UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE – FURG
INSTITUTO DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS
ADMINISTRATIVAS E CONTÁBEIS – ICEAC

SABRINA HERNANDES STIEGELMEIER

OS IMPACTOS DO POLO NAVAL NA ECONOMIA RIO-GRANDINA: UMA ANÁLISE A PARTIR DOS MACROINDICADORES ANT ET POST

RIO GRANDE
2018

SABRINA HERNANDES STIEGELMEIER

OS IMPACTOS DO POLO NAVAL NA ECONOMIA RIO-GRANDINA: UMA ANÁLISE A PARTIR DOS MACROINDICADORES ANTE ET POST

Monografia apresentada como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Ciências Econômicas da Universidade Federal do Rio Grande.

Orientador: Prof. Dr. Rogério PIVA DA SILVA

Rio Grande

2018

*Aos meus pais, meu irmão e meus avós. Pelo incentivo e amor dados a mim sempre. Vocês são a luz da minha vida***.**

Por ser estreita a senda - eu não declino,
Nem por pesada a mão que o mundo espalma;
Eu sou o mestre de meu destino;
Eu sou o capitão de minh'alma.

William E. Henley, em Invictus, 1888

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, agradeço a Deus pelas tantas oportunidades que me deu durante toda a minha caminhada. Pela alegria de tantas conquistas e por ser amparo e proteção durante tantas dificuldades que surgiram no caminho.

Agradeço também a minha família, meu pai Altair, minha mãe Cristina e meu irmão Bruno, que nunca mediram esforços, para me ajudar a buscar o que eu achava importante pra mim, seja com palavras de carinho, puxões de orelha, auxílio financeiro, horas no telefone e orações feitas por mim durante todo esse período.

Não posso deixar de mencionar algumas pessoas que se fizeram presentes durante toda a minha jornada acadêmica, como por exemplo, o professor Rogério Piva, que com seu coração de ouro dá oportunidades aos estudantes desde o inicio da graduação. Muito Obrigada Piva. Continue sendo esse cara parceiro, que deixa mais leve a jornada no curso de Economia, podes ter certeza que és lembrado por todos os alunos que já passaram por ti.

Agradeço aos meus colegas de trabalho pelos conselhos quando sentia que estava cansada e achava que não iria conseguir. E aos meus superiores Marcos e Maurício, por terem me ajudado tanto a prosseguir, a me liberarem do trabalho quando precisei e por sempre acreditar no meu trabalho.

Não existe vitória sozinha. Muitas pessoas participam do nosso crescimento, e mesmo que não saibam, acabam nos impulsionando para cima e nos ajudando a continuar firmes. Conciliar trabalho com estudos não foi fácil e se não tivesse tido a ajuda de todos vocês não sei se teria conseguido. Muito Obrigado.

Por fim e não menos importante agradeço a cidade do Rio Grande por ter me acolhido tão bem e ter me proporcionado experiências únicas pra minha vida, me tornando um profissional e um ser humano melhor. O início da caminhada não foi fácil, o término também não, mas quando me lembro do caminho que percorri até chegar aqui, tenho certeza que tudo valeu a pena.

RESUMO

A cidade do Rio Grande localizada na região Sul do país é conhecida desde a sua colonização pela presença do Porto Marítimo, construído para proteger a costa e transportar pessoas e produtos. Desde 2006, com a implementação do Polo Naval em Rio Grande, a cidade começou a atrair investimentos e a desenvolver ainda mais a indústria Naval e a região situada em seu entorno. O Objetivo do trabalho é mensurar as consequências que o Polo Naval trouxe para o município levando em consideração os macros indicadores PIB, IDHM, GINI, Arrecadação municipal, e pessoas ocupadas. Percebe-se que a partir do ano de 2006, a economia Riograndina apresentou mudanças nos seus indicadores. A população aumentou de 197.228 mil em 2010 para 211.410 mil habitantes em 2014. A arrecadação municipal recebida pelos serviços do Polo chegou a atingir 40% da arrecadação total do município em 2013. O PIB saltou de 6 para mais de 8 bilhões de reais em 2012. A quantidade de empregos também aumentou já que o número de pessoas ocupadas assalariadas saltou de 32.412 mil em 2006 para 53.414 mil em 2013. Já com relação aos índices de desenvolvimento como IDHM e GINI, também houve impacto positivo. O IDH aumentou de 0,652 no ano de 2000 para 0,744 em 2010, o que demonstra melhora na qualidade de vida das pessoas. O Índice de GINI passou de 0,5676 no ano de 2000 para 0,5248 em 2010 indicando melhora na concentração de renda Riograndina. A análise feita nos permite concluir que através do incentivo governamental para o desenvolvimento do Polo Naval em Rio Grande, a economia Riograndina foi surpreendida com impactos positivos no que tange o crescimento e o desenvolvimento econômico da região.

Palavras chave: polo naval, macros-indicadores, economia regional.

Lista de Gráficos

Gráfico 1 - Evolução do PIB Riograndino durante os anos de 2002 até 2015.....27

Lista de Quadros

Quadro 1 – Dados gerais do município do Rio Grande.....18
Quadro 2 - Trabalho e Rendimento.....18
Quadro 3 – Educação.....18
Quadro 4 – Economia.....18
Quadro 5 – Saúde.....19
Quadro 6 - Território e ambiente.....19
Quadro 7 – Renda.....19
Quadro 8 - Evolução da população do Rio Grande.....25
Quadro 9 - Arrecadação municipal do Rio Grande durante os anos de 2011 a 2016.....27
Quadro 10 - Evolução do Valor adicionado bruto durante o mesmo período, sob óticas da agropecuária, indústria e serviços.....29
Quadro 11 - Evolução do PIB Per capita do Rio Grande entre os anos de 2010 a 2015.....30
Quadro 12 - Pessoal Ocupado (2006-2013).....31
Quadro 13 – IDHM do Rio Grande.....32
Quadro 14 – IDHM Educação do Rio Grande.....32
Quadro 15 - Índice de Gini da renda domiciliar per capita durante os anos 1991,2000 e 2010.....33
Quadro 16 - Evolução do Índice de Desenvolvimento Social IDESE comparando os anos de 2007 à 2015.....33

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....09
1. INDICADORES ECONÔMICOS E DESENVOLVIMENTO LOCAL.....12
2. RIO GRANDE E O POLO NAVAL.....16
2.1. Indústria Naval e o Polo Naval do Rio Grande.....20
3. METODOLOGIA.....23
4. RESULTADOS E DISCUSSÃO.....25
CONCLUSÃO.....35
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....37

INTRODUÇÃO

O Rio Grande do Sul é conhecido internacionalmente por suas riquezas naturais e culturais, apresentando em sua composição regiões com diversas peculiaridades e características, principalmente quando se fala em desenvolvimento e formação econômica. Segundo o IBGE o Estado é dividido em mesorregiões, microrregiões e municípios, e ainda em duas regiões econômicas: Norte e Sul, sendo que a segunda é a que apresenta historicamente menor índice de desenvolvimento, fato esse que muitas vezes pode estar relacionado com o baixo desenvolvimento industrial.

Segundo Heydt e Bidart (2016), os estudos sobre desenvolvimento econômico se intensificaram após a segunda guerra mundial, motivados, também, pela evolução da mobilidade urbana que gerou concentração da atividade econômica nas cidades e, consequentemente, desajustes regionais. Os autores ressaltam ainda que esses desajustes entram em conflito com a ideia de equilíbrio geral da economia, que deveria ocorrer com a livre mobilidade de capitais.

Para Rosenstein-Rodan (1969), a industrialização é uma maneira de se alcançar uma distribuição de renda mais igualitária entre as economias mundiais, e ocorreria através de uma taxa de crescimento maior nas regiões deprimidas do que nas regiões ricas.

A cidade do Rio Grande, situada na Região Sul do país é a cidade mais antiga do Rio Grande do Sul e desde as primeiras décadas de sua fundação, seu Porto que havia sido construído para proteger a costa já foi utilizado no transporte de pessoas e produtos. No final do século XIX com a formação das primeiras indústrias no Estado o porto riograndino teve papel fundamental no escoamento da produção fabril tanto para o exterior como para o centro do país. Com o passar dos anos o porto se desenvolveu e passou a ocupar um papel de destaque na economia regional. Entretanto, de acordo com Silva (2017), nas décadas de 1950 e 1960 a atividade econômica entrou em declínio na região Sul gaúcha e, várias indústrias encerraram suas atividades ou migraram para outros centros e, por vários anos, a estagnação econômica trouxe um aumento significativo no número de desempregados e, consequentemente uma forte recessão para região.

