

UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE  
INSTITUTO DE CIÊNCIAS DA SOCIEDADE E DESENVOLVIMENTO REGIONAL  
BACHARELADO EM GEOGRAFIA

MARCOS SILVA DE CARVALHO

**ISENÇÕES FISCAIS, EIXOS DE DESENVOLVIMENTO E DINÂMICAS  
TERRITORIAIS NO MUNICÍPIO DE ITATIAIA-RJ NO SÉCULO XXI**

Campos dos Goytacazes

Fevereiro/2022

MARCOS SILVA DE CARVALHO

**ISENÇÕES FISCAIS, EIXOS DE DESENVOLVIMENTO E DINÂMICAS  
TERRITORIAIS NO MUNICÍPIO DE ITATIAIA-RJ NO SÉCULO XXI**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Bacharelado em Geografia do Instituto de Ciências da Sociedade e Desenvolvimento Regional, da Universidade Federal Fluminense, como requisito parcial para a obtenção do título de bacharel em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Leandro Bruno Santos

Campos dos Goytacazes  
Fevereiro/2022

Ficha catalográfica automática - DC/BIF  
Gerada com informações fornecidas pelo autor

C331i Carvalho, Marcos Siva de  
Isenções fiscais, eixos de desenvolvimento dinâmicas  
territoriais no município de Itatiaia-RJ no século XXI / Marcos  
Siva de Carvalho; Leandro Bruno Santos, orientador. Campos  
dos Goytacazes, 2022.  
79 f.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em  
Geografia)-Universidade Federal Fluminense, Instituto de  
Ciências da Sociedade e Desenvolvimento Regional,  
Campos dos Goytacazes, 2022.

1. Industrialização. 2. Guerra fiscal. 3. Eixos de  
desenvolvimento. 4. Política industrial. 5. Itatiaia. I. Santos,  
Leandro Bruno, orientador. II. Universidade Federal  
Fluminense. Instituto de Ciências da Sociedade e  
Desenvolvimento Regional. III. Título.

CDD –

Bibliotecário responsável: Debora do Nascimento - CRB7/6368

MARCOS SILVA DE CARVALHO

**ISENÇÕES FISCAIS, EIXOS DE DESENVOLVIMENTO E DINÂMICAS  
TERRITORIAIS NO MUNICÍPIO DE ITATIAIA-RJ NO SÉCULO XXI**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Bacharelado em Geografia do Instituto de Ciências da Sociedade e Desenvolvimento Regional, da Universidade Federal Fluminense, como requisito parcial para a obtenção do título de bacharel em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Leandro Bruno Santos

Data da defesa: 03 de fevereiro

Banca Examinadora

---

Prof. Dr. Leandro Bruno Santos (Orientador) – UFF

---

Profa. Maria do Socorro Bezerra de Lima (Avaliadora Interna) - UFF

---

Prof. Dr. Cassio Antunes de Oliveira (Avaliador Externo) - IFES

Campos dos Goytacazes  
Janeiro/2022

## AGRADECIMENTOS

Primeiramente, gostaria de agradecer aos meus pais, Calixto Carvalho e Tania Carvalho, pelo apoio e suporte durante esses 4 anos de graduação, em que, mesmo com a distância, nunca deixaram de me dar todo apoio e carinho e em momento algum me deixaram desacreditar do meu sonho de falar sobre nossa cidade para toda uma vasta comunidade acadêmica.

Também não se pode esquecer de minha Avó, Divina Maria Carvalho, que em nossas mais vastas conversas inspiradoras, me contou sobre sua perspectiva do desenvolvimento da cidade e em um momento onde eu já não tinha mais um norte sobre o mesmo ela em um comentário sobre sua vinda até aqui me mostrou o caminho das pedras sobre por onde caminhar com a história do município.

Agradeço também a minha irmã, Daniele Carvalho, e a meu cunhado, Cleoson Leal, e minha sobrinha, Helena, que está por vir pelos momentos de descontração, permitindo-me desconectar um pouco da produção desse trabalho.

Aos meus amigos que me inspiraram e encorajaram a todo minuto mostrando que era possível construir algo sólido que retratasse algo que não da economia da região, mas também contasse como isso mudou nossas vidas. Principalmente a meus amigos Anderson Francisco, Gabriel Carvalho, Leonan Palma, Layla Tavares, Plinio Mota e Ricardo Almeida.

Meu agradecimento também a Universidade Federal Fluminense, pelo privilegio e oportunidade de crescimento intelectual, de contato com excelentes professores, de conhecer vários lugares e eventos e ao NEEPEG (Núcleo de Estudos em Economia Política Geográfica) e ao NERU (Núcleo de Estudos Rurais e Urbanos), núcleos que me acolheram e sempre me impulsionaram sempre ser melhor.

Por último, mas não menos importante, agradecer ao Prof. Dr. Leandro Bruno Santos que, em vários momentos de incertezas durante a graduação, foi uma representação paterna a todos nós do núcleo de estudos, apoiando sempre a todos os integrantes e não nos permitiu deixar nossos sonhos de lado. Agradeço também pela paciência, confiança e amizade durante este período de ricas trocas.

## **RESUMO**

Com a globalização, a territorialização das atividades produtivas tem sido reconfigurada. A ideia de eixo de desenvolvimento coloca centralidade no território e sua capacidade de atração dos investimentos, pelas suas qualidades e vantagens como uma via de alta capacidade de transporte material e imaterial em conjunto com núcleos urbanos com forte conexão, além da presença de centros de criação tecnológica. Nessa perspectiva, o território torna-se um facilitador das relações exigidas pela ação do capital globalizado. O município de Itatiaia, localizado na região do Médio Vale do Paraíba Fluminense e situado entre as duas regiões metropolitanas do país (São Paulo e Rio de Janeiro), é beneficiado por esse momento de reconfiguração das relações de produção. Desde os anos 1990, muitos investimentos se concretizaram no município, quando teve início uma política estadual de atração de investimentos e iniciativas municipais propiciando a instalação das indústrias. Em Itatiaia, a lei complementar no. 8, de 2009, instituiu o Programa de Desenvolvimento Econômico do Município de Itatiaia (PRODEMI), definindo a isenção de alguns impostos municipais aos estabelecimentos já existentes e àqueles que viriam a se instalar. Além disso, o poder público municipal destinou um terreno para construção de distrito industrial visando à facilitação da instalação dos empreendimentos. Segundo dados da Secretaria de Desenvolvimento Econômico do município, essa política de atração trouxe ao município 14 estabelecimentos, dos quais 7 são da indústria e 2 são prestadoras de serviço da mesma. O objetivo desse trabalho é compreender o papel do eixo de desenvolvimento da Dutra e das políticas de isenções fiscais (municipal e estadual) nas dinâmicas territoriais do município de Itatiaia, a fim de compreender as implicações sobre os investimentos, os estabelecimentos e empregos na indústria da transformação, o valor da transformação industrial, os encadeamentos setoriais etc. Os dados levantados (IBGE, RAIS/CAGED, SEFAZ), sistematizados e analisados mostram que o município de Itatiaia, dentro da microrregião do Vale do Paraíba Fluminense, apresenta mudanças significativas nas dinâmicas territoriais nos primeiros anos deste século, com aumento dos estabelecimentos na indústria de transformação, incremento do PIB, crescimento populacional etc. Acompanhando essas mudanças, há um aumento na arrecadação do ICMS, incremento do salário médio e da massa salarial (valores nominais e reais) na indústria de transformação em Itatiaia, repercutindo as políticas de atração de empresas, a situação geográfica entre as duas principais metrópoles e a importância do eixo de desenvolvimento da Dutra.

**Palavras-chave:** Guerra fiscal, eixos de desenvolvimento, dinâmica industrial, Itatiaia.

## **ABSTRACT**

With globalization, the territorialization of productive activities has been reconfigured. The idea of a development axis places centrality in the territory and its ability to attract investments, due to its qualities and advantages as a high-capacity route for material and immaterial transport together with urban centers with strong connection, in addition to the presence of creation centers technological. From this perspective, the territory becomes a facilitator of the relationships required by the action of globalized capital. The municipality of Itatiaia, located in the Vale do Paraíba Fluminense region and situated between the two main cities in the country (São Paulo and Rio de Janeiro), benefits from this moment of reconfiguration of production relations. Since the 1990s, many investments have been carried out in the municipality, when a state policy of attracting investments and municipal initiatives was initiated, promoting the installation of industries. In Itatiaia, the complementary law no. 8, of 2009, instituted the Economic Development Program of the Municipality of Itatiaia (PRODEMI), defining the exemption of some municipal taxes to existing establishments and to those that would come to be installed. In addition, the municipal government allocated land for the construction of an industrial district to facilitate the installation of projects. According to data from the municipality's Economic Development Department, this attraction policy brought 14 establishments to the municipality, of which 7 are in the industry and 2 are service providers. The objective of this course conclusion work is to understand the role of Dutra's development axis and the tax exemption policies (municipal and state) in the territorial dynamics of the municipality of Itatiaia, in order to understand the implications on investments, establishments and jobs in the manufacturing industry, the value of industrial transformation, sectoral linkages, etc. The data collected (IBGE, RAIS/CAGED, SEFAZ), systematized and analyzed, show that the municipality of Itatiaia, within the micro-region of Vale do Paraíba Fluminense, presents significant changes in territorial dynamics in the first years of this century, with an increase in establishments in the industry transformation, increase in GDP, population growth, etc. Accompanying these changes, there is a considerable increase in the collection of ICMS, an increase in the average salary and in the salary mass (nominal and real values) in the transformation industry in Itatiaia, reflecting the policies of attracting companies, the geographical situation between the two main metropolises and the importance of Dutra's development axis.

**Keywords:** Fiscal war, development axes, industrial dynamics, Itatiaia.

## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 1-</b> Teorias da Localização ao longo do tempo .....	22
<b>Figura 2</b> - Localização do Município de Itatiaia-RJ .....	36
<b>Figura 3</b> - Imagem aérea do polo industrial de Itatiaia, com indicação dos principais empreendimentos e vias em 2010.....	45
<b>Figura 4</b> - Imagem aérea do polo industrial de Itatiaia, com indicação dos principais empreendimentos e vias em 2021.....	46
<b>Figura 5</b> - Variação geométrica dos estabelecimentos e número de estabelecimentos industriais no Médio Vale Paraíba Fluminense (2009-2020).....	53
<b>Figura 6</b> - Imagem aérea do polo industrial de Itatiaia, com indicação das empresas que foram beneficiadas pela Lei PRODEMI .....	55
<b>Figura 7</b> - Imagem do estabelecimento da Michelin .....	56
<b>Figura 8</b> - Imagem do estabelecimento Jaguar e Land Rover – Importação e Comércio de Veículos Ltda.....	56
<b>Figura 9</b> - Imagem do estabelecimento IBR-LAM – Laminação de Metais Ltda.....	57
<b>Figura 10</b> - Imagem do estabelecimento SEB do Brasil – Produtos Domésticos Ltda .....	57
<b>Figura 11</b> - Imagem do estabelecimento Procter & Gamble Industrial e Comercial Ltda .....	58
<b>Figura 12</b> - Imagem do estabelecimento LOG Itatiaia SPE Ltda .....	58
<b>Figura 13</b> - Imagem do estabelecimento Hyundai Heavy Industries .....	59
<b>Figura 14</b> - Variação geométrica dos empregos industriais no Médio vale Paraíba Fluminense (2009 e 2020).....	60
<b>Figura 15</b> - Variação geométrica da massa salarial na Indústria de transformação em Itatiaia em valores reais (2011 a 2020).....	64
<b>Figura 16</b> - Variação do PIB no Médio Vale Paraíba Fluminense (2008-2019).....	65
<b>Figura 17</b> - Variação % do PIB no Médio Vale Paraíba Fluminense (2008-2019).....	67



## LISTA DE TABELAS

<b>Tabela 1</b> - Estabelecimento da Indústria de Transformação no Município de Itatiaia-RJ distribuídos por porte (2020). .....	59
<b>Tabela 2</b> - Distribuição de empregos formais na Indústria de transformação no município de Itatiaia-RJ (2011 a 2020) .....	61
<b>Tabela 3</b> - Massa salarial da indústria de transformação na microrregião Vale do Paraíba Fluminense, entre 2010 e 2019, em R\$ Milhões (valores reais) .....	63
<b>Tabela 4</b> - VAB (Valor Adicionado Bruto) deflacionado da indústria de transformação no Vale do Paraíba Fluminense, entre 2007 e 2018, em R\$ (valores reais) .....	64
<b>Tabela 5</b> - Arrecadação de ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) na microrregião Vale do Paraíba Fluminense, entre 2010 e 2019, em R\$ milhões (valores reais) .....	67
<b>Tabela 6</b> - População Rural e Urbana nas cidades da Microrregião do Vale do Paraíba .....	68

## LISTA DE QUADROS

<b>Quadro 1</b> - Leis municipais de isenção de impostos e incentivo à indústria na microrregião Médio Vale do Paraíba Fluminense .....	42
<b>Quadro 2</b> - Empresas enquadradas e beneficiadas pela PRODEMI .....	54

## **LISTA DE ABREVIATURA**

AMAN - Academia Militar das Agulhas Negras

CSN - Companhia Siderúrgica Nacional

CAGED - Cadastro Geral De Empregados e Desempregados

FIRJAN - Federação das Indústrias do Estado do Rio De Janeiro

FUNDES - Fundo de Desenvolvimento Econômico e Social do Estado do Rio de Janeiro

IBGE - Instituto Brasileiro De Geografia e Estatística

ICMS - Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços

IPTU - Imposto Predial e Territorial Urbano

ISS - Imposto Sobre Serviços

PIB - Produto Interno Bruto

PRODEMI - Programa de Desenvolvimento Econômico do Município de Itatiaia

RAIS - Relação Anual de Informações Sociais

RMRJ - Região Metropolitana do Rio de Janeiro

SEBRAE - Serviço Brasileiro De Apoio às Micro e Pequenas Empresas

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	13
<b>CAPÍTULO 1. LÓGICAS LOCACIONAIS E DINÂMICAS TERRITORIAIS DA INDÚSTRIA</b> .....	17
1.1 Teorias da localização industrial.....	17
1.2 As redes e sua influência na localização industrial.....	23
1.3 Condições gerais de produção e os eixos de desenvolvimento, a ação regional como unidade....	24
1.4 Políticas estatais na atração de investimentos produtivos.....	29
<b>CAPÍTULO 2. DESENVOLVIMENTO DO MÉDIO VALE DO PARAÍBA E POLÍTICAS DE ISENÇÃO FISCAL</b> .....	31
2.1 Formação socioespacial e dinâmicas econômicas no Médio Vale Paraíba Fluminense.....	31
2.2 Caracterização histórica e econômica de Itatiaia .....	35
2.3 Políticas estadual e municipal de atração de empresas e seus impactos no Médio Vale Paraíba Fluminense.....	39
2.4 Políticas locais de atração de empresas em Itatiaia .....	43
<b>CAPÍTULO 3. INDÚSTRIA E DINÂMICAS TERRITORIAIS EM ITATIAIA</b> .....	53
3.1 Dinâmica espacial, temporal e porte dos estabelecimentos produtivos .....	53
3.2 Empregos formais e salários da indústria de transformação em Itatiaia.....	60
3.3 Papel da indústria no valor adicionado e arrecadação de Itatiaia .....	64
3.4 Impactos sobre os indicadores demográficos .....	68
<b>4. CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	70
<b>5. REFERÊNCIAS</b> .....	73
<b>6. ANEXO</b> .....	78

## INTRODUÇÃO

Nos anos 1990, o Estado do Rio de Janeiro, apesar da inflexão econômica propiciada pela retomada dos investimentos e da dinâmica da indústria petrolífera (NATAL, 2004), continuou a apresentar perda relativa no cenário econômico nacional. É nesse contexto que foi retomado e regulamentado em 1997 (Decreto 22.921/97) o Fundo de Desenvolvimento Econômico e Social do Estado do Rio de Janeiro (FUNDES), com a finalidade de apoiar a instalação de empresas em território fluminense, especialmente indústrias metalmeccânica no Médio Vale Paraíba.

Os incentivos fiscais foram aprofundados em 2005 com a aprovação da Lei nº 4.533, na gestão da governadora Rosângela Garotinho, reduzindo a alíquota do ICMS de 19% para 2% durante 25 anos, visando atrair empreendimentos para 31 municípios situados nas regiões Norte e Noroeste Fluminense (BARCELOS; SANTOS, 2018). Essa lei foi revogada e reformulada posteriormente nos governos de Sérgio Cabral (2007-2014) e Luiz Fernando Souza (2014-2018), inserindo 51 municípios fluminenses ao todo. Com essas medidas, o estado entrou diretamente na disputa pela atração de investimentos, mas a preocupação com as disparidades territoriais perdeu relevância, levando à concentração dos empreendimentos nas regiões mais dinâmicas - Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) e Médio Vale Paraíba.

Na esteira dessas políticas de atração de empresas, vários municípios do Médio Vale Paraíba – Barra Mansa (2001), Porto Real (2004), Resende (2005), Barra do Piraí (2011) - criaram leis específicas visando atrair o capital desejoso de se instalar no estado. Nesses municípios, os governos locais buscaram atrair novos investimentos aproveitando-se da situação geográfica (proximidade em relação aos maiores mercados do país como São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais), da presença de uma densa rede urbana e de infraestrutura de transporte (rodovia, ferrovia). No Médio Vale Paraíba, temos a configuração de um eixo de desenvolvimento definindo uma “cadeia de núcleos urbanos, de diferentes tamanhos, situados ao longo de uma via de transporte de alta capacidade que estimula a localização industrial e facilita o estabelecimento de relações funcionais internas” (HERNANDEZ, 1998, p. 33).

A história do município de Itatiaia, recorte espacial desta pesquisa, tem mais de 170 anos, sendo a data de 5 de abril de 1839 o marco da fundação do povoamento inicial. Itatiaia, localizado no extremo sul do estado fluminense e historicamente ligado a Resende, apresentou diferentes papéis nas diversas fases de formação socioespacial do estado, como entreposto (1.744) no auge da época aurífera, responsável pelo início do povoamento e posteriormente como lócus de produção de cana-de-açúcar e café, que se tornaram principais atividades

dinamizadoras da economia local, dotando o território de redes de circulação. Nos anos 1950 e 1960, pela sua posição geográfica, conheceu uma ressignificação das redes existentes e de seus antigos comércios que tinham como público alvo as regiões mais desenvolvidas, recebendo investimentos a partir da construção da rodovia Presidente Dutra (BR-116) e da Usina Hidrelétrica do Funil, respectivamente.

Itatiaia logrou sua emancipação de Resende em 1988 e, desde então, tem sido marcado pela busca na atração de empresas industriais, aproveitando-se de sua situação geográfica e das redes técnicas existentes. A fim de aproveitar e complementar a política estadual de atração de empresas, foi aprovado no município, em 2009, o Programa de Desenvolvimento Econômico do Município de Itatiaia (PRODEMI), que instituiu o polo industrial de Itatiaia, nas proximidades da Rodovia Presidente Dutra, em conjunto com uma série de incentivos fiscais para a atração das empresas, principalmente deduções de Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) e Impostos sobre Serviços (ISS).

O objetivo deste trabalho é entender o papel do eixo de desenvolvimento da Dutra e das políticas de isenções fiscais (municipal e estadual) nas dinâmicas territoriais do município de Itatiaia, a fim de compreender as implicações sobre os investimentos, os estabelecimentos e empregos na indústria da transformação, o valor da transformação industrial, os encadeamentos setoriais etc. A metodologia de trabalho está pautada no levantamento bibliográfico sobre temas relacionados à pesquisa, levantamento de dados em instituições governamentais (RAIS, IBGE, CEPERJ), levantamento de dados e informações nos jornais do Médio Vale Paraíba e realização de entrevista com responsáveis pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico.

Os resultados da pesquisa mostram que 14 empresas foram contempladas com essa política de atração de capitais, sendo 7 da indústria de transformação e 2 com atuação na prestação de serviços às empresas com atuação na indústria. As empresas que se instalaram no município, desfrutando de incentivos nas escalas estadual e municipal, abrangeram montadoras - Hyundai, Jaguar Land Rover Brasil -, produtoras de bens de consumo (P&G), laminadoras (IBR-Lam), fabricantes de linha branca e utensílios domésticos (Groupe SEB). Já a produtora de pneumáticos (Michelin) se utilizou dos incentivos para expandir sua planta existente no município.

Todos esses investimentos estão situados no principal eixo da cidade e da região do Médio Vale Paraíba, nas proximidades da Via Dutra, localizando-se dentro e nas imediações do distrito industrial criado pelo governo local para facilitar a instalação das empresas. Os dados da RAIS indicam que, com esses investimentos industriais, Itatiaia tornou-se o quinto município na geração de empregos na indústria de transformação (3.152 empregos) entre os

nove de sua microrregião no ano de 2020. Quanto ao número de estabelecimentos industriais, no ano de implementação do PRODEMI, ocupava a sétima posição (com 19 estabelecimentos) na microrregião do Vale do Paraíba Fluminense, ao passo que em 2019 o número de estabelecimentos industriais saltou para 49, tornando-se o quarto de sua microrregião em números de estabelecimentos na indústria da transformação.

Houve, ainda, implicações no Produto Interno Bruto (PIB) que, no ano de 2017, mostra a importância da indústria (R\$1.049.540,87), ficando atrás apenas do setor de serviços (R\$1.851.092,24). Considerando que alguns serviços - armazenamento e atividades auxiliares de transportes - são estreitamente vinculados à indústria, pode-se dizer a indústria de transformação responde pela maior parte do PIB e do emprego formal no município de Itatiaia. Todas essas alterações na dinâmica territorial municipal levaram à expansão populacional do município, que saltou de 24.739, em 2000, para 28.783, em 2010 (IBGE, 2020).

