UNIVERSIDADE CANDIDO MENDES – UCAM
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PLANEJAMENTO REGIONAL E GESTÃO DE CIDADES
CURSO DE MESTRADO EM PLANEJAMENTO REGIONAL E GESTÃO DE CIDADES

Laila de Souza Gomes Pessanha

# O COMPLEXO PORTUÁRIO DO AÇU: AS RELAÇÕES COMERCIAIS ENTRE AS EMPRESAS ÂNCORAS E AS FORNECEDORAS LOCAIS.

CAMPOS DOS GOYTACAZES, RJ.
Setembro de 2015
UNIVERSIDADE CANDIDO MENDES – UCAM

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PLANEJAMENTO REGIONAL E GESTÃO DE CIDADES
CURSO DE MESTRADO EM PLANEJAMENTO REGIONAL E GESTÃO DE CIDADES

Laila de Souza Gomes Pessanha

# O COMPLEXO PORTUÁRIO DO AÇU: AS RELAÇÕES COMERCIAIS ENTRE AS EMPRESAS ÂNCORAS E AS FORNECEDORAS LOCAIS.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Planejamento Regional e Gestão de Cidades da Universidade Cândido Mendes – Campos/RJ, para a obtenção do grau de MESTRE EM PLANEJAMENTO REGIONAL E GESTÃO DE CIDADES.

Orientadora: Prof.ª Rosélia Piquet, D.Sc.

CAMPOS DOS GOYTACAZES
Setembro de 2015

## FICHA CATALOGRÁFICA

P475c Pessanha, Laila de Souza Gomes.

O Complexo Portuário do Açu: as relações comerciais entre as empresas âncoras e as fornecedoras locais. / Laila de Souza Gomes Pessanha. – 2016.

94 f.; il.

Orientador: Rosélia Piquet.

Dissertação de Mestrado em Planejamento Regional e Gestão de Cidades– Universidade Candido Mendes – Campos. Campos dos Goytacazes, RJ, 2015.

Bibliografia: f. 84 - 90.

1. Complexo Logístico, Industrial e Portuário do Açú – São João da Barra – impacto regional. 2. Portos - logística. 3. Empresas prestadoras de serviço – Complexo Logístico, Industrial e Portuário do Açú. 4: Economia regional – produção industrial portuária. Universidade Candido Mendes – Campos. II. Título.

CDU: 627.2/3: 65.012.34 (815.3)

LAILA DE SOUZA GOMES PESSANHA

# O COMPLEXO PORTUÁRIO DO AÇU: AS RELAÇÕES COMERCIAIS ENTRE AS EMPRESAS ÂNCORAS E AS FORNECEDORAS LOCAIS.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Planejamento Regional e Gestão de Cidades da Universidade Cândido Mendes – Campos/RJ, para a obtenção do grau de MESTRE EM PLANEJAMENTO REGIONAL E GESTÃO DE CIDADES.

Aprovada em 30 de setembro de 2015.

**BANCA EXAMINADORA**

_____

Profª. Rosélia Piquet, DSC - Orientadora
Universidade Candido Mendes

_____

Profª. Denise Cunha Tavares Terra, DSc
Universidade Candido Mendes

_____

Prof. Frédéric Jean Marie, DSC.
Universidade Federal Fluminense

CAMPOS DOS GOYTACAZES, RJ
2015

À minha família, meu verdadeiro esteio.

**AGRADECIMENTOS**

À Professora Dra. Rosélia Piquet, cuja orientação foi fundamental para realização desta dissertação, me fazendo compreender, verdadeiramente, o quão árduo e gratificante é o trabalho de um pesquisador.

À Professora Dra. Denise Terra, pelos importantes apontamentos feitos no exame de qualificação.

À Universidade Candido Mendes, em especial aos professores do Programa de Mestrado Profissional em Planejamento Regional e Gestão de Cidades, que foram responsáveis por meu crescimento acadêmico.

À Cida que, com sua competência, carinho e bom humor, cativou, ao longo destes trinta meses, a minha eterna admiração.

À turma XIII do Mestrado em Planejamento Regional e Gestão de Cidades, destacando-se aqui a Roberta, a Edmea, a Lívia e o Douglas, meus companheiros dessa que foi a mais difícil e divertida jornada da minha vida estudantil.

Ao SEBRAE e todas as empresas participantes desta pesquisa, pela solicitude em me atender sempre que possível.

Ao Instituto Federal Fluminense de Educação, Ciência e Tecnologia, por oportunizar minha qualificação acadêmica e profissional.

À Fernanda, ao Eduardo, ao Leandro e a todos os amigos do Instituto Federal Fluminense que me apoiaram nesta caminhada.

Ao Horácio, pelo fundamental auxílio na elaboração do *abstract*.

À minha família, por compreender a minha ausência em muitos momentos, em especial ao Amaro, meu esposo e melhor amigo, que sempre acreditou em mim, mesmo quando nem eu mais o fiz.

> Hoje, cada momento compreende, em todos os lugares, eventos que são interdependentes, incluídos em um mesmo sistema global de relações (SANTOS, 1996. p. 203).

**RESUMO**

O COMPLEXO PORTUÁRIO DO AÇU E O CENÁRIO EMPRESARIAL DA REGIÃO NORTE- FLUMINENSE

O Norte - Fluminense que, desde a década de 1970, abriga em seu território grande parte da produção de óleo e gás nacional, passou a receber, no ano de 2006, as instalações do Complexo Logístico e Portuário do Açu, maior porto da América Latina que, além de atender à indústria do petróleo, escoa o minério de ferro advindo do município de Conceição do Mato Dentro (MG) para o mercado internacional. Ligados à mundializada circulação de *commodities,* os grandes empreendimentos presentes na região potencializam uma série de efeitos em âmbito local. Este trabalho tem como principal objetivo analisar os impactos do Porto do Açu, a partir das investigações das relações comerciais estabelecidas entre o empresariado do Norte - Fluminense e as firmas transnacionais, instaladas no município de São João da Barra (RJ). A metodologia utilizada foi a da pesquisa qualitativa, por meio de entrevistas realizadas com funcionários das multinacionais presentes no Porto do Açu e de membros do Serviço Brasileiro de Apoio às Micros e Pequenas Empresas (SEBRAE). Os resultados do estudo apontam que as empresas locais não apresentam qualificação para atender às demandas das transnacionais, embora haja possibilidades de mudanças no quadro atual por meio das ações das empresas instaladas no Porto e do SEBRAE.

PALAVRAS-CHAVE: Porto do Açu. Transnacionais. Empresariado do Norte – Fluminense.

**ABSTRACT**

PORT OF AÇU SETTING AND NORTHERN FLUMINENSE BUSINESS SCENARY

Northern Fluminense Region which holds the great part of oil and national gas production since 1970, has started receiving the Açu Logistics and Port settlement. The Açu is the largest port in Latin America, in addition to meeting the oil industry, flows iron ore coming from the Conceição do Mato Dentro (MG) for the international market. Linked to globalize circulation of commodities, the large enterprises in the region leverage a number of effects locally. This work aims to analyze the impacts of the Port of Açu from investigations of business relations between the business community of Northern Fluminense and transnational firms located in São João da Barra (RJ). The methodology was qualitative research through interviews with employees of multinationals present in Port of Açu and members of the Brazilian Support Service for Micro and Small Enterprises called SEBRAE. The results show that local businesses have no qualifications to meet the transnational demands, although there are possibilities for changes in the current frame through the actions of companies based in the Port and SEBRAE as well.