Foi nesta época, com a criação da Superintendência do Desenvolvimento da Pesca (SUDEPE) que surgiu a implantação de uma Indústria Pesqueira em Rio

Grande. Contudo, se por um lado “o parque industrial pesqueiro que sempre foi considerado um dos mais tradicionais setores industriais da cidade” absorveu na década de 1960 um grande número de operários desocupados (MARTINS, 2006, p. 202), por outro, com o passar dos anos houve uma redução da área de captura e essa escassez do pescado fez com que começasse uma grande crise ainda maior nesse setor (TORRES, 2011). Silva (2017) afirma que o período de estagnação econômica se prolongou até meados da primeira década do século XXI, quando em 2006 foi acordada a criação de um Polo Naval em Rio Grande.

A implementação do Polo Naval acabou sendo um dos investimentos mais importantes em termos econômicos colocados em prática no sul do Brasil pelo governo federal naquele período. Segundo Silva (2017), esses investimentos de mais de 10 bilhões de reais no Polo Naval do Porto do Rio Grande, a partir de 2006, geraram uma oferta superior a 30.000 empregos diretos e indiretos. Todos estes investimentos ocasionaram um aumento na renda per capta do município, que passou de R$13.000,00 em 2005 para 41.376,38 em 2011, enquanto o PIB local saltou de três para mais de oito bilhões de reais no mesmo período. A título de comparação, enquanto o PIB da capital de Porto Alegre cresceu 70%, o da cidade do Rio Grande cresceu 200%, no mesmo intervalo de tempo (SILVA, 2017).

A euforia tomou conta da região motivada no crescimento dos indicadores macroeconômicos, entretanto, pouco mais de seis anos após sua implantação, o polo teve suas atividades suspensas devido a uma série de problemas de corrupção envolvendo, supostamente, o governo federal, no processo que ficou conhecido como Lava Jato, o que culminou com o encerramento das atividades.

Nesse cenário, o objetivo desse trabalho é buscar analisar os impactos que a inserção do Polo Naval trouxe para a economia riograndina antes, durante e depois da sua implementação, no que tange os índices macroeconômicos, já que são eles que medem o nível de produção, renda e qualidade de vida do país. Para tanto, utilizou-se de uma pesquisa bibliográfica e documental pois, conforme Gil (1991), existem os documentos de primeira mão, ou seja, aqueles que não receberam nenhum tratamento analítico e os documentos de segunda mão, que, de alguma forma, já foram analisados, tais como: relatórios de pesquisa, relatórios de empresas, tabelas estatísticas e outros.

Quanto à análise dos dados, foi utilizado o método estatístico, que segundo Lakatos (1981, p. 32) “permite comprovar as relações dos fenômenos entre si, e

obter generalizações sobre sua natureza, ocorrência ou significado". Da mesma forma, Prodanov e Freitas (2013, p. 38) afirmam que "os procedimentos estatísticos fornecem considerável esforço as conclusões obtidas, sobretudo mediante a observação dos resultados".

As variáveis utilizadas são: PIB; PIB per capta; IDHM; GINI; Arrecadação Municipal; Estrutura Produtiva (participação de cada setor na composição do produto total); Investimentos no Polo Naval do Rio Grande; Pessoas ocupadas. As principais fontes consultadas são: FEE – Fundação economia e Estatística; IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística; PNUD, Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento e Secretaria da Fazenda do Rio Grande.

Este trabalho está estruturado da seguinte forma: No primeiro capítulo do referencial teórico foi apresentado de forma conceitual os principais indicadores econômicos de crescimento e desenvolvimento de um lugar, de acordo com a bibliografia disponível em artigos, livros e internet, sendo eles principalmente, o PIB, PIB per capita IDHM, GINI e IDESE. No segundo capítulo foi descrito dados que representam a cidade do Rio Grande no que se refere a história do município e a sua relação com o polo naval. Também foi apresentado dados gerais do município no que tange educação, saúde, trabalho, economia, população, extensão territorial e renda. Ainda na subseção do capítulo 2 trouxemos informações relacionadas a história da indústria naval no Brasil como um todo e também como a sua implementação se deu na cidade do Rio Grande. O capítulo 3 trata da metodologia utilizada no trabalho e o capítulo 4 trás os resultados e discussões que foram perceptíveis durante o desenvolvimento da pesquisa em questão. Já no capítulo 5 foi apresentado as conclusões no que tange o objetivo do trabalho, que é avaliar os impactos que a instalação do polo naval trouxe para o município do Rio Grande desde a sua implementação, referindo-se a índices macroeconômicos. Por fim, o último capítulo trás a bibliografia utilizada no decorrer da pesquisa.

1. INDICADORES ECONÔMICOS E DESENVOLVIMENTO LOCAL

Os indicadores socioeconômicos são utilizados para avaliar o andamento da economia, mensurando não só o crescimento econômico, mas também o desenvolvimento social. O primeiro indicador a ser tratado é o PIB (Produto Interno Bruto) que, de acordo com Lopes (2015), é usado para avaliar riqueza de um país, porque é o indicador que mostra anualmente toda a riqueza que foi produzida, levado a consumo da população. O PIB é, portanto, um indicador de riqueza, mas não necessariamente indica igualdade dessa riqueza entre a população. Por isso é sempre importante destacar que o PIB, apesar de avaliar o total de riqueza produzida por um país, é um indicador mais econômico que social (LOPES, 2015).

Segundo Maia (2016), muito parecido com o PIB é o PNB – o produto nacional bruto, semelhante ao PIB expande-se a dimensão de análise, pois, além da riqueza produzida internamente, neste é considerado todo o dinheiro que entrou no país (ou na região), produzido por outros países e que enviaram de volta para o país de origem como por exemplo, os royalties.

Para Santos (2013), a renda per capita a partir do PNB, faz uma média, dividindo o PNB entre os números de habitantes de um determinado país, ou seja, se todo mundo tivesse acesso à riqueza produzida, estar-se-ia falando da renda per capita. No entanto, o acesso à renda e à riqueza das pessoas não é igual para a população, mas quando se fala em PIB per capita, trata-se de uma proporção sobre a população total de um país.

Outro parâmetro importante que pode ser avaliado é o poder de paridade de compra, também chamado de PIB PPC que começa a fazer uma análise mais subjetiva do valor - da riqueza quando se aplicada na vida das pessoas. Leva-se em consideração a relatividade do valor. Países que têm poder de compra maior, diz-se que o PIB PPC será maior. Um dólar na China compra mais que nos Estados Unidos, por exemplo (SANTOS, 2013).

Um Indicador muito utilizado na mensuração da qualidade do crescimento de um país é o IDH (Índice de desenvolvimento humano). Conforme Rolnik e Klink (2011), o IDH é um indicador voltado para o aspecto social, e que varia de 0 a 1. O Brasil atualmente ocupa a septuagésima nona posição do ranking. Este índice avalia três aspectos para compor esse número. Como foi afirmado anteriormente o índice vai de zero até um, sendo que o pior resultado é zero e o melhor é 1, considerado

indicador perfeito de desenvolvimento humano. No IDH estão contemplados não só a renda per capita, mas também as taxas de analfabetismo, tempo de estudo, acesso da população à escola e a saúde, esperança de vida ao nascer, índice de mortalidade e, de um modo geral, as condições que o país oferece para que a população tenha acesso à educação e saúde.

Para complementar os dados do IDH há o Índice de Gini ou Coeficiente de Gini, que denuncia o que a renda per capita esconde. Também varia de zero a um, porém, quanto mais próximo de um, maior será a desigualdade entre as pessoas mais ricas e as pessoas mais pobres. Então, o indicador de Gini demonstra a concentração da renda e o acúmulo de riqueza. É um indicador que leva em consideração a renda per capita e o PNB, pois o Gini será baixo se a maioria da população tiver renda maior e, por outro lado, o contrário em países que a maioria tem renda mais baixa (ROLNIK; KLINK, 2011).

Um exemplo da aplicação desses indicadores é o que acontece na China. Atualmente, além de estar se tornando uma das maiores potências globais é também um dos países mais desiguais do planeta, porque essa riqueza criada está muito concentrada na mão de poucos, não sendo distribuída igualmente entre a gigantesca população chinesa. O mesmo fato é observado também na Índia, no México e em alguns lugares da África (MAIA, 2016).

Em geral, os contrastes sociais são fruto dessa desigualdade na distribuição da renda. Atualmente, as oito pessoas mais ricas no mundo têm a mesma riqueza concentrada que 3 bilhões e 600 milhões de pessoas. Tudo isso evidencia que a desigualdade social ainda é um problema a ser combatido e, que traz consequências especialmente sociais, sobre a população mais pobre, que tem seus direitos essenciais, como educação, saúde, segurança, habitação, garantidos pela Constituição Federal de 1988, diminuídos (COSTA JR; TEIXEIRA, 2010).

Portanto, é importante e de vital significado para o desenvolvimento econômico de uma região mensurar essa desigualdade social, demonstrada e evidenciada através da avaliação destes índices socioeconômicos.

