

UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
INSTITUTO DE CIÊNCIAS DA SOCIEDADE E DESENVOLVIMENTO REGIONAL
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL
AMBIENTE E POLÍTICAS PÚBLICAS

GUILHERME VASCONCELOS PEREIRA

**O PORTO DO AÇU E O MUNICÍPIO DE SÃO JOÃO DA
BARRA-RJ: IMPACTOS NA DINÂMICA
SOCIOECONÔMICA- 2007 A 2017**

Campos dos Goytacazes

2018

GUILHERME VASCONCELOS PEREIRA

**O PORTO DO AÇU E O MUNICÍPIO DE SÃO JOÃO DA
BARRA-RJ: IMPACTOS NA DINÂMICA
SOCIOECONÔMICA- 2007 A 2017**

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação Desenvolvimento Regional, Ambiente e Políticas Públicas, como parte dos requisitos para a obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Regional, Ambiente e Políticas Públicas.

ORIENTADOR: Prof. Dr. José Luís Vianna da Cruz

Campos dos Goytacazes

2018

Ficha catalográfica automática - SDC/BUCG

P436p Pereira, Guilherme Vasconcelos
O Porto do Açú e o município de São João da Barra-RJ:
impactos na dinâmica socioeconômica- 2007 a 2017 / Guilherme
Vasconcelos Pereira ; José Luis Vianna da Cruz, orientador.
Campos dos Goytacazes, 2018.
87 f.

Dissertação (mestrado)-Universidade Federal Fluminense,
Campos dos Goytacazes, 2018.

DOI: <http://dx.doi.org/10.22409/PPGDAP.2018.m.13032173760>

1. Desenvolvimento Regional. 2. Planejamento Regional. 3.
São João da Barra (RJ). 4. Norte Fluminense. 5. Produção
intelectual. I. Título II. Cruz, José Luis Vianna da,
orientador. III. Universidade Federal Fluminense. Instituto de
Ciências da Sociedade e Desenvolvimento Regional.

CDD -

GUILHERME VASCONCELOS PEREIRA

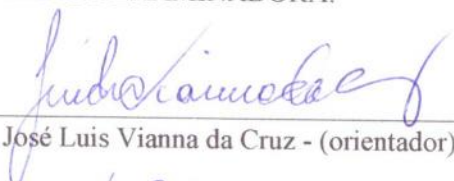
**O PORTO DO AÇU E O MUNICÍPIO DE SÃO JOÃO DA BARRA – RJ:
IMPACTOS NA DINÂMICA SÓCIOECONÔMICA – 2007 A 2017**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional, Ambiente e Políticas Públicas do Instituto de Ciências da Sociedade e Desenvolvimento Regional, da Universidade Federal Fluminense, como requisito parcial à obtenção de título de Mestre em Desenvolvimento Regional, Ambiente e Políticas Públicas

Área de Concentração: Desenvolvimento Regional, Ambiente e Políticas Públicas

Aprovada em 01 de outubro de 2018.

BANCA EXAMINADORA:



Dr. José Luis Vianna da Cruz - (orientador)



Dra. Érica Terezinha Vieira de Almeida - UFF



Dr. Alcimar das Chagas Ribeiro - UENF

Campos dos Goytacazes
2018

AGRADECIMENTOS

Deixo aqui os agradecimentos à Universidade Federal Fluminense, a coordenação do PPGDAP e seus docentes, e a secretaria do programa que sempre se dispôs a auxiliar os estudantes. Também deixo registrado o agradecimento a Capes, pelo auxílio durante o primeiro ano do curso.

Ao meu orientador pelo apoio e incentivo quanto ao tema, dedicação e amizade que foram cruciais para a realização deste trabalho. Aos professores Alcimar pelo auxílio com o conjunto dos dados utilizados nesse trabalho e a professora Érica, desde as contribuições durante a banca da qualificação e os debates sobre a escolha do tema deste trabalho.

À minha companheira Bianka, pelo apoio incondicional e paciência durante todo o curso de mestrado e mais ainda durante a escrita da dissertação. A minha família que prestou o apoio para que eu tivesse condições de seguir no mestrado.

Aos amigos do curso de mestrado Marcelo e Luciêr, em diversos momentos de debate e reflexão sobre a vida, dentro e fora da universidade que serviram para enfrentar as dificuldades no transcorrer do curso de mestrado. A Alcilei que em momento decisivo, prestou o serviço de revisão ortográfica deste trabalho.

RESUMO

Em dois momentos distintos da história recente, pode-se considerar que a região Norte Fluminense sofreu intervenções típicas de períodos da inserção brasileira na Divisão Internacional do Trabalho, por meio de Grandes Projetos de Investimentos. Nos anos 1980, deu-se a implantação da indústria de exploração e produção de petróleo, com a instalação da Petrobras em Macaé. Já no início do século XXI, o Porto do Açú, localizado no município de São João da Barra, emerge como expressão de um outro momento da inserção do Brasil na economia mundial, com características distintas. Em 2007, se inicia a construção do Porto em uma parceria do Estado do Rio de Janeiro com empresário Eike Batista, no município de São João da Barra. O projeto original entra em crise em 2012 com a falência do “Grupo X”, sendo retomado por um fundo de investimento estadunidense. Considerando que as suas diretrizes são externas ao município, acentua-se o questionamento sobre os efeitos que grandes projetos privados causam ao lugar, possuindo pouca ou nenhuma possibilidade de controle ou regulação por parte de elites, classes e grupos regionais/locais. Dessa maneira, o objetivo do presente trabalho é compreender as relações entre os grandes projetos e as transformações estruturais do município de São João da Barra, desde a implantação do projeto. A metodologia consiste na abordagem teórica do processo de desenvolvimento capitalista, em sua dimensão territorial e espacial no contexto da Globalização contemporânea, e suas configurações em países periféricos; na pesquisa estatística em séries históricas, representativas das dinâmicas demográficas, do mercado de trabalho e renda, e perfil econômico, com breve referência aos impactos ambientais. Finalmente, aponta-se os conflitos, os segmentos sociais afetados e as lutas em face dos impactos, buscando realizar uma análise panorâmica dos impactos estruturais e sua influência nos fatores de desigualdade.

Palavras-chaves: Grandes Projetos de Investimento, São João da Barra, Desenvolvimento Regional.

ABSTRACT

At two different times in recent history, one can consider that the region Norte Fluminense suffered interventions typical of two moments of Brazilian insertion into the international division of labour, by means of major investment projects. In the years 1980, took place the deployment of the exploration and production of oil, with the installation of Petrobras in Macaé. At the beginning of the 21st century, the Acu port, located in the municipality of São João da Barra, emerges as an expression of another Brazil's insertion into the world economy, with distinct characteristics. In 2007, the construction of the port a partnership of the State of Rio de Janeiro with businessman Eike Batista, in the municipality of São João da Barra. The original project goes into crisis in 2012 with the bankruptcy of the "Group X", being taken over by an investment fund. Considering that their guidelines are outside the municipality, accentuates the questioning about the effects that large private projects cause to the place, with little or no possibility of control or regulation on the part of elites, classes and groups regional/local. In this way the purpose of this study is to understand the relationships between projects and structural transformations of the municipality of São João da Barra, since the implementation of the project. The methodology consists of the theoretical approach of the process of capitalist development in your space and territorial dimension in the context of contemporary Globalization, and their settings in peripheral countries; in statistical research in historical series, representing the demographic dynamics of the labour market and income, and economic profile, with brief reference to environmental impacts. Finally aim social segments affected conflicts and struggles in the face of the impacts, seeking to carry out an analysis of the structural and impacts your panoramic influence on factors of inequality

Keywords: Major investment projects, São João da Barra, Regional development.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 Mineroduto Minas-Rio.....	37
Figura 2 Complexo Portuário do Açú	42
Figura 3 Terminal Onshore.	43
Figura 4 Terminal Offshore.	44
Figura 5 Terminal e área industrial	45
Figura 6 Receita per capita São João da Barra.	59
Figura 7 Gastos com pessoal e encargos sociais x Investimento	59
Figura 8 Movimentação de empregos em São João da Barra (2007-2017)	60
Figura 9 Saldo Movimentação de empregos	62
Figura 10 Empregados em São João da Barra por Seção do IBGE	63
Figura 11 Média Salarial e média salarial do comércio São João da Barra	70

LISTA DE TABELAS

Quadro 1 Empresas associadas à PRUMO e respectivas subsidiárias atuantes no Porto do Açú.....	41
Quadro 2 Empresas Atuantes no Porto do Açú.....	46
Tabela 1 População estimada SJB.....	51
Tabela 2 Receitas do petróleo corrente e corrigidas.....	52
Tabela 3 Produto Interno Bruto a preços correntes SJB	53
Tabela 4 Valor Adicionado Bruto a preços correntes por setor SJB.....	54
Tabela 5 Participação por setor no PIB	55
Tabela 6 Receita Correntes e Arrecadação Própria SJB	57
Tabela 7 Participação nas receitas, entre receitas de arrecadação própria e receitas externas.....	59
Tabela 8 Movimentação de Empregos SJB	61
Tabela 9 Saldo movimento de empregos SJB	62
Tabela 10 Quantidade de pessoas empregadas por Classe município de São João da Barra. .	65
Tabela 11 Quantidade de pessoas empregadas por classe em relação ao total do município. .	68
Tabela 12 Empregos e População Economicamente Ativa (PEA).....	69
Tabela 13 São João da Barra área colhida (hectares) lavouras temporárias e permanentes.....	71
Tabela 14 São João da Barra produção de origem animal	72
Tabela 15 Vacas Ordenhadas (cabeças) município de São João da Barra 2006-2015.....	72
Tabela 16 Ensino Fundamental Municipal SJB.....	74
Tabela 17 Estabelecimentos de Saúde SJB.....	75
Tabela 18 Estabelecimento de Saúde por tipo de Administração.....	75

LISTA DE ABREVIATURAS

AGB: Associação dos Geógrafos do Brasil

BNDES: Banco Nacional do Desenvolvimento

CEPAL: Comissão Econômica para a América Latina

CIPA: Complexo Industrial e Portuário do Açú

CLIPA: Complexo Logístico e Industrial do Açú

CNAE: Classificação Nacional das Atividades Econômicas

CODECO: Comissão de Desenvolvimento do Centro-Oeste

DISJB: Distrito Industrial de São João da Barra

DIT: Divisão Internacional do Trabalho

DNOCS: Departamento Nacional de Obras

EIG: Energy and Information Group

ERJ: Estado do Rio de Janeiro

EUA: Estados Unidos da América

GPI: Grandes Projeto de Investimento

IAA: Instituto do Açúcar e Alcool

IBGE: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

MSI: Modelo de Substituição de Importações

NF: Norte Fluminense

OMPETRO: Organização dos Municípios Produtores de Petróleo e Gás Natural e Limítrofes da Zona de Produção Principal da Bacia de Campos

ONU: Organização das Nações Unidas

PEA: População Economicamente Ativa

PIB: Produto Interno Bruto

PND: Plano Nacional de Desenvolvimento

SJB: São João da Barra

SPVEA: Superintendência do Plano de Valorização Econômico da Amazônia

SPVERFSP: Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Região da Fronteira Sudoeste do País

SUDAM: Superintendência para o Desenvolvimento da Amazônia

SUDESUL: Superintendência para o Desenvolvimento do Sudoeste

SUNDENE: Superintendência para o Desenvolvimento do Nordeste

TCE: Tribunal de Contas do Estado

VAB: Valor Adicionado Bruto

ZAL: Zona de Apoio Logístico

ZIP: Zonas Industriais Portuárias

ZPE: Zona de Processamento de Exportação

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	9
CAPÍTULO 1- Os Grandes Projetos de Investimento e o Desenvolvimento.....	11
1.1- Da Economia Política do Desenvolvimento ao Desenvolvimento Regional.....	11
1.2- Globalização e Escalas.....	23
1.3- O Norte Fluminense e seus novos desafios.....	25
CAPÍTULO 2- O Porto do Açú e o município de São João da Barra.....	30
2.1- Portos e as cidades portuárias.....	30
2.2- Do Projeto Minas Rio as mudanças atuais, histórico do Porto do Açú.....	36
2.3- O Porto do Açú e os impactos estruturais em S. João da Barra.....	47
CAPITULO 3- A dinâmica socioeconômica de São João da Barra.....	50
CONCLUSÃO.....	77
REFERÊNCIAS.....	79

INTRODUÇÃO

O presente trabalho visa contribuir para o debate sobre os efeitos causados pela instalação do Porto do Açú no município de São João da Barra, localizado na região Norte Fluminense. Nesse sentido, tal acontecimento não se dá ao acaso. O argumento defendido ao longo deste trabalho é que o empreendimento está inserido em uma determinada dinâmica do capitalismo, na qual cada vez mais os lugares se tornam vulneráveis aos ditames do grande capital.

Desde os anos 1970, a região Norte Fluminense vem experimentado transformações em virtude da instalação de Grandes Projetos de Investimento; sendo o primeiro, a instalação da Petrobras e indústria ligada a exploração de petróleo em Macaé, e a segunda, com a construção do Porto do Açú. Na literatura acadêmica, tais empreendimentos são conhecidos por mobilizar grandes montantes de capital e de transformar o uso dos solos (VAINER e ARAÚJO 1992; PIQUET, 2014; CRUZ, 2016).

Tais projetos expõem as características do capitalismo mundial e sua relação com os lugares, que em torno do discurso do desenvolvimento, busca sua realização por meio do processo de expropriação, espoliação dos bens públicos e comunidades tradicionais. O objetivo de tais projetos é inserir os lugares em uma dinâmica de fluxos de mercadorias e insumo em escala global. (BRANDÃO 2010; CRUZ, 2012; VAINER, 2007)

O município de São João da Barra está relacionado diretamente aos dois empreendimentos, pois a produção de petróleo na Bacia de Campos gera receitas para o município localizadas nas áreas em que são extraídos o petróleo, no caso do Porto, por estar dentro dos limites do município, a influência vai além das receitas tributárias geradas em decorrência das atividades do porto, mas também absorvendo a mão de obra do local e influenciando as atividades produtivas tradicionais do município, trabalhos como a análise de Ribeiro (2014) apresentam o cenário de constantes transformações na economia, não só do município, mas de toda a região Norte Fluminense.

Nesse sentido, o trabalho visa contribuir para o debate no campo do planejamento urbano e desenvolvimento regional, por meio da investigação das estruturas socioeconômicas do município de São João da Barra, que estão em constantes modificações, e a influência dos Grandes Projetos de Investimento sobre essas transformações.

Para tanto, o presente trabalho se estrutura da seguinte forma: o primeiro capítulo visa resgatar a literatura sobre o Desenvolvimento, Globalização, escalas e Grandes Projetos de Investimento, apresentando de maneira crítica as diversas perspectivas sobre os conceitos abordados, além de contar com breve histórico da região Norte Fluminense e sua relação com os Grandes Projetos de investimento; o segundo capítulo, busca apresentar o debate sobre a relação dos portos com as cidades onde se instalam e o histórico de implantação do empreendimento no município de São João da Barra, as mudanças de propriedade do porto e as diretrizes do empreendimento, contando também com breves levantamentos sobre os efeitos do Porto do Açu no local e os conflitos inerentes a construção do empreendimento; o terceiro capítulo tem como objetivo apresentar o quadro socioeconômico de município de São João da Barra por meio de pesquisa quantitativa e análise dos dados referentes ao período entre os anos de 2006 até 2017, quando disponíveis.

A metodologia utilizada no trabalho foi o levantamento e leitura da bibliografia relacionada ao lugar dos Portos na dinâmica contemporânea do capitalismo mundial; da bibliografia sobre os desafios do desenvolvimento regional, à luz das escalas de ocorrência; sobre as características centrais do desenvolvimento histórico do município de S. João da Barra; e, finalmente, um levantamento dos dados estatísticos relevantes para caracterizar a estrutura e a dinâmica da socioeconomia local, comparando dados anteriores à implantação do Porto e os posteriores, buscando identificar fatores inerentes a essa atividade, bem como à da economia do petróleo na região, uma vez que o município está inserido como um dos principais recebedores das rendas petrolíferas. Assim sendo, buscou-se perceber as possíveis relações dessas duas atividades com a recente dinâmica socioeconômica do município.

CAPÍTULO 1- OS GRANDES PROJETOS DE INVESTIMENTO E O DESENVOLVIMENTO

Para se compreender os Grandes Projetos de Investimento (GPI's) e as suas consequências nos lugares onde se inserem, faz-se necessária a utilização de várias perspectivas. Os impactos desse tipo de empreendimento no território, como no uso do solo, nas relações econômicas, sociais e políticas, tornam necessária a utilização de diferentes perspectivas para analisar os empreendimentos. Dessa maneira, o presente capítulo busca na seção 1.1, resgatar a literatura pertinente ao Desenvolvimento e a sua evolução ao longo dos momentos históricos e suas relações com os Grandes Projetos de Investimento no seu contexto histórico; na 1.2, fazer uma breve apresentação sobre a relação entre a globalização e a diferenciação entre as escalas de ação; na 1.3, abordar o histórico da região onde se insere o porto com os GPI's, com ênfase a situação de São João da Barra.

1.1 - DA ECONOMIA POLÍTICA DO DESENVOLVIMENTO AO DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Falar dos Grandes Projetos de Investimento no Brasil pode significar também falar do processo histórico do país na busca do “Desenvolvimento”. Os GPI's, como serão abordados a seguir, são instrumentos empíricos para a realização de um anunciado desenvolvimento ao longo do tempo, carregando em si uma determinada noção de desenvolvimento.

É certo que, trocando em miúdos, a ideia de desenvolvimento nasce muito antes da segunda metade do século XX. No fundo, mas com *diferentes formas*, trata-se de uma ideia que remonta à própria origem do sistema interestatal capitalista e que deve ser entendida como parte intrínseca da visão de progresso que formou e ainda forma a modernidade capitalista. (PRADO, 2015, p.44)

Destaca-se que, as preocupações ligadas a questão da produção e reprodução de excedente econômico, bem como crescimento da economia e sua capacidade de sustentação tem sua origem desde os primeiros escritos da economia política clássica. Porém, diferentemente do que apresentariam os teóricos economistas, séculos depois, os autores clássicos buscavam compreender os mecanismos e as causas do crescimento econômico, não necessariamente planejavam a sua realização (BONENTE, 2007)

Apenas no final do século XIX, a economia neoclássica assume a hegemonia do pensamento acerca do crescimento econômico, a partir das análises de equilíbrio econômico, passando a deixar as questões estudadas pelos economistas clássicos como a origem da riqueza, a margem dos debates a seguir,

Não tardou muito, no entanto, para que essas questões fossem, de uma forma geral, excluídas do centro da análise econômica, e isso se dá precisamente com a chegada do pensamento neoclássico ao posto de ortodoxia em seu tempo – a publicação, em 1890, dos Princípios de Economia de Alfred Marshall representa, neste sentido, um marco. Neste período, os economistas sistematizavam e refinavam as análises do equilíbrio econômico, produzido a partir da interação entre indivíduos de agires auto interessados, desde que fosse garantido o pleno funcionamento do livre mercado. (BONENTE, 2007, p.18)

A virada do século XIX para o XX e as primeiras décadas desse começam a mostrar os desgastes e a limitações dessa corrente teórica e com a Grande Depressão na década de 1930, se finda a hegemonia liberal. No Brasil, os efeitos da Grande Depressão incidiram sobre a incipiente industrialização promovida até os anos 1930 por blocos socioeconômicos regionais em todo o país,

Essa relativa dispersão do parque fabril escondia, entretanto, importantes diferenças: fora do eixo Rio- São Paulo, a industrialização ancorava-se marcadamente em recursos naturais ociais e nas atividades agropecuárias tradicionais, não dando origem a qualquer dinâmica industrial auto propulsora. De qualquer maneira, apesar de sua precariedade e dos limites impostos por mercados demasiadamente acanhados, essas indústrias de base local/regional sobreviverão até a crise de 1929/1930 (VAINER e ARAÚJO, 1992, p.17)

Como resposta a crise de 1929, a partir do Governo Roosevelt nos EUA, e das bases de intervencionismo econômico lançada por Keynes, a oposição ao liberalismo passa a ser protagonizada pelo intervencionismo estatal, que posteriormente, formará as bases para a Economia do Desenvolvimento. Nesse contexto, é também, a partir dos anos 1930, que o Estado brasileiro passa a praticar intervenções de caráter regional, instituindo o Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS) e o Instituto do Açúcar e do Alcool (IAA), atendendo a requisições oriundas das classes dirigentes que representavam o Nordeste. (VAINER e ARAÚJO,1992)

Como exemplo disto, destaca-se o caso do Brasil, cujo debate apresenta seu marco na década de 1930... De fato, o embate que tem lugar neste período pode ser caracterizado, fundamentalmente, pela maior ênfase dada às questões práticas e aplicadas do desenvolvimento econômico, sendo as teóricas relegadas ao segundo plano – só posteriormente esta discussão ganhará o status de verdadeiro confronto teórico. Neste primeiro momento, então, duas correntes são bem definidas no debate sobre o desenvolvimento econômico, a saber, a corrente liberal – que possuía como principal expoente

Eugênio Gudín, e a intervencionista – defendida arduamente pelo então líder empresarial Roberto Simonsen (BONENTE, 2007, p.31)

O intervencionismo estatal é elemento chave para a Economia do Desenvolvimento, que surge nos anos posteriores a Segunda Guerra Mundial, em meio a disputa por hegemonia entre o bloco capitalista, liderado pelos Estados Unidos e a o socialista, liberado pela União Soviética. Nesse sentido, a busca por hegemonia, oriunda dos países capitalistas, passa a contar com aparelhos de difusão do ideário desenvolvimentista para além das suas fronteiras, a seguir,

Foi ao final da Segunda Guerra mundial que se estabeleceu todo um enorme aparato de produção de conhecimento e de aplicação de políticas públicas que apresentava o “desenvolvimento” mesmo como um fim político praticamente incontestável. A partir de então, e cada vez mais, é o desenvolvimento em si – ou até mesmo adjetivado, normalmente pelo econômico – que passa a ser um horizonte u tópico. Desde então, em quase todas as esferas sociais em que se faz presente, o “desenvolvimento” tem sido o principal horizonte utópico de diversas nações. (PRADO, 2015, p.46)

O próprio termo subdesenvolvimento é inaugurado, a partir, de uma visão do mundo estadunidense fruto da “doutrina Truman”. Dentro desse horizonte, a Organizações das Nações Unidas (ONU) instaura uma comissão para tratar da economia Latino Americana (Comissão Econômica para América Latina- CEPAL). Fundada em 1948, a organização era referência dentro do debate desenvolvimentista da região com diversos autores participando da construção do pensamento chamado cepalino, como por exemplo, Raúl Prebisch, Celso Furtado, Maria da Conceição Tavares (BONENTE, 2007).

A análise desenvolvida pelos autores cepalinos girava, principalmente, em torno da crítica ao modelo ricardiano de vantagens comparativas, o que representaria, inicialmente, um caráter oposto ao do desenvolvimentismo pregado pelos países centrais. Buscando expor a situação de “subdesenvolvimento” dos países latino-americanos com base no conceito “centro-periferia”,

Portanto, foi a um só tempo no bojo do “chamado ao desenvolvimento” dos países capitalistas centrais, sob a hegemonia estadunidense, mas também com base no contexto específico latino-americano, que a CEPAL levou a cabo uma transformação crucial de toda a discussão sobre o desenvolvimento e subdesenvolvimento, criando propostas, conceitos e variáveis que até aquele momento não faziam parte do repertório de análise sobre a região. Deterioração dos termos de troca, industrialização via substituição das importações, divisão centro-periferia, entre outras noções: todos esses são termos que surgiram das análises cepalinas e não perderam a vigência até hoje. (PRADO, 2015, p.59)

Os conceitos¹ apresentados pelos autores cepalinos serviram de referência para o estabelecimento das políticas públicas nacionais, visando o desenvolvimento em toda a América Latina, dentre elas, o Modelo de Substituição de Importações (MSI). Tem-se aí o início do processo de industrialização dos países latino americanos, via majoritariamente o aparelho estatal. O modelo propunha corrigir a defasagem interna da indústria, diversificando e ampliando a capacidade produtiva da indústria nacional (BONENTE, 2007)

No caso brasileiro coube ao Estado concentrar, crescentemente, seus gastos na formação de condições gerias da produção (infraestrutura), indispensáveis à implantação de um moderno parque industrial. São igualmente criadas empresas públicas que se tornam fornecedoras de insumos básicos de uso generalizado para a indústria tais como: energia, siderurgia e química básica. É nesses setores que se encontra a gênese das principais empresas produtivas estatais: Companhia Nacional de Álcalis, Petrobrás, Centrais Elétricas de Furnas entre outras. (PIQUET, 1998, p.29)

Nesse sentido, o padrão de investimentos do Estado na indústria no período que compreende os anos 1950 e 1960 marcou a forma do desenvolvimento nacional. Cabe destacar dois fatores nesse intervalo; o período com cunho claramente desenvolvimentista, do governo Juscelino Kubistchek(1956-1960), com o Plano de Metas, que contribuiu para fortalecer a centralidade econômica e com os investimentos voltados principalmente para São Paulo, e a instauração das políticas voltadas ao desenvolvimento regional, em decorrência da situação de desequilíbrios regionais, consequentes da concentração produzida historicamente (CANO,2000).