KEYWORDS: Port of Açu. Transnationals. Entrepreneurship North Fluminense

## LISTA DE FIGURAS E TABELAS


| | | |
|---|---|---|
| **Figura 1:** | Zoneamento a partir da Lei de Uso e Ocupação do Solo do Município de São João da Barra. | 34 |
| **Figura 2:** | O Complexo Logístico e Portuário do Açú. | 39 |
| **Figura 3:** | Imagem Ilustrativa do Terminal Multicargas do Porto do Açú. | 40 |
| **Figura 4:** | Imagem Ilustrativa do Terminal 1 do Porto do Açú. | 41 |
| **Figura 5:** | Imagem Ilustrativa do Terminal 2 do Porto do Açú. | 42 |
| **Tabela 1:** | Evolução do Perfil Populacional da Região Norte Fluminense e de seus Municípios selecionados entre os anos de 2000 e 2010. | 52 |
| **Tabela 2:** | Evolução do Emprego na Região Norte Fluminense e nos Municípios selecionados por Setor de Atividade Econômica em 2000 (%). | 53 |
| **Tabela 3:** | Evolução do Emprego na Região Norte Fluminense e nos Municípios selecionados por Setor de Atividade Econômica em 2010 (%). | 54 |
| **Tabela 4:** | Total de rendimentos da Região Norte-Fluminense e seus principais municípios nos anos de 2000 e 2010 | 55 |

**SUMÁRIO**


| | | |
|---|---|---|
| **1:** | **INTRODUÇÃO** | 14 |
| **2:** | **O COMPLEXO PORTUÁRIO DO AÇU.** | 17 |
| 2.1: | A MUNDIALIZAÇÃO DAS ATIVIDADES PORTUÁRIAS E A LOCALIZAÇÃO DE SEUS IMPACTOS DIRETOS. | 17 |
| 2.2: | O GRUPO EBX: A CONSTRUÇÃO DO PORTO DO AÇU NO MUNICÍPIO DE SÃO JOÃO DA BARRA. | 27 |
| 2.3: | DERROCADA DO GRUPO EBX: MUDANÇAS NAS ATIVIDADES LIGADAS AO COMPLEXO PORTUÁRIO DO AÇU. | 35 |
| **3:** | **O ATUAL CENÁRIO DA REGIÃO NORTE-FLUMINENSE.** | 43 |
| **4:** | **O PORTO DO AÇU E O CENÁRIO EMPRESARIAL REGIONAL.** | 56 |
| 4.1: | METODOLOGIA. | 56 |
| **4.1.1:** | **Pesquisa de Campo.** | 56 |
| 4.2: | PERFIL DAS EMPRESAS INSTALADAS NO PORTO DO AÇU. | 60 |
| **4.2.1:** | **Wärtsilä Brasil Ltda.** | 61 |
| **4.2.2:** | **Anglo Americana Níquel Brasil Ltda.** | 62 |
| **4.2.3:** | **Prumo Logística Global Ltda.: Administradora do Porto do Açu** | 62 |
| **4.2.4:** | **Edison Chovest Offshore S.A.** | 63 |
| **4.2.5:** | **National Oilwell Varco do Brasil Ltda.** | 64 |
| **4.2.6:** | **Technip Brasil Eng. Inst. e Apoio Marítimos S.A.** | 64 |
| **4.2.7:** | **Intermoor do Brasil Serviços Offshore de Instalação. Ltda.** | 64 |
| **4.2.8:** | **BP Biocombustíveis S.A.** | 65 |
| **4.2.9:** | **Vallourec Tubos S.A.** | 66 |

4.3: O PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO DE FORNECEDORES DO AÇU: UMA TENTATIVA DE DIÁLOGO ENTRE AS ÂNCORAS E O EMPRESARIADO LOCAL. 66

4.4: A PERCEPÇÃO DAS EMPRESAS TRANSNACIONAIS INSTALADAS NO COMPLEXO PORTUÁRIO DO AÇU E O CENÁRIO EMPRESARIAL DO NORTE-FLUMINENSE. 72

**4.4.1: As empresas e o Porto do Açu.** 72

**4.4.2: As empresas e o Norte-Fluminense.** 74

4.5: ANÁLISE DOS RESULTADOS. 81

**5: CONSIDERAÇÕES FINAIS.** 84

**6: REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.**

**APÊNDICE A: ROTEIRO DE ENTREVISTA COM AS EMPRESAS DA REGIÃO NORTE FLUMINENSE.** 91

**APÊNDICE B: ROTEIRO DE ENTREVISTA SEMIESTURUTRADA COM O COORDENNADOR REGIONAL DO SERVIÇO BRASILEIRO DE APOIO A MICRO E PEQUENA EMPRESA (SEBRAE).** 93

## 1: INTRODUÇÃO

O Brasil passou por uma intensa modificação de sua função na Divisão Internacional de Trabalho, reassumindo a posição de exportador de produtos primários. Ao mesmo tempo, o Estado - até então grande interventor econômico e promotor de ações ligadas ao desenvolvimento nacional, por meio de investimentos diretos e políticas e estratégias no âmbito do planejamento – passou a ter sua participação em setores estratégicos cada vez mais reduzida, permitindo assim que a esfera privada se torne crescentemente responsável por ações nesses referidos setores.

Nesse cenário de exportação de *commodities* e da privatização de setores estratégicos, o empresário Eike Batista, presidente do Grupo EBX, deu início, no ano de 2007, à implantação do Complexo Industrial Portuário do Açu (CIPA), maior porto privado da América Latina, voltado, em sua gênese, para a exportação de minério de ferro para o mercado externo, sobretudo o chinês. O projeto inicial reunia uma série de empreendimentos interligados entre si, obtendo um caráter sinérgico. As alterações começaram a ser sentidas quando, em meados do ano de 2013, a falência do Grupo acabou por paralisar as ações no Porto e, consequentemente, estabelecer um cenário de incertezas quanto ao empreendimento.

O Porto do Açu passou a ser controlado pelo *Energy and Information Group* (EIG), instituição internacional de soluções integradas de comunicação para o setor de óleo e gás e responsável por investimentos e gerenciamento de empresas ligadas ao setor de energia.

Desde então, as atividades da LLX, empresa do grupo EBX que até então administrava o Porto, foram assumidas pela Prumo Logística Global, pertencente ao grupo EIG. A partir da mudança de propriedade do empreendimento, observou-se

também uma mudança de foco, posto que, anteriormente, as principais atividades seriam formadas pela exportação de minério de ferro oriundo de Minas Gerais e a instalação de empresas industriais instaladas na retroárea do Porto. Atualmente, as empresas em fase de instalação são ligadas ao setor de óleo e gás, com o objetivo de atender à produção na Bacia de Campos.

Diante do exposto, a presente pesquisa tem como principal objetivo identificar os impactos do Porto do Açu na Região Norte-Fluminense, a partir da investigação das relações comerciais entre as empresas transnacionais instaladas no Porto e o cenário empresarial regional. Por sua vez, os objetivos específicos são elencados da seguinte maneira:

- Apresentar a trajetória do Complexo Portuário do Açu, desde sua instalação até as novas perspectivas, elencando as mudanças ocorridas a partir da derrocada do Grupo EBX, assim como seus impactos diretos.

- Identificar o atual cenário da Região Norte-Fluminense, sobretudo a partir da instalação da Indústria do Petróleo na década de 1970 até os dias atuais, traçando um panorama da articulação entre os centros regionais (Campos dos Goytacazes e Macaé) com o município de São João da Barra.

- Investigar o Programa de Desenvolvimento de Fornecedores do Açu, ferramenta criada a partir de uma parceria entre o Serviço Brasileiro de apoio às Micros e Pequenas Empresas (SEBRAE) e a Prumo Logística Global, atual administradora do Complexo Portuário.

Quanto aos objetivos propostos neste trabalho, se fez uso da pesquisa exploratória, no intuito de proporcionar maior familiaridade com o problema (GIL, 2002). Quanto aos procedimentos técnicos, se lançou mão da pesquisa bibliográfica, da pesquisa documental e da realização de entrevistas com sujeitos sociais envolvidos diretamente no tema.

O segundo capítulo desta dissertação apresenta a trajetória do Complexo Portuário do Açu, desde sua instalação até os dias atuais, destacando-se as mudanças ocorridas a partir da quebra do Grupo EBX e do início da sua nova administração.

Analisa também o conjunto de leis e decretos estaduais e municipais criados nos últimos anos, em consonância com as demandas do Porto do Açu, além da discussão teórica da relação estabelecida entre o porto e a cidade, tendo como pano de fundo os principais impactos causados pela implantação do Porto no município de São João da Barra.

O terceiro capítulo traz uma análise da região Norte-Fluminense na atualidade, sobretudo a partir da década de 1970, com o advento da indústria do petróleo, até o cenário de fragmentação perpetuado pela coexistência de municípios possuidores de receitas orçamentárias ímpares no país, e de municípios extremamente carentes social e economicamente.

Por sua vez, o quarto capítulo apresenta a metodologia utilizada para a pesquisa de campo. Foi, então, analisado o projeto que originou o Programa de Fornecedores para o Complexo Portuário do Açu, bem como os resultados alcançados com as entrevistas realizadas com membros das empresas instaladas no Porto do Açu e com componentes do SEBRAE, instituição de iniciativa privada que tem por objetivo capacitar o empresariado de menor porte frente às demandas do mercado.