Para Silva e Freitas (2016), a desigualdade social não foi inventada no Capitalismo, ela já existe há muito tempo. No entanto, talvez, tenha havido uma redução na maior parte do tempo. A desigualdade no Capitalismo sempre vai acontecer toda vez que o retorno do capital investido for superior à taxa de crescimento da economia. Ou seja, quando os investidores receberem uma

rentabilidade maior do que o ritmo de crescimento econômico, significando que parte do investimento está ficando na mão de um grupo restrito de pessoas.

Segundo Piketty (2015), o capitalismo nem sempre foi tão desigual. Conforme seus estudos, as maiores taxas de desigualdade foram no período que antecedeu a Primeira Guerra Mundial, onde a desigualdade entre ricos e pobres era muito grande. Então, pós a Primeira Guerra, ocorre um ciclo de redução da desigualdade e principalmente após a Segunda Guerra Mundial houve uma tendência ainda maior de uma diminuição, porém com a Globalização, a partir dos anos 1990, a desigualdade volta a crescer e começa hoje, em alguns países, a beirar taxas comparáveis às da Primeira Guerra, principalmente nos Estados Unidos e França (PIKETTY, 2015).

Tratando-se, contudo, do fato que desenvolvimento econômico e desigualdade social estão diretamente relacionados, desenvolvimento não quer dizer crescimento econômico, conforme afirma Bresser-Pereira (2008). Se há uma sociedade onde o PIB está crescendo, mas está mal distribuído, não há desenvolvimento. Há, portanto, crescimento, mas apenas uma pequena parte da população participa dele.

Para Bresser-Pereira (2008), no mundo real, a abordagem do desenvolvimento como problema ficou mais enfatizada a partir das flutuações econômicas do século XIX e com a concentração de renda e da riqueza, exacerbada pelo surgimento de alguns poucos países industrializados, que tornou mais evidente a disparidade entre nações ricas ou pobres. Da mesma forma, no interior da nação industrializada, tornou-se mais saliente o desnível do desenvolvimento entre suas regiões e classes sociais. A noção de desenvolvimento, atrelada à questão de distribuição, passou a ser então mais enfatizada, o que quer dizer que uma nação rica, não quer dizer necessariamente que seu povo também é rico.

A história demonstra que o desenvolvimento econômico de uma nação depende do emprego crescente do trabalho produtivo, da formação de poupança, do aporte de capitais externos, da adoção de inovações tecnológicas na produção, da existência de liberdades civis e de instituições e leis adequadas, assegurando o problema de propriedade e favorecendo a expansão da iniciativa empresarial. Há necessidade também de um governo central eficiente e forte, adotando políticas favoráveis à industrialização e ao desenvolvimento do comércio exterior, bem como da existência de unidade nacional em relação aos objetivos sociais ligados ao

crescimento econômico e ao aumento do bem-estar do conjunto da população (BRESSER-PEREIRA, 2008).

Desta forma, o desenvolvimento econômico pode ser transferido para um contexto mais regionalizado, o que contribui para o entendimento dos fatores que corroboram para a influência dos indicadores econômicos sobre a vida da população.

Desta forma, Sanfelici (2016) destaca que desenvolvimento local significa promover uma vida digna para os cidadãos de uma cidade. Uma vida digna significa dizer que se tem uma qualidade na educação, na renda e melhores oportunidades de salários.

Para que se promova a qualidade de vida em uma cidade é preciso de um prazo a fim de que os gestores públicos possam suprir as necessidades da população. Esse contexto envolve políticas de inclusão social, fortalecimento e diversificação da economia local, inovação da gestão pública, proteção ambiental e uso racional dos recursos naturais e a mobilização social (SANFELICI, 2016).

Diante do exposto, os índices de desenvolvimento econômico representam o crescimento de uma economia, avaliando-os em termos de renda per capita, em termos de desenvolvimento humano e também relacionado às desigualdades sociais (SOLIGO, 2012).

No capítulo dois serão observadas características dos indicadores socioeconômicos, bem como fatores de seu desenvolvimento econômico e a evolução desses indicadores para a cidade do Rio Grande, principalmente no que tange à indústria naval.

2. RIO GRANDE E O POLO NAVAL

O Rio Grande do Sul é um dos 27 estados da federação, faz fronteira com Santa Catarina, Oceano Atlântico, Uruguai e Argentina. O Estado conta com o quarto Produto Interno Bruto (PIB) do país, ficando atrás somente dos Estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais, é o quinto mais populoso e possui também o quinto IDH (Índice de desenvolvimento Humano) do Brasil. A população riograndense é formada por portugueses, alemães, espanhóis, italianos, africanos e indígenas e há ainda uma pequena parcela de imigrantes poloneses e franceses (ALVES, 2014).

Na economia do Estado, entre os produtos agrícolas destaca-se a produção de arroz, soja, milho, mandioca, cana-de-açúcar, laranja e alho. Nos rebanhos destaca-se o bovino, galináceos e ovinos. Abriga grandes reservas de carvão mineral e de calcário. O parque industrial atua nos segmento petroquímico, tabagista, construção, calçados, alimentos e automobilístico (ALVES, 2014).

A cidade do Rio Grande foi o primeiro núcleo sistémico de colonização portuguesa no Rio Grande do Sul, fundada em 1737 tinha papel militar e geopolítico frente ao Rio da Prata, também era porta de entrada de colonizadores e foi de extrema relevância para o projeto de Portugal em implantar a civilização no Brasil (TORRES, 2004, p.9 apud SILVA, 2017).

Alves (2014) descreve que desde que foi colonizada pelos portugueses, foi considerada um ponto estratégico para o comércio internacional. As lutas pelo território, protagonizadas pelos portugueses e espanhóis, em meados do século XVIII, tiveram como principal incentivo o fato da cidade ser entrada para as terras do sul. Pela extensão de sua área que vai de Santa Catarina ao Uruguai, foi caracterizado um ponto estratégico dos portugueses em resistência às invasões espanholas.

Em consonância, Torres (2004, p.10 apud SILVA, 2013), afirma que “o ritmo comercial da vila redefine o seu papel histórico de praça militarizada passando para centro portuário de escoamento de toda a produção rio-grandense dirigida ao mercado interno brasileiro”.

Por outro lado, segundo Silva (2013, p. 38), “o município do Rio Grande, juntamente com o de Pelotas, formam, no final do século XIX, o primeiro polo produtor industrial do Rio Grande do Sul”. Afirma ainda, baseado em Schmidt

(1999), que Rio Grande foi uma das primeiras cidades gaúchas a apresentar as marcas da sociedade urbano-industrial. Sobretudo nos primeiros anos, após a proclamação da República, onde se desenvolveram indústrias inovadoras e de diversos setores.

Já no século XX, segundo Martins (2012), Rio Grande se destacava pela economia pesqueira e o comércio de importação e exportação como as principais fontes de renda da cidade. O Porto marítimo identifica seu papel com o desenvolvimento industrial, garantindo a atividade em alta escala, o que até os dias atuais acontece.

O Porto da cidade está entre os quatro maiores do país para o desenvolvimento do comércio internacional brasileiro e possui uma disponibilidade diversificada de atracação, fato que o caracteriza como um dos melhores em termos estruturais. Como consequência disso, a cidade do Rio Grande por muito tempo foi foco de investimentos, principalmente por indústrias com produtos destinados ao exterior.

Contudo, conforme Silva (2017, p. 23) a partir da metade do século XX, Rio Grande passou por diversos períodos de crise e dificuldades sociais.

> Em meados de 1960, quando ocorreu a falência da Fábrica Rheingantz e do frigorífico Swift, a cidade perdeu grande parte de sua importância na economia regional e nacional. Nos anos 80, iniciou-se um período não só de expansão do porto, que ficou conhecido como Super Porto, como também a implantação de várias indústrias do setor de adubos e químicos. No entanto, a economia riograndina voltou a ter problemas nos anos seguintes, entrando em recessão. Durante anos, a zona sul do Rio Grande do Sul ficou marcada pela estagnação econômica (SILVA, 2017, p. 23).

O autor esclarece, ainda, que esse quadro reverteu-se apenas a partir do desenvolvimento de um Polo Naval, o qual teve início em 2006 com o planejamento da construção da plataforma P-53.

Nessa perspectiva, e tendo este estudo o objetivo de analisar os impactos que a inserção do Polo Naval trouxe para a economia riograndina é apresentado alguns dados relacionados ao município.

Em termos de indicadores econômicos, a cidade apresentou, de acordo com último censo realizado pelo IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, os números representados a seguir.

