partir deste tamanho mínimo, aumentos agregados da demanda incorreriam em economias urbanas de escala, delineando o potencial aglomerativo da região. Entretanto, na medida em que estes mesmos centros urbanos crescem, eles passam a apresentar deseconomias de aglomeração decorrentes da elevação dos custos dos fatores, como solo urbano e força de trabalho, além de problemas relacionados à difícil acessibilidade e excessiva verticalização.

Na visão destes autores (LEMOS E OUTROS), regiões pólos com alto dinamismo são aquelas beneficiadas por: disponibilidade de recursos naturais, políticas governamentais de redução dos desequilíbrios inter-regionais, por meio de investimentos diretos, melhoria de infra-estrutura e incentivos fiscais; concentração pessoal e espacial da renda criadora de uma área de mercado de elevado poder de compra e concentração de atividades de pesquisas necessárias aos novos investimentos, mais intensivos em conhecimento e mais demandantes de atividades de serviços complementares complexos.

A efetivação de um processo de desconcentração é resultado também da ampliação do mercado regional e da difusão do conhecimento, fundamental para

que a região possa realizar o catching up e inaugurar um círculo virtuoso de desenvolvimento.

A possibilidade de realizar o catching up só é efetiva quando as regiões emergentes apresentam requisitos mínimos de capacitações sociais (social capabilities). Como destaca Abramovitz (1986) tal conceito compreende: a implementação de órgãos institucionais de pesquisa, fomento e cooperação; desenvolvimento da infra-estrutura educacional e valorização da força de trabalho; e a fixação de condições macroeconômicas e monetárias que sejam capazes de garantir a mobilidade de recursos objetivando a exploração de tecnologias externas.

É necessário também que a região crie um ambiente propício a capacidade inovadora, capaz de aperfeiçoar tecnologias já existentes e desenvolver inovações (Dosi, 1988). Trata-se do desenvolvimento de um sólido sistema de inovação criador de um ambiente seletivo adequado que minimiza a incerteza que endogeneiza o progresso tecnológico.

O autor Albert Hirschman (1958) sustenta que o processo de desenvolvimento regional passa pelo surgimento dos chamados pólo de crescimento, capazes de deflagrar o progresso das regiões em sua volta. Apesar de esse processo trazer consigo conseqüências negativas relacionadas principalmente ao agravamento das disparidades regionais ele promove também efeitos positivos, sobretudo os chamados “efeitos de fluência” que alavancam os processos de desenvolvimento através da complementaridade regional. Esta gera spillovers, i.e. “efeitos de transbordamento” do conhecimento – imprescindíveis ao desenvolvimento econômico, na medida em que as inovações tecnológicas e o potencial científico são tão importantes quanto à infra-estrutura urbana e financeira. Para os autores uma questão fundamental está relacionada à capacitação do pessoal envolvido em produção e pesquisa, posto que, exercerão importante papel na atratividade de novos investimentos. O investimento em recursos humanos, que envolve alimentação, habitação, saúde, cultura, educação formal e treinamento profissionalizante – devem ser encarados como uma forma de capital, ou seja, o estoque e educação incorporados pelo indivíduo constitui uma forma de “capital humano” essencial a eficiência produtiva.

Lemos et al. usaram a hipótese de catching up de Abramovitz (1986), segundo a qual o patamar de desenvolvimento de uma região localizado na fronteira tecnológica estaria diretamente relacionado ao seu elevado estoque inicial de

capital, condicionando o crescimento da produtividade às novas descobertas tecnológicas. Já nas regiões abaixo da fronteira, onde o estoque inicial de capital é menor, a melhora nos níveis de produtividade é potencialmente mais elástica e envolve menores custos, uma vez que pode ser inicialmente alcançada através da “imitação” de tecnologia já existente.

A idéia de convergência na economia, (por vezes também conhecido como o efeito catch-up) é a hipótese de que nas economias mais pobres, a renda per capita tende a crescer a taxas mais rápidas do que as economias mais ricas. Como resultado, todas as economias devem eventualmente convergir em termos de renda per capita. As regiões em processo de desenvolvimento têm o potencial de crescer a um ritmo mais rápido do que as regiões desenvolvidas, porque retornos decrescentes (em particular, o capital) não são tão fortes como o capital dos países ricos. Além disso, nas regiões mais pobres, podem se replicar métodos de produção, tecnologias e instituições, atualmente utilizados nas regiões desenvolvidas.

A literatura nos revela muitos exemplos de países que com trajetórias convergentes que validam a teoria de catch-up. Na década de 1960 e 1970, os Tigres Asiáticos rapidamente convergiram com as economias desenvolvidas. Estes incluem Singapura, Hong Kong, Coreia do Sul e Taiwan - que hoje são considerados países ou cidades desenvolvidas. No período pós-guerra (1945-1960) exemplos incluem a Alemanha, França e Japão, que foram capazes de recuperar rapidamente o seu estado antes da guerra, substituindo capital que foi perdido durante a Segunda Guerra Mundial.

Alguns economistas alegam que os fatores endógenos, como a política do governo, são muito mais influentes no crescimento econômico do que os fatores exógenos. O autor Alexander Gerschenkron afirma que os governos podem substituir a falta de estrutura por um papel mais ativo, promovendo o catch up. A hipótese dos historiadores econômicos Kenneth Sokoloff e Stanley Engerman sugeriu que as dotações são um determinante central da desigualdade estrutural que impede o desenvolvimento institucional em algumas regiões.

No caso brasileiro, o abandono por parte do governo federal de políticas ativas para equacionar a questão do desenvolvimento desigual deixou aos Estados a alternativa de enfrentar o problema por conta própria. A solução típica que se utilizou foi a de operar com mecanismos fiscais dentro da margem de autonomia que cabe aos Estados no arranjo federativo brasileiro. Estabeleceu-se uma intensa

disputa por investimentos, sobretudo entre os Estados economicamente mais fortes, configurando a chamada "guerra fiscal". A ação municipal tornou-se ainda mais importante num momento em que a mobilidade dos fatores de produção e a concorrência entre as firmas criam oportunidades de crescimento ao mesmo tempo em que ameaçam os empregos e as rendas locais. Nas teorias contemporâneas sobre a ação pública local, a ênfase é colocada sobre a função de coordenação, de simplificação, de informação e de suporte aos agentes e aos projetos econômicos. Em resumo, trata-se, para os poderes públicos locais, de participar na regulação do sistema socioeconômico municipal.

Em todos esses domínios, fica clara a necessidade da coordenação entre as estratégias, de intervenção, de apoio, de informação, enfim de ações organizadas coletivamente, que ultrapassem as possibilidades e os interesses micro ou individuais. Desenvolvimento envolve ruptura com inércias, mobilização, mudança estrutural, reformas e destruição criadora. A democracia e o contexto participativo são essenciais para a criatividade e a experimentação necessária para uma estratégia de desenvolvimento que combine a construção de um sistema de inovação e um sistema de bem-estar social.

1. 2 Desenvolvimento do Estado do Rio de Janeiro

O Rio de Janeiro apresentou uma trajetória atípica em termos econômicos, por ser a unidade da federação que apresentou maiores dificuldades para se inserir, positivamente, no novo padrão de especialização do desenvolvimento, no período denominado pós-fordista. Tal fato se deveu à profunda crise que o Estado presenciou, entre o início dos anos 80 e a primeira metade dos anos 90, como destacado por autores como Santos (2003), Natal (2005), Osório (2006) e Loureiro (2006).

Segundo os autores antecedentes, a economia fluminense apresentava-se pouco articulada, não estabelecendo vínculo entre as regiões que a compõem, resultante de sua histórica divisão entre núcleo e periferia. O Rio de Janeiro era a região metropolitana responsável praticamente por toda a economia fluminense, visto que o interior do Estado não expressava grande potencial, diferentemente do que acontece no interior de São Paulo e Minas Gerais. Superar a excessiva

polarização na economia do Estado do Rio de Janeiro seria uma prévia essencial para dinamizar sua economia, a exemplo do que ocorre nos referidos Estados acima.

Enquanto o Rio de Janeiro foi capital do país, e isso se deu por quase 200 anos, o desenvolvimento econômico nunca foi prioritário, já que como sede da administração do governo central lhe era conferidas vantagens geográficas relacionadas à presença de um grande contingente de trabalhadores com rendas estáveis e altas. Já o interior se favoreceu da presença da economia cafeeira.

Historicamente, não obstante a cidade do Rio de Janeiro demonstrar uma contínua diminuição de posição relativa se comparada a São Paulo no decorrer do século XX, o dinamismo carioca persistiu próximo ao da média nacional. Somado a isso, o Estado foi palco de investimentos federais, como a instalação da Companhia Siderúrgica Nacional, a Fábrica Nacional de Motores, a Companhia de Álcalis e a Refinaria Duque de Caxias, investimentos que se deram pela proximidade com a capital e a inclinação dominante do governo central a favor da efetuação de um contraponto no país ao predomínio econômico paulista.

Pouco mais de uma década após a transferência da capital para Brasília, em 1975 foi criado um novo Estado através da fusão da Guanabara e do antigo Rio de Janeiro, com o fundamento de retificar um erro histórico e colaborar para a propagação da economia do interior estadual, mediante a instalação de novos setores tecnologicamente de ponta, como o de energia atômica, com a criação da usina nuclear de Angra dos Reis. O agravamento do contexto externo obrigou o governo a retardar projetos, determinando maior seletividade nos gastos públicos, o que não permitiu a implementação de novos projetos a serem localizados no Rio de Janeiro. Dessa maneira, o governo da fusão, não obteve a reversão no quadro de crise econômica fluminense, não obstante a presença da Petrobrás na região Norte fluminense, a partir da década de 1980. Enquanto isso, São Paulo tornava-se a “locomotiva da economia brasileira” e a economia fluminense reduzia-se a mero “vagão”. Em 1970, o estado do Rio de Janeiro participava com 16,07% do PIB nacional, percentual que se reduziu para 11,43% em 1990. A partir de 1994 a expansão da economia brasileira torna-se mais intensa do que a fluminense, e em 1997 a contribuição do Rio de Janeiro é de apenas 11,0% (NATAL, 2005). A partir de 1996, quando a matriz insumo-produto elaborada pela fundação CIDE, órgão do Governo Estadual Fluminense, passou a ser calculada, a participação do interior do

Estado na composição do PIB, inverteu uma tendência histórica, que colocava a capital com quase 70% do PIB do Rio. Surgiu no médio Paraíba, um pólo metal mecânico oriundo da siderurgia em Volta Redonda e das novas montadoras implantadas em Resende e Porto Real.

No que se refere ao setor terciário, a expansão mais considerável decorreu do peso das atividades de administração pública, defesa e seguridade social, apesar do “enxugamento” promovido pela “reforma do Estado”, nas décadas recentes, enquanto predominava a doutrina do Consenso de Washington, a qual nesta crise internacional recente perdeu parte do seu brilho. Nos anos de 1990, São Paulo e Rio de Janeiro estabilizaram-se como localizações preferenciais das atividades de serviços especializados, tornando-se importantes “economias de serviço”, como por exemplo, os serviços de telecomunicações e os demais “serviços ao produtor”.

O atual contexto deveria pressupor a possibilidade de que a economia fluminense poderá superar sua secular inércia. Não apenas em decorrência da presença da mencionada “economia de serviços” na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, mas também da disponibilidade das novas vantagens locais: grande mercado consumidor, oferta de infra-estrutura produtiva e mão-de-obra.

A contenção do declive dos índices de crescimento econômico e a reversão desta tendência no Estado ocorreram em meados da década de 1990, a partir dos seguintes fatores: mudanças na gestão política, na estrutura produtiva e na capacidade de absorção de novas tecnologias e segmentos industriais, o que se deve principalmente à infra-estrutura técnico-científica e de pesquisa disponível no Estado. Conforme citado anteriormente, a política de privatização no setor produtivo estatal é outra face na “reforma do Estado”, predominante ao longo da década de 1990. Obstante os possíveis impactos no emprego público, é necessário considerar que as privatizações nos serviços de telecomunicação vêm transformando o Rio de Janeiro em sede de grande parte das empresas que exploram o “nó” da malha de telecomunicação. Por outro lado, o processo de privatização do setor de transportes públicos da malha ferroviária não gerou a expansão planejada na qualidade dos serviços principalmente na região metropolitana do Rio de Janeiro (NATAL, 2004).

Um legado deixado pelo longo processo de industrialização do Estado, e importante para a recuperação econômica deste Estado foi que, devido aos investimentos públicos do governo federal e à centralidade da cidade do Rio de Janeiro, foram realizados grandes investimentos em infra-estrutura produtiva e em

empresas públicas na formação de uma importante base de pesquisa científica e tecnológica. Trata-se do conjunto das instituições de ensino superior e de pesquisa, enfim, um complexo de ciência e tecnologia que tem sido, por um lado, o que mantém o Estado como importante centro industrial e, por outro, uma importante base para sua recuperação econômica e de inovação tecnológica.

Outros dois importantes fatores que colaboraram para a recuperação econômica do Rio de Janeiro é que o Estado participa de forma privilegiada do espaço mais dinâmico da industrialização brasileira que é o triângulo São Paulo - Rio de Janeiro - Minas Gerais, e também que a maioria das empresas públicas criadas no Estado continua com sua sede e maior parte de suas atividades em território fluminense, como por exemplo, Petrobrás, Furnas, Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social etc.

A partir da segunda metade do ano de 2008 o mundo viveu uma crise de proporções semelhantes ao ocorrido em 1929 (TAVARES, 2009). Entretanto, a pesquisa da FIRJAN (2009) revela também que a crise mundial, apesar de ter afetado a decisão de investimento de algumas empresas, não afetou os grandes empreendimentos, já iniciados ou anunciados para o período no Estado do Rio de Janeiro. O mesmo documento afirma que ainda é possível destacar que existe atualmente no Estado do Rio de Janeiro a formação de quatro grandes eixos de desenvolvimento: o Norte, ancorado pela construção do Complexo Portuário do Açu e investimentos em exploração de petróleo; o Leste, com o Comperj; o eixo de Sepetiba, derivado da competitividade logística da região a partir da combinação de portos, rodovias e indústria; e o eixo Sul, cujo motor maior será a retomada da construção de usina nuclear Angra Três.

Observando a distribuição regional, nota-se uma maior interiorização dos investimentos. O eixo Leste fluminense, que reponde por 12,3 % do total de investimentos (FIRJAN, 2009), tem como setores mais importantes a indústria petroquímica e naval. No eixo Norte, inversões em infra-estrutura logística, siderurgia, energia e na indústria naval tornam a participação da região bastante significativa no total de investimento do Estado: 10,3 %. O eixo Sul fluminense receberá 3,9 % dos investimentos previstos, sobretudo em siderurgia e energia.