Foi investigado ao longo dos capítulos estruturados acima, a hipótese de que as relações entre o empresariado do Norte-Fluminense e as empresas transnacionais instaladas no Porto do Açu são, ainda, extremamente frágeis e pouco exploradas, fazendo com que os produtos e serviços demandados sejam adquiridos de empresas instaladas em territórios outros.

O Complexo Portuário do Açu é um elemento de grande importância para as pesquisas ligadas ao atual e futuro cenário do Norte-Fluminense. Assim, se justifica o anseio de analisar os impactos regionais das atividades econômicas presentes em São João da Barra, a partir das relações comerciais estabelecidas. Vale ressaltar que este trabalho se justifica, também, pelo fato de ainda não haver estudos que abordem esse tema. Desse modo, não há a tentativa de tecer conclusões, mas de iniciar uma pesquisa, que ainda oferece inúmeras possibilidades de exploração.

## 2: COMPLEXO PORTUÁRIO DO AÇU

Neste capítulo, apresenta-se a trajetória do Complexo Portuário do Açu, desde o início das instalações até a queda do Grupo EBX, chegando-se às novas perspectivas geradas a partir da entrada da Indústria do Petróleo na pauta de suas atividades. Lançou-se mão de referencial teórico sobre o tema, além de documentos capazes de ilustrar as ações do poder público frente ao empreendimento, e de informações oficiais das empresas instaladas no Porto.

### 2.1: A MUNDIALIZAÇÃO DAS ATIVIDADES PORTUÁRIAS E SEUS IMPACTOS DIRETOS.

Nesta seção são analisadas as diferentes relações entre os portos e as cidades ao longo do tempo até os dias atuais, marcados pela reticular dinâmica de fluidez e pelas trocas comerciais mundializadas. Também são discutidos os impactos diretos que a atividade portuária causa no território onde se instala, no município de São João da Barra.

A relação entre as cidades e as atividades portuárias passou por um intenso processo de mudanças ao longo do tempo e das relações socioespaciais. Foram estas estabelecidas a partir do desenvolvimento do modo de produção capitalista, marcado pelo mercantilismo. As cidades marítimas adquiriram papel central, quando, nos séculos XVII e XVIII, a dimensão das relações econômicas passou a se dar em caráter mundial (MONIÉ & VASCONCELOS, 2012). No Brasil, a infraestrutura portuária desempenhava a função de recebimento de escravos, de produtos

manufaturados e de colonizadores, além do escoamento de matéria-prima para a metrópole (MONIÉ, 2011).

Até a Revolução Industrial (século XVIII), os portos, mundialmente, possuíam uma infraestrutura mais simples, sobretudo no que tange às instalações de seus terminais. As atividades portuárias eram voltadas, sobretudo, para o armazenamento de produtos e sua comercialização no mercado atacadista, e localizadas nas áreas próximas aos terminais. (ORNELAS, 2008).

Com o advento da Revolução Industrial, a busca crescente por novos mercados consumidores e fornecedores de bens primários fomentou o avanço das comunicações e do sistema de transportes, ocasionando o aumento da circulação de cargas e a reestruturação portuária. O avanço técnico trouxe benefícios para as atividades ligadas ao transporte marítimo, uma vez que a dinâmica portuária foi, até o início do século XX, diretamente ligada ao comércio e aos serviços fornecidos pelo tecido urbano (MONIÉ & VASCONCELOS, 2012). Nesse contexto, a evolução da navegação marítima ocasionou uma série de alterações na infraestrutura e nas atividades ligadas aos portos, o que impactou diretamente a dinâmica de seu entorno (ORNELAS, 2008). No caso brasileiro,

> Os portos mais diretamente vinculados aos ciclos do café (Rio de Janeiro, Santos) e da borracha (Belém, Manaus) são associados a um denso tecido de estabelecimentos bancários, casas de negócios, empresas oferecendo serviços de apoio diversos à navegação e estruturas produtivas voltadas para o processamento ou transformação de mercadorias (MONIÉ e VASCONCELOS, 2012, p. 6).

Ornelas (2008) afirma que a relação entre porto e cidade é tanto física – situada basicamente na fronteira entre zona urbana e zona costeira – quanto funcional, ou seja, tal relação se dá a partir de diversas atividades industriais, comerciais e de serviços, além da própria interligação da área portuária com o espaço urbano, por meio da rede de transportes presente no território.

Essa fase é marcada pela expansão dos ancoradouros e construção de píeres, para atender à crescente demanda de circulação de pessoas, produtos e de navios maiores. A interligação territorial passa a lançar mão de um sistema intermodal, por meio da construção de linhas férreas, ampliando o acesso a uma hinterlândia cada vez maior. Assim, as atividades ligadas ao porto começam a ser ampliadas (ORNELAS, 2008).

No entanto, o que se vê posteriormente é que “o crescimento da atividade comercial e a reestruturação do espaço portuário intensificam a funcionalização do solo urbano” (MONIÉ e VASCONCELOS, 2012, p. 6). A coexistência entre o cada vez mais complexo tecido urbano e as demandas geradas pelas atividades portuárias, como, por exemplo, a construção de píeres especializados com calados de maiores profundidades para atender ao manejo de navios de grande porte (ORNELAS, 2008), fica ainda mais dificultada.

O processo de ampliação/desenvolvimento das relações comerciais ultramarinas leva à massificação das etapas de produção e de operações de distribuição (MONIÉ e VASCONCELOS, 2012). Segundo Ornelas (2008), a fase de especialização da atividade portuária é marcada pela conteinerização e transporte de *commodities* ligadas ao setor energético (petróleo e carvão, principalmente), além de grãos e outros tipos de minérios. Esse conjunto de mudanças ligadas às atividades portuárias demanda uma maior área de atuação, fazendo com que a tendência de migração de inúmeros portos para fora dos centros urbanos seja uma nova realidade (ORNELAS, 2008). Buscam-se áreas com maior extensão territorial e condições de instalações favoráveis.

Assim, em meados do século XX, se observa o distanciamento entre porto e cidade (MONIÉ E VASCONCELOS, 2012).

Na segunda metade do século XX, sobretudo a partir da década de 1970, o processo de reestruturação produtiva, marcado pelo deslocamento de parte da atividade industrial dos países centrais para países periféricos, intensifica as trocas comerciais internacionais. Com o advento da chamada globalização, o território se vê “tomado” pela dinâmica reticular das trocas comerciais. Os mais diversos tipos de fluxos perpassam os territórios, em nível mundial, e promovem um verdadeiro processo de desterritorialização. Território e rede constituem um binômio, em que a rede pode estabelecer-se tanto como um fator fortalecedor e interno ao território, quanto como um elemento que se direciona para fora do mesmo, sendo responsável por sua desestruturação (HAESBAERT, 2011).

As redes técnicas de comunicação e transportes configuram-se, então, como o grande elemento (re)modelador dos territórios, promovendo a sobreposição de escalas, alterando as hierarquias espaciais existentes, pois “ela é o veículo por excelência da maior fluidez que atinge o espaço e [...] o componente mais importante da territorialidade contemporânea” (HAESBAERT, 2011, p. 58)

O processo de globalização tem, como consequência, a reorganização mundial das atividades produtivas, e o tempo de deslocamento dos produtos e pessoas é cada vez mais diminuído, por conta dos avanços tecnológicos do setor de telecomunicações e transportes. Nesse contexto, a modernização estrutural da atividade portuária torna-se um objetivo a ser alcançado pelos países pertencentes ao circuito do comércio mundial, pois possuir acesso aos dispositivos logísticos regionais e mundiais é tido como fator de competitividade para os atores que formam as redes produtivas multilocalizadas (MONIÉ e VIDAL, 2006).

A modernização do transporte marítimo, juntamente com o avanço acelerado do uso dos contêineres, transformou o sistema portuário mundial. O porto torna-se, desse modo, foco de investimento dos países, que passaram a aplicar uma gama de receitas, tanto institucionais quanto operacionais, a fim de proporcionar status de maior competitividade aos portos e, consequentemente, à base de produção nacional (MONIÉ e VIDAL 2006).

A conteinerização configura-se como um dos principais elementos que impulsionou as inovações tecnológicas no que se refere às atividades ultramarinas. A partir desta, o montante cargueiro a ser transportado tornou-se consideravelmente superior, havendo, consequentemente, o advento de navios cada vez maiores a serem utilizados. Assim, a modernização dos navios, advinda da demanda gerada pela conteinerização, trouxe novas exigências para as estruturas portuárias.

