

ANDRÉA DA CONCEIÇÃO LENZ TALAMINI

**DETERMINANTES PARA FORMAÇÃO DO POLO AUTOMOTIVO
PARANAENSE**

Monografia apresentada como
requisito parcial à conclusão do
Curso de Graduação em Ciências
Econômicas da Universidade
Federal do Paraná.

**Orientador: Prof. Dr. Demian
Castro**

CURITIBA

2013

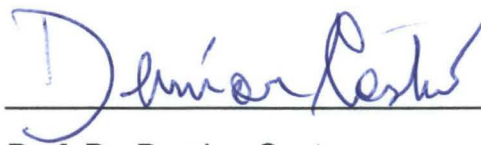
TERMO DE APROVAÇÃO

ANDRÉA DA CONCEIÇÃO LENZ TALAMINI

DETERMINANTES PARA FORMAÇÃO DO POLO AUTOMOTIVO PARANAENSE

Monografia apresentada como requisito parcial à conclusão do Curso de Graduação em Ciências Econômicas da Universidade Federal do Paraná, pela seguinte banca examinadora:

Orientador:



Prof. Dr. Demian Castro



Prof.^a Dra. Angela Welters



Prof.^a Dra. Denise Maria Maia

Curitiba, 11 de Dezembro de 2013.

RESUMO

A formação do polo automotivo paranaense é fruto de um processo histórico baseado em diversos fatores, porém os maiores determinantes foram as políticas de incentivos fiscais e os fatores locacionais. É a partir da década de 70 que se tem origem as principais alterações no espaço econômico do Estado. A estrutura econômica nacional passava por transformações fomentadas por projetos de desenvolvimento, e nesse contexto, a Região de Curitiba foi beneficiada por grandes investimentos, principalmente em setores como o químico, o metal-químico e o de infraestrutura. Décadas após décadas foram sensíveis as transformações que solidificaram o setor industrial, mas é a partir de meados da década de 90 que o Estado vivencia um crescimento concreto, quando o governo volta a desenvolver diversos programas de atração de investimentos visando a expansão e modernização industrial, surgindo com grande força o polo automotivo paranaense. O setor industrial visivelmente fica dividido em dois segmentos principais: um relacionado à Agroindústria, com uma distribuição menos concentrada; e outro baseado principalmente em setores mais dinâmicos, concentrados na Região Metropolitana de Curitiba. Desta forma, a presente pesquisa, através de uma digressão histórica, ilustra as principais transformações sofridas pela indústria paranaense demonstrando como essas contribuíram para a consolidação do polo automotivo, com a importância que o setor assume no cenário nacional.

Palavras-chave: Industrialização. Desenvolvimento Regional. Atração de Investimentos. Incentivos Fiscais. Indústria Automobilística.

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 – DISTRIBUIÇÃO DA CAPACIDADE INSTALADA DA INDÚSTRIA NO PARANÁ – 1985/2000	12
TABELA 2– PARTICIPAÇÃO DAS ATIVIDADES ECONÔMICAS NO VALOR ADICIONADO BRUTO A PREÇOS BÁSICOS	18
TABELA 3 – PARTICIPAÇÃO DAS PRINCIPAIS MICRORREGIÕES DO PARANÁ NO VALOR ADICIONADO DA INDÚSTRIA – 1985/1998	20
TABELA 4 – RAZÕES INDICADAS PELOS EMPRESÁRIOS PARA SE LOCALIZAREM NO PARANÁ – 1981	22
TABELA 5 – TOTAL DE ESTABELECIMENTOS, DE EMPREGADOS E DE PARTICIPAÇÃO NO VALOR ADICIONADO FISCAL DA INDÚSTRIA NOS SEGMENTOS DO SETOR AUTOMOTIVO, PARANÁ – 1995/200	37
TABELA 6 – TOTAL DE ESTABELECIMENTOS, DE EMPREGADOS E PARTICIPAÇÃO NO VALOR ADICIONADO FISCAL DA INDÚSTRIA DOS SEGMENTOS INDUSTRIAIS DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA – PARANÁ – 1995/2003	38

LISTA DE SIGLAS

ANFAVEA – Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores

BADEP – Banco de Desenvolvimento do Estado do Paraná

BEF – Bom Emprego Fiscal

BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

BNH – Banco Nacional da Habitação

BRDE – Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul

CEF – Caixa Econômica Federal

CIC – Cidade Industrial de Curitiba

CODEPAR – Companhia de Desenvolvimento do Paraná

COMEC – Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba

CONFAZ – Conselho Nacional de Política Fazendária

CTN – Código Tributário Nacional

FDE – Fundo de Desenvolvimento do Estado

ICM – Imposto Sobre Circulação de Mercadorias

ICMS – Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Serviços

IPARDES – Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social

IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

IPTU – Imposto Predial e Territorial Urbano

IVC – Imposto sobre Vendas e Consignação

IVM – Imposto sobre Vendas Mercantis

PEAP – Programa de Estímulo às Atividades Produtivas

PEFI – Programa Especial de Financiamento à Indústria

PIB – Produto Interno Bruto

PROIN – Programa de Estímulo ao Investimento Produtivo

RMC – Região Metropolitana de Curitiba

VAF – Valor Adicionado Fiscal da Indústria

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO

1 PANORAMA DA INDÚSTRIA PARANAENSE	10
1.1 A INDÚSTRIA PARANAENSE NA DÉCADA DE 1970	14
1.2 A INDÚSTRIA PARANAENSE NA DÉCADA DE 1980	16
1.3 A INDÚSTRIA PARANAENSE NA DÉCADA DE 1990	17
2 EVOLUÇÃO ESPACIAL DA INDÚSTRIA PARANAENSE	19
2.1 A CIDADE INDUSTRIAL DE CURITIBA	23
2.2 A REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA	24
3 INCENTIVOS FISCAIS E O PROCESSO DE INDUSTRIALIZAÇÃO E FORMAÇÃO DO POLO AUTOMOTIVO PARANAENSE	26
3.1 AS FORMAS DE INCENTIVO, OS PROGRAMAS E INSTRUMENTOS UTILIZADOS PELO GOVERNO PARANAENSE PARA ATRAÇÃO DE INVESTIMENTOS	28
3.2 O POLO AUTOMOTIVO PARANAENSE	32
3.2.1 O Cenário Global	32
3.2.2 O Cenário Nacional	34
3.2.3 O Cenário Estadual	35
CONCLUSÃO	40
REFERÊNCIAS	42

INTRODUÇÃO

O desenvolvimento econômico de um estado é cercado de fatores que se somam para um resultado, fazendo parte de um processo que traz transformações significativas e específicas para o mesmo. Esses fatores podem ser externos ou internos, políticos, estruturais, ou até mesmo geográficos, culturais, regionais e históricos. Dentro desse processo de desenvolvimento, a indústria corresponde a um pilar preponderante justamente pelo potencial econômico que agrega. Tomando como base o Estado brasileiro, que é um país que apresenta grande disparidade na concentração de crescimento econômico, isso devido ao baixo nível de desenvolvimento de algumas regiões, temos bem visível a importância do desenvolvimento industrial. Por isso, no tocante ao desenvolvimento da indústria, tem-se que algumas políticas públicas têm um papel crucial no sentido de alavancar o desenvolvimento de uma região.

Assim sendo, o presente trabalho tem como objetivo geral analisar quais os fatores que levaram a formação do polo automotivo paranaense.

Como objetivos específicos, o presente trabalho tem como meta apresentar o cenário da indústria paranaense nas décadas de 70 a 90, entendendo sua transformação. Ainda, analisar os cenários da localização dos polos industriais paranaenses com destaque para a Cidade Industrial de Curitiba e a Região Metropolitana de Curitiba. Demonstrar também a política e os instrumentos de incentivos fomentados pelo Governo do Estado do Paraná que aliados aos fatores já citados culminaram na formação do polo automotivo do Estado foco desta monografia

Nesse contexto, o Capítulo 1 traz um apanhado da transformação da economia paranaense ao longo das décadas de 70, 80 e 90, entendendo-se qual era o cenário econômico nacional e como este cenário influenciou na transformação da indústria paranaense. No Capítulo 2, entende-se como se deu a distribuição espacial da indústria paranaense, demonstrando quais fatores a levaram ao formato atual.

Os incentivos fiscais e o processo de industrialização e formação do polo automotivo paranaense são apresentados mais a fundo no Capítulo 3, detalhando as

formas de incentivo, os programas e instrumentos utilizados pelo governo paranaense para atração de investimentos. Este capítulo final também traz um panorama dos cenários mundial, nacional e estadual do polo automotivo e como este setor influenciou o crescimento no total de estabelecimentos, no número de empregados e na participação no Valor Adicionado Fiscal do Estado a partir dos anos 90. Deste modo, o presente trabalho busca demonstrar como se deu a formação do polo automotivo paranaense através dos fatores históricos compreendidos entre as décadas de 70 a 90, dos fatores locacionais e de políticas de incentivos.

1 PANORAMA DA INDÚSTRIA PARANAENSE

Neste capítulo inicial a intenção é apresentar uma visão geral da indústria paranaense através de sua estrutura produtiva desde a década de 70 até os anos 2000 e na sequência apresentar mais detalhadamente década por década, como a indústria paranaense foi se moldando.

Importante também se entender o cenário da indústria nacional, traçando-se um comparativo do crescimento paranaense com o crescimento nacional, e todos os reflexos que por ventura a indústria do Estado do Paraná sofreu pelas situações econômicas pelas quais o país passou.