A instauração de tais políticas está baseada na análise cepalina, centrada em um diagnóstico de economias regionais, estendidas a visão ao interior do Brasil que,

Embora parcialmente inadequada, ampliou o nível de conscientização política para o tema. Seu principal problema teórico, no que se refere às tentativas de aplica-lo à dimensão regional de uma nação, consiste em que a concepção “centro-periferia” é válida quando aplicada ao relacionamento entre Estados-Nações, mas não o é plenamente entre regiões de uma mesma nação. (CANO, 2000, p.103)

¹ Como supracitado a análise cepalina girava em torno do conceito “centro-periferia”. No qual, segundo Prebisch, o sistema capitalista organizava os países em centrais e periféricos, evidenciados em suas relações de troca no comércio mundial, assumindo que os benefícios da divisão internacional do trabalho não se difundiram entre os países. O ponto chave dessa relação reside na tese da deterioração dos termos de troca, em que não só o suposto ganho através do comércio não se efetiva, mas também ocorre transferência dos ganhos de produtividade das regiões atrasadas para as regiões desenvolvidas, o resultado desse processo é a acentuação de disparidades crescentes, que nesse cenário significa homogeneização da produção e apropriação da riqueza mundial por parte dos países centrais. (BONENTE, 2007) Em resumo, o desenvolvimento cria através do mercado mundial, centros e periferias.

Diniz (2001) indica que a primeira interpretação teórica de caráter regional produzida no Brasil é de autoria de Celso Furtado, no relatório Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste (GTDN) de 1958. No trabalho, o autor expunha não só as consequências dos desequilíbrios de investimento no Brasil, como também o caráter do destino dos recursos destinados à região Nordeste, cooptados pelas elites regionais e direcionados apenas para a reprodução dessa mesma elite. Como agências regionais, com atuação no Nordeste, pode-se destacar a Comissão do Vale do São Francisco, a Companhia Hidroelétrica do São Francisco, e a criação do Banco do Nordeste do Brasil (todos esses instituídos no final dos anos 1940 e início dos anos 1950), (CANO 2000, DINIZ, 2001)

O arcabouço institucional para as regiões não foi exclusividade da região Nordeste no período dos anos 1950 e 1960, também surgiram outras instituições como: Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), que posteriormente seria transformada em Superintendência para o Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM); Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Região da Fronteira Sudoeste do País (SPVERFSP), que posteriormente viraria Superintendência para o Desenvolvimento do Sudoeste (SUDESUL); Comissão de Desenvolvimento do Centro-Oeste (CODECO), a instituição da Zona Franca de Manaus e, por fim, a Superintendência para o Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE). (CANO,2000)

O período descrito acima também contou com um conjunto de intelectuais e grupos de cientistas engajados a política nacional, que contribuíram para a mobilização popular da época reivindicando as chamadas reformas de base, a seguir,

A efervescência política transbordou para diversas áreas, engajadas e impulsionadas pelas mobilizações em torno das reformas de base. A emergência de lideranças estudantis, sindicais, culturais e políticas apontavam para a concretização da agenda popular e democrática. (SIQUEIRA e BRANDÃO, 2013, p.5)

Entretanto, o processo de desenvolvimento tido com fordista, apresentado até aqui, começa a dar sinais de esgotamento no final dos anos 1960. Nesse sentido, o padrão de acumulação fordista passa a dar lugar a reestruturação produtiva e ao projeto neoliberal, na tentativa de recuperar as taxas de lucro. Junto a esse padrão, esgota-se também o conjunto de ações que envolvem o desenvolvimento tido como “para dentro”, ou seja, os incentivos e investimentos serão realizados gradativamente no setor que produzia para a exportação (BONENTE, 20007)

Na década de 1970, período em que o Brasil era comandado por uma ditadura civil-militar apresenta dois Planos Nacionais de Desenvolvimento (PND), sendo o I PND iniciado em 1972 e o II PND em 1979. Os dois planos apresentam a influência da crise supracitada, no padrão de acumulação do sistema capitalista, além de ocorrerem dois choques do petróleo (o primeiro em 1973 e o segundo em 1978). De fato, os dois choques do período influenciaram diretamente os planos nacionais, sendo que o primeiro fora interrompido em decorrência do aumento do preço, inviabilizando a continuidade das obras, já o segundo visava corrigir as defasagens da infraestrutura industrial do país, dentre elas a produção de petróleo. (BRASIL, 1971, CARNEIRO, 2002)

O contexto apresentado acima inaugura um novo padrão de ocupação dos territórios no país, os Grandes Projetos de Investimento (GPI's). Mais do que isso, apresenta o sufocamento da ação do poder regional/local em detrimento da integração nacional à dinâmica global, a seguir

A operação de estrangulamento e esfacelamento do espaço regional tradicional estava consumada. O planejamento regional tradicional e suas agências estavam completamente subsumidas ao planejamento territorial global. O espaço integrado nacional que surge, no entanto, contraditoriamente, é mais segmentado que seu antecessor. Com efeito, o ataque desfechado contra a região e sua simultânea segmentação, foram o formato da transição para uma nova era: *a era dos enclaves*. (VAINER e ARAÚJO, 1992, p.28)

A expressão Grande Projeto de Investimento (GPI), geralmente, representa empreendimentos que movimentam grandes volumes de capital, trabalho, recursos naturais e intensivo uso do solo, para a instalação de grandes unidades produtivas, que em sua maioria são para a realização de atividades básicas ou produção de insumos, ligados a indústria de extração mineral ou vegetal, produção mineral ou geração de energia (LAURELLI apud VAINER e ARAÚJO, 1992).

A instalação desses empreendimentos, geralmente, caminha junto a expectativa de redenção do lugar, inserindo-o na modernidade e gerando progresso para a região. Entretanto, as regiões onde são implantados os GPI's, sofrem com a “desestruturação das atividades econômicas preexistentes, o crescimento desordenado da população, desemprego, favelização, marginalização social, e, quase sempre, degradação ambiental (VAINER e ARAÚJO, 1992, p.33)

Quando ocorre a instalação desses GPI's, suas características produtivas nascem desvinculadas das condições socioeconômicas dos lugares onde se inserem, sendo

constituídos por conjunto de técnicas de produção que não condizem com centros urbanos onde estão instalados. A consequência dessa combinação de fatores gerou a implantação do que Piquet (1998) caracterizou como “cidades-empresa”, servindo de apoio à produção e fornecendo abrigo a força de trabalho.

O aporte financeiro necessário a realização dos GPI's nem sempre no Brasil foi efetivado. Muitos desses grandes empreendimentos acabaram abandonados, sendo retomados décadas depois (PIQUET,1998). Em virtude do aprofundamento da transnacionalização das empresas, uma série de conflitos financeiros ocorridos no fim da década de 1970 desencadeou a redução do financiamento do Estado brasileiro para os GPI's, contribuíram para tal, o processo de estatização da dívida pública, com isso, a captação de capitais para o país foi reduzida (CARNEIRO, 2002).

Com a mudança de década, em 1980, acentuam-se as dificuldades econômicas, comprometendo a capacidade do Estado de gerenciar sua própria economia, devido à crescente mobilidade de capitais e as formas predatórias de concorrência. Internamente, se acirram as disputas pelos mecanismos de decisão, como transbordamento das disputas políticas que ocorrem entre os Estados nacionais,

No plano político, a acirrada disputa pelo monopólio das novas tecnologias e pelo controle dos mercados mundiais acirraram perigosamente as rivalidades entre os Estados nacionais, provocando uma encarnizada concorrência pela atração de investimentos produtivos e pela criação de empregos industriais. (SAMPAIO JR, 2007, p.145)

Como resultado dessa disputa, teve-se a afirmação do projeto neoliberal para a construção de um novo modelo econômico. O Brasil foi o último país a implementar a agenda neoliberal, isso se deveu às dificuldades em se conciliar os interesses de diversos segmentos do capital no país e a intensa atividade política de resistência das classes trabalhadoras nos anos 1980. Com a vitória do modelo neoliberal, acelera-se o processo de transnacionalização de grupos nacionais, e o processo de fragilização do Estado Nacional. (FILGUERAS, 2005)

Um dos fatores definitivos para consolidação do neoliberalismo como hegemonia foi a queda do muro de Berlim, em 1989, com isso se dava por encerrada a disputa entre o bloco socialista e o bloco capitalista.

A adversidade do contexto histórico enfrentado pelos países latino-americanos foi agravada pelo efeito extremamente negativo do colapso da União Soviética sobre o poder de barganha dos países periféricos no sistema capitalista. Sem medo do fantasma comunista, as nações hegemônicas sentiram-se livres para desprezar os princípios mais elementares da autodeterminação dos povos. Sem sustentação externa e sem base material interna para sustentar o seu poder de classe, as burguesias dependentes estão

se convertendo em burguesias que vivem de intermediar negócios de compra e venda de mercadorias no mercado internacional, de patrimônio público e privado e de ativos financeiros. (SAMPAIO JR, 2007, p.55)

Outro marco importante foram as recomendações oriundas do Consenso de Washington (dezembro/1989), que dentre outras funções, serviram para articular a política econômica em função do ajuste do país as exigências do capital internacional. Segundo Filgueiras (2005), o processo de implantação do modelo neoliberal possui algumas características ao longo do tempo, como momentos,

Esse processo, de implantação e evolução do projeto neoliberal, passou por, pelo menos, três momentos distintos, desde o início da década de 1990, quais sejam: uma fase inicial, bastante turbulenta, de ruptura com o MSI e implantação das primeiras ações concretas de natureza neoliberal (Governo Collor); uma fase de ampliação e consolidação da nova ordem econômico-social neoliberal (primeiro Governo Fernando Henrique Cardoso - FHC); e, por último, uma fase de aperfeiçoamento e ajuste do novo modelo, na qual amplia-se e consolida-se a hegemonia do capital financeiro no interior do bloco dominante (segundo Governo FHC e Governo Lula). (FILGUEIRAS, 2005, p.186)

Uma das características da ordem neoliberal é a retirada do Estado da atividade econômica, que só agrava o enfraquecimento das possibilidades de planejamento e regulação do sistema econômico, já prejudicados em decorrência das suscitavas crises financeiras nos anos 19870 e 1980, que tem efeito ainda maior nas regiões periféricas,

Se as economias capitalistas mais desenvolvidas ainda possuem alguma capacidade de atenuar os efeitos mais destrutivos da globalização dos negócios (que elas próprias impulsionam), reforçando a escala de suas economias e de suas estruturas estatais, as tendências que levam ao enfraquecimento dos Estados nacionais manifestam-se com força redobrada nas regiões periféricas. (SAMPAIO JR, 2007, p.146)

O enfraquecimento do Estado produziu uma maneira distinta da visão teórica do Desenvolvimento. A perspectiva Regional passa assumir a centralidade do debate. Segundo Vainer (2007), as funções de acumulação e de legitimação passam dos Estados nacionais, para os poderes locais. Seguindo essa ótica, os poderes locais teriam mais capacidade de atrair empresas e oferecer bases históricas que integram os indivíduos. Brandão (2003) aponta que a função da ação pública se torna o gerenciamento do ambiente de mercado capaz de atrair mais empresas aos lugares como a seguir,

A ação pública deve prover externalidades positivas, desobstruir entraves microeconômicos e institucionais, regular e, sobretudo, desregular a fim de garantir o marco jurídico e o sistema normativo, atuando sobre as falhas de mercado. Além dessas ações de melhoria do ambiente institucional, deve articular parcerias com o setor privado. (BRANDÃO, 2003, p.17)

Segundo autores como Borja e Castells (1997), o local assume papel estratégico para alcançar o “Desenvolvimento”, pois os Estados Nacionais, ficam cada vez mais submetidos ao mercado (Castells, 1998), “En otras palabras, los estados, todos los estados, tienen que navegar en el sistema financiero global y adaptar sus políticas, en primer lugar, a las exigencias y coyunturas de dicho sistema.”(CASTELLS, 1998, p.3)

Passa a caber ao Estado nacional então, garantir a internacionalização da sua economia como feito no Brasil, a seguir,

A literatura acadêmica tem enfatizado o perfil que vem se consolidando na economia brasileira após a retomada recente do crescimento econômico, particularmente nos dois Governos do presidente Lula. Desde o Governo Collor, passando pelos dois governos de Fernando Henrique Cardoso, as medidas de ajuste fiscal e as contrapartidas de abertura econômica, tais como o conjunto de medidas de liberalização do comércio internacional e de privatização de serviços públicos, dentre outras, aprofundaram a internacionalização de alguns segmentos da economia e o encolhimento de outros, enquanto o agronegócio, por exemplo, se fortaleceu. (IPEA ,2011, p.1)

Com a internacionalização, as formas de relação entre empresas transnacionais e as economias onde se instalam passam por uma mudança significativa de objetivos. Na era da globalização, as empresas passam a diluir as economias dependentes no processo de integração ao mercado global, para poder explorá-las em todas as suas potencialidades, e conseguir vantagens espaciais. Assim, o interesse nos países periféricos passa a ser o acesso aos seus mercados, como forma de expansão do consumo (mesmo que não instalem plantas produtivas); ter mais acesso as regiões, explorar sua capacidade como plataforma para a exportação que exige mão de obra barata; acessar os capitais nacionais, incluindo os públicos e tomar para si os segmentos de economia que se inserem. (BONENTE, 2007, SAMPAIO, JR 2007)

É preciso situar que, dos anos 1990 em diante, a mudança das relações econômicas na dinâmica da globalização, além de concentrar os esforços do desenvolvimento para a perspectiva regional, possui uma noção do “Desenvolvimento” distinta da apresentada teoricamente nos anos 1950, destacada no início deste capítulo. Mas, é apenas nos anos 2000, que emerge a doutrina chamada de “neodesenvolvimentismo”,

O debate gira em torno dos instrumentos que devem ser mobilizados pela política econômica para superar os entraves ao crescimento e conciliar as exigências do equilíbrio macroeconômicos com os objetivos da política industrial e as necessidades orçamentárias da política social. Não se coloca em questão a dupla articulação — dependência externa e segregação social — responsável pela continuidade do capitalismo selvagem. O impacto

devastador da ordem global sobre o processo de formação da economia brasileira não é considerado. Tampouco são examinados a fundo os efeitos de longo prazo da crise econômica mundial sobre a posição do Brasil na divisão internacional do trabalho. A discussão não ultrapassa o horizonte da conjuntura imediata. (SAMPAIO Jr, 2012, 680)

Para Sampaio Jr (2012), diferentemente do “velho desenvolvimentismo”, que buscava alternativas de desenvolvimento por meio de mudanças estruturais, que conciliassem o capitalismo, democracia e soberania nacional, o “novo desenvolvimentismo” busca reforçar as estratégias de inserção internacional e condições para a estabilização da economia que incentive a inserção do capital internacional no país, por meio de um conjunto de políticas econômicas.

A perspectiva desenvolvimentista supõe a presença de sujeitos políticos dispostos a enfrentar o imperialismo e o latifúndio. Os novos desenvolvimentistas são entusiastas do capital internacional, do agronegócio e dos negócios extrativistas. Defendem a estabilidade da ordem. Não alimentam nenhuma pretensão de que seja possível e mesmo desejável mudanças qualitativas no curso da história. São entusiastas do status quo. Na sua visão de mundo, desenvolvimento e fim da história caminham de mãos dadas. (SAMPAIO JR, 2012, p.685)

Nesse sentido, se consolida a perspectiva de que estratégias de crescimento geram o desenvolvimento, porém, com a transformação do caráter de atuação do Estado e a hegemonia do neoliberalismo enquanto doutrina econômica, altera-se significativamente a forma de implantação dos GPI's, segundo Filgueiras (2010), o Estado adotou uma política de reforçar o capital financeiro e fortalecer grupos econômicos nacionais, por intermédio do BNDES, que entre outras coisas financiava grandes empreendimentos,

No período Lula, grupos econômicos e empresas como JBS, Fibria, Gerdau, Camargo Corrêa, Odebrecht e Vale (SOUZA, 2010) são alguns exemplos dos que ganharam musculatura com a ajuda do Estado, via BNDES. Sob a justificativa da necessidade de se fortalecer as empresas “campeãs” como meio de melhorar a inserção externa do país, o Estado patrocinou aquisições, projetos de internacionalização, joint ventures e expansões (GARCIA, 2011), canalizando um volume crescente de recursos públicos para o setor privado, mais especificamente para o grande capital nacional. (FILGUEIRAS, 2010, p.5)

A busca do “Desenvolvimento”, por meio das iniciativas locais, inaugura uma forma diferenciada de disputas sobre o controle dos poderes locais, além disso, tal busca tem servido de justificativa para formar as ações coordenadas pelos poderes locais, tornando o Estado mero agente do mercado, “bastaria se mostrar diferente e "especial", propagandeando suas

vantagens comparativas de competitividade, eficiência, amenidades, etc., para ter garantida sua inserção na modernidade”(BRANDÃO, 2003,p.10).

No trabalho de Borja e Castells (1997), essa tendência se evidencia quando os autores apontam que só o poder local pode dar conta das especificidades do lugar, seus arranjos sociais, econômicos e políticos capazes de orientar a transformação do local. No entanto, esse atributo, segundo Brandão (2010), acaba evidenciando os métodos utilizados para se tornar possível a realização desses empreendimentos, a seguir,

Tais métodos baseiam-se na dominação e no predomínio da força bruta, cometendo atrocidades legitimadas pelo monopólio da violência presente no próprio aparelho estatal. A usura, a predação, a utilização de artimanhas ilícitas, a apropriação e a expropriação, as manobras especulativas etc. são seus instrumentos ordinários e não excepcionais. O tomar domínio de bens públicos, assenhorar-se e apoderar-se de propriedades e patrimônios públicos e privados em nome do progresso geral da sociedade são práticas regulares em toda a história do capitalismo. (BRANDÃO, 2010, P.45)

A forma de atuação do poder público local gera a chamada “guerra” entre os lugares, na busca de atrair novos empreendimentos, produzindo o “Desenvolvimento”, a partir de si mesmo, como Brandão (2003) descreve,

A ação pública passa a subsidiar custos de implantação e operação dos grandes empreendimentos. Estabelece-se um verdadeiro certame de localização, em uma interminável contenda por estabelecer posição máxima na gradação de ofertas tributárias, de terras e infraestruturas, etc. O receptor das benesses (a grande empresa) é quem determina o final do torneio e define o vitorioso da guerra entre lugares. (BRANDÃO, 2003, p. 20)

As experiências da Terceira Itália resgataram a ideia da formação de arranjos industriais e produtivos que concentrassem estrutura capaz de impulsionar o local, dentre elas estão, por exemplo, o resgate da organização de Distritos Industriais, *clusters*, regiões de aprendizagem e entornos competitivos (BONENTE, 2007). Para Brandão (2003), o resgate de proposta desses arranjos acaba expondo o seu viés, como a seguir,

Muitas das diversas abordagens de *clusters*, sistemas locais de inovação, incubadoras, distritos industriais, etc. possuem tal viés. A banalização de definições como "capital social", redes, economia solidária e popular"; o abuso na detecção de toda sorte de "empreendedorismos", voluntariados, talentos pessoais/coletivos, microiniciativas, "comunidades solidárias"; a crença em que os formatos institucionais ideais para a promoção do desenvolvimento necessariamente passam por parcerias "público-privadas", baseadas no poder de "governança" das cooperativas, agências, consórcios, comitês, etc. criaram uma cortina de fumaça nas abordagens do tema. (BRANDÃO, 2003, p.9)

O horizonte das formas de interação econômica e, principalmente, as questões ligadas ao processo de desenvolvimento neste momento histórico pós anos 2000, transformaram as

formas de instalação de GPI's, cabe ressaltar que o momento do processo de Divisão Internacional do Trabalho redefine as funções do Brasil,

Na nova divisão internacional do trabalho, cabem às economias periféricas fundamentalmente três papéis: franquear seu espaço econômico à penetração das grandes empresas transnacionais; coibir as correntes migratórias que possam causar instabilidade nos países centrais; e aceitar a triste e paradoxal função de pulmão e lixo da civilização ocidental. (SAMPAIO JR, 2007, p.147)

Agora, os GPI's estão inseridos em dois contextos: o primeiro, tais empreendimentos ligados a setores produtivos, fincados na lógica de reprodução global; o segundo, a instalação desses empreendimentos, que passa por um processo de competição entre regiões que enxergam sua redenção a partir dos GPI's. Contudo, a realização desses grandes projetos especializados tecnicamente possui diversas ressalvas, a capacidade de absorção desses empreendimentos no local e o enxerto tecnológico, não é de imediato capaz de produzir uma outra realidade, há um desprezo com o conjunto de relações humanas, ambientais e produtivas. (LATOUCHE, 1994)

Em geral, os GPI's consolidam o processo de apropriação de recursos naturais e humanos onde se inserem. Nesses espaços, prevalece a lógica estritamente econômica, orientadas por relações exógenas ao lugar escolhido para abrigar o empreendimento. O resultado da predominância da ação exógena ao lugar é a produção de enclaves, pois as determinações do tal empreendimento não são expressões das forças econômicas, políticas e sociais do lugar, Vainer e Araújo (1992) vão além,

Mais do que determinar um somatório de efeitos negativos, esses enclaves modernos tendem a romper as tramas e cadeias que conformam antigas regionalizações, substituindo-as por outras, constituídas a partir deles. São desse modo, instrumento ativo do (re)ordenamento territorial, mesmo que o espaço transformado não seja objeto explícito de planejamento. (VAINER e ARAÚJO, 1992, p.35)

O balanço de implantação de um GPI pode levar a duas conclusões, uma de acordo com os objetivos produtivos do empreendimento, se por exemplo, o objetivo é construir um porto, ao final da construção o objetivo estará concluído, porém, uma visão mais crítica da implantação se observamos os efeitos produzido no local como as suas estruturas políticas econômicas e sociais as conclusões podem ser bastante distintas.

1.2- GLOBALIZAÇÃO E ESCALAS

A própria Globalização, tratada no presente trabalho, serve como parâmetro para se tentar compreender a maneira pela qual esse processo interfere diretamente na promoção do Desenvolvimento. Milton Santos (1999) apresenta as transformações no “conjunto das funções” da sociedade, ou seja, no modo como esta se dispõe. Deste ponto de vista, expõe de forma mais consistente a relação que há entre a disponibilidade de capital e os modos de produção que existem nos lugares, ou seja, apresenta aspectos da divisão do trabalho em um novo cenário, transformado pela alteração na capacidade técnica, como a evolução da computação. Neste sentido, segue a exposição do autor,

Quando a sociedade muda, o conjunto de suas funções muda em quantidade e em qualidade. Tais funções se realizam onde as condições de instalação se apresentam como melhores. Mas essas áreas geográficas de realização concreta da totalidade social têm papel exclusivamente funcional, enquanto as mudanças são globais e estruturais e abrangem a sociedade total, isto é, o Mundo, ou a formação Socioeconômica. (SANTOS,1999,p.116)

Sendo assim, o autor apresenta o efeito da divisão do trabalho no espaço, como uma “distribuição da atividade”. A técnica, segundo o autor, é o fator que capacita o lugar, determinando assim a sua posição em determinado espaço, a seguir,

Assim, os lugares reproduzem o País e o Mundo segundo uma ordem. É essa ordem unitária que cria a diversidade, pois as determinações do todo se dão de formas diferente, quantitativa e qualitativamente, para cada lugar. Trata-se de uma evolução diacrônica, consagrando mudanças não homólogas do valor relativo de cada variável. O desenvolvimento desigual e combinado é, pois, uma ordem, cuja inteligência é apenas possível mediante o processo de totalização, isto é o processo de transformação de uma totalidade em outra totalidade. (SANTOS, 1999, p.125)

A caracterização do lugar como dependente da divisão do trabalho se torna atrelada às finanças. Para Santos (1999), é a circulação do dinheiro, como formas de acesso (como, por exemplo, crédito, cheque, debêntures, moeda estrangeira, ações, notas promissórias e outras), que determinam a possibilidade de ação no lugar. Assim, os bancos e outras instituições se tornam “importante fator geográfico”, pois podem intervir diretamente na divisão do trabalho.