Este trabalho de conclusão de curso foi organizado a partir de minha vontade e de meu orientador de entender a complexidade industrial do Médio Vale do Paraíba Fluminense e se especificou em Itatiaia por ser o município onde vivi toda a minha vida. O mesmo começou a ser estruturado a partir do entendimento da industrialização do estado do Rio de Janeiro e sua íntima relação com o desenvolvimento do Estado brasileiro onde os incentivos e momentos da união refletem diretamente na lógica produtiva fluminense, assim chegando as obras estruturantes presentes na região que nos levaram ao conceito de eixo de desenvolvimento que se adequou a região e demonstrou suas influências na transformação regional.

Além dessa introdução, o Trabalho de Conclusão de Curso contém três capítulos, considerações finais e referências. O primeiro capítulo trata do debate sobre a lógica locacional na ciência geográfica, trazendo a transformação do debate desde o século XVII até XXI. Em seguida, discute o conceito de eixos de desenvolvimento e condições gerais de produção, importantes em que prevalecem as redes em um contexto de globalização e revalorização do território.

O segundo capítulo aborda a história do Médio Vale do Paraíba, demonstrando como a força estatal se fez presente ao longo do tempo na microrregião. Há, ainda, o enfoque em Itatiaia e como o município foi inserido, ao longo do tempo, na lógica da produção industrial. Ao final, procura-se analisar a implementação políticas de isenção fiscal do estado do Rio de Janeiro e do município de Itatiaia, a fim de atrair empresas industriais.

O terceiro capítulo aborda as transformações territoriais que ocorreram em Itatiaia, tendo como elementos dados secundários e primários. Os dados, processados em tabelas ou representações cartográficas, foram sistematizados (em planilhas e deflacionados pelo IPCA) e

analisados. Também foram sistematizadas e analisadas as informações obtidas por meio de entrevista feita com agente público responsável pela implementação da política municipal de isenção fiscal.

Nas considerações finais, procura-se retomar os impactos das políticas estadual e municipal de empresas no município de Itatiaia, sendo visível a fragilidade da economia local pela sua dependência setorial e de poucas empresas, que respondem pela maior parte dos empregos, renda e receitas. A dinâmica da população refletiu essas mudanças, com um incremento superior na média regional. Ao final, constam as referências utilizadas no trabalho.



# **CAPÍTULO 1. LÓGICAS LOCACIONAIS E DINÂMICAS TERRITORIAIS DA INDÚSTRIA**

## **1.1 Teorias da localização industrial**

O estudo das lógicas locacionais de instalação dos investimentos produtivos marcou a trajetória da geografia econômica nas primeiras décadas do século XX, com a incorporação de contribuições de Alfred Weber, Walter Christaller e Von Thünen. O entendimento das lógicas de instalação dos estabelecimentos industriais tem fomentado o debate nessa subárea da geografia e, ao longo do tempo, a temática da localização vem sendo debatida pelos mais variados autores, não sendo isolado da própria evolução da disciplina. A busca por desvendar como ocorre esse fenômeno foi bem salientada por Corrêa (1986):

Por estudo locacional - muitas vezes denominado de estudo sobre a organização espacial - entende-se a procura de resposta para uma questão central: por que o homem e suas atividades estão localizados do modo como estão? Esta questão pode ser desdobrada em outras, a saber: Existem regularidades na localização do homem e de suas atividades? Que interações existem entre as diferentes localizações? Que processos afetam a localização e a interação do homem e de suas atividades? E ainda, qual a organização espacial resultante da localização do homem e de suas atividades e das interações entre essas localizações? (CORREA, 1968, p.62)

Compreender as discussões em torno da temática da localização das atividades econômicas se faz necessário no estudo da evolução do sistema econômico, posto que a dinâmica das relações capitalistas vem, ao longo dos anos, se instalando nos mais variados espaços, sobretudo em um período de globalização, propiciada pelas tecnologias da informação, pelas redes técnicas de transportes e pela abertura econômica. Santos (2020) evidencia a importância dos estudos locacionais, sua evolução conforme a transformação da geografia e a forte relação do tema como um fenômeno do capitalismo:

O interesse pelo estudo dos modelos locacionais e a discussão de sua relevância para compreensão e análise da localização das atividades econômicas colocam-se como fundamentais para o entendimento do processo pelo qual os investimentos são direcionados no espaço geográfico e quais os fatores condicionantes dessa decisão. Tendo em vista as limitações que apresentam, esses modelos devem ser analisados a partir de uma perspectiva crítica, sendo que algumas se dirigem às suposições feitas na sua construção, tais como o postulado da racionalidade dos agentes econômicos e o princípio da maximização de lucros. Outros referem-se aos fatores locacionais considerados pelos modelos, que, basicamente, são os custos de transporte, de

mão de obra e dos insumos. Outros ainda são direcionados à suposição do espaço como sendo homogêneo e, por último, a não consideração das estruturas de mercado não concorrenciais (SANTOS, 2020, p. 351-352).

A localização industrial tem fortes ligações com o modo capitalista de produção, tendo em vista que é fundamental para o aumento dos lucros, a redução custos e a capacidade expansiva de grandes relações capitalistas. É evidente que esse fenômeno não surgiu com o capitalismo, mas sua força e expansão tem fortes relações com a forma capitalista de produzir:

Em outras palavras, a localização passou a ter enorme significado quando passou a representar um dos elementos que influenciava os custos e os lucros e, portanto, a capacidade de sucesso em um capitalismo concorrencial. Queremos dizer com isso que não fazia sentido pensar sistematicamente em localização numa fase pré-capitalista. Ou seja, o pensar sistemático a respeito da realidade ou de uma de suas facetas só se justifica quando a realidade demanda esse pensar. Afinal, são as condições concretas da vida que determinam nosso pensar, e não o contrário. Mas que fique claro que não estamos afirmando que não havia normas de localização e padrões espaciais resultantes em uma sociedade pré-capitalista. Havia, e muitas estavam mesmo explicitadas. Mas a questão da localização só apareceria aos olhos da classe dominante e do Estado como uma questão crucial com o capitalismo (CORREA, 1968, p. 62)

A lógica do espaço industrial responde às movimentações e readaptações da lógica global de produção, na qual se denota como se formulam crises do sistema e os espaços industriais antigos se tornam obsoletos à medida que se formulam novos espaços industriais em diferentes escalas espaciais. Como apresentado por Manzagol (1980), “o espaço industrial não se restringe à pequena fração do territorial ocupada pelas fábricas”, pois a complexidade de uma localização específica da indústria também tem suas relações com formulações globais.

Em outras palavras, uma rede de fluxos visíveis (mercadorias) e invisíveis (capital, informação) centrada nos pontos de apoio constituídos pelos aparelhos de produção e de administração. Esta definição é restrita na medida em que não abrange o impacto na indústria sobre as áreas que ela prospecta para seu abastecimento em bens e serviços e para escoamento de seus produtos, e que organiza para as necessidades de sua força de trabalho (MANZAGOL, 1980, p. 12).

Correa (1986) periodizou a evolução das teorias locacionais na Geografia e propôs um primeiro período do século XVIII até aproximadamente 1970, quando o tema foi estudado e trabalhado a partir de duas abordagens: i) o princípio do mercado com uma concorrência perfeita; ii) princípio da concorrência imperfeita ou monopolística. Correa (1986, p. 63) afirma:

Os primeiros que se preocuparam explicitamente com a questão locacional não foram os geógrafos. Mestres dos séculos XVII, XVIII e da primeira metade do século XIX, como Varenius, Kant, Humboldt e Ritter, preocuparam-se com questões relativas à natureza da geografia, tais como, a existência de uma geografia geral e outra especial ou regional, a geografia como um saber corológico, o avanço e a sistematização do conhecimento sobre os processos da natureza ou sobre os países e continentes.

Entretanto, o debate sobre a dinâmica locacional nesse primeiro período não se fez muito presente, já que a geografia como disciplina e os geógrafos da época viam a ciência geográfica ligada ao estudo da natureza, não dando devida importância para a produção capitalista do espaço. O sistema capitalista, ao disseminar suas relações sobre as cidades antigas, as reformula, colocando-as como locus central de decisão e como ponto de concentração do capital que permite a fluidez necessária para a acumulação. Dessa forma, a geografia como ciência que analisa e interpreta o espaço com a expansão dos centros capitalistas de troca, busca entender a lógica locacional que se faz presente.

Correa (1986) conclui sobre as afirmações do período:

Os estudos acima selecionados constituem-se em contribuições básicas que, de modo marcante, antecedem as proposições teóricas sobre o tema localidades centrais, formuladas por Christaller. Referem-se a localizações pontuais e suas projeções em termos de área, e a fenômenos que se verificam linearmente. O que se verá a seguir refere-se à primeira proposição teórica sobre um fenômeno que se manifesta em área, a agricultura (CORREA, 1968, p.63)

O segundo período proposto por Corrêa (1986), entre os anos 1870 e 1920, é marcado pela expansão do imperialismo, em que a centralidade do mesmo começa a explorar as periferias do sistema, como evidenciado no debate trazido pelo autor:

A década de 1870 marca o início do capitalismo em sua forma mais avançada, o imperialismo, onde o capital financeiro passa a dominar, dividindo o mundo entre si, mas também entre as potências capitalistas. A emergência da geografia moderna, alçada, juntamente com outras ciências sociais, à condição de disciplina acadêmica, e a emergência do imperialismo estão relacionadas. A geografia, tanto em termos de pesquisa como de ensino, relaciona-se com o imperialismo através de vários de seus aspectos, especialmente o militarismo, o crescimento dos impérios, a exploração econômica e a questão da dominação racial e social. A questão da localização que se tornava mais e mais dramática para o grande capital era, agora no âmbito acadêmico, deixada, ainda que marginalmente, à economia e à sociologia (CORREA, 1968, p. 64).

Um dos trabalhos mais influentes foi a obra do autor alemão Alfred Weber, que tinha como ponto de partida a interpretação da localização da produção:

Weber adota os seguintes pressupostos e suposições gerais: a localização das matérias-primas, a posição e o tamanho dos centros de consumo são dados e conhecidos; a mão de obra pode ser encontrada em oferta ilimitada a uma taxa de salário determinada em várias localizações dadas e fixas; as condições físicas e técnicas da superfície são homogêneas; e os custos de transporte variam em função do peso e da distância do mercado (SANTOS, 2020, p. 364).

O argumento de Alfred Weber é um importante passo para aquilo que se entende como teoria da localização, principalmente na Geografia Econômica. Na sequência, outro alemão Walter Christaller, a partir dos pensamentos de seu conterrâneo, traz de volta o debate em torno da localização das atividades de comércio e serviços, tratando a lógica locacional, porém, como algo que funciona em raios, em que cada raio tem sua influência locacional na lógica do todo e como isso gera um poder de atração sobre quem consome e os custos de deslocamento relacionados.

A obra de Walter Christaller já pertence a um terceiro período do debate das teorias locais de Correa (1986), abrangendo o período de 1920 a 1955. O autor procurou compreender a orientação e tamanho dos centros urbanos, estabelecendo a hierarquia das cidades a partir da lógica do mercado:

O período 1920-1955 foi caracterizado na Geografia pela continuação do confronto determinismo-possibilismo, conflito esse de onde emerge uma geografia cultural e uma abordagem regional. Da disputa determinismo ambiental - possibilismo emerge uma geografia econômica no bojo da qual existem questões locais. Mas, por outro lado, no âmbito do sistema de planejamento também emergirá um enfoque eminentemente local na geografia. É, portanto, a partir da discussão interna à geografia e dentro da prática de seus profissionais que está a terceira fonte do enfoque local na geografia. Da polêmica determinismo - possibilismo emerge uma geografia econômica: estamos nos Estados Unidos na década de 1920, onde a disputa em pauta está acirrada. A necessidade de explicações convincentes sobre o porquê da localização das atividades do homem suscita novas explicações fora do âmbito do determinismo. Em 1925 surge o período Economic Geography que reunirá parcela considerável dos estudos econômico-locais (CORREA, 1968, p. 64)

Esses períodos do debate local ditaram o pensamento sobre as lógicas de localização das atividades econômicas e evoluíram conforme as transformações econômicas, políticas e espaciais, considerando os efeitos das redes criadas no mundo com maior conectividade e integração entre os territórios. Os pressupostos das teorias locais clássicas passaram a ser contestados com a concentração e centralização de capitais nas formas de

grandes empresas e sua instalação em diferentes lugares do mundo, graças às redes tanto materiais, representadas pelas vias de auto velocidade, e imateriais como a internet, diminuindo o peso apresentado pelos transportes na reformulação clássica.

O período pós-guerra marcou uma mudança do paradigma no debate locacional, na medida em que o capitalismo se expandiu para lugares onde ainda não havia alcançado, levando os geógrafos a repensar como se dava a localização das indústrias nesse novo contexto. Assim, emergiu uma nova interpretação do tema. Entre os anos de 1955 e 1970, a compreensão das lógicas de localização é retomada, sendo o período definido por Correa (1986) como o auge do entendimento do paradigma dos estudos locacionais, onde se trabalhou a relação homem-natureza mais claramente e a influência do desenvolvimento tecnológico da sociedade:

O período 1955-1970 caracteriza-se pelo apogeu do enfoque locacional na geografia, enfoque esse que, pelo menos nos países anglo-saxões, passa a ser dominante, eclipsando de certo modo os enfoques baseados nos estudos homem-natureza e nos estudos regionais. Por que agora o enfoque locacional emergiria com todo o vigor? Há de se considerar, de um lado, razões externas e, de outro, razões internas à geografia. Do lado externo à geografia é necessário considerar que a década de 1950 foi marcada por uma retomada da expansão capitalista no pós-guerra. Esta tinha sua necessária projeção espacial e a ideologia do desenvolvimento que afetavam diferentes setores das ciências sociais e geravam uma crescente preocupação com questões de localização, organização do espaço, difusão, modernização, desigualdades regionais etc. (CORREA, 1968, p.64)

O grande legado desse período foi o questionamento deixado pelos clássicos e, como apontado por Correa (1968), os questionamentos sobre o funcionamento e entendimento da lógica locacional, em que o debate deve caminhar:

Como o enfoque locacional serve aos poderosos? Primeiramente através do sistema de planejamento onde os estudos locacionais indicam localizações eficientes para um capital específico. Em segundo lugar, contribuindo para a segregação residencial, participando, desse modo, ao lado do capital, de uma das formas espacializadas da luta de classes que é a segregação. Em terceiro lugar, fornecendo valiosa informação que é a própria descrição da organização espacial, um verdadeiro mapa estratégico para a Capital e seu Estado. E, finalmente, através de um jogo matemático-estatístico, fora da realidade, escamoteando a própria organização espacial, tratando-a como se fosse uma "coisa" destituída de vida social (CORREA, 1968, p.64)

Santos (2019) sistematiza os períodos propostos por Correa (1986) na forma de um quadro que nos ajuda a entender a evolução dos debates e os pensadores que contribuíram para sedimentar os estudos locacionais na geografia.

Período	Resumo e principais autores
Século XVII até 1870	- Estudos locacionais realizados por legítimos representantes da classe dominante e não vinculados ao mundo acadêmico, como Richard Cantillon, Jean Reynaud e Leon Lalanne; - O economista alemão Von Thünen é o primeiro a tratar sistematicamente sobre a questão locacional.
1870 a 1920	- Estudos locacionais foram realizados por economistas e sociólogos, tendo como principal expoente Alfred Weber.
1920 a 1955	- A perspectiva locacional, embora ainda não fosse o enfoque predominante na Geografia, gerou importantes trabalhos, como o de Walter Christaller.
1955 a 1970	- Apogeu do enfoque locacional na Geografia; - Incorporação de conceitos e teorias de outras ciências humanas e (re)descoberta das obras de Von Thünen, Weber, Christaller e Losch por meio de sua tradução para o inglês; - Principais autores: August Lösch e Walter Isard.

Organização: Santos (2019), a partir de Corrêa (1986)

**Figura 1-** Teorias da Localização ao longo do tempo

Santos (2020) conclui ainda sobre a importância de se trabalhar as teorias locacionais nos dias de hoje, já que, como produto da industrialização e sendo uma das maiores representações dos avanços teórico-científicos no mundo globalizado, as mesmas acabam se transformando conforme a evolução das técnicas.

As teorias de localização à luz do século XXI exigem reflexão diante do progresso técnico e científico, bem como do fortalecimento das relações entre as cidades. Deste modo, questiona-se a capacidade e a validade desses modelos na análise da distribuição espacial das empresas e das cidades no período contemporâneo, marcado pela melhoria e surgimento de novos sistemas de comunicação e transportes e pela mundialização da economia, que promove complexificação das relações e interações espaciais. Através da ampliação dos níveis de determinação do global sobre o nacional, o regional e o local, decisões tomadas em outras escalas geográficas mais abrangentes interferem nos papéis que as cidades desempenham na divisão territorial e social do trabalho (SANTOS, 2020, p. 368)

Nesse contexto, a dinâmica de concorrência se desloca do mercado para o contexto das localidades como um todo, logo o capital busca localidades onde ele possa se reproduzir com maior facilidade, ou seja, o capital busca por virtualidades materiais e imateriais dos recursos do território. Lencioni (2017) definiu essas virtualidades como “condições gerais de produção”, em que a autora evidencia como essas condições se apresentam na localização industrial:

Por exemplo, rodovias, ferrovias, oleodutos, redes de informática, tanto quanto os bancos são condições gerais de produção. São meios de circulação (de bens, de dinheiro) que articulam um dado processo imediato de produção ao conjunto da produção e circulação do capital em geral. Constituem equipamentos coletivos de consumo que se integram diretamente à reprodução do capital. Por meio deles se articula o particular ao geral se integra uma unidade específica de produção à produção e circulação do capital em geral (LENCIONI, 2017, p. 74-75.)

A orientação produtiva deixa de ser aquela orientada pelo desenvolvimento de uma nação, onde se instalam indústrias que seriam de interesse da soberania nacional, como uma siderúrgica por exemplo, passando a seguir uma lógica de mercado na qual o Estado deixa de ser o agente que toma as decisões quanto à produção e se torna um mediador entre mercado e o território. Prevalece a lógica produtiva dos grandes grupos capitalistas que se utilizam das vantagens locacionais proporcionadas pela força mediadora do Estado, como bem exemplificado por Richardson (1981):

Na medida em que a indústria se torna mais orientada para o mercado, o planejamento da distribuição geográfica da população e a construção das facilidades de transporte e outro tipo de infra-estrutura nos possibilitam moldar a distribuição da indústria de formas impossíveis no passado (RICHARDSON, 1981, p.18).

## **1.2 As redes e sua influência na localização industrial**

A lógica de localização se mostra não só como uma unidade industrial de uma localidade, a preferência se faz por uma região dotada de materialidades, de modo que o conjunto de uma região e suas condições gerais de produção se tornam importantes em um contexto de disputa entre os territórios para a atração de capitais. Dessa forma é relevante a teoria das redes, que se confirma nas materialidades de ligação entre o geral e o específico e na velocidade da acumulação que o capital tanto procura. Segundo Santos (1996) onde o autor demonstra a fluidez do conceito:

Em suas relações com o território, as redes podem ser examinadas segundo um enfoque genético e segundo um enfoque atual. No primeiro caso, são vistas como um processo e no segundo como um dado da realidade atual. O estudo genético de uma rede é forçosamente diacrônico. As redes são formadas por troços, instalados em diversos momentos, diferentemente datados, muitos dos quais já não estão presentes na configuração atual e cuja substituição no território também se deu em momentos diversos. Mas essa sucessão não é aleatória. Cada movimento se opera na data adequada, isto é, quando o movimento social exige uma mudança morfológica e técnica. A reconstituição

dessa história é, pois, complexa, mas igualmente ela é fundamental, se queremos entender como uma totalidade a evolução de um lugar. (SANTOS, 1996, p 177).

A fluidez do conceito segue a transformação ciência da geográfica conforme Santos (1996, p 177-178) continua trabalhando “Uma visão atual das redes envolve o conhecimento da idade dos objetos (considerada aqui a idade "mundial" da respectiva técnica) e de sua longevidade (a idade "local" do respectivo objeto), e, também, da quantidade e da distribuição desses objetos, do uso que lhes é dado, das relações que tais objetos mantêm com outros fora da área considerada, das modalidades de controle e regulação do seu funcionamento.” Dessa forma se adaptando à nova realidade capitalista da produção de espaços industriais.

A formação das condições gerais de produção está também intimamente ligada a um ramo específico da indústria, já que os primeiros movimentos estão relacionados a uma indústria base que dinamiza uma cidade, gerando a expansão de sua hinterlândia em relação às cidades do entorno. A dinâmica vai sendo criada a partir da ligação e a formação tecnológica em polos que estimulam a ciência e a produção industrial. Os movimentos da população são outro fator importante para essas condições, pois o consumo também é um fator determinante na questão locacional, já que o trânsito de pessoas entre as cidades e os vários polos - tanto industriais quanto educacionais em vários níveis - contribui para a formação da complexa estrutura das condições gerais de produção.

Essas dinâmicas e fluxos estão relacionadas à política de interação entre o Estado e corporações privadas, já que o estado é a força criadora das áreas produtoras. Geralmente, a instalação das indústrias estruturantes que dinamizam uma região ocorre, sobretudo, a partir da participação do Estado, que dá o passo inicial e mais arriscado no sentido de criar as condições materiais e imateriais no território. Nesse contexto, graças ao empurrão do Estado, que dita e atrai os investimentos privados, os capitais se instalam após o início da dotação inicial dos territórios de condições materiais e imateriais, conformando as condições gerais de produção.

### **1.3 Condições gerais de produção e os eixos de desenvolvimento, a ação regional como unidade**

A dotação do território de condições gerais de produção ressignifica a relação existente entre indústria e regiões metropolitanas, uma vez que são espaços que não permitem uma realocação das forças produtivas por estarem inseridas em outras lógicas de produção, contribuindo para a revalorização de cidades médias e de porte médio no interior. Nessa direção,



Fisher (1990) demonstra como esses espaços se tornam cada vez mais especializados e integrados territorialmente no âmbito regional.