A partir dos anos 70 a economia paranaense passou por mudanças que acabaram por afetar a base produtiva industrial do Estado promovendo a modernização da agroindústria. Neste contexto a indústria paranaense passa a dar mais ênfase a atividades de maior densidade tecnológica, fazendo com que os setores tradicionais perdessem importância relativa na economia estadual. Com isso a estrutura espacial e setorial foi alterada tornando o Estado mais competitivo. (HERSEN, A.; STADUTO, J.A.R, 2013, p. 7)

O cenário nacional vinha de redução da produção industrial, em razão da crise de 1962-1966, onde a inflação disparou e o crescimento econômico caiu. Porém a década de 70, devido às condições internacionais favoráveis e à possibilidade do crescimento econômico continuar se sustentando após o chamado “milagre econômico brasileiro”, através de maciços investimentos federais, foi possível o aproveitamento de oportunidades de investimentos decorrentes do ciclo expansivo da economia brasileira para promover o crescimento industrial de algumas regiões do país (TRINTIN, 2001, p.7).

Grande exemplo disso é o projeto para instalação da Cidade Industrial de Curitiba, ainda na década de 70, onde fica clara a iniciativa do poder público estadual visando promover o desenvolvimento industrial, já que contou com fortes recursos do Fundo de Desenvolvimento do Estado – FDE.

O cenário que define a economia paranaense da década de 70, como bem observa Castro (2005, p.54), é o surgimento e consolidação de uma agricultura

moderna e tecnificada e de um complexo agroindustrial atendendo ao mercado nacional e também ao internacional. A indústria por sua vez, já sente positivamente a instalação da indústria metalmeccânica na Região Metropolitana de Curitiba - RMC.

Na década de 80 há um fortalecimento do núcleo de indústrias de bens de capital e insumos intermediários voltados à geração de energia elétrica, telecomunicações, máquinas e equipamentos agrícolas, petroquímica, papel e papelão, e há uma intensificação do desempenho das agroindústrias e madeireiras.

No cenário nacional a década de 80 é de profunda crise, segundo Trintin (2001, p.8) isso é resultado de:

... fruto da política econômica regressiva implementada pelo governo federal e monitorada pelo Fundo Monetário Internacional, e dos esforços pela recuperação do crescimento, amplamente sustentados pelos setores ligados às exportações...

Mas o estado do Paraná busca alternativas para se diferenciar deste cenário, segundo Castro (2005, p. 60): "A economia paranaense nesse período superou a nacional, crescendo 5,6% a.a. e modificando sua estrutura produtiva em aspectos significativos, buscando contrapor-se à crise brasileira."

Os papéis de destaque desse período ficam para a agropecuária, para a produção de grãos e a agroindústria, sendo que a indústria também apresentou evolução, observando-se forte dinamismo em gêneros como material elétrico e de comunicação, mecânica, papel e papelão, química e material de transporte (CASTRO, 2005, p.60).

Em 2002, o Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social – IPARDES, publicou um estudo onde foram definidos e classificados 60 agrupamentos industriais definidos como ramos ou segmentos, que foram divididos em três grupos de acordo com a intensidade tecnológica a seguir: Grupo Tecnológico (composto por indústrias intensivas em tecnologia e com grande escala de produção, como indústria mecânica, material elétrico, equipamentos eletrônicos, química fina e material de transporte), grupo Fornecedor (formado por indústrias de elevada escala com produção de bens homogêneos e processos de produção contínuos, como indústrias de siderurgia, óleos vegetais, papel, etc.) e grupo

Tradicional (que é composto por indústrias de ramos segmentados e que exigem menores gastos em P&D e com escala de produção inferior aos demais grupos).

A capacidade produtiva das indústrias foi dimensionada a partir de dois tipos de indicadores: a Capacidade Instalada (CI) medida através da quantidade de unidades produtivas, do porte e das escalas de produção envolvidas, e o indicador Malha Produtiva (MP) que mostra o volume absoluto de estabelecimentos em cada ramo ou segmento. Os resultados abaixo estão relacionados ao indicador CI.

De acordo com a tabela 1, observa-se a evolução da distribuição da capacidade instalada na indústria do Paraná nos períodos de 1985 a 2000, como segue:

TABELA 1 - DISTRIBUIÇÃO DA CAPACIDADE INSTALADA DA INDÚSTRIA DO PARANÁ - 1985/2000

GRUPO INDUSTRIAL	DISTRIBUIÇÃO (%)			
	1985	1990	1995	2000
<i>Grupo Tecnológico</i>				
Eletroeletrônica e de telecomunicações	1,9	6,2	9,5	7,7
Máquinas e Equipamentos	7,1	6,4	4,7	3,5
Automotiva	1,3	8,1	7,3	16,1
Produtos químicos	4,7	4,0	4,6	8,0
Total	15,1	24,8	26,0	35,2
<i>Grupo Fornecedor</i>				
Extrativa e minerais não-metálicos	1,8	5,2	3,9	2,6
Siderurgia e Metalurgia	1,4	4,1	2,7	2,8
Petroquímica	10,8	15,0	10,3	13,2
Madeira	5,9	4,4	4,0	3,3
Papel e gráfica	2,4	3,6	5,1	4,2
Agroindústria	20,2	13,2	15,4	12,0
Total	42,5	45,5	41,6	38,2
<i>Grupo Tradicional</i>				
Alimentos	35,9	18,3	18,7	13,5
Couros e Peles	0,6	2,2	1,1	1,1
Malharia e Confecções	0,9	0,6	2,4	2,1
Bebidas	1,5	2,2	4,5	2,3
Mobiliário	1,7	3,9	2,7	2,6
Artefatos de papel e papelão	0,3	1,3	1,1	1,8
Artigos de matérias plásticas	1,5	1,2	1,8	3,2
Total	42,4	29,7	32,4	26,6

FONTE: IPARDES

NOTA: Extraído de IPARDES (2002, p.27)

Em meados da década de 80 há um fortalecimento do núcleo de indústrias de bens de capital e insumos intermediários voltados à geração de energia elétrica, telecomunicações, máquinas e equipamentos agrícolas, petroquímica, papel e papelão, e há uma intensificação do desempenho das agroindústrias e madeireiras. Neste período a estrutura industrial do estado é formada por 42% pelo grupo Tradicional, 42% pelo grupo Fornecedor e por fim por 15% pelo grupo Tecnológico (IPARDES, 2002, p.17).

Entre os anos de 1985 a 1990 observa-se uma queda na participação da capacidade produtiva do grupo Tradicional, que passa de 42% para 29%, decorrente de um forte retrocesso na capacidade da indústria de beneficiamento, e um avanço dos grupos Tecnológico e Fornecedor que passam de 15% para 24% e 42% para 45%, respectivamente, devido à expansão das indústrias automotivas e de instrumentação médica, cimento, fumo e siderurgia. (IPARDES, 2002, p.18)

No período de 1990 a 1995 a estrutura não se diferencia muito do período anterior, tendo um pequeno avanço nos grupos Tecnológico e Tradicional (24% para 26% e 29% para 32%) e uma queda no grupo Fornecedor (45% para 41%). Ao final dos anos 90 há uma expansão do grupo Tecnológico que passa de 26% para 35%, acima da média para o período, os grupos Fornecedor e Tradicional foram mais afetados pelas políticas de abertura comercial e pelo baixo crescimento do mercado interno (IPARDES, 2002, p.19).

O cenário econômico nacional da década de 90 tem-se completamente alterado em razão da entrada em vigor do Plano Real. O período de estabilidade que se iniciava era fundamental para o atrativo de investimentos estrangeiros, abertura de novos mercados e fortalecimento da economia. De acordo com Castro (1999, p. 13):

Com o início do novo plano econômico, elevaram-se os patamares monetários envolvidos nas decisões de investimentos no estado, evidenciando-se tanto a instalação de novas empresas quanto à modernização, ampliação ou criação de novas unidades de produção de empresas já instaladas no Estado.

Nos anos 2000 a estrutura industrial é bem diferente daquela apresentada nos anos 80, com o aumento da participação do grupo Tecnológico e pela queda do grupo Tradicional. Segundo IPARDES (2002, p.19) essa reestruturação industrial pode ser entendida sob dois padrões de evolução:

Um deles caracteriza-se pelo crescimento expressivo e isolado em algumas indústrias, causando impacto estrutural e, conseqüentemente, especialização, mais evidente no primeiro grupo. Outro, pelo crescimento menos expressivo, embora menos isolado e mais próximo a média global em várias indústrias, contribuindo para a diversificação ocorrida no segundo e terceiro grupos.

Como síntese do exposto, temos bem clara a transformação sofrida pela indústria paranaense bem como os reflexos causados pelas adversidades econômicas pelas quais o país passou. Na década de 70, um cenário nacional mais confortável, advindo do período conhecido por “milagre econômico”, porém com uma indústria paranaense ainda em formação, com o início da indústria metalmeccânica na Região Metropolitana de Curitiba. A década de 80 marcada pela instabilidade financeira nacional, porém a indústria paranaense apresenta significativos resultados, se modernizando, inclusive com crescimento e expansão de alguns setores. A década de 90 é marcada pela estabilidade advinda do Plano Real, e a indústria paranaense reage, e o período é marcado pela inovação tecnológica, ampliação e criação de novas indústrias.

A seção seguinte irá abordar mais detalhadamente o perfil da indústria paranaense entre os anos 70 até 2000.

