

INFRAESTRUTURA ECONÔMICA E A INDÚSTRIA NO PARANÁ

Cristiano Vinicius Ferreira*
Liana Maria da Frota Carleial**

Resumo

Esse estudo buscou alinhar a teoria do desenvolvimento desequilibrado, de Albert O. Hirschman, e sua discussão sobre os efeitos em cadeia que os investimentos em infraestrutura econômica e/ou atividade diretamente produtiva da indústria podem gerar em uma economia, ao caso do estado do Paraná. Para isso, entender detalhadamente sobre os projetos e investimentos em curso no estado e verificar em que medida a estratégia adotada pelos governos federal e estadual estão em sinergia com o objetivo de desenvolver e integrar regiões menos desenvolvidas. Porém, tomar decisões sem antes identificar as características econômicas das regiões envolvidas seria imprudência, por isso é analisada a distribuição espacial dos investimentos em infraestrutura econômica no estado do Paraná, as especificidades regionais e as dificuldades para integrar as regiões menos desenvolvidas. Por fim, ciente das dimensões da concentração industrial e da centralização dos investimentos em regiões mais dinâmicas e desenvolvidas, propor um conjunto de sugestões de investimentos em infraestrutura econômica e indústria no estado do Paraná, à luz do pensamento de Hirschman.

Palavras-chave: desenvolvimento; infraestrutura econômica; indústria.

Resumen

Este artículo que trata de alinear la teoría del desarrollo desequilibrado, Albert O. Hirschman y su análisis de la cadena de efectos en donde las inversiones e infraestructura económica y / o actividad de la industria productivas pueden generar en una economía, en el caso del estado de Paraná. Para ello, comprender detalladamente sobre proyectos e inversiones en curso en el estado y determinar en qué medida es adoptada la estrategia de los gobiernos federales y estatales están en sinergia, y como objetivo fundamental es de desarrollar e integrar las regiones menos desarrolladas. Sin embargo, las decisiones sin identificar primero las características económicas de las regiones implicadas sería prudente, por lo tanto, se analiza la distribución espacial de las inversiones en infraestructura económica en el estado del Paraná, especificidades y dificultades regionales para integrar las regiones menos desarrolladas. Por último, consciente de las dimensiones de la concentración industrial y centralización de la inversión en las regiones más dinámicas y desarrolladas, proponiendo un conjunto de inversiones sugeridas en infraestructura económica e industrial en el estado del Paraná, a la luz del pensamiento de Hirschman.

Palabras clave: desarrollo, infraestructura económica, la industria.

* Bolsista do Programa de Apoio à Iniciação Científica da Fundação Araucária 2012/2013. Graduado em Ciências Econômicas pela FAE Centro Universitário. E-mail: cristianoferreira15@gmail.com

** Pós-doutora em Economia Industrial pela Universidade Paris XIII. Doutora em Teoria Econômica pela USP. Professora titular da UFPR e pesquisadora do CNPq. Professora do PMOD-FAE. E-mail: liana.carleial@terra.com.br

INTRODUÇÃO

Os elementos que retardaram o crescimento e desenvolvimento socioeconômico brasileiro, em 2012, foram frutos das políticas pouco desafiadoras no século XX. A economia brasileira vive um momento delicado, buscando deixar a sombra da inflação para trás e tentando retomar a capacidade de investimento, para que seja possível superar gargalos que entravam o crescimento e o desenvolvimento há anos e, por fim, se consolidar como país desenvolvido.

A infraestrutura econômica, urbana, social e a indústria desempenham papel fundamental na busca pelo desenvolvimento socioeconômico; a geração de emprego e renda depende da capacidade de atração de indústrias complementares e de base para a estrutura produtiva de um estado ou nação. No entanto, essa capacidade de atração só acontece quando a infraestrutura é tão bem elaborada a ponto de diminuir o custo do setor privado.

Logo, a relação entre infraestrutura e indústria, *ceteris paribus*, é direta e proporcional. Então, se aliadas, podem ser traduzidas em melhor qualidade de vida, devido a inversões em infraestrutura urbana e social, somadas, a melhores níveis de renda e de emprego, em razão dos investimentos em infraestrutura econômica que contribuem para a industrialização e diversificação da estrutura produtiva.

Toda essa atenção ao direcionamento dos investimentos se justifica por serem meios de superar entraves, conjunturais e estruturais, em suas “raízes” e, assim, contribuir para alcançar o desenvolvimento socioeconômico.

Este estudo tomará como espaço territorial o estado do Paraná para aplicação dos testes elaborados a partir do embasamento teórico. Já o período escolhido foi de 2007 a 2012, fase na qual se

inicia um importante fluxo de investimentos capitaneado pelo Estado brasileiro.

Essa relação macro e microeconômica partilha os elementos do subdesenvolvimento, recorrentes ao Brasil e ao Paraná. As variáveis que Celso Furtado (1983) definiu como às causas do subdesenvolvimento brasileiro: desemprego, concentração de renda, reduzida capacidade de diversificar a estrutura produtiva e dependência tecnológica, podem, se juntar a outros gargalos que entravam atualmente o desenvolvimento, sendo eles: a desindustrialização, a infraestrutura defasada, o chamado custo Brasil, patamar da taxa de juros (agora mais baixo, porém ainda fora do padrão internacional) e a ausência de uma reforma tributária e fiscal.

Em razão do retrocesso mundial, oportunidades surgem e desaparecem em um “ *piscar de olhos*”, a posição menos crítica do país, no cenário internacional, gera oportunidade e espaço para aplicar várias medidas que antes, sem um contexto adequado, o governo se julgava impossibilitado de aplicar. Esse contexto favorece ao Brasil e ao Paraná fazer as reformas e investimentos necessários à superação do subdesenvolvimento globalizado (CARLEIAL, 2005).

Logo, o planejamento e a estratégia que o Paraná irá adotar devem ser muito bem elaborados para que diante dos reflexos da crise, dos estímulos ao consumo e dos investimentos em curso no país (PAC, PAC II, Plano Brasil Maior, Programa de investimentos em logística, PDP-PR e Paraná Competitivo) e propostas elaboradas por outras entidades de classe como o Sul Competitivo, possam dar capacidade à infraestrutura e à indústria de absorver os investimentos, expandindo a outros segmentos e gerando desenvolvimento.

Diante dos fatos apresentados, existe uma pergunta cuja resposta é fundamental para traçar as novas políticas

federais e estaduais, destinadas ao estado do Paraná, qual seja: em que medida os investimentos em infraestrutura econômica e na indústria, podem integrar e sustentar o desenvolvimento produtivo no estado do Paraná?

Estimar a eficácia das atuais medidas em curso no país e no estado, por meio de estudos, discussões, negociações entre entidades público-privado, planejamento e estratégia, pode aperfeiçoar as chances de otimizar as inversões em infraestrutura econômica, por consequência, gerar a integração e a sustentabilidade da estrutura produtiva paranaense.

Pela necessidade de se obter o máximo de sucesso nas políticas adotadas, enquanto a conjuntura econômica mundial possibilita, por meio de ajustes internos, a superação dos entraves históricos alertados por Celso Furtado, a principal contribuição e/ou objetivo geral dessa pesquisa é analisar a relação entre a infraestrutura econômica e a indústria, e como ambas irão colocar o Paraná no rumo do desenvolvimento.

Ao analisar esta relação entre infraestrutura econômica e indústria, aplicando conceitos da teoria do desenvolvimento de Albert O. Hirschman é formulada a hipótese: a infraestrutura e a indústria como atividades complementares e a preferência por investimentos em maior proporção para um deles, pode gerar uma integração maior ou menor na estrutura produtiva da região.

Essa hipótese busca testar e/ou comprovar que a partir dos investimentos em curso no país, será possível integrar investimentos industriais e infraestrutura para garantir o desenvolvimento produtivo, de longo prazo, no estado Paraná.

A estrutura dessa pesquisa é composta pelos objetivos específicos que foram distribuídos em quatro seções, sendo o primeiro, a base do estudo, o embasamento teórico, pois evidencia e gera parâmetros para a relação existente entre infraestrutura econômica, indústria e como

essas variáveis formam a ponte para o desenvolvimento.

A segunda seção contextualiza os investimentos em infraestrutura econômica e indústria, destinados ao estado, que estejam sob gestão dos governos federal e estadual, além de projetos encomendados por entidades de classe e/ou gestão privada, casos como plano Sul Competitivo, plataformas *offshore* e aeroportos de carga, detalhadamente apresentados posteriormente.

A próxima seção tem papel fundamental nessa pesquisa, por ser um elo de ligação entre a teoria desenvolvimentista, da primeira seção, a estratégia elaborada pelo poder público e privado da segunda seção, com a sugestão de Hirschman para a tomada de decisão dos investimentos da quarta seção; portanto, a terceira seção analisa a distribuição espacial dos investimentos em infraestrutura econômica e indústria no Paraná e, também, apresenta as dificuldades de integrar as regiões menos desenvolvidas.