Na área do entorno do Porto de Sepetiba, no final da década de 90, teve início o processo de recuperação da indústria naval, mas especificamente em Angra dos Reis, local também fortemente especializado dos serviços de turismo e

entretenimento. Entre Itaguaí e a Zona Oeste da cidade do Rio de Janeiro o projeto siderúrgico Thyssen Krupp tende a mudar a realidade socioeconômica regional.

Cabe ressaltar que 62% dos investimentos irão beneficiar várias regiões, o que evidencia a sua desconcentração. Assim, o Estado do Rio de Janeiro – o segundo PIB nacional (IBGE 2009), vive nos últimos anos um período de grande expectativa, diante de um conjunto de fatores. Destaca-se, em primeiro lugar, a carteira de novos investimentos industriais logísticos e de serviços e, em paralelo, a confirmação da necessidade de fortalecimento de sua infra-estrutura, de modo a suportar empreendimentos como a Copa do Mundo em 2014 e sediar os Jogos Olímpicos em 2016.

Segundo o relatório da FIRJAN, o Rio de Janeiro é, ainda, um “Estado de logística”, já que suas características naturais o colocam em uma posição privilegiada comparativamente aos demais estados da federação: centralidade e multimodalidade. De fato, existem no Rio cinco portos de diferentes perfis que exportam 13,5% do total brasileiro. Além disso, três aeroportos de grande porte também fazem parte dos equipamentos logísticos do Rio.

As características que destacam o Rio de Janeiro no âmbito nacional fizeram com que, nos anos recentes, diversos investimentos fossem atraídos para o Estado. A dimensão desses investimentos associados ao impacto que trarão à economia local e nacional poderá criar verdadeiros eixos de desenvolvimento, que guiarão o processo de acumulação de capital, ao longo das próximas décadas.

O eixo de desenvolvimento projetado para o Norte Fluminense tende a acarretar uma rápida transformação da realidade econômica e social de uma região ainda pouco diversificada. Sua economia – historicamente voltada para a produção de cana-de-açúcar – já sofreu forte alteração no final dos anos 90, com o início da exploração de petróleo na Bacia de Campos. Agora as perspectivas de intensificação de tal exploração – anunciadas pela Petrobras em seu último plano de negócio e advindas também de exploração de novos blocos por empresas como a OGX, Maersk Oil, Anadarko, Starfish, BG, Chevron e Repsol[1] – deverão aprofundar essa vocação. Mais ainda, as obras de melhoria que serão realizadas na BR-101 Norte – que liga a região à capital – aliadas ao volume e diversidade de investimentos previstos para o Complexo do Porto do Açu (que prevê a construção de um porto capaz de receber navios de grande porte, uma usina termelétrica, uma usina de pelotização e retroárea projetada para abrigar um pólo industrial de grande

capacidade, tudo isso localizado em uma cidade de baixa densidade populacional com cerca de 30 mil habitantes) induzirão a um forte movimento de atração de novas empresas para a região, ao mesmo tempo gerando novas demandas sobre a mão-de-obra local e a infra-estrutura urbana. Esse eixo, portanto trará desafios importantes no que diz respeito à ordenação do crescimento econômico, que se devidamente tratado poderá gerar uma forte melhoria do desenvolvimento econômico e social do Estado.

Por fim, já na região Leste, apoiada na construção do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (Comperj) teremos grandes impactos. Maior investimento em andamento no país, localizado no município de Itaboraí e totalizando aproximadamente UU\$ 8,4 bilhões, prevê a construção de uma refinaria de padrão internacional, com tecnologia inovadora, capaz de refinar o óleo pesado da Bacia de Campos e gerar subproduto com alto valor agregado.

O Estado do Rio é o maior produtor de petróleo e gás natural do país (ANP2009). A produção tem gerado significativa distribuição de royalties ao Estado e aos municípios produtores, o que se configura como uma importante receita extra para ambos os níveis de governo. A recente descoberta de vastas reservas situadas abaixo da camada de sal (conhecidas como pré-sal) em uma faixa de 800 km do litoral brasileiro, com concentração em frente à costa fluminense, inevitavelmente exigirá a construção de nova infra-estrutura para exploração em outros municípios do Estado. Assim, desde já e por pelo menos duas décadas, o petróleo será um enorme gerador de desenvolvimento para o Rio de Janeiro.

A estrutura industrial do Rio de Janeiro embora apresente relativa diversificação com uma produção voltada para o mercado interno e com alta participação de empresas de bens de consumo não duráveis, não ficou imune a conjuntura recessiva observada, a partir do último trimestre do ano de 2008.

O reflexo da crise econômica internacional se fez sentir de modo muito forte nas estatísticas sobre produção industrial de acordo com dados do IBGE, entre Janeiro e Julho de 2009 a produção industrial fluminense se recuou 7,6 %%, com relação à igual período de 2008, sob a influência da retração da produção de veículos, da metalurgia, dos alimentos e da indústria química. Outro indicador que confirma a recessão na indústria de transformação esta associada ao comportamento da arrecadação do imposto de circulação de mercadoria e serviços – ICMS, que naquele seguimento específico, nos primeiros sete meses do ano caiu

10% em termos reais.

Na crise recente, o setor aparentemente menos afetado foi o de serviços, que abrange telecomunicações, transportes e serviços industriais propriamente ditos, cuja arrecadação real do ICMS cresceu 5%. Embora a produção física tenha revelado estagnação, as arrecadações do setor comercial atacadista e varejista expandiram-se, nos primeiros sete meses do ano, cerca de 20% nos termos reais.

Com relação ao mercado de trabalho, embora a crise tenha sido profunda no campo da produção, a taxa de desemprego manteve-se estabilizada em 6,3 %, revelando-se uma das mais baixas dentre as regiões metropolitanas brasileiras pesquisadas pelo IBGE. Vale destacar que, o avanço das políticas de proteção sociais, em todos os níveis de governo, bem como a política federal de reajuste real do salário mínimo reduziu o impacto da crise na sociedade fluminense, cuja característica é a existência de um forte mercado consumidor e importador de bens.

O Estado possui uma indústria extrativa mineral forte. A capital, o município de Búzios, a região litorânea e Parati figuram na lista das cidades mais visitadas por turistas nacionais e internacionais do Brasil (Ministério do Turismo, 2009). Conta, atualmente, com uma conjuntura política extremamente favorável, conjugando após um longo período o alinhamento entre as três esferas de governo, Federal, Estadual e Municipal.

Para a FIRJAN, que tem uma leitura muito otimista do quadro atual, o futuro do Estado do Rio de Janeiro está, portanto, sendo desenhado a partir da conjugação dos eixos de desenvolvimento com as características que o Estado já possui. Ou seja, a crise não foi capaz de alterar o futuro que se vislumbra para os próximos anos. Entretanto, um longo caminho ainda necessita ser trilhado.

1.3 Desenvolvimento da Região Norte Fluminense

Segundo Ribeiro (2010), a região Norte fluminense possui uma população superior a 700 mil habitantes e um PIB equivalente a 11%, em relação ao total do Estado do Rio de Janeiro. Contribui para este resultado, a forte participação da produção petrolífera na bacia marítima, cuja contribuição efetiva ocorre através da indenização dos royalties e participação especial oriunda da produção regional, tendo Macaé com núcleo dinâmico e Campos como pólo regional de serviços

educacionais, culturais e de saúde.

Na região Norte Fluminense, ficou claro que a partir da decadência do ciclo canavieiro, toda essa região permaneceu em termos relativos atrasada, principalmente em relação à capital do Estado, apresenta baixo dinamismo, com uma elite empresarial pouco empreendedora, baixo capital social, alta informalidade que está associada à geração de emprego que é insuficiente para absorver a força de trabalho que chega ao mercado, o que tornou a região exportadora de mão-de-obra qualificada e semi qualificada.

A extração de petróleo na Bacia de Campos foi o grande fator de diversificação e diferenciação internas a economia, ao território e à sociedade regional ocorrida a partir da década de 1980 devido à economia petrolífera. A bacia de Campos abarca 12 municípios, sendo que os investimentos da Petrobras em capital fixo estão em Macaé, e incluem o complexo da sede, o parque de tubos, o porto de Imbetiba e o terminal de Cabiúnas, com quatro quilômetros de tubos submarinos; e em Campos, o aeroporto de Farol de São Tomé. Os equipamentos consistem em dezenas de plataformas e quase 170 embarcações. Não há nada nessa escala, no mundo, sendo operado por uma só empresa.

É tão grande a importância da economia petrolífera no Norte Fluminense, que a economia no estado do Rio de Janeiro, apesar de ter tido uma queda de 5,2% na produção da indústria de transformação entre 1996 e 2003, tem sido a que mais se desenvolve no país nos últimos anos, desde a segunda metade dos anos de 1990, graças ao crescimento de 158%, no mesmo período, da sua indústria extrativa mineral (CRUZ, 2005). Esse foi o único entre os 12 ramos industriais que cresceu nos últimos dez anos.

No campo da diversificação agrícola e agroindustrial, em relação direta com a decadência da agroindústria açucareira, cresceu a fruticultura, de início com o maracujá, em seguida com o abacaxi e o coco, principalmente. Alguns programas governamentais, como o Rio-Cana e o Frutificar, estaduais, tem se mostrado inócuos na geração de trabalho e renda. A pecuária se mantém, como setor importante, por ser tradicional e por constituir a alternativa mais comum ao declínio do cultivo da cana; a pecuária leiteira é de nível tradicional e predatório (GRABOIS, 1986), porem tem um conjunto de miniusinas de leite e derivados de importante potencial para o desenvolvimento endógeno, localizadas, na maioria, no Norte Fluminense. Assim, a região carece de um desenvolvimento sustentável, pois uma

economia não pode ficar pautada somente em recursos advindos de repasses dos royalties, visto que é um recurso finito.

Entretanto, a chegada do investimento logístico, portuário e industrial do Açú, tende a mudar completamente as escalas de produção na região. A contrapartida necessária requer um forte investimento em infra-estrutura social e urbana - que foca prioritariamente no suporte ao cidadão, no que diz respeito à habitação, saneamento e mobilidade urbana, bem como infra-estrutura econômica - que dá suporte as atividades do setor produtivo como, por exemplo, rodovias, ferrovias, portos, aeroportos, energia elétrica e telecomunicações. É importante destacar que a existência de uma infraestrutura adequada, reduz o custo de transação permitindo aos empreendedores, tomar decisões na criação de novos negócios, e por outro lado, estes serviços são condição indispensável para que a região Norte Fluminense possa desenvolver vantagens competitivas e alcançar maior grau de especialização produtiva. É importante realçar também que os investimentos públicos e privados em infraestrutura elevam a competitividade sistêmica da economia bem como promovem efeitos multiplicadores e dinamizadores nos demais setores, induzindo a execução de outros investimentos produtivos. No caso específico do Porto do Açú teremos uma forte articulação da economia local com os fluxos do comércio na economia mundial, o que exige alta produtividade tanto do capital humano quanto do capital físico. Tal fato gera uma diminuição dos preços relativos da produção local, ganhos de produtividade e impactos positivos sobre a geração de receitas de exportações de commodities, no caso específico, minério de ferro (SOUZA, 1997).

Economicamente, o crescimento da região Norte Fluminense coloca desafios ao setor agrícola e agropecuário, uma vez que o grande fluxo de investimentos industriais e logísticos para a região traz o potencial de contribuir com um expressivo crescimento demográfico em Campos e seu entorno regional, o que de maneira concomitante representa uma ampliação do mercado consumidor regional. Além das expectativas de investimentos externos, outros fatores, de corte setorial, também influenciam positivamente o ânimo dos atores locais, em particular no que concerne às cadeias sucroalcooleira e de laticínios. Para a primeira cadeia, destaca-se a expectativa de um novo ciclo de elevação dos preços do açúcar e do álcool e a recente atração de uma nova usina e de uma empresa alcoolquímica para o município (FAURÉ 2007). O sucesso da revitalização da Usina São José, arrendada

pela Associação dos Plantadores de Cana [ASFLUCAM] e as ações municipais de apoio direto ao setor sucro-alcooleiro, como o FUNDECANA, programa de apoio aos plantadores de cana, também exerceram forte influência sobre os ânimos dos atores locais. Na cadeia láctea, a implantação de uma filial dos laticínios Melissa tem possibilitado um novo fôlego para os produtores de leite. Ao lado do crescimento da demanda por cana e leite, desenvolvem-se, também várias iniciativas voltadas à introdução ou modernização de novas culturas – olericultura, arroz irrigado, feijão, oleaginosas – projetos de reflorestamento e tentativas de estruturação de novas cadeias produtivas, através de novas relações entre o comércio e o processamento de produtos agropecuários e associações de produtores (CARVALHO, 2009).

Por outro lado, a exploração de petróleo, com sede na região Norte tem sido responsável, desde a década de 1980, pela conservação do nível de atividade da economia estadual. A distribuição de royalties do petróleo aos municípios da região permite que a nível local haja uma política de incentivos ao desenvolvimento. Em Campos, por exemplo, o FUNDECAM foi criado em 2002, com o objetivo de preparar o município para o período pós-royalties (FAURÈ, HASENCLEVER E SILVA NETO, 2008). Os impactos resultantes disso vêm se intensificando, após a quebra do monopólio da Petrobrás em 1997 na extração mineral, melhorando as expectativas de prosperidade da economia estadual, favorecida com o ingresso de novos investidores.

O debate recente sobre a destinação dos recursos fiscais e indenizatórios da futura produção petrolífera na camada pré-sal revela a necessidade de diversificação da economia fluminense, cujo PIB depende, atualmente, em 20% da extração de uma riqueza mineral finita e dos recursos fiscais oriundos desta produção (Matriz Insumo-Produto/ CIDE 2009). Na região Norte, a necessidade de diversificação é ainda mais premente devido ao impacto dos royalties sobre os orçamentos municipais.

A questão que se coloca é em que medida os municípios do Norte Fluminense podem atrair novos investimentos. O Índice de Qualidade Municipal, IQM, criado pelo CIDE/RJ em 1998, identifica os municípios que possuem melhores condições para novos investimentos ou empreendimentos, possibilitando também a avaliação dos pontos frágeis a serem corrigidos. Por meio de um conjunto de indicadores são pontuados sete Grupos de aspectos principais para o conjunto dos municípios do Estado, possibilitando estabelecer um ranking entre eles, assim como

avaliar seu desempenho entre 1998, quando se realizou a primeira avaliação, e 2005, na segunda captação desses aspectos (ver tabela 1).

