

## EIXOS DE DESENVOLVIMENTO, ISENÇÕES FISCAIS E INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO EM ITATIAIA-RJ

**Marcos Silva de Carvalho**

Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), Rio de Janeiro, RJ, Brasil

E-mail: [marcos\\_carvalho@id.uff.br](mailto:marcos_carvalho@id.uff.br)

**Leandro Bruno Santos**

Universidade Federal Fluminense (UFF), Campos dos Goytacazes, RJ, Brasil

E-mail: [leandrobruno@id.uff.br](mailto:leandrobruno@id.uff.br)

### Resumo

A ideia de eixo de desenvolvimento coloca centralidade no território e na sua capacidade de atração dos investimentos graças à presença de via de alta capacidade de transporte material e imaterial, da cadeia de núcleos urbanos e das ações dos agentes nas políticas locais e na mobilização dos recursos. Este texto visa analisar o papel desempenhado pelas políticas de isenções fiscais e pelo eixo de desenvolvimento da Rodovia Presidente Dutra no processo de reestruturação produtiva em Itatiaia-RJ. A metodologia utilizada abrangeu levantamento e leitura bibliográficos, coleta de dados secundários, realização de entrevistas, sistematização e análise dos dados. Os resultados indicam que, desde anos 1990, muitos investimentos se concretizaram em Itatiaia, quando teve início uma política estadual de atração de investimentos e iniciativas municipais voltadas à instalação de empresas. O município apresentou aumento considerável dos estabelecimentos, empregos formais, massa salarial e VAB na indústria de transformação. Esse incremento da indústria nos âmbitos local e regional deve-se não somente às políticas estadual e municipal, como também às facilidades propiciadas pelas redes técnicas existentes (rodovia, ferrovia e porto seco).

**Palavras-chave:** Eixos de Desenvolvimento; Dinâmicas Territoriais; Indústria da Transformação; Itatiaia.

## DEVELOPMENT AXES, TAX EXEMPTIONS AND PROCESSING INDUSTRY IN ITATIAIA-RJ

### Abstract

The idea of axis of development puts centrality in the territory and in its ability to attract investments thanks to the presence of high capacity of material and immaterial transport, chain of urban nuclei, actions of agents and actors in local policies and resource mobilization. This text aims to analyze the role played by tax exemptions and the axis of development of the Presidente Dutra Highway in the process of productive restructuring in Itatiaia-RJ. The methodology used included bibliographic research and reading, secondary data collection, interviews, systematization and data analysis. The results achieved indicate that, since the 1990s, many investments have been made in the municipality, when a state policy of attracting investments and municipal initiatives began, providing the installation of companies. The municipality presented a considerable increase in establishments, formal jobs, wage mass and GVA in the processing industry. These dynamics presented by the industry are due not only to state and municipal policies, but also to the facilities provided by existing technical networks (highway, railway and dry port).

**Key words:** Development Axes; Territorial Dynamics; Transformation Industry; Itatiaia.

## **EJES DE DESARROLLO, EXENCIONES FISCALES E INDUSTRIA DE TRANSFORMACIÓN EN ITATIAIA-RJ**

### **Resumen**

La idea de eje de desarrollo coloca centralidad en el territorio y en su capacidad de atracción de las inversiones gracias a la presencia de vía de alta capacidad de transporte material e inmaterial, cadena de núcleos urbanos, acciones de los agentes en las políticas locales y en la movilización de los recursos. Este texto pretende analizar el papel desempeñado por las exenciones fiscales y el eje de desarrollo de la Carretera Presidente Dutra en el proceso de reestructuración productiva en Itatiaia-RJ. La metodología utilizada abarcó el estudio y la lectura bibliográficos, la recopilación de datos secundarios, la realización de entrevistas, la sistematización y el análisis de los datos. Los resultados alcanzados indican que, desde la década de 1990, muchas inversiones se concretaron en Itatiaia, cuando se inició una política estadual de atracción de inversiones e iniciativas municipales destinadas a la instalación de empresas. El municipio presentó un aumento considerable de los establecimientos, empleos formales, masa salarial y VAB en la industria de transformación. Estas dinámicas presentadas por la industria se deben no solo a las políticas estadual y municipal, sino también a las facilidades propiciadas por las redes técnicas existentes (carretera, ferrocarril y puerto seco).