Em todo caso, no espaço geográfico, esses diversos pontos implicam na multiplicação da especialização complementar no nível de regiões e uma capacidade de difusão muito dinâmica da inovação, por isso um alto grau de integração territorial. Em certa medida, pode-se pensar a multiplicação dos tecnopólos (ou espaços assemelhados) marca a primeira etapa da realização de tal integração, mas na maioria dos casos, o papel difusor da economia regional é ainda emblemático (FISCHER, 1990, p. 41).

A especialização não se dá somente na produção industrial, já que, com a transformação das indústrias, a pesquisa e o desenvolvimento se tornam elementos que agem fortemente na atração, na medida em que as empresas buscam capturar mão de obra qualificada, especialmente nas atividades com maior inserção de tecnologia. Isso coloca a centralidade da educação, em seus diferentes níveis (técnico, superior), que faz parte das condições gerais de produção e com relativa importância na decisão de localização industrial. Segundo Fischer (1990, p. 46):

Naturalmente, a ação do Estado é extremamente diferente daquela das empresas, mas constitui-se um indispensável complemento. Essa ação se exprime, em primeiro lugar, nos seus objetivos políticos: facilitar a difusão da informação científica e técnica do conjunto da estrutura industrial para evitar que as pequenas e médias empresas não sejam esquecidas da tecnologia, e assegurar a difusão informação científica e técnica sobre o conjunto do território nacional para fazer com que a informação seja acessível a todos e que não haja desigualdades ligadas a uma única localização geográfica.

A ação estatal se faz presente como a base dos investimentos e principalmente como dissipador da informação pelo território. Assim se instaura uma lógica de ação onde se escamoteia a ação do Estado como agente central e o espaço se molda a partir de empresas que se organizam em redes e deixam de lado a antiga lógica vertical do “taylorismo”. A organização flexível da produção ganhou força e foi a solução encontrada pelo capital para superar a rigidez da verticalidade e difundir suas formas de produzir utilizando melhor de espaços que antes não eram utilizados, como definiu Castells (1942):

As novas tecnologias permitem a transformação das linhas de montagem típicas da grande unidade da empresa em unidades de fácil programação que podem atender as variações do mercado (flexibilidade do produto) e das transformações tecnológicas (flexibilidade do processo) (CASTELLS, 1942, p. 220).

Com um comando cada vez mais centralizado (que ainda continua nas regiões centrais do capitalismo) e as estruturas cada vez mais flexibilizadas (onde a política de atração de indústrias segue uma lógica endógena), em uma situação em que “a unidade é a rede” (CASTELLS, 1942), os capitais têm buscado os lugares que apresentem condições facilitadoras para a sua reprodução ampliada. Lencioni (2017) definiu os três tipos de consumo que fazem essa lógica cada vez mais especializada funcionar:

Marx distingue três tipos de consumo: o primeiro, denominado consumo produtivo, está relacionado à reprodução dos meios de produção, a exemplo do consumo de estradas ou do consumo de energia, indispensáveis para a produção. O segundo, denominado consumo individual, está relacionado a produção de força do trabalho, como consumo de alimentos. O terceiro chamado de consumo de luxo. Embora se constitua também um consumo individual, é diferente dos outros pois se refere ao consumo que extrapola as necessidades básicas (LENCIONI, 2017, p. 74.)

Dessa forma, a localização industrial se faz intimamente ligada à facilidade do consumo, justificando aquilo que Fischer (1990) expõe como “imperativo sinérgico”, isto é, a preferência do capital por locais que preferencialmente facilitam a sua acumulação, a partir da colaboração entre agentes públicos e privados na busca da dita “vontade de desenvolver”:

Tudo isso implica em que as coletividades devem estar em condições de satisfazer as exigências que se pode chamar de “imperativo sinérgico”: elas devem oferecer as empresas a possibilidade de se beneficiar da presença de todas as infraestruturas, os equipamentos, os serviços à economia... necessários a obtenção de sinergias locais permitindo promover a inovação e a criação tecnológicas; o planejamento descentralizado tem um papel primordial, em particular em benefício das metrópoles e dos níveis superiores das hierarquias urbanas regionais (FISCHER, 1990, p. 29).

Considerando as pontuações que demonstram a complexidade das localizações industriais, elas vão no sentido da contribuição proposta por Sánchez-Hernández (1998) sobre “eixos de desenvolvimento”, que abarca a interação entre as infraestruturas de transporte, a atividade industrial e os núcleos urbanos industriais. O conceito segue 11 propriedades que o definem segundo Sánchez-Hernández (1998, p. 36):

- 1- Conjunto de vias de transporte que outorgam acessibilidade aos fatores de localização industrial;
- 2- Redutor das incertezas nas decisões de localização;
- 3- Conjunto de vias de transportes balizadas por núcleos urbanos industriais;

- 4- Canal de circulação de mercadorias;
- 5- Canal concentrador de oferta que apresenta um alto nível de serviços;
- 6- Cenário privilegiado para a difusão de inovações;
- 7- Sucessão de centros e periferias funcionais e especializados;
- 8- Suporte territorial dos processos de desconcentração produtiva;
- 9- Unidade geográfica dotada de uma base econômica própria derivada da agregação de centralidade territorial, centralidade locacional e centralidade funcional;
- 10- Síntese dos elementos do sistema de transporte;
- 11- Instrumento e objeto de política regional.

O eixo de desenvolvimento como uma entidade econômica representa uma região que se formula a partir das redes que se estabelecem - rodovias, ferrovias e sua forma de comunicação -, ou seja, a instalação de novas estruturas molda os fluxos e fixos da região que se moderniza, sendo um fator determinante na questão debatida nesse capítulo por ser algo sempre trabalhado em conjunto, pois, segundo Sánchez-Hernández (1998), explicita a lógica de funcionamento do conceito como “cadeia de núcleos urbanos, de diferentes tamanhos, situados ao longo de uma via de transporte de alta capacidade que estimula a localização industrial e facilita o estabelecimento de relações funcionais internas” (HERNANDEZ, 1998, p. 33).

A unidade promovida pela política de desenvolvimento regional é movida e facilitada pelo eixo de desenvolvimento, em que a força das unidades municipais e suas redes facilitam a circulação do capital, sendo que a localização industrial se apoia nesse movimento regional. Harvey (2001) destaca como uma estrutura regional se faz presente nessa forma do capitalismo de utilizar do espaço para sua reprodução:

A coerência regional estruturada, em que a circulação do capital e a troca de força de trabalho apresentam a tendência, sob restrições espaciais tecnologicamente determinadas, a se constranger, tende a ser solapada por poderosas forças de acumulação e superacumulação, de mudança tecnológica e luta de classes. O poder de solapamento depende, no entanto, da mobilidade geográfica tanto do capital como da força de trabalho, e essa mobilidade depende da criação de infra-estruturas fixas e imobilizadas, cuja permanência relativa na paisagem do capitalismo reforça a coerência regional estruturada em solapamento. No entanto, assim, a viabilidade das infra-estruturas fica em perigo, devido a própria ação da mobilidade geográfica, facilitada por essas infra-estruturas (HARVEY, 2001, p. 148).

A abordagem dos eixos está ligada a uma questão regional, se estabelece a partir de uma prática de ações que acabam tendo efeitos em toda a região. Alguns lugares são mais beneficiados pelas vantagens das infraestruturas, ou não, podendo assim se tornar uma faca de dois gumes já que pode vir a ser um problema. Se tratando de um novo paradigma no debate

regional, como apresentado por Matushima (2020, p. 392), “a abordagem sobre os eixos desenvolvimento está ligada à mudança dos paradigmas de desenvolvimento, que passa da discussão de um paradigma de área para um paradigma ligado aos fluxos”, o fluxo passa a ser o agente integrador do desenvolvimento e da política do mesmo quando se está em uma escala regional, em que a interação entre os centros urbanos é a principal força.

A conceituação põe em evidência a forma como a força estatal é importante na conformação da lógica de instalação das indústrias, seja pela oferta de infraestruturas, seja pela atuação estatal (em diferentes níveis) no sentido de redução dos riscos e criação do dito ambiente favorável ao capital. Como defendeu Santos (1996, p. 15), “as estratégias locacionais dos capitais têm sido marcadas por uma busca de territórios locacionais dos territórios dotados de virtualidades materiais e imateriais dos recursos”. Os agentes econômicos têm reorientado os estabelecimentos industriais para regiões que permitam a reprodução ampliada dos capitais, exponenciada pela concretização das redes e das políticas de apoio.

Os conceitos de eixos de desenvolvimento e condições gerais de produção são convergentes, posto que realçam a importância de dotar os territórios de infraestruturas econômicas e sociais favoráveis à circulação do capital no seu movimento de reprodução ampliada. Como afirma Santos (2020, p. 362) apud Braga (2008), é possível entender como evoluiu o pensamento e seu norte quanto às teorias locacionais:

Os estudos sobre localização de atividades econômicas realizados sob o âmbito dessa vertente tinham como principais características a introdução da variável histórica; preocupação de que os estudos de localização industrial devessem balizar políticas de desenvolvimento econômico; consideração dos fatores econômicos como primordiais nas análises espaciais e cuidado para que os modelos não fossem abstratos de empresas individuais com caráter puramente descritivo, mas que também levassem em conta as respostas das empresas em relação ao problema da localização (SANTOS, 2020, p. 362).

Colocado esses pontos de reflexão sobre a localização industrial em conjunto com as dinâmicas regionais é notável a associação das mesmas com políticas de desenvolvimento. Levando em consideração a conceituação de Pereira (2006), o desenvolvimento se dá em quatro pontos “ 1) a industrialização é a via da superação da pobreza e do subdesenvolvimento; 2) um país não consegue industrializar-se só por meio dos impulsos do mercado, sendo necessária a intervenção do Estado (intervencionismo); 3) o planejamento estatal é que deve definir a expansão desejada dos setores econômicos e os instrumentos necessários; 4) a participação do Estado na economia é benéfica, captando recursos e investindo onde o investimento privado for insuficiente.”

#### **1.4 Políticas estatais na atração de investimentos produtivos**

A força estatal se faz presente na instalação industrial de distintas maneiras, sejam elas diretas ou indiretas. O debate foi aprofundado por Cadima; Freitas (2005) que discutiram quanto a forma do desenvolvimento endógeno e sua utilização no desenvolvimento regional:

O desenvolvimento endógeno, por seu turno, é um paradigma que parte da ideia básica de que o sistema produtivo dos países cresce e transforma-se utilizando o potencial de desenvolvimento existente nos territórios, isto é, nas regiões e cidades, mediante os investimentos concretizados pelas empresas e entidades públicas, debaixo do controle das comunidades locais, e tomando como meta derradeira a melhoria do nível de vida da população desses mesmos territórios (STÖHR, 1981; VÁSQUEZ BARQUERO, 1998). A esta luz, percebe-se que o conceito de desenvolvimento entrevisto integre as dimensões social e económica. O protagonismo reclamado para a dimensão territorial, por sua vez, sugere-se não só em expressão da ancoragem espacial dos processos organizativos e tecnológicos mas, igualmente, da circunstância de qualquer localidade ou região se oferecer como o resultado de uma história que foi configurando o seu entorno económico, cultural e institucional (CADIMA; FREITAS, 2005, p. 4).

A lógica locacional se encontra com a política dos mais variados lugares do mundo a partir da globalização, recebendo influência da lógica na qual as corporações dos estados centrais do capitalismo enviam suas produções para as periferias, visando aproveitar menores impostos, mão de obra barata, legislação mais permissiva etc. Nesse contexto, surge uma disputa entre países, unidades federativas e municípios para se tornarem atrativos a essas indústrias, configurando uma guerra fiscal.

A guerra fiscal diz respeito às empresas que se valem das fronteiras para obter vantagens fiscais. As empresas mudam suas atividades de município procurando um lugar em que a cobrança de tributos seja menor. Esse é o caso mais antigo de 'guerra-fiscal', que nasceu com o aparecimento do primeiro Estado Federal do mundo, os Estados Unidos. Hoje, além da mudança de municípios à procura de impostos mais baixos, há outra forma de as empresas usarem as fronteiras: manter as atividades em seu município de origem mas emitir nota fiscal em outro cuja alíquota de ISS (Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza) seja mais baixa (CATAIA, 2001, p. 172).

A organização produtiva de alguns territórios na periferia do sistema capitalista se dá dessa forma, marcada pela disputa entre diferentes níveis políticos para receber os novos estabelecimentos produtivos. A transformação ocorre nessa mudança de regiões produtoras quando os municípios começam a ter relação direta com os capitais externos, dada a mudança

escalar dos investimentos que têm buscado esses municípios a partir de suas vantagens geográficas:

Com a globalização, o território fica ainda mais importante, ainda que uma propaganda insidiosa teime em declarar que as fronteiras entre Estados já não funcionam e que tudo, ou quase, se desterritorializa. Na verdade, se o mundo tornou possível, com as técnicas contemporâneas, multiplicar a produtividade, somente o faz porque os lugares, conhecidos em sua realidade material e política, distinguem-se exatamente pela diferente capacidade de oferecer às empresas uma produtividade maior ou menor. É como se o chão, por meio das técnicas e das decisões políticas que incorpora, constituísse um verdadeiro depósito de fluxos de mais-valia, transferindo valor às firmas nele sediadas. A produtividade e a competitividade deixam de ser definidas devido apenas à estrutura interna de cada corporação e passam, também, a ser um atributo dos lugares. E cada lugar entra na contabilidade das empresas com diferente valor. A guerra fiscal é, na verdade, uma guerra global entre lugares. Por isso, as maiores empresas elegem, em cada país, os pontos de seu interesse, exigindo, para que funcionem ainda melhor, o equipamento local e regional adequado e o aperfeiçoamento de suas ligações mediante elos materiais e informacionais modernos (SANTOS, 1999, p. 1)

As teorias discutidas nesse trabalho permeiam as ideias apresentadas, trazendo a associação das teorias locacionais, as redes técnicas, os eixos de desenvolvimento, as condições gerais de produção em conjunto com a guerra fiscal no município de pequeno porte de Itatiaia, localizado no estado do Rio de Janeiro, Brasil.

## **CAPÍTULO 2. DESENVOLVIMENTO DO MÉDIO VALE DO PARAÍBA E POLÍTICAS DE ISENÇÃO FISCAL**

### **2.1 Formação socioespacial e dinâmicas econômicas no Médio Vale Paraíba Fluminense**

O Médio Vale do Paraíba Fluminense foi povoado, inicialmente, pelos antigos povos indígenas Puris. A influência indígena está presente no nome do município de Itatiaia, que significa penhasco cheio de pontas, uma alusão ao Pico das Agulhas negras. O território indígena e também a grandiosa Mata Atlântica ali presente começaram a receber visita de várias incursões em busca de minerais valiosos; porém não era uma povoação que fincaria raízes, apenas propiciaria a construção de entrepostos já que por ali nada de valioso foi encontrado, tornando-se apenas caminho para regiões portuárias - como Angra dos Reis - durante o século XIX.

Quanto à importância do legado indígena no nome do município estudado,

Os índios Puris, que ocuparam originalmente toda a região compreendida entre Queluz/SP e Barra Mansa/RJ foram habitantes das terras que formam o Município. A presença do homem branco só viria no rastro dos Bandeirantes. No século XVII suas terras serviam de passagem ou de pouso de viajantes que provenientes do Sul de Minas demandavam os portos sul fluminenses. A necessidade do escoamento do ouro das Minas Gerais para os portos de Angra dos Reis e Paraty forçou a descida pela serra no roteiro onde hoje existe Mauá, ou pela Serra do Picu, passando por onde hoje é Itatiaia (CAMARA DOS VEREADORES DE ITATIAIA, 2019).

O Médio Vale do Paraíba Fluminense assume um papel mais importante na economia tanto estadual como para todo o país com a expansão da produção cafeeira e pecuária, principalmente no município de Resende. Com o declínio da produção cafeeira após a crise de 1929 e a reorientação político-econômica do país, a vocação para a agropecuária se desenvolve apenas em lugares pontuais, e a região conhece o desenvolvimento do setor metalmeccânico. Dois marcos da indústria na região foram a instalação da estatal Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), no ano de 1941, no município de Volta Redonda e, um ano depois, a mudança da Escola de Formação de Cadetes de Realengo-RJ para Resende, denominada de Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN), sublinhando a região como uma área de importante interesse estatal.

A escolha desses municípios para receber esses investimentos deu-se por conta da sua situação geográfica, ou melhor, a partir da formação de um eixo de desenvolvimento iniciado

pela via de transporte material ligando os dois maiores mercados consumidores de aço do país - as cidades de São Paulo e do Rio de Janeiro - e a presença de portos e ferrovias. Essa foi uma condição inicial para o posterior desenvolvimento e consolidação do setor metalmeccânico. Vasconcellos (2016) define como se deu esse interesse e a expansão:

No Brasil, começaram a por em prática projetos industriais, que se acreditava necessário para o crescimento e desenvolvimento nacional, com foco na indústria de base. Desta forma, iniciou-se a construção da Companhia Siderúrgica Nacional - CSN, com parte do capital Estatal, e outra parte financiada pelos EUA, em um acordo em meio à II GM. Foi instalada numa posição geográfica privilegiada, entre os principais centros, Rio de Janeiro e São Paulo, no MP-RJ, no distrito de Santo Antônio de Volta Redonda, até então pertencente à Barra Mansa (VASCONCELLOS, 2016, p. 91).

Na América Latina, durante os anos do pós-guerra, os países adotaram um conjunto de políticas visando à industrialização, por meio da atração de capitais externos. No caso brasileiro, desde o pós-segunda guerra, começou a ser praticado aquilo que é definido por Becker; Egler (1993) como “modernização conservadora”, no qual o Estado é a principal força motriz e decisor de onde deve ocorrer a industrialização, mas sem alterar as antigas relações sociais e de circulação de capital. Primeiro com Vargas (1930-1945) nas indústrias de base, exemplificada na instalação da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), e logo após com JK (governou de 1956 até 1961), na escolha dos bens duráveis (automóveis, elétricos etc.), e a construção das grandes rodovias e de indústrias de bases no período militar, se dá o aprofundamento da industrialização, tornando a base industrial mais complexa e integrada verticalmente.

O desenvolvimento das forças produtivas no Médio Vale está intimamente ligado a suas redes (construção da via Dutra (BR 116) e linhas de trem), bem como à lógica da instalação de projetos estruturantes (CSN) que foram e são privilegiadas graças a sua posição estratégica por estar entre a capital federal, o Rio de Janeiro, e o centro econômico do país, São Paulo, e consequentemente próximo à capital de Minas Gerais, Belo Horizonte. A rodovia BR-116, conjuntamente com a ferrovia, faz a conexão entre Rio de Janeiro-São Paulo, conectando as regiões produtoras de café até as regiões portuárias. Além dos fixos materiais, as redes imateriais também permitem a interligação das fábricas do Médio Vale até suas centrais de tomadas de decisões.

As iniciativas estatais, seja na dotação do território de infraestrutura material, seja de investimentos estruturantes, dinamizaram a região, propiciando o desenvolvimento do setor metalmeccânico, atividade econômica relacionada à indústria siderúrgica anteriormente apoiada com investimentos estatais. No final do século XX, com a instalação da indústria



automobilística, ocorre um reforço dos nexos entre as atividades econômica, com maior integração vertical e adensamento da estrutura produtiva, contribuindo para a diminuição da importância da agricultura e pecuária.

As cidades da região do Médio Vale do Paraíba foram beneficiadas com essas condições favoráveis para a instalação de estabelecimentos industriais do setor automobilístico. A mudança ocorreu após o processo da atração industrial perder relevância nas políticas do Governo Federal, como ocorreu com a instalação das indústrias estruturantes e das redes, acompanhada pelo aumento da importância dos governos estaduais como mediadores e formuladores de políticas de atração, especialmente por meio de isenções fiscais. Nesse contexto, com a maior abertura econômica e acirramento da concorrência intercapitalista, as atividades industriais do Médio Vale Paraíba são reestruturadas, com certo destaque para o município de Resende, que emerge como um dos principais polos industriais do estado. Segundo Oliveira (2008),

O crescimento econômico fluminense, portanto, não é distribuído igualmente em todo o território. É mais intenso e evidente onde a economia se consolida sob bases industriais reestruturadas ou impulsionadas a partir da nova conjuntura econômica mundial. Isso significa que, dentre as áreas mais industrializadas, as que absorvem e ampliam suas relações com as atividades produtivas globalizadas são as que influenciam mais diretamente o novo dinamismo econômico e territorial. Particularmente no território do estado do Rio de Janeiro, isso se evidencia nas mudanças ocorridas no norte fluminense, no médio Vale do Paraíba e, mais recentemente, no espaço metropolitano (OLIVEIRA, 2008, p. 47).

No município de Resende, em 1995, se instalou a fábrica de caminhões e ônibus da Volkswagen. Seis anos mais tarde, foi a vez da instalação da PSA Peugeot-Citroen em Porto Real, município que se emancipou de Resende em 1997. A instalação desses capitais ensejou novos investimentos de fornecedores, entre eles a Guardian - que produz vidros planos - e a GalvaSud - parceria da CSN com a Thyssen Krupp para produção de aços galvanizados. Esses dois investimentos foram realizados no distrito de Porto Real.

Com esse cenário de mudanças, nas políticas nacionais, na economia e a utilização das “normas” internacionais - Consenso de Washington - deu-se início a uma nova fase industrial. Embora os primeiros anos tenham sido difíceis para a população, principalmente em Volta Redonda, pelo aumento do desemprego, fim de benefícios, subempregos e piora na qualidade de vida. Outras cidades começam a se despontar como possíveis acolhedoras de novas plantas industriais. O município de Resende, depois da autonomia adquirida pela CF/88 se lança na “competição” com outras cidades para abrigar empresas multinacionais. Não que a CSN tivesse perdido todo seu valor,

porém, não tinha a grandeza de outrora do modelo Vargas. O Estado passou a desempenhar um novo papel, como mediador, protetor, auxiliador de políticas voltadas ao setor privado. Nessa nova fase, com o foco nas cidades a abertura comercial favoreceria a entrada de novas indústrias, com os municípios e estados à frente das negociações. Esse novo momento no setor industrial traria novas possibilidades a região (VASCONCELLOS, 2016, p. 100-101).