Grupo	Peso
Centralidade e vantagem locacional – CEN	peso 10
Qualificação da mão-de-obra – QMA	peso 9
Riqueza e potencial de consumo – RIQ	peso 9
Facilidades para negócios – FAC	Peso 8
Infra-estrutura para grandes empreendimentos – IGE	Peso 8
Dinamismo – DIN	Peso 7
Cidadania – CID	Peso 6

Fonte: CIDE/RJ, 2005.

Tabela 1: Aspectos intervenientes no IQM

Esse estudo identificou que os municípios do entorno do Complexo do Porto do Açú apresentaram melhorias significativas em seus índices, destacando-se que Campos dos Goytacazes manteve sua nona posição no conjunto do Estado e São João da Barra elevou-se em 11 posições, passando de 73 para 62 seu posicionamento entre os municípios estaduais.

Municípios	Valor IQM – Índice	Posição no Estado (ordem)	Valor IQM Índice	Posição no Estado (ordem)
	1998		2005	
Campos dos Goytacazes	0,4245	9	0,4585	9
São João da Barra	0,1512	73	0,1742	62

Fonte: CIDE/RJ - 2005

Tabela 2: Evolução do IQM (ordem)

Até recentemente, estes centros atraíam principalmente população do campo, em decorrência da pequena participação do setor agrícola na economia do Estado. Atualmente, é cada vez maior o contingente populacional que migra de um centro urbano para outro em busca de melhores oportunidades. Sem o planejamento e o zoneamento necessários, estes centros não conseguem absorver este contingente demográfico, deparando-se com carências na oferta de emprego e moradias e

outros benefícios sociais, como educação e saúde.

Além desse fator do perfil de ocupação do espaço urbano, outros aspectos merecem atenção: a importância da manutenção da qualidade das rodovias, a questão da segurança nos centros urbanos de maior densidade demográfica e o destino dado aos valores recebidos como royalties do petróleo e gás.

O crescimento desordenado dos centros urbanos, acompanhado da ausência dos benefícios sociais é um fator gerador da violência urbana, cujos registros aumentam não só na capital, mas também em outras localidades consideradas “seguras” até pouco tempo.

As preocupações quanto à aplicação dos royalties do petróleo e gás relacionam-se ao previsível término dessa renda a médio e longo prazo (vinte anos ou pouco mais). Os municípios mais diretamente atingidos pela indústria petrolífera terão que se deparar com a sobrevivência sem essa parcela de recursos. Inúmeras despesas que algumas prefeituras municipais vêm realizando a partir dos royalties têm sido questionadas, pois demonstram objetivos imediatistas e equivocados, desconsiderando o planejamento a médio e longo prazo e os investimentos necessário para a sustentabilidade regional pós-petróleo e gás, sem o que a região poderá repetir a história passada no próprio território, com o declínio do ciclo da cana-de-açúcar.

Embora o IDH, que reflete as condições sociais das populações, tenha observado melhorias sensíveis entre 1999 e 2001, esse crescimento ainda não conseguiu resgatar passivo social existente nos municípios intervenientes no Complexo. Tanto Campos, com IDH-M de 0,752, como São João da Barra, como 0,723, permanecem abaixo das médias do Estado (0,807) e do País (0,766).

Municípios	Índices	1991	2000	
		Valor do Índice	Valor do Índice	Variação (%)
Campos dos Goytacazes	IDH-Longevidade	0,625	0,697	1,22
	IDH Educação	0,778	0,867	1,21
	IDH Renda	0,648	0,693	0,75
	IDH Total	0,684	0,752	1,06
São João da Barra	IDH-L	0,726	0,737	0,17
	IDH-E	0,728	0,794	0,97
	IDH-R	0,597	0,637	0,72
	IDH Total	0,684	0,723	0,62
Rio de Janeiro	IDH Total	0,753	0,807	0,77
Brasil	IDH Total	0,696	0,766	1,07

Fonte: PNUD e Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil

Tabela 3: Índice de Desenvolvimento Humano 1991-2000

CAPÍTULO 2: INVESTIMENTOS NA REGIÃO NORTE FLUMINENSE E NO PORTO DO AÇU

2.1- Perfil regional das intenções de investimentos

O debate regional sempre colocou na ordem do dia, a necessidade de promover o desenvolvimento do Norte fluminense através de uma maior acumulação de capital, aumento da renda per capita e uso adequado das potencialidades regionais. (CRUZ,2005) A idéia básica sempre foi dotar a economia do Norte fluminense de um setor moderno e capitalizado com capacidade de superar a produção de subsistência, de baixa produtividade e geradora de um elevado excedente de mão de obra.

A distribuição regional indica que existe uma tendência à interiorização dos investimentos. A maior parte dos recursos foi classificada como tendo impacto em várias regiões do Estado. Esses investimentos referem-se em sua maioria aos realizados pela Petrobras, que não são detalhados pela empresa, e a investimentos em infra-estrutura rodoviária (FIRJAN, 2009). O Leste fluminense, onde se instalará o Comperj, receberá a maior parcela do total dos investimentos previsto, 12,3%, seguida pela região Norte do estado, que receberá 10,3% do valor, em função da implantação do Complexo Portuário do Açú, no município de São João da Barra.

Tabela 4 - A distribuição regional dos investimentos para o Estado do Rio entre 2010-2012.

	Valor do Investimento (R\$ bilhões)	%
	15,6	12,3
Norte	12,9	10,3
Baixada I	6,2	4,9
Município do Rio de Janeiro	5,3	4,2
Sul	5,0	3,9
Outros	1,9	1,5
Várias	Região	62,9
Total geral	Leste	100

Fonte: (Decisão Rio 2010-2012 – FIRJAN 2009)

Tabela 5 - Principais investimentos na região Norte Fluminense

Investimento	Setor	Município	Objetivo	Valor do Investimento (R\$ bilhões)
Chevron	Energia	Campos	Implantação	4,4
Usina Termelétrica do Açú	Energia	São João da Barra	Implantação	4,3
Complexo Portuário do Açú	Transporte e logística	São João da Barra	Implantação	2,0
OGX- Exploração de Petróleo	Energia	Campos	Implantação	1,5
Aeroporto Farol de São Tomé	Transporte e logística	Campos	Implantação	0,3
Centro Logístico de Barra do Furado	Indústria Naval	Quissamã	Implantação	0,1

Fonte: (Decisão Rio 2010-2012 – FIRJAN 2009)

Alexander Gerschenkron, (1962), o mais eminente perito no processo de emparelhamento de economias subdesenvolvidas, defendeu o papel do banco de desenvolvimento como carro-chefe do Estado desenvolvimentista. Este instrumento, no Norte fluminense, é representado, ainda que timidamente, pelos Fundos de Desenvolvimento, lastreados por recursos dos royalties do petróleo, como é o caso do FUNDECAM.

O estudo de Sachs-Stiglitz (2007) nos aponta que a produção da riqueza de uma região, quando baseada tão somente em recursos naturais, tende a gerar vários tipos de frustração. Começando por um processo acelerado de migração e pressão populacional que, quando mal planejado acarreta danos ambientais e forte demanda por equipamentos de saúde, habitação, transportes e educação. Por outro lado, o investimento insuficiente em capital humano e a baixa diversificação da base produtiva são fatores ainda presentes no Norte Fluminense.

Os prognósticos sobre o futuro da região indicam que, até o final da atual década tende a se constituir em um núcleo industrial dinâmico, com uma população atingindo mais de um milhão de habitantes (Relatório da LLX, 2009). Vale ressaltar, que a literatura sobre processos de desenvolvimento revela que regiões ricas são exatamente aquelas onde se localizam atividades econômicas modernas e recursos humanos qualificados, ou onde a produtividade e a renda do trabalho são elevados, bem como, onde exista infra-estrutura adequada e serviços qualificados.

A meta da elite dirigente da região tem sido a tentativa de alcançar um patamar, de modo tal que, o Norte tenda a sair de uma economia tradicional, pouco dinâmica, de baixa produtividade e de mão de obra mal remunerada, na direção de uma sociedade rica e mais igualitária.

Neste novo quadro, Campos, São João da Barra e Quissamã, devem formar um aglomerado urbano, com características das novas funções de comando e direção das cidades médias inseridas na economia em rede, ou seja, alta conurbação, concentração populacional, alta centralidade, inserção na economia de serviços produtivos, volume expressivo de operações bancárias e rendimento salarial elevado. Na globalização, ganha força o papel das conexões e das novas tecnologias. Por outro lado, as aglomerações urbanas representam alto fluxo migratório, tráfego intenso de veículos e, quando predomina alta desigualdade, uma crise de sociabilidade, que exacerba a violência e produz alta pobreza.

Ainda, segundo Ribeiro (2010), os municípios do Norte fluminense apresentam substancial concentração de riqueza no setor industrial em decorrência da extração petrolífera da plataforma continental. Por outro lado, os recursos indenizatórios oriundos desta riqueza são finitos e, até os dias atuais, resultaram em políticas públicas pouco eficientes, eficazes e efetivas. O novo sistema de partilha dos royalties prejudica enormemente o Estado do Rio, e em especial o Norte fluminense, onde 70 % dos orçamentos dos municípios dependem da renda da produção na Bacia de Campos. Com a queda iminente na previsão de receitas, tornar-se-á impossível a manutenção dos projetos e dos níveis das despesas públicas atuais, com investimentos em infra-estrutura, proteção social, meio ambiente e segurança pública. A única saída, portanto, passa pela diversificação da base produtiva.

Ainda, segundo Ribeiro (2010), a região é importadora de alimentos, e o autor defende a elaboração de uma estratégia indutora da criação de uma configuração

produtiva, mais inovativa e com melhor produtividade, de modo a contribuir na melhoria da geração de emprego e renda. O autor advoga o fortalecimento das atividades de base agrícola na região, como um todo.

Segundo o Anuário Estatístico do Ministério da Agricultura Pecuária e Abastecimento, a principal cultura da região, entre os anos de 1948 e 2008 apresentou uma produção em franca decadência. De modo tal que, há 60 anos a diferença entre o Rio de Janeiro e São Paulo era pequena (50%) enquanto em 2008, São Paulo produziu, em termos de toneladas de cana de açúcar, 10 vezes mais. Na atualidade o Estado do Rio de Janeiro é importador de álcool e produz apenas 12% do produto hidratado que consome, e tão somente 3% do álcool anidro.

Em estudo recente elaborado para um Fundo de Desenvolvimento de Campos – FUNDECAM, Kato e Carvalho (2009) sugerem que o poder público local fortaleça a atividade agrícola, através de políticas de revitalização da produção; políticas de comercialização e políticas de melhoria da infra-estrutura básica. Os autores sugerem ainda a criação do Conselho Municipal de Segurança Alimentar, bem como, a elaboração de um programa de aquisição de alimentos associados a medidas voltadas para o fortalecimento da agricultura familiar.

Conforme citado anteriormente, a ameaça de perdas dos recursos fiscais, oriundos da produção petrolífera do pré-sal leva o Norte Fluminense à busca de alternativas. A vocação natural é tornar-se um pólo de serviços, diante do novo desenho industrial e logístico que se avizinha, com a consolidação do Complexo do Açú. A região possui vantagem relativa ao contar com uma rede de terceiro grau e pesquisa de qualidade e de uma boa oferta de serviços nas áreas de saúde, cultura e entretenimento (Ribeiro, 2010). Mas a grande mudança que ainda precisa acontecer é na questão logística. É urgente recuperar o Parque Ferroviário, duplicar a BR 101 e finalizar a construção da ponte Alair Ferreira, que corta o Rio Paraíba do Sul, unindo São João da Barra a São Francisco de Itabapoana, município que faz divisa com o Estado do Espírito Santo. Tal fato exigirá um adequado planejamento macro regional.

2.2 Histórico do Município de São João da Barra

A história de um lugar é o conhecimento de coisas ou acontecimentos particulares que não apenas existiam no passado, mas também determinaram uma série de mudanças ao longo do tempo. A história, portanto, lida com as coisas que existiram ou acontecimentos que ocorreram num determinado local ou em uma época particular.

Foi a partir de 1630, com a chegada de um grupo de pescadores de Cabo Frio, que se iniciou efetivamente a povoação do Norte Fluminense. Com a morte da mulher do pescador Lourenço do Espírito Santo, este se retira do pontal da barra – onde hoje se localiza Atafona – indo fixar residência mais para o interior num pequeno elevado de areia junto ao rio Paraíba do Sul. Após construir sua pequena cabana de palha, Lourenço logo foi seguido por outros pescadores, dando eles início a construção de uma pequena ermida em louvor a São João Batista. (www.sjb.rj.gov.br)

Durante muitos anos o pequeno povoado pouco se modificou, sendo que já em 1644 era a capela de São João confirmada pelo prelado D. Antônio de Maris Loureiro, época em que se delineavam os contornos do pequeno arraial contando com algumas casas, todas de palha, situação que vai perdurar até a elevação do povoado a categoria de Vila em 1676. Segundo o historiador Fernando José Martins (2009), a população da recém criada Vila era de aproximadamente 30 pessoas que ele relaciona a sua obra.

Dedicando-se à pesca, a algum transporte de mercadorias, criação de gado vacum e cavalos e ao início da cultura de cana, foi que viveu durante o século XVII a gente dessa terra. Por essa época, foram abertas a Rua da Boa Vista, a única que existiu durante muitos anos e a Rua Direita, inicialmente chamada, de Rua do Caminho Grande e que servia para os moradores da barra para virem às missas e negócios na vila.

Como o alvorecer do século XVIII, tomou importância o transporte fluvial entre a vila de Campos e vizinhança com o porto da Bahia, para onde seguia toda a produção açucareira, via São João da Barra. Isto fez crescer a entrada e saída de embarcações em nosso porto, com isso iniciando um pequeno desenvolvimento urbanístico na vila, que passa a contar com um maior contingente populacional.

(www.sjb.rj.gov.br)

Neste período é intensa a vinda de portugueses para a vila, e conseqüentemente um maior número de casas. Neste século houve a abertura de novas ruas como a Rua do Rosário aberta em 1774, a do Passos em 1778, com o nome de Rua São Benedito, a do Sacramento em 1792 e a da Banca, que formava a parte de frente da vila em relação à barra. São dessa época as melhorias na Igreja Matriz e na Casa da Câmara e Cadeia Pública que foram reformadas sendo construídas de pedra e cal com suas respectivas cobertura de telhas confeccionadas na única olaria existente.