Por fim, a quarta e última seção desta pesquisa, em virtude dos resultados apresentados nas seções anteriores, apresenta a sugestão Hirschman, para a tomada de decisão em economias em desenvolvimento ou subdesenvolvidas.

A justificativa para realização deste trabalho é validada ao verificar o resultado das políticas implementadas durante os anos de 1980 e 1990. O estado, nesse período, perdeu a capacidade de investimento, e isso agravou a situação infraestrutural, além de minar a estrutura produtiva brasileira e, conseqüentemente, a estrutura produtiva paranaense, foco do estudo.

Atualmente a conjuntura econômica mundial é delicada, o retrocesso Europeu somado a dados negativos nos índices de emprego e indústria e a piora na confiança dos investidores no mercado internacional são componentes de uma desaceleração econômica de ordem mundial.

As estimativas do PIB brasileiro são constantemente revisadas para baixo, o governo pratica uma redução gradual da taxa de juros que é conduzida com parcimônia e sempre com atenção aos novos rumos da crise. Elementos do subdesenvolvimento, alertados por Celso Furtado (1983), ainda são facilmente encontrados, mostrando que o Brasil e o Paraná ainda apresentam características subdesenvolvidas.

A partir dessa movimentação do governo federal, no sentido de superar os obstáculos nacionais e internacionais, este estudo volta-se a entender como essa dinâmica irá acontecer sob a ótica da infraestrutura e indústria no caso do estado do Paraná. Mesmo com tantos estímulos visando melhorar a atividade econômica brasileira e paranaense, não está nítida a capacidade das políticas em curso em dar suporte e competitividade à indústria, no médio e longo prazo.

Logo, se existe desconfiança, é necessário entender se, ao menos no estado do Paraná, os investimentos em infraestrutura e na atividade diretamente produtiva, têm capacidade de promover a indústria de forma sustentável e em que medida isto acontece.

1. EMBASAMENTO TEÓRICO

Para compreender o comportamento dos elementos avaliados nessa pesquisa, infraestrutura e indústria, e como ambos poderão colocar o Paraná no rumo do desenvolvimento, é necessário entender exatamente as características destas variáveis.

Para isso, será usado o estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, para entender os conceitos que norteiam a infraestrutura, termo este de sentido bastante amplo, assim sendo, faz-se necessária ampla gama de investimentos para satisfazer todas as variáveis que compõem o termo infraestrutura. Portanto,

serão usados apenas os elementos que afetem diretamente a atividade industrial.

As variáveis que compõe a ligação da indústria com a infraestrutura econômica são: rodovias, ferrovias, aeroportos, portos, petróleo, gás natural e energia elétrica. Definidos os elementos a serem estudados, o próximo passo é verificar a relação entre infraestrutura econômica e indústria e, também, compreender como acontece o processo de desenvolvimento de uma nação.

1.1. Hirschman e o Desenvolvimento Desequilibrado

O autor de origem germânica, Albert O. Hirschman, viveu em um país subdesenvolvido e evidenciou a dinâmica do desenvolvimento em seu livro “Estratégia do Desenvolvimento Econômico”. Seu pensamento é bem próximo da discussão de Celso Furtado e Schumpeter, pois presenciou a luta pelo desenvolvimento na Colômbia e modelou a ideia do desenvolvimento desequilibrado.

O desenvolvimento desequilibrado tem em sua essência o planejamento e a tomada de decisão, estes são elementos-chave para desenvolver uma região. Não se espera que os países atrasados contenham todos os elementos necessários para que se desenvolva, mas, sim, que se tenha a vontade de desenvolver e, em seguida, identifique os setores-chave da economia, principalmente, aqueles que tenham capacidade de expandir seus efeitos a outros setores.

A ideia do desequilíbrio se apresenta como alternativa à teoria do crescimento equilibrado. No crescimento equilibrado, admite-se que o fator capital seja suficiente para gerar investimentos a todos os setores econômicos de forma igualitária, sem a necessidade de se encontrar setores-chave.

O desenvolvimento desequilibrado trabalha com a premissa de o fator capital ser escasso, comum a países

subdesenvolvidos, e a existência de um *trade off* para escolha do setor a se investir. Feita a escolha, identifica-se o gargalo e soluciona-se o problema, ao passo que a solução causará outro desequilíbrio, que também será solucionado e assim por diante. Conservam-se os desequilíbrios para que exista a tomada de decisões.

Quando se encontram dificuldades para a tomada de decisão, o governo pode induzir os investimentos de modo a mostrar o caminho a seguir, até o momento em que o setor privado seja capaz de guiar sua própria evolução; esta ação é denominada de investimento autônomo. Toda essa dinâmica busca o desenvolvimento para frente e para trás de uma economia (Hirschman, 1958).

Hirschman trata infraestrutura econômica e indústria sob o uso dos termos Capital Fixo Social (CFS) e Atividade Diretamente Produtiva (ADP), respectivamente, e a relação entre eles tem como prioridade um nível mínimo de infraestrutura ou CFS para que haja algum tipo de atividade produtiva. Ambos os segmentos são tratados com a maior importância por Hirschman, no entanto, a decisão de investimentos, preferencialmente para um ou outro pode gerar diferentes efeitos em cadeia na economia.

Autores renomados, como Gilmar Mendes Lourenço (2005), Maria Anita dos Anjos (1993) e Liana Carleial (2005) contribuíram imensamente para o entendimento da relação infraestrutura econômica, indústria e processo de desenvolvimento. O IPEA e o Instituto Paranaense Desenvolvimento Econômico e Social - IPARDES, também contribuíram de forma magnífica para essa pesquisa, em especial pela base de dados do IPARDES.

A próxima seção usará a definição dos segmentos de infraestrutura econômica e da indústria para apresentar o quadro geral de investimentos no estado do Paraná.

2. QUADRO GERAL DOS INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA ECONÔMICA E INDÚSTRIA NO ESTADO DO PARANÁ

É imprescindível entender, a situação das políticas de investimento no estado do Paraná. Para tanto, o objetivo dessa seção, é verificar o nível de investimentos em infraestrutura econômica e na indústria, iniciando por aqueles que já foram concluídos até aqueles que estão em processo de viabilidade, em obras, inacabados ou em discussão, nos âmbitos públicos, sob a esfera federal e estadual e, aqueles, sob responsabilidade do setor privado.

No entanto, antes de apresentar os investimentos em curso no estado, é necessário apresentar a condição atual dos elementos infraestruturais eleitos para ser foco dessa pesquisa. O contexto paranaense e a condição dos elementos de infraestrutura econômica serão apresentados a seguir.

No início dos anos de 1990, o estado foi contemplado com amplos investimentos privados no setor automotivo, resultado de incentivos fiscais para grandes montadoras se instalarem, também, foram realizadas concessões de alguns trechos de rodovias a serem pedagiadas; atualmente, são nove concessionárias, segundo a ABCR⁷ (2011), no Paraná que dividem essa “responsabilidade”.

As rodovias que correm por dentro do estado do Paraná têm aproximadamente 13.750 Km pavimentados, maior rede rodoviária do Sul do país, e estão estrategicamente direcionadas ao porto de Paranaguá e a outros polos econômicos do Brasil e países vizinhos (IPARDES, 2011).

Recentemente, o jornal Gazeta do Povo (2012) publicou um levantamento feito pela Confederação Nacional do Transporte – CNT, no qual 62% das rodovias brasileiras

⁷ ABCR – Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias.

estão reprovadas. Nessa mesma nota, evidencia-se a perda de posição do estado do Paraná; em 2011, o Paraná tinha 61,9% das rodovias consideradas boas ou ótimas, mas, em 2012, esse mesmo índice é de apenas 47,8% das rodovias em condições favoráveis. A mesma pesquisa atesta que 52,2% das estradas são consideradas péssimas, ruins ou regulares. Vale frisar que 78,3% das estradas estão sob gestão das concessionárias, enquanto o restante sob gestão pública.

Os principais destaques das rodovias paranaenses foram as estradas que ligam as cidades de Barracão a Cascavel, que foram julgadas na categoria ruim, trajeto que percorre as seguintes rodovias: BR-163 e as PR-163, PR-182 e PR-582. No quesito “estado geral”, destacou-se negativamente a PR-281, qualificada como “péssima”, no Sudoeste do estado, e positivamente, qualificadas como “ótimas”, foram quatro rodovias: BR-277 a PR-407 (trecho), PR-151, BR-466, e BR-487, segundo dados do estudo da CNT.

A figura 1, a seguir, irá mensurar melhor o que está sendo apresentado até aqui, sobre o estudo da CNT.

A malha ferroviária do Paraná é direcionada para escoar a produção do Norte e do Oeste do Paraná até o porto de Paranaguá, sendo composta de 2.288 Km de extensão (IPARDES, 2011). A responsabilidade é dividida entre a Ferroeste, empresa de economia mista e a ALL⁸, empresa privada, sob direito de concessão, e administradora da maior parte da malha rodoviária do estado.

