

REVISÃO DAS TEORIAS CLÁSSICAS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL APLICADOS AO MUNICÍPIO DE ITAJAÍ, COMO *CASE*

Dr. Rogério Martin Benitez - UNIVALI / SC
rogério.benitez@univali.br

Resumo: As atividades portuárias representam um importante fator dinâmico na economia do município de Itajaí e região. Desta forma, procurou-se primeiramente apresentar uma breve revisão teórica das teorias de desenvolvimento regional clássicas – Causação circular de Myrdal, Polarização por Perroux e Pólo de Crescimento por Boudeville – como forma de embasar os reflexos da atividade portuária, seja de cunho social e/ou econômico, transmitidos para o município de Itajaí, como consequência das fortes externalidades geradas e induzidas pelas características inerentes ao capital social fixo produtivo instalado – o porto. Realizou-se, posteriormente, um apanhado histórico do desenvolvimento do município e do processo de instalação do porto. Como forma de fortalecer as teorias apresentadas, foi efetuada uma averiguação empírica sobre a relação entre a atividade portuária e as principais contas municipais do Município de Itajaí, tendo em vista que sua história foi moldada pelas características da presença do rio que abriga o terminal portuário. Para isso, foram utilizados diferentes indicadores de movimentação portuária do Porto de Itajaí e das contas municipais da Prefeitura Municipal de Itajaí, que possibilitou inferir sobre as principais variáveis portuárias catalisadoras da dinâmica regional e de suas consequências sobre o desenvolvimento. Estatisticamente, realizou-se um estudo da correlação entre as variáveis de Atividade Portuária e as Contas da Prefeitura Municipal de Itajaí. As suposições teóricas foram confirmadas pelos exercícios empíricos. Constatou-se uma forte correlação entre os indicadores de Atividade Portuária e as Contas Municipais, onde foi identificado que a associação das contas municipais é maior no que tange as receitas do que para as despesas municipais; e apresentam maior associação com as importações do que com as exportações efetuadas pelo terminal portuário de Itajaí.

Palavras-chave: Desenvolvimento Regional. Porto de Itajaí, Indústria Motriz

1 Introdução

Para a economia neoclássica a terra, o capital e o trabalho são os recursos básicos para gerar renda e emprego. Ao designarmos uma parte da economia como capital social físico, ou infra-estrutura, se constatará que ela um fator componente do desenvolvimento econômico.

Segundo Myrdal (1957), uma das causas de desenvolvimento regional são as vantagens competitivas fortuitas, advindas de condições específicas excepcionalmente favoráveis, como um estuário, por exemplo. Este processo se fortalece através do crescimento da economia interna, e externa, da região, que cria condições para a região se tornar auto-sustentada.

Posteriormente, Perroux (1977) considera que o crescimento aparece somente em alguns pontos ou pólos, através de causas e formas distintas, mas sempre ocorre com a presença de uma unidade de produção que cria efeitos sobre a região, através de encadeamentos de atividades econômicas à montante e jusante, agindo na forma de unidade motriz do tecido produtivo. Desta forma, estas indústrias motrizes apresentam elevado efeito multiplicador sobre o entorno - primeiramente sobre outras indústrias e posteriormente sobre o produto global da economia.

Assim, o objetivo deste estudo é averiguar o enquadramento do município de Itajaí nestas duas teorias de desenvolvimento regional. Através da análise empírica das informações por um período quinze anos, é testada a hipótese da importância do Porto de Itajaí sobre o desenvolvimento sócio-econômico da região. Na primeira seção é feita uma revisão teórica sobre as teorias de desenvolvimento regional, propostas por Perroux e Myrdal, que norteiam o desenvolvimento do estudo. Nas duas seções seguintes, o desenvolvimento do município de Itajaí e do Porto é contextualizado historicamente, ressaltando-se a importância do desenvolvimento portuário em Itajaí. Na última seção, são desenvolvidos dois exercícios empíricos. No primeiro, faz-se uma análise da correlação entre as Atividades Portuárias e as contas da Prefeitura Municipal de Itajaí. No segundo exercício, é averiguada a relação de causalidade entre a variação da atividade portuária e a geração de receitas tributárias no município. Finalmente, são tecidas as considerações finais sobre o estudo desenvolvido.