Com o crescimento da vila, surgem novas devoções religiosas e dessa forma o século XVIII vê nascerem às irmandades do Santíssimo Sacramento e Senhor dos Passos, anterior a 1730, época em que se inicia a construção de sua capela anexa à igreja matriz, e a de Nossa senhora do Rosário em 12 de outubro de 1727, também logo erguendo junto à matriz uma capela para a mãe de Deus. Data de século o início da devoção de São Benedito que teve sua irmandade criada e posteriormente em 1816 iniciadas as obras de sua igreja.

Era por essa época muito pobre a vila de São João Batista da Barra, fato que se pode verificar em documentos transcritos por Fernando J. Martins, e em 1750 o Senado da Câmara determina através de decreto, que sejam providenciadas alfaias decentes para a acomodação das autoridades que visitassem a vila por ocasião das correições. Também em 08/12/1751 outro decreto determina que não mais se construam no perímetro urbano casas cobertas de palha, o que denota um melhoramento urbanístico na vila.

Contudo era ainda a vila muito pobre, conclusão tirada pela descrição do Capitão Manoel Martins do Couto Reys que em 1785 assim descreve a vila: “He muito pobre e pouco populosa: está situada tão bem em uma planície sobre áreas na margem do Paraíba. Distante de sua barra, pouco mais de meia légua. Contém dentro em si 111 fogos unicamente tem dos que se manifestam nos seus lugares exteriores.” (www.sjb.rj.gov.br). É ainda Couto Reys quem nos informa que neste mesmo período havia neste número de fogos 31 casa cobertas de palha e 80 de telha das quais cinco são ocupadas com pequenas lojas e dois com tabernas. Dessa forma vai andando a vila que conhecerá progresso e notoriedade com início do século XIX.

O alvorecer do século XIX trouxe para o Brasil a Família Real e com ela todo

um entourage palaciano que acomodada no Rio de Janeiro necessitava de gêneros diversos. São João da Barra, que já vinha se dedicando ao comércio dessa região com aquela cidade passou a suprir as necessidades da recém instalada Corte. Se o comércio se intensificou, melhoraram as condições financeiras dos habitantes que, por conseguinte também melhoraram seus costumes e hábitos.

Aos poucos a vila foi conquistando melhorias; novas irmandades formaram criadas, como a de São Benedito, São Miguel e Almas, e a Ordem Terceira de Nossa Senhora da Conceição e Boa Morte e São Pedro, além das devoções de Nossa Senhora das Dores e Nossa Senhora da Penha, na Barra, foram abertas escolas públicas e particulares, prédios vistosos e elegantes construídos, os Jovens das principais famílias mandados para Universidades, sociedades musicais e dramáticas inauguradas. De forma que visitando a Vila em 1847 o Imperador D. Pedro II não teve dúvidas que o progresso visto era sinal que a vila merecia ser elevada a cidade, o que fez através de decreto datado em 17 de Junho de 1850.

Econômica e socialmente, São João da Barra alcançou seu apogeu neste período o que atesta a descrição do Almanaque Laemmeth "... A cidade edificada à margem direita do Rio Paraíba (...) tem 804 casas entre as quais 46 sobrados de um ou dois andares; destas casas são habitadas 758, dividindo-se em 19 ruas, 39 becos e travessas e seis praças. Tem 4.790 habitantes, dos quais 2.623 do sexo masculino e 2.167 do sexo feminino. As ruas e praças são apenas calçadas nos passeios junto às casas, mas o terreno é todo arenoso e enxuto...".

Foi neste século que inauguraram, com o auxílio do imperador, a Santa Casa de Misericórdia; a Usina Barcelos, propriedade do barão de mesmo nome; duas Companhias de Navegação; uma Companhia Agrícola; uma Companhia de Cabotagem; a Companhia da Valla Navegável do sertão de Cassimbas; a Sociedade Beneficente dos Artistas, que construiu em 1902 o Teatro São João; a Sociedade Marítima Beneficente; a Sociedade Musical e Carnavalesca Lira de Ouro e a Banda Musical União dos Operários, sucessora da extinta Lira de Ferro, fundada anteriormente e a loja Maçônica Capitular Fidelidade e Virtude, datada de 24 de março de 1839. (www.sjb.rj.gov.br)

O progresso que alcançou a cidade por essa época fez instalar-se os vice-consulados de Portugal, Espanha, Baviera e Países Baixos, que cuidavam dos interesses desses países em seu comércio com São João da Barra.

As Escolas aumentaram em número e qualidade, hotéis foram abertos,

bilhares, padarias, alfaiatarias, barbearias, ferrarias, funilarias, tornearias passaram a funcionar movimentando o comércio da cidade que chegou a contar com Tipografias, e Relojoeiros, Poleeeiros, Açougues; 60 Lojas de Tecidos, mais de 50 de Secos e Molhados, Seleiros, Agência de Aluguel de Carros, Agências de Serviços Fúnebres, Despachadores de Embarcações, Boticários, Sapatarias, Estaleiros de Construção Navais, Fogueterias, Marcenarias, Olarias, Fábricas de Charutos, Cigarros e Licores, Lojas de Maçames e Tintas, Fotógrafos e Retratistas, Bilhares, Oficinas de Calafates e Trapiches (www.sjb.rj.gov.br).

A navegação de cabotagem, os navios a velas e a vapor movimentavam o Porto Sanjoanense que se desenvolvia paralelamente ao crescimento da cidade que começou a receber Portugueses de diversos pontos da metrópole. É neste, que chegaram aqui os Nunes Teixeiras, os Ribeiros de Seixas, Os Lobato, Cintra, Melo, Lisboa, Pinto da Costa, os Moreira, os Carrazedo, Souza e Neves, Tinoco, Gomes Crespo, Souza Valle, Costa Araújo, Mattos Alecrim, Pavão, Maia da Penha, Motta Ferraz, Macedo, Ferreira de Azevedo, Costa Cobra, Rebola, Lopes, ou seja, os principais troncos das famílias que hoje povoam a cidade.

E foi dessa forma que o progresso se instalou durante o século XIX dando-lhe prestígio e notoriedade. Mas o iniciar do século XX, mais precisamente em 1918, após a venda da Companhia de Navegação, e com a abertura da navegação de cabotagem a navios estrangeiros, fez todo esse progresso desmantelar-se qual Castelo de Areia (www.sjb.rj.gov.br). Do progresso, São João da Barra conheceu a ruína que só não foi total pelo surgimento da Indústria de Bebidas Joaquim Thomaz de Aquino Filho, sustentáculo da economia sanjoanense por todo este século que termina. E só agora com advento do Petróleo, o desenvolvimento retorna à Cidade de São João da Barra, 150 anos após a criação da Cidade. Localizado em São João da Barra, o Complexo Portuário do Açú é um projeto que prevê a construção de um terminal portuário, de uma usina de pelotização, píeres offshore com acesso por meio de um canal com vinte e um metros de profundidade e capacidade para receber navios de grande porte com berços de atracação especializados e dedicados às diferentes famílias de produtos.

Com essa retomada do município e seu potencial desenvolvimento, São João da Barra se prepara para o futuro, prova disso é a atual implementação do Plano Diretor Municipal, que irá Nortear o desenvolvimento regional nos próximos anos.

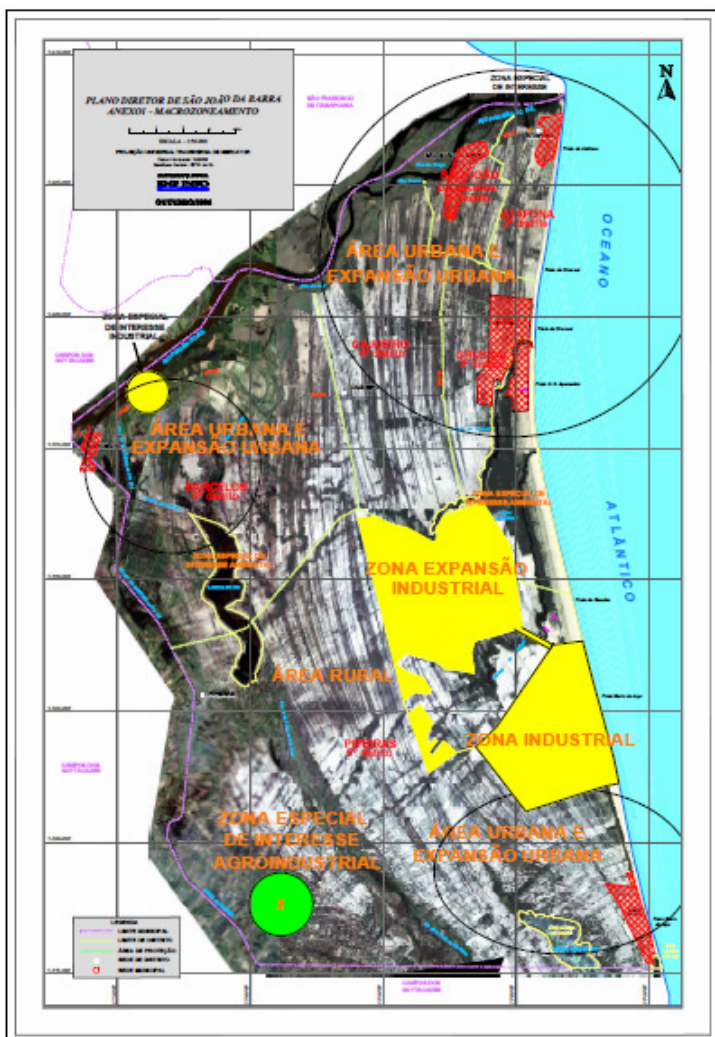


Figura 1 - Mapa do Plano Diretor do Município de São João da Barra

2.3 O Complexo portuário do Açú

O Complexo do Açú é parte integrante de um projeto ainda maior do consórcio entre as empresa MMX e Anglo American conhecido como Sistema Minas-Rio. Esse compreende também a construção de uma mina para extração de minério de ferro localizada no município de Alvorada, em Minas Gerais, com capacidade de produção estimada em 26,5 milhões de toneladas ao ano de finos de pelotização e um mineroduto, de 525 km de extensão, a ser utilizado para transportar polpa de minério de ferro até o terminal portuário do Açú. (FIRJAN,

2009).

A partir de 2012, a LLX, empresa que faz parte do Sistema Minas-Rio, vai complementar as atividades portuárias de minério, iniciando as operações dos demais píeres para movimentar outros tipos de cargas (non-ore). O Porto do Açú terá capacidade para movimentar 11,5 milhões de toneladas de carvão, atendendo à demanda de empresas siderúrgicas situadas na sua área de influência, assim como às necessidades de uma planta termelétrica que fará parte do complexo portuário. O Porto contará ainda com um terminal de carga geral, que terá capacidade para movimentar contêineres, granito e produtos siderúrgicos. Foi projetado ainda um terminal de granel líquido, que atenderá primeiramente as necessidades de movimentação de etanol, derivados de petróleo e Gás Natural Liquefeito (GNL), com capacidade de quatro milhões de m³ por ano.

Além disso, foram destinados dois berços de atracação para logística offshore, com capacidade para aproximadamente 1,2 mil atracações e movimentação de 90 mil toneladas de carga por ano, além de área de armazenagem de fluido de perfuração.

O Complexo terá uma retroárea de 6,9 mil hectares projetada para abrigar diferentes segmentos econômicos. Por meio de Lei Municipal de São João da Barra, o Complexo Portuário do Açú foi contemplado com a condição de Distrito Industrial, estabelecendo aspectos favoráveis para a instalação e desenvolvimento de indústrias, incluindo plantas de siderurgia, termelétrica, gaseificação, indústria automotiva, pólo metal mecânico, refinaria, armazenagem e logística, entre outras.

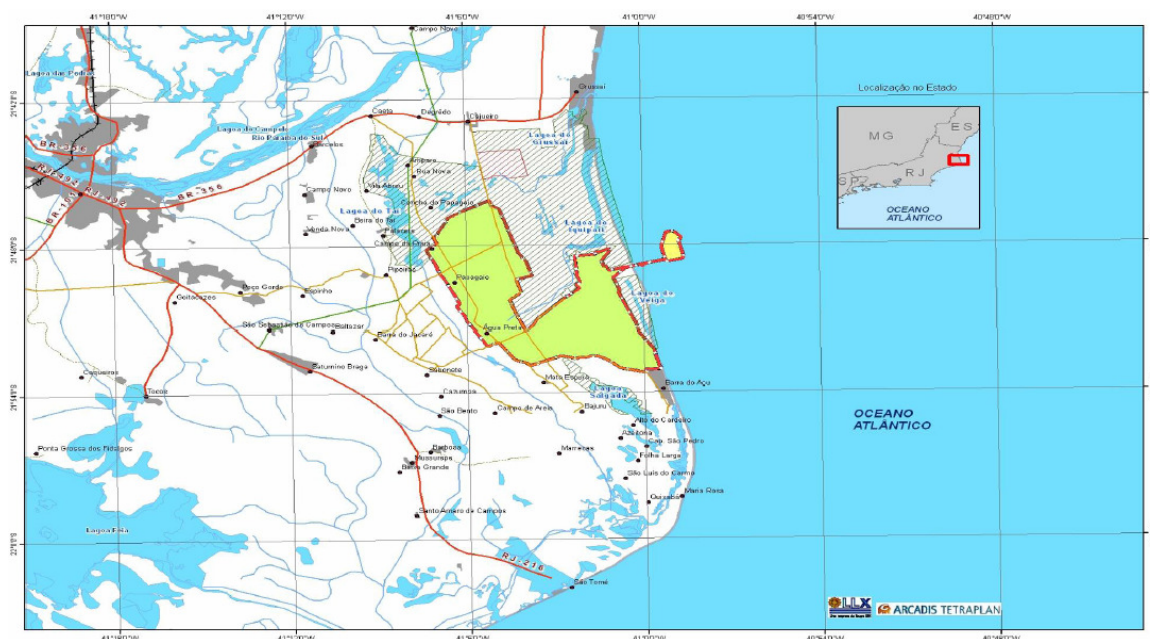


Figura 2 – Sistema MMX Minas-Rio

O Sistema MMX Minas-Rio estima que irá produzir até 26,6 milhões de toneladas de minério de ferro por ano, dos quais 19,0 milhões de toneladas serão pellet feed para exportação e 7,6 milhões de toneladas serão empregadas na produção de 7,0 milhões de toneladas de pelotas de minério de ferro, beneficiadas na usina de pelotização do porto, representando 20% das exportações brasileiras.

O valor total do investimento é de R\$ 3,6 bilhões, desses, R\$ 2 bilhões serão investidos no período 2010-2012. De acordo com o Cronograma de Implantação em 2007 foram iniciadas as obras para a construção da estrutura portuária para movimentação de minério de ferro, e atualmente estão sendo feitas as obras de dragagem do canal portuário e o estaqueamento da ponte de acesso. Além disso, estão em andamento os estudos de impacto ambiental para a implantação dos pátios logísticos. A previsão é de que as obras estejam integralmente concluídas no final de 2012. Suas operações, no entanto, serão iniciadas no primeiro semestre de 2012, com a movimentação de minério de ferro.