O Paraná desfruta do maior porto do Sul do país, o Porto de Paranaguá (IPARDES, 2011), que atende a vários estados brasileiros e países vizinhos, e além deste, outro porto que nos idos de 1949 já foi considerado o quarto mais importante do país, o porto de Antonina (Gazeta do Povo, 2012).

Por via aérea, o estado dispõe de quarenta aeroportos públicos, cinco com linhas regulares localizados em Londrina, Maringá, Cascavel, Foz do Iguaçu e São José dos Pinhais, sendo os dois últimos de rota internacional e o último da região metropolitana de Curitiba – RMC (IPARDES, 2011).

No campo energético, o estado é um grande produtor de energia elétrica do país, sendo que aproximadamente 20% do total produzido são consumidos dentro do próprio estado (IPARDES, 2011). A usina que mais se destaca, não só nacional, mas internacionalmente, por ser a maior usina hidrelétrica em operação do mundo, é a Itaipu Binacional, que a partir de 1984 começou sua produção, alcançando seu ápice de participação no mercado brasileiro em 1997, atendendo 26% da demanda nacional, segundo informações da própria Itaipu Binacional (2012).

Além da Itaipu, a Copel⁹, criada em 1954, por Bento Munhoz da Rocha Netto¹⁰, também faz parte da matriz elétrica paranaense. O seu sistema elétrico de geração e transmissão no Paraná corresponde a 2.023 Km de linhas de transmissão, 31 subestações e uma central de operações em Curitiba (COPEL, 2012).

Para a infraestrutura em petróleo e gás natural, o Paraná conta com a Refinaria Presidente Getúlio Vargas – REPAR, localizada em Araucária e que é responsável por cerca de 12% da produção nacional de derivados de petróleo e destina aproximadamente 85% da produção aos estados do Paraná, Santa Catarina, Mato Grosso do Sul e a região Sul de São Paulo, segundo dados da Petrobras (2009).

Ainda sob a mesma fonte de informações, em São Mateus do Sul, a Petrobras está presente na industrialização do xisto, em que são extraídos óleo e gás e a capacidade é de aproximadamente 7 mil

⁹ Companhia Paranaense de Energia.

¹⁰ Governador do estado do Paraná no período de 1951 a 1955.

⁸ ALL – América Latina Logística.

toneladas de xisto processadas por dia. Em Marialva, a Petrobras detém 50% das ações de uma empresa especializada em processamento de biodiesel a partir da soja e, também, em Araucária é gerida pela empresa uma termoelétrica (Petrobras, 2009). Por fim, existe terminal aquaviário em Paranaguá, operado pela Transpetro¹¹ que é interligado com a REPAR para escoamento da produção via oleoduto Araucária-Paranaguá, ou ainda, rodovias e ferrovias.

Atualmente, em termos de produção ou atividade econômica, o estado desfruta da quinta maior economia do país, com um Produto Interno Bruto - PIB estimado em 6,07% em 2011 (IPARDES, 2011). O estado tem ampla participação agrícola, sendo o maior produtor de grãos do país com uma pauta bastante diversificada. A pecuária do estado é guiada pela avicultura, responsável por 25,5% do total de abates no país, seguido por 18,7% para o abate de suínos e de 4,1% no abate de bovinos (IPARDES, 2011).

A indústria paranaense é bastante concentrada e os segmentos industriais que mais se destacam são de alimentos, refino de petróleo e produção de álcool, veículos automotores, máquinas e equipamentos, papel e celulose, produtos químicos e outros em menor proporção (IPARDES, 2010).

E é nesse cenário que será avaliado se os investimentos federais e estaduais, em infraestrutura econômica e na indústria, estão em sintonia para desenvolver o estado como um todo.

Os investimentos em curso sob a gestão do governo federal são:

- a) PAC I – Programa de Aceleração do Crescimento, contempla investimentos em infraestrutura econômica de logística e energética de 2007 a 2010;
- b) PAC II – Continuação do programa do governo federal, 2011 a 2014, em que

contemplam investimentos em logística e energética;

- c) Programa de Investimentos em Logística: ferrovias e rodovias, programa de concessão de infraestrutura econômica, elaborado pelo governo federal (2012);
- d) Plano Brasil Maior - programa do governo federal para incentivos à indústria, sendo a continuação da Política de Desenvolvimento Produtivo - PDP. Seu foco consiste na inovação e adensamento produtivo da indústria brasileira.

Os investimentos sob responsabilidade do governo estadual são:

- i. Plano Paraná Competitivo, elaborado pelo governo estadual que visa beneficiar por meio de incentivos as indústrias que se estabelecerem no estado. Seu raio de ação não se restringe a apenas indústrias, mas, também, infraestrutura econômica, principalmente nos segmentos de petróleo e gás;
- ii. Contrato para ampliação do uso de gás natural, sob responsabilidade da Compagás, Petrobras e Paraná Competitivo;
- iii. A PDP-PR foi elaborada, em 2010 e seu objetivo é construir a competitividade de longo prazo na economia paranaense. Este programa de incentivo à indústria esteve em sinergia com o programa que antecedeu o PAC.

Outros projetos em curso, fora do âmbito da gestão pública, são:

- a) Projeto Sul Competitivo, encomendado pela CNI e pela Federação das Indústrias do Extremo Sul (FIEP, FIESC, FIERGS), em que a empresa Macrologística buscou identificar os principais gargalos e possíveis soluções na região Sul do país. Parcela dos investimentos prioritários do estudo, 26 ao todo, estão destinados ao Paraná;
- b) Projeto Arco Norte, articulado pela Associação Comercial e Industrial de Londrina –ACIL. Seu objetivo é criar um aeroporto de

¹¹ Transpetro – Petrobras Transporte S/A, empresa do grupo Petrobras que auxilia no transporte de derivados de petróleo.

carga no distrito de São Luiz, em Londrina;

c) Projeto de aeroporto de carga na região dos Campos Gerais, articulado e elaborado pela Companhia Aeroportuária Campos Gerais. Seu raio de ação compreende 22 municípios ou 180 Km entorno de Ponta Grossa;

d) Projeto do grupo JMalucelli que visa viabilizar o projeto para construção de um aeroporto de carga e executivo em São Luiz do Purunã, distrito de Balsa Nova (Valor Econômico, 2012).

e) Por fim, o último projeto é sobre adequação do Porto de Antonina e transformação do município em um polo *offshore*, projetos elaborados pela Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina – APPA e pela empresa multinacional Techint Engenharia e Construção S/A.

Por fim, percebe-se uma gama de investimentos, tanto para infraestrutura econômica quanto para incentivos destinados à indústria, que, ao menos, teoricamente seria capaz de fazer o estado elevar seu produto interno, assim como desenvolver socioeconomicamente o estado de forma integrada, sustentável no longo prazo e, possibilitando, dar o primeiro passo, rumo à superação do subdesenvolvimento globalizado (Carleial, 2005).

As próximas seções irão mensurar a concentração industrial existente nas regiões programadas para receber investimentos dos âmbitos da esfera pública e privada; outra questão relevante é identificar se direcionar, preferencialmente, investimentos em infraestrutura econômica ou na indústria, seria o caminho para dar uma nova face ao desenvolvimento do estado.

O que se demonstrou, até o presente momento neste estudo, é que a preocupação e atenção do Governo Federal para o desenvolvimento do estado, vem sendo mais ampla, efetiva e comprometida

do que a do governo estadual. Um estado que em sua história já foi reconhecido pela sua autonomia e vontade política em promover o seu desenvolvimento vem, com passar dos anos, perdendo sua principal característica, deixando o povo paranaense à mercê do destino.

Por mais que exista maior responsabilidade do governo federal sob a gestão de investimentos, é necessário saber se a estratégia usada corresponde aos requisitos para superar o subdesenvolvimento no Paraná. Para isso, a próxima seção indicará a tendência que a relação entre infraestrutura econômica e a indústria vem apresentando no estado. Assim, serão usados alguns indicadores fundamentais, como o nível de emprego formal na indústria, em microrregiões que sejam contempladas por investimentos em infraestrutura.

3. ENTENDER OS FATOS PARA A TOMADA DE DECISÕES: O CASO DA CONCENTRAÇÃO INDUSTRIAL NO PARANÁ

Após apresentar a agenda de investimentos, federais e estaduais, em infraestrutura econômica e para indústria, percebe-se que existe certa concentração, de projetos, em municípios considerados polos industriais. Essa concentração territorial é definida no Comunicado para o planejamento do IPARDES, no qual, segundo Gilmar Mendes Lourenço:

O primeiro abrange o espaço formado por Paranaguá, RMC e Ponta Grossa, detentor da base produtiva diversificada e com liderança do agronegócio, metalmeccânica e refinaria de petróleo. O segundo eixo compreende a faixa denominada por Londrina e Maringá, ancorada no agronegócio e em serviços (puxados por duas universidades estaduais). E, o terceiro vetor regional corresponde à área Cascavel - Foz do Iguaçu, impulsionadas

pelo agronegócio, turismo e geração de energia. (Lourenço, 2012, p. 1)

Por essa razão, o objetivo desta seção será mensurar a concentração, já existente, em regiões que estão programadas para receber investimentos em infraestrutura. Para evidenciar a concentração, serão apresentados aspectos como emprego total, emprego na indústria e estabelecimentos industriais nas microrregiões que serão envolvidas por projetos e investimentos em infraestrutura econômica.