2 Desenvolvimento regional: uma introdução ao pensamento de Perroux e Myrdal

Diversos autores, com enfoques teóricos variados, têm procurado responder como as regiões crescem e se desenvolvem economicamente. Algumas teorias representam uma menor influência sobre a abordagem da economia regional; já outras servem de apoio teórico para propostas de políticas econômicas de desenvolvimento. O principal enfoque das teorias desenvolvidas é o estudo do processo de crescimento regional, o qual é visto como sendo influenciado por diversos elementos. Entre eles, a presença dos fatores de produção, da estrutura econômica, das características naturais e geográficas, das razões demográficas, da estrutura política e institucional, entre outras. No presente estudo, torna-se relevante às teorias da causalidade circular de Myrdal (1957), e da polarização de Perroux (1977).

Myrdal (1957) afirma que a concentração de atividades numa região pode ter sido iniciada originalmente porque esta localidade apresentava vantagens competitivas, ou por ter acesso a condições excepcionalmente favoráveis (como recursos minerais ou um porto) ou,

ainda, por uma causa fortuita. Com o passar do tempo, estas regiões tornaram-se auto-sustentada por causa das crescentes economias internas e externas, e pela absorção de novos investimentos e de bens de capital que acompanharam o crescimento, que veio a implicar num aumento da produtividade e competitividade. Este fluxo faz com que as atividades que proporcionam retornos acima da média se concentrem em determinadas localidades, ou regiões, aproveitando as vantagens existentes em prejuízo das outras áreas do país. Já as regiões atrasadas do país não conseguem atrair novas atividades porque suas vantagens são limitadas. Por exemplo: carência de mão-de-obra implica em insuficiente poder de atração para compensar as economias externas que podem ser obtidas nos centros de desenvolvimento distantes, e há, conseqüentemente, uma redução dos investimentos e da demanda interna.

Myrdal (1957) identificou dois processos que agem sobre as relações dentre as regiões. Os efeitos induzidos de expansão ou “efeitos propulsores” (“spread effects”), sendo, portanto, o principal no sentido do progresso econômico da região; e os “efeitos regressivos” (“backwash effects”) que agem no sentido reverso. Os “efeitos propulsores” se referem ao impacto favorável do crescimento de uma próspera região. As localidades que se encontram em torno de um centro nodal expansivo tendem a beneficiar-se de um mercado crescente. Os fornecedores, mesmo em regiões distintas, podem também se beneficiar, até o ponto, inclusive, de ver estimulado o crescimento das indústrias de bens de consumo nestas áreas. Os “efeitos regressivos” são aqueles que ocorrem sobre regiões mais carentes, devido à proximidade com regiões mais dinâmicas que vem a dominá-las, absorvendo seu potencial de desenvolvimento, através da retirada dos melhores e mais capacitados elementos de sua força de trabalho.

A teoria da polarização, elaborada por Perroux, citado em Schwartzman (1977), supõe que o crescimento não aparece em toda parte, ao contrário manifesta-se em pontos ou pólos, através de canais e efeitos diversos. Logo uma unidade de produção, ou conjunto de unidades, que cria efeitos sobre a região através de encadeamentos, e agindo na forma de unidade motriz do meio, define um pólo de crescimento. Este local é representado por um conjunto de relações industriais (um vetor espacial) ou pelo agrupamento num centro urbano (geográfico); onde ocorre o processo inovativo e multiplicador, elevando a produtividade de seu *hinterland* - região complementar ao centro urbano - bem como de suas atividades secundárias.

Boudeville (apud RICHARDSON, 1981, p. 47) define um pólo de crescimento regional como “um conjunto de indústrias em expansão localizado em uma área urbana e induzindo um desenvolvimento ulterior da atividade econômica através de sua zona de

influência”. Desta forma, a expansão regional tem lugar não tanto em resultado de reduções de custo, e sim pelo reflexo do crescimento de uma indústria, e pela interação entre as indústrias-chaves do pólo. Nesta situação, ocorre o aparecimento da indústria motriz ou indústrias motrizes, que formam o núcleo de desenvolvimento. Elas são as que têm maior impacto direto e indireto sobre a atividade regional, e tendem a ser altamente concentradas. Apresentam sensíveis efeitos multiplicadores e polarizadores sobre a região em que estão instaladas, agindo primeiramente sobre outras indústrias e depois sobre o produto global da economia (PERROUX, 1977).