**Palabras-clave:** Ejes de Desarrollo; Dinámicas Territoriales; Industria de la Transformación; Itatiaia.

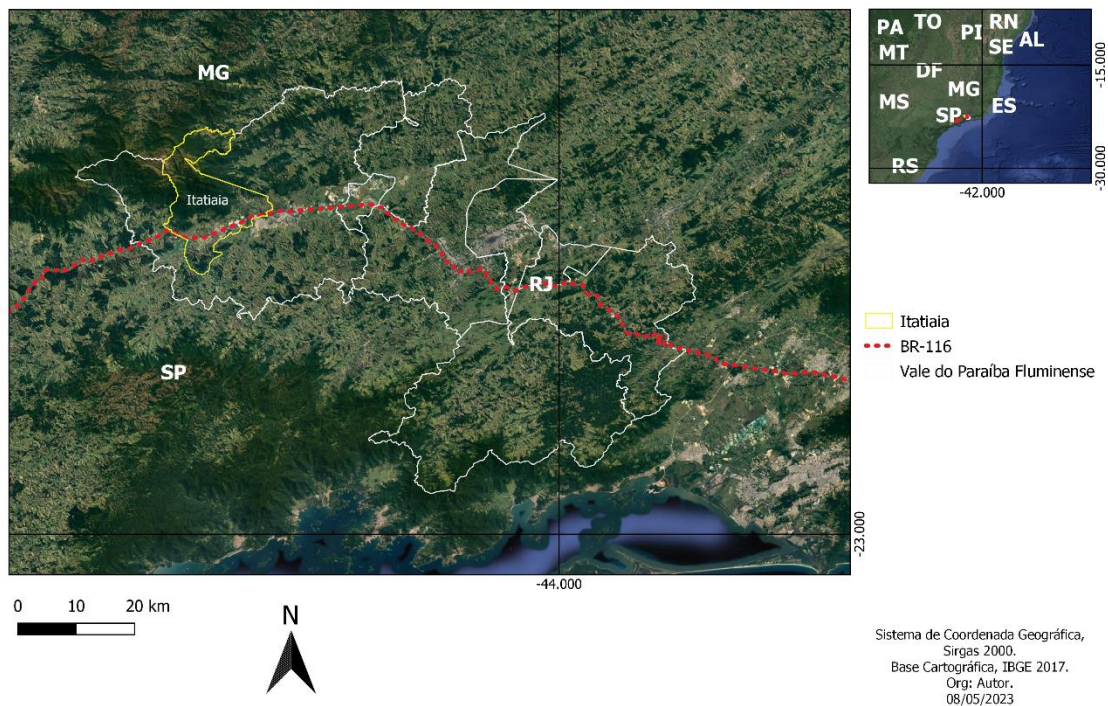
### **Introdução**

Nos anos 1990, o Estado do Rio de Janeiro (ERJ), apesar da suposta inflexão econômica propiciada pela retomada dos investimentos e da indústria petrolífera (NATAL, 2004), continuou a apresentar perda relativa no cenário econômico nacional. Nesse contexto foi retomado e regulamentado, em 1997, o Fundo de Desenvolvimento Econômico e Social do Estado do Rio de Janeiro (FUNDES), para apoiar a instalação de empresas, especialmente de indústrias metalmecânica no Médio Vale do Paraíba. Os incentivos fiscais foram aprofundados em 2005 com a aprovação da Lei nº 4.533 que, anos mais tarde, foi reformulada e passou a incluir mais de 50 municípios do estado (BARCELOS; SANTOS, 2018).

Sob os auspícios dessas políticas, vários municípios do Médio Vale do Paraíba criaram leis visando atrair os capitais produtivos, aproveitando-se da situação geográfica (proximidade dos maiores mercados do país como São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais) e da presença de uma densa rede urbana e de infraestrutura de transporte. Na região, temos a configuração de um eixo de desenvolvimento nos termos propostos por Hernandez (1998), que é conformado por centros urbanos de diferentes tamanhos, presença de infraestrutura de circulação (rodovias, ferrovias, porto seco), forte atuação do poder público municipal, (subsídios, distritos industriais etc.), condições favoráveis (instalações adequadas, zoneamento), mão de obra qualificada, entre outros.

Itatiaia, recorte espacial desta pesquisa, está localizado no extremo sul do ERJ. O município apresentou diferentes papéis nas diversas fases de formação socioespacial do estado (entreposto, produção de cana-de-açúcar e café), acolhendo em seu território importantes redes técnicas. Nos anos 1950 e 1960, pela sua posição geográfica (figura 1), 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.

**Figura 01.** Localização de Itatiaia na microrregião Vale do Paraíba Fluminense



Desde que se emancipou de Resende em 1988, Itatiaia tem sido marcado por políticas de atração de empresas, principalmente após 2009, quando se promulgou a lei de isenção fiscal municipal. Este texto visa analisar o processo de reestruturação produtiva em Itatiaia, marcado por uma inflexão na estrutura produtiva com o incremento significativo dos empregos, estabelecimentos, valor adicionado e PIB da atividade industrial, e seus nexos com as políticas de isenções fiscais (municipal e estadual) e as condições específicas (materialidades de circulação, como rodovias e ferrovias) deste território.

Visando atingir o objetivo proposto, adotou-se um conjunto de procedimentos metodológicos, que incluíram compilação bibliográfica, levantamento e sistematização de dados secundários (mercado de trabalho e estabelecimentos produtivos na RAIS, Sistema de Contas Regionais e Censo Demográfico do IBGE, indicadores estaduais disponibilizados pela SEFAZ, empresas beneficiadas por isenções fiscais na Secretária de Desenvolvimento Econômico de Itatiaia), levantamento documental na Prefeitura Municipal de Itatiaia e no Portal da Transparência da SEFAZ. Os dados obtidos foram organizados em planilhas e depois, dependendo do caso, foram deflacionados segundo o IPCA (Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo) aferido pelo IBGE. Outro tratamento dos dados se deu com sua espacialização por meio do uso de softwares livre como o Philcarto.

Além desta introdução, o texto está dividido em outras 5 partes. Na próxima, reunimos elementos para pensar o paradigma dos eixos de desenvolvimento. Em seguida, tratamos das mudanças recentes na dinâmica industrial da microrregião Vale do Paraíba Fluminense. Na terceira parte, analisamos a política de atração de investimentos e as lógicas locais das empresas em Itatiaia. Ao final, apresentamos as considerações finais e as referências deste trabalho.

### **Lógicas locais e dinâmicas territoriais da indústria**

O estudo das lógicas locais 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, 1986, 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 de transportes e pela abertura econômica. Levando em consideração a evolução da localização industrial (MANZAGOL, 1980), se entende como a lógica do espaço industrial cria uma estreita relação com as movimentações e readaptações da lógica global de produção:

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).

Como forma de síntese do tema, 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. A questão locacional presente hoje é imprescindível para entender a evolução técnica da indústria, sendo que a mesma reflete em como se produz e trabalha a ciência em nossa sociedade, não só isso, mas também o consumo. Como bem salientado por Lencioni (2017), as Condições Gerais de Produção complexificam a relação entre indústria, sociedade e consumo:

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 formação das condições gerais de produção está intimamente ligada a um ramo específico da indústria, já que os primeiros movimentos estão relacionados a uma indústria motriz que dinamiza uma cidade, gerando a expansão de sua hinterlândia em relação às



idades 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, 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, conformando as condições gerais de produção.

A complexificação dessas relações nas quais se encontram infraestruturas para a produção dos capitais também é contemplada na conceituação de Sánchez-Hernández (1998) de eixos de desenvolvimento como uma entidade econômica, a qual representa uma região que se formula a partir da instalação de redes - rodovias, ferrovias e sua forma de comunicação -, ou seja, a implantação de novas estruturas molda os fixos e fluxos da região, sendo um fator determinante, pois 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.

Faz-se necessário ressaltar, porém, que a abordagem dos eixos não se restringe à infraestrutura de circulação, na medida em que contempla núcleos urbanos integrados funcionalmente e a presença de diversas atividades econômicas e instituições interdependentes. Trata-se, portanto, de uma noção criada para compreender a organização da atividade econômica no âmbito regional. Alguns lugares são mais beneficiados pelas vantagens das infraestruturas de circulação em detrimento de outros. 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 das políticas quando se está em uma escala regional, em que a interação entre os centros urbanos é a principal força.

Paralela a essa questão da localização surge uma prática de atração de empresas pelos estados e municípios a partir da redução de impostos e da oferta de benefícios de infraestrutura (terrenos, circulação). A lógica locacional se encontra com a política dos mais variados lugares do mundo a partir da globalização, recebendo influência das estratégias de fragmentação da produção realizadas pelas corporações na busca de 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 aos investimentos forâneos.