> A conteinerização dos fluxos de mercadorias e a instalação de corredores intermodais permitem amenizar as rugosidades funcionais e burocráticas próprias aos espaços retroportuários e aproximam as etapas finais da produção a mercados de consumo cada vez mais diferenciados (NOTTEBOM; RODRIGUES, 2005; MONIÉ, 2011 *apud* MONIÉ e VASCONCELOS, 2012, p. 9).

Monié afirma que as linhas regulares, constituídas por contêineres, em escala mundial, são consideradas a “espinha dorsal da globalização”. Os contêineres modificaram a dinâmica de circulação de mercadorias, com a padronização das estruturas de transportes e impactaram diretamente no aparato portuário. Desse modo, a marcante contiguidade espacial do sistema de operação em tempos pretéritos deu lugar à especialização das atividades geridas de forma reticular, na

qual o porto se configura, em muitos casos, apenas como um ponto nodal dentro de uma infraestrutura logística cada vez mais complexa e mundializada.

Cabe ainda ressaltar que a conteinerização propiciou, também, a otimização de intermodais na logística envolvida (MONIÉ, 2013), otimizando o tempo de transporte de produtos dos mais diversos tipos. O encurtamento das distâncias espaciais, através da aceleração dos fluxos que envolvem a malha produtiva ao redor do globo, ultrapassa a escala local, na qual o território adquire a função de fornecedor de infraestrutura, e alcança a transescalar dinâmica das trocas comerciais.

Ornelas (2008) ressalta que o acelerado processo de desenvolvimento pelo qual passou o cenário das trocas comerciais internacionais e o consequente avanço tecnológico no setor de transporte marítimo teve, como consequência, a especialização dos portos, sobretudo de acordo com o tipo de carga a ser recebida ou escoada. Diante do exposto, pode-se observar a eminência de portos com estrutura para o transporte de tão somente um tipo de produto.

Monié e Vasconcelos (2012) afirmam que a interconexão portuária acaba por se tornar dominada pelo imperativo de fluidez do "*supply chain management*", no qual se estabelece um notório ambiente de concorrência entre os mais diversos portos, em busca de captação de produtos. É assim que as reformas referentes às atividades portuárias, observadas nas décadas de 1980 e 1990, "promovem medidas de ordem institucional, administrativa, gerencial e operacional visando à inserção competitiva dos portos nas redes intermodais do transporte mundial" (MONIÉ e VASCONCELOS, 2012). Nesse sentido,

> A reforma portuária brasileira combinada com o aumento de investimentos no sistema portuário ilustra essa tendência: novas formas de regulação, descentralização e modernização das infraestruturas e dos equipamentos, aparentemente, contribuíram para o aumento da eficiência das operações portuárias e para a diminuição do custo de serviços que era, até então, um dos mais elevados do mundo (MONIÉ e VIDAL 2006, p. 983).

Monié e Vidal (2006) esclarecem ainda que boa parte dos investimentos feitos no setor portuário mundial consiste na criação dos chamados *hubports,* megaportos construídos para atender à concentração e redistribuição dos fluxos do comércio internacional para outros portos ou hinterlândias, localizadas no território. Segundo Monié e Vasconcelos (2012), são considerados nós portuários, pois, mesmo com

ausência de uma retroárea de grande porte, estão localizados de maneira estratégica, dentro dos “eixos marítimos que conectam os três polos da tríade” (MONIÉ e VASCONCELOS, 2012, p. 9).

Esses portos são considerados importantes instrumentos das empresas multinacionais do setor marítimo, no qual grandes navios circulam pelas rotas internacionais estabelecidas. Os projetos referentes a esses portos apresentam inúmeros problemas:

> Os investimentos são consideráveis, as tecnologias de manuseio das cargas restringem a criação de empregos, as interações com o local de implantação são também limitadas, pois a função maior da plataforma portuária reside na sua capacidade de redistribuir imediatamente os fluxos que para ela convergem (MONIÉ e VIDAL 2006, p. 984).

Nesse caso, a infraestrutura portuária restringe-se e se configura tão somente como corredor logístico de circulação de mercadorias altamente globalizada, e os benefícios para o lugar onde esse corredor está inserido são diminutos, em relação aos impactos produzidos. Nesse sentido, um *hub* é considerado um enclave na região onde foi implantado (MONIÉ e VIDAL, 2006).

Já o Complexo Logístico e Portuário do Açu se enquadra em outra categoria. É considerado um Porto-Indústria, conceito empregado para caracterizar o advento de *clusters* contíguos aos portos marítimos, e são utilizados, de forma intensiva, para escoar a produção industrial das empresas presentes no referido *cluster,* ou mesmo para o recebimento de matéria-prima e equipamentos (CABRAL, 2014).

Assim, o Porto-Indústria é um complexo logístico que integra as atividades portuárias à indústria e aos serviços, marcado pelas aglomerações de empresas em sua retroárea. Cabe salientar que as empresas formadoras dos *clusters* são, via de regra, diretamente ligadas ao mercado internacional (CABRAL, 2014), no qual o país se insere, basicamente, como exportador de produtos primários.

Ao longo da década de 1990, o Brasil, diante da internacionalização da economia em decorrência da integração competitiva do território nacional, retomou a atenção para a infraestrutura de transportes, sucateada ao longo dos anos de 1980. Com efeito, a inserção do país no circuito global de movimentação de fluxos passou a fazer parte da estratégia dos governos (MONIÉ & VASCONCELOS, 2012). Diante isso, os portos retomaram papel de destaque no cenário logístico nacional, já que as

políticas públicas tinham por objetivo reduzir os inúmeros gargalos prejudiciais ao sistema operacional portuário.

Monié e Vasconcelos (2012) destacam como entraves que o país possui: a inserção periférica do Brasil na Divisão Internacional do Trabalho, sendo exportador de *commodities* com baixo ou nenhum valor agregado, ficando o processamento das mesmas nos países centrais; as vantagens comparativas que o continente europeu possui, seja pela infraestrutura logística, seja pelo potencial do mercado consumidor, ou mesmo por ser um elo central na dinâmica dos fluxos da globalização; e as orientações macroeconômicas nacionais, limitando, de maneira direta, o processo de beneficiamento de produtos e posterior agregação de valor nas áreas retroportuárias nacionais.

O Complexo Portuário do Açu é fruto dessa tendência econômica e das demandas geradas a partir da exportação de *commodities,* tanto pela exportação de minério de ferro quanto pelo apoio à atividade *offshore,* ligada à indústria do petróleo. Assim, o município de São João da Barra configura-se como um território a ser transformado, diante dos interesses internacionais estabelecidos que norteiam a dinâmica dos fluxos globais de mercadorias, pessoas, capitais e informações.

> Desse modo, por menor que seja um lugar, por mais insignificante que pareça, no mundo da competitividade este lugar é fundamental porque as empresas globais dependem de pequenas contribuições para que possam manter o seu poder. Esse poder é cego, porque não olha ao redor. Esse poder se preocupa com objetivos precisos, individualistas, egoísticos, pragmáticos é um poder cego, já que não olha ao redor. Mas escolhe lugares aqui e ali, hoje e amanhã, em função das respostas que imaginam ter, e desertam esses lugares quando descobrem que já não podem oferecer tais respostas. (SANTOS, 2011, p. 19)

Uderman, Rocha e Cavalcante (2012) apontam que, como parte integrante da cadeia de valor, o porto possui papel de destaque no que se refere às políticas, com o objetivo de captar investimentos para a região onde está instalado. Nesse sentido, o porto pode se tornar um ponto chave para a promoção do desenvolvimento, a partir dos efeitos multiplicadores que a atividade portuária pode gerar.

Contudo, a partir da dinâmica atual das trocas comerciais globalizadas, o sistema portuário se destaca como elo de uma cadeia produtiva cada vez mais especializada e complexa. O porto apresenta a tendência de se configurar tão somente como um elemento do espaço cada vez mais extrovertido em relação ao

seu entorno. Por outro lado, as grandes empresas internacionais de operação logística costumam atuar de maneira desarticulada com o cenário regional, que, na maioria esmagadora dos casos, não estabelece condições técnicas de fomentar ações ligadas ao desenvolvimento de outras atividades.