Como afirma Santos (1999), a divisão territorial do trabalho cria uma verticalização entre os lugares, determinadas pela posição hierárquica da produção, sendo assim, cria-se uma “distribuição espacial” capaz de reconfigurar a capacidade de ação dos atores locais. A própria divisão do trabalho para o autor é conflituosa, porém, tendo em vista esse cenário,

Santos (1999) alerta para a disputa entre o Estado e o mercado, sendo o Estado apresentado em diversas escalas do poder, e o mercado representado por diversos interesses e segmento produtivos diferentes.

Entre esses conflitos alguns são mais relevantes, o primeiro é a disputa entre o Estado e o mercado. Mas não podemos nos referir a essas duas entidades como se fossem um dado maciço. Dentro dos mercados, as diversas empresas segundo a sua força e segundo os respectivos processos produtivos, induzem a uma divisão do trabalho que corresponde ao seu próprio interesse. E as diversas escalas de poder público também concorrem por uma organização do território adaptada às prerrogativas de cada um. As modalidades de exercício da política do poder público e da política adas empresas têm fundamento na divisão territorial do trabalho e buscam modifica-las à sua imagem. (Santos, 1999, p.135)

É importante recordar a importância para Santos (1999), do papel da computação neste processo, modificando o tempo na divisão do trabalho, de acordo com o autor, a computação e a técnica promoveram uma alteração, tornando o “Tempo do Mundo”. Para o autor, criam-se tempos distintos, um deles determinado pelo tempo das empresas multinacionais e das instituições supranacionais, o tempo dos Estados-Nacionais, resulta do tempo das grandes empresas nacionais que têm influência expandida a todo o território dos países, e ainda surgem os tempos dos subespaços nacionais, formados pelas regiões e lugares, determinados pelas empresas de porte menor lá instaladas.

A relação hierarquizada que surge é determinante para compreender a relação entre o poder e ordenamento territorial. Segundo Vainer,

O local, o regional, o nacional e o global se entrelaçam e convergem, na constituição de consórcios empresariais e coalizões políticas. Projeto industrial, controle territorial, empreendimento econômico e empreendimento político se misturam nos meandros dos financiamentos públicos, das dotações orçamentárias, das trocas de favores e, como vem à tona uma vez ou outra, da corrupção institucional e individual. VAINER, 2007, p.12)

Essa realidade, no Brasil, aprofunda e agrava a herança das desigualdades entre as regiões. Vainer (2007) apresenta a existência de uma trajetória de desconstituição no planejamento dos territórios no período pós-1980, possuindo duas características relevantes. A primeira é o desaparecimento de uma agenda nacional para a questão regional, - até a primeira década do século XXI - apresentada como “desconstituição política”, a segunda, denominada “desconstituição operacional”, reflexo da primeira e concretizada pelo

desaparecimento de órgãos e instituições que tinham como objetivo a idealização e implementação de políticas para os territórios.

Nesse cenário, emerge uma nova forma de relação entre os investimentos e os territórios. Surgem os Grandes Projetos de Investimento (GPI's) como resultado de uma política de intervenção orientada pelo Estado, por meio das suas empresas. Esses Grandes Projetos de Investimentos produziram dois diferentes efeitos nos territórios, o primeiro, uma integração entre os núcleos urbanos-industriais na região Sudeste com o restante do país, e o segundo, a geração de “enclaves” territoriais, afetando as estruturas políticas, econômicas e sociais dos lugares. (VAINER, 2007)

1.3- O NORTE DO FLUMINENSE E OS SEUS NOVOS DESAFIOS

Quando se trata dos Grandes Projetos de Investimento (GPI's), a região Norte Fluminense (NF) se apresenta como simbólica. Em sua história recente, abrigou, em momentos distintos, dois GPI's em seus municípios, o primeiro na década de 1970, com o início da exploração de petróleo na Bacia de Campos e a instalação da Petrobras no município de Macaé em 1974 (PIQUET, 2003). Já o segundo, instalado no município de São João da Barra em 2007, o Complexo Industrial e Portuário do Açú (CIPA) (PEDLOWSKI, 2017).

É necessário ressaltar que, a região Norte Fluminense, possui um histórico agroindustrial monocultor e pecuarista, envolvendo no seu ciclo produtivo os municípios da região, dentre eles São João da Barra. Sua dinâmica econômica, nos anos 1970, é marcada por um quadro produtivo que continha uma moderna indústria sucroalcooleira, convivendo com demais setores que possuíam estruturas arcaicas de produção. Desse modo, tais características são fundamentais na construção das relações sociopolíticas da região, (CRUZ, 2003)

A dinâmica histórica da socioeconomia do interior fluminense apresenta características periféricas, com o predomínio de estruturas produtivas agropecuárias e agroindustriais de baixo nível tecnológico, tradicionais, que tiveram algum momento de destaque nacional entre o final do século XIX e princípios do século XX, e de unidades industriais relevantes, ligadas a produtos básicos e intermediários. Os indicadores sociais, econômicos e de infraestrutura social e urbana do interior foram quase sempre inferiores e distantes daqueles da capital, expressando a defasagem e as discontinuidades entre as duas dinâmicas socioeconômicas e socioespaciais. (CRUZ, 2016)

Para compreender o cenário anterior a implantação dos GPI's na região é preciso resgatar alguns aspectos da história socioeconômica, desde as atividades agrícolas no século XVII até os anos 1970. Desde o século XVII, a região é conhecida pela produção sucroalcooleira, que ao longo dos anos, foi sendo deslocada da própria atividade a nível nacional e a concentração da indústria no Estado de São Paulo, (CRUZ,2005) o que levou a região a ser reconhecida, nos anos 1970, a nível nacional como região-problema, em referência aos indicadores socioeconômicos, as condições de vida e renda dos trabalhadores rurais, e o baixo dinamismo de sua economia (CRUZ,2003). Segundo Piquet (2003),

A região passa então a ser vista como “região-problema”, uma vez que sua economia comportava problemas que iam desde a estagnação e a queda dos índices de produtividade de seu principal produto até, e sobretudo, ao alto grau de desemprego sazonal, que levava a um processo de pauperização, de desenraizamento e de deslocamento do trabalhador rural para a periferia das cidades da região. (PIQUET, 2003, p.5)

Deve-se ressaltar que, a história econômica do Norte Fluminense, com forte representação da monocultura até os anos 1980, é símbolo de parte da história da própria economia brasileira, com extensiva produção agrícola, concentração de terras, exploração da força de trabalho e uma estrutura produtiva pouco diversificada, tendo sua produção voltada a fluxos comerciais exteriores a sua economia. (FURTADO, 1974; CANO, 2000)

No caso do Norte Fluminense, a instalação da indústria de exploração de petróleo e o início do repasse dos royalties, em 1987, reacendeu antigas, e registra novas disputas dentro da região Norte Fluminense, segundo Cruz (2005),

Num primeiro momento, a disputa se dá em torno da localização dos investimentos de capital fixo, nas instalações para a extração do petróleo. Há ainda, uma disputa pela atração de investimentos para a implantação de um setor de beneficiamento industrial do petróleo e para o aproveitamento do gás natural como combustível e matéria prima. (CRUZ, 2005, p.73)

Nesse sentido, o GPI de petróleo e gás não gerou efeitos de encadeamento nas estruturas da região, os investimentos se restringiram a atividade petrolífera em Macaé, Piquet (2014) aponta que quando há investimentos dessa natureza, exige-se cuidado com o direcionamento dos investimentos para que os efeitos sejam de desestruturação da economia e dependência dos recursos naturais. No caso do NF, os benefícios financeiros oriundos dos royalties, aprofundaram as diferenciações e polarizações internas na região.

De acordo com Cruz,

No polo de Campos, reiteram-se antigas reivindicações regionalistas, como a extensão a incentivos fiscais à região. Mantém-se a concepção de um

desenvolvimento tutelado pelo Estado, renovam-se as projeções das expectativas de outro novo grande projeto futuro, capaz de promover a redenção da região... (CRUZ, 2005, p.74)

Desde então, a região Norte Fluminense conta com a expectativa dos retornos para os municípios das receitas oriundas do petróleo, e dos demais investimentos a reboque dessa produção. De acordo com Cruz (2016), pode-se dividir os efeitos dos retornos do empreendimento em Macaé em dois momentos, o primeiro marcado pela implantação e consolidação da produção de petróleo, centralizado na Petrobras, que atraiu uma série de outras empresas ligadas a produção de petróleo e apoio as atividades, além de servir para dinamizar a construção civil e as atividades de serviços, principalmente em Macaé. O segundo momento é marcado pelo aumento do percentual de Royalties e o pagamento das participações especiais, a partir de 1998, elevando exponencialmente as chamadas receitas de petróleo, além do aumento no número de empresas instaladas em Macaé ligadas à atividades *offshore*.

A primeira década do século XXI, apresenta um novo cenário para o Norte Fluminense, além das receitas oriundas da produção do petróleo, segunda metade da década 2000, a região passa a receber um conjunto de novos investimentos e empreendimentos com condições de mudar o ordenamento territorial, produtivo e socioeconômico do NF (CRUZ, 2012), Segundo Cruz (2016),

Essas estruturas e redes – os fixos e os fluxos –, como corredores de escoamento da produção nacional e estadual vinculada preponderantemente ao comércio internacional, são empreendimentos realizados segundo a lógica empresarial da maximização do lucro pela compressão tempo-espço, ligando os pontos do território que mais favorecem os interesses privados das empresas e dos capitais envolvidos, indiferentes à lógica da integração das redes de produção e circulação de pessoas, bens e serviços de interesse das populações residentes. (CRUZ, p.10, 2016)

Apesar dos novos investimentos estarem localizados fora da capital do estado, essas transformações alteram significativamente a dinâmica não só da própria região, mas do estado do Rio de Janeiro, formando ilhas dinâmicas desvinculadas entre si. De acordo com Cruz (2016), além da região Norte Fluminense, que conta com a indústria do petróleo e gás, o Porto do Açúcar em São João da Barra e o Complexo Farol-Barra do Furado, a maior parte dos investimentos do Estado do Rio de Janeiro tem se destinado ao interior com a indústria automotiva, no Médio Paraíba, o complexo petroquímico em Itaboraí e o Porto Sudeste em Itaguaí.

Esses novos investimentos constituem o desafio do estado do Rio de Janeiro, contando com uma série de empreendimentos voltados a produção e exportação de commodities inserindo o estado em uma dinâmica de comércio global que prioriza a criação de infraestrutura logística e de circulação, ao mesmo em que

...núcleos urbanos e rurais na periferia permanecem com uma economia pouco diversificada e pouco moderna, de pequena escala, com o predomínio de estruturas urbanas precárias, rede urbana pouco integrada e um mercado de trabalho marcado pela herança de desqualificação, subemprego, precarização, exclusão e pobreza, que caracterizam a história do interior do estado. A expansão territorial do núcleo extrativista de petróleo e gás não tem sido acompanhada da superação dessa herança histórica, embora a tenha atualizado. (CRUZ, p.5, 2016)

Para Ribeiro, Souza e Terra (2016), as expectativas quanto ao retorno das atividades de exploração mineral se frustram por causa das contradições apresentadas entre os indicadores econômicos dos territórios que abrigam esses empreendimentos. O processo, ainda em curso, de instalação dos GPI's no estado do Rio de Janeiro, tende a produzir os mesmos efeitos do mesmo tipo de empreendimento em outros lugares, como a acentuação da concentração fundiária, a segregação no acesso à terra, tanto nas áreas urbanas, quanto rurais, o deslocamento das populações locais, em virtude da instalação dos novos empreendimentos, a geração de periferias, a expropriação das atividades que não são de escala industrial como a agricultura familiar, a geração de novas monoculturas e os problemas de mobilidade (CRUZ, 2012; CRUZ, 2016).

Assim o Capítulo 2 a seguir, busca apresentar o contexto da instalação do Porto do Açú em São João da Barra, contando com a bibliografia que expõe as características das relações entre Porto e Cidade ao longo do tempo e o cenário atual dessa relação, além de exibir o histórico do Porto do Açú em São João da Barra desde o projeto original até a situação atual, contando ainda com os conflitos inerentes à instalação do empreendimento.

CAPÍTULO 2- O PORTO DO AÇU E O MUNICÍPIO DE SÃO JOÃO DA BARRA

Este capítulo tem como intuito discutir a função dos portos e a sua relação com os lugares, afim de tentar compreender as potencialidades da relação entre o Porto do Açú e o município de São João da Barra. Assim, primeiramente, resgata-se o histórico de São João da Barra e seus portos ao longo do tempo, posteriormente, discute-se a evolução dos portos de acordo com as dinâmicas econômicas e sociais.

Nesse sentido, discutir os portos também sugere o resgate da própria formação do Brasil, que se revela bastante ligada ao litoral. Segundo Araújo (2013), a inserção brasileira na economia mundial como colônia de exploração resultou em uma herança de forte concentração demográfica e econômica nos espaços litorâneos; assim, a população, as cidades mais importantes e a base da produção se concentram ainda, embora de maneira decrescente, nesses espaços, conforme destaca Moraes,

No Brasil isso é ainda mais evidente quando se observam os seguidos ciclos do açúcar, do café, da mineração e do atual complexo agroexportador, vinculado especialmente à soja e à carne. Todos esses ciclos, dessa maneira, estiveram associados direta ou indiretamente a portos importantes como o de Salvador, de Recife, do Rio de Janeiro e de Santos. Na realidade, a modernização da economia brasileira surge mais fortemente a partir do fortalecimento do complexo agroexportador, entre 1890 e 1930, quando se produziu a primeira grande transformação nas estruturas portuárias brasileiras, passando dos antigos trapiches aos píeres para atracação de grandes navios (MORAES, p.229, 2017).

2.1- OS PORTOS E AS CIDADES PORTUÁRIAS

O município de São João da Barra, desde de antes da sua elevação à condição de município, ainda vila de São João da Praia, abrigou estaleiros navais e atividades portuárias ligadas a indústria canaveira regional polarizada em Campos. Dessa forma, a atividade portuária, iniciada no século XVII, em São João da Barra, estava diretamente ligada à produção agrícola, primeiramente de Campos, mas, posteriormente, de São Fidélis e Cantagalo (PLUHAR, 2010).

Essas atividades portuárias serviram como base da economia do município de São João da Barra, tendo o seu auge impulsionado pela produção canaveira, só findado em 1919, como indica Pluhar (2010),

Costumeiramente se diz que o auge do Porto de São João da Barra ocorreu entre 1740-1860. Com o aumento da interligação nacional econômica e produtiva a necessidade de movimentação dos produtos necessitava de maior

eficiência. O porto movimentou satisfatoriamente mesmo com todas as dificuldades geográficas, porém, agora, sentia que seu *glamour* findava. Mesmo assim, na década de 1870, mais precisamente em 1876, surge a Companhia de Navegação São João da Barra e Campos que foi a maior empresa transportadora marítima do local, perdurando até o ano de 1919. (PLUHAR, p.6, 2010)

A partir de então, o complexo naval² existente em São João da Barra começa se tornar inadequado para o escoamento da produção da região, sendo substituído pela ferrovia, findando o período de grandes volumes de cargas no porto.

Para compreender a relação dos portos com as cidades, no Brasil e em São João da Barra, vale destacar a evolução histórica dos portos, que está diretamente ligada a demandas do capitalismo e às novas dinâmicas produtivas. Com isso, os portos passaram por diversas reformulações em sua estrutura e funções, tais como o uso do solo e das áreas que os circundam, em virtude das transformações exigidas para o transporte de cargas (MONIÉ e VASCONCELOS, 2012), relações com o território, dentre outras,

Nas cidades portuárias, porto e cidade constituem um sistema cujas interações e complementaridades variam no tempo sob influência das dinâmicas produtivas, tecnológicas, sociais e urbanas. Tanto as mudanças nas atividades e infraestruturas portuárias implicam em novos posicionamentos frente ao espaço (urbano) portuário; quanto o desenvolvimento e crescimento urbanos também levam à uma nova postura da cidade em relação à presença do porto. (Monié e Vasconcelos, p.1, 2012)

A complexidade da relação entre Porto e Cidade se deve a uma série de fatores que influenciam e caracterizam os portos com relação as cidades ao longo do tempo, determinando a funcionalidade dos portos onde estão instalados. A compreensão desta relação, envolve a imbricação desse conjunto de variáveis, o que implica considerar, portanto,

...a evolução tecnológica e o desenvolvimento logístico, o surgimento e posicionamentos de novos atores portuários, as transformações no sistema marítimo internacional, a conjuntura econômica e as dinâmicas globais, além das especificidades locais de cada cidade portuária. (Monié e Vasconcelos, p.5, 2012)

Com isso, é possível compreender a relação entre os portos e as cidades relacionadas em diferentes fases, que variam de acordo com o conjunto de características específicas supracitadas. Godoy (2000) aponta três fases distintas: união, divórcio e reconversão.

² O porto tinha como objetivo escoar a produção para outros lugares ainda no Brasil como para a capital, Rio de Janeiro e Salvador (PLUHAR,2010)

A primeira fase teria perdurado até os anos quarenta do século passado, em que a união compreendia a ligação entre a atividade portuária e conjunto de atividades produtivas do setor urbano. Isso significava que o aumento da atividade portuária repercutia como um aumento na atividade do setor urbano, ou o declínio da atividade portuária significaria o declínio do setor urbano (GODOY, 2000). No entanto, cabe lembrar que, para o caso dos portos no Brasil, sua funcionalidade e relação com a cidade significa a inserção da cidade na divisão internacional do trabalho, pois os portos serviam para o escoamento da produção, principalmente de produtos primários para o resto do mundo (MONIÉ e VASCONCELOS, 2012).

A transição da primeira para a segunda fase surge a partir das transformações tecnológicas. O avanço da industrialização refletiu-se tanto na modernização dos navios quanto na modernização das fábricas, exigindo transformações nos portos, a fim de que esses pudessem absorver o aumento do fluxo de mercadorias, segundo Monié e Vasconcelos (2012),

A expansão geográfica e setorial do mercado massifica os processos produtivos e as operações de distribuição. A concorrência pelo uso do solo e as limitações físico-operacionais aos portos tradicionais constituem gargalos para os atores econômicos. A mudança de escala na produção, no transporte e no consumo estimula a realocação das estruturas produtivas e das infraestruturas portuárias para fora dos centros urbanos. (MONIÉ e VASCONCELOS, 2012, p.6)

O gigantismo exigido pelos terminais de contêiner e o novo tamanho dos navios demandam mais espaço para a operação dos portos, levando-os a se distanciarem dos centros urbanos criando as Zonas Industrial Portuárias (ZIP), alimentadas pela circulação das mercadorias, como matérias-primas movimentadas nos portos (MONIÉ e VASCONCELOS, 2012). O divórcio ocorre então, a partir do enfraquecimento dos laços entre cidade e porto, com o distanciamento físico dos portos em relação aos centros urbanos, e os tipos de mercadoria que passam a ser movimentadas nos portos, que pouco se integram a estrutura produtiva presente nos centros urbanos. Os navios de maior porte que trafegam nos portos estão inseridos no processo de transporte de mercadorias como minérios de ferro e carvão, transformando o porto apenas em um intermediário no processo de produção escoando insumos (GODOY, 2000).

Ainda sobre a fase de divórcio, ela representa também o resultado do processo de Globalização para os portos. Monié e Vidal (2006) destacam o papel dos transportes marítimos nesse processo, sem perder de vista a relação dos portos com as cidades.

Consideradas as diversas características do mundo globalizado, destaca-se a prática que prioriza a agilidade nas conexões que transportam bens ou serviços, tangíveis e/ou intangíveis, e também uma maior valorização das potencialidades locais, que deveriam interagir com a dinâmica do comércio local ou global sob a ótica da sustentabilidade. Com as alternativas de transportes, a intermodalidade que reúne os processos na cadeia de produção global impulsiona o transporte marítimo e solicita expansão das escalas e rotas marítimas mundiais e o aumento da capacidade física e operacional dos navios. Nessa perspectiva, a articulação e conexão modal são fundamentais ao trânsito mercantil, no sentido de assegurar o processo sistêmico de integração e circulação de mercadorias, e tal processo nem sempre resultou em uma melhor integração porto-cidade. (MONIÉ e VIDAL, p.977, 2006)

Nesse sentido, para os autores (MONIÉ e VIDAL, 2006), a relação do porto com a cidade em que ele se localiza, resultante da Globalização, na segunda fase, faz o porto deixar de ser considerado somente um instrumento técnico ou um corredor para mercadorias. Sua importância acaba sendo elevada nesse cenário, servindo, agora, como um instrumento para o desenvolvimento das nações, partindo do ponto que o Porto serve para se comunicar, não a cidade, mas para possibilitar o escoamento da produção do país para o exterior. Freitas (2011) conclui em seu trabalho, que as mudanças ocorridas nos anos 1970 transformaram profundamente a indústria. O modo de gerenciamento de produção *just in time*, somado à globalização, que possuía “multilocalização” das bases produtivas, exigiu uma mudança na logística de transporte de cargas e mercadorias, que dentre elas, culmina na alteração da infraestrutura e na função dos portos.

Com a Globalização, a atividade portuária fica submetida ao “imperativo da fluidez”, a estrutura de transporte pressiona cada vez mais os portos a adotarem novos padrões de organização que corrijam distorções logísticas e reduzam o custo de operação. Esse cenário propiciou as reformas portuárias nas décadas de 1980 e 1990, estimulando a concorrência entre os portos inseridos na rede de transporte mundializada (MONIÉ e VASCONCELOS, 2012).

O distanciamento das relações entre os portos e as cidades, em virtude das transformações discutidas anteriormente, promoveu a degradação dos espaços urbano-portuários e a obsolescência de muitos portos, tornando os antigos portos, antes territórios prósperos, em ambientes que marcam a desigualdade social. De acordo com Godoy (2000), as mudanças tecnológicas permitiram que nos espaços urbano-portuários houvesse a convivência entre processos altamente tecnológicos com outros marginalizados, gerando um ambiente com alto desemprego e desigualdade social.

A terceira fase, reconversão, apresentada por Godoy (2000) se refere à fase atual da relação entre Porto e Cidade. Os elementos da fase de divórcio, a primazia da função de transportes, a posição de facilitador dos fluxos de mercadorias globais e a alta concorrência entre os portos estão presentes também na fase de reconversão, porém, essa frase apresenta a preocupação com a os efeitos que esse processo produziu nas cidades portuárias. Nesse sentido,

A fase de reconversão compreende a implementação de projetos (em sua maioria, estatais) que visam à recuperação dos centros degradados/abandonados, à criação de alternativas econômicas que não estejam somente ligadas ao porto e ao incentivo ao turismo. Estes programas, apesar de as implementações serem relativamente semelhantes, tiveram resultados diferentes devido a fatores gerais externos, como a crise econômica mundial, mas, também, aos problemas infraestruturas existentes, como o nível de educação, treinamento e interesses existente. (GODOY, p.13, 2000)

Com isso, a fase de reconversão abrange as propostas para a recuperação das relações entre os portos e a cidades, com projetos arquitetônicos que refuncionalizam o espaço ocupado pelo porto, para o turismo e/ou entretenimento. Além da recuperação dos espaços degradados, surge um conjunto de propostas elaboradas com o intuito de reaproximar o porto das atividades produtivas da cidade, afim de fixar o valor gerado pelo movimento do Porto. (MONIÉ e VASCONCELOS, 2012)

Ou seja, a fase de reconversão é a resposta dada aos efeitos de distanciamento da fase anterior (divórcio). Para Monié e Vasconcelos (2012), no caso do Brasil, as políticas públicas que envolvem os portos são, em sua maioria, voltadas a modernização tecnológica dos portos, a mudanças no padrão de gestão e os investimentos em infraestrutura de acesso aos portos. Ao contrário do que sugere o modelo realizado na Europa, que visava estimular redes de integração entre as atividades portuárias e uma gama de atividades comerciais e serviços, Godoy (2000) sugere que a transição entre as fases ocorre de maneira gradual nos portos, variando de acordo com a condição dos portos e a sua função.