Quadro 1: Dados gerais do município do Rio Grande segundo o IBGE

População total (2016)	214.532 habitantes
Área (2015)	2.709,5 km²
Densidade Demográfica (2013)	73,8 hab/km²
Taxa de analfabetismo de pessoas com 15 anos ou mais (2010)	4,65 %
Expectativa de Vida ao Nascer (2010)	76,66 anos
Coeficiente de Mortalidade Infantil (2015)	15,03 por mil nascidos vivos
PIB (2015)	R$ 7.274.579,59 (mil)
PIB per capita (2015)	R$ 34.997,50
Exportações Totais (2014)	U$ FOB 2.914.366.833

Fonte: IBGE (2010)

De acordo ainda com as informações do site IBGE (2010), as principais informações em termos econômicos da cidade do Rio Grande são:

Quadro 2: Trabalho e Rendimento

Salário médio mensal dos trabalhadores formais	3,7 salários mínimos
Pessoal ocupado (2015)	57.089
População ocupada (2015)	27,5%
Percentual da população com rendimento nominal	32,9%

Fonte: IBGE (2010)

Quadro 3: Educação

Taxa de escolarização de 6 a 14 anos de idade	97,7%
IDEB anos iniciais do ensino fundamental	5
IDEB anos finais do ensino fundamental	3,8
Matrículas no ensino fundamental	26.130
Matrículas no ensino médio	6.946

Fonte: IBGE (2010)

Quadro 4: Economia

PIB per capita	R$ 35.538,17
Percentual das receitas oriundas de fontes externas	60,3%
Índice de desenvolvimento humano	0,744
Percentual da população com rendimento nominal	32,9%

Fonte: IBGE (2010)

Quadro 5: Saúde

Mortalidade infantil	11,49
Internações por diarreia	0,2 por mil habitantes
Índice de desenvolvimento humano	0,744
Estabelecimentos de saúde - SUS	45 estabelecimentos

Fonte: IBGE (2010)

Quadro 6: Território e ambiente

Área da unidade territorial	2.709,522 km²
Esgotamento sanitário adequado	88%
Arborização de vias públicas	65%
Urbanização de vias públicas	24,8%

Fonte: IBGE (2010)

Quadro 7: Renda

Ano/índice	**Renda**
Atual	3,7 salários mínimos

Fonte: IBGE (2010)

Com a análise dos dados, é possível identificar que os índices de Rio Grande são considerados médios, ou seja, a cidade apresenta-se com um desenvolvimento considerável, mas com alguns índices a serem melhorados. O desenvolvimento econômico, portanto, deve ser visto em termos de aumentar a qualidade de vida da população e, sendo assim, a promoção de renda e de trabalho estão intimamente ligados a este tópico, bem como a melhoria na qualidade da educação e saneamento básico. Importante destacar outras áreas que não são frequentemente analisadas, mas que ajudam no desenvolvimento local, como as indústrias que fazem parte da chamada “Economia Criativa”. Dentro deste conceito, a economia da cultura tem forte relação, pois tal área em crescimento, de igual maneira, promove o desenvolvimento local, o que ocorre, por exemplo, com as instalações referentes ao polo naval.

2.1 A INDÚSTRIA NAVAL E O POLO NAVAL DO RIO GRANDE

De acordo com Oliveira, Bernardo Junior e Cordeiro (2017), a indústria naval vem sofrendo, nas últimas décadas, retrações econômicas devido às crises recorrentes que o Brasil enfrenta. Assim, a retomada da relevância no cenário internacional significa a volta da eficiência do setor. Até o final de 2016, por exemplo, houve um decréscimo de 32 bilhões na economia brasileira e a indústria naval sofreu diretamente com esta prospecção, tanto em termos de redução de investimentos quanto em redução nos contratos de trabalho.

O momento atual do setor é precedido por uma indústria que teve grande crescimento na década de 2000. De acordo com Pires e Guimarães (2010), a indústria naval, praticamente extinta em 1990, viveu um momento de crescimento, empregando mais de 80.000 trabalhadores distribuídos em diversas regiões do País nos primeiros anos do século XXI. A indústria naval brasileira gerou investimentos não só para a produção de navios ou plataformas marítimas, mas também para a construção de estaleiros. Em 2003, eram apenas dois estaleiros no Brasil. Já em 2014, eram dez estaleiros de grande porte que estavam em atividade e quatro em construção. No final de 2014, o País aparecia no ranking em quarto lugar em produção de navios, com 144 embarcações nos estaleiros.

Historicamente, quando os portugueses chegaram ao Brasil trouxeram grandes conhecimentos sobre a indústria naval e na arte de navegar. Estabeleceram um comércio entre metrópole e colônia, com embarcações que trouxeram de Portugal, entretanto, até a metade de século XVII embarcações começaram a ser construídas no Brasil (RABECHINI; MODICA, 2012).

Conforme Andrade *et.al* (2015), o marco da indústria naval brasileira se deu em 1846 quando Irineu Evangelista de Souza, o Barão de Mauá, montou em Niterói, no Rio de Janeiro, o estaleiro que daria origem ao empreendimento que leva o seu nome, o Estaleiro Mauá. O Barão começou com a construção de navios de pequeno porte. No entanto, na época, houve um fenômeno de bastante gravidade: a Guerra do Paraguai, mas que, entretanto, alavancou a indústria naval brasileira, pois o Brasil precisou urgentemente produzir embarcações adaptadas à navegação pelos rios (RABECHINI; MODICA, 2012).

Em 1888, o Barão de Mauá teve de fechar as portas de sua empresa, passando às mãos de outra Companhia em 1890. Em seguida, tal Companhia

assume o estaleiro por décadas, mas com dificuldades (RABECHINI; MODICA, 2012). Foi então no governo de Juscelino Kubitschek, em 1956, com seu plano de metas e o estabelecimento de uma política para o setor, que a indústria naval brasileira tomou fôlego e cresceu. A partir de 1962, dois projetos grandes na indústria naval fizeram com que crescesse o setor e já na década de 1970, com a visão futurista de Juscelino, o Brasil se tornou o segundo maior produtor de navios do mundo, logo atrás do Japão (MODICA, 2011).

De acordo com Modica (2011), a crise financeira na década de 1980 causou profundo impacto na indústria naval brasileira. Na década seguinte, com a abertura do País nos governos Collor e Fernando Henrique houve maior comprometimento do setor. Plataformas e navios passaram a ser encomendados no exterior, desprezando a capacidade de produção nacional. Mais de uma década de estagnação custou uma grande defasagem tecnológica e paralisação da indústria nacional.

Complementando suas ideias, Modica (2011) diz que em 2003, cumprindo uma promessa de campanha, o então presidente Luiz Inácio Lula da Silva, retomou a produção de navios. A demanda do setor por petroleiros, navios de apoio e plataformas foi o grande motivador. As plataformas petrolíferas longe da costa, ou os chamados *offshore*, levaram uma subsidiária da Petrobrás a lançar programa de expansão da frota.

Tal empresa encomendou 10 estaleiros nacionais, 49 navios e 20 comboios hidroviários, com índice de nacionalização da produção de 65%. Um investimento de longo prazo de R$ 11.200.000,00 (onze bilhões e duzentos milhões de reais) (MODICA, 2011).

Considerando ainda aspectos gerais da cidade do Rio Grande, antes de adentrar na relação desenvolvimento econômico/polo naval, Rio Grande já foi a mais importante cidade do Rio Grande do Sul e já esteve na lista das mais nobres e, a partir de 2010, viveu um novo tempo de prosperidade. No Porto, não muito longe do centro da cidade, plataformas gigantescas foram construídas por trabalhadores de várias regiões do Brasil (ALVES, 2014).

O polo naval do Rio Grande foi o segundo maior do mundo, recebeu investimentos de 800 milhões de reais da Petrobrás, nas plataformas são construídas navios petroleiros e plataformas, a primeira foi a P55. Oito cascos das plataformas responsáveis pela exploração de petróleo da camada pré-sal tiveram previsão de construção no Estaleiro Rio Grande (MARTINS, 2012). O custo do

projeto foi de 3,5 bilhões de dólares. Em dois anos de construção, o Dique Seco empregou, em média, 1400 funcionários da Petrobrás por mês.

Segundo os autores, houve, em parte, um superdimensionamento da indústria ligada também ao petróleo. O Brasil já passou por altos e baixo nesse setor já teve o segundo maior polo naval do mundo, em Rio Grande. A partir do ano 2000 passa a ressurgir a indústria naval, que passa de 1900 empregos em carteiras assinada para 71000 em pouco mais de dez anos (D'ÁVILA; BRIDI, 2017).

Segundo Silva (2012), o desenvolvimento de um Polo Naval no Brasil é anterior ao seu ponto de partida. Fatores envolvendo o setor político e econômico nacional figuram os antecedentes desse empreendimento. Dentre esses fatores importantes estão: a abertura comercial iniciada em 1990, no mandato do presidente Fernando Collor de Mello, a lei de modernização dos portos, em 1993, que proporcionou o surgimento de um novo modelo portuário brasileiro; a implantação do Plano Real, em 1994, trazendo a estabilidade econômica; o incentivo à recuperação e aperfeiçoamento do mercado interno de navios e o plano de incentivo a exportação de embarcações, em 1997; e o cenário político nas eleições de 2002, que colocou em discussão a necessidade de investimentos na construção de plataformas, sem dependência do mercado externo. A partir desses fatores, nota-se a preocupação do Estado brasileiro com a melhora na efetividade do sistema portuário brasileiro, que, uma vez sucateado, gerava altos custos e ineficiência nas atividades de exportação e importação.