3 O município de Itajaí

A cidade de Itajaí está localizada às margens do maior rio das costas catarinense, o Itajaí-Açú, o qual banha todo o Vale do Itajaí. O Vale é dividido hoje em quatro regiões - o Alto Vale, o Médio Vale, o Vale do Itajaí-Mirim e o da Foz do Rio Itajaí, onde se situa o município de Itajaí. Além disso, o município se localiza no principal, e maior, entroncamento rodoviário de Santa Catarina (BR-101, BR-470 e SC-486), apresentando, portanto, uma excelente localização geográfica. Tais condições propiciam a caracterização da região num grande entreposto de mercadorias, ao possuir um terminal portuário, que movimentava significativamente as exportações do Estado, e sediar um terminal de distribuição de derivados de petróleo. Além da base de apoio marítimo da Petrobrás, e de outras instalações de apoio às atividades portuárias (p.ex. EADIs). A cidade também conta com dezenas de empresas pesqueiras, estaleiros e empresas transportadoras.

Segundo Ávila (1982), sua história foi moldada pelas características dos dois rios - o Grande e o Pequeno - que desembocam em Itajaí. Estes rios formam um excelente caminho hidroviário para o interior, pois eram navegáveis em boa parte de sua extensão. A barra do Itajaí-Açú, no entanto, era de difícil acesso, devido às areias que ali se depositavam durante as cheias, transformando, assim, a entrada muito perigosa. Os primeiros homens brancos que chegaram à região foram os faiscadores de ouro. Outros vieram atraídos pela fartura da pesca ou pela fertilidade do solo, requerendo terras para plantar e, portanto, iniciando o povoamento. Muitos foram os povos que se fixaram ao longo do das imediações da foz do rio Itajaí-Açú, que no começo do século passado, já estavam totalmente ocupadas.

Além do garimpo de ouro, outra atividade, que muito ocupava os primeiros moradores do Itajaí, era a construção e o reparo de embarcações, atividade exercida pelos chamados

carpinteiros da ribeira. Além da excelente mão-de-obra que ali existia, a região era muito conhecida pela boa madeira, apropriada para a construção naval. O lugar crescia, e muitas casas foram sendo construídas em torno da capela e da única casa comercial existente na região. Era o primeiro passo para o surgimento do futuro município. A criação do município de Itajaí veio no final do século pela Lei nº 164 de 04 de abril de 1859, mas sua instalação somente se deu a 15 de junho de 1860, com a elevação da Paróquia à categoria de Vila do Santíssimo Sacramento do Itajaí, conhecida como “uma grande aldeia de pescadores”. Em 1º de maio de 1876, Itajaí transformou-se em cidade.

Nesta época a expectativa do progresso econômico estava ligada ao comércio de madeiras. Cada firma possuía os seus próprios veleiros para o transporte da madeira, para as praças do Rio de Janeiro e de Santos. Além dessa atividade, muitas pessoas se entregavam à pesca, à carpintaria de ribeira e à agricultura. A economia itajaiense, no final do século, começou a progredir significativamente, devido ao beneficiamento e exportação de madeiras, que teve como consequência o desenvolvimento da função portuária, bem como um comércio de atendimento e um setor de serviços intimamente vinculado a atender esta nova situação tornando-se, então, no maior porto brasileiro exportador de madeira, principalmente o pinheiro.

A partir de 1960, entretanto, a conjuntura mundial foi se alterando sem que as autoridades se dessem conta do que estava acontecendo no território nacional, pois com a construção de boas estradas deixou-se de utilizar o transporte marítimo costeiro, substituindo assim pelo rodoviário. O período de estagnação iniciou-se com as severas restrições à exportação brasileira decretada pela Argentina, principal compradora do pinho, devido à instabilidade político-econômica brasileira vivida naquele momento. A Europa e a América do Norte seguiram os exemplos da Argentina, e diversificaram os fornecedores. Além disso, outro obstáculo enfrentado pelo comércio madeireiro foi com relação às reservas florestais que, aos poucos, estavam cada vez mais longe do porto, até que não apresentaram mais importância econômica para a região.