Segundo Moraes (2017), é possível compreender o processo de transformação dos portos do Brasil de maneira similar ao processo de reestruturação produtiva, guardando as seguintes características,

- a) Massificação e expansão (gigantismo);
- b) Simplificação e racionalização da intervenção — ou do trabalho — bem expressa no fim da “justaposição de atividades profissionais”;
- c) O comércio ganha centralidade — amplia-se para a internacionalização — o longo curso —, e a atividade de transporte ganha nomenclatura mais

sofisticada: logística, para incorporar ao conceito do movimento essas novas concepções;

d) A busca de mais-valor na circulação da mercadoria não se expressa somente no tempo menor que busca uma tendência a zero de maximização completa pela rapidez e fluidez das cargas, mas também na quase mistura da produção junto às cargas nas ZALs (Zonas de Apoio Logístico);

e) Tendência da especialização dos terminais e também na concentração das atividades por corporações que passaram a controlar as cargas, à medida que tiveram acesso ao sistema da rede de portos, informatizada e online. (MORAES, p.232, 2017)

No Brasil, os portos continuam sujeitos a competição e o conjunto de condições que os tornam atrativos para as empresas, com a influência da inserção brasileira na divisão internacional do trabalho. Inserindo-os em uma lógica em que um aspecto importante é a sua capacidade de escoamento de produtos capazes de se integrar no comércio mundial. De acordo com Monié e Vasconcelos (2012),

O imperativo de fluidez também leva os armadores a privilegiarem escalas em nós portuários que, apesar de não contarem com hinterlândia terrestre de porte, estão estrategicamente localizados nos eixos marítimos que conectam os três polos da Tríade³. (MONIÉ e VASCONCELOS, 2012, p.9)

Os pontos levantados por Moraes (2017) no Brasil apresentam proximidade com o processo de transformação descrito por GODOY (2000) e MONIÉ e VASCONCELOS (2012), na configuração dos portos a partir, da segunda fase da relação Porto-Cidade. A globalização passa a exigir maior adequação à fluidez do mercado mundial. O resultado desse processo é uma nova configuração para os portos que atuam cada vez mais especializados ou monofuncionais, inseridos em uma dinâmica de reprodução de valor cada vez mais distante, em escalas de ação do nível local.

Para adequação às dinâmicas de atuação dos portos no Brasil, exigem-se transformações institucionais e legislativas para esses. Desde os anos 1990, visando aumentar sua atratividade, estabelecem-se novos marcos legais para os portos; como a Lei dos Portos em 1993 e o Novo Marco Regulatório com a Lei Federal Nº12.815/2013 (MORAES, 2017). O ponto é que, mais recentemente, tem-se ampliado no Brasil a lógica de inserção ao gigantismo naval como descrito na fase dois apresentadas por Godoy (2000). Porém, cabe apresentar o cenário atual da relação entre os próprios portos no Brasil,

Explicando melhor: como já foi descrito, o gigantismo naval leva ao gigantismo portuário, à verticalização e hierarquização, com a definição de portos escolhidos para serem hubs de distribuição, deixando aos demais uma

³ Segundo Monié e Vasconcelos (2012), a Tríade é composta pela relação entre um sistema de portos secos, zonas de atividades logísticas e centros de distribuição.

tarefa secundária de recebimento ou envio das cargas por cabotagem até o porto central de distribuição. O que se observa nesta última década é uma pressão dos armadores e operadores para o país definir qual porto será o hub nacional ou mesmo o hub de distribuição da América do Sul. (MORAES, 2017, p.298)

Assim, aumenta-se também a pressão pelas reformas na regulação das atividades portuárias para que se crie um ambiente com maior competitividade, tentando evitar a concentração ou monopolização pelos portos. Um fator determinante nesse processo, e também para a continuidade do porto do Açu, foi a mudança da regulação da atividade portuária por meio do “Novo Marco Regulatório dos portos” ou Lei Nº12.815/13⁴, que resumidamente buscava,

...a possibilidade efetiva de concessão do porto organizado à iniciativa privada, com vistas à administração e exploração de sua infraestrutura por prazo determinado; a autorização de exploração de terminais de uso privados sem a distinção de uso exclusivo ou misto; a redefinição do arranjo institucional do setor portuário, culminando na separação de atribuições entre o Poder Concedente e o órgão regulador da atividade portuária; a ampliação das competências da ANTAQ, que passa a assumir um papel essencialmente de órgão regulador, como realizar licitações e efetivar a fiscalização no setor; a centralização das políticas e decisões referentes aos portos no âmbito do governo federal, mais especificamente na Secretaria dos Portos da Presidência da República e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (REGO, p. 67, 2014)

Nesse sentido, a atual situação dos portos no Brasil está inserida em uma lógica que extrapola as fronteiras físicas dos portos, o aumento da demanda por produtos primários, como minério de ferro e petróleo, estimula a corrida dos portos para se inserir nessa dinâmica comercial, contudo, o processo de competição entre os portos tende a promover uma disputa por concentração das atividades portuárias, distanciando-as cada vez mais da atividade produtiva da cidade. Para compreender o papel do Porto do Açu, faz-se necessário resgatar o seu histórico de implantação e suas respectivas mudanças frente ao cenário de competição entre os portos.

⁴ LEI Nº12.815/13 disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2013/lei/l12815.htm acesso em 29/06/2018

2.2- DO PROJETO MINAS RIO AS MUDANÇAS ATUAIS, HISTÓRICO DO PORTO DO AÇU

No ano de 2003, o então Governador do Estado do Rio de Janeiro, Anthony Garotinho, por intermédio de um de seus secretários⁵, apresenta ao empresário Eike Batista o projeto de construção de um porto a serviço de apoio das atividades naval e petrolífera da Bacia de Campos (LEO, 2014). Assim como o estado, o empresário também possuía interesse na construção do porto para o escoamento do minério de ferro produzido em Minas Gerais. O investimento no porto, inicialmente, era previsto em 3 bilhões de reais, com recursos da Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro (CODIN) e o grupo EBX (AGB, 2011)

Homem de confiança do governador Anthony Garotinho e de sua mulher, sucessora no governo do estado, Rosinha Garotinho, Wagner Victor chegou a avançar nas negociações com a Petrobras, durante o governo Fernando Henrique Cardoso, para criar o complexo portuário dedicado ao gás e ao petróleo, na região de São João da Barra, de frente para os locais de exploração de petróleo na bacia de Campos. Com seus colaboradores, o secretário conseguiu a aprovação de uma lei que autorizava o governo estadual a participar com até 33% nos investimentos do projeto. As leis de incentivo industrial do estado já garantiam redução de impostos e outros incentivos à instalação de indústrias no local. (LEO,2014, p.98)

O empresário Eike Batista, em 2005, compra duas fazendas na região de São João da Barra para instalar um porto com objetivo de exportar minérios, com a participação da sua empresa MMX, a pedra fundamental do porto foi lançada em 2006. A base estruturante do porto estava diretamente ligada a construção de um mineroduto, para o escoamento do minério de ferro oriundo do estado de Minas Gerais, até o porto. O sistema Minas-Rio, criado, faz a ligação entre a mina localizada no município de Conceição de Mato Dentro-MG, até o litoral do município de São João da Barra-RJ. No total, o mineroduto atravessa 32 municípios dos dois estados (27 em Minas Gerais e 4 no Rio de Janeiro), com 525km de extensão. (COSTA, 2018) Na imagem a seguir,

⁵ Wagner Victor ex-secretário de Energia, Indústria Naval e Petróleo do Rio de Janeiro, atualmente secretário de educação do mesmo estado, formado em engenharia e administração por universidades do Rio de Janeiro, pós-graduado em finanças pela Fundação Getúlio Vargas e em gerência de projetos pela universidade de Harvard

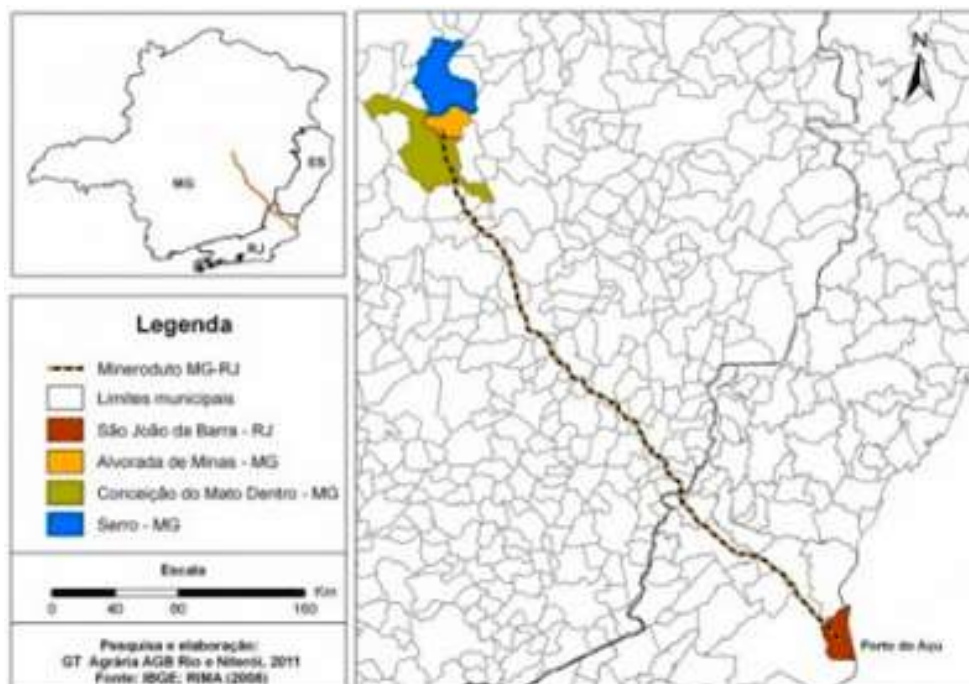


FIGURA 1- Mineroduto Minas-Rio, Fonte: Pedlowski (2018) disponível em, <<https://blogdopedlowski.com/2018/04/05/mineroduto-minas-rio-e-as-muitas-duvidas-sobre-sua-condicao-estrutural>>

O contexto econômico internacional ajuda a entender os interesses dos empresários e do Estado no empreendimento. O preço da commodity minério de ferro se eleva no mercado internacional, impulsionado pelo aumento da demanda, tornando de grande interesse sua produção e comercialização. O Grupo X buscava por meio do porto atender a nova demanda de capacidade de navios de transporte de graneis para se inserir no mercado mundial, recebendo a 5ª geração de navios com capacidade de transportar entre 6mil a 8mil TEU's, e os navios inseridos na rota da China. O porto então passaria a ter potencial para receber navios com calado de até 18,5m, capazes de transportar 11mil TEUs (JUNIOR et al. 2011).

O aumento de interesse pela mineração possibilitou ao empresário Eike Batista atrair novos parceiros para o seu empreendimento, entre eles, a empresa de mineração Anglo-American que em 2007, compra o projeto Minas-Rio por algo em torno de US\$6 bilhões. (PESSANHA,2013).

Com a venda do mineroduto, o empresário enxergou a possibilidade de ampliação do projeto do porto, inserindo mais um terminal e pressionando o poder público para viabilizar o aumento do projeto, culminando na criação do Distrito Industrial de São João da Barra (DISJB), por meio de vários decretos de desapropriação. Depois de feitas as desapropriações, a empresa do grupo LLX adquire as mesmas áreas. Assim, além do porto, projeta-se uma

série de empreendimentos dentro de um condomínio industrial, sendo conhecido como Complexo Logístico Industrial e Portuário do Açú (CLIPA). Além do DISJB, há a retroárea de 7.036 hectares adquirida pelo Grupo X, para abrigar indústrias cimenteiras, montadoras de automóveis, siderúrgicas, termoelétricas, indústria de apoio a exploração de petróleo, conforme a primeira versão do projeto (PESSANHA,2015, AGB ,2011). Contava ainda com a construção da “Cidade X”, projetada pelo arquiteto Jaime Lerner à serviço do empresário Eike Batista, na vizinhança do complexo industrial, a prevista para abrigar 50 mil moradores.

A extensão do empreendimento, tanto no solo, quanto no mar, acentuou a preocupação com os efeitos no ambiente em consequência da sua implantação. O Relatório dos Impactos Socioambientais do Complexo Industrial-Portuário do Açú, produzido pela Associação dos Geógrafos Brasileiros (AGB,2011) expôs uma diversidade de conflitos produzidos pela implantação do complexo. Segundo o relatório, o processo de licenciamento ambiental, desde o mineroduto até o complexo, foi marcado por uma série de irregularidades no exame dos impactos e no processo institucional de licenciamento que ocorriam de maneira não convencional, além de não incluir nesse processo a população local.

O instável limite entre as competências legais e institucionais dos órgãos ambientais e a separação indevida dos empreendimentos no processo de licenciamento ambiental desde seu início no estado de Minas Gerais parece iniciar o rol de inconsistências neste processo. As licenças ambientais foram emitidas por instituições públicas diferentes, em níveis de competência distintos, além de não caracterizar as relações de sinergia e cumulatividade dos impactos socioambientais. Adotou-se a substituição da análise de totalidade e abrangência do projeto pela avaliação frágil de suas várias repartições, estruturando, assim, uma notória arbitrariedade e incoerência no licenciamento. (AGB, p.21, 2011)

A área localizada no 5ºDistrito de São João da Barra, desapropriada pelo Decreto n.41584, em benefício do DISJB, impactou 1.500 famílias de pequenos agricultores, com sua remoção forçada, além dos efeitos diretos na destruição de grandes áreas de restinga (COSTA, 2018). O fato revela a existência de relações espúrias entre o interesse privado e o interesse do poder público.

É importante salientar, que tanto o condomínio industrial, quanto o porto são empreendimentos a serem construídos e geridos com recursos privados. No entanto, tal desapropriação está sendo feita com recursos de uma autarquia pública, o que só demonstra a determinação do governo do estado em garantir a instalação de ambos no município. (AGB, 2011, p.44)

Nos primeiros anos da construção do Porto, o empresário Eike Batista contava com uma expectativa de investimentos em torno de 3 bilhões de reais com geração de 10 mil empregos diretos na sua infraestrutura (AGB,2011). O empresário anunciava seu empreendimento como a “Roterdã tropical”, divulgando sua capacidade, a fim de captar novos parceiros e indústrias para o complexo industrial. Porém, ocorreram sucessivas desistências dos possíveis parceiros. Segundo Pessanha (2015), o consequente descumprimento dos prazos das obras culminou com a negativa de diversas empresas a se instalar no Açu, como a indústria automotiva e a siderúrgica chinesa, somando mais problemas para a continuidade da realização do porto pelo Grupo X a seguir,

O atraso nas obras, problemas ambientais e desistências de empresas geraram um clima de incerteza em relação ao futuro do porto. O ano de 2013 marcou a queda das ações das empresas do Grupo EBX na bolsa de valores, venda e passagem de comando de suas companhias e do processo de recuperação judicial da OGX e da OSX. (MAIA, p.25, 2016)

Em 2012, quando essa série de problemas se intensifica e passa a inviabilizar a construção do Porto, o empresário Eike Batista busca auxílio junto ao Governo Federal, se utilizando da posição estratégica do porto com relação a exploração de petróleo, negociando com a Petrobras. Contudo, já em 2012, o projeto urbano havia sido reduzido de cidade para bairro. Até que em 2013, a empresa do Grupo X, responsável pelos negócios imobiliários REX, apresentou outro projeto ocupando 200mil/m² dos 11mi adquiridos pelo Grupo, com um hotel e 1,3 mil apartamentos, com financiamento público (MAIA,2016).

A saída seria atrair investimentos para o porto contando com a Petrobras se tornando uma das bases de sua operação. Além disso, O BNDES, como um dos acionistas do Grupo X, financiou aproximadamente uma quantia de R\$520 milhões para o empreendimento. Portanto, havia interesse do Governo Federal em manter o projeto, até a venda de poços de petróleo da Petrobras à OGX foi entendida pelo mercado como uma forma de sustentar o grupo X. (PESSANHA, 2015).

Porém, o otimismo que circundava o Grupo X começa a desaparecer, os primeiros resultados da empresa OGX – de exploração e produção de petróleo e gás - pertencente ao grupo – revelando a inviabilidade econômica dos poços adquiridos - levaram a uma queda de seu valor de mercado culminando, no final de 2013, com o pedido de concordata. A partir disso, o empresário Eike Batista passa iniciar um processo de divisão do Grupo, abrindo mão do controle de diversas empresas como a MPX, empresa de energia; a MMX, de mineração,

duas das mais importantes para o grupo no porto do açu; a OSX, o estaleiro do porto e finalmente a petrolífera OGX (MAIA,2016).

A OGX mudou o discurso de otimismo que possuía sobre campos de exploração na Bacia de Campos- elevando o valor de suas ações na bolsa de valores, - reavaliando sua produção, para desespero dos acionistas da petroleira. A empresa, que acumulava uma dívida de US\$ 5 bilhões, em 2013, possuía um valor de mercado de R\$ 744 milhões⁴. A “quebra” da OGX refletiu sobre as demais empresas do grupo, a começar pela OSX, que contava com as demandas geradas a partir da construção de plataformas para atender ao setor offshore. Ambas entraram em recuperação judicial, sem obtenção de êxito. (PESSANHA, p.37, 2015)

Apesar desse cenário, o empresário buscou, no ano de 2013, firmar diversas parcerias com outras empresas para tentar salvar o seu empreendimento e principalmente manter a posição de sócio majoritário no negócio. Tais associações foram direcionadas a empresas que prestam serviço de apoio a exploração de petróleo, além da renegociação da dívida da LLX junto ao banco Bradesco, um montante equivalente a R\$767,7 milhões (PESSANHA, 2015).

No dia 11 de dezembro de 2013, é anunciado que a LLX deixa de ser controlada pelo empresário, passando o controle para o fundo de investimentos de origem estadunidense *Energy and Information Group* (EIG). Em seguida, o EIG abandona o nome anterior ligado ao grupo X e se transforma em Prumo Logística Global assumindo o controle do Porto do Açú, com o ex-dono mantendo aproximadamente 21% das ações e abandonando o conselho administrativo da empresa (PORTO DO AÇU, 2018).

Com a “troca de mãos”, o fundo de investimento EIG começou a renegociar as dívidas oriundas do grupo X com os credores, e assumiu a conclusão das obras no Porto. A nova gestora do porto passou a realizar suscetivos aportes de investimento no porto, reduzindo gradativamente a participação dos outros acionários, incluindo nesse processo a redução da participação do ex-proprietário Eike Batista, que por conta das dívidas contraídas, repassou a sua parte para o fundo de investimento Mubadala. Dessa forma, o fundo EIG passou a controlar 74,6% das ações do porto, com o grupo Mubadala e Eike Batista com 6,7% de participação cada e outros 12% com outros acionistas minoritários. (MORAES, 2014)

Como novos proprietários a Prumo, controlada por um fundo de investimento que possui participação em diversos negócios no setor energético, vê através do porto a oportunidade de participar do desenvolvimento do pré-sal, vista a proximidade com a bacia de Campos. Segundo o site da empresa,

O Porto do Açú se apresenta como a principal solução para a instalação de empresas do setor de O&G. No Porto poderão ser

instaladas bases para movimentação e tratamento do petróleo, base de apoio para as operações *offshore* de E&P e polo metal mecânico dedicado à indústria de Petróleo e Gás.(PRUMO, 2014, disponível em <<https://www.portodoacu.com.br/Lists/Notcias/DispForm.aspx?ID=80>>

O anúncio da captação de recursos ocorreu logo após a primeira operação bem-sucedida no porto; o navio de bandeira panamenha Key Ligth foi carregado com 80 mil toneladas de minério de ferro. Sinalizando que, apesar da mudança do controle do porto, ainda se mantinha como um dos objetivos do empreendimento, o transporte de minério.

Semelhante ao empresário Eike Batista e as ações do Grupo X criando várias empresas de segmentos distintos que operariam no porto, a Prumo buscou outras empresas de segmentos distintos promovendo associações com intuito de criar novos negócios. Nesse sentido o Quadro 1, a seguir, contém as empresas que se associaram à Prumo e os respectivos nomes, que surgiram a partir da sociedade.

Quadro 1

Empresas associadas à PRUMO e respectivas subsidiárias, atuantes no Porto do Açu

Empresa Sócia	Subsidiárias
AngloAmerican	Ferroport
BP Marine	BP Prumo
GranEnergia	Dome
Oiltanking	Açu Petróleo
Siemens	Gás Natural Açu

Fonte: PORTO DO AÇU, elaboração do autor, acesso em jun./2018, disponível em <https://www.portodoacu.com.br/SitePages/sobre-o-porto/clientes-e-socios.aspx>

Cabe ressaltar que, desse conjunto de parceiras, apenas a Gran Energia tem nacionalidade brasileira; todas as outras empresas são de origem estrangeira. Anglo American e BP Marine são originárias da África do Sul e Inglaterra, respectivamente. As duas últimas são de origem

alemã. Quanto a finalidades das empresas criadas, estão dispostas da seguinte maneira: a Ferroport participa da exportação de minério; a Açú Petróleo realiza o transbordo de petróleo; a BP Prumo é especializada em fornecimento de combustíveis marinhos; a Dome oferece manutenção e reparos navais; a Siemens na construção de termoeletrica. Apenas a Anglo American é parceira no setor de mineração, sendo uma das sócias remanescentes da época do Grupo X. O porto também se associou a outras empresas para a realização do seu condomínio logístico, a multinacional TRX e a Euro Urbanismo para a construção do centro de Conveniência, essas duas associações participam da “Condlog” e “Estação Açú”.

O Porto do Açú está em operação desde 2014, possuindo uma área total de 130km², - totalizando mais de 1/3 da área total do município - e 9 terminais divididos entre áreas offshore e onshore, com 17km de píeres. Nos terminais offshore, estão os serviços de transbordo de petróleo, exportação de minério, e comercialização de combustíveis marítimos. Nos terminais onshore, estão os terminais Multicargas e os terminais das empresas de apoio aos serviços navais e de petróleo.

As figuras apresentadas a seguir 2, 3, 4 e 5 são imagens áreas do porto disponibilizadas no endereço eletrônico da empresa Prumo. Na Figura 2, abaixo, está representado todo o conjunto do empreendimento. Nota-se que há diferença de coloração na marcação dos itens representando: verde, em operação; laranja, em construção; vermelho, em projeto.



Figura 2- Complexo Portuário do Açú

Fonte: PORTO DO AÇU, elaboração do autor, jun./2018, disponível em <<https://www.portodoacu.com.br/SitePages/sobre-o-porto/porto-do-acu.aspx>>

A Figura 3, a seguir, compreende área dos Terminais *onshore*, que possui ainda um canal navegável, este terminal abriga atualmente (setembro/2018) nove empresas, a seguir,



FIGURA 3 -Terminal Onshore

1. Wärtsilä - 22.193 m² **2.** TechnipFMC - 289.800 m² **3.** NOV - 121.905 m² **4.** Intermoor - 52.302 m² **5.** Edison Chouest - 597.400 m² **6.** Porto do Açu | Terminal Multicargas (T-MULT) **7.** Gerdau **8.** Dome **9.** Anglo American **10.** BP-Prumo - 215.079m² **21.** Terminal GNL **22.** Terminal de líquidos **23.** Terminal de reparos **24.** Área disponível - 1.090.746m² **25.** Indústria naval - 3.200.000 m² **26.** Planta de liquefação **27.** Parque logístico **28.** Unidade de processamento de gás natural **29.** Centros integrados de distribuição e armazenagem

Fonte: PORTO DO AÇU, jun/2018, disponível em <<https://www.portodoacu.com.br/SitePages/sobre-o-porto/porto-do-acu.aspx>>

O terminal onshore, representado acima na Figura 3, possui em sua maioria terminais voltados à indústria petrolífera. Já o terminal offshore, na Figura 4, abriga os terminais de exportação de minério e os terminais de transbordo de petróleo. Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ, 2017), em 2016, o porto começa a figurar entre os 10 maiores exportadores de minério de ferro do país. A Figura 4, a seguir, representa a situação atual de localização das empresas no terminal offshore.