A relação estabelecida entre o porto e a cidade acaba por se resumir a demandas administrativas, na tentativa de diminuir os entraves burocráticos e a utilização da mão de obra local, de acordo com a necessidade, via de regra em serviços que exigem menor qualificação profissional (ORNELAS, 2008). Dessa forma, a atividade portuária, marcada pela circulação de fluxos, ajusta-se majoritariamente ao cenário econômico mundial, em detrimento da escala local. Assim,

> A cidade-porto, que durante muito tempo foi uma praça de negócios e um lugar obrigatório para valorização de mercadorias, está submetida a pressões conjuntas dos horizontes terrestre e marítimo e corre o risco de ser transformada em simples espaço de trânsito no tabuleiro da circulação mundial organizados por atores logísticos cujas estratégias funcionais e territoriais frequentemente ignoram a escala local. (MONIÉ e VASCONCELOS, 2012, p. 15).

Embora a escala local não seja considerada, o Porto do Açu gera impactos no território em que está instalado, sendo considerado elemento transformador deste, constituindo-se fruto da dinâmica político-econômica que o Brasil passou a adotar a partir da década de 2000. Reassumindo o papel de exportador de *commodities*, o país voltou seus investimentos para o setor primário, sobretudo no que se refere aos gargalos ligados à infraestrutura logística e de transportes. Oliveira (2012) destaca o processo de privatizações pelo qual empresas nacionais ligadas ao setor estratégico da economia nacional atravessaram, sobretudo ao longo da década de 1990. A autora destaca ainda que o Estado, por meio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), passou a fornecer linhas de crédito para grupos econômicos privados, inclusive os que assumiram o comando das então estatais. Constata-se ainda:

> Após os anos 2000, depois de mais de 50 anos de predominância do setor público, o desenvolvimento do país passou, cada vez mais, pelo crivo das grandes empresas privadas que selecionam a instalação de projetos conforme critérios técnicos e vantagens econômicas e fiscais. (OLIVEIRA, 2012, p. 30).

Partindo-se desse pressuposto, o Porto do Açu é a materialização do que se chama de elemento transescalar, haja vista que é um empreendimento privado, criado e fomentado pelo mundializado mercado de comercialização de *commodities*, com o apoio do Estado (nos âmbitos municipal, estadual e federal) e que se instala no território, causando uma série de impactos sociais, ambientais, econômicos, entre outros. Constata-se que se faz presente no porto uma série de atividades mundializadas, impactando territórios distintos nas mais diversas escalas, de forma simultânea (RODRIGUES E LEMOS, 2003 apud CASTRO *et al.*, 2013).

Piquet e Shimoda (2013) enfatizam que o Complexo Portuário, no momento de sua implantação, é parte integrante do processo de modernização portuária brasileira. Salientam ainda que o projeto do empreendimento não se restringia tão somente ao corredor de exportação de minério de ferro, mas pretendia transformar-se também em um porto-indústria, graças à localização das empresas em sua retroárea. Segue, portanto, o modelo de desenvolvimento adotado pelo país, no qual o poder público se torna responsável pela infraestrutura básica necessária (tais como: estradas, rede de telecomunicações e vias de acesso, entre outros), incentivos fiscais e financiamento público, cabendo ao setor privado investimentos tão somente na produção (PIQUET, 2013).

A implantação de um empreendimento de grande porte como este tem o potencial de causar diversos impactos territoriais, tais como desigualdades na relação campo-cidade, alterações na hierarquia urbana, além de mudanças na estrutura interna da cidade (PIQUET, 2013). Entre os efeitos da instalação do Porto do Açu, podem-se elencar: crescimento populacional, sobrecarga nos serviços educacionais e de saúde, deslocamento de populações rurais de suas terras, salinização da água e do solo, sobrecarga nos equipamentos coletivos e sociais, ocupações irregulares (PIQUET e SHIMODA, 2013), além da intensificação do processo de especulação imobiliária. O que se torna claro é a inexistência de estudos das administrações públicas sobre os impactos (sejam eles positivos ou negativos) que o empreendimento causou e causará na região. Tampouco o BNDES promoveu uma análise avaliativa dos impactos causados, não se pronunciando publicamente sobre o caso (PIQUET e SHIMODA, 2013).

Quanto aos estabelecimentos rurais, Rodrigues e Lemos (2013) afirmam que foram desapropriados 1.403 lotes de terrenos, totalizando uma área de aproximadamente 70 milhões de metros quadrados. Isso se traduziu na retirada da população local, que utilizava a terra para fins de subsistência, “liberando” a área referida para as atividades ligadas ao empreendimento. Consequentemente, impede a população de exercer ali suas atividades tradicionais, tais como a pesca artesanal, o lazer, as atividades agrícolas e pecuárias, além da limitação do acesso ao mar.

A gama de impactos negativos gerados é justificada pelos proprietários do empreendimento e pela administração pública, lançando mão do discurso da modernização e do desenvolvimento, e de que traria para a população local empregos com boa remuneração e dinamização da região (RODRIGUES e LEMOS, 2013). O que se vê, de fato, é que a população do município de São João da Barra não é capaz de suprir a demanda das vagas a serem criadas, haja vista que apenas 4% dos indivíduos residentes no município possuem ensino superior completo (PIQUET e SHIMODA, 2013).

Sobre esse aspecto, Piquet (1998) afirma que um grande empreendimento tem a potencialidade de aumentar o fluxo imigratório do território onde se instala, sobretudo na etapa da construção civil, quando a oferta de empregos com baixos índices de qualificação se faz presente. Isso resulta em uma estrutura demográfica atípica, formada prioritariamente por homens jovens. Quando a fase de obras se conclui, os indivíduos de menor qualificação tendem a permanecer no local, habitando espaços sem infraestrutura urbana, o que traz, como consequência, um quadro de pobreza local, já que realizam atividades com baixos índices de produtividade (PIQUET e TERRA, 2011). Os processos de favelização, prostituição e aumento de criminalidade se acentuam, a partir de então.

Observa-se que, na fase de operação das atividades portuárias, os postos de trabalho que exigem maiores níveis de qualificação não são supridos pela mesma mão de obra que, até então, atuava na fase de construção do projeto. Salienta-se, ainda, que, quando o empreendimento se localiza nas proximidades de uma área rural com baixos índices de ganho econômico, onde há a predominância de más condições de trabalho e de qualidade de vida, a população rural acaba por buscar postos de trabalho na nova atividade, mesmo que temporariamente (PIQUET e TERRA, 2011).

Os pontos relatados acima ilustram a baixa internalização das atividades que o Porto realiza na região, haja vista que a maioria das vagas que exigem níveis de qualificação mais elevados não poderá ser suprida pela mão de obra local. Uma das consequências desse processo é a baixa capacidade de encadeamentos capazes de fomentar uma dinâmica da economia regional, restando aos trabalhadores do município de São João da Barra e adjacências a oportunidade de emprego apenas na fase de construção do empreendimento.

## 2.2: O GRUPO EBX: A CONSTRUÇÃO DO PORTO DO AÇU NO MUNICÍPIO DE SÃO JOÃO DA BARRA.

O Complexo Industrial Portuário do Açu (CIPA), segundo relatório da Associação de Geógrafos do Brasil (AGB), configura-se como a maior obra industrial portuária, em extensão territorial, de toda América, contando com a construção de um terminal portuário privativo, com infraestrutura capaz de receber navios de grande porte, além de estrutura *offshore* para atracação e exportação de inúmeros produtos, tais como o minério de ferro e produtos de siderurgia. Ainda segundo o relatório, o CIPA contaria ainda com um grande condomínio industrial, contendo “plantas de pelotização, indústrias cimenteiras, um polo metal-mecânico, unidades petroquímicas, siderúrgicas, montadoras de automóveis, pátios de armazenagem inclusive para gás natural, *cluster* para processamento de rochas ornamentais e usinas termoelétricas” (AGB, 2011, p. 4).

Contaria ainda com um mineroduto, com cerca de 500 quilômetros de extensão, perpassando trinta e dois municípios, com o objetivo de transportar minério de ferro, extraído da mina em Conceição do Mato Dentro/MG pela MMX/Anglo American Mineração, até o Porto do Açu, para que lá passasse por processamento anterior à exportação.

As empresas que formavam o Grupo EBX seriam regidas a partir de um sistema sinérgico denominado “visão 360 graus". Nesse sistema, o empresário Eike Batista identificou a necessidade de articulação de nove “engenharias” para a obtenção de êxito em quaisquer que sejam os seus negócios: “engenharia de pessoas, financeira, jurídica, política, logística, ambiental e social, de comunicação, de saúde e segurança, além da própria engenharia da engenharia” (BATISTA, 2011, p. 63).