Durante a fase da obra haverá oportunidades no fornecimento de serviços de engenharia e construção pesada, bem como de máquinas e equipamentos dos mais variados. Ainda durante a construção, o grande contingente de trabalhadores demandará a instalação de comércio e serviços no entorno do empreendimento e na cidade – que possui segundo dados oficiais, aproximadamente vinte e oito mil

moradores (1), apenas. Também durante a obra haverá aumento na demanda por moradia na região, o que possibilitará o desenvolvimento do setor de construção civil.

O Porto do Açu poderá ser utilizado como base de apoio para as empresas ligadas à atividade de exploração de petróleo da Bacia de Campos. A imensa retroárea, somada à disponibilidade de energia, matéria-prima e vantagens logísticas, tornará possível a instalação de plantas industriais de diversos setores como automobilístico e siderúrgico, dentre outros. Essas possibilidades estão detalhadas na parte de oportunidades potenciais, no final dessa seção.

2.4. - Usina Termelétrica Porto do Açu

A UTE Porto do Açu é um projeto da MPX Mineração e Energia, localizado no Norte do Estado do Rio de Janeiro, visando principalmente ao atendimento ao submercado elétrico-energético do Sudeste. O empreendimento será instalado na retroárea do Complexo Portuário do Açu em São João da Barra. A potência instalada da usina será de 2.100 MW, sendo três unidades geradoras a carvão de 700 MW. Para minimizar os impactos ambientais do projeto, serão utilizadas na planta tecnologias de uso sustentável para minimizar os impactos ambientais do projeto e serão instalados sistemas de tratamento de efluentes gasosos, líquidos, sólidos e oleosos. A torre mecânica de refrigeração utilizará a água do aquífero e do mineroduto do Sistema Minas-Rio da MMX Mineração e Metálicos. O suprimento de carvão mineral será realizado com carvão importado, contando com todo o apoio logístico da LLX Logística S.A.

Esse carvão será descarregado num píer offshore próximo e levado via correia transportadora até a planta. A conexão ao Sistema Interligado Nacional será feita através da Subestação de Campos, pertencente a FURNAS Centrais Elétricas, em 345 kV, através da construção de uma linha de transmissão de cerca de 35 km. O Valor total do investimento é de R\$ 8,5 bilhões, dos quais R\$ 4,3 bilhões devem ser investidos no período 2010-2012.

O cronograma inicial de implementação previa o início da operação no segundo semestre de 2012 com capacidade de 700 MW no mercado livre. A UTE Porto do Açu já possui licença prévia, porém problemas com relação à venda de

energia no mercado livre atrasaram o início do investimento que estava previsto para final de 2008. Assim torna-se necessária a elaboração de um novo cronograma e a revisão do projeto que serão liberados assim que for feita a venda de energia.

Ao longo da fase das obras, existirão oportunidades no fornecimento de serviços de engenharia e construção pesada, bem como de máquinas e equipamentos dos mais variados. A comercialização da energia elétrica da UTE Porto do Açu será feita de forma integrada, a partir do gerenciamento da demanda de energia elétrica dos quotistas da usina, garantindo o total fornecimento de energia elétrica para a sua produção.

2.5 – Investimentos potenciais e oportunidades futuras

Além dos investimentos mapeados no estudo Decisão Rio 2010-2012, cabe mencionar investimentos com potencial de realização no Estado que não foram computados nos R\$ 126,3 bilhões previstos, seja por não apresentarem valores definidos até a conclusão do estudo, seja porque, embora anunciados, ainda apresentam grande indefinição quanto à sua realização. Entretanto, pelo impacto que poderão gerar sobre a economia fluminense e pelas oportunidades que poderão ser criadas, é importante que estejam no radar dos investidores e demais empresários, e por isso integram o presente documento.

Em novembro de 2007, a Petrobras declarou oficialmente junto à Agência Nacional do Petróleo (www.anp.gov.br) a comercialidade do campo petrolífero de Tupi. Situado abaixo da camada pré-sal brasileira – camada localizadas em águas ultra profundas, com cerca de 200 km de largura, 800 km de comprimento e a 300 km de distância do litoral

Diversas empresas estão adquirindo áreas no entorno de Barra do Furado, de forma que no futuro próximo deve ser observada a instalação de estaleiros na região de Quissamã, no Eixo de Desenvolvimento Norte. Quatro empresas já confirmaram intenção de instalação no Complexo logístico e naval de Barra do Furado a STX; a Edson Chouest Alfavave, a Eisa-Estaleiro Ilha S/A e a Empresa Alusa.

Os investimentos siderúrgicos postergados e as oportunidades geradas pela retroárea do Porto do Açu, no eixo de desenvolvimento Norte.

Em meados de 2008, duas grandes empresas de siderurgia – Techint e Nucor

– anunciaram que estavam próximas de fechar acordo para instalar uma nova unidade na retroárea do Porto do Açú – terreno equivalente, em termos de tamanho, à ilha de Manhattan. A crise internacional, porém, afetou esse processo, sendo que ambos os projetos foram postergados, sem definição, no presente momento, quanto a novas datas.

Uma das novas áreas de expansão do território campista é a futura base de apoio offshore na divisa entre Campos e Quissamã. Para aquela localidade espera-se um bloco de investimentos, estimado em cinco bilhões de reais, com implantação de grandes estaleiros.

Diante dessa nova realidade sócio-econômica, a Prefeitura de Campos dos Goytacazes, RJ, através de vários de seus órgãos, como o CIDAC – Centro de Informação e Dados de Campos e o FUNDECAM – Fundo de Desenvolvimento de Campos, em parceria com a Universidade Federal Fluminense, planeja por em prática um estudo de impacto social do complexo industrial e logístico de Barra do Furado.

No intuito de dimensionar, os aspectos físicos, ambientais, territoriais, político administrativo, fundiária, demográficos, econômicos, culturais, sociais, urbanos e de infra-estrutura, bem como a inserção de nova base na economia micro regional, estadual, macro regional, nacional e local. Pretende-se, com tal ação evitar a repetição das inúmeras experiências negativas e, tal fato, só ocorrerá mediante o planejamento prévio das ações e políticas públicas a serem postos em prática naquela localidade (Ribeiro, 2010).

Não menos importante, é estudar o contexto histórico e sócio-cultural das comunidades afetadas, bem como uma interação que garanta as mesmas condições para acesso as decisões futuras e acompanhamento dos resultados de políticas públicas. Trata-se, na atualidade, de uma comunidade de pescadores e uma futura expansão urbana não pode prescindir de investimentos em água potável, luz e esgoto, bem como estradas e telefonia.

A atividade econômica local sofrerá impactos desde já, em função de demanda por alimentação, entretenimento e lazer dos trabalhadores na construção civil (mão de obra não especializada). Neste primeiro momento o risco é de favelização, pois a busca do “eldorado” do emprego e a qualificação da mão de obra incompatível com a demanda final do empreendimento geram uma forte carência habitacional e a necessidade de políticas sociais e de assistência providas pelo

poder público.

Portanto, urge o estudo objetivando dimensionar o empreendimento, situá-lo estrategicamente na estrutura e na dinâmica da economia local, regional e nacional.

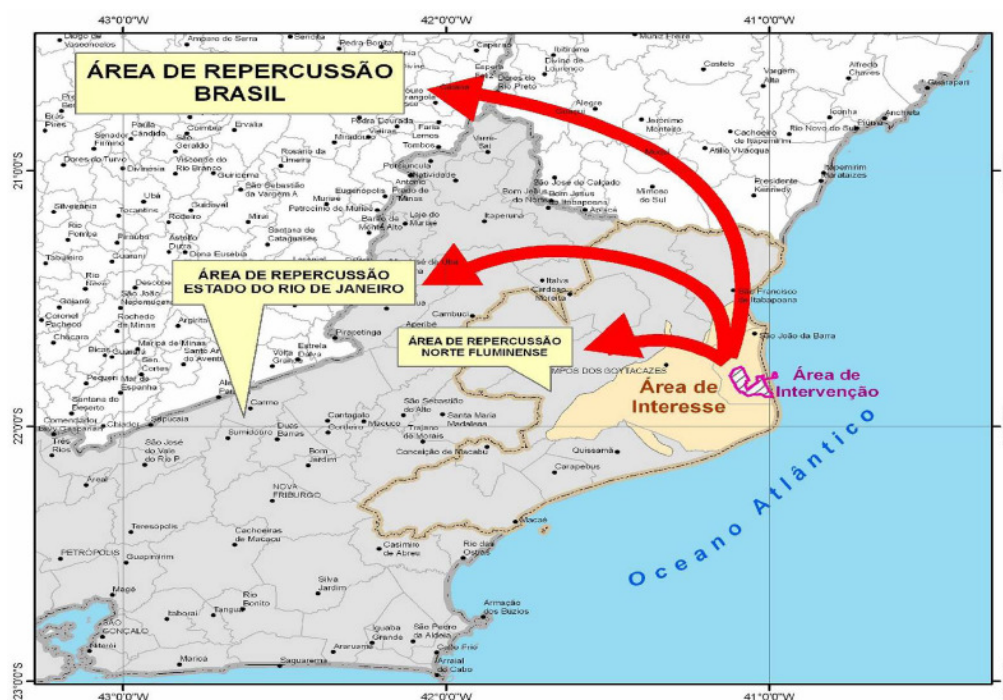


Figura 3 - Área de Interesse para a Avaliação Ambiental

CAPÍTULO 3 - O PAPEL DO ESTADO NO DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO NORTE FLUMINENSE

3.1 O papel do poder público

De certo modo o Norte fluminense tem vivido nos últimos anos diante do baixo retorno da aplicação dos recursos dos royalties do petróleo, o chamado paradoxo da maldição dos recursos naturais. O processo recente de consolidação industrial associado à consolidação do Complexo Portuário do Açúcar pode significar o rompimento deste quadro. Caracteriza o fenômeno da maldição, como um problema que surge em espaços geográficos com abundâncias de recursos naturais, mas que, no entanto, apresentam baixo dinamismo e mau desempenho, em termos de desenvolvimento econômico.

Na economia internacional, temos exemplos positivos e negativos de desenvolvimento. Por exemplo: os dinâmicos tigres asiáticos embora careçam de recursos naturais tem uma renda crescente, oriunda da exportação de produtos industrializados produzidos a baixo custo e alta produtividade. A Noruega, país que se mantém no topo do índice de desenvolvimento humano, é um exemplo de recursos naturais bem aplicados, alta tecnologia, alta renda e excelente qualidade de vida. A Venezuela, com muitas reservas de petróleo, é um exemplo latino-americano de maldição, pois importa tudo que consome de bens industrializados e convive com uma alta taxa de pobreza (Monitor Mercantil, 14 de junho de 2010).

No livro, *A Ascensão do Resto* (2009), a pesquisadora Alice Amsden afirma que em qualquer processo de emparelhamento de uma determinada região com as economias mais dinâmicas, o governo tem que intervir de maneira deliberada e profunda no mercado, posto que, nas economias atrasadas, estas possuem poucos ativos baseados no conhecimento, para concorrer a preços mundiais de mercados, mesmo em indústrias modernas com mão de obra intensiva.

Portanto, no novo quadro que se desenha, o poder público terá de ser indutor do desenvolvimento e um regulador inteligente, de modo a, criar um ambiente favorável para as inovações tecnológicas. Por outro lado, com o apoio das elites regionais, o Estado tem que exercer o papel de planejador do futuro e atuar de modo mais eficiente, eficaz, consorciada e matricial.

O novo desenho industrial trará maior ocupação geográfica e utilização de mão de obra qualificada, dado que, a literatura confirma que o desenvolvimento de uma região envolve a rápida acumulação de capital, conhecimento e habilidades.

A história revela que o maior risco associado à maldição dos recursos naturais é a formação de enclaves, sem uma maior ligação do setor líder com outros ramos da atividade local. De um modo geral, o recurso natural do petróleo só beneficia o núcleo que detém seu controle ou a uma burocracia que se apropria da renda oriunda da exploração dos recursos naturais. Tal fato tem ocorrido em nossa região com baixo retorno social dos investimentos dos royalties do petróleo.

O papel do poder público, portanto, é gerar economias externas líquidas. Este exerce papel fundamental no processo de desenvolvimento através do alto retorno dos investimentos sociais. De acordo com Hirschman, (1986) o desenvolvimento é um processo que consiste em criar deliberadamente desequilíbrios que amplifiquem as externalidades criadas pelos projetos de investimentos complementares, aos quais ele chama de poder indutor do investimento. O autor propõe que os encadeamentos setoriais para frente e para trás devem ser considerados na escolha criteriosa da seqüência dos investimentos.

O modelo do Complexo Portuário e Industrial do Açú terá forte papel da empresa estrangeira e prevê a introdução de plantas de grande escala em setores com retornos crescentes voltados para produção a ser exportada com preços competitivos oriundos de ganhos de escala e integração vertical da produção.

A retomada do papel do poder público com a missão de planejar e regular a infra-estrutura física, ambiental e social torna-se crucial, diante do novo ciclo de intenções de investimento já assegurado em setores estratégicos, cuja fase de amadurecimento deve ocorrer na primeira metade da atual década.

Essa retomada do poder público como forma de indutor de políticas públicas fica claro, pois o mercado não é auto-regulador como se pensava Smith, mas necessita mais do que nunca da cooperação e indução do Estado, para que as externalidades de todo processo de desenvolvimento regional ou local sejam positivo.

O caso a ser estudado reflete de forma concisa e clara o quão importante é a participação do Estado, pois este induz e promove o desenvolvimento, criando limites e promovendo crescimento, quando conduz sua participação de forma correta. Embora a conjuntura internacional defina os parâmetros macroeconômicos

no ramo de minério de ferro é no nível local e a partir de uma relação mais próxima com os cidadãos que a qualidade de vida, a governança democrática, a participação e a gestão em rede poderão tornar-se instrumentos de promoção do desenvolvimento, enquanto processo endógeno.

O dinamismo econômico local necessita, portanto, de uma efetiva mobilização social e uma convergência em prol de projetos coletivos. Daí a necessidade de planejamento regional na implantação, avaliação e no acompanhamento de programas e projetos de desenvolvimentos. A inexistência de receita única aponta diversos caminhos onde ganham destaque o fortalecimento do capital social – aquele relativo à confiança e interação, bem como, além dos aspectos físicos e humanos, as questões culturais, institucionais e legais.