FIGURA 4- Terminal Offshore

11. Ferroport - Terminal de minério de ferro **12.** Açú Petróleo **13.** Oiltanking - Terminal de petróleo

Fonte: Porto do Açú, jun./2018, disponível em <<https://www.portodoacu.com.br/SitePages/sobre-o-porto/porto-do-acu.aspx>>

Uma das partes mais emblemáticas do empreendimento está representada na Figura 4, a seguir, a retro área do porto destinada a instalação de diversas indústrias. Em 2017, o então presidente, Michel Temer assinou, no dia 27 de dezembro de 2017, o decreto que criou a Zona de Processamento de Exportação no Açú (ZPE) possuindo área de 2 km². As ZPE's são áreas quase exclusivamente voltadas para a circulação de produtos destinados à exportação, como apresenta a Prumo a seguir

As ZPE's são áreas de livre comércio, destinadas à instalação de empresas, com 80% de sua produção voltada para a exportação. As empresas localizadas em uma ZPE são beneficiadas com incentivos fiscais, como a isenção de impostos federais, entre eles o Imposto de Importação (II), Imposto sobre Produtos Fabricados (IPI), contribuição Social sobre Receita Bruta (PIS), Contribuição Social - Lucro Presuntivo Tributário (Cofins), e Taxa adicional de frete para a renovação da Marinha Mercante (AFRMM). (PRUMO, disponível em <<https://www.portodoacu.com.br/Lists/Notcias/DispForm.aspx?ID=482>>)

Segundo o Ministro da Indústria e Comércio Exterior, Marcos Pereira, a ZPE cria uma expectativa de investimento em torno de R\$40 milhões, além de fortalecer e incentivar não só o comércio exterior, mas também estimular a produção local e regional. A referida zona está representada pelo item 34 na Figura 5 abaixo, figura que representa também a retroárea e a parte central do complexo.



FIGURA 5- Terminais e área industrial.

11. Ferroport - Terminal de minério de ferro 17. InterRio Hotel 18. Açu Condlog | Condomínio Logístico 30. Truck Center 31. Unidade de tratamento de petróleo 32. Indústrias metalomecânica 33. Heliporto 34. Zona de Processamento de Exportação (ZPE)

Fonte: PORTO DO AÇU, elaboração do autor

Além das ZPE's, em 2017, a Prumo firmou um contrato de parceria com o Porto da Antuérpia, um dos maiores do mundo. O investimento estrangeiro representará 1,176% do Capital Social do Porto do Açu, com expectativa de mais U\$10milhões em investimentos nos próximos anos para a criação de infraestrutura no Terminal Multicargas, segundo Moraes (2017), o acordo pode vir a ser mais um reflexo da concorrência que ocorre entre os portos, que visa a articulação e atração de donos de grandes navios.

As Figuras 2,3,4 e 5 apresentaram o complexo do Açu e o conjunto de empresas que já estão operando e outras em processo de construção; porém, faz-se necessário compreender a relação dos portos com a cidade, como indica a literatura apresentada na primeira parte deste capítulo. A relação de empresas que atuam no porto do Açu e as suas origens podem contribuir para demonstrar como o porto está distante dos processos industrial e comercial locais. O Quadro 2, a seguir, lista (com exceção as subsidiárias e as empresas controladas pela Prumo, como a Condlog e Estação Açu) as empresas que atuam no complexo, a seguir

Quadro 2
Empresas atuantes no Porto do Açu

Empresa	País de Origem
Chevron	Estados Unidos
Edison Choust Offshore	Estados Unidos
Gerdau	Brasil
Intermoor	Estados Unidos
Interrio	Brasil
National Oilwell Varco	Estados Unidos
Petrobras	Brasil
Shell Brasil	Inglaterra-Holanda
Technip	França
Vallourec Tubos	França
Wartsila	Finlândia

Fonte: PORTO DO AÇU, elaboração do autor, jun/2018 disponível em <https://www.portodoacu.com.br/SitePages/sobre-o-porto/clientes-e-socios.aspx>

A partir do quadro acima, pode-se observar que a maioria das 11 empresas que atuam no porto são de origem estrangeira, apenas três são nacionais. Além disso, oito delas (Chevron, Edison Choust, Intermoor, National Oil Varco, Petrobras, Shell, Technip, Vallourec) estão diretamente ligadas ao setor petrolífero, utilizando o porto como base de apoio ao serviço offshore. A Wartsila é descrita como apoio de serviços navais e geradores. Cabe destacar, que apenas a Gerdau, nessa relação, atua no porto no segmento de aço, a única do ramo siderúrgico no local.

A nacionalidade das empresas expõe a forma de integração atual dos portos, inseridos numa dinâmica global de comércio, com pouca articulação as atividades locais, vide que essas empresas estão voltadas a produção de bens de exportação. O Porto desde o seu projeto inicial vem se reconfigurando para atender as exigências das novas relações do porto com os fluxos comerciais.

Além disso,

O que se quer destacar é que o processo de apropriação do território pelos grandes capitais nacionais e internacionais se estende às atividades subsidiárias dos GIs, sobrepondo-se aos capitais de médio porte locais tradicionais, esvaziando o controle dos grupos sociais e do poder local sobre as dinâmicas urbana, econômica e de infraestrutura. Prevalece o padrão de “comando de fora das decisões estratégicas” e de controle sobre a dinâmica territorial urbana e regional, a partir de fora e ditado pela dinâmica do mercado, ao sabor da instável, insegura e volátil, economia internacional. (CRUZ et al., 2016, p.14)

Assim, o empreendimento instalado em São João da Barra apresenta características influenciadas pela dinâmica mundial de concorrência e “monofuncionalização” dos portos. Entender o papel do Porto do Açu nessa dinâmica capitalista mundial e o seu funcionamento no município de São João da Barra exige a atenção para as constantes variações do cenário mundial que ocorrem em ritmo acelerado. Nesse processo, se torna importante compreender a capacidade do empreendimento em alterar suas próprias estruturas de funcionamento, como já ocorrido. Desde a inauguração da pedra fundamental em 2008, o Porto do Açu passou por diversas “atualizações”, indo da especialização em minério, para o apoio as atividades petrolíferas, visando se integrar às demandas impostas pelo cenário mundial e às estratégias de inserção do Brasil nesse cenário, além de responder aos conflitos ambientais e sociais que caracterizam, desde o início, a sua implantação e operação.

Portanto, para entender as questões que envolvem as articulações Porto do Açu com o território e a sociedade locais, torna-se necessário entender algumas características das dinâmicas contemporâneas do capitalismo mundial. O capítulo a seguir apresenta alguns dos mais importantes impactos da instalação do Porto do Açu.

2.3- O PORTO DO AÇU E OS IMPACTOS ESTRUTURAIS EM S. JOÃO DA BARRA

Desde o projeto do mineroduto, ligando Minas Gerais ao Açu, em São João da Barra, desnuda-se uma série de conflitos recorrentes, quando se trata da realização de um Grande Projeto de Investimento. De um lado, encontra-se o interesse dos empresários e do grande capital, que enxergam o projeto sob exclusiva perspectiva de lucros; de outro, os pequenos agricultores, pescadores e moradores da região onde se instala o empreendimento.

Nesse sentido, o município de São João da Barra passa a ser alvo de constantes debates e expõe o *modus operandi* dos Grandes Projetos de Investimento, capazes de alterar a estrutura de um município em diversas dimensões (VAINER e ARAUJO, 1992; PIQUET, 1993; CRUZ, 2012, BRANDÃO, 2010).

De acordo com Costa (2018), o projeto Minas-Rio revela a forma autoritária como são instalados esses empreendimentos, sem a participação da comunidade local e legitimado por meio de Decretos, fundamentados nos aparatos legais do Estado e que se utilizam de ferramentas militares para viabilizar as suas ações. Somente no 5º Distrito de São João da

Barra, onde atualmente está instalado o Porto do Açú, 1500 famílias foram desapropriadas, o equivalente a 90% das terras do Distrito,

As desapropriações são muito superiores às necessidades operacionais do Complexo. Elas fazem parte do mecanismo de concentração de terras, que intensifica o processo de acumulação de capital fundiário. Este processo de acumulação realizado por tal empreendimento vem tentando destruir o processo de construção da autonomia dos pequenos agricultores e pescadores, na tentativa de reduzir suas ações de resistência, separando-os do seu meio fundamental de produção que é a terra. (COSTA, p.90, 2018)

Para a AGB (2013), o quadro da questão fundiária se materializa no GPI tratado neste trabalho em 12 questões, a seguir,

(1) desapropriação, por suposta utilidade pública, dos agricultores de São João da Barra-RJ e transferência de suas terras a preços irrisórios para o controle privado; (2) pressão sobre famílias em São João da Barra-RJ para venda das terras a preços irrisórios; (3) reassentamento ilegal e inadequado das famílias desapropriadas em São João da Barra-RJ; (4) ação de desmobilizadores sociais para antecipar possíveis reações contrárias das populações atingidas, buscando cooptar lideranças locais e dividir as comunidades; (5) ameaça de despejo de famílias do assentamento Zumbi dos Palmares, em Campos-RJ em função da construção de uma variante da BR-101; (6) ameaça de expulsão de famílias dos assentamentos Ilha Grande e Che Guevara em função da criação do Parque Estadual da Lagoa do Açú, como compensação ambiental dos danos causados pelo CIPA; (7) desapropriação de agricultores por suposta utilidade pública em Conceição do Mato Dentro-MG e demais municípios para instauração das minas e dos dutos por preços irrisórios; (8) reassentamento inadequado das famílias em Conceição do Mato Dentro-MG e região; (9) ação de desmobilizadores sociais sobre famílias em Conceição e região para venda das terras a preços irrisórios; (10) destruição de formas comunitárias tradicionais de uso da terra em Minas Gerais; (11) invisibilidade e desconhecimento de comunidades atingidas em Conceição do Mato Dentro-MG; e (12) fragmentação do processo de licenciamento ambiental;(AGB, p.50, 2013)

Além das relações com os agricultores, também foram atingidos os envolvidos diretamente em uma das atividades mais tradicionais do município; os pescadores. Segundo o relatório da AGB (2011), estimou-se que 58% do perímetro costeiro do município passou a ser controlado pelo empreendimento. Além disso, também se alteram as rotas e a distribuição das áreas de pesca influenciadas pelo tráfego das mega embarcações no Porto do Açú (COSTA, 2018).

Apesar desse cenário de transformação negativa causada pelo empreendimento, a mídia local, segundo Maia (2016), na maioria dos conteúdos produzidos, apresentava o Porto como uma possibilidade de realização do “Desenvolvimento” da cidade e da região. Segundo

Costa (2018), essa visão é repassada para os pequenos produtores e pescadores, classificando o trabalho realizado por eles como penoso e de pouco valor. Para a autora

Essa região, com a chegada do porto e de todo complexo que os ditos formadores de opinião denominavam de “moderna”, tida como geradora de trabalho e renda, teria seu centro econômico na atividade industrial de ponta, partindo do processamento e exportação de produtos primários, minérios, e chegando à fabricação de automóveis, destinados à exportação. De outro lado, a organização dos trabalhadores, camponeses, e pescadores que vêm insistindo em permanecer na terra e lutando pela manutenção de suas formas de vida passadas de geração em geração, é considerada uma luta contra o progresso da Região, do Município, do Estado e do País. (COSTA, p. 91, 2018)

Outra característica dessa face da implantação do Porto é a degradação ambiental, o relatório produzido pela AGB em 2011 já destacava a incompatibilidade do empreendimento com relação as características do litoral norte do estado, por se tratar de um a região única e diferenciada. Além do complexo estar localizado na região do deltaica do rio Paraíba do Sul, que conta com lagunas, charcos pequenos córregos, brejos costeiros. (AGB, 2011) O trecho que compreende a Grussaí, também no litoral de São João da Barra, até a Lagoa Feia, divisa entre os municípios de Campos e Quissamã, é considerado prioridade extrema para a conservação das tartarugas marinhas, por se tratar de uma faixa litorânea onde ocorre a desova das tartarugas. Segundo a AGB (2013), as restingas e os cordões litorâneos ocupam aproximadamente 75% do território do município, incluindo a área do Porto do Açú.

As transformações no uso do solo do município de São João da Barra acabam materializadas nos Planos Diretores do município, tais planos têm como objetivo realizar o ordenamento do território. O último plano realizado antes da instalação do Porto foi em 2006, cabe destacar, que esse também foi o último plano a ser realizado sem a influência do Porto do Açú, realizado integralmente pela FUNDENOR. Entretanto, o início das obras no 5º Distrito começa a exigir a reformulação do Plano Diretor, criando as áreas portuárias e industriais. Em 2011, inicia-se um processo de revisão do plano Diretor, realizado por uma empresa convidada pela Prefeitura de São João da Barra, a Jaime Lerner Arquitetos Associados, o convite foi feito por meio da empresa responsável pelas obras do Porto, demonstrando o interesse na realização de tal revisão (CEZARIO, 2014; FERREIRA, 2017)

Dessa forma, afim de investigar os efeitos da instalação de um GPI, o Capítulo 2, a seguir, visa analisar as mudanças ocorridas no município de São João da Barra, englobando os anos que antecederam o início das obras de construção do Porto e os anos após a conclusão do Porto e início de sua operação.

CAPÍTULO 3- A ESTRUTURA SOCIOECONÔMICA DE SÃO JOÃO DA BARRA

Neste capítulo, busca-se, por meio de uma série de dados do município de São João da Barra, analisar o quadro socioeconômico do período que compreende os anos de 2006 - momento que antecede o início da construção do Porto do Açu, em 2007, e o enquadramento do município de SJB como produtor de petróleo, em 2008 o que implicou o aumento da receitas de petróleo recebidas - até 2017, quando o Porto do Açu completa 4 anos de operação, e o projeto da PRUMO, que substituiu o do Eike Batista, se define e toma forma, com diversas empresas já instaladas na retroárea do porto. Com isso, objetiva-se levantar questões e contribuir para o debate sobre a relação do Porto do Açu com o município e o seu “desenvolvimento”, enquanto um caso que possibilita avaliar as potencialidades de um Grande Projeto de Investimento em um município de pequeno porte, considerando-se as especificidades de um Complexo Portuário vinculado à economia internacional.

Cabe lembrar que, a localização do município de São João da Barra, no Norte Fluminense, representa que o município está inserido na dinâmica econômica da indústria regional do petróleo, tanto pelo mercado de trabalho, quanto pelas rendas petrolíferas. Nesse sentido, desde o início do projeto de construção do Porto do Açu, se vê acentuada a relação existente entre a arrecadação do município e a Indústria de Exploração e Produção de Petróleo e Gás da Bacia de Campos.

Considerando que os GPI's atraem população em busca de emprego, seja na etapa inicial de construção, seja na expectativa para a fase de operação, é importante observar a dinâmica demográfica do município no período delimitado.

Tabela 1
População estimada município de São João da Barra

Ano	População
2006	28.775
2007	28.889
2008	30.348
2009	30.595
2010 ⁶	32.747
2011	33.136
2012	33.512
2013	33.951
2014	34.273
2015	34.583
2016	34.884
2017	35.174

Fonte: IBGE

A Tabela 1, acima, expõe uma das tendências dos grandes projetos de investimento, o crescimento demográfico. Autores como Escobar, Vainer e Araújo (1992), Piquet (1998) e Cruz (2007) apontam que um dos efeitos da instalação dos GPI's, devido a grande expectativa em torno da geração de empregos é o aumento populacional. No período analisado, a população de SJB cresceu em média 1,86% ao ano e a população estimada em 2017 comparada a população estimada em 2006, o aumento foi equivalente a aproximadamente, 22% no total neste período. Esse crescimento merece destaque, pois mesmo após o município de São João da Barra ser inserido na economia petrolífera, no período entre os anos de 1991 e 2000, o crescimento populacional foi de 0,62% por ano período, ou seja, a média anual dessa década foi três vezes menor que a média anual no período de 2006-2017, enquanto no Brasil e no estado do Rio de Janeiro, o período entre 2006-2017 registrou em média, aumento de 0,96% e 0,61% ao ano respectivamente, ou seja, o crescimento no município é quase o dobro da média nacional e três vezes maior do que a média e estadual (TERRA, 2004; IBGE, 2018).

Cruz (2016) aponta que o município de São João da Barra, apesar de ser um dos municípios mais beneficiados com as rendas petrolíferas, como o autor chama de petrorrentistas, por serem dependentes das rendas petrolíferas muito elevadas em comparação com os demais municípios que recebem o mesmo nível de renda, SJB apresenta um dos

⁶ Ano do Censo Demográfico realizado a cada decênio, nesse caso o valor referente a população de 2010 não é estimado, mas sim oriundo dos registros do Censo 2010.

menores crescimentos demográficos entre 1991-2000, reforçando a tese de que nos municípios onde não há empresas nem instalações do Complexo Petrolífero, embora haja elevada receita de rendas, não há impacto demográfico relevante. O salto na demografia do município passa a ser maior a partir do início das obras no Açú, que coincide com o período em que ocorre um grande salto no volume de receitas do petróleo como se vê na Tabela 2, a seguir, o que já aponta uma interrelação entre os impactos da economia do petróleo e os do Porto, em alguns aspectos.

TABELA 2
Receitas do petróleo corrente e corrigidas

ANO	Rec. do petróleo corrente	Rec. Do petróleo IGP-DI	Rec. Do petróleo INPC
2006	R\$54.963.765,14	R\$112.008.849,83	R\$108.440.019,11
2007	R\$45.948.760,90	R\$89.037.564,91	R\$87.048.589,07
2008	R\$161.426.806,30	R\$278.001.437,60	R\$284.386.632,13
2009	R\$168.329.125,44	R\$289.089.403,30	R\$283.469.094,95
2010	R\$202.853.588,92	R\$325.175.168,98	R\$324.679.212,02
2011	R\$251.456.066,18	R\$374.609.734,69	R\$377.626.478,18
2012	R\$233.262.154,92	R\$327.329.517,96	R\$332.433.726,49
2013	R\$228.789.216,02	R\$302.140.867,34	R\$306.272.398,15
2014	R\$237.085.764,29	R\$298.679.267,42	R\$299.336.708,51
2015	R\$159.167.139,98	R\$187.218.509,81	R\$184.119.551,40
2016	R\$89.975.521,56	R\$96.290.296,62	R\$95.445.726,67
2017	R\$115.289.310,02	R\$122.546.268,21	R\$119.019.714,02

Para compreender a dinâmica econômica do município de SJB, é preciso apresentar a arrecadação oriunda das receitas de petróleo que com a Lei federal 9478/1997 ou “Lei do Petróleo”, aumentou as alíquotas de 5% para 10% de royalties, além de criar a participação especial de até 40% sobre a receita líquida dos campos petrolíferos mais rentáveis, repartida entre União, estados e municípios (PIQUET e SERRA, 2014) as participações especiais incidem trimestralmente sobre a produção do campo, elevando de maneira vertiginosa a arrecadação (CRUZ,2016) (GUTMAN, 2007).

Em 2008, o município de São João da Barra passa a ser considerado também município produtor, pela localização do campo de Roncador, o que possibilitou o recebimento das participações especiais. (PIQUET, 2014). Nesse sentido, nota-se na tabela B, acima, a mudança nas receitas do petróleo, a partir de 2008, a receita mais que dobra, observa-se também no período entre os anos de 2007-2014 houve apenas uma baixa no valor transferido em 2013, mesmo assim, no ano seguinte, o valor já salta novamente acima do transferido em

2012. Somente a partir de 2014, assume um comportamento de baixa até o fim da série em 2017, decorrente da queda no preço internacional do petróleo e na redução da produção da Bacia de Campos.

Além das receitas de petróleo, a instalação do Porto do Açú em São João insere o município em uma outra dinâmica do capitalismo atual e o papel dos lugares na divisão internacional do trabalho. Nesse sentido, cabe aos países periféricos “alimentar” os países centrais de produtos primários. Como já citado neste trabalho, além sediar as instalações do porto do Açú, o município de São João da Barra é parte dos municípios localizados na Bacia de Campos que recebe recursos oriundos do petróleo, que compõem a Organização dos Municípios Produtores de Petróleo e Gás Natural e Limítrofes da Zona de Produção Principal da Bacia de Campos (OMPETRO) (SOUZA; TERRA e CAMPOS, 2015). O resultado das atividades e dos recursos oriundos dessa produção aparece no Produto Interno Bruto (PIB) que é formado pela soma de toda riqueza produzida no município, embora o petróleo extraído referente à costa do município é bombeado para as indústrias de beneficiamento, fora da região.

TABELA 3- Produto Interno Bruto a preços corrente SJB

ANO	VALORES (MIL REAIS)
2006	1.302.539
2007	1.199.029
2008	4.264.896
2009	3.728.763
2010	6.099.729
2011	9.081.763
2012	7.016.927
2013	7.239.582
2014	8.844.406
2015	7.329.728

Fonte: IBGE

Os valores do PIB na Tabela 3 apresentam um cenário com perspectiva positiva financeiramente para o município se considerarmos a divisão dessa riqueza pela população. A variável PIB per capita é significativa para entender a proporção dos valores inseridos na tabela C, acima. O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) disponibiliza em seu endereço eletrônico oficial⁷ um ranking com o valor do PIB per capita por município a cada

⁷ Disponível em <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/sao-joao-da-barra/pesquisa/38/47001?tipo=ranking&ano=acesso em agosto/2018>

ano. SJB figura, desde 2010, entre as 10 primeiras posições no Ranking nacional e em metade dessa série, lidera o ranking do estado do Rio de Janeiro, caindo no máximo para a 3ª posição (IBGE, 2018).

Visto que o PIB apresenta a soma daquilo que é produzido no período, incluindo os impostos de todos os setores daquela economia, cabe o questionamento de quais são, de fato, os setores responsáveis pelas transformações no quadro econômico do município, tendo em vista a instalação do Porto com as características de inserção globalizada e a influência da produção de petróleo no campos de Roncador, que se localiza geograficamente direcionado a São João da Barra cuja produção conta para o município. Para isso, o presente trabalho se utilizará do Valor Agregado Bruto (VAB). A variável VAB apresenta a produção de cada setor da economia, excluindo o valor gasto pelos insumos, ou seja, o que efetivamente cada setor de fato adicionou à riqueza. Nesse sentido, a análise do VAB pode indicar como cada setor da economia contribuiu para a produção no ano específico, no caso de SJB, na Tabela 6 a seguir,

TABELA 4

Valor Adicionado Bruto a preços correntes por setor SJB (valores em Mil Reais)

Ano	SETOR					Total
	Indústria	Agropecuária	Serviços	Público	Impostos	
2006	895.081	15.171	255.723	109.911	26.653	1.302.539
2007	769.729	15.978	261.320	126.226	25.777	1.199.030
2008	3.154.214	15.053	882.257	154.524	58.848	4.264.896
2009	2.505.540	18.597	966.644	173.342	64.641	3.728.764
2010	4.272.842	17.888	1.511.395	209.685	87.918	6.099.728
2011	6.490.467	27.371	2.199.087	245.970	118.868	9.081.763
2012	4.908.305	27.248	1.608.954	311.054	161.366	7.016.927
2013	4.816.059	30.685	1.763.779	384.302	244.757	7.239.582
2014	6.025.754	42.505	2.112.766	391.512	271.870	8.844.407
2015	4.209.694	47.120	2.339.157	407.326	326.432	7.329.729

Fonte: IBGE, elaboração do autor.

Na Tabela 4, acima, pode-se observar detalhadamente a mudança no perfil da economia de SJB a partir de 2008, destacando dois fatores, sendo o primeiro decorrente da correção da arrecadação das receitas do petróleo (impulsionando a indústria- sem sentido,

tirar); o segundo, decorrente da implantação do projeto do porto que se segue até o final de 2014, aumentando assim, a participação da construção civil na economia de São João da Barra. Os dados do setor industrial também contam com a Construção Civil, cujo VAB dá um salto a partir de 2008.

A mudança do perfil de SJB apresentada pelo PIB é espelhada nas receitas do município, que apresentam a influência dos dois Grandes Projetos instalados na região. Com isso, o poder público de São João da Barra segue a tendência dos municípios que recebem recursos oriundos de recursos naturais, com grandes quantidades de recursos disponíveis para a administração pública. De um lado, as rendas petrolíferas, e, de outro, o Porto, que também contribui para aumentar esses recursos, pois a atuação do empreendimento também impacta diretamente a arrecadação do município em forma de Imposto Sobre Serviços (ISS) representados pelo Setor Público.