1.1 A INDÚSTRIA PARANAENSE NA DÉCADA DE 1970

O Paraná até o início dos anos 60 apresenta uma indústria basicamente ligada à produção primária e de baixo grau de elaboração, como beneficiamento de produtos agrícolas, principalmente o café, e a indústria madeireira. Não havia um sistema adequado de investimentos industriais nem tampouco uma política industrializante por parte do governo. (IPARDES, 1982, p.11)

Segundo Castro (2005, p.54), nos anos setenta tem-se início um complexo agroindustrial moderno impulsionado pelo crescimento da produção agrícola e o

surgimento da indústria metalmecânica na RMC e na CIC, fazendo com que o perfil da indústria paranaense sofresse alterações significativas. O crescimento industrial passa a ser maior do que o agrícola na geração de produto e renda estaduais, com isso as atividades tradicionais como beneficiamento de café e madeira perdem espaço para novas indústrias em gêneros como fumo, química e metalmecânica.

A indústria que surge nos anos setenta é bem diferente daquela verificada nas décadas anteriores, pouco avançada tecnologicamente, centrada principalmente no primeiro processamento dos produtos agrícolas e com pequenas escalas de produção e voltada para os reduzidos mercados locais. A nova indústria que surge é baseada em empresas de grande porte, voltadas para os mercados nacional e internacional, mais competitiva, com grandes escalas de produção e tecnologia moderna, deixando de fazer parte somente da economia regional para integrar a economia nacional (IPARDES, 1982, p.47).

Essa estrutura industrial nasceu bem concentrada tanto na produção, com as dezesseis maiores empresas do estado gerando um quarto do valor agregado da indústria, quanto espacialmente, onde cinco centros mais industrializados detêm quase 80% da produção do estado, segundo Castro (2005, p.56 e 57), o dinamismo industrial da década de setenta pode ser explicado por três motivos:

- oferta de infraestrutura básica como rede rodoviária moderna, ferrovias, porto marítimo e energia elétrica; a dotação desses serviços de infraestrutura permitiu potencializar economicamente a proximidade geográfica com o Estado de São Paulo e sua capital;
- existência de mecanismos institucionais de apoio à indústria, principalmente financiamentos centrados no Banco de Desenvolvimento do Estado do Paraná (Badep) e em uma série de outros órgãos públicos, voltados à promoção industrial;
- agricultura dinâmica e modernizante presente no estado, permitindo a instalação de agroindústrias.

Além desses fatores, o cenário nacional favorável para a indústria, após a crise de sessenta, e a retomada dos investimentos a partir do início da década, onde no Paraná foram realizados grandes investimentos em energia elétrica, transporte, petroquímica e papel e celulose, foram fundamentais para a expansão da indústria paranaense. (CASTRO, 2005, p.57)

1.2 A INDÚSTRIA PARANAENSE NA DÉCADA DE 1980

A década de oitenta foi marcada por um ambiente de crise econômica, instabilidade política, monetária e dos problemas com a dívida externa, por isso foi intitulada por alguns economistas como a década perdida. O aumento da inflação dificultou a compra de bens duráveis a prazo e a obtenção de financiamento das empresas com intenção de investir, o que levou a uma redução nos investimentos. (REGUEIRA, 2003, p.69).

De acordo com Castro (1999, p.10) devido a este cenário poucos segmentos apresentaram algum dinamismo, entre eles a extração de petróleo e PROÁLCOOL, mecânica leve e máquinas agrícolas, minerais não metálicos, siderurgia, metalurgia dos não ferrosos e papel e papelão nos insumos básicos e na agroindústria carne, soja e suco de laranja. Neste período ainda havia uma grande carência em infraestrutura e um crescente processo de atraso tecnológico.

Contudo, a economia paranaense cresce mais que a brasileira modificando sua estrutura produtiva fazendo frente à crise brasileira. A indústria apresentou uma evolução ligada aos segmentos mais modernos e um forte dinamismo em gêneros como material elétrico, de comunicação e de transporte, mecânica, papel e papelão e química. A agroindústria por sua vez, foi impulsionada por investimentos para exportação e mercado interno e para definição e reordenamento de seu parque produtivo e de seus mercados (CASTRO, 1999, p. 10-11).

Isso faz com que a indústria paranaense seja inserida crescentemente na economia nacional e internacional, uma vez que a compra e venda de produtos mais modernos cresce cada vez mais nas relações do Paraná com outros estados e os produtos processados passam a ter uma maior participação na pauta de exportações em relação aos produtos primários.

1.3 A INDÚSTRIA PARANAENSE NA DÉCADA DE 1990

Nos anos 90 a indústria paranaense experimentou um período de renovação e expansão de suas bases de operação, devido principalmente a relativa estabilização econômica, pós-plano real, ampliação de oportunidades para o comércio exterior e uma recuperação na taxa de investimento decorrente da abertura comercial.

Nesse período segundo Castro (2005, p.66-67), os destaques para a indústria de transformação foram a instalação do polo automotivo e de uma rede de fornecedores que afetaram sensivelmente a estrutura industrial e de serviços do Paraná, os bens de produção e de consumo duráveis obtiveram um crescimento na participação relativa na produção estadual.

Segundo IPARDES (2003, p.62), a primeira metade da década foi marcada pelo ajustamento do tecido industrial e somente a partir da segunda metade é que houve um crescimento, ocorrido basicamente em decorrência da abertura comercial.

A expansão da capacidade instalada no Estado foi decorrente de investimentos principalmente nas indústrias automotivas, da madeira e de carnes, as relações intraindustriais cresceram devido à inversões realizadas principalmente nos ramos da metalurgia e material de transportes, madeira e químico e entre insumos químicos e alimentação.

Na estrutura industrial a diversificação apresenta uma tendência de crescimento, os ramos da metalmecânica e da química crescem mais do que os ramos tradicionais como fumo e alimentos (IPARDES, 2003, p.64).

A tabela 2 apresenta a participação das atividades econômicas no valor adicionado bruto do Brasil e do Paraná entre os anos de 1995 a 2000.

Tabela 2 - Participação das atividades econômicas no valor adicionado bruto a preços básicos, por Unidades da Federação - 1995-2000

Atividades econômicas	Participação no valor adicionado bruto a preços básicos (%)					
	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Brasil						
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Agropecuária	5,8	5,5	5,4	5,5	5,5	5,6
Indústria	27,5	26,0	26,1	25,7	25,9	27,7
Indústria extrativa	0,8	0,9	0,8	0,7	1,0	1,6
Indústria de transformação	18,6	16,8	16,7	15,7	16,1	17,2
Produção e distribuição de eletricidade e gás, água, esgoto e limpeza urbana	2,6	2,6	2,6	3,1	3,2	3,4
Construção civil	5,5	5,7	6,0	6,2	5,6	5,5
Serviços	66,7	68,5	68,5	68,8	68,6	66,7
Comércio	11,7	10,4	10,3	9,9	10,0	10,6
Intermediação financeira, seguros e previdência complementar e serviços relacionados	9,0	8,1	7,7	7,9	7,3	6,0
Administração, saúde e educação públicas e seguridade social	15,6	15,3	14,7	15,1	15,2	14,9
Outros serviços	30,4	34,7	35,8	35,9	36,0	35,2
Paraná						
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Agropecuária	5,8	8,3	9,5	9,5	9,3	9,1
Indústria	29,7	27,1	25,7	25,5	27,7	29,3
Indústria extrativa	0,6	0,6	0,5	0,3	0,3	0,5
Indústria de transformação	19,3	17,0	15,6	14,6	16,6	18,0
Produção e distribuição de eletricidade e gás, água, esgoto e limpeza urbana	4,2	4,1	3,8	4,5	5,5	6,2
Construção civil	5,6	5,4	5,8	6,0	5,3	4,6
Serviços	64,6	64,6	64,9	65,0	62,9	61,7
Comércio	13,5	12,4	12,6	12,0	11,7	12,9
Intermediação financeira, seguros e previdência complementar e serviços relacionados	7,0	5,7	5,4	6,7	6,2	5,5
Administração, saúde e educação públicas e seguridade social	10,1	10,0	9,8	10,3	10,4	10,3
Outros serviços	34,0	36,5	37,1	36,1	34,7	32,9

Fonte: IBGE, em parceria com os Órgãos Estaduais de Estatística, Secretarias Estaduais de Governo e Superintendência da Zona Franca de Manaus - SUFRAMA.

Observa-se que a participação da indústria paranaense no valor adicionado bruto em muito se parece com a nacional, a média paranaense gira em torno de 27,5% do total, com destaque para a indústria de transformação que representa cerca de 60% deste valor e a média nacional de 26,5% onde a indústria de transformação responde por 63,55% do total industrial brasileiro.

Dentre os seis anos citados o Paraná apresenta participação inferior à do Brasil entre os anos de 1997 e 1998, recuperando-se em seguida. Com isso conclui-se que a indústria paranaense tem uma participação maior, ainda que modesta, no Valor Adicionado Bruto estadual se comparado à participação da indústria nacional no Valor Adicionado Bruto brasileiro.

2 EVOLUÇÃO DA DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DA INDÚSTRIA PARANAENSE

A dinâmica espacial da indústria paranaense anterior aos anos 70 era caracterizada por pequenas empresas, se comparadas às dos polos mais dinâmicos da economia, muito dispersas territorialmente, com reduzidas escalas de produção e voltadas aos mercados locais e regionais. Com a modernização do parque industrial estadual e com o domínio da produção por empresas de grande porte iniciou-se um processo de concentração espacial da indústria. Nesse contexto Curitiba se torna uma região privilegiada da concentração industrial (IPARDES, 1983, p.74).