Portanto, ocorre uma mudança da centralidade industrial na região do Médio Vale Paraíba. Ao mesmo tempo é importante também salientar que outras cidades foram capazes de agir na atração de outras empresas do setor de consórcio modular:

Dessa forma, a reestruturação produtiva na região se iniciou com êxito, atraindo novos investimentos do setor industrial e ampliando um setor, que até então, não existia no estado, o automobilístico. Todo esse movimento promoveu a criação de novos distritos e espaços industriais na região, como em Valença, Barra do Piraí, Pinheiral e Porto Real, que se transformaram em importantes municípios com capacidade industrial. De acordo com o CEPERJ, além da Peugeot, em Porto Real há indústrias de vidro, galvanização e metalurgia. Verificou-se expansão dos municípios de Quatis e Penedo (Penedo distrito de Itatiaia), em decorrência das atividades industriais. Outras empresas industriais e de serviços têm buscado espaço na região, assim como tem ocorrido no município de Piraí. Todas essas alterações no setor produtivo da região caracterizam um novo ambiente propício para a reorganização das estruturas industriais existentes e acolhimento de novas plantas e projetos (VASCONCELLOS, 2016, p. 106).

A grande problemática que envolvia essas questões do desenvolvimento a partir do estado era o apoio via fundos públicos, que se tornaram inviáveis com a crise da dívida nos anos 1980. A reorientação desse modelo de desenvolvimento a partir dos anos 1990, com maior abertura econômica e redução do papel do Estado na economia, potencializou as disputas territoriais já existentes desde os anos 1960. A abertura econômica, a maior inserção do país na economia internacional, a redução do papel do Estado, a maior relevância das escalas intermediárias (reescalonamento do Estado), a permanência das desigualdades sociais e espaciais, entre outros, foram os principais fatores que levaram à amplificação da guerra fiscal entre os estados (SANTOS, 2019).

O consórcio modular se dá com a produção feita por diferentes empresas em nome de uma empresa maior, algo que pode ser exemplificado principalmente pela fábrica da Volkswagen, situada em Resende, onde a empresa principal é companhia alemã; entretanto, cada parte ou processo produtivo de caminhões e ônibus é feito por outras sete empresas parceiras nesse processo. Essa forma de produzir é a que dita a produção industrial na região após 1990.

## 2.2 Caracterização histórica e econômica de Itatiaia

O município de Itatiaia se desenvolve conforme a lógica produtiva dos dois grandes municípios (Volta Redonda e Resende) de sua microrregião, recebendo suas primeiras indústrias nesse mesmo período, como demonstrado pela Revista da Academia Itatiaiaense de História (2004):

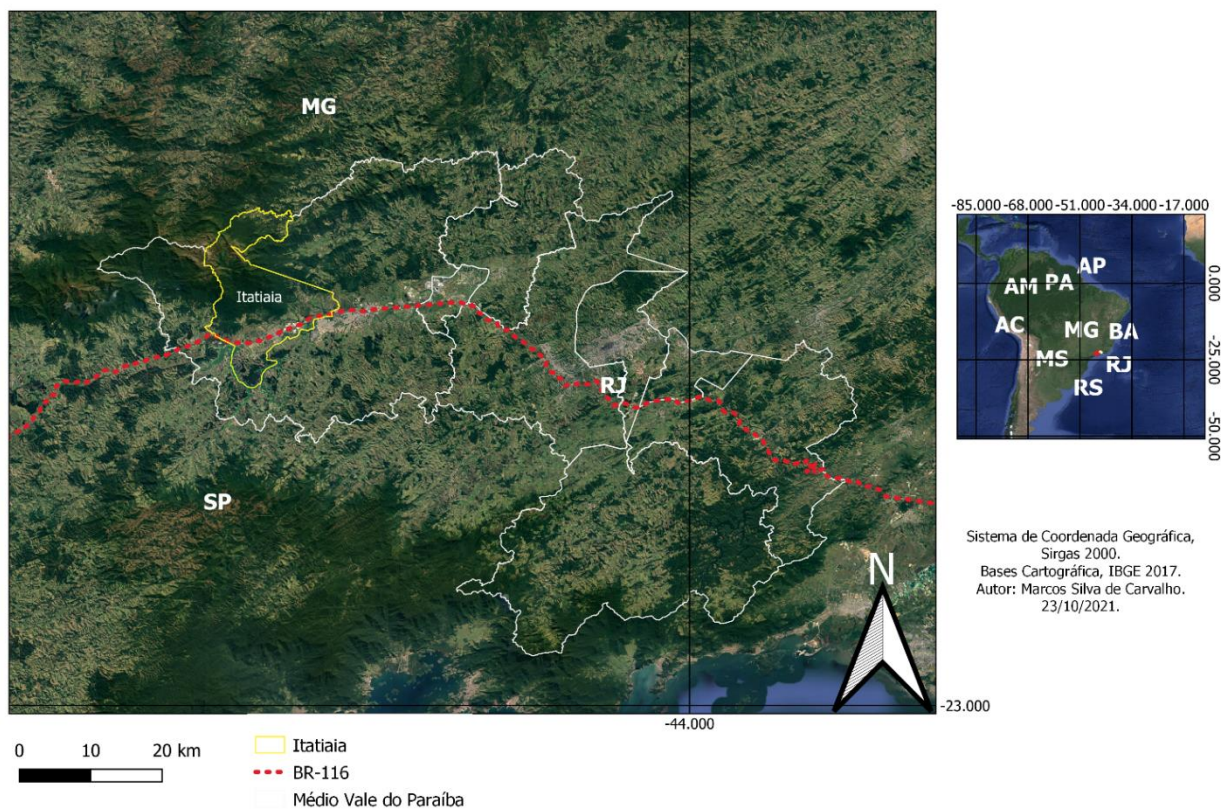
O parque industrial de Itatiaia se caracteriza por poucas indústrias de médio e grande porte. Além da Usina Hidrelétrica do Funil, que integra o complexo de Furnas, no aspecto da geração de energia elétrica, e da unidade das Indústrias Nucleares Brasileiras – que embora esteja localizada em Engenheiro Passos, distrito do município de Resende, tem grande influência econômica em nossa região – no aspecto da energia nuclear, apenas quatro outras indústrias estão instaladas, sendo duas de grande porte, a Xerox e a Michelin, e outras de médio porte, a IMI e a Bichimico, esta última, onde se anteriormente se localizou a fábrica Cremogema, das Refinações de Milho do Brasil. Outras pequenas indústrias artesanais, nas áreas de calçados, confecções, bebidas e outras, têm se instalado, eventualmente, com pequena participação na arrecadação. (REVISTA DA ACADEMIA ITATIAIENSE, 2004, p. 17)

Levando em consideração o desenvolvimento da região e sua história, o recorte espacial dessa pesquisa é o município de Itatiaia, conhecido principalmente por suas belezas naturais que, antes do boom industrial, eram principal fonte de renda local.

Itatiaia e Quatis, municípios com imensas reservas florestais da Serra da Mantiqueira, que eram pouco visitadas e atualmente contam com crescente rede de hotéis e estrutura turística, desde centros gastronômicos, como distrito de Penedo, a hotéis-fazenda e pousadas na serra, principalmente em Mauá (OLIVEIRA, 2008, p. 280).

Itatiaia está localizado na porção sul do Estado do Rio de Janeiro, situado na divisa entre os Estados do Rio de Janeiro e Minas Gerais (figura 2)

## Mapa de Localização Itatiaia-RJ



**Figura 2** - Localização do Município de Itatiaia-RJ

Em finais do século XX, o município passou a receber instalações produtivas que buscaram aproveitar as antigas redes construídas desde o período da economia aurífera. Essas redes, cujo caminho era a Serra do Picu, passavam por Itatiaia, que desempenhava uma função de posto de abastecimento e pouso. Sendo povoada e colonizada em 1744, à margem esquerda do Rio Paraíba do Sul, os lavradores se situaram nas áreas próximas às Agulhas Negras, gerando o núcleo que futuramente seria o município assim chamado de arraial de Campo Alegre, em 1749.

No início do século XIX, a agricultura e a pecuária de subsistência evoluíram para as grandes fazendas de cana-de-açúcar e café, esta última cultura ganhou força e agiu como força motora para a expansão demográfica.

Com o início do Ciclo do Café, no final do século XVII, surgiram grandes fazendas com plantações, subindo e descendo as encostas dos morros arredondados que ornaram o Vale do Paraíba, em Itatiaia. É dessa época a formação das maiores fazendas da região, como a da Cachoeira, a Itatiaia, a Belos Prados, Campo Belo, da Serra, a Fazendinha e a de Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, esta última correspondendo à atual área do Parque Nacional do Itatiaia, com suas matas preservadas graças a seu proprietário não ter aderido à monocultura cafeeira. Com o fracasso da lavoura do café, por

causas amplamente conhecidas e em consequência do surgimento de leis anti-escravistas, a maioria das fazendas de café de Itatiaia voltaram-se para a pecuária de ponta a e a leiteira, que garantiu a sobrevivência econômica, mas representou significativa mudança em relação aos áureos tempos da “febre cafeeira”. Foi em Itatiaia que surgiu o primeiro exportador fluminense de manteiga e o segundo em leite que era transformado em vagões frigoríficos (CAMARA DOS VEREADORES DE ITATIAIA, 2019).

Em 1801, a freguesia foi elevada à categoria de vila graças a essa expansão da cultura cafeeira. No início do século XX, com a crise do café, a pecuária se dissemina pelas antigas fazendas, mantendo a vitalidade da economia da vila. Com a crise da agropecuária, o turismo surge como uma forte opção econômica para o pequeno distrito, já que uma das fazendas do antigo Barão de Mauá - elevada altitude e conseqüentemente suas baixas temperaturas - foi preservada e não sofreu degradação. A área pode ser estudada em 1914 por grupos de botânicos, geólogos, geógrafos e biólogos, a fim de torná-la uma reserva biológica por toda sua variedade tanto de fauna quanto de flora. A antiga fazenda foi cedida à união em 1937 e se tornou o até hoje conhecido Parque Nacional de Itatiaia, o primeiro parque nacional do país.

Situado na Serra da Mantiqueira, o Parque Nacional do Itatiaia abrange os municípios de Itatiaia e Resende no Estado do Rio de Janeiro e Bocaina de Minas e Itamonte no Estado de Minas Gerais, onde ficam aproximadamente 60% de seu território. A Unidade está localizada entre as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo, próximo à Rodovia Presidente Dutra, tendo como pólo econômico mais próximo a cidade de Resende. Apresenta um relevo caracterizado por montanhas e elevações rochosas, com altitude variando de 600 a 2.791 m, no seu ponto culminante, o Pico das Agulhas Negras. Na região do Planalto do Itatiaia, também conhecida como Parte Alta, encontram-se os campos de altitude e os vales suspensos onde nascem vários rios. A área do Parque abrange nascentes de 12 importantes bacias hidrográficas regionais, que drenam para duas bacias principais: a do rio Grande, afluente do rio Paraná, e a do rio Paraíba do Sul, o mais importante do Rio de Janeiro. A parte baixa caracteriza-se principalmente por sua vegetação exuberante e generosos cursos d'água, com diversas áreas apropriadas para banho. Tem fácil acesso a partir da Via Dutra e recebe o maior fluxo de turistas do Parque, concentrando a maior parte da estrutura de visitação, com destaque para o Centro de Visitantes, revitalizado para os 70 anos do parque (INSTITUTO CHICO MENDES, acessado em 20/01/2021).

O novo momento da economia do município teve início com as construções da usina do funil e da Rodovia Presidente Dutra (Via Dutra). As obras da rodovia se iniciaram em 1950, enquanto as da usina tiveram início em 1965. Essas duas obras de infraestrutura ensejaram migrações em direção ao município, levando a um aumento de 3.707 habitantes, no início da década de 1950, para 9.850, na década de 1970, segundo a série histórica da fundação CEPERJ.

A Usina Hidrelétrica de Funil completa hoje (29/11) cinco décadas desde que entrou em operação a primeira das três unidades geradoras.

Localizada no rio Paraíba do Sul, na divisa dos estados do Rio de Janeiro e São Paulo, possui 216 MW de potência instalada, capacidade suficiente para abastecer uma cidade de cerca de 500 mil habitantes.

Funil possui peculiaridades como, por exemplo, a barragem do tipo abóbada em concreto com dupla curvatura que ajudar a conter enchentes nas cidades que ficam a sua jusante.

O lago alcança os municípios fluminenses de Resende e Itatiaia; e de Areias, Queluz e São José do Barreiro, em São Paulo. Também é abastecido pelas águas de cinco outros rios: Santana, Vermelho, Barreiro, do Salto e Cruzes.

Funil foi absorvida pela Eletrobras em 1965 e somente após dois anos, com a missão de concluir a obra, foi repassada para FURNAS, que detém 100% do empreendimento (NUNES, 2019).

Uma das primeiras empresas instaladas no município foi a multinacional Xerox, no ano de 1976, – no Centro Tecnológico Sérgio Henrique Gregori, nas margens da Via Dutra, no sentido Rio de Janeiro. A unidade industrial foi expandida no ano de 1981. Para completar o conjunto industrial do pequeno distrito, em 1979 a Michelin, grande produtora de pneumáticos, iniciou as obras também às margens da rodovia, no sentido São Paulo. O início das operações da planta industrial deu-se no ano de 1981. Com a instalação desses empreendimentos, a estrutura produtiva do distrito sofreu mudanças e a emancipação se tornou um debate corrente. A elevação de distrito industrial para município passou a fazer parte da rotina do distrito desde ano de 1964; todavia, a emancipação ocorreu apenas no ano de 1989.

Terminadas, concluídas e estabelecidas as obras de estruturação no distrito em conjunto com o processo emancipatório a partir de um plebiscito realizado em 6 de setembro de 1987, dos 4.585 votantes, 95% foram favoráveis ao desmembramento, segundo a revista da academia de história itatiaense publicada em 2005. Transformado em lei em 6 de junho de 1988 e definidas as primeiras eleições municipais para 15 de abril de 1989, a criação oficial do município se deu em 1 de junho de 1989.

As indústrias antes presentes já possuíam enorme efetividade na economia local e passaram a ditar o ritmo da dinâmica econômica, já que as outras atividades eram atividades industriais complementares e, em grande parte, familiares do setor de serviços ou faziam parte da lógica modular das duas grandes empresas da cidade. Aproveitando o momento vivido pelas cidades ao seu redor que, apesar de terem maior estrutura logística, conseguiram atrair grandes investimentos e estabelecimentos industriais de transformação com plantas industriais estruturantes, como Resende (fábrica da Volkswagen) e Porto Real (PSA), ambas empresas do setor metal-mecânico, logo é criada uma rede entre as cidades do Médio Vale do Paraíba que

se articulam a partir de parceria público-privada para a atração de novas oportunidades, gerando um ambiente favorável para outras cidades também impulsionar investimentos.

### **2.3 Políticas estadual e municipal de atração de empresas e seus impactos no Médio Vale Paraíba Fluminense**

O movimento chegou à esfera estadual nos anos 1990, quando o prefeito do Rio de Janeiro César Maia (1993-1996) e o governo do ERJ Marcelo Alencar (1995-1998) levaram a cabo iniciativas de intervenções urbanísticas e criação de arranjos normativos visando à atração de capitais privados, inserindo o ERJ efetivamente na guerra fiscal (BARCELOS; SANTOS, 2018). Ao longo dos anos 1990, foi criada a Lei 2.273, de 1994, que postergava até 75% do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) para empresas recém-instaladas que expandissem mais de 50% da capacidade instalada ou que se transferissem para algumas regiões do território fluminense (MELLO, 2008).

Foi regulamentado em 1997 (Decreto 22.921/97) e aprimorado e complementado em 2011, pela Lei 6068/11, o Fundo de Desenvolvimento Econômico e Social do Estado do Rio de Janeiro (FUNDES), amplamente utilizado para apoiar a instalação de empresas em território fluminense, especialmente indústrias metalmeccânica no Médio Vale do Paraíba. Os incentivos fiscais foram aprofundados em 2005 com a aprovação da Lei nº 4.533, na gestão da governadora Rosângela Garotinho, reduzindo a alíquota do ICMS de 19% para 2% durante 25 anos, visando atrair empreendimentos para 31 municípios situados, sobretudo, no Noroeste Fluminense (BARCELOS; SANTOS, 2018).

A lei nº 4.533/2005 ficou conhecida como Lei Rosinha por ter sido sancionada pela então governadora Rosângela Garotinho, uma legislação que influenciava somente as regiões Norte e Noroeste do estado. Considerando a descoberta de jazidas de petróleo e gás na Bacia de Campos, a lei tinha como principal intuito direcionar a essa região as condições que dotassem o território de mão de obra especializada, bem como atrair empresas fornecedoras de bens e serviços relacionadas à exploração de petróleo. Um dos objetivos principais era estimular a instalação de estaleiros e afins que eram necessários para extração.

A lei Rosinha foi revogada e reformulada posteriormente nos governos de Sérgio Cabral (2007- 2014) e Luiz Fernando Souza (2014-2018), inserindo quase todo o território fluminense, com 51 municípios enquadrados. Com essas medidas, o estado entrou diretamente na disputa pela atração de investimentos, mas a preocupação com as disparidades territoriais perdeu

relevância, levando à concentração os empreendimentos nas regiões mais dinâmicas, como Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), Médio Vale Paraíba e Norte Fluminense (SANTOS, 2021). Fica nítido que o principal objetivo era trazer indústrias e criar novos espaços industriais. Essa política foi ampliada em 2011 com a revogação da antiga “lei Rosinha” pela nova “lei Cabral”. Com a nova lei, municípios de outras regiões foram inseridos, pois inicialmente havia o apoio a iniciativas que se instalassem no Norte/Noroeste. Inserindo o estado e a região num contexto de isenção fiscal que foi teorizada por Santos (1999, p. 1),

A guerra fiscal é, na verdade, uma guerra global entre lugares. Por isso, as maiores empresas elegem, em cada país, os pontos de seu interesse, exigindo, para que funcionem ainda melhor, o equipamento local e regional adequado e o aperfeiçoamento de suas ligações mediante elos materiais e informacionais modernos. Isso quanto às condições técnicas. Mas é também necessária uma adaptação política, mediante a adoção de normas e aportes financeiros, fiscais, trabalhistas etc.

A guerra fiscal, embora já existente, é aprofundada na década de 1990. O aumento da disputa entre Estados pela atração dos investimentos, graças à convergência de dois processos: 1) descentralização de tributos e transferência de responsabilidades a partir da Constituição de 1988; 2) maior abertura da economia brasileira ao capital internacional (SANTOS, 2019). A guerra fiscal se intensificou no bojo de alguns processos mais profundos e estruturais, tais como a crise do Estado desenvolvimentista e dos arranjos institucionais de planejamento, a liberalização e abertura econômica acompanhadas de maior entrada de Investimentos Estrangeiros Diretos (IED), a permanência das fortes desigualdades regionais, a maior autonomia de estados e municípios com a Constituição Federal de 1988, a perda de importância de teorias neoclássicas e keynesianas e avanço de toda sorte de localismos nas discussões sobre desenvolvimento urbano e regional, entre outros (SANTOS, 2019).

A política que mais impactou no Médio Vale do Paraíba foi o Fundo de Desenvolvimento Econômico e Social (FUNDES) que, por meio do apoio a projetos Estruturantes, escolhia e apoiava projetos “prioritários para o desenvolvimento econômico e social do estado”, por meio da oferta de financiamentos indiretos aos projetos, bem como de dotação do território de infraestruturas de fluidez.

Art. 1º O Fundo de Desenvolvimento Econômico e Social FUNDES, instituído pelo art. 6º do Decreto-Lei nº 08, de 15 de março de 1975, tem por objetivo a destinação de recursos a órgãos e entidades de direito público e privado para custear, total ou parcialmente, obras de infraestrutura e de interesse público, bem como programas e projetos considerados prioritários para o



desenvolvimento econômico e social do Estado, implementados, dentre outras (DECRETO N° 22.921, DE 10 DE JANEIRO DE 1997).

Essas políticas estaduais (desenvolvimento regional e estruturante) tinham a intenção de alavancar a economia estadual, no sentido de diminuir ou reverter o seu “esvaziamento econômico”, e de reduzir a disparidade econômica estadual. A antiga região cafeeira do Médio Vale do Paraíba foi a maior beneficiada, se aproveitando de suas diversas vantagens já abordadas anteriormente. O setor metalmeccânico não encontrou dificuldades para se expandir, tendo em vista que estava presente com a instalação da CSN em Volta Redonda em 1941, ou atuando como membro societário quando o grupo PSA se instalou em Porto Real em 2001. Demonstra, assim, a ambição da política estadual no sentido tanto de evitar o “esvaziamento” econômico do estado quanto de reduzir a desigualdade industrial das regiões.

Em que pese a hipótese de um crescimento mais lento da economia este fato não pode ser identificado como um “esvaziamento econômico”. De fato, o estado do Rio de Janeiro, a partir de 1984, apresentou um crescimento constante da produção industrial, acima da média nacional devido ao avanço da indústria de transformação e a extração do petróleo (Mesentier, 1993:44). Este avanço frente a redução da participação do setor industrial no município do Rio de Janeiro aponta para um crescimento da participação deste setor não só no entorno metropolitano, mas em todas áreas do interior, que em 1980 respondiam respectivamente por 11,11% e 23,51% do PIB industrial do estado (CIDE, 1980:60).

Já em 2000, segundo o censo do IBGE, dentre os dezesseis municípios responsáveis por 96,04% do VTI estadual, dez pertenciam ao interior do estado (Volta Redonda, Barra Mansa, Itatiaia, Petrópolis, Nova Friburgo, Porto Real, Cantagalo, Queimados e Campos), e eram responsáveis por 27,92% do VTI estadual, concentrado principalmente nos setores de extração mineral, metalúrgica, química, minerais não metálicos, produtos alimentares e material de transportes.