As mudanças ocorridas no setor Agropecuário e Público estão ligadas a fatores distintos; a primeira surpreende pelo fato do município ter perdido grande parte da sua área considerada como rural, para o setor Público o aumento da sua participação em valores absolutos reflete também a arrecadação dos impostos.

TABELA 5
Participação por setor no PIB (em %)

Ano	SETOR					Total
	Indústria	Agropecuária	Serviços	Público	Impostos	
2005	64,90	1,36	22,55	9,46	1,72	100,00
2006	68,72	1,16	19,63	8,44	2,05	100,00
2007	64,20	1,33	21,79	10,53	2,15	100,00
2008	73,96	0,35	20,69	3,62	1,38	100,00
2009	67,19	0,50	25,92	4,65	1,73	100,00
2010	70,05	0,29	24,78	3,44	1,44	100,00
2011	71,47	0,30	24,21	2,71	1,31	100,00
2012	69,95	0,39	22,93	4,43	2,30	100,00
2013	66,52	0,42	24,36	5,31	3,38	100,00
2014	68,13	0,48	23,89	4,43	3,07	100,00
2015	57,43	0,64	31,91	5,56	4,45	100,00

Fonte: IBGE, elaboração do autor

Partindo da Tabela 5, acima, pode-se compreender a estrutura econômica do município de São João da Barra e a geração de riqueza que aparece no PIB. Nota-se que o setor Industrial possui a maior participação no PIB do município, que, junto com o setor de Serviços, representam mais de 90% do PIB do município em todos os anos, exceto o ano de 2015, em que o setor industrial apresenta uma perda de participação. Considerando que as obras no Porto são finalizadas em 2014, e o início da operação se dá no final do mesmo ano, a participação da construção civil no PIB seria reduzida. Além disso, ocorre a queda na arrecadação em virtude da redução das receitas do petróleo. Ao mesmo tempo, registra-se o aumento dos Impostos e Serviços, contando com o início das operações portuárias.

É possível também, a partir da Tabela 3, observar o comportamento da Agropecuária no município. Apesar de um aumento em valores absolutos, ainda se vê o valor reduzido do setor no PIB, muito em virtude da distorção causada pelo aumento vertiginoso da Indústria em termos absolutos. Os valores apresentados nas tabelas 2, 3 e 4 reforçam o questionamento sobre a dependência do município dos recursos oriundos tanto das atividades petrolíferas quanto do porto, pois a origem e a produção desses recursos estão inseridas em um contexto econômico volátil cujo controle independe do município, por serem atividades voltadas à produção e comercialização de *commodities*. O preço dos commodities, é decidido em escala mundial, isso significa que as mudanças no cenário mundial podem influenciar as decisões das empresas que produzem ali.

Para Cruz (2016), as rendas petrolíferas elevaram a capacidade de investimento das prefeituras, visto que essas receberam grandes quantias de receitas oriundas da produção de petróleo. Assim, o poder de barganha dessas prefeituras aumenta, na chamada “guerra dos lugares”, sendo capaz de fomentar e atrair novos negócios, o que no caso de SJB, pode agravar a dependência, pela ação recíproca entre rendas petrolíferas e atividades ligadas ao porto, ambas reguladas e operadas por comandos extramunicipais.

Levando em conta as características supracitadas, a arrecadação do município pode servir como parâmetro para avaliar a influência das receitas, tanto do petróleo, quanto do porto na arrecadação do município. As Tabelas 6 e 7, além da Figura 6, a seguir, buscam demonstrar os efeitos das atividades no orçamento do município, além de contribuir para o debate sobre a dependência do setor público e a vulnerabilidade dos municípios frente a arrecadação desses recursos (CRUZ,2012).

TABELA 6- Receita Correntes e Arrecadação Própria SJB (Valores em Reais)

ANO/ITEM	Rec. Cor. Total	Arrecadação Própria					IMP. Total
		IPTU	IRRF	ITBI	ISS	TAXAS	
2006	93.317.860,14	537.460,20	315.053,55	85.244,56	919.528,75	187.094,43	2.044.381,49
2007	97.721.385,95	601.506,97	497.797,33	478.668,63	1.246.840,66	226.545,02	3.051.358,61
2008	202.387.144,90	1.625.074,82	727.565,47	136.299,52	7.263.505,14	243.867,50	9.996.312,45
2009	220.388.521,42	697.701,89	992.094,43	199.864,92	8.208.276,03	279.629,86	10.377.567,13
2010	280.281.376,91	756.285,73	1.309.006,24	289.521,24	9.004.531,29	349.616,63	11.708.961,13
2011	347.948.935,34	1.047.629,63	4.073.663,74	1.641.910,56	12.719.717,95	287.832,23	19.770.754,11
2012	365.376.680,58	1.106.991,52	5.931.240,05	1.630.356,83	33.028.500,36	453.247,94	42.150.336,70
2013	392.667.169,36	1.073.392,14	7.634.805,93	1.619.872,15	57.218.933,02	1.389.924,13	68.936.927,37
2014	436.304.691,54	1.489.601,25	8.941.588,97	1.029.212,21	63.742.690,98	902.280,64	76.105.374,05
2015	357.618.434,51	1.484.922,11	11.441.552,07	0,00	61.304.133,92	2.084.087,52	76.314.695,62
2016	269.531.977,81	1.293.714,62	5.668.346,02	2.674.537,05	43.094.130,94	2.241.245,52	54.971.974,15
2017	335.137.272,39	1.501.192,49	6.464.526,30	899.875,63	43.148.450,93	1.245.880,42	53.259.925,77

Fonte: Compara Brasil (STN), SICONFI, elaboração do autor

As receitas do município de São João da Barra, assim como o PIB do município, apresentam a influência das receitas do petróleo, principalmente, como já citado no trabalho, após inclusão do município de SJB como produtor em 2008. O outro efeito, ligado ao porto, se dá de maneira diferente ao PIB, pois as obras no porto geram receita tributária como serviços (ISS), assim, nota-se o aumento da arrecadação própria por meio do imposto.

TABELA 7

Participação nas receitas, entre receitas de arrecadação própria e receitas externas (em %)

Ano	Origem da Receita			
	Rec. Tributária própria	Rec. Petróleo	Transf. Governamental	Receita Externa (Rec.Petróleo+Transf.Governamental)
2006	2,19	58,90	36,21	95,11
2007	3,12	47,02	38,60	85,62
2008	4,94	79,76	13,14	92,90
2009	4,71	76,38	15,92	92,30
2010	4,18	72,37	19,59	91,96
2011	5,68	72,27	16,89	89,15
2012	11,54	63,84	19,33	83,17
2013	17,56	58,27	20,79	79,05
2014	17,44	54,34	23,33	77,67
2015	21,34	44,51	31,03	75,54
2016	20,40	33,38	43,43	76,81
2017	15,89	34,40	41,05	75,45

Fonte: Compara Brasil (STN), SICONFI, elaboração do autor

O aumento da arrecadação tributária, própria do município, coloca outro ponto na discussão sobre a dependência de recursos externos, nesse sentido, a mudança de perfil principalmente em virtude do ISS, quarenta e seis vezes maior em 2017 do que em 2006, consequentemente coloca a arrecadação própria com participação maior no total de receitas do município. A queda nos repasses das receitas de petróleo também servem para aumentar a proporção da arrecadação própria no total e também reforça a importância das outras receitas governamentais. De fato, há uma redução da participação externa nas receitas ao longo dos anos, confirmando a tendência apresentada por Piquet (2014) que afirmava haver um desequilíbrio no orçamento do município em virtude das receitas do petróleo. A partir de 2013, a dependência das receitas externas se reduz, nesse período, caem as receitas em valores absolutos da economia petrolífera, em decorrência da crise no setor, aqui já mencionada.

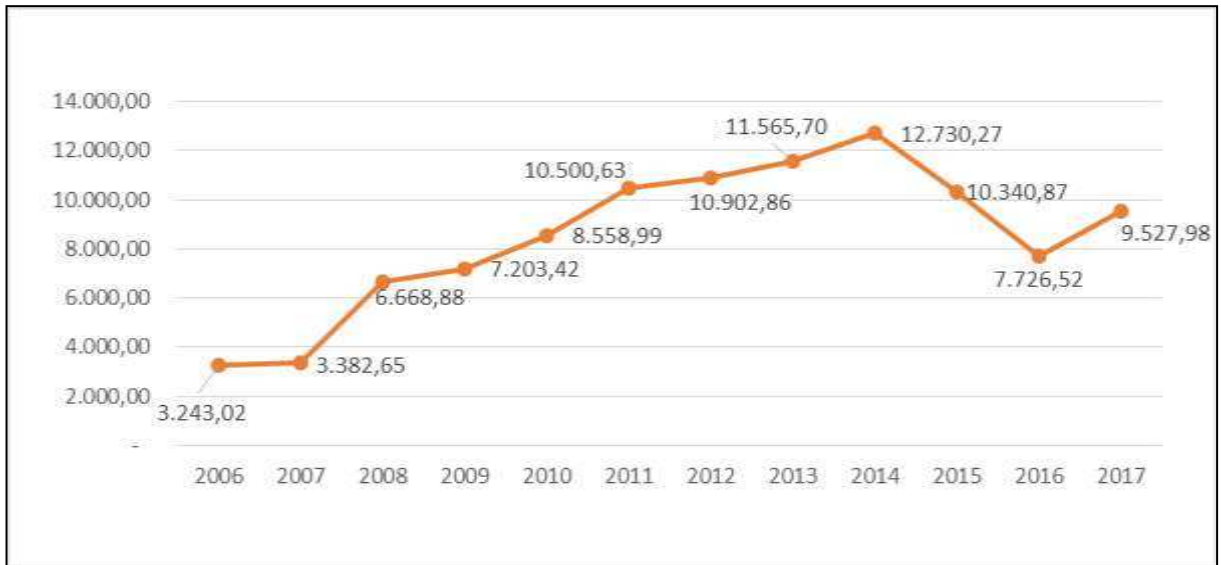


FIGURA 6- Receita per capita SJB

Fonte: ComparaBrasil (STN) e SICONFI, elaboração do autor

Os dados da receita per capita reforçam a influência das receitas do petróleo para o município. Os períodos de alta na Figura 6, acima, se associam ao comportamento apresentado nas tabelas 2 e 4. Além do mais, o período de queda da receita per capita coincide com a queda das receitas de petróleo e o fim das obras no porto. O último evento significou a perda de arrecadação em ISS, em suma, a receita do município se encontra intimamente ligada ao sucesso ou fracasso dos retornos tanto do petróleo quanto do porto.

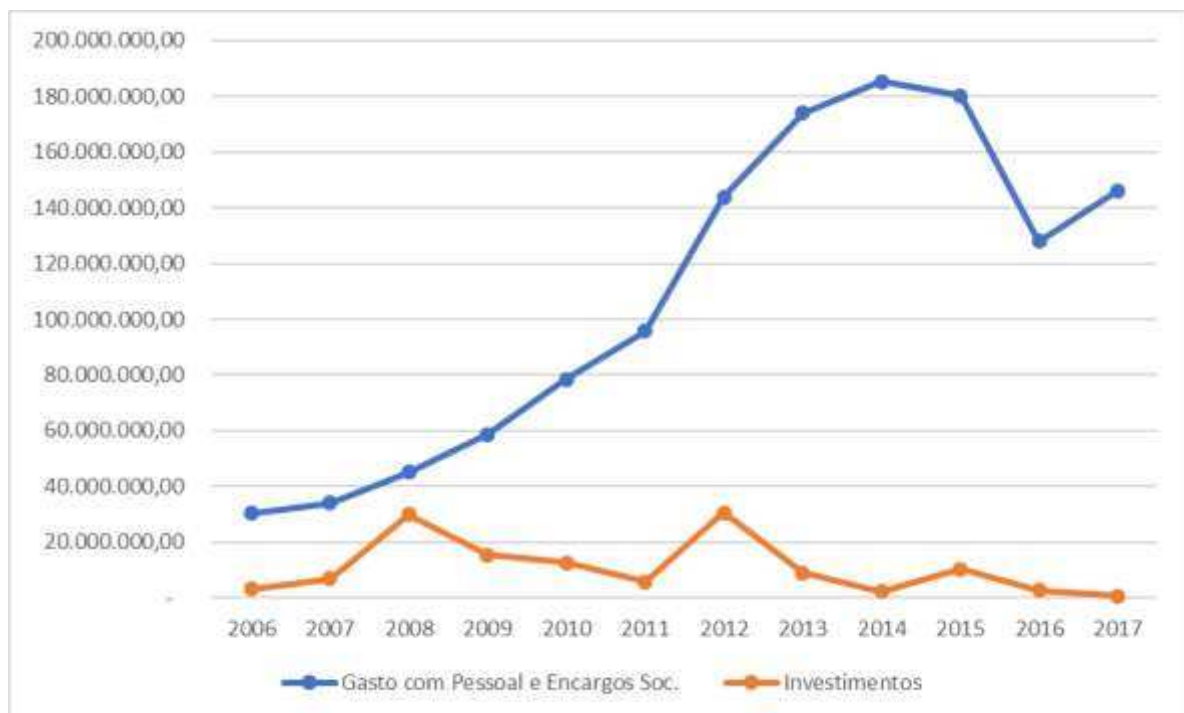


FIGURA 7- Gastos com Pessoal e Encargos Sociais x Investimento

Fonte: TCE, elaboração do autor

A Figura 7, apresentada anteriormente, apresenta a relação dos gastos do poder municipal em SJB. Percebe-se uma relação antagônica entre o gasto com pessoal e encargos sociais e o investimento no município. Nesse sentido, o município apresenta características dos municípios inseridos nas dinâmicas de acumulação dos grandes projetos de investimento de terem sua economia pouco autônoma em relação as atividades desenvolvidas nos GPI's.

De acordo com Nazareth, Araújo e de Oliveira (2018) a relação entre os investimentos e a dependência das receitas do petróleo é direta. Em levantamento realizado com os municípios produtores, tanto do estado do Rio de Janeiro, quanto do estado de São Paulo, observou-se que aqueles municípios que realizavam mais investimentos a partir das rendas petrolíferas, aumentavam também o custeio da máquina pública.

A relação supracitada alimenta o debate sobre a dependência do município desses recursos, porém, confirma a relevância dos empreendimentos ligados ao petróleo e ao porto para o município, em termos de arrecadação. O mercado de trabalho, então, passa a ser um importante setor de análise no município de São João da Barra, visto que ele pode fornecer um quadro de como os habitantes do município têm se beneficiado em aumento de renda no município. As figuras e tabelas a seguir visam contribuir para o entendimento do mercado de trabalho no município de SJB

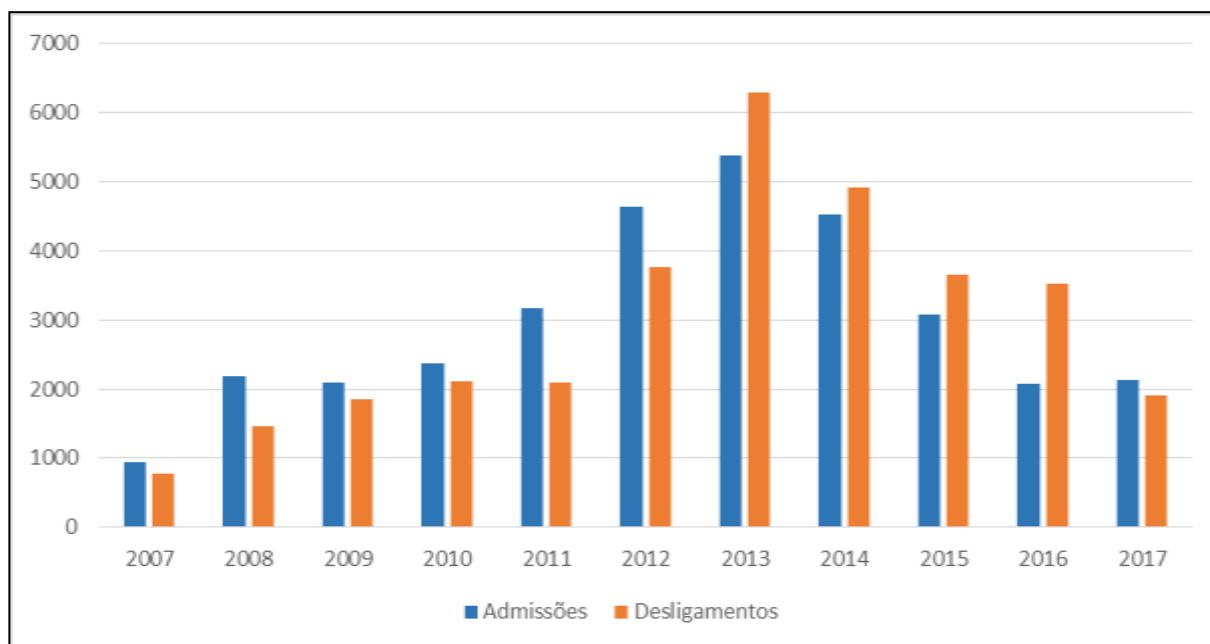


FIGURA 8- Movimentações de emprego SJB (2007-2017)

FONTE: CAGED, elaboração do autor

TABELA 8
Movimentação de Empregos SJB (2007-2017)

Movimento/Ano	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Admissões	936	2185	2095	2367	3165	4630	5388	4531	3087	2083	2140
Desligamentos	772	1457	1856	2110	2090	3775	6289	4914	3655	3519	1907

FONTE: CAGED, elaboração do autor

A Figura 8 e Tabela 8 acima apresentam o movimento dos empregos no município por ano. Cabe dividir a análise em alguns períodos para facilitar a compreensão dos dados da figura e tabela supracitadas; são eles: 1- período entre 2006 e 2007 que precedem o início das obras de construção do porto, 2- período de construção do porto enquanto controlado pelo grupo X, entre 2007 e 2013, e os períodos 3 e 4, sendo 3- em que porto passa a ser controlado pelo fundo de investimento EIG representado pela Prumo, de continuidade das obras englobando ainda 2013 e 2014 e 4- o período de operação do porto, após 2015.

No ano de 2013, que apresenta o maior número de desligamentos, foi um ano emblemático nas obras do Porto do Açú. Além da troca de “mãos” na direção do Porto, o Ministério do Trabalho e Emprego realizou 254 autuações no empreendimento por pressão do Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil (AGB,2013).

Nota-se que os períodos 2 e 3, que compreendem a construção do porto, sugerem uma influência positiva no número de admissões no município. A transição entre esses dois períodos, e a consolidação do período 4, iniciam uma queda das admissões em São João da Barra, coincidindo com uma tendência característica de cidades que abrigam Grandes Projetos de Investimento, onde há um aumento no número de empregos no período de construção, e uma brusca redução em seguida, na sua fase de operação, por exigir mão de obra especializada e se concentrar em processos com alto nível de tecnologia, o que reduz o volume de admissões.

Como discutido anteriormente, a Figura 8, acima, confirma a tendência no comportamento do emprego em cidades que abrigam GPI's, contando com um alto volume de desligamentos após o termino da construção do empreendimento. A Figura 9, abaixo, portanto, apresenta o saldo resultante dos empregos por ano. Cabe destacar que, as relações do emprego no município sofrem com outras variáveis; além da instalação do Porto é preciso

considerar a queda na produção de petróleo nos anos de 2014 e 2015, além de uma tendência ocorrida a nível nacional.

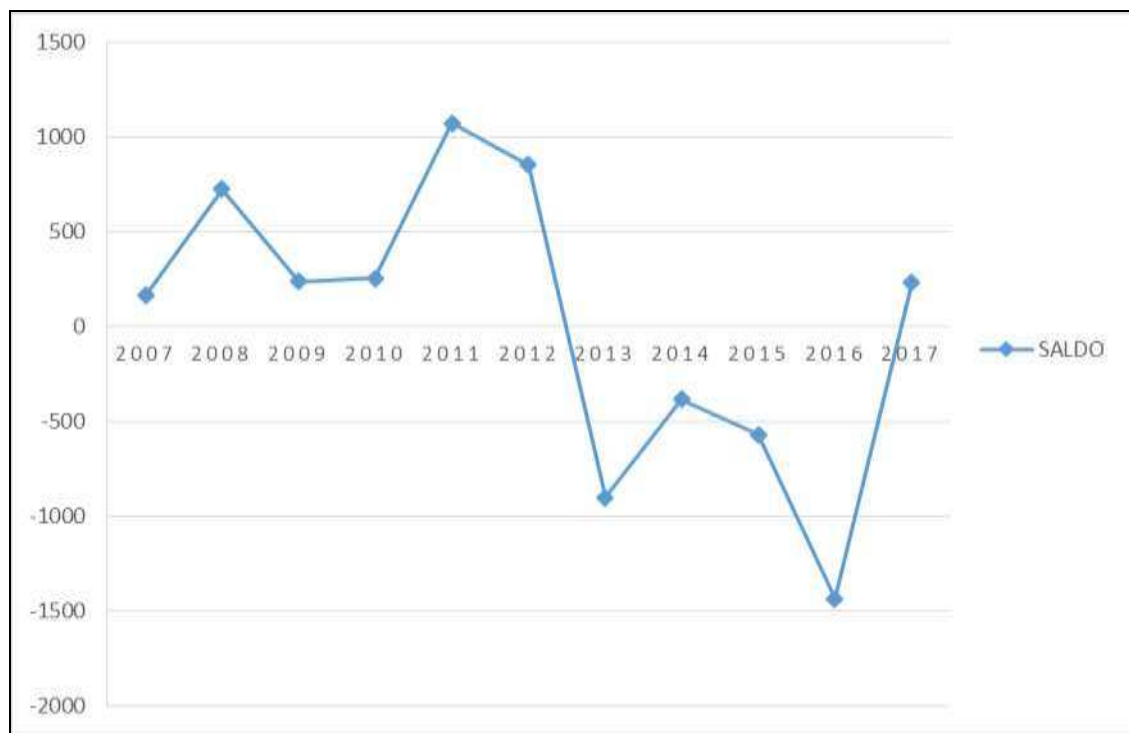


FIGURA 9- Saldo movimentação de empregos SJB (2007-2017)

FONTE: CAGED, elaboração do autor

TABELA 9

SALDO MOVIMENTO DE EMPREGOS SJB (2007-2017)

Ano	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Saldo	164	728	239	257	1075	855	-901	-383	-568	-1436	233

Fonte:CAGED

Observando a Figura 9 e Tabela 9, pode-se perceber a mudança no comportamento dos empregos no município, bem como sua relação com o Porto do Açu, a partir de 2013, quando volume de obras diminui o saldo de empregos se torna negativo. Somente em 2017, o saldo volta a se tornar positivo porém, em um valor pouco superior ao saldo de empregos existente antes da construção do Porto em 2007.