### **Formação socioeconômica do Médio Vale do Paraíba Fluminense**

O Médio Vale do Paraíba Fluminense foi inicialmente povoado por antigos povos indígenas, os Puris. A influência indígena está presente no nome do município de Itatiaia, que significa penhasco cheio de pontas em menção ao Pico das Agulhas negras. Itatiaia, apesar de servir de entreposto na rota de exploração e embarque de ouro no século XIX, inserindo-se como ponto de parada para descanso entre as jazidas de Minas Gerais e o Porto de Angra dos Reis, não conheceu à época ocupação que resultasse na consolidação de uma vila ou núcleo urbano.

A região assume um papel mais importante na economia estadual e para todo o país com a expansão da produção cafeeira e pecuária, principalmente no município de Resende, contribuindo para ocupação efetiva do interior do estado e para revitalização de antigos portos ou embarcadouros de algumas localidades (DAVIDOVICH, 2000). A prevalência do trabalho escravo e o controle financeiro exercido por agentes intermediários na capital, porém, impossibilitaram que a cultura do café engendrasse a formação de uma rede de cidades. 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 há o estreitamento das possibilidades de reversão do quadro regional (AJARA, 2006).

O maior dinamismo da região se dá com o desenvolvimento do setor metalmeccânico e a instalação de investimentos estatais na indústria de base. Dois marcos da

indústria 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 para Resende, denominada de Academia Militar das Agulhas Negras (AMAN), sublinhando a região como uma área de importante interesse estatal. A escolha desses municípios do Médio Vale do Paraíba deu-se por conta da sua situação geográfica entre os principais centros urbanos do país e da presença de infraestruturas de circulação (portos, rodovias).

O programa Federal de Estradas de Rodagem implementados nos anos 1950 contribuiu para uma organização urbana e industrial na forma de eixos (BR-116, BR-101 e novo traçado da BR-040), consubstanciadas nos investimentos estatais (AJARA, 2006). A formação de um eixo de desenvolvimento (Rodovia Presidente Dutra - BR-116) iniciado pela via de transporte material ligando os dois maiores mercados consumidores de aço do país e a presença de portos e ferrovias foram primordiais no sentido de propiciar a instalação de grandes projetos estatais. 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 distrito de Santo Antônio de Volta Redonda, até então pertencente à Barra Mansa (VASCONCELLOS, 2016, p. 91).

O desenvolvimento das forças produtivas no Médio Vale do Paraíba está intimamente ligado a suas redes - construção da via Dutra (BR 116) e linhas ferroviárias, e à lógica da instalação de projetos estruturantes (CSN) que foram e são instalados por conta de sua posição estratégica – situa-se entre a capital federal, o Rio de Janeiro, e o centro econômico do país, São Paulo, e conseqüentemente próximo à capital de Minas Gerais, Belo Horizonte. A rodovia BR-116, conjuntamente com a ferrovia que faz a conexão entre Rio de Janeiro-São Paulo, conhecida como estrada de Ferro Central do Brasil, conecta os principais centros econômicos às regiões portuárias. Além das redes materiais, as imateriais também permitem a interligação das fábricas do Médio Vale do Paraíba 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 e propiciaram 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 econômicas, com maior integração vertical e adensamento da estrutura produtiva, o que repercute na diminuição da importância da agricultura e pecuária na dinâmica regional.

As cidades do Médio Vale do Paraíba foram beneficiadas com essas condições favoráveis para a instalação de estabelecimentos industriais do setor automobilístico. A mudança ocorre após a crise econômica e o desmantelamento do estado desenvolvimentista, que desencadeou uma disputa entre os entes federados pela instalação dos empreendimentos. Nesse contexto, houve um aumento da importância dos governos estaduais como mediadores e formuladores de políticas a atração por meio de diferentes políticas de isenções fiscais (SANTOS, 2022). No caso do Rio de Janeiro, especificamente, é retomado o FUNDES, criado originalmente nos anos 1970, e também há a proliferação de políticas de apoios a setores estruturantes (Rioinvest) para contemplar ramos importantes na estrutura produtiva estadual.

Num cenário de maior abertura econômica e acirramento da concorrência intercapitalista, as atividades industriais do Médio Vale do Paraíba são reestruturadas, com certo destaque para Resende, que emerge como um dos principais polos industriais do estado.

Segundo Oliveira (2008, p. 47),

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.

A Microrregião Vale do Paraíba Fluminense passou, a partir dos anos 1990, por profundas mudanças econômicas e políticas que se refletiram na dinâmica populacional.

Chama a atenção a expansão da densidade demográfica na microrregião e a forte migração rural-urbana, com aumento da população urbana em todos os municípios (tabela 01).

**Tabela 01.** População Rural e Urbana nos municípios da Microrregião Vale do Paraíba Fluminense

Município	1991			2000			2010			Var (%)
	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural	Total	
Barra Mansa	166673	5543	172216	165134	5619	170753	176230	1583	177813	3,1
Itatiaia	9831	6242	16076	11728	13011	24739	27813	970	28783	44,1
Pinheiral	-	-	-	17672	1809	19481	20411	2308	22719	0,0
Piraí	26290	7492	33782	18070	4048	22118	20836	5478	26314	-22,1
Porto Real	-	-	-	11388	707	12095	16497	95	16592	37,2
Quatis	-	-	-	9469	1261	10730	12029	764	12793	19,2
Resende	75704	16053	91757	95963	8586	104549	112331	7438	119769	30,5
Rio Claro	8644	5021	13665	11616	4612	16228	13769	3656	17425	27,5
Volta Redonda	220097	208	220305	242053	10	242063	257686	117	257813	17,0
<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>	<b>24,1</b>

Fonte: IBGE-Censos demográficos (1991, 2000, 2010).