A partir deste sistema, o Grupo EBX, criado na década de 1980, teve seus investimentos voltados para área de mineração (MMX), logística (LLX), energia (MPX), óleo e gás natural (OGX), e indústria *offshore* (OSX)[1]. A intenção do empresário Eike Batista era promover a sinergia das empresas listadas acima, através do planejamento das ações ligadas às operações de cada uma, para chegar a um denominador comum, com índices de lucratividade potencializados pelo domínio de todo o processo.

No caso do Porto do Açu, diante dos ideais de Eike, a LLX e a Anglo American – empresa mineradora responsável pela extração e transporte, via mineroduto do minério de ferro a ser escoado pelo Porto – utilizariam o mesmo para o abastecimento de mercados externos, sobretudo o chinês. Mas a intenção do empresário não era somente esta. No projeto inicial, constava que a MPX executaria a geração de energia através de uma usina termelétrica presente no complexo industrial, lançando mão da logística gerida pela LLX.

Eike Batista afirmava que a logística se configurava como elemento presente em cada negócio por ele realizado. Ainda, segundo ele,

> A MMX e Anglo American produzem minério, que alcançará o Superporto do Açu e o Superporto Sudeste. No Superporto do Açu, o minério é exportado ou utilizado pelas siderúrgicas instaladas no local. Para produzir, elas precisam de energia. A energia vem das termelétricas da MPX, as quais por sua vez, são alimentadas pelo carvão que chega das minas colombianas ao Superporto (BATISTA, 2011, p. 113).

Endossando o raciocínio anterior, para o empresário, no caso da MMX, a ação não havia encontrado um fim tão somente na descoberta da mina de minério. Entendeu, então, que também poderia ser o controlador da empresa responsável pela logística e do porto que escoaria o produto: a visão 360 graus começava a se instalar no município de São João da Barra.

A sinergia proposta por Eike se faria presente a partir da integração do projeto, com a construção de uma usina termelétrica presente no condomínio industrial anexo ao Porto. Também iria atrair empresas do ramo da siderurgia e

---

[1] Informações extraídas do endereço eletrônico da empresa OSX: Disponível em: http://www.osx.com.br/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?sid=145&lng=br. Acesso em: 02 dez de 2014.

montadoras de automóveis, que, por sua vez, seriam atraídas pelas infraestruturas de logística e de energia elétrica.

Cabe aqui um destaque para a questão energética que se faria presente no Porto do Açu. O investimento do grupo EBX em termelétricas, através da MPX, teve seu início no ano de 2001, quando o Brasil passou pela iminente ameaça do chamado “apagão”, caracterizado pela crise energética que assolou o país no primeiro ano do século XXI. Desesperado com a falta de chuvas e com a consequente perda de capacidade de produção das usinas hidrelétricas, o governo do então presidente Fernando Henrique Cardoso passou a apoiar, de maneira irrestrita, a construção de usinas termelétricas no território nacional. A empresa Petrobras seria o elemento constituinte de uma parceria público-privada, na qual os supracitados empreendimentos “receberiam financiamento amistoso do BNDES e teriam fornecimento garantido de gás pela estatal” (LEO, 2014, p. 87).

Eike não perdeu a oportunidade: a MPX foi responsável pela construção de usinas termelétricas no Nordeste (Ceará, Maranhão), no Norte (Amapá) e no Sul (Rio Grande do Sul) do Brasil[2].

Vale aqui ressaltar que a “sinergia” não estava completa, uma vez que a MPX dependia diretamente do gás natural fornecido pela empresa Petrobras. Após algumas turbulências e desavenças com membros da empresa – que atravancaram o fornecimento do hidrocarboneto - Eike tomara a decisão de também ser o detentor da energia que moveria suas usinas, escolhendo o controverso carvão mineral como fonte energética. Controverso, sobretudo, a partir da visão de ambientalistas, pois o carvão se configura como elemento extremamente poluente (LEO, 2014). Importante ressaltar ainda que a MPX foi de grande importância para o grupo EBX, pois

> Eike incluiu termelétricas a gás em seu portfólio de projetos e conseguiu, apesar dos tropeços, seguir com a MPX, que se tornou um patrimônio importante da EBX, trunfo a ser usado no futuro para enfrentar as turbulências que derrubaram seus negócios. A MPX foi a empresa que, na derrocada da EBX, até o desmembramento do grupo, em 2013, menos perdeu valor na bolsa de valores entre os empreendimentos de Eike; e foi a primeira a ter controle transferido para outras mãos, após o fiasco do empresário. (p. 94).

[2] Informações extraídas do site de notícias UOL e do endereço eletrônico Valor Econômico.

Ainda em busca de sua “sinergia”, a EBX dá a luz a seu novo membro: a MMX, empresa de mineração do grupo, seguindo o padrão dos empreendimentos de Eike Batista. O momento era dos mais propícios, já que os primeiros anos do século XXI foram marcados pela ascensão da China, potência em franco crescimento e considerada a fábrica do mundo, e movida, majoritariamente, pelo carvão mineral:

> Os preços do minério de ferro seguiram o ritmo chinês e decolaram. O mundo começava a assistir ao chamado “boom das *commodities*”, a alta recorde nos preços de recursos naturais, quando Eike decidiu montar sua empresa de minério. Ele previa, com acerto, que a China passaria a ser o “fator-chave”, e com grande apetite, na demanda por minério de ferro no mundo- e que não faltariam interessados dispostos a se associar em um investimento desses (LEO, 2014, p. 111).

O minério de ferro a ser escoado via Porto do Açu está localizado no município de Conceição do Mato Dentro, em Minas Gerais. Para realizar o referido escoamento, foi criado o Projeto Minas-Rio, configurando-se como o maior mineroduto do mundo, com 529 quilômetros de extensão, integrando unidades de concentração e tratamento de minério entre o complexo portuário e o município mineiro, sendo prevista que a duração da atividade extrativa levaria em torno de quarenta anos.

No Estado do Rio de Janeiro, mais especificamente nas regiões Norte e Noroeste Fluminense, o mineroduto gera impactos diretos em sete municípios, tendo ligação, via linhas de transmissão, com a termelétrica de Furnas (Campos/RJ), além de criar um corredor logístico que ligará o empreendimento à BR-101, a partir do projeto de duplicação da estrada que leva ao 5º Distrito de São João da Barra, área que é totalmente absorvida pelo complexo portuário (AGB, 2013).

Cabe ressaltar que, mesmo diante de muitos questionamentos judiciais e de manifestações de grupos da sociedade, o projeto Minas-Rio ganhou fôlego a partir junção de interesses públicos e privados, nas escalas regional e global. Tanto os governos de Minas Gerais e Rio de Janeiro, quanto o governo federal apoiaram a construção do empreendimento. Tal junção expressa o poder de coalizão que o setor privado possui no que diz respeito às políticas públicas e, consequentemente, às ações ligadas ao planejamento regional. Desse modo, permitiu-se que o projeto Minas-Rio adquirisse um *status* estratégico para ambas as Unidades da Federação, além do governo federal. Este, através do Programa de Aceleração do Crescimento

(PAC), proveu o financiamento de projetos ligados à infraestrutura, além de outros financiamentos, via BNDES, aprovados para empresas do grupo EBX. O investimento total no CIPA seria de quarenta bilhões de reais (AGB, 2013). No caso específico do Estado do Rio de Janeiro, a instalação do Complexo Portuário do Açu se dá em meio a diversos empreendimentos ligados aos setores de energia e infraestrutura:

> O Cipa surge em meio a esta alteração da dinâmica econômica do ERJ quando o petróleo aumenta sua importância, com a descoberta do pré-sal. Isto coincide com um fortalecimento, sem precedentes, da aliança política entre os governos federal, estadual, da capital, além de outros municípios do ERJ. Também neste momento deslancham as obras do Comperj; a indústria naval em Niterói e Angra dos Reis; concluem-se as obras da siderúrgica TKSA, em Santa Cruz – no município do Rio de Janeiro; expandem-se as plantas e implantam-se novas montadoras de automóveis no sul do estado. Novos projetos de terminais portuários na Baía de Sepetiba começam a ser executados, além de se confirmar a realização dos grandes eventos esportivos na capital como a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016 (MORAES *et al.,* 2014, p. 12).