Evidencia-se, assim, a falácia do esvaziamento e da relação parasitária entre o “estado da Guanabara” e o estado do Rio de Janeiro (LIMONAD, 2004, p. 82).

Os trabalhos de Barcelos (2018) e Moraes; Santos (2019) mostram que os resultados obtidos pelas políticas de isenções fiscais recentes no ERJ apresentam algumas tendências espaciais e setoriais, a saber: a) Grande parte das isenções fiscais tem sido concentrada na RMRJ e no Médio Vale Fluminense, regiões marcadas por concentração de estabelecimentos e empregos industriais no estado; b) Do ponto de vista setorial, há uma concentração dos incentivos para atividades de petróleo e comércio e serviços (atacados e varejos de alimentos, farmácias, joalherias etc.), demonstrando que a política de isenção fiscal tem tido pouco impacto na diversificação do aparelho produtivo estadual. Essa concentração dos subsídios para empreendimentos em duas regiões no interior do estado reflete a própria dinamização

econômica regional observada a partir de meados dos anos 1990, com a modernização/expansão de atividades relacionadas ao petróleo e alguns setores manufatureiros (siderurgia, metalurgia, mecânica, material de transportes etc.) ensejando distintos padrões de desenvolvimento no interior fluminense, sendo o Norte marcado pela especialização na produção petrolífera e o Sul fluminense, pela produção manufatureira (SILVA, 2012, p. 174).

O fator locacional do Médio Vale Paraíba para investimentos automotivos deve-se em grande parte às políticas de incentivos e à “proximidade da região com os principais mercados consumidores do país, das vias de acesso a esses e da estrutura portuária do estado do Rio” (SILVA, 2012, p. 183). Aproveitando da vocação para essa atividade industrial, notou-se que apenas uma política de isenção estadual não seria o único motor da atração dessas empresas. Muitos municípios do Médio Vale do Paraíba Fluminense aprovaram legislações municipais visando à atração de empresas. Assim, em Barra Mansa há uma movimentação de criar aparato normativo para que haja atração de investimentos que alavanquem a economia local por meio da isenção de impostos municipais. Em Itatiaia, no ano de 2009, tivemos a construção de distritos industriais. Como representado no quadro a seguir, temos o ano e quais municípios utilizaram dessas práticas políticas para a atração de empresas.

**Quadro 1** - Leis municipais de isenção de impostos e incentivo à indústria na microrregião Médio Vale do Paraíba Fluminense

<b>Ano</b>	<b>Município</b>	<b>Lei</b>
2001	Barra Mansa	Lei complementar N° 29 de Dezembro de 2001
2004	Porto Real	Lei N° 211 de Dezembro de 2004
2005	Resende	Lei N° 2545 de Dezembro de 2005
2009	Itatiaia	Lei complementar N° 18 de 10 de Junho de 2009 (PRODEMI)
2011	Barra do Piraí	Lei complementar N° 3 de Novembro de 2011
2020	Volta Redonda	Lei N° 5.695 de Maio de 2020

**Org:** Marcos Silva de Carvalho (2021).

Essa política de atração de investimentos e empresas busca dotar o território de condições materiais e imateriais favoráveis ao capital, atuando de forma complementar ao “programa de Atração de Investimentos Estruturantes – RIOINVEST”, levado a cabo com recursos do FUNDES pelo governo estadual.

A característica marcante dos desembolsos do FUNDES aos projetos estruturantes e setoriais e dos sucessivos decretos e leis específicos voltados a segmentos econômicos específicos foi a ausência de uma dimensão territorial.

A falta de discricionariedade territorial das políticas de fomento à indústria levou à concentração dos investimentos e ao reforço das históricas desigualdades no estado. Algumas medidas visando reduzir a desigualdade e corrigir as distorções das políticas de fomento surgem em finais dos anos 1990, no âmbito do próprio FUNDES, com a implementação do Riosolário (decreto 24.859) e Rionorte-Indústria (decreto 24.860), voltadas para dinamização das regiões Norte e Noroeste Fluminense” (SANTOS, 2021).

As transformações no modo e funcionamento do sistema econômico sinaliza aos municípios que, para o funcionamento pleno e alcance daquilo que existia como meta para a política de atração de capitais, os territórios devem competir pelos capitais. Esse movimento foi notado no extremo sul do estado, o conhecido Vale do Paraíba Fluminense, especialmente em Barra Mansa (2001), Porto Real (2004), Resende (2005), Barra do Piraí (2011), entre outros. Assim, esses municípios buscaram atrair novos investimentos aproveitando-se de seus atributos, principalmente a situação geográfica entre os três maiores mercados do país (São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais), a presença de uma densa rede urbana e de infraestrutura de transporte (rodovia, ferrovia). A complementaridade das políticas tem resultado na atração de inúmeras empresas, mas que no fim só reforça a desigualdade industrial entre as regiões do estado.

## **2.4 Políticas locais de atração de empresas em Itatiaia**

No caso de Itatiaia, foi instituído o Programa de Desenvolvimento Econômico do Município de Itatiaia (PRODEMI).

Art. 1º - Fica autorizado o Poder Executivo a instituir e regulamentar, por meio desta Lei Complementar, o PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO MUNICÍPIO DE ITATIAIA – PRODEMI, regido pela presente Lei Complementar e destinado a fomentar o desenvolvimento econômico e social, mediante a concessão de incentivos fiscais a empresas interessadas em se instalar no Município de Itatiaia, ou para as já instaladas, desde que em projetos de expansão de suas atividades com geração incremental de novos postos de trabalho (LEI COMPLEMENTAR N. 18, DE 10 DE JUNHO DE 2009).

Ocorre também a especificação de quais estabelecimentos serão contemplados com a isenção, no segundo artigo da lei, dando preferência à lógica modal de produção - seguindo aquilo que os outros municípios da região têm como lógica de produção -, contemplando a indústria, as empresas dos setores de serviços - como comércios atacadistas -, bem como as

empresas de distribuição de produtos básicos para a população como a distribuição de energia e gás, entre outras.

Art. 2º - Poderão pleitear sua inclusão neste programa de incentivos todos os novos empreendimentos econômicos que vierem a ser efetuados no Município de Itatiaia, e que sejam voltados para as seguintes atividades empresariais:

I - Industriais;

II - Operadoras logísticas e afins;

III - Comerciais atacadistas;

IV - Prestadoras de serviços;

V - Produtoras e distribuidoras de energia e gás;

VI - Condomínios e loteamentos empresariais, que abriguem empresas cujas atividades se enquadrem nas atividades descritas neste parágrafo;

VII - Comerciais varejistas que realizem vendas ao atacado e/ou ao varejo única e exclusivamente através de comércio eletrônico via Internet;

Parágrafo único - Não estão incluídas na presente Lei Complementar as empresas cujas vendas ou serviços ocorram diretamente no varejo, com exceção à hipótese prevista no inciso VII deste artigo (LEI COMPLEMENTAR N. 18, DE 10 DE JUNHO DE 2009).

O projeto de lei afirma o interesse em receber não só novos estabelecimentos produtivos, mas também em reformular a isenção daqueles estabelecimentos que já se encontram na cidade. A política municipal de desenvolvimento econômico tem como finalidade que os empregos gerados sejam um benefício para os moradores de Itatiaia, no sentido de evitar o extravasamento no âmbito regional como poucos impactos locais em termos de emprego formal e geração de renda.

Art. 3º - Os benefícios de que trata esta Lei Complementar se aplicarão aos empreendimentos econômicos cujas atividades empresariais estejam enquadradas em seu artigo 2º, desde que:

I - Comprometam-se a realizar investimentos no projeto de instalação ou expansão da empresa no valor correspondente entre 150.000 e 299.999 UFIR – RJ e, a gerar, no mínimo, 50 (cinquenta) novos empregos;

II - Comprometam-se a realizar investimentos no projeto de instalação ou expansão da empresa no valor correspondente entre 300.000 e 19.999.999 UFIR – RJ e, a gerar, no mínimo, 100 (cem) novos empregos;

III - Comprometam-se a realizar investimentos no projeto de instalação ou expansão da empresa no valor superior a 20.000.000 UFIR – RJ e, a gerar, no mínimo, 200 (duzentos) novos empregos;

Parágrafo único - As vagas de emprego geradas pelos novos empreendimentos beneficiados deverão ser preferencialmente preenchidas por mão de obra local (LEI COMPLEMENTAR N. 18, DE 10 DE JUNHO DE 2009).

A política de preferência pela lógica modal tem sido uma opção não apenas municipal, mas também uma escolha regional, configurando uma produção regional em rede e dispersa ao longo da rodovia Presidente Dutra, seguindo a lógica dos eixos de desenvolvimento (figura 3).



**Figura 3** - Imagem aérea do polo industrial de Itatiaia, com indicação dos principais empreendimentos e vias em 2010

**Fonte:** Google Earth Pro (2021).

**Org:** Marcos Carvalho da Silva (2021).

Além da política ter sido implementada com o fito de mudar a estrutura produtiva municipal mediante a atração de estabelecimentos e investimentos estruturantes, ela também visa atrair médias e grandes empresas, com a exigência mínima de 50 empregos formais gerados localmente. As medidas não têm efeitos somente econômicos, mas também demográficos, visto que a população da cidade passou por um incremento entre 1991 e 2010, exibindo um dos maiores crescimentos populacionais na região.

A instalação das empresas tem início com a construção de um grande centro de distribuição logística da P&G (DHL) em 2009 para prestação de serviço a todas as empresas da região. Em seguida, se instalaram indústrias de transformação como a Hyundai, no ano de 2011, voltada à produção de máquinas pesadas. Tanto a P&G quanto a Hyundai se instalaram às margens da Via Dutra, seguindo a lógica ditada pelos outros dois outros estabelecimentos industriais da cidade, aproveitando-se das condições de fluidez, conectividade entre os centros urbanos da região e conexão com as principais metrópoles do país (figura 4).



**Figura 4** - Imagem aérea do polo industrial de Itatiaia, com indicação dos principais empreendimentos e vias em 2021

**Fonte:** Google Earth Pro (2021).

**Org:** Marcos Carvalho da Silva (2021).

Posteriormente, a construção da avenida industrial Alda Bernardes, também conhecido como Polo Logístico Industrial, serviu como fator de atração para dois novos grandes estabelecimentos: a Jaguar Land Rover, na produção de carros de luxo em sua primeira fábrica fora do Reino Unido, e a fábrica do Group SEB, para a produção de eletrodomésticos, seguindo a lógica de ser próximo à Via Dutra, já que o acesso a essa nova área industrial fica nas vias marginais de acesso à principal rodovia.

Além de uma forte base industrial presente em Itatiaia, o município também conta com a presença de grandes grupos logísticos. Ao longo da pesquisa e do trabalho do tema foi possível notar não só a presença da política estadual de investimentos estruturantes (FUNDES), mas também a existência de uma política de atração de investimentos mais recente, datando de 2003, e reformulada posteriormente, para atração de investimentos atacadistas. Considerando a vantagem locacional do estado do Rio de Janeiro, a medida visa estimular a distribuição de mercadorias via incentivos do RIOLOG.

Como típico programa de incentivo fiscal no ICMS, o RIOLOG concede um vetor de benefícios, e que se torna mais complexo ao longo do tempo, à medida que decretos incluem novos incentivos que se agregam àqueles originais da lei. O incentivo consiste em três componentes centrais: um crédito presumido de caráter quase global; uma redução de base de cálculo; e um diferimento do imposto (GUIMARÃES e AZEVEDO, 2007, p. 7).

As principais isenções dessa política de atração são, segundo o site Gestão Multipla (2020):

- I – Crédito presumido nas operações de saídas interestaduais, de modo que a carga tributária efetiva seja equivalente a 1,10%, vedado o aproveitamento de outros créditos relacionados a tais operações;
- II – Diferimento do ICMS nas operações de importação de mercadorias.
- III – Nas operações internas, alíquotas de 7% para produtos da cesta básica e de 12% nos demais casos, com os 2% destinados ao FECP já incluídos. Nesses casos, os créditos também ficam limitados a esses percentuais, devendo ser estornado o excesso.

Com isso, busca-se o fomento à instalação de novos centros logísticos de distribuição, sendo que são privilegiadas aquelas regiões que têm fácil acesso a fluxos no estado e também próximas a outros estados, já que um dos pontos dessa política é incentivar que sejam comprados insumos de outros estados com o intuito que os mesmos, a partir de sua circulação no estado do Rio de Janeiro, gere impostos e conseqüentemente empregos no território fluminense. Dessa forma, o estado fluminense tem atuado como agente moderador no sentido de, por meio da atração de indústrias e estabelecimentos de distribuição, atraídos graças a uma série de incentivos tributários, gerar empregos e movimentar a economia local.

Como destacado por Guimarães e Azevedo (2007),

[...] o RIOLOG tem dois efeitos esperados sobre a arrecadação do setor atacadista. Ao conceder redução de base de cálculo para as saídas internas, a empresa passa a acumular créditos em operações nas quais compra mercadorias internamente (alíquota de 19%). Para fugir do acúmulo de créditos, uma firma maximizadora de lucro que tem boa parte de seus compradores dentro do estado, deverá aumentar as compras interestaduais, e comprar no estado apenas o que não tem similar fora. Assim, o RIOLOG induz a um alargamento do balanço interestadual de comércio, queda de arrecadação e acúmulo de créditos, em função da redução de base de cálculo para saída interna. Em segundo lugar, o RIOLOG concedeu um crédito presumido nas saídas interestaduais. Esse foi um mecanismo idealizado para atrair empresas de fora do estado, cuja clientela e fornecedores não fossem locais. Para estimulá-las a vir apesar do custo de frete de levar suas mercadorias para o estado e depois sair com elas, o estado ofereceu um crédito presumido nas compras. O objetivo explícito original do programa era a guerra fiscal no setor atacadista (GUIMARÃES e AZEVEDO, 2007, p. 10-11).

A política estadual do RIOLOG estimulou a instalação de centros atacadistas no município de Itatiaia, onde as empresas também são beneficiadas pela política local denominada PRODEMI. Dos 14 estabelecimentos instalados e beneficiados pelas políticas de atração local e estadual, 3 são do comércio atacadista e 5 são de incorporação e aluguel de

imóveis voltados para a prestação de serviço logístico às empresas instaladas no município, segundo dados fornecidos pela Secretaria de Desenvolvimento Econômico do município de Itatiaia. A PRODEMI tem como propósito estimular

não apenas estabelecimentos produtivos, mas também galpões logísticos e centros atacadistas de distribuição.

As ações do governo local incluíram, além dos benefícios fiscais, também a dotação do território de infraestrutura necessária à implantação dos empreendimentos. As obras de infraestrutura não se limitaram somente à construção do polo industrial visando à instalação de novas fábricas, houve ainda a expansão da planta industrial da fábrica da Michelin no ano de 2012 e a construção de uma via de acesso na via marginal no sentido São Paulo da rodovia e a terraplanagem de uma área alagada onde se instalou a fábrica de laminação de aço da Indústria Brasileira de Laminação no ano de 2016. A instalação de empreendimentos industriais de grande porte alterou a estrutura produtiva e a dinâmica territorial em Itatiaia.

O valor adicionado pela indústria é o principal aspecto considerado na concessão de incentivos fiscais municipais. Em entrevista com o ex-secretário de Desenvolvimento Econômico da cidade, Denílson Sampaio, realizada em junho de 2021, o mesmo destacou esse detalhe:

No caso da lei PRODEMI criada em junho de 2009, os incentivos fiscais são, desconto no IPTU, no ISS e o principal incentivo está balizado no valor adicionado das empresas que é base cálculo o repasse de ICMS para o município. Quanto mais valor adicionado a empresa gerar, maior será o repasse de ICMS para o município, com isso esse incentivo fiscal repassa parte dessa receita para subsidiar a vinda dessas empresas. O caso de Itatiaia foi um exemplo desse, trazendo grandes empresas como Jaguar Land Rover, Grupo SEB, Procter e Gamble entre outras (SAMPAIO, 2021).

Além da variação do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) conforme a alíquota de incidência do imposto sobre o código tributário municipal, ou seja, a intenção da cidade é trazer cada vez mais estabelecimentos de grande porte para seu polo industrial.

§ 3º - No que tange ao Imposto Predial e Territorial Urbano - IPTU:

I - Será aplicada redução de 35% (trinta e cinco por cento), sobre a alíquota de incidência do imposto discriminada no Código Tributário Municipal, nos casos previstos no Inciso I, do Art. 3º, desta Lei;

II - Será aplicada redução de 50% (cinquenta por cento), sobre a alíquota de incidência do imposto discriminada no Código Tributário Municipal, nos casos previstos no Inciso II, do Art. 3º, desta Lei;



III - Será aplicada redução de 95 % (noventa e cinco por cento) sobre a alíquota de incidência do imposto discriminado no Código Tributário Municipal, nos casos previstos no Inciso III, do Art. 3º, desta Lei;

§ 4º - No que tange as taxas administrativas municipais, será aplicada isenção total das seguintes taxas:

I - Taxa de Localização e Verificação do Funcionamento, inclusive em horário especial; II - Taxa Decorrente da Expedição de Alvará de Construção;

III - Taxa de Fiscalização para a Concessão de Licença para Publicidade; IV - Taxas decorrentes de aprovação de projetos para a instalação da empresa ou ampliação da indústria;

V - Taxa de Numeração de Imóvel por Unidades;

VI - Taxa Anual de Licenciamento e Inspeção Sanitária (LEI COMPLEMENTAR N. 18, DE 10 DE JUNHO DE 2009).

As empresas que desejarem apenas se instalar através de aluguel da estrutura também receberão uma isenção de suas taxas e apenas farão um repasse proporcional ao Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) ao estado, logo demonstra que o valor do repasse será proporcional ao tempo de aluguel do estabelecimento. Isso reforça o que já foi mencionado anteriormente, que a política de estímulos fiscais não se restringe aos estabelecimentos industriais, na medida em que incorpora galpões logísticos. Quanto maior o tempo de aluguel maior será a isenção dos impostos citados acima.

Art. 6º - Os empreendimentos econômicos que vierem a ser efetuados no Município de Itatiaia, para a consecução de atividades empresariais, nos termos dos arts. 2º. e 3º desta Lei Complementar, através da utilização de imóvel de terceiros mediante contrato de locação ou leasing imobiliário, farão jus, concomitantemente aos incentivos fiscais descritos no § 4º do artigo anterior, a um repasse proporcional baseado no aumento da participação do Município de Itatiaia, decorrente da atividade empresarial beneficiada, do repasse do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) feito pelo Estado do Rio de Janeiro, nos termos da Lei complementar nº 63 de 11/01/1990 observado o art. 3º., incisos e parágrafos pertinentes a operação base, por ato concessivo pelo Poder Executivo Municipal, excluído qualquer benefício ou incentivo oriundo do Fundo de Participação dos Municípios disposto na Lei Complementar nº 91 de 22/12/1997 (LEI COMPLEMENTAR N. 18, DE 10 DE JUNHO DE 2009).

O poder público também é responsável pela fiscalização da política formado por 5 secretarias diferentes sendo outro ponto apontada pelo antigo responsável entrevistado:

Na verdade, é um conselho formado por 5 secretarias, que são Secretaria de Planejamento, Secretaria de Meio Ambiente, Secretaria de Fazenda, Procuradoria e a Secretaria de Desenvolvimento Econômico. A fiscalização em si fica responsável pela Secretaria de Fazenda. que faz o controle dos valores a ser repassado como IPTU, ISS e outros benefícios (SAMPAIO, 2021).

A economia das cidades do Médio Vale do Paraíba se torna bastante integrada a partir dos fixos e da reprodução dos padrões industriais que existem ali, exemplificada na migração pendular existente entre elas, processo facilitado pelo passado da região quando grande parte dos 9 municípios eram apenas uma quantidade reduzida que foi se fragmentando e facilitando a circulação do capital. As condições gerais de produção definem como a estrutura dessa região age como fator de atração de grandes estruturas industriais, no sentido de facilitar o processo de instalação de empresas e a reprodução ampliada do capital.

É o que se observa em Itatiaia, tendo em vista o aumento do número de estabelecimentos industriais beneficiados por essas condições gerais de produção, graças à promulgação de leis e normas locais e criação de condições locais (distritos, terraplanagem) favoráveis à reprodução ampliada do capital. Esses aspectos chamam atenção para outra conceituação defendida por Hernandez (1998) sobre os eixos de desenvolvimento, algo ligado à história da microrregião que se modificou juntamente com a instalação das infraestruturas de circulação, estabelecimentos industriais e a nova demanda de produção.

A presença do eixo de desenvolvimento exerce forte influência sobre a atração de capitais, porque é um agente facilitador das movimentações dos capitais tornando a região fluída para a circulação de toda sorte de fluxos. Ou seja, as vias de alta densidade tanto de fluxos materiais e imateriais e o ambiente propício à geração de tecnologia e pesquisa, aliados às políticas de isenção fiscal, atuam como poderosos incentivos na atração de investimentos produtivos (estabelecimentos industriais, galpões logísticos e centros de distribuição).

As redes materiais e imateriais existentes no recorte geográfico se combinam e se reforçam no sentido de apoiar o processo do desenvolvimento dos fixos e fluxos, agindo como força de atração dos capitais. A isso se soma um ambiente favorável ao desenvolvimento de questões essenciais para a Pesquisa e Desenvolvimento (P&D), principalmente em cidades próximas a Itatiaia, mais precisamente em Resende (no campus da UERJ, a FAT - Faculdade de Tecnologia) e em Volta Redonda, no campus da UFF. Nas duas cidades também existem campus universitários privados que promovem a integração entre ensino privado e as próprias fábricas como o projeto “Dual Study” que interliga a AEDB (Associação Educacional Dom Bosco) e a fábrica da Volkswagen.