Devido à crise, o porto praticamente paralisou com reflexo imediato em todos os setores da economia municipal. O agravamento da crise levou o Governo Federal a intervir, para amenizar a situação, criando uma série de incentivos à pesca. Isto fez com que Itajaí se tornasse a meta dos investidores do setor pesqueiro. Com o desenvolvimento deste novo setor a economia itajaiense voltou a crescer, transformando-se no maior porto pesqueiro do Brasil. A economia se diversificou com a criação de novas empresas, industrializando o município. Houve a implantação dos distritos industriais, que foi primordial a retomada de incentivos às

indústrias locais, algumas delas já desativadas em razão dos atraentes lucros do comércio madeireiro. Dessa forma, criou-se um sólido esquema econômico para o município, cuja economia, hoje, se vê amparado em quatro setores produtivos - o Porto, a Pesca, os Serviços e o Comércio.

As atividades portuárias representam uma das mais importantes bases da economia do município. Outra atividade expoente do município, com reflexos sobre toda a economia regional, é o setor de educação, através da Universidade do Vale do Itajaí – UNIVALI. Esta universidade é a maior instituição de ensino superior catarinense, com aproximadamente 33 mil alunos nos seus diversos *campis*, que propicia condições de desenvolvimento científico e apoio às inúmeras formas produtivas locais, especialmente aquelas voltadas aos segmentos do comércio exterior e logística de transportes.

4 A Questão portuária em Itajaí

As primeiras referências do Porto de Itajaí datam de 1816. Carlos Riviere, ao levantar o mapa hidrográfico das costas catarinenses nos anos de 1858 e 1859, trouxe dados técnicos: largura máxima do rio, 704 palmos; profundidade mínima, 8 palmos; profundidade máxima, 45 palmos (ÁVILA, 1982). Em 1902, foi construído o Farol de Cabeçadas que batiza a entrada da barra do rio Itajaí-Açu, e segundo registros históricos, os primeiros estudos de implantação do porto datam do ano de 1905. As dificuldades de acesso, e as necessidades do crescimento econômico do município e região, levaram o Governo Federal a criar a Comissão de Melhoramento do Porto de Itajaí. Já em 1906, as obras do Porto de Itajaí haviam conquistado sobre a margem direita do rio, hoje Avenida Rep. Argentina, a área onde se iniciou a construção dos trapiches.

A primeira obra foi construída por volta de 1914, composta dos 700 metros do Molhe Sul, seguidas mais tarde das obras do Molhe Norte. Em 1938, com a construção do primeiro trecho de cais em estrutura de concreto armado com 233 metros de comprimento, e do primeiro Armazém, o Porto, propriamente dito, iniciou suas atividades. Foi construído, no início da década de 1950, o segundo trecho de 270 metros. Em 1956 concluiu-se mais 200 metros, além da construção de um frigorífico, voltado às necessidades da atividade pesqueira da época.

O Porto de Itajaí só foi considerado definitivamente organizado com a instalação da Junta Administrativa do Porto de Itajaí, subordinada ao Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis, a partir da vigência do Decreto Federal n.º 58.780, de 28 de junho de 1966,

pois antes o porto era administrado pela Inspetoria Fiscal dos portos de São Francisco do Sul e Itajaí, antiga 17ª Inspetoria Fiscal dos Portos (SANTOS, 2001). Em 1976, com a criação da PORTOBRAS, o gerenciamento passou a ser feito pela Administração do Porto de Itajaí, diretamente vinculada a estatal.

Na década de noventa, com a nova política de reorganização dos ministérios, o setor portuário sofreu alterações importantes. Entre elas, a extinção da PORTOBRAS. O setor passou a ser subordinado ao Ministério de Infra-estrutura, com a criação do Departamento Nacional de Transportes Aquaviários, e o restabelecimento do Ministério dos Transportes. Além disso, a edição da Lei 8.630/93 propiciou condições para que os portos brasileiros fossem privatizados, ou arrendados, com o intuito de melhorar a eficiência do setor.

Nessa época, a sociedade passou a ter conhecimento do grave problema portuário brasileiro devido à intensa campanha promovida pela imprensa. Exceto um pequeno grupo de especialistas e empresários ligados ao comércio exterior, poucas pessoas avaliavam a importância dos portos no comportamento global da economia do País.