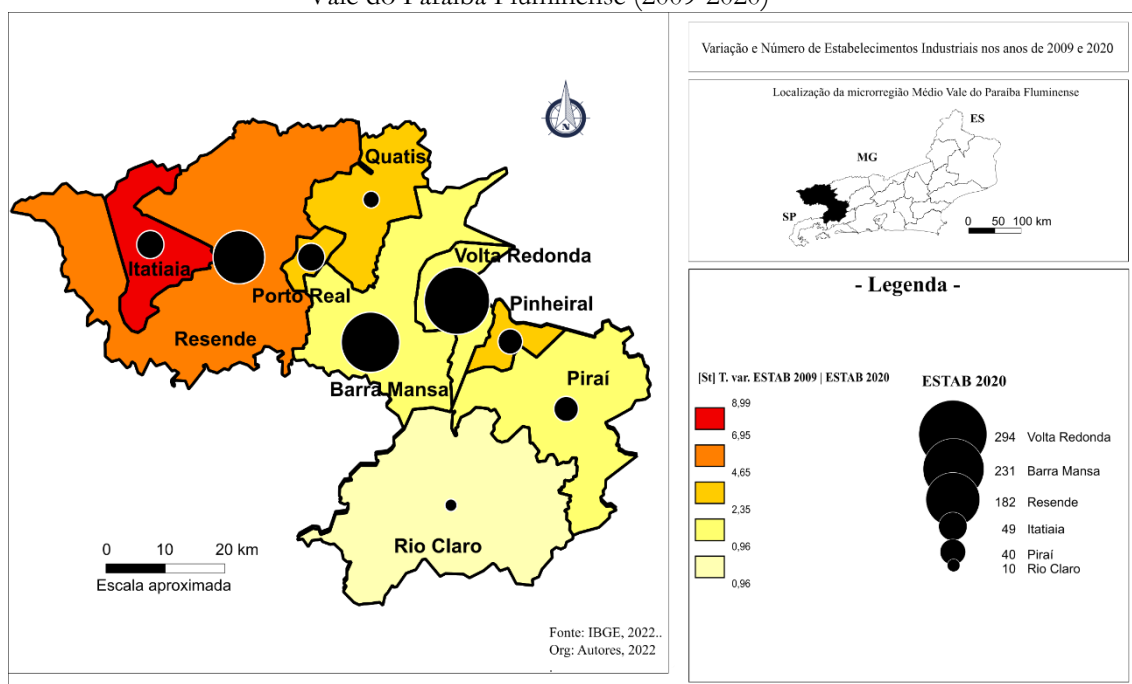
Itatiaia teve um crescimento populacional de aproximadamente 55%, ou seja, um dos maiores crescimentos relativos de toda a região. Segundo os três últimos censos demográficos, Itatiaia tornou-se um polo de atração populacional, deixando de ser um município em que a maioria da população era rural para uma massa populacional em grande parte urbana. Itatiaia saltou da posição de quinto maior município com população para a terceira posição, tornando-se um foco da expansão na microrregião e no Estado do Rio de Janeiro.

Nos anos 1990, a microrregião foi beneficiada pela instalação de projetos estruturantes atraídos pelo Rioinvest e isso contribuiu, entre outros fatores, para o afluxo populacional à região. 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. Oliveira (2008) reconhece a importância da infraestrutura de localização e das isenções para a configuração de uma economia regional no Médio Vale do Paraíba, embora não as considere determinantes e centre sua análise nas ações e respostas dos atores locais. Silva (2012), por outro lado, defende que o dinamismo da porção sul do estado se deve tanto às isenções fiscais quanto ao eixo de circulação.

### **Dinâmicas industriais recentes na Microrregião Vale do Paraíba Fluminense**

Nos últimos anos, dados do IBGE e da RAIS indicam que a Microrregião Vale do Paraíba Fluminense exibiu um aumento exponencial do número de estabelecimentos industriais (figura 02). Toda a microrregião teve aumento absoluto dos estabelecimentos, com alguns municípios apresentando uma queda considerável em valores relativos. Itatiaia, em valores absolutos, é o município que mais avançou, saltando de 19 em 2009 para 48 em 2020, o que representou, em valores relativos, um incremento de 2,9 % para 5,6 % dos estabelecimentos industriais da região.

**Figura 02.** Variação geométrica e número de estabelecimentos industriais na Microrregião Vale do Paraíba Fluminense (2009-2020)



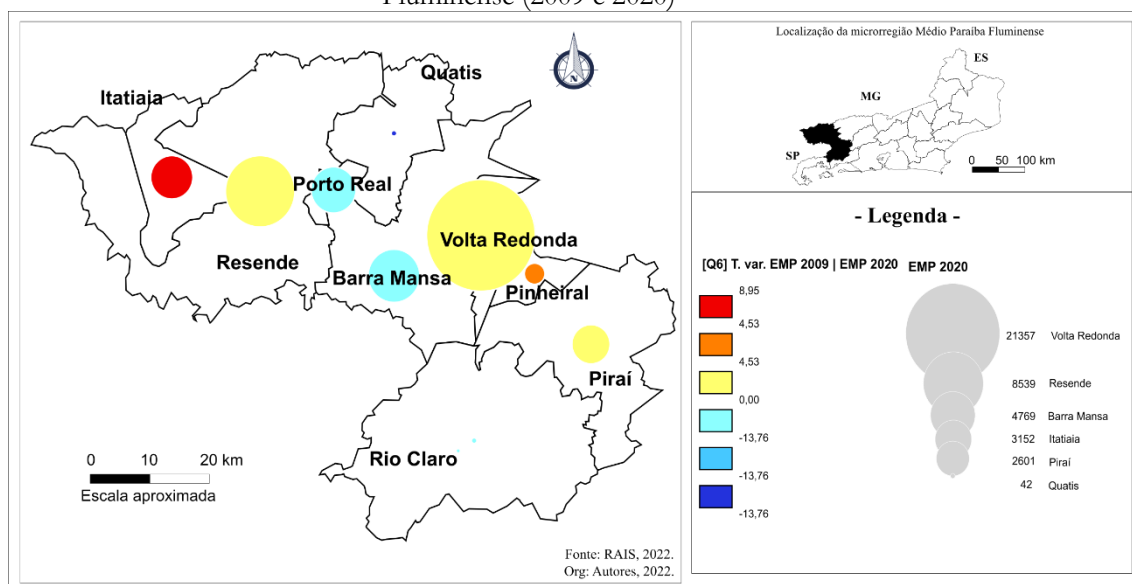
Fonte: RAIS, 2022.

Embora Itatiaia tenha sido o de maior crescimento absoluto, o município se situa atrás daqueles que possuem maior número de estabelecimentos na região (Volta Redonda, Barra Mansa e Resende, especificamente), pois são lugares historicamente com forte presença industrial. Os municípios da região praticaram diversas medidas de isenções fiscais com a preferência pela lógica modal de produção, na qual o processo produtivo de uma única fábrica central ocorre dividido em módulos que são de responsabilidades de outras empresas prestadoras de serviço para a indústria central. São beneficiadas grandes fábricas que trazem consigo indústrias que fazem parte da produção. Essas ações têm estreita vinculação com a

política Rioinvest, direcionada ao adensamento das cadeias produtivas no estado e que, no Médio Vale do Paraíba, estimulou a consolidação e adensamento da indústria metalmecânica.