A concentração da maior parte da produção em um número reduzido de grandes empresas aliado a processos mais complexos e elaborados de produção, além da concentração espacial em Curitiba, possibilitaram que as relações industriais entre as unidades produtivas fossem estreitadas, fazendo com que a economia estadual se diferenciasse do cenário econômico anterior baseado no mercado local (IPARDES, 1983, p. 76).

No Estado do Paraná, como vimos, o ciclo da década de 70 foi o marco inicial da concentração do setor industrial paranaense, com tendência de crescimento maior para a região Curitiba, muito por força da instalação da Cidade Industrial de Curitiba, e a implantação de indústrias metalmecânicas.

Nota-se que esse panorama de concentração voltou a se manifestar a partir da década de 90, com um cenário econômico diferente, advindo da estabilidade proporcionada pelo Plano Real, entra no Estado um volume considerável de investimentos, que em grande parte são direcionados à região de Curitiba, ocasionando assim um crescimento industrial maior nesta região.

Como resultado dessa política de concentração, a região de Curitiba teve um crescimento excepcional comparada com as demais regiões do Estado, passando a responder por mais de 60% do valor adicionado do Estado em 1998, conforme a tabela 3, como segue:

Tabela 3 – Participação das principais microrregiões do Paraná no valor adicionado da indústria – 1985-1998.

MICRORREGIÕES	1985	1998
Curitiba	48,46	60,79
Ponta Grossa	8,99	7,31
Norte Velho de Jacarezinho	2,85	1,40
Norte Novo de Londrina	11,57	7,40
Norte Novo de Maringá	4,56	3,21
Norte Novo de Apucarana	2,28	1,84
Extremo Oeste Paranaense	4,28	4,07
Sudoeste Paranaense	2,05	1,61
Campos Guarapuava	2,08	1,96
Médio Iguaçu	1,88	1,17
TOTAL	91,00	92,40

Fonte dos dados brutos: SEFA – Secretaria do Estado da Fazenda.
Extraído de Trintin, 2001. (página 161)

Observa-se que o cenário da década de 90 é que a Região Metropolitana de Curitiba concentra grande parte da estrutura produtiva do Estado, atraindo muitos investimentos que levaram a um crescimento econômico mais dinâmico. No entanto, regiões como a de Ponta Grossa, por conta de sua proximidade a Curitiba e ao Porto de Paranaguá, e ainda por poder usufruir da malha viária e da infraestrutura urbano-industrial existente, apresentam vantagens frente às demais regiões.

As cidades de Londrina, Maringá, Guarapuava, e a própria Ponta Grossa acima citada, detinham pouca participação no valor adicionado do estado e não

modificaram muito sua estrutura produtiva onde poucos gêneros respondiam pela maior parte o valor adicionado destas regiões, mas isso não quer dizer que não houve modificações nessas indústrias, as mudanças sofridas foram muito mais no interior dos gêneros onde os segmentos mais elaborados passaram a ganhar importância frente aos ramos industriais mais tradicionais (TRINTIN, 2001, p.161).

Nesse ponto, já definida ideia de que a Região de Curitiba se desenvolveu mais em comparação ao restante do Estado, o que tem-se que entender é quais foram os fatores responsáveis por essa transposição no cenário da indústria paranaense, o que permitiu que grandes empresas se sentissem estimuladas a se instalarem por aqui, e que fenômeno ocorreu que permitiu que em basicamente três décadas o Estado do Paraná desenvolvesse um polo industrial automotivo tão significativo, quando ao lado está o Estado de São Paulo, detentor da maior indústria nacional, e sabidamente dono do maior polo automotivo do país.

O primeiro fator está claro, quando o Estado, na década de 70 cria a Cidade Industrial de Curitiba, desenvolve a região de Curitiba, investe recursos, intensifica a política de incentivos e ainda conta com fatores como proximidade com o grande centro que sempre foi São Paulo, além da proximidade com o Porto de Paranaguá. Também, na década de 90, grandes investimentos por parte do Estado direcionados à região de Curitiba, o MERCOSUL, o cenário econômico nacional e a ampliação e a criação de novas indústrias.

O segundo fator teve início na década de 70 até meados da década de 80, onde o Estado de São Paulo sofre um processo de desconcentração industrial (Prado e Cavalcanti, 2000, p.93). Ocorre uma verdadeira realocação da indústria, onde aquele Estado perde oportunidades em detrimento de alguns vizinhos, beneficiados pela proximidade de mercados e ampliação da infraestrutura.

São Paulo, naquele período, detinha mais de 40% da produção industrial nacional, de acordo com Prado e Cavalcanti (2000, p.93), o autor explica que nessa situação, o Estado padece de condições para acompanhar os competidores nas concessões de incentivos. Assim sendo, estados vizinhos, com baixa densidade industrial e até mesmo carência de indústrias em determinados setores, não viram obstáculos para a criação de incentivos para atrair novas empresas.

Nesse panorama, o Estado do Paraná, com uma política clara de incentivos fiscais, foi extremamente beneficiado em razão de sua proximidade com o Estado de São Paulo, o que ajudou a sedimentar o polo industrial automotivo desenvolvido ao longo das últimas décadas.

Entendendo melhor essa situação, a tabela 4 abaixo indica os principais motivos que as empresas de capital estrangeiro ou de outros Estados tiveram para se instalar no Estado do Paraná:

TABELA 4 – Razões indicadas pelos empresários para se localizarem no Paraná – 1981

RAZÕES	Nº DE RESPOSTAS
Posição Geográfica do Estado em Relação a Fornecedores	8
Posição Geográfica do Estado em Relação a Consumidores	12
Apoio Político	9
Mercado Real do Estado	7
Apoio Financeiro Estadual	8
Abundância de Mão-de-Obra	6

FONTE: Fundação IPARDES. Estudos para uma política de desenvolvimento industrial no Paraná. Curitiba, 1981

Extraído de IPARDES (1981, p.17)

Nota-se que os incentivos estaduais têm participação significativa na atração destas empresas, onde as opções de Mercado Real do Estado (onde o governo é comprador da produção), apoio financeiro estadual e apoio político somam 24 respostas, em segundo lugar vem a posição geográfica, devido principalmente a proximidade com São Paulo que vem a ser o principal polo fornecedor e consumidor da produção industrial paranaense.

Contudo, tem-se de forma transparente, que o processo de concentração ocorrido na região de Curitiba foi resultado de dois fatores, o primeiro é o aspecto político, com todos os incentivos e capital investidos para desenvolver a região de Curitiba, e o segundo é devido à proximidade de São Paulo e do processo de desconcentração pelo qual aquele estado estava passando.

2.1A CIDADE INDUSTRIAL DE CURITIBA

A criação da Cidade Industrial de Curitiba resultou de uma longa articulação e coordenação de todos os órgãos públicos do estado, da prefeitura e de empresas de economia mista como Sanepar, Copel e Telepar. Além dos serviços de infraestrutura foram oferecidos outros benefícios que serviriam de atrativo para a instalação de empresas industriais na região, dentre eles a isenção do IPTU pelo período de até 10 anos com alíquota de 1%, em contrapartida parte do ICM recolhido pelas empresas seria destinado a prefeitura. Além disso, outros órgãos da esfera dos governos federal, estadual e municipal contribuíram para a implantação da CIC, dentre eles o BADEP, o BRDE, o Banestado, o BNH, a CEF e o BNDES (TRINTIN, 2001, p.107).

Em 1977 o estado alocou recursos no montante de US\$ 12,3 milhões, diretamente a URBS para viabilizar investimentos em obras viárias e desapropriações, acordo que vigorou até os anos 80. No ano de 1982 um novo acordo firmado com a prefeitura previa o repasse do estado de 30% do ICM gerado nas indústrias da CIC com a finalidade de amortizar empréstimos e financiamentos, dar continuidade as obras de infraestrutura viária e pagar desapropriações (CASTRO, 1999, p.29).

As vantagens locacionais de Curitiba foram amplamente aumentadas pela instalação da CIC, uma vez que a cidade já contava com uma aglomeração industrial e populacional. É sabido que as decisões de localização das indústrias dependem muito do ambiente industrial já existente, da proximidade dos centros mais importantes, da infraestrutura viária, da disponibilidade dos serviços de telecomunicações de qualidade, de mão-de-obra qualificada e em quantidade suficiente (TRINTIN, 2001, p.108).

De acordo com os resultados observados pela pesquisa realizada pelo IPARDES (1981, p.18-20), a respeito do poder de atração de Curitiba em relação à localização, das 64 empresas entrevistadas instaladas na capital e mais 17 instaladas na RMC, obtiveram-se as seguintes respostas: dentre as empresas instaladas na capital somente 15 analisaram outros municípios como opção para sua instalação e a maioria deles se referiam a RMC; dentre as empresas instaladas na RMC oito consideraram outros municípios como alternativa locacional e nas suas escolhas as principais alternativas recaíam sobre os outros municípios da própria RMC e Curitiba.

A região de Curitiba já apresentava um cenário promissor no desenvolvimento industrial muito por força da infraestrutura viária, proximidade com o porto e proximidade com São Paulo, mas segundo Trintin (2001, p.109), a política de incentivos fiscais ao longo das décadas e a criação da Cidade Industrial de Curitiba propriamente dita, nos anos 70, vieram por reforçar a atratividade que a região já exercia para a instalação de investimentos industriais.

2.2A REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA

A Região Metropolitana de Curitiba, foi criada em 1973, pela Lei Complementar Federal número 14. Na data de sua criação era composta por 14 municípios, cenário que foi alterado para os atuais 26 municípios, devido a desmembramentos e extensões de seus contornos definidos pelas legislações estaduais (IPARDES, 2005, p.9).