O autor afirma ainda que, em 2006 ocorreu o processo de planejamento e construção das instalações físicas dos estaleiros. O Polo integrou três estaleiros em Rio Grande (ERG I, ERG II e QGI) e um estaleiro no município vizinho de São José do Norte (EBR).

A partir dos dados levantados, a implementação do Polo Naval para o município do Rio Grande propiciou um crescimento acentuado de postos de trabalho muito acima da média gaúcha. A grande oferta de trabalho elevou a renda média da população, incrementando o PIB per capita Riograndino de 13 mil reais em 2005 para 41 mil reais em 2011 (SILVA, 2012).

3. METODOLOGIA

Tendo por objetivo analisar os efeitos que a Inserção do Polo Naval trouxe para a cidade do Rio Grande no que tange os indicadores macroeconômicos, a metodologia compreende uma análise estatística de variáveis qualitativas e quantitativas. Será estudado o **PIB, PIB Per capita, IDHM e IDESE; GINI**; Arrecadação Municipal; Estrutura Produtiva (participação de cada setor na composição do produto total); e pessoas ocupadas no município. Os dados serão coletados da FEE – Fundação economia e Estatística; IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística e PNUD, Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento e ainda a Secretaria da Fazenda da Cidade do Rio Grande. O Trabalho também compreende o estudo bibliográfico de artigos já publicados sobre o assunto com o intuito de auxiliar na discussão a respeito do tema. O período da análise compreende anos anteriores a implementação do polo naval em 2000, durante a sua implementação e crescimento a partir de 2006 e após a sua desativação em 2012, decorrente das notícias da Operação Lava Jato no Brasil.

As variáveis estudadas conforme descrito acima, estão divididas em quantitativas e qualitativas. As varáveis quantitativas são utilizadas para mensurar o crescimento de um lugar. Por sua vez, as variáveis qualitativas tem o intuito de explanar aquilo que as quantitativas escondem como o desenvolvimento, que é medido por exemplo através da educação, saúde, empregos e renda.

Como índices quantitativos utilizamos o PIB, PIB per capita, arrecadação municipal, estrutura produtiva e pessoas ocupadas no município. Calcular o PIB nada mais é do que mensurar a produção total de bens e serviços finais de um lugar, indicando como se encontra a sua situação econômica. O PIB Per capta por sua vez, é a divisão do PIB total pelo número de habitantes, demonstrando portanto a quantidade produzida de bens e serviços finais por habitante do município. Também, foi descrito no trabalho a arrecadação que a prefeitura municipal teve no período desde a implementação do Polo Naval até a sua desativação e foi mensurado em termos percentuais a relação que a indústria naval teve na geração de receita para Rio Grande. Ainda como variáveis quantitativas utilizou-se os dados da evolução da estrutura produtiva do município, ou seja, verificou-se qual a relação da evolução da produção total com as áreas específicas da agropecuária, indústria e

serviços. Por fim, foi analisado a variação no número de pessoas ocupadas antes, durante e depois da implementação da indústria naval em Rio Grande.

Como variáveis qualitativas utilizamos a análise do IDHM, Índice de Gini e IDESE. O IDHM nada mais é do que a mensuração do índice de desenvolvimento humano, que relaciona as variáveis educação, saúde e renda para definir qual o nível de desenvolvimento de determinada região. O IDESE é similar ao IDHM, porém, disponibilizado pelo PNUD e não pelo IBGE. Foi utilizado as duas bases de dados para confirmar a relação do desenvolvimento humano com essas variáveis (educação, saúde e renda), e também por que nos dados do IDESE encontramos um período maior de análise. Já o Índice de Gini é coeficiente que demonstra aquilo que o PIB Per capta esconde. Em outras palavras ele mostra qual a concentração de renda do lugar, demonstrando portanto como está a questão da desigualdade social do município do Rio Grande.

4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Nessa sessão, são apresentados os dados coletados durante a pesquisa no que se refere aos indicadores macroeconômicos do município do Rio Grande. Também serão colocados em discussão esses resultados a fim de conseguir mensurar as consequências que o Polo Naval trouxe tanto para o crescimento como para o desenvolvimento do Rio Grande.

O primeiro aspecto observado quando se mede os níveis de crescimento e desenvolvimento de um lugar é avaliar a quantidade de pessoas que habitam nele. O quadro 8 demonstra a evolução e o crescimento populacional que a cidade do Rio Grande obteve no período de 2000 até 2014.

Quadro 8: Evolução da população do Rio Grande.

ANO	POPULAÇÃO
2000	186.544
2010	197.228
2011	205.604
2012	206.616
2013	209.223
2014	211.410

FEE (2014).

A partir dos dados percebe-se que o número de habitantes do município cresceu. Em 2000 Rio Grande contava com 186.544 mil habitantes, esse número aumentou para 206.616 mil em 2012, chegando a 211.410 mil habitantes em 2014. Segundo HEYDT e BIDARDT (2016), esse crescimento pode ser reflexo de uma maior migração de pessoas para a cidade devido a maior oferta de empregos, disponibilizada pelo Polo. Esses autores acreditam ainda que haveria uma tendência de crescimento acelerado para os próximos anos, tendo em vista que em meia década o crescimento foi mais acelerado do que na década anterior e outro fator importante é que além da população, o produto deveria estar aumentando devido justamente por Rio Grande ter despertado a indústria local e regional e ter atraído investimentos.

O Quadro 9 traz as estatísticas da receita que Rio Grande obteve durante os anos de 2011 até 2016. Também apresenta a relação que o Polo teve com a receita

total medida em imposto ISSQN retido pelo município. Os dados foram disponibilizados pela Secretaria da Fazenda do Rio Grande.

O ISSQN significa Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza e é um imposto cobrado pelo município pelos serviços prestados pelas empresas no território municipal. Através dos dados apresentados a baixo é perceptível o aumento da receita que Rio Grande obteve principalmente no ano de 2013, ano esse em que o Polo estava trabalhando a todo vapor. Contudo, a arrecadação a partir de 2013 teve uma retração, mas manteve-se na faixa superior a R$80.000.000,00. Isso ocorreu, como já comentamos, devido à desaceleração das operações no polo devido às denúncias de corrupção investigadas pela Lava Jato. Outro fator importante a ser comentado é do percentual que o Polo Naval teve no recolhimento desse imposto. Em apenas dois anos, ou seja, de 2011 a 2013 o valor do imposto recolhido das atividades oriundas do polo naval passou de R$2.776.368,57 para R$40.799.815,03. Portanto, em 2013 o valor arrecadado somente junto ao polo representou 40,47% da receita arrecadada pelo município. Após, com a desativação do Polo percebe-se uma queda no percentual de receita relacionado aos serviços prestados pelo Polo Naval, sendo que ele passou a representar não mais que 5,81% em 2016.

Outro fator que deve ser levado em consideração é de que mesmo com a desativação do Polo e a retração na receita oriunda dele a partir de 2013, ainda assim a receita municipal continuou sendo alta se comparado com as estatísticas dos anos anteriores a sua implementação. Esse fato é devido ao desenvolvimento da indústria local riograndina e também da região situada ao entorno de Rio Grande, pois houve a atração de investimentos para diversos setores, que foram impulsionados pela chegada do polo naval ao município muitas vezes pelas facilidades que essas empresas teriam para o escoamento de seus produtos para outros municípios, estados e até mesmo outros países.

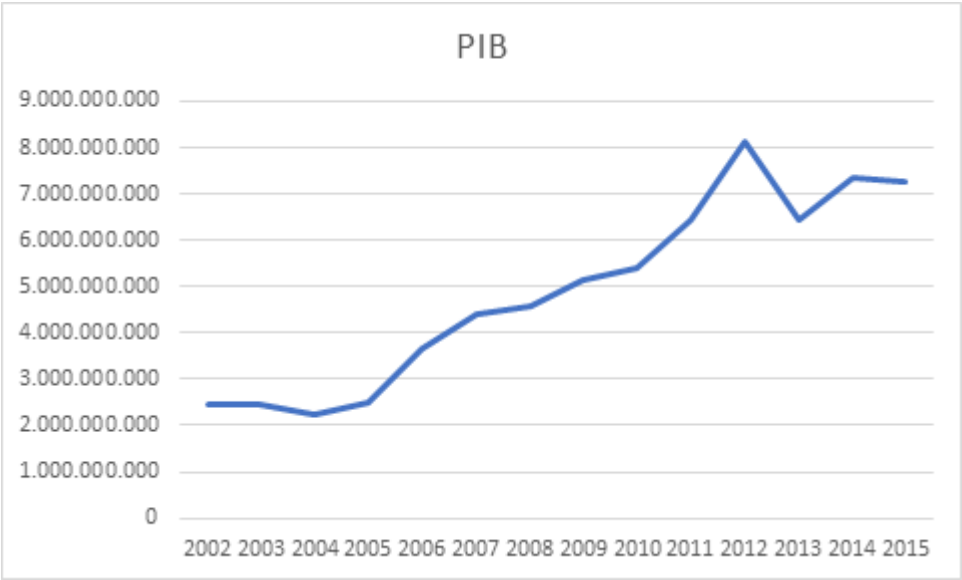
Quadro 9: Arrecadação municipal de Rio Grande durante os anos de 2011 a 2016

ANO	ISSQN	POLO NAVAL	PORCENTAGEM
2011	R$ 44.214.995,12	R$ 2.776.369,57	6,28%
2012	R$ 62.762.838,14	R$ 14.507.859,28	23,12%
2013	R$ 100.803.547,81	R$ 40.799.815,03	40,47%
2014	R$ 87.419.803,32	R$ 17.243.870,98	19,73%
2015	R$ 86.882.905,45	R$ 8.282.625,76	9,53%
2016	R$ 83.103.676,70	R$ 4.824.884,03	5,81%

Fonte: Secretaria da Fazenda de Rio Grande

O gráfico 1 mostra a evolução do PIB para Rio Grande. Medir o Produto Interno Bruto de um lugar nada mais é do que mensurar o total de bens e serviços finais produzidos, indicando em termos gerais como se encontra a sua situação econômica.