Para alcançar esse objetivo alguns critérios serão usados:

1. Período de análise e a base de comparação da evolução, é de 2007 até os dados mais recentes encontrados na base de dados do IPARDES, sendo 2011;
2. As regiões a serem avaliadas são as regiões programadas para receberem investimentos do PAC I;
3. Para verificar detalhadamente a situação em que se encontra as regiões que receberam projetos e investimentos, será usada a categoria de microrregião e seus municípios correspondentes;
4. Serão avaliados aspectos como emprego total, emprego na indústria e estabelecimentos industriais, nessas microrregiões e a respectiva evolução no período proposto.
5. Por fim, para mensurar a concentração industrial, em 2011, em cada ou em um grupo de microrregiões, será avaliado o peso da indústria de cada município, em relação ao total do parque industrial da microrregião. A partir do percentual de indústrias em determinado município, será dividido em 3 categorias de análise: municípios com número de estabelecimentos industriais superiores a 30% de indústria da

microrregião, entre 5% e 30% e menos que 5%.

Segundo base de dados do IPARDES, a estrutura produtiva paranaense pouco se alterou no período entre 1998 e 2007, logo o período de 2007 a 2011, por mais breve que seja, é o resultado das políticas implementadas em anos anteriores e de pouca ousadia, sendo incapaz de integrar o estado do Paraná. Este período também coincide com os investimentos do PAC I, em que, mesmo necessitando de tempo para a maturação desses investimentos, este é o real quadro econômico em que foram implementadas tais medidas.

De forma mais geral, referente ao segundo item citado acima, a distribuição territorial do PAC é mal planejada por não integrar as regiões menos desenvolvidas, esse fato fica evidente na figura 2, a seguir, pois apresenta: a distribuição do valor adicionado fiscal da indústria de transformação (2010) em comparação à distribuição dos investimentos.

Percebe-se que a distribuição dos investimentos realizados e em processo de execução, estão localizados apenas nas regiões mais desenvolvidas (na figura destacadas com a cor azul), ao passo que nas regiões menos desenvolvidas nem um projeto foi desenvolvido.

De forma mais bem detalhada, serão apresentadas as microrregiões a receberem esses investimentos e os aspectos, mais alarmantes, da concentração industrial existente no estado.

O estado do Paraná, de 2007 a 2011, registrou crescimento de 22,8% no total de empregos formais em todos os setores da economia. Na indústria, foco do estudo, foram criados 15,8% novos postos de trabalho formal. O progresso dos estabelecimentos industriais no estado foi de 17,7% novas instalações, em igual período dos demais elementos avaliados. Esses são os dados de referências dos aspectos a serem

analisados e foram obtidos a partir da base de dados da RAIS e IPARDES.

A primeira análise se sustenta em 4 microrregiões juntas, sendo elas: Curitiba, Paranaguá, Ponta Grossa e Rio Negro, que respondem por 36 municípios e têm investimentos programados no PAC I. As considerações mais alarmantes sobre essas microrregiões é que mesmo recebendo ampla atenção no cenário econômico, o município de Curitiba apresenta dificuldade em expandir sua indústria no mesmo ritmo do estado. O número de empregos formais mostrou que 50% do total de municípios evoluíram acima da média estadual de 22,8%.

Logo, se a outra metade ficou aquém da evolução do estado, mesmo com essa região recebendo bastante atenção, sugere-se que os investimentos feitos em Curitiba e nos municípios limítrofes de maior valor agregado, tem pouca capacidade de dispersar os investimentos recebidos a regiões menos desenvolvidas.

Analisando o percentual de cada município sob o total da microrregião, apenas Curitiba detém 43,2% do total de indústrias das 4 microrregiões juntas. Esses elementos demonstram que o município de Curitiba mostra dificuldades para expandir naturalmente sua indústria no mesmo ritmo que o estado, o que pode ser um fenômeno de externalidade negativa pela intensa aglomeração que há na RMC.

A próxima microrregião a ser analisada é de Telêmaco Borba e Jaguariaíva, em que as 2 microrregiões, juntas, correspondem a 10 municípios. Estão destinados a essas regiões investimentos do município de Ventania até Alto do Amparo (Tibagi).

Sobre a evolução de 2007 a 2011, estas regiões apresentaram os índices mais preocupantes, pois no aspecto emprego total 50% dos municípios apresentaram retração do nível de emprego desde 2007, ao passo que 80% obtiveram média inferior a do estado no mesmo quesito em igual período.

Ainda se tratando do período de 2007 a 2011, no aspecto de emprego na indústria, 60% dos municípios apresentaram retração do nível desde 2007 e 80% dos municípios estão abaixo da média estadual. Por fim, no número de unidades fabris e seu desempenho em igual período, 70% dos municípios apresentaram evolução inferior à evolução do estado, ou seja, seu crescimento não superou 17,7%.

O município mais dinâmico dessas duas microrregiões é de Telêmaco Borba, pois, individualmente, este município detém 30,9% do total do parque industrial dessas duas microrregiões, ou seja, a concentração ou aglomeração industrial está localizada neste município. E esse fato indica que essas regiões, exceto o município de Telêmaco Borba, podem sofrer sérias limitações em sua distribuição de renda, pois, sob a ótica do emprego industrial, a tendência é de redução dos postos de trabalho.

A próxima análise consiste nas microrregiões de Maringá e Londrina, equivalente a onze municípios juntos, e as principais considerações a serem feitas são, primeiramente, que Maringá e Londrina detém 68,1% do total de indústrias da microrregião, significando uma imensa concentração industrial em apenas dois municípios. Individualmente, Maringá corresponde a 36,4% do total de indústrias e Londrina, 31,7%.

Outra microrregião que está programada para receber investimentos é a microrregião de Umuarama, composta por 21 municípios. Os principais fatos a serem apresentados são que apenas o município de Umuarama compõe 42,5% do total de indústrias instaladas nessa microrregião. Ao passo que 30% das indústrias instaladas nessa microrregião são distribuídas em 17 municípios, ou seja, pouco menos de 2% da indústria estão localizadas em cada um dos 17 municípios.

Este é mais um exemplo de extrema concentração industrial, na medida em que apenas um município tem em seus limites

um parque industrial superior ao de 17 municípios.

As microrregiões de Cascavel e Toledo, estão programadas para receber parcela de investimentos decisivos, como construção do contorno de Cascavel BR-163 e investimentos no modal ferroviário do corredor Bioceânico. São regiões bastante extensas, sendo compostas de 39 municípios.

A análise mostrou o município de Cascavel 35,7% do total de indústrias dessas 2 regiões. Outros 39,2% são divididos em 36 municípios, o restante das indústrias se localiza em Marechal Candido Rondon e Toledo, sendo 25,1%.

Nota-se a concentração da indústria em três municípios – Cascavel, Toledo e Marechal Candido Rondon – somadas são 60,8% da indústria da região, mas deve-se estar atento, pois a região é bastante extensa.

Os investimentos em curso nessas duas microrregiões, particularmente em Cascavel, mostraram-se minimamente capazes de pressionar o desenvolvimento em cidades limítrofes, tamanha é a concentração existente.

A última microrregião a ser analisada é a de Foz do Iguaçu, composta por onze municípios. Essa microrregião apresentou que menos da metade dos municípios que a compõe conseguiram evoluir o nível de unidades fabris acima da média estadual. A concentração de indústrias dessa microrregião está localizada no município de Foz do Iguaçu, totalizando 39,3%.

Os resultados dessa análise mostram a forte concentração em alguns poucos municípios, a saturação dos principais polos industriais e a forte influência que cidades, melhor estruturadas, possuem para atrair novos empreendimentos, apesar de programas que oferecem benefícios para a instalação de indústrias em regiões menos desenvolvidas.

Deve-se estar atento aos investimentos em polos industriais, pois

tendem a concentrar riqueza e aumentar as desigualdades, entre a população da cidade e as periferias. Isso acontece pelo fato de as indústrias buscarem se estabelecer o máximo possível no centro dos polos produtivos, assim concentrando também os postos de trabalho. Nas regiões periféricas e/ou metropolitanas, por não serem contempladas com instalações produtivas, pouco evoluem no número de postos de trabalho, na indústria e na renda.

Introduzindo a teoria de Hirschman na discussão atual, os efeitos vistos no emprego e na indústria, a partir dos investimentos em infraestrutura econômica destinados quase que exclusivamente para regiões já desenvolvidas, têm baixos efeitos completos e dispersivos, principalmente nos projetos do Governo Federal. Não se pode negar, porém, que investimento é algo bom para qualquer região, no entanto, deve-se estar atento aos efeitos em cadeia que esses recursos podem proporcionar.