A ligação entre essas cidades a partir da Via Dutra demonstra a complexidade entre essas redes e os nexos existentes entre as instalações industriais que vão desde o fornecimento de insumos - já que o regime de produção que mais se faz presente é onde se instala a indústria principal, que tem seu nome anunciado e conjuntamente as fábricas se instalam para a prestação de serviços – e também a movimentação de pessoas ocupando os mais variados cargos nas

diversas empresas, configurando a formação de um eixo de desenvolvimento, reforçando aquilo que Lencioni (2017) definiu como condições gerais de produção:

As condições gerais de produção articulam, assim, o particular ao geral. Essas condições são denominadas de gerais porque dizem respeito a condições que viabilizam não apenas um capital em particular, mas um conjunto de capitais. E é isso que faz com que o consumo delas seja coletivo (LENCIONI, 2017, p. 4).

As relações acontecem de forma expansiva e o rumo das cidades motivado pelo desejo das empresas de estarem próximas à Rodovia Presidente Dutra para a facilitação do escoamento de sua produção gera uma discussão entre os autores que defendem uma futura aglomeração urbana entre Itatiaia e Resende. Segundo Bentes (2014, p. 127-128),

No município de Resende, a partir da reindustrialização, teve início uma forte expansão urbana em sua zona oeste, conhecida como “Grande Alegria”. Essa expansão foi ainda mais ampliada com a abertura, em 2008, de uma ponte sobre o rio Paraíba do Sul, possibilitando a conexão direta dessa área com a rodovia Presidente Dutra. Essa área caracteriza-se pela dispersão urbana predominantemente residencial, com a implantação de diversos loteamentos com casas autoconstruídas e conjuntos habitacionais para as classes de menor renda e média-baixa, além de condomínios e loteamentos para as classes de maior renda. As áreas de dispersão urbana de baixa renda estão situadas em terrenos planos, enquanto os empreendimentos voltados para o atendimento das faixas de renda média-alta se localizam, em grande parte, nas encostas dos morros. Observa-se que não há articulação direta do tecido dessa área com o espaço intraurbano do centro da cidade, estando separados pela área do aeroporto regional. A contínua expansão com formas urbanas dispersas no vetor oeste de Resende deve futuramente levar à conurbação deste município com o de Itatiaia.

Assim, a cidade - como já destacado em outros momentos históricos - conhece uma ressignificação de suas redes e mantém suas ligações, reforçando-as ao longo do tempo. A partir da adaptação, ou melhor, da entrada de capitais extra locais na região e dos investimentos produtivos e normas favoráveis à reprodução ampliada do capital, ocorre uma profunda alteração nas dinâmicas territoriais em Itatiaia, que deixam de ser exclusivamente locais e tendem a ser, cada vez mais, comandadas por uma ordem distante, posto que os capitais que ali se instalam têm seus comandos situados nas principais metrópoles nacionais ou outros países.

A instalação de estabelecimentos industriais em alguns municípios do Médio Vale do Paraíba responde, portanto, a um conjunto de incentivos fiscais (estaduais e municipais) e à estrutura material e imaterial existente, como rodovias e portos que facilitam a velocidade dos fluxos, em conjunto com toda uma rede de formação intelectual (universitária e técnica) e a construção de tecnopolos que ajudam na atração cada vez maior de estabelecimentos produtivos. Esses fatores, associados à situação geográfica

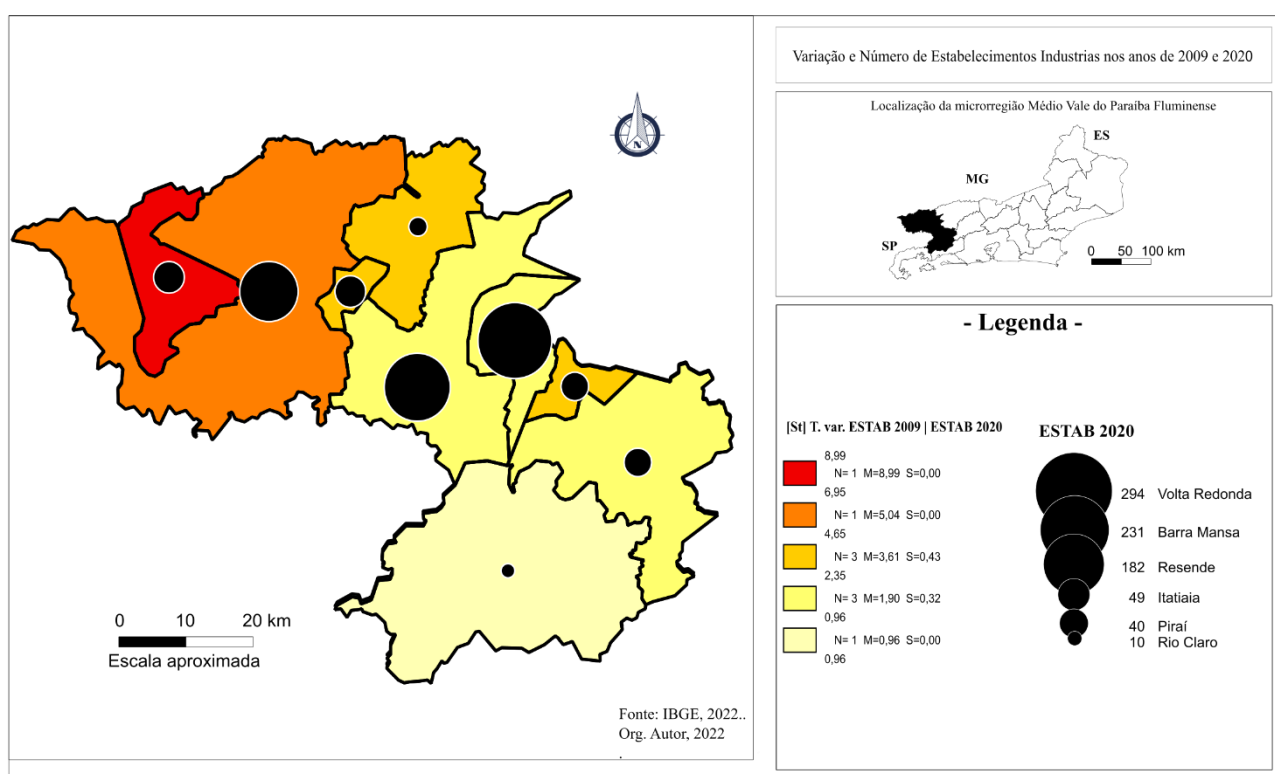
dessa região fluminense, a tornam locus de instalação de capitais da indústria metalmeccânica. É nesse contexto que, nesta pesquisa, analisamos o município de Itatiaia, a fim de compreender as dinâmicas territoriais recentes à luz da guerra fiscal e das condições gerais de produção, tendo como prisma analítico de entendimento a ideia dos eixos de desenvolvimento.

Considerando a lógica produtiva tanto da região Médio Vale Paraíba quanto de Itatiaia, nota-se o quanto ela não pode mais ser explicada apenas pelas teorias locacionais clássicas, sendo necessária a incorporação de novas interpretações, particularmente das condições gerais de produção e dos eixos de desenvolvimento, porque colocam ênfase nos atributos materiais e imateriais do território.

## CAPÍTULO 3. INDÚSTRIA E DINÂMICAS TERRITORIAIS EM ITATIAIA

### 3.1 Dinâmica espacial, temporal e porte dos estabelecimentos produtivos

No período de 2009 a 2020, houve aumento exponencial do número de estabelecimentos industriais que tiveram como destino Itatiaia (figura 5). O indicador apresenta um aumento regional como um todo, com alguns municípios apresentando uma queda considerável em valores relativos. Itatiaia, em valores relativos, é o município que mais ampliou o número de estabelecimentos, saltando de 19 em 2009 para 48 em 2019, o que representou, em valores relativos, um incremento de 2,9 % para 5,6 % dos estabelecimentos industriais do Médio Vale Paraíba Fluminense.



**Figura 5** - Variação geométrica dos estabelecimentos e número de estabelecimentos industriais no Médio Vale Paraíba Fluminense (2009-2020)

O mapa representa os municípios da região, sendo que a variação do número de estabelecimentos entre os anos de 2009 e 2020 é representada por meio de um degrade de vermelho (maior variação) até amarelo mais claro (variação negativa). Itatiaia é o município que exibiu maior variação entre os níveis de estabelecimento. Quando se considera os números absolutos de estabelecimentos, representados pelo tamanho dos círculos, embora Itatiaia tenha

sido o de maior crescimento, ainda não ultrapassou os municípios que possuem maior número de estabelecimentos (Volta Redonda, Barra Mansa e Resende, especificamente), muito por serem lugares historicamente com forte presença industrial. As cidades da região praticaram isenções fiscais com a preferência pela lógica modal de produção, atraindo grandes fábricas que traziam consigo indústrias que faziam parte da produção.

Segundo dados da Secretária de Desenvolvimento Econômico de Itatiaia, fornecidos a partir da ouvidoria, 14 empresas se beneficiaram da isenção fiscal vinculada à PRODEMI. Destas empresas, 6 são da indústria de transformação e 7 são distribuidoras ou empresas do ramo imobiliário, sendo que os galpões são destinados às indústrias de transformação que atuam em conjunto com a mesma e 1 empresa era um auto posto (quadro 2).

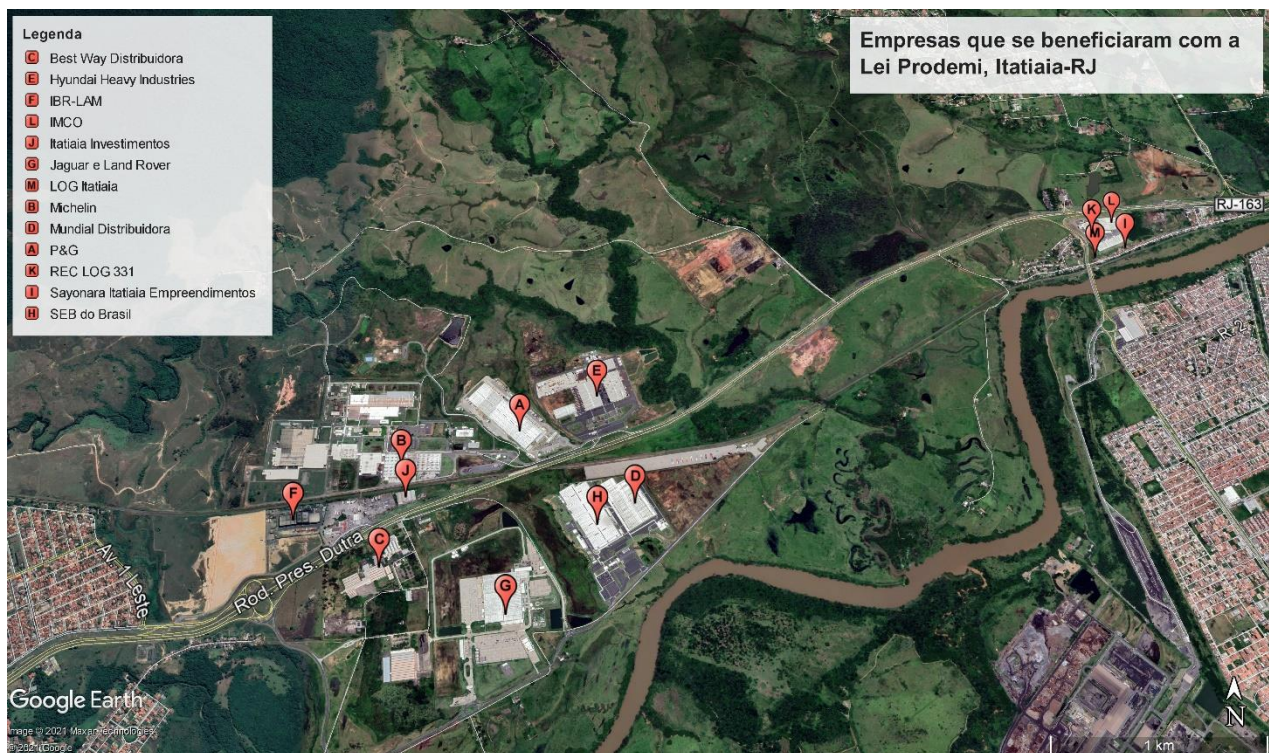
**Quadro 2 - Empresas enquadradas e beneficiadas pela PRODEMI**

<b>Atividades econômicas</b>	<b>Empresas</b>
Indústria da transformação	Sociedade Michelin de Participações, Industria, Comércio Ltda. Hyundai Heavy Industries IBR-LAM – Laminação de Metais Ltda Jaguar e Land Rover – Importação e Comércio de Veículos Ltda SEB do Brasil – Produtos Domésticos Ltda
Comércio atacadista	Procter & Gamble Industrial e Comercial Ltda Best Way Distribuidora de Bens de Consumo Ltda Mundial Distribuidora de Produtos de Consumo Ltda
Incorporação e aluguel de imóveis	Sayonara Itatiaia Empreendimentos Imobiliários SPE Ltda Itatiaia Investimentos Imobiliários e Participações REC LOG 331 Empreendimentos Imobiliários S.A IMCO Participações Ltda LOG Itatiaia SPE Ltda
Comércio de combustíveis	Auto Posto Platinum Ltda

**Fonte:** Secretária de Desenvolvimento Econômico de Itatiaia, 2021.

**Org:** Marcos Silva de Carvalho (2021).

A partir da lista fornecida após o contato, foram sistematizados e mapeados todos os estabelecimentos que receberam a isenção municipal no programa Google Earth Pro de acesso livre (figura 6).



**Figura 6** - Imagem aérea do polo industrial de Itatiaia, com indicação das empresas que foram beneficiadas pela Lei PRODEMI

**Fonte:** Google Earth Pro (2021).

**Org:** Marcos Silva de Carvalho (2021).

O mapa representa os estabelecimentos que se beneficiaram da política fiscal, em que os pontos vermelhos são diferenciados pelas letras de A até H do alfabeto. Sendo notável a concentração das indústrias ao redor da Rodovia Presidente Dutra (BR-116), ao longo dos Km 316 e 317 da via, se caracterizando como uma força de atração levando em consideração a proximidade dos centros consumidores relatados anteriormente. O polo industrial que estava presente no projeto de lei PRODEMI está denotado entre os pontos A, B, C, D, E, H, J e F, sem contar o porto seco que está nessa mesma área.



**Figura 7** - Imagem do estabelecimento da Michelin

**Fonte:** Transporta Brasil, 2021.



**Figura 8** - Imagem do estabelecimento Jaguar e Land Rover – Importação e Comércio de Veículos Ltda

**Fonte:** LinkedIn, 2021.





**Figura 9** - Imagem do estabelecimento IBR-LAM – Laminação de Metais Ltda.

**Fonte:** G1, 2021.



**Figura 10** - Imagem do estabelecimento SEB do Brasil – Produtos Domésticos Ltda

**Fonte:** Visconde de Mauá Informa, 2021.



**Figura 11** - Imagem do estabelecimento Procter & Gamble Industrial e Comercial Ltda

**Fonte:** Telas Guar, 2021.



**Figura 12** - Imagem do estabelecimento LOG Itaipua SPE Ltda

**Fonte:** LogCP, 2021.



**Figura 13** - Imagem do estabelecimento Hyundai Heavy Industries

**Fonte:** 4Machines, 2022.

Os estabelecimentos da indústria de transformação, no ano de 2020, totalizaram 37 unidades, com prevalência daqueles considerados pequenos (tabela 1).

**Tabela 1** - Estabelecimento da Indústria de Transformação no Município de Itatiaia-RJ distribuídos por porte (2020)

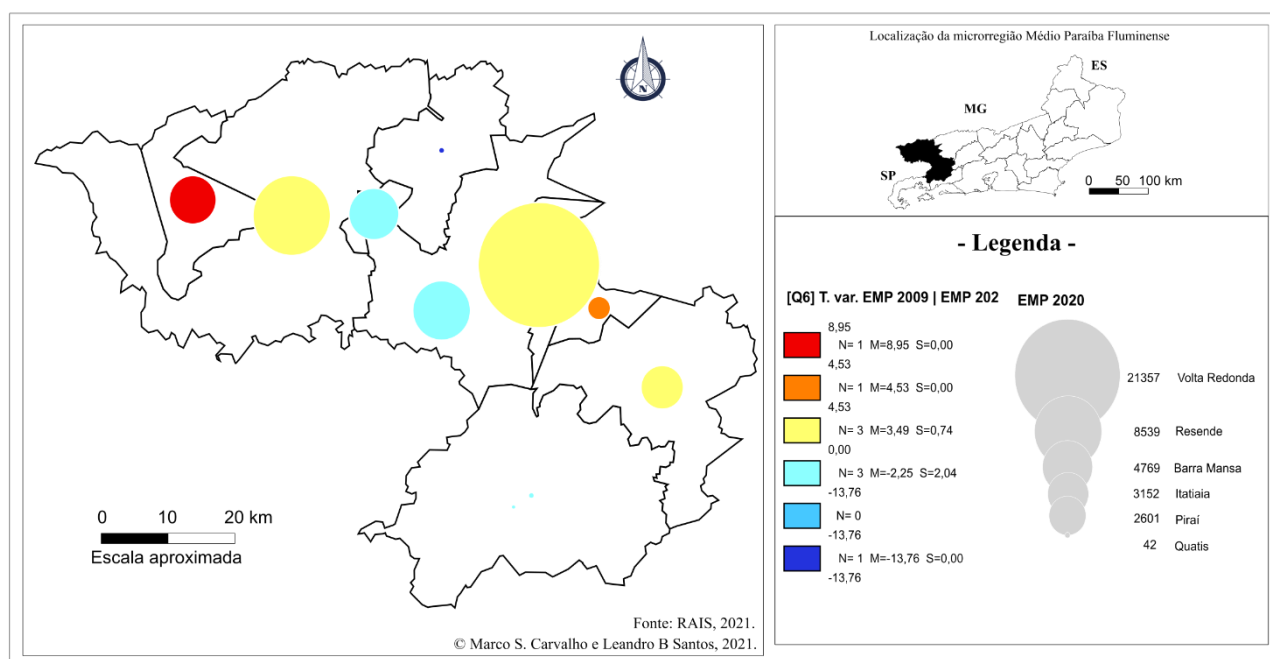
<b>Atividades</b>	<b>0</b>	<b>1 a 4</b>	<b>5 a 9</b>	<b>10 a 19</b>	<b>20 a 49</b>	<b>50 a 99</b>	<b>100 a 249</b>	<b>250 a 499</b>	<b>500 a 999</b>	<b>1000 ou Mais</b>
Produtos Alimentícios	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0
Bebidas	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0
Produtos de Madeira	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Coque, de Produtos Derivados do Petróleo e de Biocombustíveis	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Produtos Farmoquímicos e Farmacêuticos	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Produtos de Borracha e de Material Plástico	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1
Produtos de Minerais Não-Metálicos	0	3	0	0	1	0	0	0	0	0
Metalurgia	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
Produtos de Metal, Exceto Máquinas e Equipamentos	0	4	0	1	1	0	0	0	0	0
Equipamentos de Informática, Produtos Eletrônicos e Ópticos	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Máquinas, Aparelhos e Materiais Elétricos	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Máquinas e Equipamentos	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0
Veículos Automotores, Reboques e Carrocerias	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Móveis	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Produtos Diversos	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
Manutenção, Reparação e Instalação de Máquinas e Equipamentos	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>5</b>	<b>15</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>

**Fonte:** RAIS/CAGED, 2022.

Os dados do número de estabelecimentos por portes/tamanho levantam duas importantes problemáticas do município de Itatiaia. A primeira é que a maioria dos estabelecimentos está concentrada nas empresas de 1 a 4 trabalhadores (15 estabelecimentos ou 40,5% do total), distribuídos na atividade de Produtos de Metal, Exceto Máquinas e Equipamentos onde (4 estabelecimentos), Produtos Alimentícios (3 estabelecimentos), Produtos de Minerais Não-Metálicos (3 estabelecimentos), entre outros. A segunda problemática apresentada por esses dados é que o município se encontra dependente de dois estabelecimentos, respectivamente, das atividades de Produtos de Borracha e de Material Plástico e Máquinas, Aparelhos e Materiais Elétricos, o que o deixa vulnerável a crises ou decisões de ordem distante dos centros de comando das empresas ali instaladas.

### 3.2 Empregos formais e salários da indústria de transformação em Itatiaia

Os estabelecimentos produtivos acima analisados impactaram direta e indiretamente nos empregos formais da indústria de transformação em Itatiaia. O emprego no município se distribui entre indústria de transformação e o setor de serviços, com prevalência do último (figura 14). No entanto, o setor de serviços é composto principalmente pelos ramos logísticos ou de transporte, os quais estão relacionados à dinâmica da indústria de transformação.



**Figura 14** - Variação geométrica dos empregos industriais no Médio vale Paraíba Fluminense (2009 e 2020)

Desde o ano em que se iniciou a isenção fiscal municipal, além dos projetos apoiados no Rioinvest, os empregos em todos os setores dispararam, porém o maior crescimento é na indústria de transformação, cujo incremento foi de 1.786 empregos (de 1.228 para 3.014), um salto de 145,4% no número de empregos formais. É importante frisar também o aumento no setor de serviços, muitos deles relacionados à indústria, já que parte das atividades do setor é formada por terceirizados quando falamos da limpeza, alimentação, segurança nessas fábricas, bem como armazenamento, carga e descarga, atividades auxiliares de transportes. Houve, dessa forma, uma maior complexificação da estrutura produtiva do município.

A figura 14 traz os dados dos empregos formais na indústria de transformação no Médio Vale do Paraíba Fluminense, em que o tamanho dos círculos representa o número de empregos e as cores dos mesmos variam entre vermelho (maior variação) e o azul mais escuro (a menor variação) entre os municípios no período de 2009 a 2020. Os maiores círculos pertencem a Volta Redonda e Resende e, como já evidenciado, se trata dos dois principais centros industriais da região; entretanto, na contramão disso, a maior variação nesse recorte temporal pertence a Itatiaia, que variou 8,95%, demonstrando o aumento da sua importância na geração de empregos da região.