Gráfico 1: Evolução do PIB Riograndino durante os anos de 2002 até 2015



FEE (2017).

Através da evolução do PIB entre os anos de 2002 e 2015, percebe-se que houve um incremento na produção total de bens finais do município. A inserção do Polo Naval se deu a partir do ano de 2006, quando os investimentos do governo federal começam a vir de fato para a construção do dique seco na cidade, uma

infraestrutura importante para a construção e reparação de embarcações, assim como equipamentos marítimos. É visível o salto que o PIB teve a partir desse momento. Seu principal pico ocorre no ano de 2012, como se observa no gráfico 1. O PIB riograndino passa de cerca de 3 bilhões em 2006 para mais de 8 bilhões de reais em 2012. Observou-se, até então, uma forte tendência de crescimento do PIB, que teve um aumento bastante significativo a partir de 2006 até 2012. Por outro lado, ano de 2013, com o Polo Naval local também citado nas denúncias de corrupção e lavagem de dinheiro pela Lava Jato, o PIB cai, retornando a um valor próximo a 6 bilhões de reais.

A análise do PIB, evidencia o importante crescimento implementado pelo polo naval no município do Rio Grande, da mesma forma que seu fim, indica um retrocesso desse indicador.

Outra informação que vem como decorrente da implementação do polo é o aumento da oferta de empregos. Segundo os dados da FEE, em 2005, havia 14.442 empregos e houve um salto para 82.472 em 2014. Porém, de acordo com a mesma pesquisa, a partir de 2014 começa uma queda no emprego, isto é, de 82.472 caiu para 43.745, fato esse decorrente não só da finalização de algumas construções, que acabaram diminuindo a demanda por mão de obra, como também da crise da Petrobrás pela operação Lava Jato e a consequente crise econômica Brasileira que se iniciou nesse período.

Juntamente com o PIB, está o Valor Adicionado Bruto (VAB) que vem de encontro para auxiliar no entendimento de quais são os principais componentes que influenciam no crescimento desse macro indicador. A mensuração do PIB pode ser feita sob três óticas, sendo elas a ótica da produção, da despesa e da renda. Os resultados a baixo estão relacionados com a ótica da produção, que inclui a soma dos valores agregados líquidos da produção de todos os setores da economia (indústria, agropecuária e serviços), incluem os impostos indiretos e depreciação do capital e exclui os subsídios governamentais.

Quadro 10: Evolução do Valor adicionado bruto durante o mesmo período, sob óticas da agropecuária, indústria e serviços.

Ano de referência	"VAB Agropecuária (em R$)"	"VAB Indústria (em R$)"	"VAB Serviços (em R$)"	"VAB Administração, saúde e educação públicas e seguridade social (em R$)"	"VAB Total (em R$)"
2002	70.870.202	385.945.137	1.034.148.077	171.537.574	1.490.963.417
2003	79.640.760	715.281.875	1.239.836.079	220.354.046	2.034.758.715
2004	84.708.899	622.130.750	1.245.204.051	240.387.641	1.952.043.700
2005	79.217.451	371.665.852	1.254.831.181	265.302.763	1.705.714.484
2006	77.365.137	420.941.517	1.433.848.472	290.427.617	1.932.155.125
2007	83.267.123	717.997.552	1.996.939.616	335.246.981	2.798.204.290
2008	96.518.927	769.073.771	2.340.020.215	359.014.182	3.205.612.914
2009	98.635.054	945.972.081	2.421.450.434	395.003.503	3.466.057.570
2010	119.453.639	836.335.491	2.785.778.101	516.092.566	3.741.567.231
2011	98.941.282	777.839.097	3.076.547.353	576.578.539	3.953.327.732
2012	105.480.535	1.281.695.024	3.411.822.221	639.816.563	4.798.997.781
2013	149.843.405	1.719.242.917	4.513.606.495	794.236.258	6.382.692.818
2014	162.250.453	1.718.225.030	4.313.001.443	905.114.859	6.193.476.926
2015	180.007.120	1.770.461.396	4.359.592.111	987.733.027	6.310.060.626

FEE (2017)

Através dos dados apresentados no quadro 10 é possível identificar uma forte melhora no valor adicionado bruto dos três setores do ano de 2002 até 2015. Aconteceram algumas pequenas quedas durante esse período, mas não foram significativas se comparadas com o aumento geral, o que explica inclusive o aumento do PIB apresentado no Gráfico 1. Nos resultados obtidos entram apenas o produto final vendido e não seus insumos indicando, portanto, que não há problema de dupla contagem. Por exemplo, no cálculo entra o produto pão, mas não a farinha de trigo utilizada, entra o carro, mas não o ferro utilizado na fabricação.

Há diversos fatores que devem ser levados em consideração no momento do cálculo e interpretação do PIB, pois sendo ele um reflexo de toda a produção de bens finais do país, está relacionado com algumas variáveis, como é o caso do consumo das famílias, da taxa de juros, dos salários e investimentos das empresas. A influência do consumo das famílias, segundo Quaresma (2013), consiste em quanto maior o consumo, maior o PIB. O consumo da população por sua vez, depende do nível dos salários e da taxa de juros da economia. Logo, quanto mais se ganha e menos juros se paga, maior é o gasto e consequentemente maior o PIB. Se o juro for alto e o salário baixo, menor o consumo e menor o PIB. Isso acontece

também nas empresas, quanto mais elas investem em máquinas e equipamentos para aumentar a produção, maior será o PIB. Se os juros estiverem altos a disposição a investir dessas empresas será menor, já que os empréstimos acabam ficando mais caros e consequentemente, o PIB tenderá a crescer menos.

Como aumentou o volume de investimentos destinados ao Polo Naval por iniciativa do governo e também da atração de indústrias para a cidade, uma das consequências esperadas era de que a demanda por trabalhadores aumentasse na região. Assim, a mão de obra utilizada para a construção do Polo foi bem diversificada, chegaram a Rio Grande pessoas dos mais diversos lugares do país, que ao estarem trabalhando, elevariam a produção do município, também fazendo com que aumentasse o consumo das famílias e, portanto, elevasse os índices já mencionados anteriormente. O Valor Adicionado Bruto sob o segmento da Agropecuária aumentou de 70.870.202 em 2002 (período anterior à chegada do Polo) para 119.453.639 em 2010 e chegou a 180.007.120, em 2015. O mesmo acontece com o Valor Adicionado Bruto da Indústria e serviços, que aumentou ano após ano elevando os índices de produção riograndino, com grande destaque para os anos de 2012 e 2013.

Quando se consegue mensurar a divisão do valor corrente do PIB pela população total, se tem o PIB Per Capita, sendo esse também um indicador de crescimento econômico, como mencionado no referencial. O Quadro 10 mostra os resultados obtidos para Rio Grande durante os anos de 2010 a 2015.

Quadro 11: Evolução do PIB Per capita de Rio Grande entre os anos de 2010 a 2015.

Ano/Índice	PIB PER CAPITA
2010	26.074
2011	27.354
2012	32.492
2013	39.522
2014	35.525
2015	34.998

FEE (2017).