A meta é criar uma nova dinâmica na base local na qual sejam estimuladas as complementaridades nos empreendimentos de modo a gerar cadeias produtivas sustentáveis na geração de emprego, renda e bem estar social. Esta sustentabilidade requer fortalecimento no capital humano, via acesso universal ao conhecimento e o fortalecimento do poder de empoderamento da população, qual seja, a capacidade de fiscalizar a implantação das políticas públicas, no que tange a eficiência, eficácia e efetividade

3.2 O papel das políticas públicas

As políticas públicas são ações governamentais dirigidas a resolver determinadas necessidades públicas. As políticas podem ser sociais (saúde, assistência, habitação, educação, emprego, renda ou previdência), macroeconômicas (fiscal, monetária, cambial, industrial) ou outras (científica e tecnológica, cultural, agrícola, agrária). Usualmente o ciclo das políticas é concebido como o processo de formulação, implementação, acompanhamento e avaliação.

O conteúdo ou agenda das políticas públicas dependerá, em primeira instância, da concepção do Estado por parte daqueles que elaboram as políticas públicas. O que está em jogo é elucidar quem define o público alvo de uma política pública. Santos e colaboradores (2007, p.83) advertem “elaborar uma política pública significa definir quem decide o quê, quando, com que conseqüências e para quem”.

Interessa inicialmente elucidar o que quer dizer esse caráter de “público”? Elas devem apenas promover equidade, saúde ou educação ou também deveriam estar destinadas a promover e aperfeiçoar o funcionamento do mercado? Órgãos de classe ligados aos setores empresariais advogam por políticas públicas que promovam a iniciativa privada. E este é o caso que estará em pauta no Norte Fluminense na atual década, uma vez que a iniciativa privada está promovendo mudanças substanciais em toda a região com a vinda do Complexo Portuário do Açu. Um processo-regras por princípios.

Como visto na introdução desta dissertação, na teoria de desenvolvimento um elemento crucial é a idéia do catching up ou aproximação/emparelhamento entre países/regiões. Este processo se dá necessariamente por indução e forte participação do setor público, gerando crescimento através de saltos bem como, por um processo de inovação embutidas nos bens de capital e assimilação do conhecimento gerador de dinamismo econômico. Surge daí, um setor moderno mais capitalizado que supera a produção de subsistência com baixa produtividade e a geração de um excedente estrutural de mão de obra.

No caso específico em estudo identificamos uma tendência à estruturação de um ambiente político e institucional favorável ao fortalecimento da industrialização do Norte Fluminense tendo agora como porta de entrada São João da Barra e o Açu. Um segundo aspecto levantado, é a relevância das escalas assim como do papel da infra-estrutura. Estamos diante de um investimento de proporções gigantescas, em relação à estrutura de renda população e oferta de emprego na região. Outro ponto chave é o crédito voltado principalmente para o fortalecimento da rede de pequenos empreendimentos, ou seja, fornecedores de bens e serviços para o futuro complexo portuário e industrial do Açu, neste particular o poder público local já provou um fundo de desenvolvimento (FUNDESAM), lastreado em recursos dos royalties de petróleo com destinação específica para o fomento dos pequenos negócios. No âmbito do governo no Estado o InvestRio (uma carteira de fomento) disponibiliza linhas de crédito para pequenos e médios empreendedores.

Entretanto é necessário atentar para o aspecto, de que se a estrutura portuária do Açu ficasse circunscrita a apenas a exportação de minérios, poderíamos estar diante da formação de mais um enclave. Assim a consolidação do pólo industrial na retroárea do porto, tende a minimizar esse risco.

Portanto há uma necessidade do fator endógeno, governo, a fim de promover

e direcionar o crescimento regional de modo a evitar que o Porto do Açú seja meramente uma lacuna na qual fará apenas o papel de “ponte” entre Brasil e o exterior.

Há um sentimento de expectativa sobre a repercussão que o Complexo Portuário do Açú já afeta a região. Os lançamentos de novos empreendimentos imobiliários, assim como os valores dos aluguéis na região estão ainda mais caros, do que já estava a seis meses, num processo acelerado de especulação imobiliária. O trânsito em São João da Barra tem extrapolado os limites da desorganização, visto que é uma cidade interiorana com uma vida altamente pacata.

Não há dúvidas de que há gente interessada, na repercussão do que será efetivamente montado, na retroárea de 6,9 mil hectares que o grupo MMX conseguiu que a prefeitura de São João da Barra considerasse como área, de um distrito industrial no novo Plano Diretor do município. Verdade que para o desenvolvimento regional, o porto é um investimento com capacidade de se sustentar na era pós-royalties. Além disso, um porto, na sociedade internacionalizada em que vivemos, com negócios intercontinentais crescentes, é uma janela para o mundo que permite levar e trazer oportunidades. Melhor ainda, se à sua logística, for efetivamente estruturada, o eixo modal unindo o transporte marítimo, ferroviário, rodoviário e o aeroviário. Este último, quase ao lado do porto, terá o aeroporto que a Petrobras em Farol de São Thomé, distrito do município de Campos, começará a construir no início do ano de 2011. Com pista com capacidade de receber grandes aviões, ele substituirá o vizinho e já congestionado heliporto. Mesmo preferindo investimentos de pequenos e médios portes, por ver neles, maior capacidade de geração de emprego e especialmente, menor impacto ambiental e maior aproveitamento da sociedade local, nem de longe, um empreendimento de grande porte como este, tem capacidade de substituir, as receitas atuais dos royalties.

Verdade também, que este investimento de vulto já está trazendo para cá, milhares de pessoas, algumas inclusive aqui já estão trabalhando nas máquinas de terraplanagem e muitas outras virão demandando habitação, saneamento, educação e saúde que será disputada, como exemplo na obra específica da ponte ligando a praia ao mar, já conta com o número de aproximadamente 3000 trabalhadores direta e indiretamente com quem aqui já está excluído das oportunidades, seja por inépcia, falta de qualificação e/ou tutela eleitoral.

Se existir vontade de conciliar vantagens, aproveitar oportunidades,

neutralizar ameaças e compensar impactos, os gestores públicos locais e regionais deveriam se integrar e traçar um plano de ação com metas, obrigações e responsabilidades. Quanto aos possíveis impactos ambientais identificados, ou seja, alteração da qualidade da água, interferência na fauna marítima, vazamentos de petróleo, explosões e incêndios, tudo sobre controle.

Em relação aos reflexos positivos, o discurso caminha em direção a potencializarão do turismo, aumento de royalties a geração de emprego e renda localmente, como se tal processo pudesse se dar naturalmente. Sabemos que isso não é verdade. Em quase três anos de obras do porto, realmente houve aumento de emprego e aumento das receitas tributárias próprias. Entretanto, a aceleração desses indicadores não está garantindo uma evolução socioeconômica no município. O emprego não apresenta característica de sustentabilidade, por trata-se de investimentos exógenos (de fora para dentro), que demandam mão-de-obra de baixa qualificação na fase de construção, não mantida na fase de operação, onde essas plantas passam a demandar um perfil de trabalhador altamente qualificado. O aumento da tributação pouco representa, já que a sociedade fica na dependência da eficiência do governo, no que diz respeito a sua alocação. A experiência é que o aumento da receita pública tem gerado custeio com baixo padrão de investimento.

Todo esse contexto fortalece a velha discussão de que é, essencialmente, necessária a criação de um canal de comunicação entre os investidores e a sociedade civil. Não ignorando o papel do poder público institucionalizado, a sociedade é real e está representada nos atos das pessoas que vivem lá, nos seus costumes e suas necessidades de sobrevivência de forma digna. Os empreendedores não têm a responsabilidade de transformar esta sociedade, mas pode agir mais pró ativamente, no sentido de apoiar a necessária restauração do tecido social.

A moderna literatura internacional trata a questão do desenvolvimento econômico a partir de estratégias endógenas, onde redes de empresas verticais e horizontais são constituídas, possibilitando um maior poder competitivo às aglomerações produtivas. Desde início do século XX, o economista inglês Alfred Marshall identificou, neste caso, que a influência mútua dos sistemas econômico e social coexiste em uma mesma localidade. Assim, o desenvolvimento de uma localidade depende dos aspectos econômicos (capital financeiro, máquinas e equipamentos, trabalhadores, etc.) e também dos aspectos sociais (cooperação,

civismo, reciprocidade, respeito às normas, interesse pelas questões públicas, interesse pelo aprendizado, etc.). O avanço de uma sociedade a esse estágio depende de incentivos e as instituições locais têm uma grande responsabilidade nesse sentido. O poder público (Executivo e Legislativo) municipal tem que estar engajado ou não haverá evolução econômica e social na mesma localidade.

Nesse aspecto são visíveis as dificuldades do município de São João da Barra em sua recente trajetória. É evidente a fragilidade social, fundamentalmente, pelo desinteresse do poder público em relação a importantes questões que são essenciais para o desenvolvimento local. Tal comportamento não é compatível à movimentação econômica que evoluirá e transformará o espaço socioeconômico, levando o município a conviver com um quadro perverso que normalmente se compõe de grandes oportunidades no campo econômico e grandes problemas no campo social.

3.3 Uma análise do Porto do Açú do ponto de vista das ameaças e oportunidades relacionadas à infra-estrutura e logística

A infra-estrutura mais consome que produz bens públicos (BARROS,2003). Usuários podem facilmente ser excluídos do uso de rodovias, dutos, ferrovias ou dos benefícios de usinas hidrelétricas. Transporte, linhas de transmissão e sistemas de distribuição que operam próximos de seus limites de capacidade também geram serviços “rivais”: usuários podem congestionar desconfigurar ou colocar outros em risco. Além disso, obras de infra-estrutura geralmente eliminam bens públicos, tais como a biodiversidade existente em ecossistemas naturais intactos.

Esse “consumo” de bens públicos torna a infra-estrutura não apenas um objeto de políticas públicas, mas também de políticas ambientais (ARAUJO ,2006).

Originalmente a palavra logística vem da palavra francesa loger, que significa alojar, hospedar; e tinha utilização com o sentido de alojar tropas e também supri-las e transportá-las. Com sua utilização mais ampla pelos civis, houve a analogia das tropas com materiais e suas operações de transporte e armazenamento, bem como o gerenciamento de todo o processo.

No Brasil o termo, logística é empregado popularmente para referir-se a transporte de cargas. Normalmente não se relaciona nenhum indicador de

qualidade, apenas o custo, já que, em linhas gerais, não há agregação de valor na movimentação nem no estoque de mercadorias.

A movimentação de cargas no Brasil é realizada principalmente por rodovias, já que o país possui uma malha viária bastante abrangente – 1 739 milhões de km – fruto de políticas de desenvolvimento direcionadas prioritariamente para o mercado automobilístico, mesmo não sendo o mais apropriado para o transporte nas distâncias requeridas para levar a matéria-prima para o processamento, e o produto para o consumidor (DRUCKER,2003).

Tabela 6 - Transporte de Cargas no Brasil

Modais	1970	1972	1985	1999	2002
Rodoviário	70,0%	72,0%	53,6%	61,8%	60,5%
Ferrovário	16,2%	15,8%	23,6%	19,5%	20,9%
Hidroviário	12,1%	10,3%	18,3%	13,9%	13,9%
Dutos e Aeroviário	1,7%	1,9%	4,5%	4,9%	4,7%

Fonte: GEIPOT / Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes

Desde que a logística se tornou peça fundamental para a competitividade das empresas, refletindo na redução do custo, aumento da eficiência e da qualidade das operações, as empresas investem em soluções tanto na movimentação de materiais quanto nos sistemas de informação e controle.

Em um novo cenário de competitividade global, possuir a capacidade de potencializar todos esses fatores é um diferencial fundamental.

A proximidade das empresas proporcionada pelas plataformas logísticas torna mais viável essa potencialização, tanto pela proximidade geográfica quanto pela presença de um agente fomentador das estratégias de interesse coletivo dos integrantes da plataforma.

Qualquer estratégia de desenvolvimento regional principalmente das áreas metropolitanas e de grandes cidades está hoje obrigada a articular-se em torno de elementos logísticos. A implantação de atividades logísticas tem uma grande variedade de efeitos benéficos para a economia de uma região. Destaca-se, sobretudo, a geração de novas rendas salariais, empresariais e fiscais.

Assim sendo, impõe-se na atualidade a colocação em funcionamento de estratégias de desenvolvimento e fixação de atividades logísticas para captar novos investimentos para a região e, além disso, impõe-se a obrigação de atuar nesse campo para acompanhar as tendências dominantes na economia mundial. Por isso, a importância de fortalecer as infra-estruturas modais de transporte.

As plataformas logísticas necessitam de potentes infra-estruturas de acesso, pois acolhem a cada ano milhares de veículos e movimentam milhões de toneladas de mercadorias, geram milhares de postos de trabalhos diretos e indiretos e atraem uma enorme variedade de atividades complementares e auxiliares das propriamente logísticas, o que as transforma de fato, em fatores determinantes do desenvolvimento regional e, por extensão, em elementos centrais das novas estratégias territoriais.

A competição por produtividade nas últimas décadas trouxe incomparáveis ganhos na eficiência das empresas, e a redução das distâncias, consequência da globalização e dos incrementos constantes e extremamente rápidos dos sistemas de informação, causou uma proximidade dos critérios de qualidade e produtividade obtidos pelas empresas concorrentes nos diversos setores.

A agilidade e a confiabilidade na movimentação de materiais e de informações tornaram-se, então, fatores de diferenciação fundamentais para o incremento da competitividade nos últimos anos, traduzindo-se em eficiência logística.

Considerando que o PAC atende apenas 13% da necessidade de investimentos em rodovias no Brasil, de acordo com estudo feito pelo IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada) em 2010, serão necessários R\$ 183,5 bilhões para recuperar as estradas já existentes e construir novos trechos.

O PAC além de prever apenas R\$ 23 bilhões, apresenta problemas para execução, como a falta de projetos, dificuldade de licenciamento ambiental e paralisações do Tribunal de Contas da União quando seria necessário o valor de três vezes mais.

Como solução de infra-estrutura linear para os projetos estruturantes da região, notadamente, o Super – Porto do Açúcar com características de Porto – Indústria o único da América Latina em São João da Barra e o Complexo Logístico – Industrial de Barra do Furado na divisa de Campos dos Goitacazes com Quissamã - o primeiro Complexo de Atividades Econômicas – CAE da região Norte/Noroeste

fluminense, surge a denominada Rodovia Translitorânea com características de Parceria Pública – Privada.