Em síntese, a incapacidade dos investimentos, projetos e planos dos governos em integrar os “*vários Paranás*” é evidente e essa seção mostrou que os municípios privilegiados, pelos projetos ou investimentos, devido à concentração existente, pouco gerarão e distribuirão renda para além dos seus próprios limites.

A próxima seção tratará justamente sobre as decisões de investimentos que podem, de forma mais eficaz, otimizar o fator capital, integrar as regiões atrasadas, desconcentrar territorialmente o que esta seção evidenciou ser um dos grandes problemas do estado e, mais do que tudo, gerar desenvolvimento socioeconômico para o conjunto da população.

4. DECISÕES DE INVESTIMENTO NO PARANÁ: SUGESTÕES A PARTIR DO PENSAMENTO DE HIRSCHMAN

A seção anterior apresentou a concentração dos investimentos, em

infraestrutura econômica, nos grandes polos produtivos, a não garantia dessas inversões em gerar desenvolvimento, além da saturação territorial e do mercado de trabalho nas regiões mais desenvolvidas. A ineficácia dos planos na busca pelo desenvolvimento é indicada, pela ausência de integração e descentralização dos investimentos.

Diante desses fatores, o objetivo desta seção é ampliar as possibilidades de decisões de investimento no Paraná, de modo a integrar economicamente o estado e gerar desenvolvimento socioeconômico. Mostrar que existem caminhos mais convenientes, em que o Paraná pode seguir, aumentando seu produto incremental e desenvolvendo a população e os mercados das regiões mais pobres.

Para dar início a essa seção, é necessário revisar os conceitos e discussões encontrados no pilar teórico dessa pesquisa que é a teoria do desenvolvimento desequilibrado de Hirschman. Esse autor trás algumas características básicas, que devem ser relatadas, para que haja um melhor entendimento das possibilidades de escolha dos investimentos.

Atividade diretamente produtiva (ADP) no contexto da pesquisa, em convencionado no início da mesma, será tratada como indústria, ao passo que, capital fixo social (CFS) será correspondente à infraestrutura econômica. O fator capital em países subdesenvolvidos é escasso, por isso, o estímulo a tomada de decisão.

Investimentos em CFS são mais seguros por serem empreendimentos e/ou projetos difíceis de serem vistos como totalmente errados. O inverso acontece com inversões em ADP, pois quando chega ao fim é julgada como um fracasso total pelos que estão em volta desse empreendimento, mesmo que não seja por falta de capacidade produtiva ou empresarial e, sim, pela dinâmica desenvolvimentista imposta na região (Hirschman, 1958).

Quando há uma ideia pró-infraestrutura que a coloca como solução de todos os gargalos em uma economia, pode acabar por sobrecarregar, esgotar e limitar outras ações do governo. Mas para que haja ADP, como requisito deve-se ter um mínimo de CFS (infraestrutura).

Por meio dessas considerações se definem duas pré-condições para que seja possível dar andamento ao entendimento das vias de desenvolvimento, brevemente abordadas há pouco.

- iv) Existe um *trade off*, que CFS e ADP não podem receber investimentos simultaneamente, caso de países subdesenvolvidos;
- v) A escolha do setor a receber os investimentos deve ser feita privilegiando o qual tiver maior capacidade expansionista e que maximize o fomento de decisões induzidas. (Hirschman, 1958).

Portanto, a partir das características básicas e das pré-condições estabelecidas, verificam-se duas sequências de desenvolvimento a seguir, seja por CFS, via capacidade excessiva, ou ADP, via escassez de CFS. Ambas as sequências têm estímulos e pressões, direta ou indiretamente, que partem da expectativa de lucro do empreendedor.

Não se coloca barreiras à argumentação de que o governo, a partir de uma infraestrutura econômica defasada, ao invés de direcionar inversões em CFS, faça o inverso e proteja, subsidie, preste auxílio à indústria privada ou, ainda, faça a gestão sobre inversões diretamente em ADP. Isso ocorre pelo fato de haver maior eficiência ao estimular ADP diretamente do que investir em CFS, pois aguardar o tempo de maturação dos investimentos em CFS para aí incitar ADP, torna o processo demorado e não econômico, uma vez que se trabalha com a hipótese de certa escassez do fator capital nas regiões subdesenvolvidas.

Quando o investimento em CFS gera uma infraestrutura excessiva, em vista

da capacidade de ADP, a produção chegará a um ponto no qual, mediante a grande capacidade de CFS, poderá alcançar o pleno emprego e, assim, podendo ter rendimentos decrescentes de escala, fazendo o empreendedor diminuir sua produção. Com a capacidade produtiva inferior a capacidade infraestrutural, surgirá ociosidade, a qual não pode reaver o dispêndio financeiro aplicado em CFS, gerando custos com manutenção do modal.

Enquanto na estratégia elaborada via escassez de CFS, o investimento induzido seria direcionado para ADP, isso estimularia a produção ao pleno emprego pela proteção, subsidio ou intervenção direta na gestão da ADP. Diante da nova demanda do setor privado, resultado da escassez de CFS, o estado saberá o quanto do fator capital é necessário para solucionar o gargalo, assim conforme vão aparecendo outros entraves, o investimento privado ou público é novamente induzido afim de superar os novos problemas.

A diferença mais fundamental entre esses dois modelos de desenvolvimento é o impulso criado, mas a segurança transmitida pela hipótese de se investir em ADP é maior e qualificada por Hirschman da seguinte forma:

“Nos casos em que as motivações são deficientes, parece mais seguro confiar no desenvolvimento via escassez do que naquele via capacidade excessiva. Dito por outra forma, se dotarmos um país subdesenvolvido de uma rede ferroviária de primeira categoria, de amplo sistema hidrelétrico e talvez de facilidades de irrigação, poderemos ter a certeza de que as atividades agrícolas e industriais se expandirão na esteira destes melhoramentos? Não seria menos arriscado e mais econômico garantir essa atividade, ainda que precise ser amparada, em vista da ausência de meios de transporte e de energia adequados, e então deixar as pressões, que se seguem, determinarem o dispêndio apropriado para CFS e a sua colocação?” (Hirschman, 1958, p. 146).

Existem algumas situações em que direcionar o investimento para ADP não resultará em “bons frutos”, isso acontece pela falta do pré-requisito básico que é a mínima condição infraestrutural. Nessas regiões em que CFS é pouco ou praticamente inexistente, o desenvolvimento deve ocorrer via capacidade excessiva de investimentos em CFS. A validação do desenvolvimento via escassez de CFS se enquadra no caso dos países subdesenvolvidos em busca do desenvolvimento que disponham de infraestrutura básica.

Outro elemento presente nas economias subdesenvolvidas que interfere na tomada de decisão dos investimentos é o aumento generalizado de preços, a inflação. A inflação será considerada dentro das políticas de desenvolvimento quando buscar a estabilidade de preços no longo prazo, mas a interferência que exerce na decisão do investimento em CFS e ADP para garantir equilíbrio no curto prazo é inegável. É válido lembrar que “*O investimento no CFS é defendido não pelo seu efeito direto sobre a produção final, e, sim porque permite e, de fato, incita a instauração de ADP*” (HIRSCHMAN, 1958, p. 133).

Mas toda essa dinâmica, decisões, impulso, pressão, preferências, ações do estado só terá razão de existir, se vier à tona o espírito empreendedor ou, como Schumpeter define, espírito selvagem do setor privado e responder, por mínima que seja a resposta, aos estímulos desenvolvimentistas. Cabe ao estado induzir, guiar e mostrar, seja na teoria ou no caso paranaense, que todos podem crescer sem que a evolução de um indivíduo “A”, em um primeiro momento, seja necessariamente o prejuízo do indivíduo “B” nesse mesmo momento.

Ligando a teoria ao caso paranaense, é notável a semelhança, sendo assim possível avaliar alguns pontos fundamentais. O estado sofre, como já foi

dito em outros momentos, com a concentração industrial, pois existe um alto grau de urbanização nas regiões concentradas, ao passo que na maior parte do estado existe escassez de investimentos em ADP e CFS.

Segundo dados do IPARDES, dos trezentos e noventa e nove (399) municípios que compõem o estado do Paraná, trezentos e quarenta e três (343) em 2010 contribuíram com 8,92% do valor adicionado fiscal da indústria de transformação que foi de R\$ 54,98 bilhões, ou seja, não se pode dizer que desenvolvimento integrado existe no Paraná.

Os planos Brasil Maior e PDP-PR, já apresentados, mostram empenho e sinergia para desenvolver o estado, ao identificar os setores-chave da estrutura produtiva nacional e paranaense, tentando fortalecer e diversificar essa estrutura e progredir horizontalmente por meio de incentivos fiscais como o Paraná Competitivo vem fazendo, além de, criar todo um ambiente favorável, com mão-de-obra adequada, blindagem às MPes, competitividade e inovação.