Através da análise dos resultados do quadro 11, percebe-se que Rio Grande teve um aumento em seu PIB Per Capita, principalmente do ano 2012 para 2013, e

esses dados permitem dar maior ênfase nas variações obtidas. Segundo os dados dos pesquisadores Heydt e Bidardt (2016), houve uma trajetória de crescimento do PIB Per Capita que se estendeu de 1999 até 2009, passando de 8,6 mil reais para 32 mil reais. Em 2010 ele volta a crescer após breve queda, e atinge quase os 40 mil reais em 2013. Os autores citam ainda que esse aumento se deu inclusive pela instalação de diversas empresas, principalmente na área de transportes, atividades técnicas e científicas, indústrias de transformação, agricultura pecuária e pesca e ainda no ramo da educação, já que a demanda por mão de obra especializada estava aumentando. Porém, houve diminuição nos números encontrados em 2014 e 2015 e, acredita-se ser reflexo do término de muitas obras finalizadas e também, da crise provocada pela operação Lava Jato que fez com que gerasse uma situação de incerteza que acabou por desacelerar o crescimento, tendo impacto na produção total e por indivíduo do município do Rio Grande.

O aumento no número de empresas gera consequentemente elevação no número de pessoal ocupado, já que a oferta de empregos aumenta. O quadro a baixo mostra o número de pessoal ocupado durante o período de 2006 a 2013, período de forte funcionamento do Porto. Percebe-se um aumento no número de pessoas ocupadas durante o período em análise, sendo que houve um salto de 39 mil pessoas em 2006 para 60 mil pessoas em 2013.

Quadro 12: Pessoal Ocupado (2006-2013)

ANO	PESSOAL OCUPADO TOTAL (PESSOAS)	PESSOAL OCUPADO ASSALARIADO (PESSOAS)
2006	39130	32412
2007	40507	33695
2008	40592	34056
2009	41608	34997
2010	45564	39015
2011	48784	42394
2012	57379	50740
2013	60345	53414

Fonte: SIDRA-IBGE.

Através dos dados expostos acima é perceptível à variação positiva observada nos números quando se fala em produção e economia municipal, já que houve elevação do PIB, PIB Per Capita, número de pessoas ocupadas, que reflete em empregos e renda. A seguir traremos alguns resultados de desenvolvimento, e

usaremos como parâmetro o IDHM, Índice de Gini e IDESE (Índice de desenvolvimento social).

O IDHM, conforme mencionado no referencial teórico trata-se de um indicador que mede o desenvolvimento humano de um local, levando em consideração dados como educação, expectativa de vida ao nascer e renda per capita. No quadro a baixo consegue-se observar uma tendência de crescimento desse indicador, já que passou de 0,527 em 1991, para 0,744 em 2010, considerando Rio Grande como de médio desenvolvimento humano. Através do Quadro 13, esses resultados podem ser evidenciados, pois os índices de educação do município também apresentaram melhora nesse mesmo período.

Quadro 13: IDHM – Rio Grande

Ano/índice	IDH Municipal
1991	0,527
2000	0,652
2010	0,744

Fonte: IBGE (2010)

Cabe ressaltar ainda, que as melhoras no desenvolvimento do Rio Grande podem nem sempre ser somente reflexo dos resultados obtidos do Polo Naval, mas também de diversos acontecimentos e planos de desenvolvimentos implantados pela própria administração municipal e pela atração de investimentos de empresas e organizações. Porém, se observarmos todos os resultados obtidos até aqui, acredita-se que grande parte das melhoras obtidas tem a ver com a chegada desse macro empreendimento. Outro ponto que deve ser levado em consideração é que o IDHM nem sempre mostra a real situação do lugar, pois há ainda a ser mensurado a qualidade dos serviços ofertados na saúde, educação e distribuição de renda entre as pessoas.

Quadro 14: IDHM Educação – Rio Grande

Ano/índice	Educação
1991	0,314
2000	0,491
2010	0,637

Fonte: IBGE (2010)

No intuito de evidenciar os indicadores de desenvolvimento, os quadros abaixo trazem os resultados do índice de Gini e também do IDESE que medem a concentração de renda e o desenvolvimento sócio econômico, respectivamente. A análise dos dados evidencia as melhoras que o passar dos anos trouxeram para o Rio Grande.

Quadro 15: Índice de Gini de a renda domiciliar *per capita* durante os anos 1991, 2000 e 2010.

Ano/Índice	Índice de Gini
1991	0,5381
2000	0,5676
2010	0,5248

IBGE (2010)

Para mensurar o Índice de Gini, quanto mais próximo de 1, mais concentrada é a distribuição de renda, ou seja, mais desigual é a situação econômica dos indivíduos. Se observarmos a variação que esse macro indicador teve, percebemos que dos anos de 1991 para 2000 a concentração de renda no município havia aumentado e que a partir desse período até 2010, houve melhoras na distribuição de renda para a sociedade riograndina, já que o Índice de Gini chega a 0,524, resultado menor se comparado com o ano de 2000, o qual era 0,5676, evidenciando uma melhora na igualdade de renda entre a população.

Quadro 16: Evolução do Índice de Desenvolvimento Social IDESE comparando os anos de 2007 a 2015.

Ano/Índice	IDESE	SAÚDE	EDUCAÇÃO	RENDA
2007	0,685	0,751	0,638	0,667
2008	0,688	0,755	0,621	0,688
2009	0,697	0,757	0,642	0,692
2010	0,703	0,757	0,641	0,711
2011	0,704	0,748	0,647	0,717
2012	0,714	0,752	0,642	0,747
2013	0,728	0,756	0,647	0,781
2014	0,728	0,767	0,659	0,759
2015	0,715	0,768	0,666	0,710

FEE (2017)

O IDESE é um indicador similar ao IDHM, porém sua pesquisa é feita PNUD. Ele mede o Índice de desenvolvimento sócio econômico de um lugar, levando em consideração o nível de educação, renda e saúde. Para o município do Rio Grande percebe-se uma rápida melhora nesse indicador, já que passou de 0,685 em 2007, para 0,728 em 2013. Após se manteve estável em 2014 e teve uma pequena diminuição para 0,715 em 2015. O IDESE referente à saúde se manteve praticamente constante, dentro de 0,75. Com relação ao IDESE renda, foi o que apresentou melhores resultados, passando de 0,67 em 2007, para 0,78 em 2013. Já no quesito educação, o IDESE se manteve praticamente constante, ficando na faixa de aproximadamente 0,65 durante todo o período em análise. Portanto, cabe salientar que houve melhora no desenvolvimento humano do município através das estatísticas encontradas nos indicadores IDESE e IDHM, principalmente no quesito renda, já que é a variável que teve maior influência nos resultados. É importante frisar também que a mensuração de impactos em áreas de desenvolvimento como educação e saúde, são perceptíveis após um período maior de tempo, já que sofrem alterações e impactos significativos no longo prazo.

CONCLUSÃO

Através do presente trabalho pode-se concluir que a partir da implementação do Polo Naval na cidade do Rio Grande em 2006 e da atração de capital que esse empreendimento gerou, houve uma melhora nos indicadores econômicos e no desenvolvimento do município. Assim, fica evidenciada a importância que o Polo Naval representou para o município do Rio Grande, já que aquela cidade que estava praticamente estagnada passa a ser percebida internacionalmente como um polo de crescimento. Cabe salientar que na mesma proporção que a indústria do Polo Naval gerou desenvolvimento pela sua implementação, houve também diminuição nos resultados dos indicadores após a sua desativação, influenciada pela crise política e econômica e as notícias da operação Lava Jato que impactaram não só a população, mas na indústria como um todo. No geral, percebe-se que o polo naval trouxe resultados positivos para Rio Grande já que mesmo após a sua desativação a receita e os indicadores qualitativos e quantitativos continuaram com estatísticas melhores do que eram encontradas nos anos anteriores a sua implementação. Portanto, não foi positivo somente o desenvolvimento da indústria naval, mas também toda a atração de investimento decorrente desse processo, que fez com que os índices riograndinos continuassem melhorando com o passar do tempo.

Não podemos esquecer-nos do papel que o Estado desempenhou não só pelo dispêndio de investimentos, mas também pelo desenvolvimento da educação através da Universidade Federal do Rio Grande FURG, para que houvesse de fato impactos positivos para a economia do Rio Grande, pois utilizou o que o município tinha de melhor, o Porto para gerar investimentos, renda, empregos e beneficiar não só riograndinos, mas também as diversas pessoas que migraram das mais variadas regiões em busca de melhoria na qualidade de vida, pela disponibilidade de empregos e especialização profissional. A educação é uma das consequências mais plausíveis quando o objetivo é crescimento e desenvolvimento social e essa atração de investimentos é um dos mais importantes fatos ocorridos, porém o período de análise ainda é curto e seus reais resultados só serão percebidos no longo prazo.

Como o trabalho baseou-se no estudo bibliográfico, carece-se de aprofundar esse estudo para determinar exatamente o tamanho do impacto desse empreendimento para a economia e por isso sugere-se que sejam feitos estudos econométricos posteriores para dar mais robustez aos resultados, também é

necessário, que sejam estudadas as cidades de Pelotas e São José do Norte, já que estão situadas no entorno de Rio Grande e acredita-se terem sido também impactadas.