A sua concepção decorreu naturalmente ao se traçar uma linha reta, pelo litoral, interligando o Porto do Açú; o Terminal Aeroportuário do Farol de São Tomé e o Complexo Logístico - Industrial de Barra do Furado, como alternativa viária as Brs 356 e 101; acessando ao Sul a RJ 106 – Rodovia Amaral Peixoto em Macaé em processo de duplicação e ao Norte se interligando a RJ 196 – Campos dos Goitacazes - Gargaú, após a conclusão da Ponte João Figueiredo e daí percorrendo o litoral até a Rodovia do Sol em Marataízes no Espírito Santo; surge a denominada RODOVIA TRANSLITORÃNEA, com 204 km de extensão, dividida em duas partes:

- tramo Sul com 100 km e
- tramo Norte com 104 km.

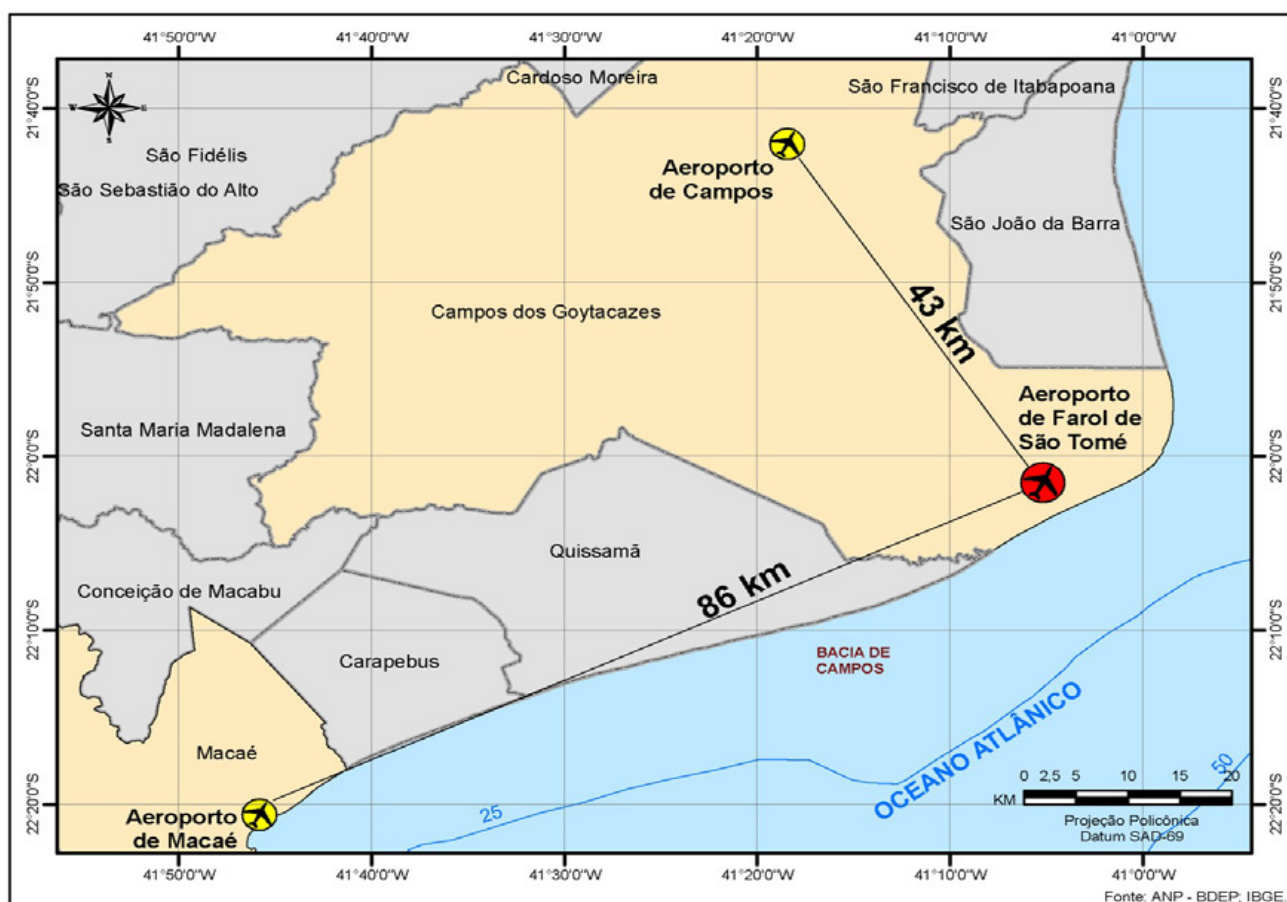


Figura 4 – Aeroportos da Região Norte Fluminense

Esta rodovia estadual, entre outras vantagens, serviria para conectar esses três empreendimentos, além de possibilitar a retirada do tráfego pesado da Área Central de Negócios da cidade de Campos dos Goitacazes com inúmeros benefícios para a população da região, além de servir de alternativa logística para o novo aeroporto de Farol de São Tomé, encurtando em 85 quilômetros o acesso à cidade de Macaé, em vias de obtenção de Licença de Instalação (LI) pelo INEA.

Em São João da Barra, encontra-se em processo de implementação a mega obra do Porto do Açú, que terá como uma das suas atividades principais, o escoamento da produção de minério de ferro, trazida até este por um minérioduto com 525 quilômetros de extensão.

O custo total da rodovia deve montar recursos estimados da ordem de 2,0 bilhões de reais, tomando por base o custo por quilômetro da duplicação da RJ 106 – Rodovia Amaral Peixoto, no trecho Rio das Ostras – Macaé, com desapropriações, estudo de viabilidade técnico – econômica - ambiental, bem como, anteprojeto, projetos executivos e estudos ambientais.

As obras complementares como passarelas, iluminação, ciclovias deverão ficar a cargo das Prefeituras beneficiadas como contrapartida municipal para viabilização do empreendimento.



Figura 5 - Desenho do futuro Complexo portuário e Industrial do Açu. Fonte LLX



Figura 6 - Mapa da futura malha rodoviária da Região Norte Fluminense

CONCLUSÃO

Na divisão internacional do trabalho, o papel exercido pelo Brasil mantém-se como grande supridor de matérias primas e produtos industriais de baixo conteúdo tecnológico. Entretanto, diante de uma grande crise sistêmica do capitalismo mundial (Tavares, 2009), o futuro está completamente aberto, ou seja, presenciamos um momento de forte incapacidade de prever o que nos espera bem como um estado geral de perplexidade. Tanto o Estado do Rio de Janeiro, com os investimentos industriais em fase de maturação, quanto para o Norte fluminense, com a futura estrutura portuária e industrial do Açu ganham uma nova inserção internacional e, assim sendo, o desdobramento da crise e o desenho de alternativas e saídas afetam diretamente a economia regional, tanto pelo comportamento do mercado internacional de matérias primas (minério de ferro, petróleo, açúcar e etanol), bem como pelo papel da China no novo quadro internacional que se avizinha.

O início do atual processo, veio com a crise do mercado financeiro em 2008. Tal fato gerou uma corrida dos agentes econômicos em busca de liquidez e um círculo vicioso, ou seja, preços em queda e investimentos paralisados. A história do capitalismo altera fases de otimismo e prosperidade, seguidas de desalento e declínio no ritmo da atividade. Na crise atual, saímos da euforia especulativa, que acarretou uma inflação nos ativos, para um quadro geral de desconfiança.

O empresariado brasileiro buscou uma atitude de cautela, optando por ajustar seus estoques. Em paralelo, o governo brasileiro pôs em prática, corretamente, uma política anticíclica, através do crédito, via bancos públicos e dos gastos orçamentários. Na economia de mercado, o crédito tem papel crucial. Com ele, os capitalistas gastam seus recursos na expectativa de captura futura de lucros, o que gera renda nas comunidades. Assim sendo, a ausência de crédito gera uma paralisação de boa parte dos investimentos produtivos afetando, em paralelo a oferta de empregos. Mesmo em meio às incertezas, as decisões de investimento para o Norte fluminense não só mantiveram-se, como o governo chinês adquiriu 20% da participação da MMX – empresa de propriedade do empresário Eike Batista decidindo-se, ao mesmo tempo, pela implantação de uma siderúrgica orçada em cinco Bilhões de dólares (O Globo, 01, OUTUBRO 2009)

Para Castro (2010), de modo semelhante às crises anteriores, a superação vai surgir, a partir de uma tríplice ruptura. Em primeiro lugar, teremos o deslocamento do eixo dinâmico da economia mundial para a Ásia, com a China crescendo fortemente, apresentando preços competitivos e forte pressão sobre as matérias-primas. O segundo ponto é a crise climática e o debate crescente sobre a necessária descarbonização gradativa da matriz energética mundial – tal fato gera alternativas para o Norte fluminense, na produção de etanol. Quanto ao petróleo, as recentes descobertas na camada pré-sal tendem a manter a economia fluminense, ainda com forte dependência desta matéria prima na composição de sua renda interna, bem como de seus recursos fiscais. A terceira ruptura advém da crise financeira, que exige nova regulação, de modo a permitir, a recuperação no estado de confiança dos agentes econômicos no investimento produtivo. Para Tavares (2009), o que os formuladores de políticas públicas no Brasil precisam atentar é para as implicações destas mudanças de caráter estrutural na economia mundial, sobre as nossas oportunidades e ameaças.

Tanto Castro (2010), quando Tavares (2009), vêem o Brasil cavando seu lugar na globalização. Tal fato obrigaria nosso país a definir uma estratégia de inserção na nova divisão internacional do trabalho. Nossos trunfos, especificamente para o Estado do Rio de Janeiro, estão na energia do petróleo e do etanol, bem como a vantagem relativa da logística em solo fluminense. O que temos que indagar é se o atual bloco de investimentos garantiria desenvolvimento econômico e social, em termos de desenvolvimento sustentado no tempo, bem como em termos de desenvolvimento espacialmente mais equilibrado. Para Natal (2009) o RJ continua sendo a base territorial de diversos investimentos privados e beneficiados por investimentos federais, além de avanços na infra-estrutura, embora considere que a crise social permaneça. Já Delgado (2007) realça a importância do desenvolvimento do interior, e a consolidação da inflexão positiva iniciada em meados da década de noventa, embora sua análise revele que o movimento conjunto dos grandes capitais e as políticas públicas de atração de empreendimentos, através de um conjunto de facilidades, não integraram o território nem geram enraizamento desses grandes empreendimentos no ERJ, adensando as cadeias produtivas e de serviços.

Na medida em que os grandes investimentos logísticos tem sido determinantes para a atração dos investimentos privados e muitos deles são voltados para a exportação, a questão que se coloca é a de seu caráter – semi

enclaves ou relativa endogeneização da cadeia produtiva, e em paralelo a integração territorial destes mega projetos que exige políticas de desenvolvimento regional diversificadas e complexas, de modo fixar o emprego e gerar distribuição não desigual da renda.

Quanto ao papel do Estado, este terá de ser o de balizador do futuro, tanto em nível nacional, quando regional e local. Para Sicsu (2009), o desenvolvimento é necessariamente um processo dirigido pelo Estado, afirmando desconhecer experiência histórica de dinamismo econômico sem um ente público planejador, regulador e realizador. O poder público, nas suas várias instâncias necessita reaprender a planejar, fortalecendo sua capacidade técnica e operacional revertendo o processo recente de esvaziamento, de modo a retomar suas funções de apoio ao desenvolvimento e construindo um adequado projeto de futuro. Em paralelo, não pode se ausentar da missão de gerar, ao mesmo tempo, economias externas líquidas.

O Estado do Rio de Janeiro – a segunda economia regional do país - apresenta uma logística em expansão e conta com o amadurecimento de um conjunto de investimentos industriais em fase de maturação, na petroquímica, metalurgia, etanol, petróleo e gás. A maior ameaça é a perda dos recursos fiscais oriundos da produção petrolífera, diante da mudança da partilha dos recursos da futura produção na camada pré-sal.

Para Santos (2000), o território é, por definição, o lugar em que desembocam todas as ações, todas as forças, ou seja, é onde a história do ser humano se realiza, a partir das manifestações da sua existência. O território também rege o dinheiro. Por outro lado, as empresas buscam competitividade e aumento de sua área de influência e de ação de modo a crescer e conquistar novos mercados. Desse modo, por mais insignificante que pareça ser uma determinada localidade, este lugar tende a ser de fato estratégico, na medida em que as empresas globais dependem destes pequenos nós de uma rede para que possa manter sua influência no mercado globalizado.

Para a Cepal (2010), na atualidade os Estados enfrentam um grande déficit de políticas ativas de promoção do desenvolvimento, regulamentação econômica, garantia do bem estar e provisão de bens públicos. Este diagnóstico se aplica integralmente ao panorama do Norte fluminense, apesar da extraordinária quantidade de recursos oriundos da exploração de petróleo na Bacia de Campos.

(Cruz, 2007). Neste quadro, o estabelecimento de uma agenda a formulação de políticas públicas alternativas, torna o papel do Estado, nas suas várias instâncias, o grande agente fiador da verdadeira transformação social, que se avizinha. Estamos diante de uma mudança radical na ocupação do território de um município marcadamente agrícola, de forte atividade pesqueira e vocacionado para o turismo, cuja população tende a multiplicar-se por dez em um curto espaço de tempo. Torna-se urgente a elaboração de um macro-planejamento regional, associado ao fortalecimento dos quadros técnicos das diversas prefeituras envolvidas, bem como faz necessário uma coordenação regional dos projetos de desenvolvimento necessários para o enfrentamento da gama de ameaças e oportunidades que o Complexo portuário e industrial do Açú permite vislumbrar.

Olhando especificamente o estágio atual do projeto e seu impacto sobre o pequeno município de São João da Barra, o depoimento do pesquisador da Uenf, Alcimar Chagas vê um forte viés privatista e uma ausência quase completa do poder público e seu papel regulador. Na visão do pesquisador, o investimento vem de fora para dentro (exogenamente) e ninguém tem controle sobre tal fato. O empreendedor responsável pelo futuro complexo é quem detém o controle de todo o processo, desde o entrosamento e articulação com a área política até a contratação da empresa para elaborar os estudos ambientais. Faltariam, na atualidade, governo atuante e sociedade civil organizada, esta última completamente despreparada e sem informação. O pesquisador identifica a necessidade de fortalecimento de capital social e decisões mais alicerçadas na base da sociedade (DYMSKI). Na mesma linha de raciocínio, o arquiteto Marcelo Peixoto afirma que o Complexo tem a cara do empreendedor e não a da população local e afirma ainda que, o Plano Diretor tem como ponto negativo a ausência de zoneamento territorial. Por outro lado, acentua o que as estatísticas evidenciam que a cidade não possui infra-estrutura. Na área urbana, o saneamento básico é precário e na área específica das futuras instalações do porto inexistem. Além disso, a rede hoteleira é insuficiente e os transportes públicos deficientes.