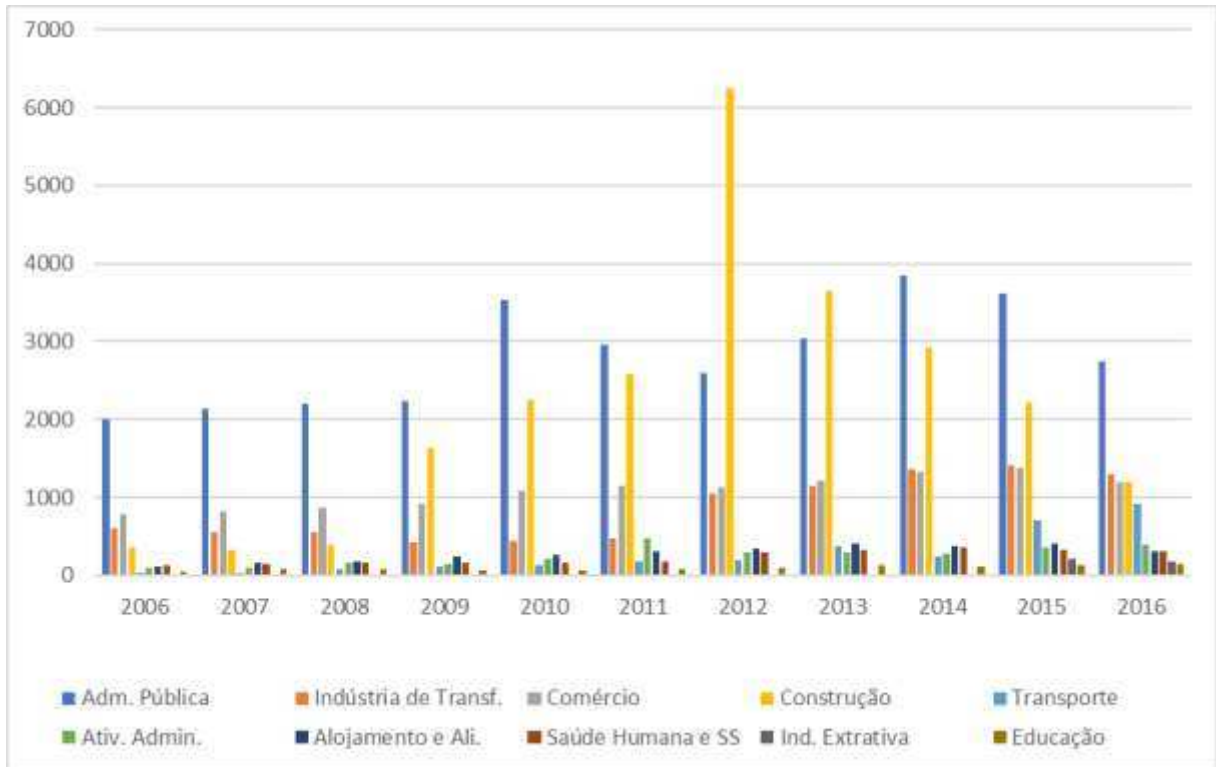


FIGURA 10- Empregados em SJB por seção do IBGE
 FONTE:IBGE (CEMPRE e MUNIC), elaboração do autor

Antes de partir para a análise da Figura 10, acima, deve-se fazer algumas observações, no caso dos dados que alimentam a figura citada. A primeira, em relação as figuras 8 e 9, o próprio IBGE alerta para possíveis distorções, visto que “O número de empregos difere do número de pessoas empregadas, uma vez que o indivíduo pode estar acumulando, na data de referência, mais de um emprego” (IBGE,2018). A segundo, quanto à forma das classificações das atividades econômicas para o IBGE, pelo sistema de Classificação Nacional das Atividades Econômicas (CNAE 2.0). Possuindo 5 níveis de classificação, sendo 4 níveis de desdobramento do primeiro; por exemplo, os dados da Figura 10 estão expostos a partir da classificação por Seção, o primeiro nível de classificação. Sendo assim, os níveis seguintes são: Divisão, Grupo, Classe e Subclasse. Entretanto, os dados estatísticos estão disponíveis até o quarto nível, Classe.

Nesse sentido, o gráfico da Figura 10 apresenta as dez seções de atividades econômicas que em 2016 possuíam a maior quantidade de pessoas empregadas no município, que somados equivalem a 96% dos postos de trabalho. No período analisado, destacam-se as quantidades de empregos criadas tanto na construção civil, quanto na administração pública, o

primeiro, em virtude das obras no Porto do Açú. Vê-se que a medida que as obras são concluídas, o emprego na construção civil se reduz; o segundo, se comparado aos dados apresentados na Figura 7, confirmam a tendência de aumento de gastos com administração pública, apresentada por Cruz (2012), Serra e Piquet (2014) do direcionamento dos gastos em municípios privilegiado pelas receitas do petróleo.

No período (2006-2016), houve um aumento no estoque de empregos do município de SJB de 4.551 cargos. Nesse sentido, o presente trabalho busca realizar uma mudança do nível de análise, como se alterasse a lente de um microscópio para enxergar de maneira mais detalhada algum objeto. A partir da classificação por classes, segundo o CNAE 2.0, é possível observar as transformações das atividades que absorveram esses empregos. A Tabela 10 apresenta a situação dos estoques no nível Classe de atividade econômica.

Para melhor compreensão do quadro de empregos em São João da Barra, as Tabelas 10 e 11 apresentam as seguintes organizações: na Tabela 10 estão expostas as classes que possuíam mais do que 100 pessoas empregadas no ano de 2016, distribuídas das letras A até Q, de acordo com a quantidade de pessoas empregadas em ordem decrescente; a Tabela 11, a fim de relacionar as classes as suas respectivas Seções, utiliza a classificação da Tabela 10, porém guarda a diferença de que os dados apresentados nela são os valores percentuais de cada classe no total de empregos. O objetivo desse método é aprofundar a questão dos empregos em SJB que mudam no período estudado. Indo mais além, o movimento interno das seções, afim de evitar erros que possam comprometer a análise da economia do município relacionadas as transformações causadas pelos GPI's.

Nesse sentido, a análise superficial da seção Indústria de Transformação, por exemplo, poderia resultar na conclusão de que não houve mudança nesta seção quanto a sua participação no município, pois em 2006, representava 13,6% da quantidade de empregos no município e em 2016, representava 14,6%. Porém, em 2006 ela contava com o protagonismo da produção de aguardente e outros destilados, Fabricação de linhas para costura e produção de açúcar, dessas três atividades, apenas a primeira ainda figurava em 2016 como uma das principais atividades do município, enquanto a fabricação de açúcar sofreu uma queda de 166 pessoas empregadas em 2006, para 25 em 2016, já a fabricação de linhas para costura que empregava 105 pessoas em 2006, tem seu contingente gradualmente reduzido até desaparecer em 2013, registrando apenas em 2015 duas pessoas empregadas. Em 2016, o quadro se apresenta diferente dos 14,6% da Indústria de Transformação; no total, 9,1% são atribuídos a Fabricação de Material Plástico, no Porto do Açú, os outros 5,1% restantes contam ainda com

o protagonismo da fabricação de aguardentes e outros destilados, e construção de embarcações e estruturas flutuantes. Em suma, caso a análise percebesse apenas as Seções poderia passar despercebido as mutações na composição da Indústria de Transformação.

TABELA 10
Quantidade de pessoas empregadas por Classe município de São João da Barra

Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE 2.0)	Ano										
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
A- Administração pública em geral	1997	2129	2208	2229	3540	2960	2600	3020	3827	3600	2719
B- Fabricação de artefatos de material plástico	0	0	0	0	0	0	78	450	838	920	816
C- Obras de engenharia civil não especificadas anteriormente	2	2	9	0	22	21	13	14	1184	1264	451
D- Construção de rodovias e ferrovias	0	0	223	1473	1421	1611	5226	2917	774	317	391
E- Gestão de portos e terminais	0	0	0	0	0	0	3	3	5	190	345
F- Comércio varejista de mercadorias em geral	150	142	156	175	187	195	184	221	237	299	271
G- Atividades de limpeza não especificadas anteriormente	0	0	0	0	1	0	2	1	19	24	260
H- Rest. e outros estabelecimentos de alimentação	111	148	166	201	247	262	288	335	298	308	258
I- Transporte rodoviário de carga	20	24	27	40	51	70	79	253	98	116	242
J- Ativ. relacionadas à organização do transporte de carga	0	0	0	31	29	28	31	0	0	241	225
K- Extração de minério de ferro	0	0	0	0	0	0	0	4	0	208	161
L- Comércio de ferragens, madeira e materiais de construção	134	126	170	153	188	203	192	174	188	189	159
M- Obras de urbanização - ruas, praças e calçadas	276	231	0	0	13	766	865	217	199	72	150
N- Fabricação de aguardentes e outras bebidas destiladas	154	174	195	204	177	164	176	184	195	153	127
O- Serviços de assistência social sem alojamento	10	9	9	10	10	33	128	111	106	114	112
P- Atividades de atendimento hospitalar	98	110	114	123	117	117	119	121	115	109	105
Q- Construção de embarcações e estruturas flutuantes	0	1	2	2	1	45	478	183	0	61	101

Fonte: IBGE CEMPRE, elaboração do autor

Cabe agora destacar, a partir de Tabela 10, os efeitos no mercado de trabalho em virtude dos Porto do Açú, principalmente devido a atividades inexistentes na cidade em 2006, que em 2016 passam a ocupar lugar de destaque no município, como Fabricação de materiais plásticos, Construção de rodovias e ferrovias, Gestão de porto e terminais, Atividades de limpeza, Atividade relacionada à organização do transporte de carga, extração de minério de

ferro e construção de embarcações e estruturas flutuantes, ou seja, das 17 atividades presentes na Tabela 10, sete não absorviam a mão de obra do município no início da série pesquisada.

Das outras dez atividades que já possuem pessoas empregadas, apenas duas registram perda de posto de trabalho no que se referem a comparação entre 2006 e 2016, são elas: Obras de Urbanização, que registraram em dois anos (2011-2012) grande quantidade de pessoas empregadas. Os dados indicam que essas obras ocorreram em período concomitante ao período em que ocorreu alto volume de obras no Porto, reafirmando a tendência dos GPI's, pois após esses dois anos, ocorre uma queda no número de pessoas empregadas; o segundo apresentou no período analisado, dois períodos de alta (2006-2009, 2012-2014) e dois de baixa (2010-2011, 2015-2016), porém, ambos sugerem que apesar dos aumentos, eles ocorreram em volume menor do que as baixas, o que resulta em uma perda dos postos de trabalho no ano final da análise.

Entre as atividades pré-existentes que apresentaram aumento, ocorrem comportamentos destoantes, pois a maioria das atividades chegou a, no máximo, dobrar o número de empregos em 2016 com relação a 2006, são eles: Administração Pública, Comércio Varejista, Comércio de Ferragens, madeira e material de construção e Atividades de atendimento hospitalar, resultando em uma média de aumento de 27,4% na quantidade de empregos de todas essas atividades. A atividade de Restaurante e outros estabelecimentos experimentaram um aumento de 130% em relação a 2006, as demais atividades destoam significativamente em número de crescimentos, atividades como Transporte rodoviário de cargas teve o número de empregados em 2016 equivalente a 12 vezes o número de pessoas empregadas na classe em 2006, semelhante aos serviços de Assistência Social, o qual teve multiplicado por 11 o número de pessoas empregadas no mesmo intervalo. Mais impressionante foi a classe de Obras de engenharia Civil que teve multiplicado por 225 vezes o número de pessoas empregadas em 2016, em relação a 2006, e ainda assim, 2016 contou com uma redução de aproximadamente em 64% do número de pessoa empregadas com relação ao ano anterior 2015.

As atividades que tiveram multiplicados o número de empregados em quantidades muito diferentes das demais, um aumento superior a 10 vezes o número de pessoas ocupadas, e aquelas que eram inexistentes em 2006 são influenciadas diretamente pela construção e operação do Porto do Açú. Deve-se destacar a nota explicativa do IBGE para uma dessas atividades, de Serviços de Assistência social que compreende,

- As atividades de assistência social e aconselhamento prestadas a idosos e a incapacitados em suas residências por agências do governo ou por organizações privadas. Estas atividades incluem visita e cuidados diários a idosos e deficientes
 - As atividades de assistência social a refugiados, vítimas de catástrofes, imigrantes, etc.
 - As atividades de orientação e aconselhamento a crianças e adolescentes
 - o fornecimento de infraestrutura (alojamento, alimentação) diurna para desabrigados e para outros grupos sociais sem capacidade momentânea para se cuidarem
 - As atividades de aconselhamento e de orientação familiar, inclusive em questões orçamentárias
- Esta classe compreende também:
- As atividades de reabilitação vocacional para desempregados, quando os serviços de educação prestados não são a principal atividade
 - as atividades de adoção (IBGE, 2018, disponível em <<https://cnae.ibge.gov.br/?view=classe&tipo=cnae&versao=9&classe=88006>>)

Nesse sentido, o aumento da quantidade de pessoas empregadas nessa classe, assim como nas outras atividades, representa um aumento da demanda por esse tipo de serviço, o efeito nessa classe pode representar o impacto do Porto e os seus efeitos negativos no local, incidindo diretamente na necessidade de atenção social, comparando o número de pessoas empregadas nos outros setores que já existiam em SJB, registra um dos maiores aumentos em termos proporcionais entre 2006 e 2016.

Assim, a configuração do quadro de empregos no município em 2016 aponta que em São João da Barra, o Porto do Açú absorve grande parte da mão de obra do município, três das cinco primeiras atividades que mais empregam no município estão ligadas ao Porto do Açú. Nesse sentido, cabe discutir a forma como o município tende a especialização e a dependência das operações no Porto, cenário dos GPI's, repetidamente apresentado por Piquet (2014), Cruz(2012,2016) Vainer e Araújo(1992).

A Tabela 11, a seguir, reforça essa tendência, visto que em 2006 essas atividades representavam 66,2% do pessoal empregado do município, já em 2016, essas mesmas atividades concentram 76,5% de toda a mão de obra (mdo), ressaltando que em 2012, o valor chegou a 82,6%, isso se deveu principalmente as obras no Porto, a atividade referente a Construção de Rodovias e Ferrovias absorveu 41,3% da mdo local, desde então, a participação dessa atividade tem-se reduzido até em 2016 chegar a um valor menor do que o primeiro da série.

Continuando o argumento da transformação do município voltada para o Porto, algumas atividades que em 2006 possuíam maior participação nas quantidades de pessoa

empregadas em 2016 tem sua participação reduzida, como a Administração Pública, as atividades do Comércio, as Obras de Urbanização a Indústria de fabricação de aguardente e outros destilados, além das já apresentadas anteriormente Fabricação de linhas para costura e produção de açúcar.

TABELA 11
Quantidade de pessoas empregadas por classe em relação ao total do município (em %)

Classificação de Atividades	Ano										
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Adm. pública, defesa e seguridade social (A)	44,8	46,3	44,6	36,2	42,2	33,8	20,5	27,5	34,0	32,3	30,2
Alojamento e alimentação (H)	2,5	3,2	3,4	3,3	2,9	3,0	2,3	3,0	2,6	2,8	2,9
Atividades adm. e serviços complementares (G)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,2	2,9
Comércio (F)	3,4	3,1	3,2	2,8	2,2	2,2	1,5	2,0	2,1	2,7	3,0
Comércio (L)	3,0	2,7	3,4	2,5	2,2	2,3	1,5	1,6	1,7	1,7	1,8
Construção (D)	0,0	0,0	4,5	23,9	16,9	18,4	41,3	26,5	6,9	2,8	4,3
Construção (M)	6,2	5,0	0,0	0,0	0,2	8,7	6,8	2,0	1,8	0,6	1,7
Construção (C)	0,0	0,0	0,2	0,0	0,3	0,2	0,1	0,1	10,5	11,3	5,0
Indústria Extrativa (K)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,9	1,8
Indústrias de transformação (B)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6	4,1	7,4	8,2	9,1
Indústrias de transformação (N)	3,5	3,8	3,9	3,3	2,1	1,9	1,4	1,7	1,7	1,4	1,4
Indústrias de transformação (Q)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5	3,8	1,7	0,0	0,5	1,1
Saúde humana e serviços sociais (O)	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,4	1,0	1,0	0,9	1,0	1,2
Saúde humana e serviços sociais (P)	2,2	2,4	2,3	2,0	1,4	1,3	0,9	1,1	1,0	1,0	1,2
Transporte (E)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,7	3,8
Transporte (I)	0,4	0,5	0,5	0,6	0,6	0,8	0,6	2,3	0,9	1,0	2,7
Transporte (J)	0,0	0,0	0,0	0,5	0,3	0,3	0,2	0,0	0,0	2,2	2,5
TOTAL	66,2	67,3	66,3	75,4	71,6	73,9	82,6	74,7	71,8	73,3	76,5

Fonte: IBGE CEMPRE, elaboração do autor

As tabelas 9, 10 e 11 apresentam o cenário dos empregos em SJB, em diferentes perspectivas. Surge a partir dessas tabelas o questionamento sobre a tendência do município de estar dependente das operações portuárias. As perspectivas de transformação do município a partir do Porto são parte do discurso tanto das empresas quanto do poder público desde o lançamento do empreendimento, como apresenta Maia (2016), em análise do conteúdo da mídia local.

A Tabela 12, a seguir, expõe a relação dos empregos com a população do município, além disso compara-se com o percentual da população ocupada no Estado do Rio de Janeiro e no Brasil. Nesse sentido, os dados da Tabela 12, a seguir, demonstram que o percentual da população empregada no município no período entre os anos de 2006-2010 foi inferior aos valores do Estado do Rio de Janeiro e Brasil no mesmo período, entre 2012 e 2015 apresentou percentual de pessoas empregadas maior que o valor estadual e nacional no período. No ano de 2016 o município apresentou ao mesmo tempo valor menor que o estadual e maior que a nacional. Esse comportamento pode ser entendido como o reflexo dos períodos de construção e operação do Porto do Açu, à medida que se intensificaram as obras, o percentual de pessoas ocupadas aumentou. Ao mesmo tempo que o fim das obras em 2014 representou a queda no percentual de pessoas empregadas no município.

TABELA 12
Empregos e População ocupada

ANO	População	Pessoas Ocupadas	População Ocupada (%)		
			S. J. da Barra	Estado RJ	Brasil
2006	28.775	4458	15,5	24,3	21,2
2007	28.889	4601	15,9	26,8	23,2
2008	30.348	4946	16,3	26,5	23,5
2009	30.595	6159	20,1	27,1	24,4
2010	32.747	8387	25,6	28,7	26,1
2011	33.136	8762	26,4	30,4	27,1
2012	33.512	12664	37,8	30,8	27,5
2013	33.951	10994	32,4	31,6	27,4
2014	34.273	11257	32,8	31,2	27,3
2015	34.583	11159	32,3	29,8	26,2
2016	34.884	9009	25,8	27,9	24,9

Fonte: IBGE CEMPRE, elaboração do autor

Além da quantidade de empregos do município, faz-se importante para compreender o mercado de trabalho, e como dito anteriormente, para entender a distribuição de riqueza no município, os dados pertinentes às médias salariais do município, pois servem como parâmetro para perceber o quanto os trabalhadores se apropriam de toda a riqueza gerada. Nesse caso, serão utilizados dois dados: o primeiro apresentando a média de salário de todo o município em segundo momento a média de salário do setor de comércio, por entender que o setor é um eixo vital do capitalismo, por representar as trocas. A média de remuneração do comércio pode servir como um parâmetro para entender a quanto aquecida é a economia local.

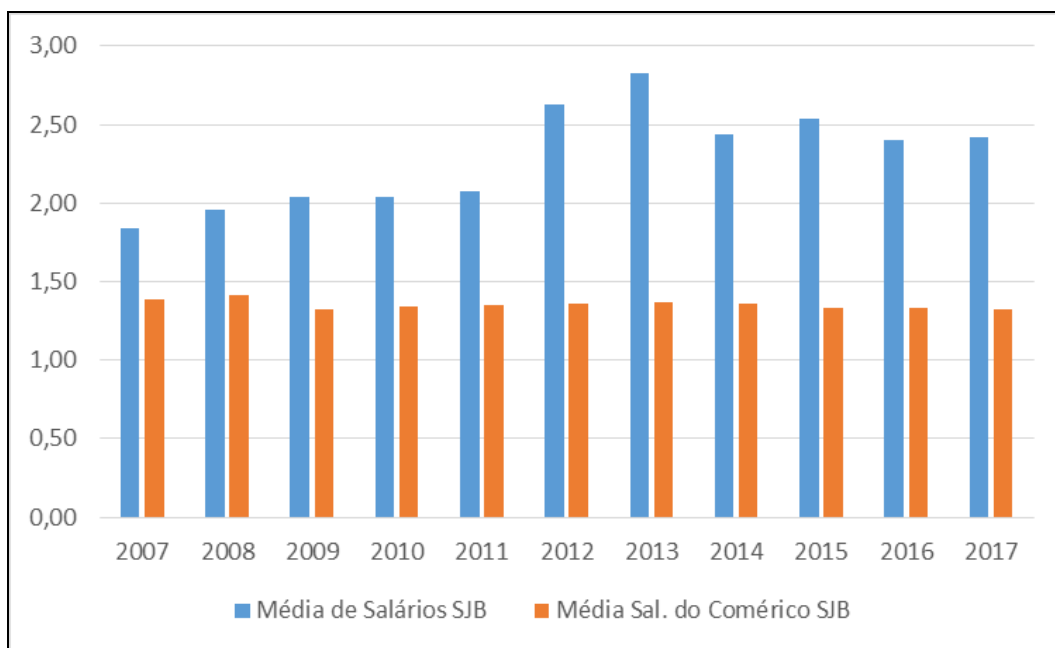


FIGURA 11- Média Salarial SJB e média salarial do comércio SJB

Fonte: CAGED

A Figura 11 apresenta um panorama dos salários de duas formas distintas, a média total apresenta uma tendência de que os empregos, a partir do momento que as obras vão se concluindo, aumentam a especialização, elevando a média salarial. Cabe destacar o movimento da série após o ano de 2011 em diante, quando a média salarial se coloca bastante acima dos anos anteriores podendo indicar a especialização supracitada. Cruz (2012) indica que o aumento da média salarial geral no município é uma das tendências do emprego formal em municípios que abrigam GPI's. A série de média do salário dos comércios pode ser explicada de duas formas, sendo: o tipo de trabalho que exige pouca qualificação, aliados a um crescimento demográfico no município, o que pode pressionar o nível de salário para baixo, por conta do excedente de mão de obra; outro, é a falta de absorção do comércio local, indicando que o aumento geral da renda no município não tem sido direcionado ao comércio local mantendo o nível de salários estável no período observado.

A mudança de áreas rurais em urbanas no plano diretor de 2015, junto com as desapropriações dos pequenos agricultores residentes do 5º distrito, incidem sobre a estrutura produtiva rural do município. A Tabela 13, a seguir, apresenta a área colhida no município entre lavouras temporárias e permanentes.

TABELA 13

SÃO JOÃO DA BARRA – ÁREA COLHIDA (HECTARES) LAVOURAS TEMPORÁRIAS E PERMANENTES

PRODUTO	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
ABACAXI	79	200	200	200	160	250	250	280	400	380
BANANA (CACHO)	19	5	5	5	5	5	5	-	6	6
BATATA-DOCE	15	20	20	20	20	20	20	12	15	15
CANA-DE-AÇÚCAR	3901	3200	3200	3200	3250	2600	2600	200	900	900
COCO-DA-BAÍÁ	50	80	80	80	90	90	90	95	95	90
FEIJÃO (EM GRÃO)	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-
GOIABA	49	70	70	70	70	70	70	63	20	30
LARANJA	6	-	6	6	6	6	6	-	-	-
MANDIOCA	35	50	50	50	52	52	55	50	50	50
MARACUJÁ	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MELANCIA	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MELÃO	10	10	10	10	8	7	7	3	-	-
MILHO (EM GRÃO)	22	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOMATE	6	2	2	2	3	2	2	-	-	-
TOTAL	4239	3637	3643	3643	3664	3102	3105	703	1486	1471

FONTE: IBGE - PRODUÇÃO AGRÍCOLA MUNICIPAL

Nota-se, a partir de Tabela 13, acima, a redução da área total colhida no município passando de 4239 hectares em 2006, para 1471 hectares em 2015, podendo indicar que o município tem reduzido a variedade de produção em decorrência da redução da área colhida e da transformação do caráter da produção agrícola, com a tendência a concentração de terras e o deslocamento de produtores rurais para terras menos propícias a produção (COSTA, 2018).

Assim como a agricultura, a pecuária sofreu transformações em decorrência do cenário de São João da Barra, como a produção de origem animal no município, apresentada na sequência,

TABELA 14

SÃO JOÃO DA BARRA (RJ) PRODUÇÃO DE ORIGEM ANIMAL

PRODUTO	Ano									
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
LEITE (MIL LITROS)	1061	862	879	890	899	2958	3175	3650	3182	3000
OVOS DE GALINHA (MIL DÚZIAS)	22	14	5	5	6	6	6	3	3	3
OVOS DE CODORNA (MIL DÚZIAS)	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-
MEL DE ABELHA (KG)	709	800	856	900	873	884	-	-	-	-
TOTAL	1793	1677	1741	1796	1779	3849	3182	3653	3185	3003

FONTE: IBGE - PESQUISA DA PECUÁRIA MUNICIPAL

A Tabela 14, acima, apresenta a produção de origem animal, destacando o aumento da produção de leite e a redução das outras atividades que se encerram; como a produção de ovos de codorna e mel de abelha. A produção pecuária segue a tendência de especialização e do processo de concentração de terras, em virtude das desapropriações e mudanças do quadro dos produtores do município de São João da Barra.