A figura 03 traz os dados dos empregos formais na indústria de transformação na Microrregião Vale do Paraíba Fluminense no período de 2009 a 2020. Os maiores círculos pertencem a Volta Redonda e Resende, dois principais centros industriais da região; entretanto, a maior variação nesse recorte temporal é exibida por Itatiaia, que variou 8,95%, demonstrando o aumento de sua importância na geração de empregos formais na indústria no âmbito regional.

**Figura 03.** Variação geométrica dos empregos industriais na Microrregião Vale do Paraíba Fluminense (2009 e 2020)



Fonte: RAIS, 2022.

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 padronização, os dados sobre salários foram corrigidos conforme a inflação oficial medida pelo IPCA (tabela 02).

**Tabela 02.** Massa salarial da indústria de transformação na microrregião Vale do Paraíba Fluminense, entre 2010 e 2019, em R\$ Milhões (valores reais)

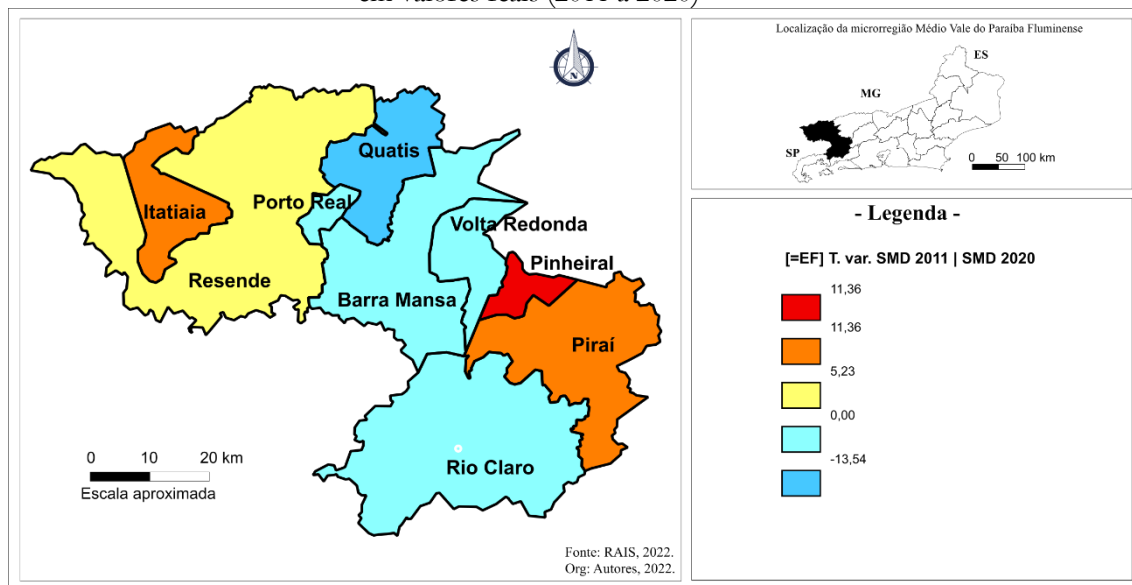
Município	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Var (%)
Barra Mansa	104	114	121	128	144	120	127	135	145	130	146	40,4
Itatiaia	40	48	63	74	89	81	116	141	134	133	144	260,0
Pinheiral	4	4	5	6	7	6	6	7	9	13	19	375,0
Pirai	32	34	42	40	43	46	50	63	72	91	98	206,3
Porto real	219	248	265	287	229	181	195	221	204	174	160	-26,9
Quatis	2	1	1	1	0,6	0,9	0,4	0,5	1	0,6	0,6	-70,0
Resende	190	223	223	259	254	223	244	488	444	459	444	133,7

Rio claro	0,4	0,5	0,7	0,7	0,8	0,8	0,7	0,8	0,9	0,9	0,7	75,0
Volta redonda	366	395	435	468	485	467	472	542	567	634	634	73,2
<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>	<b>72,4</b>

Fonte: RAIS, 2022.

A massa salarial é elevada principalmente nos municípios que apostaram na isenção fiscal e na atração de empresas. Apenas em três casos esse padrão não se repete (Pinheiral, Quatis e Rio Claro), que se destacam como cidades dormitórios, cedendo mão de obra para os municípios vizinhos. Porém, com a criação de distrito industrial Parque Maíra nas imediações da Rodovia Presidente Dutra e a disputa por investimentos relacionados à lei de isenção fiscal estadual n.º. 6979, Pinheiral tem avançado na produção, emprego e massa salarial da indústria, ainda que dependente de investimentos pontuais de grandes empresas no segmento metalmeccânico. Os dados de massa salarial foram espacializados com o objetivo de permitir a leitura da variação dentro da microrregião (figura 4).

**Figura 04.** Variação geométrica da massa salarial na Indústria de transformação em Itatiaia em valores reais (2011 a 2020)



Fonte: RAIS, 2022.

Os valores do salário médio regional são altos, mas há de se destacar a renda adicionada às receitas de Itatiaia que, em valores 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. Pinheiral foi o que avançou em termos relativos, embora não em números absolutos, muito por conta de investimentos na indústria metalmeccânica a partir de 2018.

A presença de vários estabelecimentos industriais, principalmente de grande porte e em indústrias com bens de alto valor adicionado ou com encadeamentos com outras atividades, tem efeito sobre o VAB (Valor Adicionado Bruto) da industrial na economia local (tabela 03), conforme mostram dados disponibilizados pelo Sistema de Contas Regionais do Brasil, publicadas pelo IBGE.

**Tabela 03.** 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	Var (%)
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	-17,6
Itatiaia	410.154	532.784	445.115	557.059	353.629	708.619	874.155	679.958	1.049.541	1.073.719	161,8
Pinheiral	19.191	26.816	331.52	31.526	37.538	28.873	30.140	52.158	45.027	117.186	510,6
Piraí	714.183	812.264	719.993	1.027.450	1.024.695	788.708	975.670	1.048.324	903.226	904.218	26,6
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	-62,1
Quatis	166.361	178.336	149.538	89.653	71.928	58.849	27.894	25.087	24.237	16.366	-90,2
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	-21,0
Rio das Flores	113.190	942.25	57.429	72.035	48.210	54.566	52.565	38.357	31.681	39.766	-64,9
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	-4,1
<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>	<b>-12,8</b>