Porém, ao analisar os investimentos do PAC I, PAC II e inversões regionais em CFS, a estratégia adotada pelos governos federal e estadual, para direcionar territorialmente os investimentos, segue a limitação espacial dos aglomerados industriais e do agronegócio no estado.

A seção anterior mostrou que por mais que haja uma agenda com amplos investimentos a serem implementados nos polos industriais, não é capaz de expandir, significativamente, a região envolvida, por não descentralizar os investimentos. Essa concentração acaba afetando diretamente o emprego total, emprego na indústria e número de estabelecimentos industriais, focos do estudo, assim como outros setores e atividades dessa região.

A contrapartida das cidades desenvolvidas, para os investimentos feitos, não tem caráter desenvolvimentista, pois

não tem vigor de expandir o número de postos de trabalho, conseqüentemente, distribuir renda. Isso acaba significando mais concentração nos grandes centros.

Logo, aumentar investimentos em CFS de municípios mais dinâmicos não gerará expansão significativa da região, mas sim aumento do lucro privado até o momento em que os rendimentos se tornarem decrescentes ou o espírito empreendedor se apagará, gerando custos de manutenção para manter essa infraestrutura subutilizada.

Em outro cenário bem diferente do encontrado na região RMC, os municípios atrasados, de menor Índice de Desenvolvimento Humano - IDH e menores níveis de renda no estado, pouca ajuda recebem. A indústria não se instala nessas regiões por duas razões: primeiro, por não existir infraestrutura básica para qualquer nível de atividade produtiva e, segundo, mesmo com incentivos fiscais para indústria se instalar nessas regiões menos desenvolvidas, acabam preferindo outras regiões próximas ao conglomerado industrial por poderem diminuir seus custos com fornecedores, qualificação da mão-de-obra, maiores alternativas para escoar a produção e, acesso à demanda de maior poder aquisitivo.

Os investimentos em curso, do governo federal e estadual, em CFS, infelizmente, passam longe dessas cidades, que apresentam IDH, restrito, baixo e sem perspectiva de evolução.

Os incentivos industriais, por vezes, acabam se anulando ou não induzindo devidamente o capital produtivo privado, gerando poucos efeitos desenvolvimentistas. Para evidenciar o caso paranaense, Gilmar Mendes Lourenço, no Comunicado para o Planejamento, salienta que:

“No entanto, é prudente mencionar a existência de oferta de benesses tributárias, centradas no Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), para a implantação de unidades fabris em municípios paranaenses com menores

IDHs, no intervalo de tempo compreendido entre 2003 e 2010, no âmbito do Programa Bom Emprego Fiscal. Os resultados dessa estratégia foram modestos [...]” (Lourenço, 2012, p.2).

Essa situação revela certa ineficiência e anulação das medidas de políticas industrial e desenvolvimentista, em razão da ausência, no governo federal e estadual, de planejamento e estratégia na distribuição dos investimentos em infraestrutura econômica, portanto, existe um descompasso (falta de sinergia) entre a descentralização da indústria no estado e os investimentos em curso, por incentivarem a indústria a se concentrar nas regiões já desenvolvidas.

Uma possibilidade é usar o sistema de contrapartidas ou políticas públicas negociadas, para prover investimentos induzidos em ADP, haja vista o exemplo do novo regime automotivo proposto pela presidente Dilma, ainda em sua fase bem inicial.

Esse sistema de contrapartidas é uma ótima alternativa para desenvolver o nível da indústria, além de emprego e renda, assim será possível realinhar a capacidade de investimento em infraestrutura no estado, além é claro, de colocar o estado no rumo do desenvolvimento.

Fica a ressalva de que regiões com maior dinâmica no estado não devem ser deixadas de lado, mas que nesse momento existem regiões que, por sua situação precária, clamam a preferência na pauta de investimentos.

A necessidade de rever a estratégia de investimentos no estado se impõe diante do quadro real existente e que foi discutido até aqui. Complementando o quadro socioeconômico já traçado, a figura 3, a seguir, mostra a evolução da renda no Paraná de 2002 a 2009.

A figura 3, de apoio à discussão sobre a estratégia a ser adotada para investir em ADP ou CFS, mostra que aproximadamente 84% do território

paranaense tem desempenho de baixa renda e desempenho de média e baixa renda, caracterizado na imagem por vermelho escuro e claro, segundo dados do IPARDES (2009). Esse baixo desempenho é resultado de menos postos de trabalho formais, ausência de condições infraestruturais, conseqüentemente, menos indústrias, mecanização agrícola e outros fatores que podem ser atribuídos nesse desempenho alarmante.

Logo, as decisões de investimento no Paraná devem ter esse cuidado de além de descentralizar a estrutura produtiva dos grandes polos para regiões menos desenvolvidas, optar, preferencialmente, por investimentos diretos na indústria, os quais possuem condições de gerar maiores efeitos.

Assim, se o objetivo do estado do Paraná for integrar e sustentar esse desenvolvimento, a teoria de Hirschman amplia as possibilidades para que se obtenha êxito no processo de desenvolvimento.

Cabe ao estado, com apoio das sugestões de Hirschman, apresentar e iniciar um modelo de desenvolvimento, baseado em relações de médio e longo prazo e na capacidade de integração de regiões menos desenvolvidas, evidenciar que a possibilidade de desenvolver municípios atrasados e, por efeitos em cadeia, aumentar o produto incremental dos municípios concentrados territorialmente.

As principais revisões a serem feitas são sobre a distribuição dos investimentos em modais de transporte, em que deve ser superada a resistência ao uso de hidrovias, aumentar o peso dos investimentos em ferrovias, medidas essas que podem desafogar as rodovias paranaenses, que também necessitam de investimentos para sua adequação.

Os investimentos diretos em atividades produtivas devem seguir alguns parâmetros. Primeiro é beneficiar, no Paraná, as atividades que estejam em sinergia com a estrutura produtiva nacional, iguais àquelas mencionadas pela PDP-PR,

como por exemplo: complexo industrial da saúde, bioenergia, TIC¹², complexo metal-mecânico, automotivo, cadeia têxtil, construção civil, minerais não-metálicos e outros.

O segundo critério para se investir em ADP é atender aos conceitos de integração, estratégia e planejamento, efeitos dispersivo e completo, desenvolvimento retrospectivo e prospectivo – para trás e para frente (Hirschman,1958), e, naturalmente, para atender a esses critérios haverá necessidade de descentralizar os investimentos.

Terceiro é que as decisões, do governo do estado, devem levar em consideração a atenção necessária às regiões atrasadas do estado como as mesorregiões de Norte-Central, Centro-Sul e Centro Ocidental, ou seja, ao Centro e Norte do estado.

Por fim, a partir do conjunto dessas quatro seções foi possível chegar às considerações finais, com o apoio de argumentos bastante criteriosos, os quais auxiliaram para encontrar a resposta da problemática, apresentada no início da pesquisa.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O pilar central deste estudo foi baseado na ponte que liga a teoria do desenvolvimento desequilibrado de Hirschman à influência que a infraestrutura econômica e a indústria exercem na trajetória rumo ao desenvolvimento.

Desenvolvimento esse, que necessita ser planejado para que aconteça. No entanto, apresentou-se no decorrer desta pesquisa a omissão dos governos com o compromisso de planejar para desenvolver de forma integral e sustentável o estado do Paraná.

Dos investimentos em curso, além dos incentivos para a indústria, o projeto que mais se destaca atendendo aos requisitos de integrar o estado e ampliar as possibilidades de escoamento da produção é o projeto Sul Competitivo.

Atualmente, as regiões programadas para receber investimentos em infraestrutura econômica são as mesmas que apresentam os maiores níveis de concentração industrial. Logo, são pouco capazes de multiplicar os efeitos em cadeia, sendo o maior exemplo o caso da RMC, por mostrar dificuldades em expandir naturalmente o nível de indústrias no mesmo ritmo do estado, o que pode ser um fenômeno de externalidade negativa pela intensa aglomeração que há nessa região.

A estrutura dessa pesquisa possibilitou, diante da complexidade do tema, obter a resposta para a pesquisa e confirmação da hipótese de que a infraestrutura e a indústria são atividades complementares, e a preferência por investimentos em maior proporção para um deles pode gerar uma integração maior ou menor na estrutura produtiva da região.

Portanto, em resposta à problemática, não será possível integrar e sustentar o desenvolvimento produtivo no estado do Paraná, por meio apenas dos investimentos em curso destinados à infraestrutura econômica e indústria.

Essa impossibilidade é resultado da estratégia adotada pelos governos federal e estadual em beneficiar as regiões concentradas com mais investimentos, enquanto os municípios atrasados clamam auxílio para se desenvolverem.

A ausência de autonomia do estado, no planejamento e estratégia para ir ao encontro do desenvolvimento, como visto no Paraná em vários momentos de sua história, é mais um dos elementos que o estado apresenta que contribuem para cada vez mais estar longe do desenvolvimento.