As evidências revelam uma forte assimetria entre o porte dos investimentos que o setor privado planeja por em prática e o aparato institucional das administrações públicas locais, bem como do próprio poder estadual e nacional. Serão necessários investimentos públicos de grande porte na infra-estrutura logística, social, ambiental e forte intervenção pública na direção de uma

capacitação da mão de obra local, associada à implantação de uma cultura empreendedora, cujo resultado final seria o fortalecimento dos pequenos e médios empreendimentos. Em paralelo, torna-se importante a formulação de políticas regionais explícitas com o intuito de combater desigualdades inter-regionais, com prioridade às regiões mais pobres e menos dinâmicas, exatamente aquelas que ainda vão conviver com baixo crescimento, apesar dos investimentos que chegam. Faz-se necessário a implantação de um planejamento macro regional que venha mapear toda cadeia produtiva e identificar oportunidades para empreendedores locais e regionais.

A nova geografia regional tende a transformar o município de Campos dos Goitacazes no pólo de serviços terciários e quaternários. Esta cidade – a mais importante do Norte fluminense viu nas últimas décadas seu parque industrial açucareiro quase desaparecer e viveu um período de baixo dinamismo que se traduziu em alta informalidade na geração de empregos e expressiva desigualdade de renda. O professor José Luiz Vianna da UFF afirma que o Norte fluminense é uma região periférica não industrial e estagnada por não possuir bases de uma economia moderna. Ainda de acordo com o pesquisador, a principal característica da nova fase é a internacionalização do espaço regional na economia global, dado que nesta primeira fase, o espaço é só uma base de alocação de investimentos de capital fixo, não criando ainda links fortes em termos regionais. Neste desenho o Porto do Açú representa tão somente o nó de um fluxo mundial e, assim sendo, o movimento da economia mundial vai ditar o dinamismo do porto. O grande desafio, portanto é ter a capacidade de se integrar e gerar uma rede produtiva local, bem como aproveitar os ganhos fiscais e econômicos de modo a diversificar a base econômica, tanto local, quanto regional.

De certo modo, o Norte fluminense viveu nas décadas mais recentes um processo que guarda grande semelhança com o que Stiglitz-Sachs (2007) denominou maldição dos recursos naturais. Tal fato deu-se, em função da utilização das rendas indenizatórias, da crescente produção petrolífera regional ter sido aplicada em políticas públicas que não contribuíram para a re-dinamização da economia e nem produzir respostas nos campos social, logístico e ambiental eficientes, eficazes e efetivas (Viana da Cruz e outros autores 2005).

Até aqui, as principais mudanças na economia do município de São João da Barra eram geralmente induzidas apenas pelo crescimento populacional, e o poder

público local era o grande empregador da mão de obra da cidade. As alterações ocorriam de forma lenta, configurando um processo de reprodução inalterada. A mudança que começa a surgir “destrói” as situações de equilíbrio existentes, com alterações profundas na esfera das atividades produtivas e comerciais da economia local, com repercussão também na esfera regional.

A possibilidade de um novo processo de desenvolvimento regional para o Norte fluminense chega mediante a abertura de novos mercados, antes inacessíveis ou inexplorados que terão acesso a novas fontes de matérias primas (minério de ferro) e produtos industrializados (etanol e açúcar). Associado a este novo ciclo temos os empresários inovadores na posição de liderança com o firme propósito de viabilizar novos caminhos e oportunidades lucrativas.

A tendência é de convivermos com um cenário onde as grandes empresas, ficarão especializadas em suas competências centrais, de modo tal que, determinadas atividades consideradas periféricas ou não essenciais para a lucratividade e segurança do negócio serão transferidas para pequenas e médias empresas. Esta terceirização constitui-se em um processo de transferência de funções ou atividades de uma empresa de grande porte fazendo surgir uma rede de firmas, onde a relação entre os participantes é pautada por relações de longo prazo e pelo comprometimento dos parceiros com investimentos em ativos específicos e padrões operacionais compatíveis com a cadeia produtiva em questão.

Dois gargalos estão presentes e estes, não sendo atacados de frente podem inviabilizar um desenvolvimento pleno tanto do município, quanto da região Norte. O primeiro entrave é a questão educacional refletida com muita nitidez nos números do levantamento Índice da Educação Básica (IDEB/2007) do Ministério da Educação. Tanto Campos, quanto São João Barra ficaram entre as dez piores notas no ranking estadual. O desafio é por em prática com a máxima brevidade uma “revolução” na qualidade do ensino básico e fundamental e multiplicar as oportunidades de acesso ao ensino profissional de nível médio e superior. Segundo Piquet (2009), o município sede das futuras instalações do Complexo Portuário e Industrial possui apenas 1% de sua população com escolaridade superior. O outro desafio é logístico. O viés rodoviário se apresenta insuficiente, o ferroviário necessitando ser reativado e o aeroportuário apresentando alta capacidade ociosa. É necessário ampliar os investimentos em todos os níveis de governo na expansão da malha rodoviária, notadamente a duplicação do trecho das BR-101 e 356. Em paralelo fomentar

parcerias públicas privadas (PPPs) que tragam o capital privado na parceria para a resolução dos gargalos na infra-estrutura.

Diante da nova realidade que se apresenta nos dias atuais, como irreversível, o poder público necessita com urgência se re-aparelhar, de modo a responder de uma maneira satisfatória ao desafio de planejar e induzir o desenvolvimento econômico, associado a uma oferta de empregos de qualidade e uma justa distribuição da renda. A história está repleta de exemplos que apontam o risco associado à formação de enclaves regionais, exatamente quando o setor líder da nova etapa de acumulação capitalista não possui links com as outras atividades locais e regionais. Como forma de evitar esta ameaça o poder público necessita atuar de modo regionalizado, consorciado, em rede, de modo matricial como forma de atuar observando os vários aspectos dos problemas e das oportunidades que a nova inserção internacional da atividade econômica do Norte fluminense deve enfrentar.

BIBLIOGRAFIA

Abramovitz, M. (1986). **“Catching Up, Forging Ahead, and Falling Behind”**. Journal of Economic History, 46:2, pp. 385-406.

AMSDEN, Alice. **“A Ascensão do ‘Resto’: os desafios ao Ocidente de economias com industrialização tardia”**. São Paulo: Editora da UNESP, 2009

ARAÚJO, C. **História do Pensamento Econômico: Uma Abordagem Introdutória**. São Paulo: Atlas 2006

Barros-H, R.P. 2003. **O futuro ameaçado do Cerrado brasileiro**.

CASTRO, Antônio Barros de, entrevista ao O Estado de S. Paulo, 24/05/09

_____ : CASTRO, A. B. . **From Semi-stagnation to Growth in a Sino-Centric Market**. Revista de Economia Política (Impresso), v. 28, p. 15-45, 2010.

_____ : **Rumos da Economia brasileira - a questão reaberta**. In Guido Mantega (Org.). 200 anos do Ministério Da Fazenda. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010.

_____ : **The Impact of Public Policies in Brasil Along the Path from Semi-stagnation to Growth in Sino-Centric Market**. in DOSI Giovanni; CIMOLI Mario;STIGLITZ,Joseph.E. (Org.). Industrial and developmente the political economy of capabilities acunulation. Oxfod, NY: Oxford University Prees,2009.

_____ : **El segundo catch-up brasileiro**. CAracterísticas y limitaciones. Revista da Cepal v. 80, p. 73-83, 2003.

CARVALHO, René Louis de . **Evolução recente da rede urbana fluminense**. 2007. (Relatório de pesquisa).

CARVALHO, René Louis de ; ROVERE, Renata Lèbre La ; MATTOS, Cristina Funke ; CÂMARA NETO, Alcino ; MELO, Luiz Martins de ; FAURE, Yves ; PACHECO, Carlos Augusto Goes ; LEMOS, Diana Scabelo da Costa Pereira da Silva ; MARTINS, Cristiano de Almeida . **Alternativas de Diversificação para o**

Desenvolvimento Econômico Regional: o caso do norte fluminense pós-royalties. 2006. (Relatório técnico).

CARVALHO, René Louis de. KATO, Karina. **Novas perspectivas para as atividades de base agropecuária no município de Campos e seu entorno 2009.** Relatório Técnico do Fundecam, agosto de 2009 exposto na página no Cidac, consultado no dia 10/08/2010 às 15:30.

China, e a invasão ao Brasil. Jornal o Globo.2009, 01 seção de Economia 1 página.

CRUZ, Jose Luis Vianna. **Brasil o desafio da diversidade.** Editora Senac,2005

CRUZ, J. L. V. . **Os Desafios do Norte e Noroeste Fluminense frente aos grandes projetos estratégicos.** Vértices (Campos dos Goitacazes)^{JCR}, v. 9, p. 43-50, 2007.

SOUZA, L. (Eds). **Empreendedorismo – Competência essencial para PME's.** Brasília: ANPROTEC, 2001b. p. 145-158.

DYMSKI, Gary A., “**Financial Risk and Governance in the Neoliberal Era,**” in ***Managing Financial Risks: From Global to Local.*** Edited by Gordon L. Clark, Adam D. Dixon, and Ashby H.B. Monk. Oxford: Oxford University Press: 48-68.

DRUCKER, P. F. **Inovação e espírito empreendedor** (entrepreneurship): prática e princípios. São Paulo: Pioneira Thomson, 2003.

_____ : **Administrando em tempos de grandes mudanças.** São Paulo: Pioneira, 2000.

EXAME. São Paulo: Editora Abril, ano 39 n.23, p. 22-37, nov. 2005.

FAURÉ, Yves A. e Lia Hasenclever: **Caleidoscópio do Desenvolvimento Local no Brasil - Diversidade das Abordagens e experiências.** 1ª edição 2007 – E-papers

GERSCHENKRON, Alexander (1962), ***Backwardness econômico no perspectiva histórico***, um livro dos essays, Cambridge, Massachusettes: Imprensa de Belknap da pressão da universidade de Harvard.

HASENCLEVER, Lia Yves A. Fauré e Romeu e Silva Neto (orgs.): **Novos Rumos para a Economia Fluminense - Oportunidades e Desafios do Crescimento do Interior**. 1 edição, 2008. E-papers

HIRSCHMAN, A. O. (1958). **The Strategy of Economic Development**. New Haven: Yale University Press.

HIRSCHMAN, Albert, "**Suavidade, Poder e Fraqueza da Sociedade de Mercado: Interpretações rivais, de Montesquieu a nossos dias**" in A Economia Como ciência Moral e Política. São Paulo. Ediotra Brasiliense. 1986. pp. 11-48

HOBBSAWM, Eric. **Era dos Extremos: O breve século XX**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

IBGE. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD). **Síntese de Indicadores 2008**. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. Rio de Janeiro, 2009.

KRUGMAN, Paul R. : **Crises Monetárias**, Editora: Makron Books Ano: 2001

LEHER, R, In: GENTILI, P. (Org.): **Projetos e modelos de autonomia e privatização das universidades públicas**. Universidades na penumbra: neoliberalismo e reestruturação universitária. São Paulo: Cortez, 2001.

LEMOS, Maurício B.; CROCCO, M. (2006), "**Competitividade e dinâmica comparativa das regiões metropolitanas brasileiras**". *Anais do XXVIII Encontro Nacional de Economia*, ANPEC.

LOUREIRO, C. F. B. **Educação para a Gestão Ambiental: a cidadania no enfrentamento político dos conflitos "socioambientais"**. In: Sociedade e meio

ambiente: a Educação Sanitária e Ambiental em debate. São Paulo, Cortez Editora 2006.

MONIÉ, Frédéric & VIDAL, Soraia Maria do S. C. (2006): **Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva**. Revista de Administração Pública. Fundação Getulio Vargas, Rio de Janeiro, Vol. 40 (6): pp.975-995, Nov./Dez. 2006.

NATAL, Jorge (org). **Conjuntura Fluminense Recente: Memórias Seleccionadas 1998/2004**. Editora Faperj, 2004.

_____. **O Estado do Rio de Janeiro pós-1995: dinâmica econômica, rede urbana e questão social Rio de Janeiro**: Publicati, 2005.

RIBEIRO, Alcimar Chagas. **A economia Norte Fluminense: análise da conjuntura e perspectivas**, 2010

ROVERE, Renata Lèbre La ; CARVALHO, René Louis de ; LEMOS, D S . **Alternativas de Diversificação para o Desenvolvimento Econômico no Norte Fluminense**: apresentação de um estudo da UFRJ. Boletim Petróleo Royalties e Região, Campos dos Goytacazes, n. 10, p. 7-8, 2005.

SACHS, Jeffrey D. 2007. **"Bursting at the Seams."** Reith Lectures. BBC. No. 1. April 11, 2007. 9am. <http://www.bbc.co.uk/print/radio4/reith2007/lecture1.shtml?print>

SANTOS, Milton. **Visões da Crise**. Editora Contraponto, 2000.

SANTOS, A. M. S. P.. **Economia, espaço e sociedade no Rio de Janeiro** Editora FGV. 2ª edição, 2003.

SCHUMPETER, J. A. **A teoria do desenvolvimento econômico: uma investigação sobre lucros, capital, crédito, juro e o ciclo econômico**. São Paulo: Abril Cultural, 1982.

SIMON, H, . In: HAHN, F.; HOLLIS, M. (eds.): From substantive to procedural rationality. Philosophy and economic theory. Oxford University Press, 1979. SOROS, George. **O novo paradigma para os mercados financeiros**. Rio de Janeiro: Editora Agir, 2008.

SILVA, Mauro Osorio . Rio: estratégia local é prioridade (entrevista). CREARJ em Revista, Rio de Janeiro, p. 24 - 27, 01 abr. 2006

SOUZA, N de J. de. **Desenvolvimento econômico**. 3ed. São Paulo: Atlas, 1997.

TAVARES, Maria da Conceição. **A crise desnudada**. In: Jornal da UFRJ, ano 4, nº 44, pp. 14-16, mai.2009.

TRINDADE, H., In: GENTILI, P. (Org.): **As metáforas da crise: da “universidade em ruínas” às “universidades na penumbra” na América Latina**. Universidades na penumbra: neoliberalismo e reestruturação universitária. São Paulo: Cortez, 2001.

VELTZ, Pierre, ZARIJIAN, Philippe. **“Vers de nouveaux modèles d'organisation?”**. In: **Sociologie du Travail. Dossier- Débat. Systèmes productifs: les modèles en question**. Montrouge, Dunod. XXXV (1) p. 3-25, 1993.