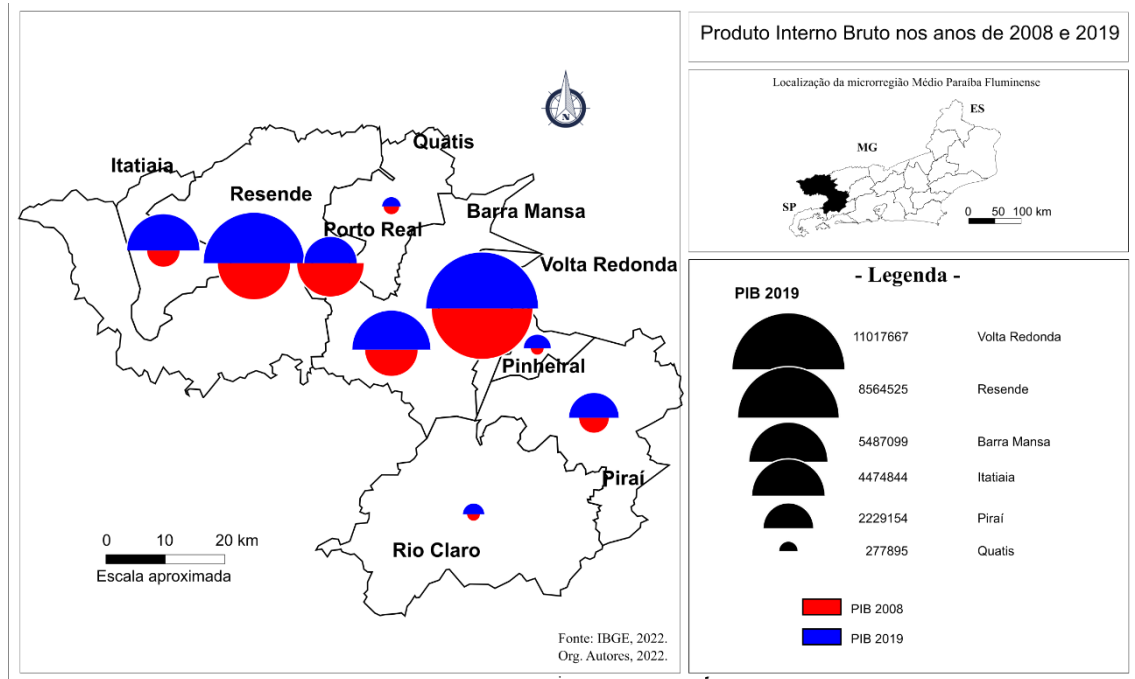
**Fonte:** Sistema de Contas Regionais/IBGE, 2022.

Os dados do VAB da indústria indicam que Pinheiral e Itatiaia foram os municípios que mais adicionaram valor adicionado na indústria de transformação. Eles foram seguidos, de longe, por Piraí, com 26,6%. Os demais municípios apresentaram um movimento de diminuição na geração de VAB pela indústria, especialmente a partir da crise econômica iniciada em 2015, que repercutiu de forma negativa na média regional, tendo em vista que Volta Redonda, Resende e Barra Mansa, principais polos industriais, tiveram queda no VAB industrial.

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 distribuição da riqueza social, se constitui em um importante fator a ser analisado (figura 5).

**Figura 05.** Variação do PIB Microrregião Vale do Paraíba Fluminense (2008-2019)

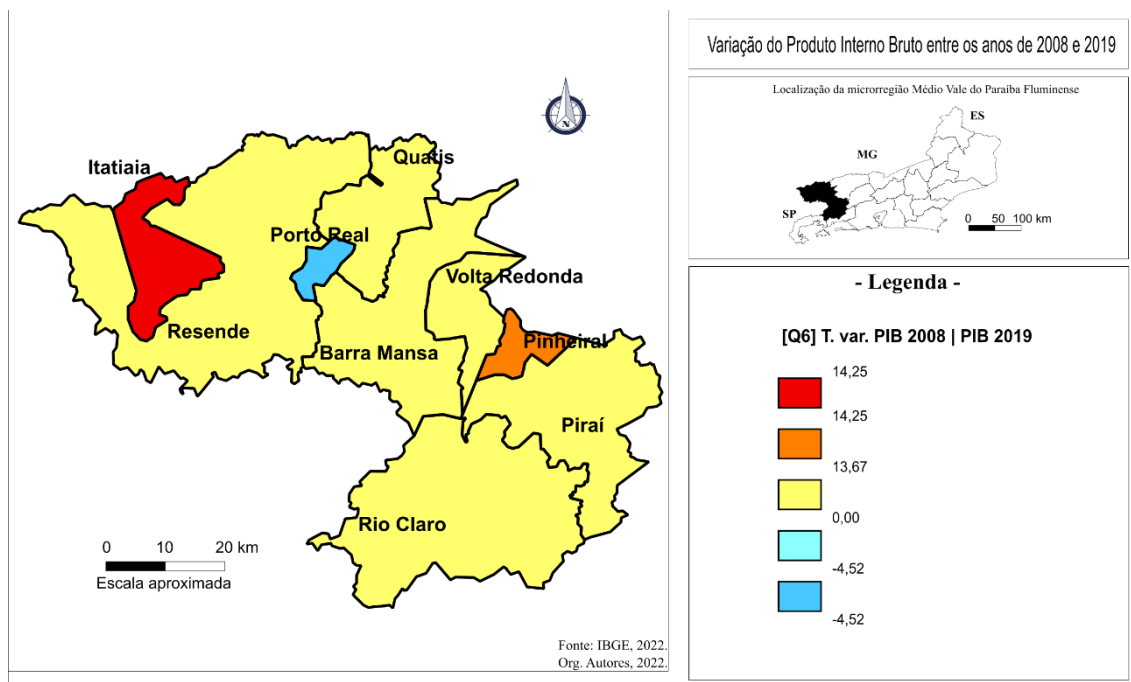




Fonte: Sistema de Contas Regionais/IBGE, 2022.

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 os 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. A figura 6 permite analisar a variação percentual do PIB na microrregião.

**Figura 06.** Variação percentual do PIB Microrregião Vale do Paraíba Fluminense (2008-2019)



Fonte: Sistema de Contas Regionais/IBGE, 2022.

Itatiaia novamente é quem mais aumentou sua participação no PIB regional, seguido por Pinheiral. A análise e interpretação dos dados permite enfatizar que o PIB de grande parte dos municípios da região aumentou, com exceção apenas para Porto Real. A representação cartográfica mostra como se destacaram os municípios de Itatiaia e Pinheiral, com variação acima dos 10%, cabendo a Itatiaia a maior variação positiva (14,25%).

Não só o VAB industrial e o PIB alteraram de forma relevante, como ainda os repasses constitucionais de Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), que estão vinculados diretamente à dinâmica econômica dos territórios (tabela 04).