Apesar do significativo aumento da produção, (que poderia significar ganhos de produtividades) o número de cabeças ordenhadas cresce quase na mesma proporção da produção. Indicando que em termos de capital fixo ao invés de realizar o aumento da tecnologia na produção, ocorre um investimento no rebanho produtivo.

TABELA 15

Vacas Ordenhadas (cabeças) município de São João da Barra 2006-2015

ANO	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Cabeças	1312	1060	1082	1100	1106	1490	1600	1850	2000	2000

Fonte: IBGE - Pesquisa da Pecuária Municipal

As mudanças ocorridas no setor agropecuário de São João da Barra, resgatam o que fora apresentado na bibliografia sobre os grandes projetos de investimento, e a tendência do capitalismo, já abordada por autores da economia política. O caráter especializado da

pecuária, modifica a participação do setor na estrutura de riqueza do município, propiciado pelo aumento do valor adicionado bruto (VAB) do setor agropecuário, salientando que essa variável representa a soma dos valores de tudo que é produzido pelo setor, excluindo o gasto com os insumos necessários a produção, do valor final.

Todo o processo de transformação do caráter do campo, tanto em termos de produção, quanto em termos de uso do solo, em São João da Barra, contribui para mudar o panorama de um município com forte agricultura, para uma concentração em pecuária, e ainda assim com baixa produtividade. Em suma, o setor agropecuário, em termos de estrutura, foi diretamente afetado pela construção do Porto do Açú. Apesar disso, atividades características da produção familiar, como a agricultura com o abacaxi e a produção de leite, por um lado, se mostram resistentes, apesar do cenário desfavorável, por outro, demonstram uma tendência à especialização produtiva no setor da pecuária leiteira.

A alteração imposta ao município em suas estruturas vai muito além das variáveis ligadas à produção de riqueza no município e a sua demografia. O presente estudo busca, por meio dos dados relacionados à educação e à saúde, de maneira breve, apresentar as mudanças também nesses quesitos, principalmente por se tratarem de direitos da população, em um município que conta além dos recursos já repassados pelos poderes estaduais e federais, com a arrecadação proveniente do petróleo e mais recentemente dos impostos do porto, de acordo com Cruz (2016),

As rendas, como componentes financeiros da economia regional do petróleo e gás, possibilitaram investimentos em infraestrutura urbana, nos serviços de consumo coletivo de responsabilidade municipal e na expansão das máquinas político administrativas locais, possibilitando a dinamização da construção civil e, em alguns casos, a atração de empresas, com a implantação de fundos municipais de fomento. (CRUZ, 2016, p.41)

Para a educação, a análise se direciona a duas modalidades de ensino; o fundamental, oferecido pela rede municipal, e o médio, oferecido pela rede estadual. As duas próximas Tabelas apresentam um panorama desses níveis de ensino no município de São João da Barra. A Tabela 16, na sequência, apresenta a situação do ensino fundamental com um todo, englobando os anos iniciais e finais,

TABELA 16
Ensino Fundamental Municipal SJB

ANO	Unidades	Matrículas	Rateio mat/uni	Professores	Rateio mat/prof	Distorção (%)
2006	28	3042	108,6	206	14,8	28
2007	25	2961	118,4	201	14,7	28
2008	29	3491	120,4	253	13,8	30
2009	29	3523	121,5	221	15,9	37
2010	34	3589	105,6	230	15,6	39
2011	34	3639	107,0	263	13,8	38
2012	33	3806	115,3	276	13,8	38
2013	38	4053	106,7	318	12,7	36
2014	37	4304	116,3	344	12,5	35
2015	38	4363	114,8	366	11,9	36
2016	38	4511	118,7	361	12,5	37
2017	38	4605	121,2	ND	ND	37

Fonte: QEdu (Inep) e TCE

A estrutura da rede municipal foi expandida nos anos analisados, passando de 28 unidades em 2006, para 38 em 2017, ao mesmo tempo em que o número de matrículas também aumenta. Nota-se que o rateio entre alunos e unidades passou por um período de alta entre os anos 2006 até 2009, chegando a 121 alunos por escola. Já no ano seguinte, em 2010, com mais 5 unidades escolares, a proporção de alunos por escola se reduz, porém, apenas em 2010 e 2013, apresenta esse comportamento. A partir de 2013, o rateio aumenta chegando ao maior valor de toda a série estudada em 2017, com 121 alunos por escola.

Assim como a proporção de alunos por escola, é igualmente importante observar o número de professores por alunos, visto que no período a proporção de alunos para professor diminuiu. Segundo os estudos socioeconômicos do TCE (2016), a média do estado do Rio de Janeiro é quase o dobro dessa proporção. Apesar disso, outro dado importante apresentado é a distorção, ou seja, o percentual de alunos que estão em série fora da sua idade. Os dados acima apontam que a distorção cresce no início da série chegando a 39% em 2010; após esse ano, a taxa sofre redução até 2014, quando volta a assumir o comportamento de crescimento, ficando estável nos últimos anos analisados.

TABELA 17
Estabelecimentos de Saúde SJB

Tipo de Estabelecimento	ANO											
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Central de Regulação de Serviços de Saúde	-	-	-	-	-	-	-	2	1	1	1	1
Centro de Atenção Psicossocial-CAPS	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1
Centro de Saúde/Unidade Básica de Saúde	9	10	12	12	12	14	14	12	13	13	13	13
Central de Regulação de Serviços de Saúde	-	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	-
Clínica/ Ambulatório Especializado	-	-	-	-	-	-	1	2	4	5	5	5
Consultório	2	2	2	2	2	3	3	4	4	3	5	5
Farmácia	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2	2	2
Hospital Geral	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Policlínica	2	2	3	3	3	3	4	6	6	6	8	7
Pronto Atendimento	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-
Pronto Socorro Geral	2	2	2	2	3	3	3	4	4	5	5	4
Secretaria de Saúde	-	-	-	-	1	1	1	1	1	1	1	1
Und.de Serv. de Apoio de Diagnose e Terapia	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	2	1
Unidade de Vigilância em Saúde	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
Unidade Móvel Terrestre	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-	-	-
Total	17	18	21	21	23	28	30	35	39	39	45	42

Fonte: Ministério da Saúde - Cadastro Nacional dos Estabelecimentos de Saúde do Brasil – CNES

Na Tabela 17, acima, está representado o quadro das unidades físicas de saúde do município de São João da Barra. Vê-se que o número de estabelecimentos mais que dobrou no período analisado, com destaque para os Centro/Unidades Básicas de Saúde e as Policlínicas, também exige atenção a desativação da Unidade Móvel terrestre.

TABELA 18
Estabelecimento de Saúde por tipo de Administração

Natureza	Ano											
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Administração Direta da Saúde	14	15	18	18	20	24	26	28	32	33	34	31
Empresa Privada	2	2	2	2	2	3	3	5	5	4	7	8
Entidade Beneficente s/fins lucrativos	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	1
Total	17	18	21	21	23	28	30	35	39	39	45	42

Fonte: Ministério da Saúde - Cadastro Nacional dos Estabelecimentos de Saúde do Brasil – CNES

A tabela 18 detalha a estrutura da saúde de SJB por meio da natureza jurídica dos estabelecimentos de saúde. Nota-se que no período estudado, houve um aumento da estrutura da saúde no município com os estabelecimentos da administração direta da saúde. Os dados

da saúde, da educação do município e dado presente na figura e apontam que o município de SJB, como município beneficiado pelas rendas do petróleo, tem utilizado esse recurso no aumento do custeio da máquina pública e estrutura de bens coletivos.

Segundo Nazareth, Araújo e de Oliveira (2018), o investimento em bens coletivos, apesar de ser importante para o município, com obras de urbanização por exemplo, quando esse tipo de gasto é priorizado, em vez de diversificar a economia do município, pode acabar gerando um aumento do custeio da máquina pública em decorrência da estrutura de serviços municipais ampliados.

O caso de São João da Barra apresenta peculiaridades que o diferenciam dos demais beneficiados pelas rendas do petróleo da Bacia de Campos. Conta também com enorme arrecadação tributária própria, por conta das receitas tributárias ligadas à construção e operação do porto. Apesar da arrecadação significativa própria, os dados sugerem que os esforços do município seguem a mesma tendência do uso dos recursos do petróleo, constituindo um desafio para a administração pública; reverter o uso do orçamento em benefício de alternativas para o município, para além do porto e do petróleo.

CONCLUSÃO

A instalação do Porto do Açú no município de São João da Barra expõe o caráter de instalação e operação dos Grandes Projetos de Investimento no território. Promovendo desapropriações, pois mobiliza grandes áreas, como ocorrido no 5º Distrito do município, e desarticulações devido ao seu caráter de inserção ao mercado mundial, com pouca ou nenhuma articulação ao local onde se instala.

Por se tratar de um ambiente onde se acentua a concorrência entre os portos, exigindo cada vez mais sua monofuncionalização, a distância entre as atividades produtivas locais e o Porto do Açú aumentam. Nesse sentido, o empreendimento desde o seu projeto inicial passou por diversas reformulações, encontrando nas atividades de apoio a produção de petróleo a forma de continuidade do projeto. Sendo assim a história econômica recente de São João da Barra aponta que o aumento das receitas de petróleo, construção e operação do Porto do Açú, alteraram significativamente a estrutura socioeconômica do município. A integração entre o Porto do Açú e a Indústria relacionada ao petróleo, parece estar, ainda que de forma polarizada e subordinada, impactando positivamente os indicadores socioeconômicos.

Mesmo que o número de empregos gerados em São João da Barra não condiga com as expectativas e com os discursos promovidos pelo Porto, os dados sugerem que tem havido um impacto positivo, na série histórica estudada, na absorção da PEA do município. Ainda que esses postos de trabalho estejam ligados a atividades de baixo conteúdo tecnológico, em serviços e empregos, particularmente ligados ao setor de transporte.

Entretanto, a lógica de atuação do Porto do Açú, intimamente ligada ao contexto externo, junto ao cenário de concorrência entre os portos, podem vir a significar a fragilidade do empreendimento, com potencial para produzir efeitos negativos no município de São João da Barra, que tem demonstrado ter a base da estrutura financeira e socioeconômica polarizada pela atividade do Porto do Açú. O que aponta para a persistência de uma apartação entre o universo das atividades do Porto, caracterizadas pela elevada densidade tecnológica, em sintonia com comércio mundial; e o mundo do trabalho de um grande número de trabalhadores locais inseridos em atividades de baixa qualificação, mas que, ainda assim, vivenciam condições de trabalho superiores aos demais empregos gerados no município. Não estão claras as possibilidades de haver uma alteração nesse “divórcio” Porto-Cidade.

Enquanto isso, persistem no município os problemas relacionados à distribuição dos recursos oriundos das receitas do petróleo e das receitas tributárias próprias, como o aumento

no custeio da máquina pública e a redução dos investimentos em relação aos recursos recebidos. Assim, reforçando a ausência de perspectivas para a autonomia econômico-administrativa do município, frente a vulnerabilidade dos GPI's.

Cabe ressaltar que a dinâmica contemporânea do capitalismo vem exigindo em ritmo acelerado transformações das empresas e dos lugares; portanto, a situação do Porto do Açu hoje pode ser uma, no próximo ano pode ser completamente diferente. Portanto este trabalho busca contribuir para o entendimento das influências e desdobramentos de projetos que visam única e exclusivamente o lucro causa aos lugares.

REFERÊNCIAS

- ARAUJO, Tânia Bacelar. *Tendências do Desenvolvimento Regional recente no Brasil*. In: Brandão e Siqueira (Orgs.). **Pacto federativo, integração nacional e desenvolvimento regional**. S. Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2013. P 39-51. Em: <http://novo.fpabramo.org.br/>
- ASSOCIAÇÃO DOS GEÓGRAFOS BRASILEIROS (AGB). **Relatório dos impactos socioambientais do complexo industrial-portuário do Açu**. Rio de Janeiro: AGB,2011.
- ASSOCIAÇÃO DOS GEÓGRAFOS BRASILEIROS (AGB). **O Projeto Minas-Rio e seus impactos socioambientais: olhares da perspectiva dos atingidos**. Minas Gerais – Rio de Janeiro, 2013.
- BONENTE, Bianca Imbiriba; *A Economia Do Desenvolvimento Em Perspectiva Histórica: Novos Rumos Da Disciplina*, UFU, Uberlândia, 2007.
- BORJA, Jordi; CASTELLS, Manoel. *Local y global; la gestión de las ciudades em la era de la información*. Madrid, 1997.
- BORTOLETO, E. M. A implantação de grandes hidrelétricas: desenvolvimento, discursos e impactos. 2001
- BRANDÃO, Carlos Antônio. *A Dimensão Espacial do Subdesenvolvimento: uma agenda para os estudos regionais e urbanos*. 2003. 200 f. Tese (Livre-docência em Economia). Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas.
- BRANDÃO, Carlos Antonio. *Acumulação primitiva permanente e desenvolvimento capitalista no Brasil contemporâneo*, in A. W. B. Almeida et al., **Capitalismo globalizado e recursos territoriais**. Rio de Janeiro: Lamparina, 2010, p. 39-69.
- BRANDÃO, Carlos. *Crises do(s) capitalismo(s) e os espaços produzidos nas escalas mundial, nacional e regional*. IN: ETGES, Virginia; AREND, Silvio (orgs). **Crises do capitalismo, estado e desenvolvimento regional**. Santa Cruz do Sul, 2014, p. 9-39.
- CANO, Wilson. *Celso Furtado e a questão regional no Brasil*. In: TAVARES, Maria da Conceição (org.). **Celso Furtado e o Brasil**. São Paulo, Fundação Perseu Abramo, 2000.
- CARCANHOLO, Marcelo Dias. *Integração Regional dentro de uma Estratégia Alternativa de Desenvolvimento*. Aportes, Revista de la Facultad de Economía, BUAP, Año XVII, Número 45, Mayo- agosto de 2012.
- CARNEIRO, Ricardo. *Desenvolvimento em crise: a economia brasileira no último quarto do século XX*. São Paulo: Editora UNESP, IE – UNICAMP, 2002.

CASTELLS, Manuel. "*Hacia el Estado Red? Globalizacion economica e instituciones politicas en la era de la información*". Ponencia presentada en el Seminario sobre "Sociedad y reforma del estado", organizado por el Ministerio de Administracao Federal e Reforma Do Estado, República Federativa do Brasil. São Paulo, 26-28 marzo 1998.

CHANG, Ha-Joo. *Chutando a Escada: a estratégia do desenvolvimento em perspectiva histórica*. São Paulo: UNESP, 2004.

COMPARA BRASIL, disponível em <
<http://comparabrasil.com/municipios/paginas/modulo1.aspx>> acesso em 23/07/2018

COSTA da, Ana Maria Almeida. *O processo de expropriação das terras do Açu e a trajetória de lutas dos camponeses impactados pelo projeto Minas-Rio*. Rio de Janeiro, 2018.

CRUZ, José Luis V. Dinâmica Socioeconômica e Territorial no Estado do Rio de Janeiro Contemporâneo. In: Silvia Gerschman e Angela Moulin S. Penalva Santos. (Org.). Saúde e Políticas sociais no Rio de Janeiro. 1ªed. RIO DE JANEIRO: Editora FIOCRUZ, 2016, v., p. 23-62

CRUZ, José Luis V.; Terra, Denise; Almeida, Érica. *(Des)integração periférica e espaços regionais globalizados*. XIV Seminário Internacional da Rede Iberoamericana de Pesquisadores em Globalização e Território. Monterrey/México, outubro 2016, 22p

CRUZ, José Luis Vianna, *Os desafios na região brasileira do petróleo*, IN: CRUZ, José Luis Vianna (org); ARAÚJO, Tania Bacelar de SCHREIBER, Waltraud Maria et al. **Brasil, o desafio da diversidade: experiências do desenvolvimento regional**, Rio de Janeiro: Ed. Senac, 2005, p. 49-100.

CRUZ, José Luis Vianna. *Projetos nacionais, elites locais e regionalismo: desenvolvimento e dinâmica territorial no Norte Fluminense entre 1970 e 2000*. Tese (Doutorado) - IPPUR/UFRJ, Rio de Janeiro, 2003.

DE SOUZA, J., TERRA, D., & CAMPOS, M,. Mobilidade populacional e as novas espacialidades urbanas: municípios da Ompetro, Rio de Janeiro (2000-2010). *Revista EURE - Revista De Estudios Urbano Regionales*, 41(123), 2015.

FILGUEIRAS, Luiz. *Projeto político e modelo econômico neoliberal no brasil: implantação, evolução, estrutura e dinâmica*, Faculdade de Ciências Econômicas, UFBA, 2005.

FILGUEIRAS, Luiz; PINHEIRO, Bruno; PHLIGRET, Celeste; BALANCO, Paulo. *Modelo liberal periférico e bloco de poder: política e dinâmica macroeconômica nos Governos Lula*, In: **Os anos Lula: contribuições para um balanço crítico 2003-2010**. – Rio de Janeiro: Gramond, 2010, p. 35-70.

- FREITAS, David, *Reestruturação produtiva e portuária no Brasil: análise dos portos de Suape, PE; Itaguaí, RJ; Açú, RJ*. UCAM, Campos dos Goytacazes, 2011.
- FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. São Paulo: Nacional, 1979.
- FURTADO, Celso. *O mito do Desenvolvimento Econômico*, Paz e Terra, Rio de Janeiro, 1974.
- GODOY, Ana Maria, *Reestruturação Produtiva e Polarização do Mercado de Trabalho em Paranaguá-PR*, revista paranaense Des. Curitiba, n.99, 2000, p.5-25.
- HAESBAERT, R. O mito da desterritorialização. Do “fim dos territórios” à multiterritorialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.
- HARVEY, D. *A produção capitalista do espaço*. Tradução de Carlos Szlak. São Paulo: Annablume, 2005.
- HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2005.
- IANNI, Octavio. *O Estado-Nação na Época de Globalização*. Econômica, v.1. n.1, jul, 1999.
- INFO ROYALTIES, disponível em, < <https://inforoyalties.ucam-campos.br/>> acesso em 23/07/2018
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, IBGE, disponível em <https://sidra.ibge.gov.br/home/pnadcm> , último acesso em 29 de março de 2018.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, IBGE, disponível em <https://sidra.ibge.gov.br/Acervo?nivel=6&unidade=3305000> último acesso em 23 de agosto 2018.
- INSTITUTO DE PESQUISA EM ECONOMIA APLICADA, IPEA, *Grandes investimentos e a reestruturação do espaço regional no Norte Fluminense*. Anais do I Circuito de debates acadêmicos, 2011.
- KAY, Cristóbal. Teorias estruturalistas e teoria da dependência na era da globalização neoliberal. In:SADER, Emir e SANTOS, Theotonio (Coord.). *A América Latina e os desafios da globalização: ensaios dedicados a Ruy Mauro Marini*. Rio de Janeiro: Ed. PUC Rio, BOITEMPO Editorial, 2009, p. 361-389.
- LATOUCHE, Sergi. *A Ocidentalização do mundo: ensaio sobre a significação, o alcance e os limites da uni formalização do planetária*. Petrópolis, 1994.
- LEO, Sergio. *Ascensão e queda do império X: Eike Batista e as jogadas, as trapaças e os bastidores da história da fortuna de mais de US\$ 34 bilhões que virou pó*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2014.

LOWY, M. *A teoria do desenvolvimento desigual e combinado*. Outubro revista, São Paulo, n. 1, p. 73-80, 1998.

MARX, K. *Grundrisse: manuscritos econômicos de 1857-1858, esboços da crítica da economia política*. Tradução de Mario Duayer e Nélio Schneider. São Paulo: Boitempo; Rio de Janeiro: UFRJ, 2011

MARX, K. *O Capital: crítica da economia política*. Livro I. Tradução de Rubens Enderle. Rio de Janeiro: Boitempo, 2013.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO, MTE, Programa de Disseminação das Estatísticas do Trabalho, disponível em < <http://bi.mte.gov.br/bgcaged>> acesso em 29/03/2018.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO, MTE, Programa de Disseminação das Estatísticas do Trabalho, disponível em < <http://bi.mte.gov.br/bgcaged>> acesso em 29/03/2018.

MONIÉ, Frédéric e VASCONCELOS, Flávia, *Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação*, *Confins* [Online], 15 | 2012, posto online em 18 Junho 2012, URL : <http://confins.revues.org/7685>

MONIÉ, Frédéric. *Planejamento Territorial, modernização portuária e logística: o impasse das políticas públicas no Brasil e no Rio de Janeiro*. In. Monié, Frederic e Silva, Gerardo (orgs.). **A mobilização produtiva dos territórios. Instituições e Logísticas dos Territórios**. Rio de Janeiro: DP&A, 2003. capítulo 4.

MONIÉ, Frédéric. VIDAL, Soraia Maria do S. C. *Cidades, Portos e cidades portuárias na era da integração produtiva*. Rio de Janeiro: RAP, 2006.

OLIVEIRA, Francisco de. *Elegia Para uma Re(li)gião. Sudene, Nordeste. Planejamento e conflitos de classe*. 5. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

PESSANHA, Laila, *O complexo portuário do açu: as relações comerciais entre as empresas âncoras e as fornecedoras locais*. UCAM, Campos dos Goytacazes, 2015.

PIQUET, Rosélia. *Mudança econômica e novo recorte regional no norte fluminense*, Trabalho apresentado no X Encontro Nacional da Anpur, Belo Horizonte, maio/2003.

PIQUET, Rosélia; da SILVA, Ronaldo Costa, *O Ciclo da dependência às rendas petrolíferas em municípios do norte fluminense*. Cadernos do Desenvolvimento Fluminense, 2014.

PLUHAR, Cristiano, *as relações comerciais no século XVIII e XIX entre Campos dos Goytacazes e Rio de Janeiro*, Revista Vértices, Campos dos Goytacazes, 2010.

PREBISCH, R. O desenvolvimento econômico da América Latina e alguns de seus problemas principais. In: BIELSHOWSKY, R. (Org.) Cinquenta anos de pensamento na Cepal. Rio de Janeiro: Record, 2000. p. 71-136.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO JOÃO DA BARRA, disponível em, < <http://www.sjb.rj.gov.br/plano-diretor>> acesso em, 23/07/2018

RIBEIRO, A, C; **A Economia Norte Fluminense “Análise da Conjuntura e Perspectivas”**, Campos dos Goytacazes, 2014.

RIBEIRO, A, C. SOUZA, R; TERRA, A,T. *Grandes Investimentos baseados em recursos naturais e absorção interna da riqueza em regiões periféricas: Estudo de Caso em São João da Barra e Macaé-RJ*; XXXVI Encontro Nacional de Engenharia de Produção , João Pessoa-PB, 2016

SAMPAIO JR, Plinio de Arruda. *Globalização e reversão neocolonial: o impasse brasileiro*. IN: HOYOS, Guillermo, *Filosofía y teorías políticas entre la crítica y la utopía* CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, Buenos Aires. 2007.

SANTOS, Milton. *Espaço e método*. São Paulo: Nobel,1985.

TAVARES, Maria da Conceição. *Da substituição de importações ao capitalismo financeiro: ensaios sobre economia brasileira*. Rio de janeiro: Zahar, 1973.

TERRA, Denise Cunha. *Economia petrolífera na bacia de campos e reestruturação do espaço regional: uma análise sob a ótica da divisão territorial do trabalho*. Texto apresentado no VIII Seminário Internacional da Rede Ibero-Americana de Investigadores sobre Globalização e Território. (25 a 28 de maio de 2004) Rio de Janeiro Brasil

TESOURO NACIONAL, STN, disponível em < <https://www.tesouro.fazenda.gov.br/-/area-tematica-4-financas-estaduais-e-municipais>> acesso em , 23/07/2018

UDERMAN, S., ROCHA, C. H. and CAVALCANTE, L. R. *Modernização do sistema portuário no Brasil: uma proposta metodológica*. Journal of Transport Literature, vol. 6, n. 1, 2012, p. 221-240.

VAINER, C. B.; F.G. ARAÚJO. *Grandes projetos hidrelétricos e desenvolvimento regional*. Rio de janeiro: CEDI, 1992.

VAINER, Carlos Bernardo. *As escalas do poder e o poder das escalas: o que pode o poder local*, Cadernos IPPUR, Rio de Janeiro, ano XV, n.2, ago/dez, 2001; ano XVI, n.1, jan/jun, 2002

VAINER, Carlos. *Planejamento territorial e projeto nacional os desafios da fragmentação*. Revista. Brasileira. Estudos urbanos e regionais v.9, n.1 / maio 2000