Torna-se importante destacar que a ideia de implantação de um porto no município de São João da Barra é anterior às ações do grupo EBX. Rangel (2012) aponta que, em fins do século XX, com o aquecimento da economia brasileira, os portos voltaram a ter papel fundamental no cenário logístico nacional, tanto para a importação de produtos quanto para a exportação de *commodities.* No ano de 1999 o Governo do Estado do Rio de Janeiro elaborou um estudo de viabilidade técnica para a construção de um porto no litoral fluminense, e o distrito do Açu foi detectado como a melhor opção em todo o estado (RANGEL, 2012). Deu-se, então, o início da participação estatal no projeto portuário no Norte Fluminense, quando o então governador Anthony Garotinho estabeleceu, por meio do decreto 25.455 de 28 de junho de 1999, a desapropriação de imóveis rurais no município de São João da Barra. Ressaltou-se, na época, que “os imóveis objeto do presente decreto serão utilizados na construção, implantação e exploração de terminal marítimo e portuário, com participação da iniciativa privada, incluindo, ainda, retroárea de apoio” (RIO DE JANEIRO, Decreto nº 25.455 de 28 de junho de 1999). A intenção do governador era construir um terminal portuário para apoiar as atividades *offshore* da empresa Petrobras, que possui sua principal base de operação na Bacia de Campos. Mas a quebra do monopólio da empresa, no ano de 1997, e a subsequente venda das

unidades de negócio da mesma acabaram por adiar os planos da gestão estadual (AGB, 2013).

Eis que o caminho da família Garotinho se cruzou com os interesses do grupo EBX: entre os anos de 2005 e 2006 as prospecções realizadas pela parceria Anglo American/MMX iniciaram-se em Minas Gerais e a procura por um ponto de escoamento tornou-se premente. No final do ano de 2006, o projeto de um porto no distrito do Açu foi oferecido a Eike Batista pelo governo estadual. Por meio do decreto 40.456, de 22 de dezembro de 2006, o governo de Rosinha Garotinho concedeu à empresa MMX diferimento no tratamento tributário para aquisição de bens, prestação de serviços, operações internas, dentre outros (RIO DE JANEIRO, Decreto nº 40.4562 de 22 de dezembro de 2006).

Já no ano de 2010, a lei estadual nº 5.636 prevê isenções fiscais e regime diferencial de tributação para estabelecimentos industriais:

> fica concedido, em caráter opcional, aos estabelecimentos industriais, regime especial de tributação e recolhimento do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual ou Intermunicipal e de Comunicações - ICMS, nos termos e condições estabelecidas nos artigos desta Lei.” (RIO DE JANEIRO, Lei n. 5.636 de 06 de janeiro de 2010).

Cabe ainda reproduzir o parágrafo do artigo sétimo da já referida lei, que limita o regime especial diferencial de tributação, englobando boa parte dos municípios pertencentes às regiões Norte e Noroeste Fluminense:

> A opção pelo regime especial de tributação de que trata esta Lei está limitada geograficamente a estabelecimentos industriais localizados nos Municípios de Aperibé, Areal, Bom Jardim, Bom Jesus do Itabapoana, Cambuci, Campos dos Goytacazes, Cantagalo, Carapebus, Cardoso Moreira, Carmo, Comendador Levy Gasparian, Conceição de Macabu, Cordeiro, Distrito Industrial da Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro – CODIN, no Município de Queimados, Duas Barras, Engenheiro Paulo de Frontin, Italva, Itaocara, Itaperuna, Laje do Muriaé, Macuco, Mendes, Miguel Pereira, Miracema, Natividade, Paraíba do Sul, Paty de Alferes, Porciúncula, Quissamã, Rio das Flores, São Fidélis, Santa Maria Madalena, Santo Antônio de Pádua, São Francisco do Itabapoana, São João da Barra, São José de Ubá, São Sebastião do Alto, São José do Vale do Rio Preto, Saquarema, Sapucaia, Sumidouro, Trajano de Morais, Três Rios, Valença, Vassouras, Varre Sai, Distrito Industrial de Barra do Piraí, Distrito Industrial de Japeri e Distrito Industrial de Paracambi, Distrito Industrial de Pinheiral e Distrito Industrial da Posse (Petrópolis). (RIO DE JANEIRO, Lei nº 5.636 de 06 de janeiro de 2010).

Não foi só em âmbito estadual que um verdadeiro regime de exceção foi estruturado para que um empreendimento da dimensão do Porto do Açu pudesse se tornar realidade. Como exemplo, podem-se destacar as alterações realizadas no Plano Diretor de São João da Barra, destacando-se o advento de novas áreas destinadas às atividades industriais e portuárias. Sobre este fato, observa-se que[3] o processo de revisão do Plano foi realizado sem os devidos esclarecimentos à população, com a realização de audiências relâmpagos, além de prazos “apertados”, forçando os vereadores a tomarem suas respectivas decisões “a toque de caixa”.

A grande alteração está na mudança ocorrida na Lei de Ocupação e Uso do Solo (LOUS). Por ela, uma grande área do município passou a ser destinada às atividades relacionadas direta ou indiretamente ao Complexo Portuário do Açu, e o Grupo EBX passou a ter garantias na utilização não só das áreas obtidas através de desapropriações do Distrito Industrial de São João da Barra, como também da área contígua ao Porto. Áreas estas que eram majoritariamente formadas por pequenas propriedades rurais, nas quais boa parte das desapropriações foi promovida pelo governo estadual de maneira sumária. (MORAES *et al*., 2014, p. 14) Com isso, eliminou-se uma parte significativa das terras destinadas à produção agropecuária do município.

[3] Disponível em: <http://www.robertomoraes.com.br/2013/03/sjb-plano-diretor-revisao-audiencia.html#uds-search-results.>. Acesso em: 12 jan. 2015.

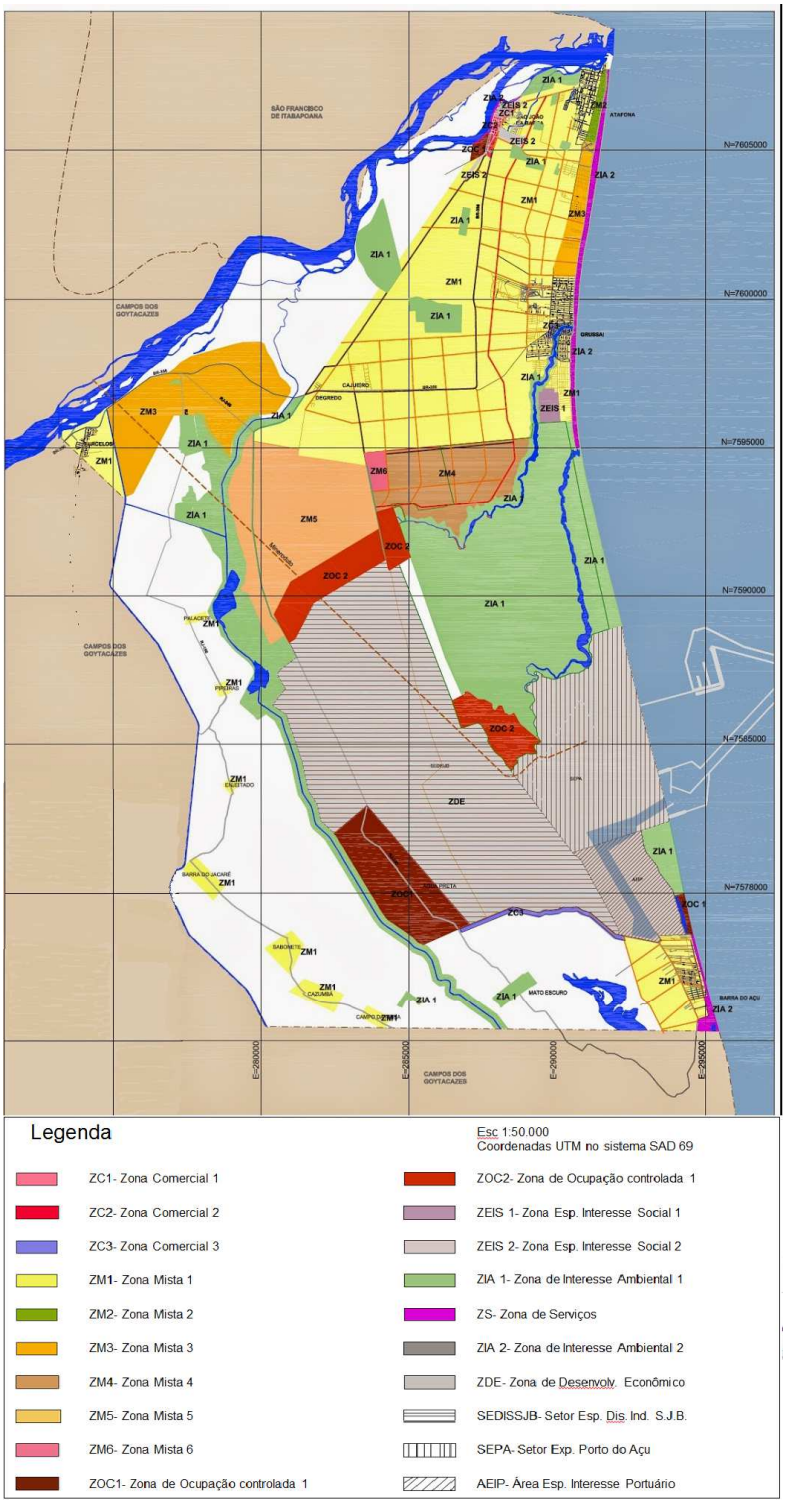


**Figura 1:** : Zoneamento a partir da lei de uso e ocupação do solo d Município de São João da Barra
Fonte São João da Barra (Município) (2015)