Em um novo cenário mundial, onde a globalização tornava a competitividade entre países muito acirrada, tornou-se de suma importância o controle sobre os custos dos produtos fabricados por empresas nacionais. Conforme Faria (1998), os produtos brasileiros encontraram dificuldades de inserção no mercado mundial tendo em vista o aumento de preços pelos acúmulo de custos gerados a partir da ineficiência e da precariedade do sistema nacional, o conhecido “custo Brasil”.

Depois de incertezas e indefinições, conseqüentes da situação não prevista e para que pudesse continuar com suas atividades normais sem sofrer solução de continuidade, a Administração do Porto de Itajaí passou a ser subordinada à Companhia Docas do Estado de São Paulo - CODESP. Com a finalidade de descentralização da administração portuária, a intenção era que este processo fosse o mais curto possível, tanto que, através de um decreto, houve a previsão de que a administração do porto seria executada pelos municípios, estados ou pela iniciativa privada. Com base neste decreto, foram transferidos os bens do Porto de Itajaí para a CODESP, a qual ficou sendo a gestora dos mesmos.

As dificuldades foram surgindo e a situação não era transitória como o previsto; a parte funcional tornou-se insustentável, pois, enquanto o Porto de Itajaí crescia, Santos enfrentava dificuldades financeiras, passando a existir um plano global para a gerência de portos com realidades diversas. Diante desta situação, a comunidade portuária, capitaneada pelo Poder Municipal de Itajaí, uniu-se com um único objetivo de trazer para Santa Catarina, para a Prefeitura de Itajaí a responsabilidade pelo desenvolvimento do Porto.

A partir de 1995, através do então governador de Santa Catarina, Antônio Carlos Konder Reis, que batalhou pela descentralização administrativa do Porto de Itajaí para a administração do Estado de Santa Catarina. Desencadeou-se um processo político, que provocou a movimentação política, com a participação ativa do Prefeito de Itajaí, Jandir Bellini, que pertencia à Comissão de Transportes. Em 1995, quando tudo estava quase pronto para o Estado assumir a administração do porto de Itajaí, houve a transição para o novo governo do Estado, o qual tratou da situação com irrelevância. Em resposta, a Administração do Porto de Itajaí, juntamente com a comunidade local e outros órgãos, mobilizou-se em torno do objetivo de o município assumir a administração, o que acabou por finalmente acontecer.

A modernização dos portos aconteceu de forma gradativa, quando Ministério de Transportes, em 1995, descentralizou a administração do Porto de Itajaí para o Município, que passou a ser gerido pela Administradora Hidroviária Docas Catarinenses. Foi criada, então, através do Convênio nº 001/95 entre o Ministério dos Transportes e o Município de Itajaí. A Administradora Hidroviária Docas Catarinense - ADHOC, visando à descentralização das atividades de administração do Porto de Itajaí.

A administração do porto passou finalmente ao município, em 1997, por um prazo de 25 anos, renovável por mais 25 anos, ficando sua administração subordinada à Superintendência do Porto de Itajaí. Após a municipalização, o Porto de Itajaí vem desenvolvendo o seu potencial de crescimento, comprovando o sucesso do mesmo sob administração municipal. A Prefeitura Municipal, através da ADHOC, obedecendo às diretrizes emanadas pelo Governo Federal associadas aos objetivos do convênio, começou a introduzir sistemáticas operacionais combinadas com planejamento estratégico porto/cidade, com o intuito de agilizar a operação portuária com o menor custo possível.

Uma das primeiras conseqüências na gestão portuária seria a ênfase na movimentação de navios *full-container* (específicos para containeres) e navios ro-ro (com rampa de acesso) que apresentam um tempo de atracação muito reduzido em relação aos navios convencionais. Além disso, solicitou-se o processo de alfandegamento da retroárea, dominada de Estação Aduaneira do Interior, em parceria com a iniciativa privada e de comum acordo com a Receita Federal, que assegurou uma estabilidade ao Porto de Itajaí. Tendo em vista que o porto público era submetido aos antigos regimes dos diversos portos brasileiros, e o município não possuía recursos para os investimentos necessários para elevar a competitividade do porto, o Terminal de Containers foi arrendado, através de licitação pública, em 2001. A empresa vencedora, além do lance inicial, se comprometeu a investir US\$ 40 milhões no terminal

portuário em equipamentos, área retroportuária, reforma de instalações, e obras complementares, para elevar a produtividade. Além disso, a nova empresa firmou um pacto com os sindicatos locais na definição de uma remuneração fixa por container movimentado para nova redução dos custos.