Outro indicador que facilita a compreensão de como esses empregos formais impactam o município diz respeito à sua distribuição ao longo das atividades da indústria de transformação (tabela 2).

**Tabela 2** - Distribuição de empregos formais na Indústria de transformação no município de Itatiaia-RJ (2011 a 2020)

Atividades	Valores absolutos									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Produtos alimentícios	40	50	42	25	18	16	20	20	15	7
Bebidas	0	0	2	2	3	3	5	6	7	9
Produtos têxteis	0	0	0	1	0	0	2	3	0	0
Produtos de madeira	7	23	10	11	11	14	12	12	14	12
Coque, de produtos derivados do petróleo e de biocombustíveis	0	1	1	1	1	1	1	1	1	2
Produtos químicos	6	11	8	0	0	0	0	7	0	0
Produtos farmoquímicos e farmacêuticos	90	92	76	102	109	103	105	114	119	139
Produtos de borracha e de material plástico	1022	1066	1181	1400	1390	1430	1431	1444	1463	1471
Produtos de minerais não-metálicos	3	5	5	9	7	3	9	6	11	32
Metalurgia	0	10	25	112	113	123	139	121	111	104
Produtos de metal, exceto máquinas e equipamentos	46	48	69	53	5	16	32	44	44	48
Equipamentos de informática, produtos eletrônicos e ópticos	36	39	36	34	23	1	15	0	9	0
Máquinas, aparelhos e materiais elétricos	0	0	0	9	10	79	587	568	560	591
Máquinas e equipamentos	132	207	533	443	292	242	245	256	300	332
Veículos automotores, reboques e carrocerias	0	0	19	44	42	339	323	211	196	262
Móveis	4	8	3	5	4	2	1	1	0	0
Produtos diversos	4	34	7	5	9	11	10	6	5	4

Manutenção, reparação e instalação de máquinas e equipamentos	1	0	0	0	0	0	0	28	37	55
<b>Total</b>	<b>1391</b>	<b>1594</b>	<b>2017</b>	<b>2256</b>	<b>2037</b>	<b>2383</b>	<b>2937</b>	<b>2848</b>	<b>2892</b>	<b>3068</b>

**Valores relativos (%)**

<b>Atividades</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
Produtos alimentícios	2,90	3,10	2,10	1,10	0,90	0,70	0,70	0,70	0,50	0,20
Bebidas	0,00	0,00	0,10	0,10	0,10	0,10	0,20	0,20	0,20	0,30
Produtos têxteis	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10	0,10	0,00	0,00
Produtos de madeira	0,50	1,40	0,50	0,50	0,50	0,60	0,40	0,40	0,50	0,40
Coque, de produtos derivados do petróleo e de biocombustíveis	0,00	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10
Produtos químicos	0,40	0,70	0,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,20	0,00	0,00
Produtos farmacêuticos e farmacêuticos	6,50	5,80	3,80	4,50	5,40	4,30	3,60	4,00	4,10	4,50
Produtos de borracha e de material plástico	73,50	66,90	58,60	62,10	68,20	60,00	48,70	50,70	50,60	47,90
Produtos de minerais não-metálicos	0,20	0,30	0,20	0,40	0,30	0,10	0,30	0,20	0,40	1,00
Metalurgia	0,00	0,60	1,20	5,00	5,50	5,20	4,70	4,20	3,80	3,40
Produtos de metal, exceto máquinas e equipamentos	3,30	3,00	3,40	2,30	0,20	0,70	1,10	1,50	1,50	1,60
Equipamentos de informática, produtos eletrônicos e ópticos	2,60	2,40	1,80	1,50	1,10	0,00	0,50	0,00	0,30	0,00
Máquinas, aparelhos e materiais elétricos	0,00	0,00	0,00	0,40	0,50	3,30	20,00	19,90	19,40	19,30
Máquinas e equipamentos	9,50	13,00	26,40	19,60	14,30	10,20	8,30	9,00	10,40	10,80
Veículos automotores, reboques e carrocerias	0,00	0,00	0,90	2,00	2,10	14,20	11,00	7,40	6,80	8,50
Móveis	0,30	0,50	0,10	0,20	0,20	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00
Produtos diversos	0,30	2,10	0,30	0,20	0,40	0,50	0,30	0,20	0,20	0,10
Manutenção, reparação e instalação de máquinas e equipamentos	0,10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	1,30	1,80
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Fonte: RAIS/CAGED, 2022.

Os empregos na indústria de transformação no município são distribuídos de forma desigual com nítida concentração na fabricação de produtos de borracha e de material plástico, que perfaz 47,9% dos empregos. O segundo ramo mais importante, Máquinas, aparelhos e materiais elétricos, responde por 19,3% dos empregos, seguido pelo ramo de fabricação de máquinas e equipamentos, que representa um percentual de 10,80% dos empregos, e pelo ramo de Veículos automotores, reboques e carrocerias, com 8,5% dos empregos formais na indústria de transformação.

Juntos, os quatro ramos acima delineados respondem por 86,5% dos empregos da indústria de transformação no município de Itatiaia. Somente a Michelin perfaz quase metade de todos os empregos formais da indústria de transformação. Pode-se dizer, portanto, que o município depende, fortemente, de 4 grandes empresas, todas elas com sede e controle exercidos em localidades distantes, o que denota não só uma forte especialização produtiva, como também a dependência de capitais multiterritoriais cujas lógicas locais e decisões corporativas podem afetar fortemente a economia local.

Importante salientar que a questão dos empregos foi um dos pontos mais abordados no projeto de lei elaborado e também pelos responsáveis pela implementação da política de atração

de empresas. Segundo Sampaio (2021), o responsável pela implementação da lei PRODEMI, entre os critérios para o enquadramento das empresas, temos: “O primeiro critério é a quantidade de emprego gerado pelas empresas. Também o valor agregado que a empresa gera para aumentar os recursos do município. E o mais importante é a relação de responsabilidade ambiental” (DENÍLSON, 2021).

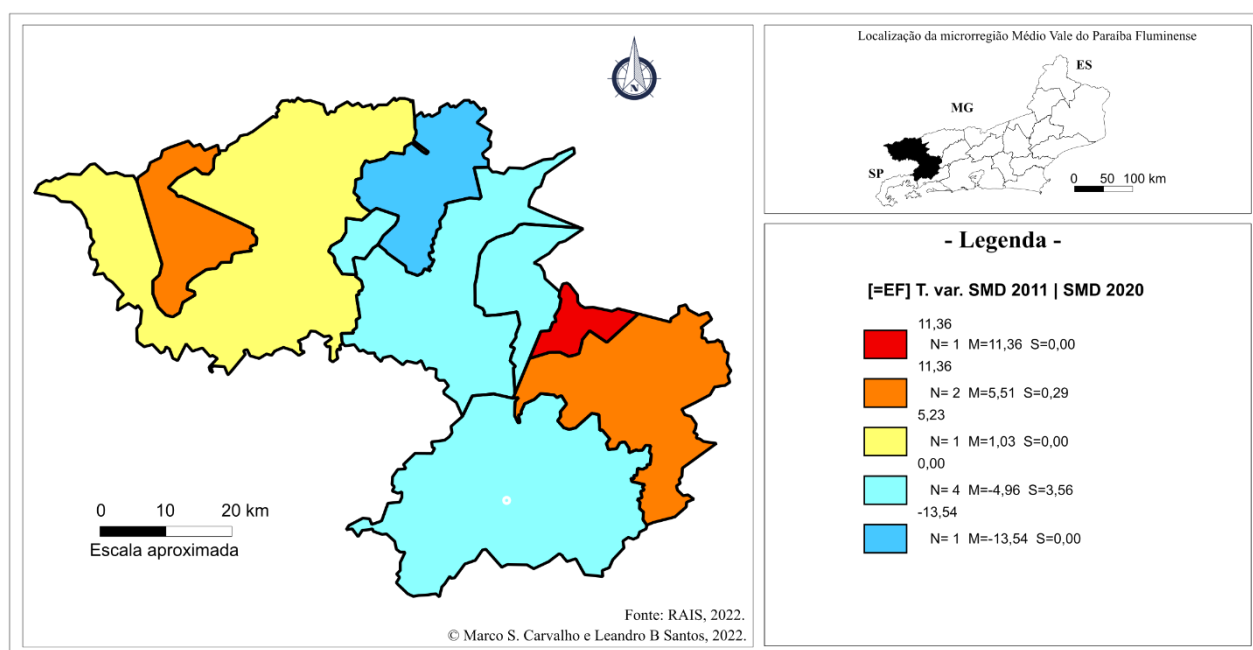
Um indicador que se relaciona diretamente com o aumento do número de empregos é a massa salarial anual da indústria de transformação. Para facilitar a compreensão e padronizar, os dados sobre salários foram corrigidos conforme a inflação do índice IPCA (tabela 3).

**Tabela 3** - Massa salarial da indústria de transformação na microrregião Vale do Paraíba Fluminense, entre 2010 e 2019, em R\$ Milhões (valores reais)

<b>Município</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
Barra Mansa	104	114	121	128	144	120	127	135	145	130	146
Itatiaia	40	48	63	74	89	81	116	141	134	133	144
Pinheiral	4	4	5	6	7	6	6	7	9	13	19
Pirai	32	34	42	40	43	46	50	63	72	91	98
Porto real	219	248	265	287	229	181	195	221	204	174	160
Quatis	2	1	1	1	0,6	0,9	0,4	0,5	1	0,6	0,6
Resende	190	223	223	259	254	223	244	488	444	459	444
Rio claro	0,4	0,5	0,7	0,7	0,8	0,8	0,7	0,8	0,9	0,9	0,7
Volta redonda	366	395	435	468	485	467	472	542	567	634	634
<b>Total</b>	<b>956</b>	<b>1.068,3</b>	<b>1.155,9</b>	<b>1.262,4</b>	<b>1.252,6</b>	<b>1.126,0</b>	<b>1.213,2</b>	<b>1.598,2</b>	<b>1.577,1</b>	<b>1.634,4</b>	<b>1.647,8</b>

**Fonte:** RAIS/CAGED, IBGE. 2021.

A tabela demonstra que a massa salarial, em valores correntes com valores reais corrigidos pela inflação (IPCA), é elevada principalmente nos municípios que apostaram na isenção fiscal e atração de empresas. Apenas em três casos esse padrão não se repete (Pinheiral, Quatis e Rio Claro), que se destacam como cidades dormitório, cedendo mão de obra para os municípios vizinhos. Os dados apresentados nas tabelas acima foram espacializados de modo a permitir a leitura dentro da microrregião (figura 15).



**Figura 15** - Variação geométrica da massa salarial na Indústria de transformação em Itatiaia em valores reais (2011 a 2020)

Os valores do salário médio regional são altos, mas há de se destacar a renda adicionada às receitas de Itatiaia que, em valores nominais ou reais, apresentam um aumento de quase R\$ 100.000.000, tendo inclusive mais receitas do que Barra Mansa, antiga cidade industrial na região. Em comparação com os valores adicionados por outros municípios, Pirai foi terceiro que mais adicionou renda à economia local.

### 3.3 Papel da indústria no valor adicionado e arrecadação de Itatiaia

A presença de vários estabelecimentos industriais, principalmente de grande porte e em indústrias com bens com alto valor adicionado, tem efeito na economia local sobre o VAB (Valor Adicionado Bruto da indústria) (tabela 4).

**Tabela 4** - VAB (Valor Adicionado Bruto) deflacionado da indústria de transformação no Vale do Paraíba Fluminense, entre 2007 e 2018, em R\$ (valores reais)

Municípios	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Barra Mansa	1.199.847	1.432.152	1.342.317	1.484.755	1.941.625	1.861.163	1.102.976	806.662	790.655	988.654
Itatiaia	410.154	532.784	445.115	557.059	353.629	708.619	874.155	679.958	1.049.541	1.073.719
Pinheiral	19.191	26.816	331.52	31.526	37.538	28.873	30.140	52.158	45.027	117.186
Pirai	714.183	812.264	719.993	1.027.450	1.024.695	788.708	975.670	1.048.324	903.226	904.218
Porto Real	2.157.506	2.701.736	2.092.189	1.909.331	2.357.987	1.386.142	974.912	693.910	867.743	818.104
Quatis	166.361	178.336	149.538	89.653	71.928	58.849	27.894	25.087	24.237	16.366
Resende	2.144.654	3.654.333	3.832.631	3.379.728	4.259.880	2.738.628	1.502.016	1.072.454	1.571.046	1.693.768
Rio das Flores	113.190	942.25	57.429	72.035	48.210	54.566	52.565	38.357	31.681	39.766
Volta Redonda	4.526.863	5.868.845	4.988.629	524.1417	4.537.811	3.845.462	3.269.203	2.745.165	2.766.971	4.339.385
<b>Total</b>	<b>11.451.949</b>	<b>15.207.266</b>	<b>13.627.841</b>	<b>13.792.954</b>	<b>14.633.303</b>	<b>11.471.010</b>	<b>8.809.531</b>	<b>7.162.075</b>	<b>8.050.127</b>	<b>9.991.166</b>



Fonte: IBGE, 2022.

Os dados do VAB da indústria na microrregião confirmam o que Itatiaia apresentou valores positivos quando novos estabelecimentos industriais começaram a fazer parte da realidade do município. Itatiaia se tornou o município que mais adicionou ativos a realidade a partir da indústria de transformação, saltando de R\$ 410 milhões para um pouco mais de R\$1 bilhão. No período, o município avançou da sexta posição para a terceira no que se refere à adição de valor ao processo produtivo de bens e serviços na sua microrregião, refletindo a presença de grandes estabelecimentos nas quatro principais atividades econômicas com maior expressão na economia local.

O impacto do aumento do VAB da indústria se traduz no aumento do Produto Interno Bruto (PIB), que, apesar de não ser um indicador que demonstre a realidade e sua desigualdade, se constitui em um importante fator a ser analisado. O mapa abaixo representa a variação do PIB onde os círculos e seu tamanho representam o valor do PIB. As cores vermelhas, o PIB em 2008, e a cor azul, representa o mesmo em 2019 (figura 16).

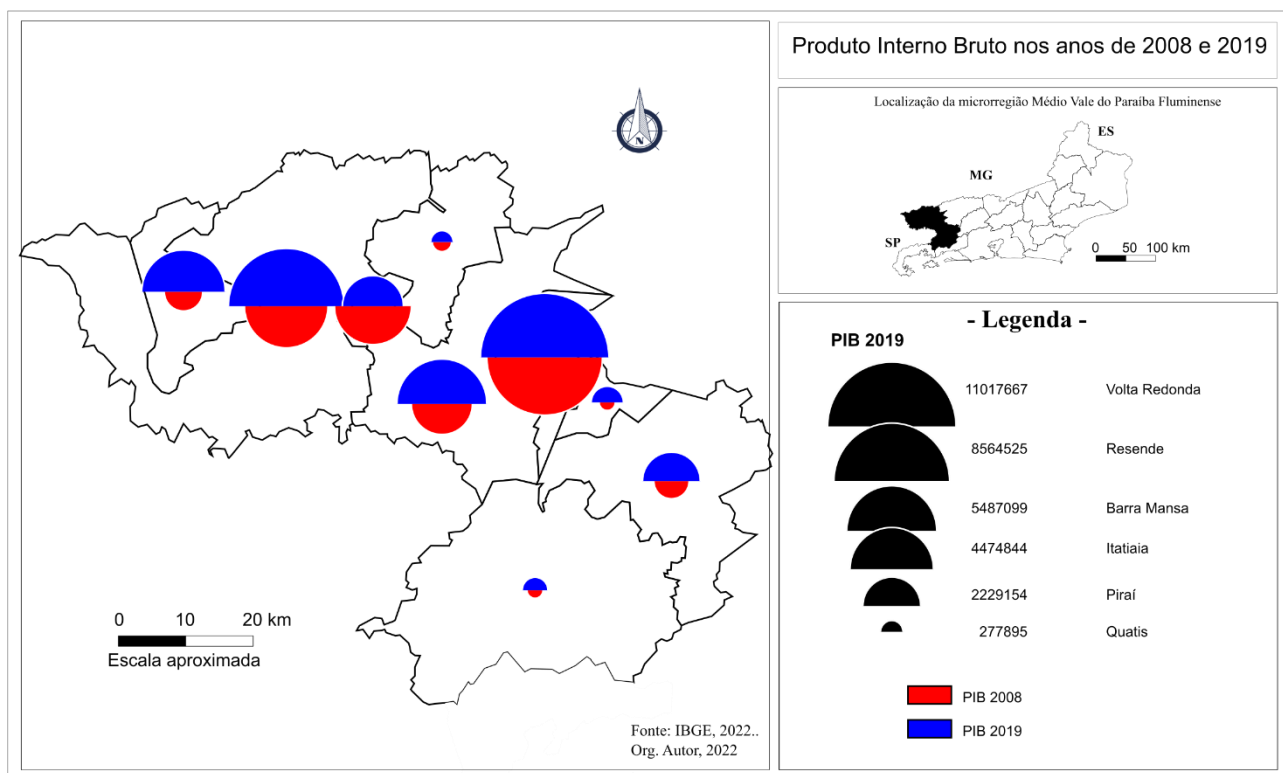


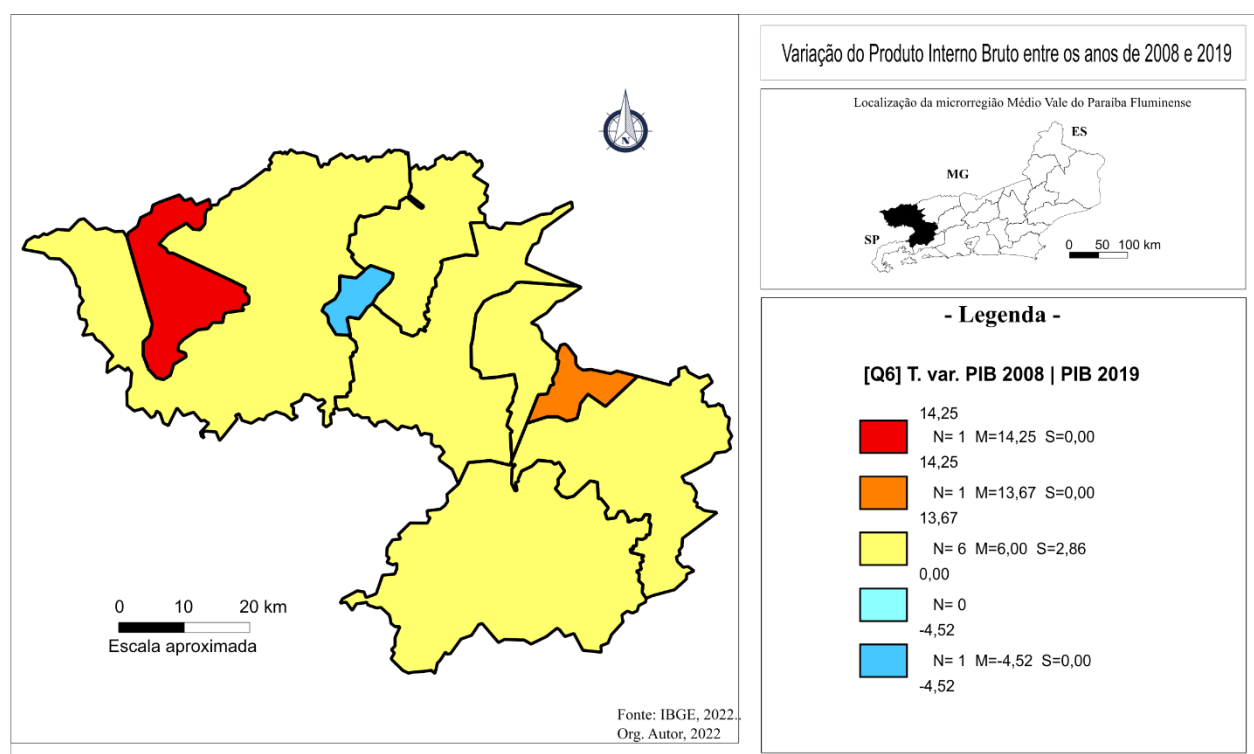
Figura 16 - Variação do PIB no Médio Vale Paraíba Fluminense (2008-2019)

Interpretando os dados apresentados pelos indicadores é possível notar como grande parte dos municípios da região aumentou o seu PIB, tendo como exceção apenas o município de Porto Real cujo PIB de 2019 foi inferior ao de 2008. Entre aqueles que mais aumentaram no âmbito regional, chama a atenção Itatiaia, em que o semicírculo azul representa um valor bem maior em 2019, com variação maior do que todos os outros municípios da região.

Assim como demonstrado nas outras representações e em outros indicadores, o município de Itatiaia apresenta um aumento relativo do PIB superior aos demais municípios da região. Em uma entrevista realizada com o responsável do setor público, já citado acima, foi comentada a importância do aumento dessa arrecadação presente no PIB:

Sim, os impactos são positivos. Quando cheguei na secretaria em 2009 a arrecadação de 2008 do município era de 48 milhões. E hoje a receita do município ultrapassa os 350 milhões e está previsto para 2022 mais de 400 milhões. Geração de emprego, foram mais de 3.800 empregos gerados direto, tanto na implantação das empresas, na construção civil, quanto na geração de empregos direto nas indústrias (DENÍLSON. 2021)

A figura 17 permite analisar a variação do PIB na região. Itatiaia novamente é quem mais aumentou sua participação - indicado pela escala de cor o vermelho (quem mais variou) e o tom de azul mais escuro (quem tem menor variação) - no PIB regional. A partir da análise e interpretação dos dados da variação do PIB dos municípios entre os anos de 2008 e 2019 é importante enfatizar que o PIB de grande parte da região esteve em alta, com apenas Porto Real apresentando queda. A representação cartográfica mostra como se destacam os municípios de Itatiaia e Pinheiral, com variação acima dos 10%, cabendo a Itatiaia a maior variação positiva (14,25%).