A estrutura industrial do estado sofreu alterações significativas em seu perfil a partir dos anos 70, apresentando mudança qualitativa, liderada principalmente pelos segmentos da indústria moderna da metalmecânica, centralizada basicamente na Região Metropolitana de Curitiba. Os anos 70 e 80 foram marcados pela recepção de grandes grupos com poucas empresas de grande porte. Nos anos 90 novos segmentos foram incorporados a essa estrutura industrial, criando uma nova dinâmica no Estado, caracterizados pela reorganização de processos, aumento dos

níveis de eficiência e qualidade das empresas e o redimensionamento da capacidade instalada em diversos ramos industriais.

A Região Metropolitana de Curitiba já apresentava tendências de forte concentração populacional, dos postos de trabalho e das atividades econômicas a partir dos anos 70, fatores que fortaleciam ainda mais a inserção da região no cenário econômico estadual. De acordo com um levantamento realizado pela Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba, COMEC (2006, p.73-79), uma série de indicadores confirmam essa tendência.

Entre eles está o crescimento populacional da região que entre 1991 e 2000 obteve um crescimento de 24,08%, superior ao do Estado que no mesmo período cresceu 11,66%, outro indicador é o crescimento da participação desta região em 1% no total do PIB do estado para o mesmo período. A RMC apresenta ainda forte expressão nos segmentos mais avançados da indústria como o automotivo, eletrodoméstico e de tecnologias da informação e comunicação. A participação do pessoal ocupado na RMC no total do estado entre os anos 1996 e 2001 apresentou um crescimento de 3,3%.

Ainda, segundo o levantamento da COMEC (2006, p.77), entre os anos de 1975 e 2000, dos 26 municípios que compõem a RMC a maioria conseguiu acompanhar o desenvolvimento econômico estadual, destes 14 apresentaram crescimento em sua participação no Valor Adicionado Fiscal (VAF) estadual, 3 apresentaram queda na participação, o restante manteve-se constante.

Os resultados do levantamento citado devem ser cuidadosamente analisados uma vez que podem conter certa tendenciosidade a elevar os patamares reais do cenário da RMC uma vez que foi elaborado por um órgão vinculado à coordenação daquela região.

As políticas de atração industrial, juntamente com as vantagens locacionais já existentes como a proximidade de São Paulo e do Porto de Paranaguá, a infraestrutura em energia, telecomunicações e os sistemas aéreo e viário disponíveis levaram a expansão de empresas de grande porte no Estado, principalmente as com sede na Região Metropolitana de Curitiba (IPARDES, 2004, p.5).

Os investimentos realizados na segunda metade da década de 90 redesenharam a inserção da economia paranaense na dinâmica da economia brasileira, investimentos estes concentrados no setor da metalmecânica, com destaque para a instalação das montadoras Renault, Volkswagen/Audi e Chrysler, além da expansão das atividades das empresas já existentes como a Volvo, New Holland, Krone e Bosch. Como resultado observou-se um adensamento do segmento metalmeccânico no setor de transportes e a atração de fornecedores e empresas complementares, o que fez com que as relações interindustriais fossem ampliadas possibilitando maior interação com os fornecedores locais (IPARDES, 2004, p.5)

Uma das consequências desse processo de industrialização mais concentrado em apenas uma região, é o acúmulo populacional, acompanhado de uma carência de infraestrutura de elementos básicos da sociedade como educação, saúde, segurança e até mesmo saneamento básico. O processo migratório que se visualizou nas últimas décadas, ocasionando um inchaço habitacional, pega inerte um estado despreparado, desprovido de planejamento, e carente de ações para solucionar esse tipo de problema gerado pelo grande processo industrial desenvolvido nessa região.

3 INCENTIVOS FISCAIS E O PROCESSO DE INDUSTRIALIZAÇÃO E FORMAÇÃO DO POLO AUTOMOTIVO PARANAENSE

A ampliação dos investimentos no estado pode ser alcançada através da geração de incentivos baseados nos aspectos sistêmicos que abrangem as desregulamentações e privatizações cujo objetivo é a redução dos custos de transação, dos insumos e serviços e que facilitem a entrada dos produtos industrializados no mercado, investimentos em infraestrutura econômica e social, criação de centros de apoio à atividade privada, a integração de instituições públicas dedicadas ao desenvolvimento e pesquisa. Os incentivos também podem advir de benefícios seletivos caracterizados por vantagens locacionais, onde são ofertadas melhorias em infraestrutura, terrenos, instalações portuárias, redução ou diferimento

da carga tributária (incentivos fiscais), concessão de crédito subsidiado e participação no capital (Prado e Cavalcanti 2000, 37-39).

Os fatores sistêmicos, por conta de sua abrangência, são o que apresentam menos impacto na tomada de decisão por parte da iniciativa privada, a falta de agressividade dessas políticas num cenário de expansão dos investimentos e de alta mobilidade espacial pode fazer com que o Estado saia perdendo no confronto com outras regiões (Prado e Cavalcanti 2000, p.39).

Dentre todas as formas citadas a mais utilizada pela maioria dos estados na guerra pela atração de investimentos é o diferimento da carga tributária, ou seja, os incentivos fiscais. O principal objetivo da concessão de tais incentivos é promover o aumento do estoque de capitais. Dessa forma, as isenções tributárias para aumento dos investimentos no setor privado são destinadas a facilitar a aquisição de bens de capital, através de redução de tarifas à importação de equipamentos, redução total ou parcial de tributos internos na aquisição desse tipo de bens e formação de fundos especiais para financiamentos de projetos de investimento com recursos provenientes de isenção total ou parcial do imposto sobre a renda de pessoas físicas ou jurídicas (REZENDE, 2006, p.41).

Os investimentos em infraestrutura e insumos e os esforços para a diversificação que levassem à produção de bens de consumo durável, aliados ao conjunto de instrumentos e políticas fiscais e financeiras adotados pelo Estado foram fatores determinantes para o processo de industrialização brasileira e latino americana (Castro, 2005, p.123-124).

As regiões que se anteciparam ao processo de industrialização e formaram os primeiros polos industriais foram fortemente beneficiadas com as políticas de atração de investimentos e concessão de financiamentos e investimentos federais. Para que outras regiões pudessem disputar os investimentos de grande porte, tiveram de adotar as mesmas medidas de incentivos e subsídios. Com isso iniciava-se o processo de disputa entre os estados por investimentos.

A intensiva utilização, por parte dos governos estaduais, de práticas de incentivos fiscais e financiamentos levou, como era de se esperar, a um processo de desgaste do sistema tributário acarretando, em alguns casos, dívidas.

Nos anos 70 o Paraná, aproveitando o crescimento da economia brasileira, elaborou políticas e criou mecanismos buscando incentivar investimentos e financiamentos no setor industrial. Na década de 80 com a diminuição dos investimentos do governo federal e respeitando a carência de investimentos do período, os estados mais dinâmicos se destacaram na formulação de políticas públicas, possibilitadas pela descentralização fiscal e consequente aumento na autonomia, onde os estados e municípios tiveram aumento de receitas e um reforço do principal tributo o ICMS. O baixo crescimento da economia decorrente dos anos de inflação crônica e de crise de financiamento levou a um esfriamento na guerra pelos investimentos entre os estados, nem mesmo a prorrogação dos prazos de recolhimentos de impostos, que era o principal instrumento fiscal utilizado, foi capaz de promover políticas industriais e de alterar as estratégias defensivas das empresas (CASTRO, 2005, p.125-126).

3.1 AS FORMAS DE INCENTIVO, OS PROGRAMAS E INSTRUMENTOS UTILIZADOS PELO GOVERNO PARANAENSE PARA ATRAÇÃO DE INVESTIMENTOS

A disputa entre os estados pelo desenvolvimento de seus territórios é resultante da desigualdade de crescimento verificada no país, isso é observado desde a criação do Imposto sobre Vendas Mercantis (IVM) instituído em 1923, que em 1934 foi transformado em Imposto sobre Vendas e Consignação (IVC) que eram de competência e administração dos Estados. Segundo Oliveira (1985 *apud* Prado e Cavalcanti, 2000, p.68), a liberdade para definir as alíquotas dos seus impostos e de criar novas fontes de receitas culminaram na guerra entre os estados, uma vez que podiam livremente aumentar suas alíquotas caso houvesse necessidades de caixa, ou reduzi-las para aumentar a concorrência de sua produção industrial (PRADO e CAVALCANTI, 2000, p.68).

Com a reforma de 1965/66 o IVC foi transformado em ICM, que passou a ter o estabelecimento da alíquota interna definida pelo Senado Federal, além disso, os estados perderam a capacidade de criar novas fontes de receitas via contribuições compulsórias ou tributos. O objetivo principal da reforma era centralizar as receitas

dos tributos nas mãos da União para que houvesse uma distribuição mais igualitária da renda e que os estados não pudessem mais manipular suas receitas para cobrir déficits orçamentários nem tampouco acirrar as guerras econômicas (PRADO e CAVALCANTI, 2000, p.68-69).

Por meio da Emenda Constitucional nº 18, de 01/12/1965, foi repassada aos estados a competência para instituir o ICM, mas para que não houvesse um descompasso entre os mesmos, a Lei nº 5172 de 25/10/1966, Código Tributário Nacional (CTN), previa que houvesse alíquota uniforme entre os estados de uma mesma região, criando-se assim um padrão de regulação da competência estadual sobre o ICM onde os próprios estados negociam suas regras e limites para práticas de isenções com baixa intervenção do governo federal (PRADO e CAVALCANTI, 2000, p. 69).