Sabe-se que além dos impactos econômicos o Polo Naval trouxe também diversas outras consequências que não foram salientadas no trabalho. Houve impactos nos índices de criminalidade, nos preços de aluguéis e venda de imóveis e mudanças nas condições e proporção da força de trabalho feminina, ambos já estudados por outros pesquisadores.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, Tiago Wickstrom. **O desenvolvimento da cidade de Rio Grande ao longo de sua história.** Disponível em: <http://www.repositorio.jesuita.org.br/handle/UNISINOS/3951>. Acesso em: 13 maio 2018.

ANDRADE, Michael Silva; BERNARDO JUNIOR, Ronald; FREITAS, Rodrigo Rodrigues. **Gerenciamento de projetos na indústria naval:** os riscos presentes na fase de planejamento. Disponível em:<http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/br/15/industria-naval.html> Acesso: 13 maio 2018.

BARBOSA FILHO, Fernando de Holanda. A crise econômica de 2014/2017. **Estudos Avançados**, [s.l.], v. 31, n. 89, p.51-60, abr. 2017.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **Crescimento e desenvolvimento econômico.** Disponível em: <http://www.bresserpereira.org.br/Papers/2007/07.22.CrescimentoDesenvolvimento.Junho19.2008.pdf>. Acesso em: 11 maio 2018.

CATTANI, Antonio David; FERRARINI, Adriane Vieira. Participação, desenvolvimento local e política pública: estratégias articuladas para a superação da pobreza. **Revista Katálysis**, [s.l.], v. 13, n. 2, p.164-172, 2010.

COSTA JUNIOR, Leopoldo; TEIXEIRA, Joanílio Rodolpho. Mudança estrutural e crescimento econômico no Brasil: uma análise do período 1990-2003 usando a noção de setor verticalmente integrado. **Nova Economia**, [s.l.], v. 20, n. 1, p.85-116, abr. 2010.

D'AVILA, Ana Paula F.; BRIDI, Maria Aparecida. Indústria naval brasileira e a crise recente: o caso do Polo Naval e Offshore de Rio Grande (RS). **Cadernos Metrópole**, [s.l.], v. 19, n. 38, p.249-268, abr. 2017.

FEE - FUNDAÇÃO DE ECONOMIA E ESTATÍSTICA. Disponível em:< https://www.fee.rs.gov.br/> Acesso em 9 de maio de 2018.

GHIRARDI, Garcez. **Petrobrás:** as causas da crise, além da Lava Jato. Disponível em: <https://www.cartacapital.com.br/blogs/outras-palavras/petrobras-as-causas-da-crise-alem-da-lava-jato-305.html>. Acesso em: 15 maio 2018.

GIL, Antônio Carlos. **Como Elaborar Projetos de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 1991.

HEYDT, Dylan; BIDART, Marco. **Polo Naval e Offshore de Rio Grande:** Análise do impacto do "Big Push" nos indicadores macroeconômicos da cidade. UNIPAMPA. 2016.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Municípios**. Disponível em:< https://www.ibge.gov.br/estatisticas-novoportal/economicas/contas-nacionais/9088-produto-interno-bruto-dos-municipios.html>. Acesso em: 15 maio 2018.

JUAREZ, Paula de. **Desenvolvimento Local:** como fazer? Disponível em: <http://www.sebrae.com.br/Sebrae/Portal%20Sebrae/Anexos/NT0003DBA6.p>. Acesso em: 13 maio 2018.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de Metodologia Científica.** 6 ed. São Paulo: Atlas, 2006.

LOPES, Herton Castiglioni. O desenvolvimento econômico: uma proposta de abordagem teórica evolucionária e institucionalista. **Estudos Econômicos (São Paulo)**, [s.l.], v. 45, n. 2, p.377-400, jun. 2015.

MAIA, Redento Pedro Carlos. **Crescimento e desenvolvimento económico global sustentado.** Disponível em:<http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1645-44642016000100006>. Acesso em: 11 maio 2018.

MARTINS (org.) Patrimônio Cultural: a memoria ao sentido do lugar. São Paulo: Roca, 2006.

MODICA, José Eduardo. Riscos em projetos de docagem de navios petroleiros. **Revista de Gestão e Projetos** – Gep, São Paulo, v.2, n. 2, p. 123 – 149, jul/dez. 2011.

OLIVEIRA, José; BERNARDO JUNIOR, Ronald; CORDEIRO, Nelson. **Gerenciamento de projetos na indústria naval:** os riscos presentes na fase de execução. Disponível em: <http://www.eumed.net/rev/caribe/2017/07/industria-naval.html>. Acesso em: 11 maio 2018.

PIKETTY, Thomas. **A Economia da Desigualdade**. Tradutor André Telles. São Paulo: Editora Intrínseca, 2015. 144p.

PIRES Jr, Fabricio; GUIMARÃES, Leandro. Análise de risco no acompanhamento de projetos na construção naval. **XXIII Congresso Nacional de Transporte Aquaviário, Construção Naval e Offshore**. Rio de Janeiro, 2010.

PRODANOV, Cleber; FREITAS, Ernani. **Metodologia do trabalho científico [recurso eletrônico] : métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico**. 2. ed. Novo Hamburgo: Feevale, 2013.

QUARESMA, S. **Para Entender o PIB, em uma visão Simples**. 2013

RABECHINI, Roberto; MODICA, José Eduardo. **Análise de eventos de riscos no negócio de manutenção de navios petroleiros**. Disponível em:< http://cascavel.ufsm.br/revistas/ojs-2.2.2/index.php/reaufsm/article/view/7155> Acesso em: 13 maio 2018.

ROLNIK, Raquel; KLINK, Jeroen. **Crescimento econômico e desenvolvimento urbano:** Por que nossas cidades continuam tão precárias?. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/nec/n89/06.pdf>. Acesso em: 13 maio 2018.

ROSA, Bruno. **Setor naval afunda.** Disponível em: <https://oglobo.globo.com/economia/setor-naval-afunda-19205832>. Acesso em: 15 maio 2018.

ROSA, Marcos Carrilho. **A Petrobrás e a crise do amanhã.** Disponível em: <https://marcoscarrilhorosa.jusbrasil.com.br/artigos/180443560/a-petrobras-e-a-crise-do-amanha>. Acesso em: 15 maio 2018.

SANFELICI, Daniel. A centralidade das aglomerações metropolitanas na economia globalizada: fundamentos econômicos e possibilidades políticas. **Cadernos Metrópole**, [s.l.], v. 18, n. 37, p.623-646, dez. 2016.

SANTOS, Caroline Queiroz; CARDOSO, Ana Maria Pereira. Inclusão digital e desenvolvimento local. **Transnformação**, [s.l.], v. 21, n. 1, p.7-22, abr. 2009.

SANTOS, Marcos Olímpio Gomes dos. **Reflexões breves em torno do conceito de desenvolvimento.** Disponível em:

<http://home.uevora.pt/~mosantos/download/Desenvolvimento_ReflexoesBreves_13Jul13.pdf>. Acesso em: 11 maio 2018.

SECRETARIA DA FAZENDA DO RIO GRANDE. Prefeitura Municipal do Rio Grande. Disponível em:< http://www.riogrande.rs.gov.br/pagina/index.php/portal-transparencia+cb,,balancos-e-relatorios.html< Acesso em 18 de outubro de 2018.

SCHMIDT, B. B. **A diretora dos Espíritos de Classe: a "sociedade união operária" de Rio Grande (1893-1911)**. Cadernos AEL, V.6, n10/11, 1999.

SILVA, André Luis; FREITAS, Maria Ester de. Para além dos critérios econômicos do trabalho de baixa renda no Brasil. **Organizações & Sociedade**, [s.l.], v. 23, n. 76, p.37-56, mar. 2016.

SILVA, Rogério Piva da. et al. **O impacto do polo naval no setor imobiliário da cidade do Rio Grande – RS**. In: Sexto Encontro de Economia Gaúcha, 6, 2012, Porto Alegre.

----. **O patrimônio arquitetônico do município do rio grande – rs, memória, descaso e esquecimento: o caso da fábrica rheingantz.** Tese doutoral - Universidade Federal de Pelotas, 2017.

SOLIGO, Valdecir. **Indicadores:** conceito e complexidade do mensurar em estudos de fenômenos sociais. Disponível em: <http://www.fcc.org.br/pesquisa/publicacoes/eae/arquivos/1724/1724.pdf>. Acesso em: 13 maio 2018.

SOUZA, Simone de; CARVALHO NETO, Antonio. Reestruturação produtiva, trabalho e estratégias de desenvolvimento local à luz da teoria do novo regionalismo. **Cadernos Ebape.br**, [s.l.], v. 7, n. 2, p.270-293, jun. 2009.

TORRES, Luiz Henrique. **Câmara Municipal do Rio Grande: Berço do Parlamento Gaúcho**. Salisgraf, 2011.

WOLFF, Simone. Desenvolvimento local, empreendedorismo e: onde está o trabalho nesse contexto?. **Caderno Crh**, [s.l.], v. 27, n. 70, p.131-150, abr. 2014.