E para finalizar, diante do aprofundamento das desigualdades no

¹² TIC- TECNOLOGIA DE INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO.

estado, resultado das políticas e medidas equivocadas e que estão sendo implementadas no estado, a última seção traz à tona a discussão sobre a estratégia de distribuição dos investimentos em infraestrutura ou indústria.

O principal objetivo da última seção é propor um conjunto de sugestões de investimentos em infraestrutura econômica e indústria no estado do Paraná à luz do pensamento de Hirschman (1958).

Não se discute a importância de ambas, mas devido à escassez do fator capital, características facilmente observadas em países subdesenvolvidos, nem sempre é possível investir nos dois segmentos. Por isso a estratégia a ser adotada é fundamental, no sentido de trazer à tona os elementos-chave de uma economia.

A discussão de Hirschman (1958) aborda uma estratégia diferente da usada no atual cenário econômico paranaense; a sua teoria evidencia que estimular a indústria

indiretamente por meio de investimentos em infraestrutura (sendo este não tão abundante) não acabaria sendo tão eficiente. O impacto ou a pressão sobre infraestrutura, quando os investimentos são direcionados diretamente para a indústria, é muito maior e mais eficaz nesse caso.

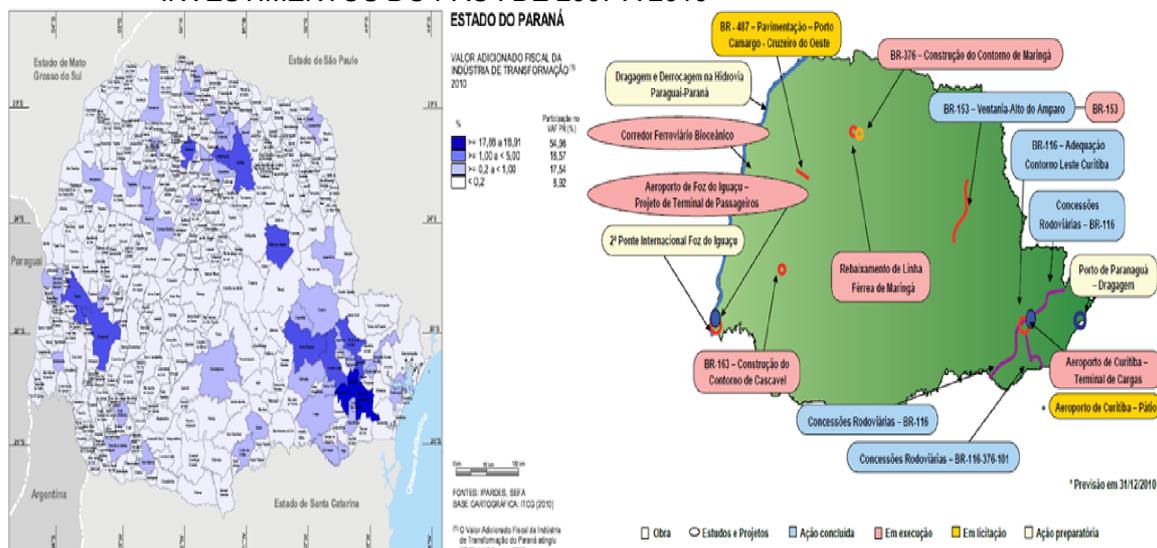
Por fim, enquanto cidadãos brasileiros e paranaenses, não podemos nos omitir e reservar apenas críticas ao contexto político, social e econômico. Aguardar passivamente, nos faz tão culpados, quanto aqueles que elegemos para administrar os interesses públicos.

Portanto, se não é possível consertar o país, o estado e suas desigualdades, cabe mostrar a todos que, cada um fazendo o seu papel, pode-se construir e conquistar uma nação melhor. E a maior contribuição desse estudo é que o Brasil e o Paraná podem no futuro, espelhar a grandeza dessa população, se hoje fizermos desse país uma pátria amada.

FIGURA 1 – CONDIÇÃO DAS ESTRADAS NO PARANÁ

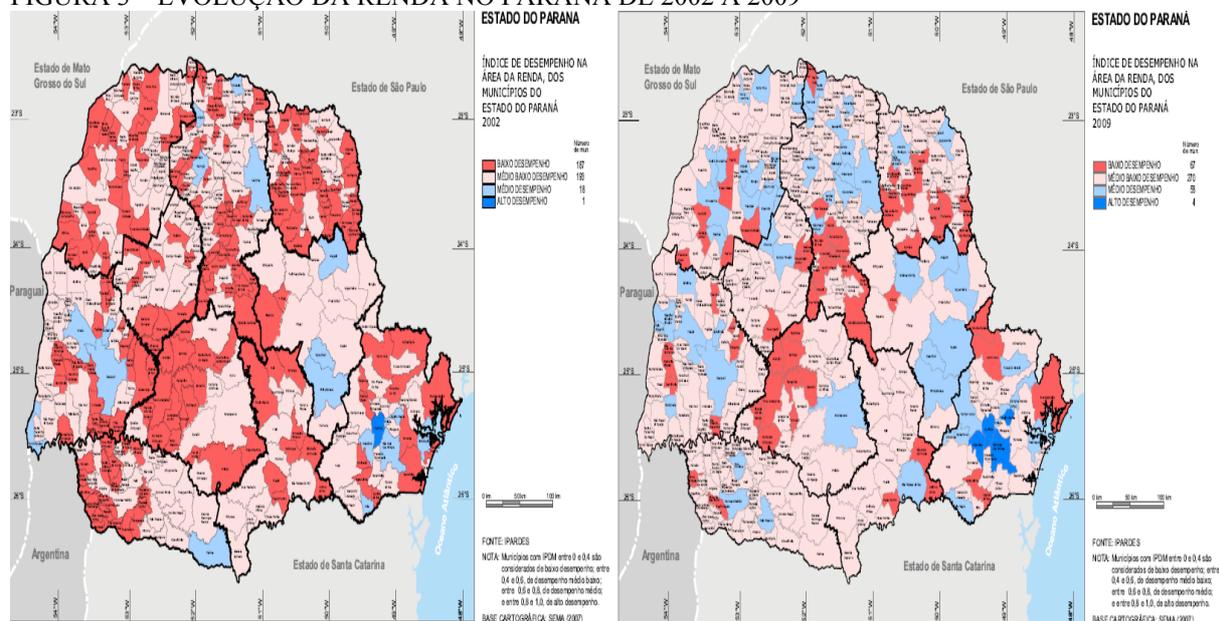


FIGURA 2 – COMPARAÇÃO DA DISTRIBUIÇÃO DA INDÚSTRIA DE 2010 E DA DISTRIBUIÇÃO DOS INVESTIMENTOS DO PAC I DE 2007 A 2010



FONTE: ADAPTADO DE IPARDES (2012b) E DO BALANÇO DE 4 ANOS DO PAC I (2012)

FIGURA 3 – EVOLUÇÃO DA RENDA NO PARANÁ DE 2002 A 2009



FONTE: IPARDES

Referências

- 4º Balanço do PAC II – **PAC**. Disponível em:
<<http://www.pac.gov.br/pub/up/relatorio/fd87f5d3dca7432d846f5658d50eb6ec.pdf>>. Acesso em 25 set. 2012.
- AGENCIA ESTADUAL DE NOTICIAS – AEN. **Empresa apresenta projeto de aeroporto de cargas em Ponta Grossa** - Disponível em:<<http://www.aen.pr.gov.br/modules/noticias/article.php?storyid=63433&tit=Empresa-apresenta-projeto-de-aeroporto-de-cargas-em-Ponta-Grossa>>. Acesso em: 10 out. 2012.
- AGENCIA ESTADUAL DE NOTICIAS – AEN. **Governador garante apoio do Estado ao projeto Arco Norte**. Disponível em: < <http://www.aen.pr.gov.br/modules/noticias/article.php?storyid=70767>>. Acesso em: 12 out. 2012.
- AGENCIA ESTADUAL DE NOTICIAS – AEN. **Paraná amplia contrato de gás natural para estimular a industrialização**. Disponível em:
<http://www.aen.pr.gov.br/modules/noticias/i_article.php?storyid=70661&tit=Parana-amplia-contrato-de-gas-natural-para-estimular-a-industrializacao>. Acesso em: 15 out. 2012.
- ANJOS, Maria Anita dos. **Uma experiência de industrialização**: Cidade Industrial de Curitiba. 1993. p.256. Dissertação (Mestrado em História do Brasil) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba, 1993.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE CONCESSIONÁRIAS DE RODOVIAS – ABCR. **Concessionárias**. 2011. Disponível em:
<<http://www.abcr.org.br/Conteudo/Secao/9/concessionarias.aspx>>. Acesso em: 20 out. 2012.
- ASSOCIAÇÃO COMERCIAL E INDUSTRIAL DE LONDRINA – ACIL. **Arco Norte fica fora do Sul Competitivo**. Disponível em: <<http://www.acil.com.br/noticias-detalle/04/09/2012/arco-norte-fica-fora-do-sul-competitivo>>. Acesso em: 9 out. 2012.
- ASSOCIAÇÃO COMERCIAL E INDUSTRIAL DE LONDRINA – ACIL. **Arco Norte disputa aeroporto de carga com Campos Gerais**. Disponível em: <<http://www.acil.com.br/noticias-detalle/03/11/2011/arco-norte-disputa-aeroporto-de-carga-com-campos-gerais>>. Acesso em: 9 out. 2012.
- BALDRATI, Breno*. Indústria propõe 51 obras para resolver gargalos do Sul. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 28 ago. 2012. Disponível em:
<<http://www.gazetadopovo.com.br/economia/contendo.phtml?id=1291316&tit=Industria-propoe-51-obras-para-resolver-gargalos-do-Sul>>. Acesso em: 20 out. 2012.
- BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL – BNDES. **O BNDES em um Brasil em transição**. Rio de Janeiro: BNDES, 2010.
- BIELSCHOWSKY, Ricardo. Vigência das contribuições de Celso Furtado ao estruturalismo. **Revista da Cepal**, 2010.