**Tabela 04.** 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)

Municípios	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Var (%)
Barra Mansa	160,3	179,8	212,6	242,8	134,5	123,8	124,1	153,6	82,5	80,1	-50,0
Itatiaia	153,7	161,0	171,5	158,9	112,3	160,1	148,0	158,8	141,5	156,2	1,6
Pinheiral	5,2	5,1	7,1	6,1	3,7	5,5	7,5	18,9	26,6	40,7	682,7
Pirai	52,4	67,0	113,6	120,5	200,5	146,3	170,7	205,6	213,9	226,9	333,0
Porto Real	338,1	272,2	212,1	137,8	116,0	110,5	130,2	130,4	115,7	98,5	-70,9
Quatis	2,6	1,8	2,3	2,0	1,4	1,0	1,0	0,6	1,2	1,6	-38,5
Resende	330,4	426,1	452,6	392,1	343,0	352,1	403,4	524,7	380,0	390,6	18,2
Rio Claro	1,0	1,0	1,2	1,6	1,2	63,8	0,2	0,2	0,2	0,6	-40,0
Volta Redonda	999,8	864,5	708,2	565,6	531,4	318,0	624,7	678,9	205,0	179,5	-82,0
<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>	<b>-42,5</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, Itatiaia retomou a arrecadação de ICMS ao final da série. Pinheiral e Pirai foram os que apresentaram maior expansão relativa.

Os municípios com maior dinamismo nos indicadores apresentados têm adotado políticas de atração de empresas e aproveitado as políticas estaduais - Rioinvest ou a lei n.º 6979 (CARVALHO; SANTOS, 2024). Além disso, esses municípios estabeleceram polos industriais (também poderiam ser designados distritos) nas imediações da Rodovia Presidente Dutra, com oferta de infraestrutura interna e conexão com via de circulação. Isso reforça o papel do território para a compreensão dos eixos, não apenas como referência na identificação das formas de investimento, mas sobretudo pela participação de agentes e atores nas políticas locais e na mobilização dos recursos (SPOSITO, 2007).

### **Isenções fiscais e dinâmica industrial em Itatiaia**

A fim de aproveitar e complementar a política estadual de atração de empresas, no sentido de tornar seu território mais atrativo para a recepção de investimentos, foi aprovado, 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. Além da oferta de infraestrutura de instalação, foram aprovadas uma série de isenções fiscais para a atração das empresas, principalmente deduções de Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) e Impostos sobre Serviços (ISS).

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, cujos galpões são destinados às indústrias de transformação, e 1 empresa atua no varejo de combustíveis (quadro 01).

**Quadro 01.** Empresas enquadradas e beneficiadas pela PRODEMI

Atividades econômicas	Empresas
Indústria da transformação	Sociedade Michelin de Participações, Indústria, 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:** Autores.

Com base nessa lista de empresas, foram sistematizados e mapeados todos os estabelecimentos que receberam a isenção municipal no programa Google Earth Pro de acesso livre (figura 7).

**Figura 07.** Imagem aérea do polo industrial de Itatiaia, com indicação das empresas que foram beneficiadas pela Lei PRODEMI



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

**Org:** Autores.

Os pontos vermelhos são diferenciados pelas letras de A até H do alfabeto. É notável a concentração das indústrias ao redor da Rodovia Presidente Dutra (BR-116), ao longo dos Km 316 e 317, e próximo ao porto seco, se caracterizando como uma força de atração importante, seja pela possibilidade de movimento (e aceleração do processo de circulação do capital), seja pela conexão que propicia com relação aos centros consumidores. 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.

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%. É importante frisar também o aumento no setor de serviços, muitos desses empregos formais são relacionados à indústria, já que parte das atividades do setor de serviços é formada por terceirizados quando falamos da limpeza, alimentação, segurança nas fábricas, bem como armazenamento, carga e descarga, atividades auxiliares de transportes. Houve, dessa forma, uma maior complexificação da estrutura produtiva do município.

O incremento dos estabelecimentos produtivos impacta direta e indiretamente nos empregos formais da indústria de transformação em Itatiaia (tabela 05). O emprego no município se distribui entre indústria de transformação e o setor de serviços, com prevalência do último. 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.

**Tabela 05.** 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 farmacêuticos 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
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
Manutenção, reparação e instalação de máquinas e equipamentos	1	0	0	0	0	0	0	28	37	55
Outros	97	166	109	84	69	48	66	56	51	34
<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>

Atividades	Valores relativos (%)									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Produtos farmacêuticos e farmacêuticos	6,5	5,8	3,8	4,5	5,4	4,3	3,6	4,0	4,1	4,5

Produtos de borracha e de material plástico	73,5	66,9	58,6	62,1	68,2	60,0	48,7	50,7	50,6	47,9
Produtos de minerais não-metálicos	0,2	0,3	0,2	0,4	0,3	0,1	0,3	0,2	0,4	1,0
Metalurgia	0,0	0,6	1,2	5,0	5,5	5,2	4,7	4,2	3,8	3,4
Produtos de metal, exceto máquinas e equipamentos	3,3	3,0	3,4	2,3	0,2	0,7	1,1	1,5	1,5	1,6
Máquinas, aparelhos e materiais elétricos	0,0	0,0	0,0	0,4	0,5	3,3	20,0	19,9	19,4	19,3
Máquinas e equipamentos	9,5	13,0	26,4	19,6	14,3	10,2	8,3	9,0	10,4	10,8
Veículos automotores, reboques e carrocerias	0,0	0,0	0,9	2,0	2,1	14,2	11,0	7,4	6,8	8,5
Manutenção, reparação e instalação de máquinas e equipamentos	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,0	1,3	1,8
Outros	7,0	10,4	5,4	3,7	3,4	2,0	2,2	2,0	1,8	1,1
<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,2022.

Os empregos na indústria de transformação 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%, e pelo ramo de Veículos automotores, reboques e carrocerias, com 8,5% dos empregos formais na indústria de transformação.

Juntos, os quatro ramos mencionados respondem por 86,5% dos empregos da indústria de transformação no município de Itatiaia. Somente a empresa 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), então responsável pela implementação da lei PRODEMI, entre os critérios para o enquadramento das empresas, tivemos: “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” (SAMPAIO, 2021).