**Figura 17 - Variação % do PIB no Médio Vale Paraíba Fluminense (2008-2019)**

Não só o VAB industrial e o PIB apresentaram mudanças relevantes na região, como ainda os repasses constitucionais de Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), que estão vinculados diretamente à dinâmica econômica dos territórios (tabela 5).

**Tabela 5 - Arrecadação de ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) na microrregião Vale do Paraíba Fluminense, entre 2010 e 2019, em R\$ milhões (valores reais)**

<b>Municípios</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
Barra Mansa	160,3	179,8	212,6	242,8	134,5	123,8	124,1	153,6	82,5	80,1
Itatiaia	153,7	161,0	171,5	158,9	112,3	160,1	148,0	158,8	141,5	156,2
Pinheiral	5,2	5,1	7,1	6,1	3,7	5,5	7,5	18,9	26,6	40,7
Piraí	52,4	67,0	113,6	120,5	200,5	146,3	170,7	205,6	213,9	226,9
Porto Real	338,1	272,2	212,1	137,8	116,0	110,5	130,2	130,4	115,7	98,5
Quatis	2,6	1,8	2,3	2,0	1,4	1,0	1,0	0,6	1,2	1,6
Resende	330,4	426,1	452,6	392,1	343,0	352,1	403,4	524,7	380,0	390,6
Rio Claro	1,0	1,0	1,2	1,6	1,2	63,8	0,2	0,2	0,2	0,6
Volta Redonda	999,8	864,5	708,2	565,6	531,4	318,0	624,7	678,9	205,0	179,5
<b>Total</b>	<b>2.043,6</b>	<b>1.978,5</b>	<b>1.881,4</b>	<b>1.627,5</b>	<b>1.444,0</b>	<b>1.281,0</b>	<b>1.609,9</b>	<b>1.852,8</b>	<b>1.166,6</b>	<b>1.174,8</b>

Fonte: SEFAZ-RJ, 2022.

Toda a microrregião sofreu com fortes alterações em que até os municípios com forte histórico industrial e comercial (Barra Mansa e Volta Redonda) apresentaram fortíssima queda na arrecadação do imposto, perdendo destaque para municípios que começaram a ganhar força

no cenário da atração industrial (Itatiaia e Pirai). Chama atenção também a forte queda do município de Porto Real. Essa dinâmica reforça o que já foi apresentado anteriormente, que é a forte dependência de muitos municípios de poucas grandes empresas e sujeitos não só às decisões e ordens distantes, como também às crises econômicas ou setoriais que reverberam nessas economias. Entretanto, segundo os dados apresentados, o município de Itatiaia conseguiu recuperar a arrecadação de ICMS ao final da série. Pinheiral e Pirai foram os que apresentaram maior expansão relativa.

### 3.4 Impactos sobre os indicadores demográficos

Mudanças de diversas escalas foram notadas no município de Itatiaia e, ao longo da pesquisa e acessos aos dados dos mais diversos disponibilizados, pode-se ter noção da complexidade das mudanças ocorridas. O indicador que chama a atenção é a expansão da densidade demográfica na Microrregião do Médio Vale Paraíba e também de Itatiaia, que, segundo os três últimos censos demográficos, tornou-se um polo de atração de migração populacional, deixando de ser uma cidade onde a maioria da população era rural para uma massa populacional em grande parte urbana (tabela 6).

**Tabela 6 - População Rural e Urbana nas cidades da Microrregião do Vale do Paraíba**

Município	1991			2000			2010		
	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural	Total
Barra Mansa	166673	5543	172216	165134	5619	170753	176230	1583	177813
Itatiaia	9831	6242	16076	11728	13011	24739	27813	970	28783
Pinheiral	-	-	-	17672	1809	19481	20411	2308	22719
Pirai	26290	7492	33782	18070	4048	22118	20836	5478	26314
Porto Real	-	-	-	11388	707	12095	16497	95	16592
Quatis	-	-	-	9469	1261	10730	12029	764	12793
Resende	75704	16053	91757	95963	8586	104549	112331	7438	119769
Rio Claro	8644	5021	13665	11616	4612	16228	13769	3656	17425
Volta Redonda	220097	208	220305	242053	10	242063	257686	117	257813
<b>Total</b>	<b>507239</b>	<b>40559</b>	<b>547.798</b>	<b>583093</b>	<b>39663</b>	<b>622756</b>	<b>657602</b>	<b>22409</b>	<b>680011</b>

Fonte: IBGE-Censo demográfico, 2021.

A tabela possibilita verificar como a população rural e urbana se distribui nos municípios do Médio Vale Paraíba, sendo notável como Itatiaia tem um crescimento populacional de aproximadamente 55%, ou seja, a população com um dos maiores crescimentos relativos de toda a região. A microrregião a partir do censo de 1991 começou a atrair os investimentos do FUNDES e conseqüentemente ser o destino de migrações que buscavam novos empregos e oportunidades familiares. Outro detalhe é que a população rural que foi

reduzida quase pela metade em todos os municípios que passaram a ter população majoritariamente urbana.

Nesse contexto se vê a expansão demográfica em todos os municípios, sendo que Itatiaia foi o que mais exibiu variação, saltando da posição de quinto maior município com população para a terceira posição, tornando-se um foco da expansão demográfica na microrregião e no Estado do Rio de Janeiro. A instalação de grandes empreendimentos, vinculados a indústrias motrizes com efeito de arrasto, impactando na dinâmica econômica e no mercado de trabalho local, foi um dos determinantes na atração populacional.

#### 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

As mudanças na região do Médio Vale do Paraíba tiveram início nos anos 1950 com a construção da usina hidrelétrica do Funil e da Rodovia Presidente Dutra, momento que ocorre a ressignificação das antigas redes produzidas durante a época do ouro e do café, quando Itatiaia desempenhava um papel de entreposto, um nó na rede de ligação entre as antigas regiões mineradoras ou produtoras e os portos no litoral. A ressignificação das redes, acompanhada de políticas de atração estadual e municipal, colocou Itatiaia na rota de investimentos estruturantes em finais do século XX e início do XXI, com a chegada de empresas multinacionais produtoras de produtos pneumáticos, eletrodomésticos e automóveis.

O município de Itatiaia e sua região se tornaram locus de atração industrial no Estado do Rio de Janeiro a partir de finais do século XX, muito em função de políticas anteriores, como a política desenvolvimentista do governo federal. Em finais dos anos 1990, com a abertura econômica e a redução do papel do Estado na economia, o setor privado assume centralidade e estimula estados e municípios a oferecerem as condições ideais para sua instalação. Nesse contexto, aqueles territórios dotados de condições gerais de produção favoráveis à reprodução ampliada do capital são beneficiados com a instalação das empresas.

No Médio Vale Paraíba, além da situação geográfica extremamente favorável por estar entre os três principais mercados do país (São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais), também a instalação de redes de infraestrutura (Rodovia Presidente Dutra, ferrovias, Usina Hidrelétrica do Funil), instituições de ensino superior, Universidade Federal Fluminense indústrias de base (CSN) e combinação de políticas estaduais e municipais de atração de empresas, entre outros, agiram no sentido de propiciar as condições gerais de produção necessárias para a instalação de diversas empresas, especialmente daquelas ligadas à indústria de material de transporte

É importante pontuar como a política do PRODEMI foi um marco na indústria de transformação em Itatiaia, já que, em todos os indicadores levantados, foi possível verificar mudanças consideráveis nas dinâmicas populacional, produção industrial, emprego formal, massa salarial, entre outros. Porém, com a instalação desses investimentos extralocais, economia municipal se fez ainda mais dependente do setor industrial, principalmente da indústria de transformação, já que o setor de serviços está intimamente ligado à indústria. Outro ponto importante a ser levantado é a evasão da renda gerada na cidade de Itatiaia, haja vista a presença de estabelecimentos comerciais e de serviços os quais não encontram incentivos para

se instalarem na cidade ou então sofrem com a hinterlândia das cidades médias e de porte médio como Resende, Volta Redonda e Barra Mansa tendo histórico

comercial e maior facilidade para esses investimentos. A inserção do município de Itatiaia na disputa por investimentos, dotando o território de todas as virtudes necessárias à realização do capital e tendo como apelo a geração de emprego e renda, precisa ser avaliada criticamente, na medida em que empregos e salários não suprem aquilo que o município abre mão na forma de impostos.

As políticas estadual e municipal visaram dotar o território de condições gerais de produção favoráveis ao capital, mas desconsideraram ou até mesmo potencializaram as questões urbanas, principalmente a falta de serviços mais especializados. A partir da análise dos dados é possível notar algumas implicações das políticas estadual e municipal sob o território de Itatiaia.

Por último, mas não menos importante, embora não tenha sido possível confirmar essa hipótese por conta da impossibilidade de se realizar o censo e da não realização do censo demográfico, muitos trabalhadores na indústria podem não residir em Itatiaia. Apesar dos prós e contras é possível afirmar que a cidade de Itatiaia se insere num contexto do eixo de desenvolvimento propiciado pela ligação entre as cidades do Médio Vale do Paraíba, visto todo o entrelaçamento da trajetória histórica e da divisão territorial do trabalho que integra diversas dinâmicas econômicas, sociais e espaciais na região. A conformação de um eixo de desenvolvimento e a maior integração territorial têm a ver com a existência das condições gerais de produção, que age atraindo fixos e fluxos.





## 5. REFERÊNCIAS

- BARCELOS, Daniel R. **Guerra fiscal e alienação do território no Estado do Rio de Janeiro**. 157f. Dissertação de mestrado, Universidade Federal Fluminense, Campos dos Goytacazes, 2018.
- BARCELOS, Daniel R.; SANTOS, Leandro B. Política de isenção fiscal e dinâmica econômica no Estado do Rio de Janeiro nos anos 2010. **Revista Cerrados**, n. 16, p. 189-212, 2018.
- BATISTA, I. Redes produtivas e novas territorialidades no sul Fluminense. **Rio de Janeiro: IG-UFRJ**, p. 95- 249. 2006.
- BECKER, B. A emergência do Brasil como potência regional na economia-mundo. In: BECKER, Bertha, EGLER, C. **Brasil uma nova potência regional na economia mundo**. Riode Janeiro: Bertrand Brasil. 1993. P 123-168.
- BENKO, G. **Economia, espaço e globalização na aurora do século XXI**. São Paulo: Hucitec, 1996. p. 130- 162.
- BENKO, G. Os novos espaços industriais: a lógica locacional. In: **Cadernos IPUR/UFRJ ano VII, nº 1**. Riode Janeiro, 1993. P 9-25.
- BENTES, J. C. D. G. Reestruturação produtiva e espacial da Microrregião do Vale do Paraíba Fluminense: reflexões sobre as transformações iniciadas com a implantação de atividades e formas urbanas dispersas. **Espaço Aberto**, p. 117–135, 2017.
- BORGES, C (Org). **Revista da academia Itatiaiaense de história**. nº1. Itatiaia, 2005.
- BRAGA, Rhalf M. Tendências e perspectivas das teorias locacionais no período contemporâneo. **Geografares**, n. 6, p. 167-179, 2008.
- BRANDÃO, C. **Território e desenvolvimento**: as múltiplas escalas entre o local e o global. Editora Unicamp:Campinas, Brasil, p. 209-211. 2007.
- Ribeiro, José & Santos, José. **Desenvolvimento Endógeno e Política Regional**. 2005.
- CASTELLS, M. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra. 2019.
- CASTELLS, M. Os elementos da estrutura urbana. In: CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. São Paulo:Paz e Terra, 2020. P 203-336.
- CATAIA, M; SOUZA, M. Adélia Aparecida de. **Território Nacional e Fronteiras Internas: a fragmentação do território brasileiro**. 2001. 164f. Tese (Pós-Graduação em Geografia). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.
- CORRÊA, R. L. **O enfoque locacional na Geografia**. Terra Livre, ano 1, n 1.1986. P 62-64.
- DAVIDOVICH, F. MetrÓpole e território: metropolização do espaço no Rio de Janeiro. **Cadernos Metropole**, p 67–77, 2001.
- Entrevista Exclusiva com Denilson Sampaio: Itatiaia celebra 27 anos de olho no futuro.
- REVISTA PORAQUI**. 2016. Disponível em <<http://www.revistaporaqui.com.br/>>.
- FIRKOWSKI DE FREITAS, O; SPOSITO, E. S. (org). **Industria ordenamento e território**: a contribuição de André Fisher. São Paulo: Expressão popular: UNESP. Programa de pós graduação em Geografia. 2008.
- GONZAGA, R; ANTUNES, M. Desenvolvimento regional e lei PRODEMI: impactos sobre a geração de empregos e a receita pública em Itatiaia (RJ). **Revista Internacional de Ciências**, [S.l.],

v. 7, n. 2, p. 236 - 246, jan. 2018.

GUIMARÃES, Sergio and AZEVEDO, João Pedro (2007): **RIOLOG: Uma avaliação ex-post.**

HARVEY, D. **A condição pós-moderna.** Uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Loyola, 2006, p. 116-184.

HARVEY, D. A geografia da acumulação capitalista: uma reconstrução da teoria marxista. In:

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço.** São Paulo: Annablume, 2005. P 39-72.

HARVEY, D. A produção das configurações espaciais: mobilidade. In: HARVEY, D. **Os limites do capital.** São Paulo: Boitempo, 2013. P 477-522.

ITATIAIA. **Lei complementar N.18, de 10 de Junho de 2009.** Itatiaia, RJ: Prefeitura Municipal. 2009.

ITATIAIA. **A história do município.** Itatiaia-RJ: Câmara municipal, 2019. Disponível em <[www.cmi.rj.gov.br](http://www.cmi.rj.gov.br)>.

Instituto Chico Mendes. Parque Nacional do Itatiaia. 2021. Disponível em <<https://www.icmbio.gov.br/portal/parnaitatiaia>>.

LENCIONI, S. Condições Gerais de Produção. In: SPOSITO, Eliseu. **Glossário de geografia humana econômica.** São Paulo: Ed. Unesp, 2017. p 73-78.

LENCIONI, S. Condições gerais de produção: um conceito a ser recuperado para a compreensão das desigualdades de desenvolvimento regional. *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales.* Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2007, vol. XI, núm. 245 (07).

LIMONAD, E. **Os lugares da urbanização: o caso do interior fluminense.** 247f. Tese (doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Programa de Pós-Graduação em Estruturas Urbanas Ambientais, Universidade de São Paulo, 1996.

LIMONAD, E. Rio de Janeiro, uma nova relação capital-interior? In LIMONAD, E.; HAESBAERT, R.; MOREIRA, R. (Org.) **Brasil Século XXI - Por uma nova regionalização? agentes, processos, escalas.** Rio de Janeiro: Letra Capital, 2a ed., 2015. P. 78-92.

MANZAGOL, Claude. Introdução. In: \_\_\_\_\_ . **Lógica do Espaço Industrial.** São Paulo: DIFEL, 1985. P 11-15

MATUSHIMA, Marcos. Teorias do desenvolvimento e eixos: uma perspectiva a partir da análise geográfica. In: SPOSITO, Eliseu S. (Org). **Teorias na Geografia.** Rio de Janeiro: Editora Consequência. 2020

MELLO, Eduardo D. F. **Escolhas estratégicas e Guerra Fiscal:** competição ou cooperação no caso do Estado do Rio de Janeiro. 124f. Dissertação de Mestrado, Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2008.

MEDEIROS, Marco Aurélio. Saiu o Novo RioLog: Agora o Rio de Janeiro ficou competitivo!. 2020. Disponível em: < [www.gestaomultipla.com.br](http://www.gestaomultipla.com.br)>.

MORAES, Anna M.; SANTOS, Leandro B. Indústria e organização espacial: lógicas locais dos investimentos na indústria de transformação no estado do Rio de Janeiro (2006-2016). **Espaço e Economia [Online]**, 15, 2019.

NUNES, Magda. **Meio Século da Indústria do Funil (RJ).** 2019. Disponível em: <[www.furnas.com.br](http://www.furnas.com.br)>

OLIVEIRA, F. **Reestruturação produtiva, território e poder no Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro: Garamond, 2008.

PRADO, S. Guerra fiscal e políticas de desenvolvimento estadual no Brasil. **Economia e sociedade**, n. 13, p. 1- 40, 1999.

PEREIRA, José Maria D. Uma breve história do desenvolvimentismo no Brasil. **Cadernos do Desenvolvimento, Rio de Janeiro: Centro Internacional Celso Furtado de Políticas para o Desenvolvimento**, ano 1, n. 1, p. 121-142, 2006.

RAMALHO, J. Ricardo. Indústria e desenvolvimento: efeitos da reinvenção de um território produtivo no Riode Janeiro. **Revista Pós Ciências Sociais**, v. 12, n. 24, p. 117-142. 2015.

RAMALHO, J. Ricardo; SANTANA, M. Aurélio. Trabalho, desenvolvimento e território: a implantação da indústria automobilística no Sul Fluminense. In. X Encontro de Geógrafos da América Latina – 20 a 26 de março de 2005 – Universidade de São Paulo, São Paulo. **Anais... X Encontro de Geógrafos da América Latina**, 2005.

RICHARDSON, Harry. Introdução. In: RICHARDSON, Harry. **Economia Regional**. Rio de Janeiro: ZAHAR. 1969. P 13-23

RIO DE JANEIRO. **LEI Nº 4533 DE 04 DE ABRIL DE 2005**. Rio de Janeiro-RJ. Secretaria daFazenda do Estado, 2005.

RIO DE JANEIRO. **DECRETO Nº 22.921, DE 10 DE JANEIRO DE 1997**. Rio de Janeiro-RJ. Secretaria daFazenda do Estado, 1997.

**Revista da Academia Itatiaiaense de História**, nº1, 2005.

SAMPAIO, Denilson. Questionário Respondido a Marcos Silva de Carvalho. Itatiaia, 21 de Julho de 2021.

SÁNCHEZ-HERNANDEZ, J. Luis. **El eje Irún-Aveiro: Geografia de un eje de desarrollo**. Salamanca, 1998.

SANTOS, Flaviane. Teorias da localização e a questão locacional. In: SPOSITO, Eliseu S. (Org). **Teorias na Geografia**. Rio de Janeiro: Editora Consequência. 2020. P 351-373.

SANTOS, Leandro B. Os incentivos fiscais e seus impactos no território fluminense no início do século XXI. In: XVII Encuentro de Geógrafos de América Latina, 2019, Quito. **Anais... XVII Encuentro de Geógrafos de América Latina**, 2019.

SANTOS, Leandro B. **Políticas de incentivos fiscais e dinâmica industrial no estado do rio dejaneiro**. 2021.*No prelo*.

SANTOS, M. Guerra dos Lugares. **Folha de S. Paulo**. São Paulo. 08 ago. 1999. p. 3-5.

SILVA, Robson D. **Indústria e desenvolvimento regional no Rio de Janeiro: 1990-2008**. 1.ed. Rio deJaneiro: Editora FGV, p. 91-179. 2012.

SILVA, William R. Cidade e Indústria. Interações Espaciais no Médio Vale do Paraíba - Cenário emTransição.**Espaço Aberto**, p. 9–26, 2017.

SOBRAL, B. Leonardo Barth. A Evidência da estrutura produtiva oca: o estado do Rio de Janeiro como um dos epicentros da desindustrialização nacional. In: NETO, Aristides Monteiro *et al*. **Desenvolvimento Regional no Brasil: políticas, estratégias e perspectivas**. Rio de Janeiro: IPEA, p 397-426. 2017.

SOBRAL, Bruno L. B. O sentido histórico da formação econômica fluminense e desdobramentos para a crise desuas finanças públicas estaduais: desafios estruturais diante da estrutura produtiva oca. **Anais... XXIII Encontro Nacional de Economia Política**, Niterói, p. 1- 25, 2018.

SOUZA, M. Lopes de. Redes. In. SOUZA, Marcelo Lopes de. **Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio- espacial**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2018. p 163-178.

SPOSITO, Eliseu S. Rede Urbana e eixos de desenvolvimento: dinâmica territorial e localização da indústria e do emprego no Estado de São Paulo. In. SPOSITO, E. S. **O novo mapa da indústria no século XXI**. São Paulo: Editora da Unesp, 2015, p.369-404.

VASCONCELLOS, Bianca Louzada Xavier. **Desenvolvimento Regional e Estrutura Produtiva: Um Estudo Sobre a Região do Médio Paraíba (RJ)**. 2016. 185 p. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Territorial em Políticas Públicas, Desenvolvimento e Políticas Públicas). Instituto Multidisciplinar, Instituto de Ciências Humanas e Sociais, Instituto de Tecnologia, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Nova Iguaçu, RJ, 2016.

## **ANEXO**

## **6. ANEXO**

### **ROTEIRO DE ENTREVISTA - PRODEMI**

#### **DADOS GERAIS**

1. Nome do(a) entrevistado(a):
2. Função:
3. Tempo no comando da pasta:

#### **QUESTÕES**

4. Quais são as principais atividades desenvolvidas pela área de desenvolvimento econômico?
5. Qual a relação do setor público com as intuições privadas em Itatiaia?
6. O setor público é responsável pela implementação de política específica de atração de investimentos? Ou políticas mais gerais? Se sim, quais?
7. Quais tipos de incentivos são oferecidos aos capitais privados? Como eles funcionam?
8. Quais são os critérios de seleção dos investimentos que recebem(rão) os incentivos tributários e fiscais?
9. A política de isenção fiscal está operando? Existem outras políticas setoriais de estímulo à atração e investimentos?
10. É possível detalhar os impactos dessas isenções sobre arrecadação, investimentos e empregos no município?
11. Existem contrapartidas exigidas das empresas beneficiárias pela instituição? Quais são elas?
12. Quem é responsável pela fiscalização das políticas de isenção fiscal? Como isso ocorre?
13. Qual a sua avaliação pessoal sobre os incentivos tributários e fiscais para o desenvolvimento econômico do município após 10 anos da institucionalização do projeto?

Agradeço pela prestimosa atenção.