Atualmente, o Porto de Itajaí é caracterizado por ser um porto essencialmente exportador, onde apenas 33% da movimentação no cais comercial atribuí-se à importação. Esse fato retrata a economia do Estado de Santa Catarina, cuja produção agro-industrial tem aceitação no mercado internacional. Dessa forma, como ao longo do Brasil, a eficiência e a competitividade do setor foram elevadas pela rede de terminais privados gerados que hoje atuam no município.

5 As atividades portuárias no município de Itajaí: análise empírica

A inter-relação entre a atividade portuária e o desenvolvimento do município de Itajaí, foi estudada a partir de uma análise estatística do conceito de correlação. As atividades portuárias são representadas por séries temporais indicadoras da produção do Porto de Itajaí, e como *proxy* indicativa do desenvolvimento do município são consideradas algumas rubricas das contas municipais da Prefeitura Municipal de Itajaí. Os dados do porto foram obtidos junto ao mesmo, o qual possui levantamentos estatísticos a partir do ano de 1982 até 1992, enquanto que os dados do município de Itajaí foram obtidos junto à Prefeitura Municipal, e outros órgãos e instituições oficiais. A série de dados obtida para o período de 1972 até 1981 foi desconsiderada, pois apresentava muitas lacunas. A série de 1993 até o período atual está em processamento, pois para a adequada especificação dos dados, é necessário compatibilizar as séries antigas com algumas mudanças metodológicas ocorridas no período recente.

Depois da consolidação dos dados (após agregação e posterior transformação em índices - deflacionados pela inflação oficial), o conjunto total de séries obtidas, apresentadas no Anexo A, foi de:

- 18 variáveis relativas à Prefeitura Municipal de Itajaí;
- 15 variáveis relativas ao Porto de Itajaí.

A análise dos resultados obtidos sobre a relação entre as atividades portuárias e as receitas e despesas geradas no município são avaliadas pela técnica da correlação descrita a seguir.

5.1 Correlação entre as atividades portuárias e as contas municipais

Em economia, é comum o interesse entre as relações entre variáveis e/ou fatos econômicos. Se não desejarmos explorar distintamente qual é a variável dependente e qual a independente, uma das primeiras questões que surge, é quão estreitamente estas variáveis caminham. Uma das técnicas mais simples é a análise da covariância entre as variáveis aleatórias X e Y, assim definida:

$$(1) \text{Cov}(X,Y) = E(X - E[X]) (Y - E[Y])$$

Infelizmente, os resultados podem sofrer de dificuldade de interpretação devido a magnitude - das unidades de medida - das variáveis envolvidas. Por exemplo, a análise do relacionamento entre o montante da balança comercial (em bilhões de dólares) e a quantidade exportada (em mil toneladas) será penalizada, devido à diferença dos valores envolvidos – bilhões x mil. De forma a se obter resultados mais claros, divide-se a covariância entre duas variáveis – Y e X – por seus respectivos desvios-padrão. A razão obtida será denominada de correlação entre as variáveis aleatórias e, doravante, identificada pela letra grega ρ .

$$(2) \rho = \frac{\text{cov}(X,Y)}{\sqrt{\text{var}(X)\text{var}(Y)}}$$

A correlação entre duas variáveis mede o grau de associação linear entre elas, oscilando entre os valores de -1 e 1, e quanto maior o valor absoluto da correlação maior será o grau de associação integral entre as variáveis. Assim a correlação pode ser perfeitamente negativa ou positiva respectivamente indicando a força da associação entre as variáveis. Quando as variáveis não apresentam grau de associação, o coeficiente de correlação é nulo ou próximo à zero (GUJARATI, 2006).