Entre a década de sessenta e setenta foram criados os primeiros instrumentos de atração de investimentos e as principais políticas de incentivo a industrialização adotadas pelo estado do Paraná, a criação do Fundo de Desenvolvimento Econômico (FDE), a prática de prorrogação dos prazos para 180 dias para o pagamento de ICMS e o projeto da Cidade Industrial de Curitiba, foram os principais.

O Fundo de Desenvolvimento Econômico (FDE) foi criado em 1962 e gerido pela Companhia de Desenvolvimento do Paraná (CODEPAR) e posteriormente pelo Banco de Desenvolvimento do Estado do Paraná (BADEP), com o objetivo de criar uma fonte de recursos que não ficasse a mercê das oscilações das receitas tributárias e da politicagem. Era composto por 2% dos depósitos compulsórios sobre o total arrecadado do IVC e depois ICM, além de rendimentos de investimentos em ações e das empresas nas quais mantinha participação acionária. (CASTRO, 1999, p. 25-26).

Com a criação do ICM em 1967 os recursos destinados ao FDE foram reduzidos, uma vez que houve a extinção do depósito compulsório. Até então cada estado podia atuar da maneira que bem entendesse em relação à política fiscal, em 1975 a Lei Complementar Federal nº 24 cria o Conselho Nacional de Política Fazendária (CONFAZ) que passa a exigir que todos os estados tratem em conjunto as questões referentes aos benefícios fiscais por meio de convênios, para que não

houvesse diferenciação nas medidas adotadas pelos estados em relação a concessão desses benefícios, com isso o fundo teve sua atuação ainda mais engessada. (CASTRO, 2005, p. 127)

A nova Constituição de 1988 incorporou em seus artigos a Lei Complementar Federal 24/75, neste mesmo ano foi criado o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS). A partir de 1992 o FDE passou a contar com recursos financeiros advindos da exploração dos recursos naturais do estado (CASTRO, 1999, p.31-32).

Apesar das transições e dificuldades para constituição dos recursos o FDE foi e continua sendo um importante instrumento para financiar investimentos no estado e promover a industrialização.

Os principais instrumentos de atração utilizados para a criação da Cidade Industrial de Curitiba (CIC), que teve um grande papel no desenvolvimento do setor industrial paranaense na década de 70 e início dos anos 80, foram a concessão de vantagens fiscais, doação de terrenos e prorrogação no pagamento de impostos estaduais e municipais.

Com um cenário de restrição às demais fontes de financiamento nos anos 80, a prorrogação dos prazos de pagamento do ICM/ICMS foi outro instrumento amplamente utilizado, a intenção era adequar os prazos de faturamento das empresas industriais aos prazos de pagamento do imposto, entretanto os acordos firmados entre as empresas e o governo não previam as oscilações nos prazos de vendas das empresas afetados pela inflação, mudanças na política de juros, entre outros fatores, gerando dificuldades para cumprimento dos acordos (Castro, 2005, p.131-132).

Nos anos 80 foram criados três programas cujo principal objetivo era implantar e expandir a indústria através do financiamento do capital de giro das empresas com a utilização de recursos do Tesouro estadual, são eles o Programa Especial de Financiamento à Indústria (PEFI) criado em 1982, o Programa de Estímulo às Atividades Produtivas (PEAP) criado em 1986 e posteriormente em 1988 foi transformado em Programa de Estímulo ao Investimento Produtivo (PROIN), todos vinculados ao FDE. Nenhum dos três programas obteve muito êxito,

o PEAP nem chegou a ser posto em prática, só foram cumpridos os contratos que concediam prorrogações no prazo para pagamento do ICMS e que não dependiam de recursos do Tesouro estadual (CASTRO, 1999, p.31-32).

O início dos anos 90 foi marcado por uma postura do governo estadual de não aderência à guerra fiscal declarada entre os demais estados. Desde a reforma tributária ocorrida em 1988-89 até 1992 não houve por parte do Estado políticas de incentivos, uma vez que o foco era regularizar as contas estaduais devido à crise financeira estadual (CASTRO, 2005, p.133-134)

Em 1992 o governo cria o programa Bom Emprego Fiscal (BEF), que até o ano de 1996, já nomeado como Paraná Mais Empregos, era bem modesto se comparado a mecanismos utilizados por outros estados que participavam da disputa fiscal por investimentos, uma vez que sua participação do estado nos desembolsos do ICMS era reduzida. A principal finalidade do programa era que o estado não ficasse sem nenhum mecanismo de incentivo e evitar a fuga de capitais do estado. O governo adota esta medida não por desconhecer os mecanismos disponíveis para adentrar a guerra fiscal, mas sim por uma postura política contrária a concessão de subsídios ao setor privado (CASTRO, 1999, p.33)

Com a nova gestão governamental a partir de 1995 o programa passa a ser chamado de Paraná Mais Empregos, e aliado ao novo cenário macroeconômico de abertura comercial e estabilização monetária, retoma práticas adotadas quando da instalação da CIC para atrair investimento estrangeiro principalmente no setor automotivo, ofertando vantagens e benefícios fiscais e financeiros, segundo Castro o caso da instalação da Renault em São José dos Pinhais na RMC foi o mais simbólico:

Para sua instalação, o governo estadual repassou recursos do FDE à Prefeitura de São José dos Pinhais com vistas à desapropriação do terreno de 5 milhões de metros quadrados, a ser inteiramente urbanizado pela Companhia de Desenvolvimento desse município. Houve também benefícios relativos à infraestrutura, com envolvimento da Copel e Sanepar, além da construção de um ramal ferroviário entre a empresa e o tronco ferroviário mais próximo. Além disso, o governo do estado manteve participação acionária na Renault comercial (rede de distribuição) equivalente a 40% desta parte do empreendimento, estimado na época em US\$ 300 milhões, usando para isso recursos do FDE proveniente de *royalties*, venda de ações da Copel e créditos do extinto Badep. Pelo acordo, a montadora recebeu recursos a título de empréstimos, com prazo de

vencimento de dez anos, sem juros ou atualização monetária (a empresa começará a pagar os empréstimos a partir de 2006). (CASTRO, 2005, pg. 135)

O acordo firmado entre a Renault e o governo do estado foi além da concessão de incentivos fiscais e financeiros, antes mesmo da instalação da montadora no Estado o governo já lançava mão de mecanismos, como a importação dos veículos aproveitando-se do câmbio supervalorizado da primeira fase do Plano Real, como estratégia comercial e competitiva.

Com a adoção das medidas de antecipação dos incentivos antes mesmo das instalações das fábricas o governo passa a assumir os riscos dos empreendimentos, devido a sua participação nos investimentos.

3.2 O POLO AUTOMOTIVO PARANAENSE

Já se tem clara toda a transformação sofrida pela indústria paranaense, desde a década de 70, com o início dos programas de incentivos fiscais, com a criação da Cidade Industrial de Curitiba, a massificação de investimentos da década de 90, a retomada da política de investimentos, até o cenário que se criou de um polo industrial forte na região de Curitiba, com ênfase à indústria automotiva. Importante no entanto, se entender quais eram os cenários da indústria automotiva num âmbito global, nacional e estadual para se entender a conjectura de criação do polo automotivo paranaense.

3.2.1 O Cenário Global

Dentre os vários modelos de produção experimentados pela indústria automobilística, o fordista, que tinha como principal atrativo o baixo preço do produto já que o mesmo não apresentava nenhuma diferenciação, foi o mais utilizado desde a criação da Ford no início do século XX. A estratégia utilizada pela Ford na produção era a integração vertical, aquela onde praticamente toda a atividade produtiva é controlada pela empresa. Esse modelo foi amplamente utilizado pelos

fabricantes de automóveis até as décadas de 60/70, quando esse modelo passou a ser questionado devido ao maior grau de competitividade do setor automotivo japonês. Os padrões de competição utilizados deixaram de ser somente baseados no preço e passaram a levar em conta a qualidade e diferenciação dos produtos. A partir desse momento o comércio de veículos entre os países foi fortalecido graças à criação de políticas comerciais e aos avanços tecnológicos, após essas transformações a produção triplicou (IPARDES, 2005, p.16).

Nos anos 70, após duas décadas de crescimento do setor automotivo, o cenário era de lento crescimento da demanda se comparado aos períodos anteriores, os principais mercados estavam saturados e a demanda só era crescente nos países em desenvolvimento, que ainda era pouco significativa no mercado mundial. A indústria ainda enfrentava mais dois problemas, o aumento nos preços do petróleo e a internacionalização das empresas japonesas que buscavam se inserir no oligopólio internacional, nesta época o mercado já era marcado pela formação de oligopólios internacionalizados liderados por três empresas norte-americanas, Ford, General Motors e Chrysler, e pelo crescimento de empresas europeias, Volkswagen, Fiat, Renault, entre outras.

As empresas japonesas investiram em inovações tecnológicas que permitiam a diferenciação dos produtos e preços menores que os da concorrência, oferecendo um produto adequado às necessidades do mercado. As empresas concorrentes buscaram copiar a metodologia de gestão japonesa e transferir suas produções para países com menores custos. A partir desse momento ocorre a desverticalização da produção (início das terceirizações) e o desenvolvimento de novos produtos para recuperar a demanda (IPARDES, 2005, p.17-18).