Os estabelecimentos da indústria de transformação, no ano de 2020, totalizaram 37 unidades, com prevalência daqueles considerados pequenos (tabela 06). Não obstante são os maiores estabelecimentos, em menor número, os principais empregadores no município, nas atividades de Produtos de Borracha e de Material Plástico (Empresa Michelin), Máquinas,



Aparelhos e Materiais Elétricos (Grupo SEB), Máquinas e Equipamentos (Hyundai Heavy Industries Brasil) e Veículos Automotores, Reboques e Carrocerias (Land Rover).

**Tabela 06.** Porte dos estabelecimentos da Indústria de Transformação em Itatiaia-RJ (2020)

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

Fonte: RAIS, 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 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.

A política de atração de empresas em Itatiaia tinha como objetivo aumentar os empregos e a arrecadação municipal. Os indicadores da seção anterior e os apresentados nesta seção atestam que o município foi um dos que mais avançou dentro da Microrregião Vale do Paraíba Fluminense. O secretário municipal responsável pela política avalia como positivos os efeitos do PRODEMI:

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 (SAMPAIO, 2021).

Os subsídios fiscais (estadual e municipal), a criação de distrito industrial com infraestrutura e sua conexão com a Rodovia Presidente Dutra, além de outras infraestruturas de circulação como ferrovia e porto seco, podem ser vistos como múltiplas determinações que criaram as condições favoráveis à chegada dos grandes capitais no município. Os indicadores positivos estão ancorados, porém, em poucas atividades que são controladas por grandes empresas, denotando uma especialização produtiva e uma maior vulnerabilidade do território com relação às decisões externas e às variações nas condições macroeconômicas e setoriais.

### **Considerações finais**

As mudanças no Médio Vale Paraíba Fluminense 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. À época, 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 de investimentos produtivos 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.

A Microrregião Vale do Paraíba Fluminense e o município de Itatiaia 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 impele 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.

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), a presença de instituições de ensino superior, as indústrias de base (CSN) e a 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 o PRODEMI foi um marco na indústria de transformação de Itatiaia, já que, em todos os indicadores levantados, foi possível verificar mudanças nas dinâmicas populacional, produção industrial, emprego formal, massa salarial, entre outros. Porém, com a instalação desses investimentos extralocais, a economia municipal se tornou ainda mais dependente da indústria de transformação e dos serviços adjacentes ou aderentes às atividades produtivas, já que o setor de serviços prevalente no município está intimamente ligado à indústria.

A inserção 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 problemáticas urbanas, principalmente a falta de serviços mais especializados.

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.

## **Referências**

BARCELOS, Daniel Ribeiro; SANTOS, Leandro Bruno. Política de isenção fiscal e dinâmica econômica do Estado do Rio de Janeiro nos anos 2010. **Revista Cerrados**, Montes Claros, n. 16, p. 189-212, 2018.

CAMARA MUNICIPAL DE ITATIAIA. **A história do município**. Itatiaia, 2019. Disponível em [www.cmi.rj.gov.br](http://www.cmi.rj.gov.br). Acesso em: 10 abr. 2024.

CARVALHO, Marcos Silva. **Isenções fiscais, eixos de desenvolvimento e dinâmicas territoriais no Município de Itatiaia-RJ no século XXI**. 78f. Monografia (Bacharelado em Geografia). Instituto de Ciências da Sociedade e Desenvolvimento Regional, Universidade Federal Fluminense, 2022.

CARVALHO, Marcos Silva; SANTOS, Leandro Bruno. **Eixos de crescimento, isenções fiscais e dinâmica da indústria no Vale do Paraíba Fluminense**. 2024. *No prelo*.

CASTELLS, Manuel. Os elementos da estrutura urbana. In: CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. São Paulo:Paz e Terra, 2020, p. 203-336.

CORRÊA, Roberto Lobato. O enfoque locacional na Geografia. **Terra Livre**, ano 1, n. 1, 1986.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo demográfico de 1991**. Rio de Janeiro: IBGE, 1991.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo demográfico de 2000**. Rio de Janeiro: IBGE, 2000.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo demográfico de 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Sistema de Contas Regionais. Rio de Janeiro: IBGE, 2022.

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

MANZAGOL, Claude. **Lógica do Espaço Industrial**. São Paulo:DIFEL, 1985.

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.

MTE – Ministério do Trabalho e Emprego. **Relação anual de informações sociais**. Brasília: MTE, 2022.

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

RIBEIRO, José Cadima; SANTOS, José Freitas. Desenvolvimento Endógeno e Política Regional. In. CONGRESSO DA ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL, 11., 2005, Faro. **Anais** [...] Faro: APDR, 2005

SAMPAIO, Denilson. **Isenções fiscais, eixos de desenvolvimento e dinâmicas territoriais no município de Itatiaia-RJ no século XXI**. Entrevista concedida a M.S.C. Itatiaia em 21 jul. 2021.

SÁNCHEZ-HERNANDEZ, José Luis. **El eje Irún-Aveiro: Geografía de un eje de desarrollo**.Salamanca: Caja Duero, 1998.

SANTOS, Leandro Bruno. Políticas de subsídios fiscais e dinâmica industrial no estado do Rio de Janeiro. **Caminhos de Geografia**, Uberlândia, v. 23, n. 88, p. 85–102, Ago. 2022.

SEFAZ - Secretaria de Estado de Fazenda do Rio de Janeiro. Dados de arrecadação. Rio de Janeiro: Sefaz, 2022.

SPOSITO, Eliseu Savério. Reestruturação produtiva e reestruturação urbana no Estado de São Paulo. **Scripta Nova**, Barcelona, v. XI, n. 245 (69), Ago. 2007.

VASCONCELLOS, Bianca Louzada Xavier. **Desenvolvimento Regional e Estrutura Produtiva: Um Estudo Sobre a Região do Médio Paraíba (RJ)**. 2016. 176f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas). Instituto de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, 2016.

SILVA, Robson Dias. **Indústria e desenvolvimento regional no Rio de Janeiro 1990-2008**. Rio de Janeiro: FAPERJ/FGV, 2012.

AJARA, Cesar. Configurações econômico-espaciais no Estado do Rio de Janeiro. In: IBGE (Org.). **A ENCE aos 50 anos**. Um olhar sobre o Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IBGE, 2006, p. 27-62.

DAVIDOVICH, Fany. Estado do Rio de Janeiro: singularidade de um contexto territorial. **Revista Território**, Rio de Janeiro, ano V, n. 9, pp. 9-24, Jul./Dez., 2000.

NATAL, Jorge. Inflexão econômica e dinâmica espacial pós-1996 no Estado do Rio de Janeiro. **Nova Economia**, Belo Horizonte, 14 (3), 71-90, Set./Dez 2004.

Recebido em: maio de 2023

Aceito em: maio de 2024