Tabela 1: Resultados das correlações obtidas

	REC-CORR	DESP-CORR	REC-T.CORR	DESP-T.CORR	REC-TRIB	REC-PTU	REC-ISSQN	ICMS
CONTEU	.8900	.8535	.8753	.8438	.7969	.8044	.8541	.8267
CONTON	.9213	.8939	.9092	.8898	.8429	.8490	.8974	.8586
GERAL-LC	.9308	.9041	.9223	.8940	.8464	.8529	.9074	.8654
SOMA-LC	.9215	.8922	.9119	.8830	.8334	.8382	.8937	.8585
GERAL-TOT	.9272	.9002	.9158	.8904	.8475	.8491	.9020	.8625
SOMA-TOT	.8245	.7270	.7909	.6463	.6212	.7076	.7454	.7928
IMP-CAIS	.9514	.9326	.9436	.9291	.8816	.8854	.9357	.8942
EXP-CAIS	.8962	.8341	.8758	.8009	.7566	.8076	.8533	.8512

De acordo com as definições e os resultados encontrados, é possível verificar que existe uma forte correlação entre as receitas e despesas da Prefeitura Municipal com a movimentação portuária de longo curso e de *containers*. A correlação é maior no que tange as receitas do que para as despesas, o que sinaliza que a primeira sofre maior interação com a atividade portuária. Além disso, as contas municipais apresentam maior associação com a movimentação referente às importações do que às exportações. No outro sentido, a movimentação portuária referente à cabotagem não apresenta grau de associação com as contas municipais. A totalidade das estatísticas é apresentada no Anexo B.

5. Conclusão.

Pode-se verificar que atividade do Porto de Itajaí apresenta reflexos, diretos ou indiretos, sobre o desenvolvimento do município de Itajaí. Os resultados obtidos, e o histórico do Porto e da cidade de Itajaí, mostram-se de acordo com as teorias clássicas do desenvolvimento regional.

As atividades portuárias iniciaram-se a partir das características geográficas da localidade, que se aproveitou do potencial propiciado pela foz do rio Itajaí. Esta era a vantagem comparativa da região frente às demais localidades, e que veio a propiciar condições favoráveis de desenvolvimento da atividade econômica. Os efeitos propulsores, ou “spread effects” para Myrdal (1957) vieram a criar condições de diversificação da estrutura produtiva em torno de um equipamento principal – o porto, equipamento este que veio, posteriormente, a se tornar a indústria motriz da região conforme definido por Perroux (1977).

As correlações obtidas, entre os indicadores da atividade portuária e as contas públicas municipais, indicam para a forte associação entre Porto e Município. Foi possível constatar que a associação das contas municipais é maior no que tange as receitas do que para as despesas; e apresentam maior associação com as importações do que com as exportações.

Os resultados obtidos pelo estudo da correlação entre a Atividade Portuária e as contas Municipais de Itajaí reforçam as hipóteses levantadas pela revisão teórica.

Contudo, por definição conceitual mais precisa, uma extensão do estudo passa pela análise de causalidade de Granger e cointegração. A partir destes testes, pode-se inferir, com maior precisão, como as atividades portuárias ajudam a explicar os indicadores econômicos auferidos no município de Itajaí.

Referências Bibliográficas

ALENCAR, Leonardo Soriano. Raízes unitárias e cointegração: uma introdução. **Boletim do Banco Central**, p.171-211, abr.1998.

ÁVILA, Edison D'. **Pequena História de Itajaí**. Itajaí: Fundação Genésio Miranda Lins, 1982.

CARNEIRO, Francisco Garlão. **A metodologia dos testes de causalidade em economia**. Brasília: Departamento de Economia, UNB, 1997. (Série Textos Didáticos, n.20)

ENDERS, W. **Applied Econometric Time Series**. John Wiley & Sons Inc., 1995.

EViews. **Comand and Programming Reference**. QMS Quantitative Micro Software. Irvinc, Califórnia, 1994.

FARIA, S.F.S. **Transporte Aquaviário e Modernização dos Portos**. Aduaneira, 1998.

GREENE, William H. **Econometric Analysis**. Prentice Hall USA: Third Edition, 1997.

GUJARATI, D. **Econometria Básica**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2006.

MODERNIZAÇÃO à Moda da Casa. **Revista Expressão**. Ano 7, n. 73, p. 34-40, Florianópolis, 1997.

MYRDAL, G. **Teoria Econômica e Regiões Sub-desenvolvidas**. Rio de Janeiro: Saga, 1957.

OLIVEIRA, Carlos Tavares de. **Comércio Exterior e a Questão Portuária**. São Paulo: Aduaneiras, 1992.