Em 1983 o mercado automotivo nos países desenvolvidos volta a crescer levando ao aumento da produção mundial e ao desenvolvimento de novos produtos. No campo das inovações técnicas foram incorporados os dispositivos eletrônicos e materiais mais leves como o plástico e o alumínio, os critérios com a segurança dos passageiros passaram a ser mais rigorosos, além dos cuidados com o meio ambiente.

Nos anos 90 a recessão nos países desenvolvidos levou a uma estagnação da demanda, cenário oposto do que ocorre com os países em desenvolvimento

(América do Sul, Ásia e Índia) que apresentaram crescimento significativo da demanda, a exemplo do MERCOSUL que apresentou um crescimento de aproximadamente 260% entre os anos de 1990 a 1996 (IPARDES, 2005, p.19).

A alteração no comportamento dos principais mercados automotivos devido a inversão da demanda, com aumento nos países em desenvolvimento e redução nos países desenvolvidos, levou as empresas montadoras a buscar a internacionalização de seus produtos para o fortalecimento da sua imagem nos mercados em desenvolvimento e a enquadrar suas estruturas produtivas aos blocos comerciais internacionais.

As empresas passam a produzir dentro de uma nova forma de organização da produção chamada de firma-rede, que nada mais é que a terceirização de várias atividades, de serviços e de produção das empresas montadoras para as fornecedoras. As empresas deixam de ser denominadas fábricas de automóveis e passam a ser montadoras de automóveis, uma vez que nelas ocorre o processo de armação das partes do automóvel, pintura, marketing, distribuição, P&D e *design* do produto (IPARDES, 2005, p.22).

A década de 90 foi marcada por investimentos por parte das empresas montadoras mundiais nos países em desenvolvimento atraídos principalmente pelo mercado potencial existente nesses locais e também como forma de se proteger de possíveis restrições ao ingresso de veículos importados nesses mercados.

3.2.2 O Cenário Nacional

A indústria automotiva brasileira iniciou-se na década de 50 através de incentivos federais para criação desse setor, nesse período foram instaladas 11 empresas. A produção nacional passou de 1.166 veículos produzidos em 1957 para 14.495 em 1959, esta dinâmica foi mantida durante os anos 60 quando se inicia o processo de exportação. Na década de 70 as exportações aumentam chegando ao topo da produção. Os anos 80 foram marcados por muita instabilidade e queda na produção que em 1981 apresentou um decréscimo de 37% em relação ao ano

anterior, foi um período de muita oscilação entre crescimento e estagnação nas vendas, produção, emprego e investimentos (IPARDES, 2005, p.29-30).

Como já descrito, após a implantação do Plano Real o Brasil apresentava um cenário de estabilização monetária, uma política de abertura comercial, privatizações e atração de investimentos estrangeiros. Várias empresas estrangeiras decidiram investir no Brasil devido a estabilização monetária e a consolidação do Mercosul, esses fatores acarretaram mudanças quantitativas e qualitativas para a indústria automotiva nacional. O setor automotivo passou a contar com uma série de incentivos para incrementar a produção, abertura de novas unidades, ampliação e/ou modernização das já existentes e para as exportações, além das reduções das alíquotas de importação de equipamentos e autopeças.

Em 1997 o setor automotivo, apesar de sofrer reflexos da crise asiática ao final deste ano, atingiu recordes de produção e vendas, resultados dos investimentos em aberturas de novas plantas e modernização das já existentes. Em 1998 com a moratória russa o setor sofre uma redução nas vendas e na produção alcançando os níveis de 1994 (IPARDES, 2005, p.36).

3.2.3 O Cenário Estadual

A Volvo instalada no estado em 1970 e a New Holland em 1975, eram as duas montadoras existentes no Estado até os anos 90 quando outras empresas passaram a ser atraídas para a região devido a política de incentivos fiscais e as demais vantagens regionais oferecidas pelo Estado.

Várias empresas do setor automotivo internacional se mostraram interessadas em instalar suas plantas no estado e iniciaram negociações com o governo. Uma vez que o estado não possuía mão de obra qualificada nem tampouco uma infraestrutura de autopeças, já que as poucas existentes eram constituídas de 16 empresas locais que atendiam a New Holland e 12 que atendiam a Volvo, os principais incentivos eram decorrentes da localização pela proximidade com o

MERCOSUL e com o Porto de Paranaguá, os incentivos fiscais e doações de terrenos (IPARDES, 2005, p.41).

Três empresas decidiram investir no Estado após as negociações com o governo, a Renault e a Audi-Volks instaladas em São José dos Pinhais e a Chrysler instalada em Campo Largo. Os principais benefícios concedidos foram fiscais, financeiros e de infraestrutura. O acordo firmado com a Renault em 1996 contemplava que além dos benefícios fiscais concedidos o governo teria participação acionária na empresa, em contrapartida a empresa deveria fazer suas importações e exportações pelo Estado do Paraná. No ano seguinte o Estado firmou os contratos de implantação da Chrysler e a Audi-Volks além de um acordo de expansão da Volvo. Esses investimentos transformaram o Paraná num importante polo do setor automotivo. O quadro a seguir ilustra as empresas que foram instaladas ou ampliadas entre os anos de 1997 e 2002:

QUADRO 01 - PRODUTOS, MODELOS E DATA DE INSTALAÇÃO DAS EMPRESAS AUTOMOTIVAS - PARANÁ- 1997/2002			
EMPRESA	PRODUTO	MODELO	INSTALAÇÃO
Chrysler	Comerciais leves	Dodge Dakota	jul/98
Tritec Motors (Chrysler/BMW)	Motores		2002
Renault	Automóveis	Renault Scenic e Clio II	dez/98
Renault	Motores		dez/99
Renault/Nissan	Comerciais leves	Renault Master e Nissan Frontier e Nissan Xterra	2001 e 2002
Volkswagen/Audi	Automóveis	Volks Golf e Audi A3	jan/99
Volvo (ampliação do complexo)	Cabines para caminhões		out/97
	motores D12 C e		mar/99
	usinagem de motores		abr/00

FONTES: ANFAVEA (2005)

NOTA: Extraído de IPARDES (2005, p.43)

Segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA, 2005) a fábrica da Chrysler instalada em Campo Largo em 1998 encerrou suas atividades em 2001, devido à falta de demanda pela caminhonete produzida pela empresa.

Com a instalação das novas montadoras e ampliação das existentes podemos observar, de acordo com a tabela apresentada a seguir, que à exceção da queda relativa no número de empregados e do percentual de participação no Valor Adicionado Fiscal da Indústria (VAF) do Estado para o segmento cabines, carrocerias e reboques, o setor automotivo como um todo apresentou taxas positivas de crescimento no total de estabelecimentos, no número de empregados e na participação no VAF do Estado entre os anos de 1995 e 2003.

TABELA 5 - TOTAL DE ESTABELECIMENTOS, DE EMPREGADOS E PARTICIPAÇÃO NO VALOR ADICIONADO FISCAL DA INDÚSTRIA DOS SEGMENTOS DO SETOR AUTOMOTIVO, PARANÁ - 1995/2003

SEGMENTO	TOTAL DE ESTABELECIMENTOS		EMPREGADOS				% NO VAF INDUSTRIAL DO ESTADO	
	1995	2003	1995		2003		1995	2003
			Abs.	%	Abs.	%		
Montadoras de Veículos	2	4	3.083	1,01	8.198	1,90	5,19	8,77
Autopeças	187	288	3.511	1,15	13.487	3,12	3,55	3,75
Cabines, carrocerias e reboques	183	208	2.233	0,73	2.728	0,63	0,46	0,21
TOTAL do Setor no Estado	372	500	8.827	2,89	24.413	5,65	9,20	12,73

FONTES: RAIS-MTE, SEFA

NOTA: Elaborado pelo IPARDES

Extraído de IPARDES (2005, p.45)

O polo automotivo paranaense está concentrado na RMC e a participação desta região no total do Valor Adicionado Fiscal industrial do estado é muito significativa, principalmente no setor automotivo, que de todos os demais segmentos fica atrás somente do refino de petróleo, como pode ser observado na tabela 6:

TABELA 6 - TOTAL DE ESTABELECIMENTOS, DE EMPREGADOS E PARTICIPAÇÃO NO VALOR ADICIONADO FISCAL DA INDÚSTRIA DOS SEGMENTOS INDUSTRIAIS DA REGIÃO METROPOLITANA DE CURITIBA - PARANÁ - 1995/2003