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. **Programa de investimentos em logística**. Disponível em: <<http://www.planejamento.gov.br/noticia.asp?p=not&cod=8736&cat=475&sec=61>>. Acesso em: 20 out. 2012.

BRODBECK, Pedro. IAP libera área de Antonina para atuação da Techint, **Gazeta do Povo**, Curitiba, 14 jul. 2012. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/economia/conteudo.phtml?id=1275067&tit=IAP-libera-area-de-Antonina-para-atuacao-da-Techint>>. Acesso em: 20 out. 2012.

CARLEIAL, Liana. Subdesenvolvimento globalizado: a resultante das decisões de política econômica dos anos noventa. **Revista do IPARDES**, Curitiba, n.106, 2005.

COMPANHIA PARANAENSE DE ENERGIA - COPEL. **Linhas de transmissão de energia 2012**. Disponível em: <[http://www.copel.com/hpcopel/root/sitearquivos2.nsf/arquivos/folder_linhas_transmissao_2012/\\$FILE/folder_linhas_transmissao_2012.pdf](http://www.copel.com/hpcopel/root/sitearquivos2.nsf/arquivos/folder_linhas_transmissao_2012/$FILE/folder_linhas_transmissao_2012.pdf)>. Acesso em: 23 out. 2012.

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS E RODAGENS – DER. **Modais de transporte Paraná**. Disponível em: <<http://www.infraestrutura.pr.gov.br/arquivos/File/MapaOficialPolitico2011.pdf>>. Acesso em: 17 out. 2012.

DEPARTAMENTO INTERSINDICAL DE ESTATÍSTICA E ESTUDOS SOCIOECONÔMICOS – DIEESE; SINDICATO DOS ENGENHEIROS NO ESTADO DO PARANÁ – SENGE-PR. 2012. **Nível de Investimento Público Estadual 2000 a 2011**. 2012.

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DO PARANÁ – FIEP. **Projeto Sul Competitivo**. Disponível em: <<http://www.fiepr.org.br/sul-competitivo/uploadAddress/Projeto%20Sul%20Competitivo%20Sumario%20Executivo%5B37264%5D.pdf>>. Acesso em: 24 de out. 2012.

FERREIRA, Cristiano Vinicius; CARLEIAL, Liana. Estrutura produtiva, desenvolvimento e políticas públicas: uma discussão sobre o Estado Paraná. **13º Caderno do Programa de Apoio à Iniciação Científica - PAIC 2011/2012**, Curitiba, p. 109-132, 2012.

FURTADO, Celso. Não à recessão e ao desemprego. **Coleção Estudos Brasileiros**, Editora Paz e Terra, 1983. v.69.

HIRSCHMAN, Albert O. **The Strategy of Economic development**. Yale University Press, 1958.

INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL – IPARDES. **Base de dados da RAIS**: emprego total, empregos na indústria, e estabelecimentos industriais. Disponível em: <<http://www.ipardes.pr.gov.br/imp/index.php>>. Acesso em: 26 out. 2012b.

INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL – IPARDES. **Mapas do Estado do Paraná sob aspecto socioeconômicos como: renda, VAF da**

indústria, emprego na indústria. Disponível em: < http://www.ipardes.pr.gov.br/index.php?pg_conteudo=1&cod_conteudo=19>. Acesso em: 01 nov. 2012c.

INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL – IPARDES. **Paraná em números**: Disponível em: < http://www.ipardes.gov.br/index.php?pg_conteudo=1&cod_conteudo=1>. Acesso em: 26 out. 2012a.

ITAIPU BINACIONAL. Geração. Disponível em: < <http://www.itaipu.gov.br/energia/geracao>>. Acesso em: 22 out. 2012.

LOURENÇO, Gilmar Mendes. **Economia brasileira**: da construção da indústria a inserção na globalização. Curitiba: Editora do Autor, 2005.

LOURENÇO, Gilmar Mendes. Pauta para interiorização do crescimento industrial do Paraná. **Comunicado para o Planejamento**, Curitiba: IPARDES, 2012.

MENEZES, Fabiane Z. Plano vê Antonina como polo *offshore*. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 14 out. 2012. Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/economia/conteudo.phtml?id=1307429&tit=Plano-ve-Antonina-como-polo-offshore>>. Acesso em: 20 out. 2012.

MILLAN, Polianna. Avaliação reprova 62% das rodovias brasileiras. **Gazeta do Povo**, Curitiba, 25 out. 2012 Disponível em: <<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?tl=1&id=1311288&tit=Avaliacao-reprova-62-das-rodovias-brasileiras>>. Acesso em: 25 out. 2012.

OLIVEIRA, Gilson Batista de. **O desenvolvimento das regiões**: uma iniciação às estratégias de desenvolvimento regional e urbano. Curitiba: Prottexto, 2008.

OLIVEIRA, Gilson Batista de. **Desenvolvimento econômico mundial**: notas essenciais para estimular a reflexão e o debate. Curitiba: Prottexto, 2011.

PARANÁ COMPETITIVO (decretos) – **Secretária da Fazenda**. Disponível em: < <http://www.fazenda.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=349>>. Acesso em 6 out. 2012.

PDP–PR – **IPARDES**. Disponível em: <http://www.ipardes.gov.br/pdf/politica_desenvolvimento_produtivo_pr.pdf>. Acesso em 01 set. 2012.

PETROBRAS. **Principais operações**. 2009. Disponível em: <<http://www.petrobras.com.br/pt/quem-somos/principais-operacoes/?category=1>>. Acesso em: 24 out. 2012.

PLANO BRASIL MAIOR – 2011/2014 – Ministério desenvolvimento, Indústria e Comércio (MDIC) e Governo Federal. (2011).

PLANO BRASIL MAIOR – 2011/2014 (Situação do conjunto de medidas, 07 de maio de 2012) - **Ministério desenvolvimento, Indústria e Comércio (MDIC) e Governo Federal. (2011).**

PLANO BRASIL MAIOR: Inovar para Competir – **Brasil Maior**. Disponível em: <http://www.brasilmaior.mdic.gov.br/wp-content/uploads/cartilha_brasilmaior.pdf>. Acesso em 25 set. 2012.

POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO PRODUTIVO – MDIC. Disponível em:<<http://www.pdp.gov.br/paginas/objetivo.aspx?path=Objetivos>>. Acesso em: 19 set. 2012.

POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO PRODUTIVO DO PARANÁ (PDP-PR) – Governo Estadual Paranaense. IPARDES (2010)

PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO – **PAC**. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/pac/relatorios/estaduais/parana-1/parana-balanco-de-4-anos>>. Acesso em: 25 mai. 2012. .

PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO (PAC) – Balanço 4 anos (2007-2010). – Governo Federal.

RELATÓRIO DE 4 ANOS DO PAC I – **PAC**. Disponível em:<<http://www.pac.gov.br/pub/up/relatorio/9fff313c5e9086c5087b1663173fad71.pdf>>. Acesso em 19 set. 2012.

SHUMPETER, Joseph A. **Capitalismo, socialismo e democracia**. Rio de Janeiro: Editora Fundo de Cultura, 1961.

VALOR ECONÔMICO. **JMalucelli planeja ter aeroporto no Paraná**. 2012. Disponível em:<<http://www.valor.com.br/empresas/2789280/jmalucelli-planeja-ter-aeroporto-no-parana#ixzz23e79CTWj>>. Acesso em: 12 out. 2012a.

VALOR ECONÔMICO. **Mantega diz a varejistas ter 'bala na agulha' para manter crescimento**. 2012. Disponível em: <<http://www.valor.com.br/brasil/2662746/mantega-diz-varejistas-ter-bala-na-agulha-para-manter-crescimento#ixzz2C1zLdo40>>. Acesso em: 17 out. 2012b.

*Recebido em 04/02/2013
Aprovado em 07/03/2013*