_____. **Modernização dos Portos**. São Paulo: Aduaneiras, 1994.

PERROUX, F. O Conceito do Pólo de Desenvolvimento. In: SCHWARTZMANN, J. **Economia Regional-Textos Escolhidos**. Belo Horizonte: Convênio CEDEPLAR/CETREDE-MINTER, 1977.

RICHARDSON, H. W. **Economia Regional: Teoria da Localização, Estrutura Urbana e Crescimento Regional**. Rio de Janeiro: Zahar Ed., 1981.

SANTOS, A. L. W. **O Arrendamento do Terminal de Containers do Porto de Itajaí**. Itajaí: UNIVALI, 2001.

Anexo A - Variáveis coletadas para análise.

DESCRIÇÃO DA VARIÁVEL		NOMENCLATURA
ANO DE OCORRÊNCIA	Ano	ANO
FUNCIONÁRIOS	Total	FUNC
CONTAINERS	Em TEU's	CONTEU
	Em mil Ton.	CONTON
MOVIMENTAÇÃO (L. CURSO)	C.Geral	LCGERAL
	G.Sólido	LCSOLID
	G.Liquido	LCLIQUID
	Soma	LCSOMA
MOVIMENTAÇÃO (CABOT.)	C.Geral	CABGERAL
	G.Sólido	CABSOLID
	G.Liquido	CABLIQUID
	Soma	CABSOMA
MOVIMENT.TOTAL (=L.C.+CABOT+ALTO MAR)	C.Geral	TOTGERAL
	G.Sólido	TOTSOLID
	G.Liquido	TOTLIQUID
	Soma	TOTSOMA
MOVIM.NO CAIS - L. CURSO	Importação(T)	IMPCAIS
	Exportação (T)	EXPCAIS
RECEITA DA PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAJAÍ	Receita Corrente	RECCORR
	Receita Tributária	RECTRIB
	Receita Patrimonial	RECPAT
	IPTU	RECIPTU
	ISSQN	RECISSQN
	Transferência Corrente	RECTRCOR
	Receita Capital	RECKAP
	Transferência de Capital	RECTRKAP
	Fundo de Participação. Municipal	RECFPM
	IPTR	RECIPTR
	Taxa Rodoviária Única	RECTRU
	IRRF	RECIRRF
	ICMS	RECICMS
	DESPESAS DA PREFEITURA MUNICIPAL DE ITAJAÍ.	Despesas Correntes
Despesas Custeio		DESPCUST
Transferência Corrente.		DESPTRCOR
Despesas Capital		DESPKAP
Investimento		DESPINV

Anexo B - Resultado da correlação obtida entre as variáveis utilizadas (os valores entre parêntesis indicam o grau de significância – p-level)

	REC-CORR	REC-TRIB	REC-IPTU	REC-ISSQN	REC-T.CORR	FPM	TRU	IRRF
CONTEU	.8900 p=.000	.7969 p=.000	.8044 p=.000	.8541 p=.000	.8753 p=.000	.7395 p=.001	.8770 p=.000	.8722 p=.000
CONTON	.9213 p=.000	.8429 p=.000	.8490 p=.000	.8974 p=.000	.9092 p=.000	.7661 p=.001	.9082 p=.000	.8958 p=.000
GERAL-LC	.9308 p=.000	.8464 p=.000	.8529 p=.000	.9074 p=.000	.9223 p=.000	.8037 p=.000	.9236 p=.000	.8824 p=.000
SOMA-LC	.9215 p=.000	.8334 p=.000	.8382 p=.000	.8937 p=.000	.9119 p=.000	.7928 p=.000	.9121 p=.000	.8773 p=.000
GERAL-TOT	.9272 p=.000	.8475 p=.000	.8491 p=.000	.9020 p=.000	.9158 p=.000	.7952 p=.000	.9190 p=.000	.8816 p=.000
SOMA-TOT	.8245 p=.000	.6212 p=.010	.7076 p=.002	.7454 p=.001	.7909 p=.000	.7805 p=.000	.8264 p=.000	.7026 p=.002
IMP-CAIS	.9514 p=.000	.8816 p=.000	.8854 p=.000	.9357 p=.000	.9436 p=.000	.7985 p=.000	.9354 p=.000	.9216 p=.000
EXP-CAIS	.8962 p=.000	.7566 p=.001	.8076 p=.000	.8533 p=.000	.8758 p=.000	.8034 p=.000	.8960 p=.000	.8021 p=.000