SEGMENTO	TOTAL DE ESTABELECIMENTOS		EMPREGADOS				% NO VAF INDUSTRIAL DA REGIÃO	
	1995	2003	1995		2003		1995	2003
			Abs.	%	Abs.	%		
Montadoras de Veículos	2	4	3.083	2,67	8.198	5,96	8,78	15,08
Autopeças	55	125	1.872	1,62	10.592	7,71	5,54	6,06
Cabines, carrocerias e reboques	29	39	1.169	1,01	862	0,63	0,53	0,11
TOTAL setor automotivo na região	86	168	6.124	5,30	19.652	14,30	14,85	21,25
Refino de petróleo	3	1	771	0,67	*	*	15,74	34,44
Equipamentos industriais e comerciais	135	361	4.963	4,30	4.471	3,25	2,56	2,59
Laminados e artefatos de plástico	126	270	2.895	2,51	4.556	3,31	1,15	2,51
Siderurgia, metalurgia e usinagem de metal	238	469	3.656	3,16	5.388	3,92	1,94	2,43
Lâminas e chapas de madeira	93	92	6.029	5,22	4.405	3,21	2,21	2,29
Químicos diversos	157	135	3.642	3,15	2.788	2,03	3,71	2,24
Mate, dietéticos e alimentos diversos	116	187	1.828	1,58	6.453	4,70	1,49	1,96
Materiais eletroeletrônicos	63	139	1.347	1,17	2.996	2,18	1,92	1,91
Edição, impressão e reprodução	313	620	5.668	4,91	7.494	5,45	2,26	1,73
Eletrodomésticos	21	22	3.563	3,08	2.772	2,02	4,02	1,58
Fertilizantes e defensivos	25	37	385	0,33	974	0,71	2,24	1,43
Máquinas-ferramenta	99	178	3.658	3,17	3.532	2,57	2,14	1,37
Chocolates e balas	25	25	577	0,50	250	0,18	0,11	1,31
Mobiliário	416	761	6.025	5,21	6.014	4,38	1,29	1,30
Equipamentos médico-hospitalares	24	53	536	0,46	898	0,65	1,22	1,09
Cimento	5	2	197	0,17	190	0,14	0,89	1,07
Refrigerantes, refrescos e água mineral	11	18	1.646	1,42	1.135	0,80	1,62	1,04
Cerveja, chope e malte	1	5	380	0,33	742	0,45	3,43	0,99
Ferramentas, ferragens, funilarias e cutelarias	170	304	3.667	3,17	4.213	3,07	0,22	0,92
Perfumarias e cosméticos	45	72	1.161	1,00	1.946	1,42	0,86	0,91
Artefatos de cimento	235	316	3.530	3,06	3.659	2,66	1,42	0,79
Equipamentos para comunicação	22	32	2.142	1,85	1.319	0,96	9,16	0,70
Demais segmentos	3.153	4.303	51.145	44,28	51.590	37,55	23,55	12,09
TOTAL da região	5.582	8.570	115.535	100,00	137.437	100,00	100,00	100,00

FONTES: RAIS-MTE, SEFA

NOTA: Elaborado pelo IPARDES

Extraído de IPARDES (2005, p.49)

*sem dados disponíveis.

Observa-se que a região apresentou crescimento em todos os segmentos do setor automotivo entre os anos 1995 e 2003. A instalação das montadoras aumentou significativamente a quantidade de mão-de-obra empregada não só nas montadoras, mas também no segmento de autopeças, o acréscimo no valor adicionado fiscal industrial deste segmento é menos significativo devido ao fato da maioria das empresas terem iniciado suas atividades naquele período e ainda não haviam alcançado o auge dos investimentos (IPARDES, 2005, p.50)

Diante das medidas de atração de investimentos para a implantação ou ampliação de plantas industriais do setor automotivo adotadas pelo governo Estadual a partir dos anos 90, este segmento passa a ter uma relevância na participação da produção nacional que até então se mostrava acanhada.

CONCLUSÃO

A evolução do desenvolvimento industrial do Paraná até a consolidação do polo automotivo na região de Curitiba foi fruto de um processo histórico, com determinantes específicos como os diversos pacotes de incentivos governamentais, que foram os incentivos fiscais praticados pelo Governo do Estado, ou mesmo doações de terrenos por prefeituras para instalação de montadoras, tudo no intuito de atrair investidores estrangeiros; contou também com o fator locacional, como a proximidade com o grande centro São Paulo, a estrutura rodoviária, proximidade com porto de Paranaguá. Além disso, inclui-se também o fator político, que foi a decisão de criar a CIC como centro de produção industrial do estado e fazer da Região Metropolitana de Curitiba palco da concentração industrial, hospedando enfim o polo automobilístico paranaense.

O período que se aponta como marco inicial da transformação industrial do Paraná foi a década de 70. Como no presente trabalho analisou-se o desenvolvimento industrial paranaense entendendo como era o cenário econômico nacional no respectivo período, na referida década o Brasil passava por um período bem confortável da sua história econômica. O Estado do Paraná compartilha desse bom momento e ocorre uma modernização da sua agricultura, gerando uma fortificação do agronegócio. No campo industrial, nesse período tem-se a criação da Cidade Industrial de Curitiba que é o primeiro passo para o processo de concentração da indústria paranaense, sendo que o setor também sente positivamente a instalação da indústria metalmeccânica na região de Curitiba.

Ocorreu assim, a partir da década de 70, um desenvolvimento industrial muito maior da região de Curitiba em comparação ao restante do Estado. Essa região dispunha de fatores cruciais que fizeram com que o governo escolhesse justamente a região de Curitiba para servir de sede do polo industrial paranaense. A região dispunha de boa malha rodoviária, proximidade com o Porto de Paranaguá e também o aeroporto; havia toda a disponibilidade de serviço de comunicação, energia, saneamento; proximidade com grande centro industrial brasileiro, e ainda um mercado de trabalho vasto, em quantidade adequada.

Ainda na década de 70, ocorre o fenômeno da desconcentração industrial sofrida por São Paulo, onde aquele Estado, com uma indústria já formada e completa, perde espaço para vizinhos menos industrializados, como o Paraná, que consegue praticar políticas de incentivos mais atrativas, Prado (2000, p.91). Assim, a soma dos fatores que beneficiavam a região de Curitiba, aliado com os determinantes ocorridos na década de 70, fizeram com que o governo definisse que a região de Curitiba seria o centro das indústrias do estado, tendo inclusive dado o pontapé inicial quando da criação do seu distrito industrial, a CIC – Cidade Industrial de Curitiba.

Essa tendência se confirmou, pois a Região de Curitiba, mesmo na década de 80 que foi considerado por muitos economistas como a década perdida, apresentou crescimento e resultados satisfatórios.

Na década de 90, a região passa pelo ápice de seu desenvolvimento. O cenário econômico nacional é totalmente diferente em razão da entrada em vigor do plano real e a consequente estabilidade financeira. Os investimentos públicos aplicados na região são de grande monta, a política de incentivos retoma de forma agressiva, o que culmina por atrair diversos investidores estrangeiros, ocorrendo uma ampliação de indústrias já existentes e instalação de novas, principalmente montadoras de veículos. Nesse período, se instalam na região de Curitiba a Renault, a Audi-Volks e a Chrysler, que se somaram às já instaladas desde a década de 70, Volvo e New Holland, formando assim o polo automotivo do estado do Paraná, considerado um dos maiores do país.

Vê-se que, no período estudado no presente trabalho, uma aposta do passado deu certo no futuro. Uma região escolhida para ser polo industrial efetivamente se transformou em um grande centro industrial automotivo. Logo, a conclusão do trabalho gira em torno de que a formação do polo automotivo paranaense não se deu por um fator isolado ou algum fato aleatório, mas sim de uma gama de fatores que somados, transformaram a Região Metropolitana de Curitiba em sede de um dos mais importantes polos automotivos do país.

REFERÊNCIAS

CASTRO, Demian. **Mudança, Permanência e Crise no Setor Público Paranaense: Um Balanço da Trajetória Estadual na Segunda Metade do Século XX.** 257 p. Tese de Doutorado. Unicamp, Campinas, 2005

CASTRO, Demian. **Paraná: Economia, Finanças Públicas e Investimentos nos Anos 90.** Brasília: IPEA. Texto para discussão n. 624. Fev. 1999.

COMEC. **Plano de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Curitiba: Propostas de Ordenamento Territorial e Novo Arranjo Institucional.** Curitiba, 2006.

HERSEN, A.; LIMA, J.F; STADUTO, J.A.R. **Industrialização Paranaense.** Guarapuava: Unicentro, 2013.

IBGE: Home Page <www.ibge.gov.br> Acesso em 28/11/2013.

IPARDES. **A Integração Comercial da Indústria Paranaense nos Anos 90.** Curitiba: IPARDES, 2002.

IPARDES. **Arranjo Automotivo da Região Metropolitana Sul-Curitiba no Estado do Paraná.** Curitiba, 2005.

IPARDES. **Crescimento, Reestruturação e Competitividade Industrial no Paraná – 1985-2000.** Curitiba: IPARDES, 2002.

IPARDES. **Dinâmica Recente da Economia e Transformações na Configuração Espacial da Região Metropolitana de Curitiba.** Curitiba, 2004.

IPARDES. **Estudos para uma Política de Atração de Desenvolvimento Industrial no Paraná.** Curitiba, 1981.

IPARDES. **Indicadores Metropolitanos 2000: Diferenças Socioespaciais na Região Metropolitana de Curitiba.** Curitiba, 2005.

IPARDES. **Nova Configuração Espacial do Paraná**. Curitiba, 1983.

IPARDES. **Paraná: Diagnóstico Social e Econômico**. Curitiba, 2003.

IPARDES. **Paraná: Economia e Sociedade**. Curitiba: IPARDES, 1982.

IPARDES. **Paraná: Economia e Sociedade**. 2. Ed. Curitiba: IPARDES, 2006.

PRADO, Sérgio e CAVALCANTI, Carlos Eduardo G. **A Guerra Fiscal no Brasil**. São Paulo: Fundap: Fapesp; Brasília: IPEA, 2000.

REGUEIRA, K.W.S. **A Política Industrial dos Anos 90 e a Alocação de Recursos Produtivos: Guerra e Renúncia Fiscal**. Revista Paranaense de Desenvolvimento, Curitiba n.104, p. 69-71, Jan/Jul. 2003.

REZENDE, Fernando A. **Finanças Públicas**. 2. Ed. São Paulo: Atlas, 2006.

TRINTIN, Jaime G. **A Economia Paranaense: 1985-1998**. 200 p. Tese de Doutorado. Unicamp, Campinas, 2001.