Constata-se, no mapa referente à representação da nova lei de zoneamento de São João da Barra, a partir do novo Plano Diretor Municipal, aprovado em 2015, que grande parte do território sanjoanense está destinada às atividades portuárias, como a Zona do Distrito Industrial de São João da Barra, além das zonas de

desenvolvimento econômico e de serviços, localizadas na retroárea do Porto. Importante ressaltar também as chamadas zonas mistas, cujo objetivo era atender às demandas do projeto imobiliário do empresário Eike Batista.

Como dito anteriormente, o grupo EBX também possuía interesse na área de construção civil. A REX (Real Estate X), empresa do setor imobiliário, criou, em parceria com o arquiteto e urbanista Jaime Lerner, o projeto denominado “Cidade X”. O empreendimento iria ocupar uma área equivalente a 1.141,11 hectares da antiga fazenda Pontinhas, adquirida por doze milhões de reais no ano de 2012. A previsão era de que o município de São João da Barra passasse de 33 mil para mais de 200 mil habitantes, até o ano de 2025. Com um custo estimado em US$ 40 bilhões e 40 mil moradias, o projeto previa a construção de canais de interligação de duas lagoas do município e do Rio Paraíba do Sul com o transporte rodoviário. Por esse motivo, o projeto foi apelidado por seus criadores de a “Veneza brasileira”. (Folha de São Paulo, 2012).

A concepção do projeto e as mudanças no Plano Diretor Municipal garantiriam aos empreendedores o pleno uso do solo ao redor do Distrito Industrial de São João da Barra, onde as ocupações irregulares não eram desejadas. A lucratividade, a partir da comercialização de unidades habitacionais para os funcionários do Complexo Portuário e dos prestadores de serviços, se faria presente, haja vista que seriam construídas desde moradias mais populares até imóveis de alto padrão. Ressalta-se no empreendimento o potencial de trazer uma série de ônus para a população, sobretudo no aumento de gastos com equipamento urbano, além de que a especulação imobiliária e o consequente aumento do custo de vida seriam elementos presentes na realidade dos moradores locais.

## 2.3: DERROCADA DO GRUPO EBX: UMA MUDANÇAS NAS ATIVIDADES LIGADAS AO COMPLEXO PORTUÁRIO DO AÇU.

Torna-se claro que o objetivo inicial do Porto do Açu era o desenvolvimento de empreendimentos ligados ao setor de mineração, escoando o minério de ferro advindo do interior de Minas Gerais para o mercado externo, sobretudo o chinês. Para além do referido escoamento, Eike Batista previa o beneficiamento de parte da já referida matéria-prima, a partir da instalação de siderúrgicas e de empresas automobilísticas e de construção naval.

A tão sonhada “Roterdã dos trópicos”, almejada pelo empresário, começou a ganhar corpo com a inauguração da Pedra Fundamental, no distrito do Açu, no ano de 2006, com previsão de atracação do primeiro navio graneleiro, em 2009, mas essa meta não foi cumprida. Leo (2014) enfatiza que o projeto Minas-Rio enfrentou inúmeras dificuldades de implantação, quando, justamente no ano de 2006, com a mudança do governo estadual, o então secretário de Meio Ambiente, Carlos Minc, promoveu uma série de sanções e empecilhos aos planos de Eike Batista: recusa de pedidos de licenciamento ambiental para o prosseguimento do projeto e a desapropriação de cinquenta por cento das terras compradas por Eike, transformando-as em reserva ambiental são alguns exemplos.

O atraso nas obras e o consequente descumprimento de prazos fizeram com que houvesse uma série de insucessos em conseguir “inquilinos” para ocuparem a área destinada ao complexo industrial. As desistências de empresas se tornou fato recorrente, como a da siderúrgica chinesa Wuhan, que teve seu contrato com a LLX tão celebrado pelo grupo, mas não foi à frente nas negociações, quando depararam com a falta de infraestrutura, agravada pelo atraso nas obras do empreendimento. A argentina Ternium também foi outra siderúrgica a desistir da instalação. Igualmente, foi marcada pela desistência a conversa entre Eike e a montadora de automóveis Nissan, que achou mais atrativo e logisticamente viável instalar uma de suas filiais no município de Resende, no sul do Estado do Rio de Janeiro (Leo, 2014).

Com atraso nas obras, questões ambientais ainda a serem solucionadas e custos com o Complexo Portuário acima das previsões estabelecidas, o empreendimento do grupo EBX encontrava-se em dificuldades. Mas Eike não desistiria: tentou se utilizar da vantagem logística do Porto do Açu estar localizado a 150 km da Bacia de Campos e deu início às negociações com a Petrobras. Para tanto, buscou auxílio do governo federal, já sob o comando da presidenta Dilma Rousseff (LEO,  2014).

O empresário assinalava que o Porto do Açu possuía potencial de ser uma das bases de operações da Petrobras, com grande capacidade de se tornar um fator decisivo de multiplicação para o Complexo, atraindo novos investimentos.

> Ao pedir a ajuda da Petrobras, o empresário reconhecia implicitamente que, por falta de encomendas e financiamento, encalhara o estaleiro da OSX programado para impulsionar o porto. Dilma disse ver com interesse os investimentos em infraestrutura do empresário e comentou que não havia

> por que existir concorrência entre a OGX, a combalida petroleira de Eike, e a Petrobras. (LEO, 2014, p. 168).

Em novembro de 2012, a Petrobras vendeu à OGX, por R$ 270 milhões, a parcela da estatal em um bloco de exploração na bacia de Santos, o que foi considerado por muitos um claro ato de auxílio ao grupo “X”. A tentativa de diálogo entre o grupo e a empresa se arrastou até o ano de 2013, quando a presidente da Petrobras, Maria das Graças Foster, sinalizou a possibilidade de negociação, desde que esta fosse viável legal e economicamente. O BNDES possuía participação acionária em duas empresas do grupo EBX, sendo elas a MPX e a LLX. Antes da crise que assolou o império de Eike Batista, o banco financiara cerca de R$ 520 milhões para o empreendimento no Açu. Mas o que se viu foi que todo o auxílio não foi suficiente para resgatar o “naufrágio” que se desenhava.

Eike chegou a acumular uma fortuna estimada em US$ 30 bilhões e desejava se tornar o homem mais rico do mundo até o ano de 2015. Mas o sonho acabou por passar longe da realidade: o descumprimento de prazos e das metas estabelecidas criou um cenário de incertezas no mercado, tendo como resultado a queda das ações das empresas do grupo na Bolsa de Valores. O empresário caminhou, ao longo de sua trajetória, pela linha tênue entre os grandes empreendimentos e o mercado especulativo. Tal atitude foi uma das grandes responsáveis por seu sucesso e ascensão financeira, mas também foi o que potencializou sua derrocada. 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 milhões[4]. 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.

Mas o empresário continuava a tentar salvar o grupo da catástrofe que se anunciara. No início de 2013 foi assinado um contrato com a BP Marine para a criação da empresa Marine Fuels X (MFX), com o intuito de comercializar

---

[4] Valores extraídos da coluna de economia do site Terra. Disponível em: <http://economia.terra.com.br/grupo-ebx-entenda-o-calote-das-empresas-de-eike-batista,5892352be9e32410VgnCLD2000000ec6eb0aRCRD.html>. Acesso em: 10 jan. 2015.

combustíveis para fins marítimos, sob a marca da BP Marine. Nessa negociação, a BP e a EBX ficaram, cada uma, com cinquenta por centro da nova empresa. Em meio à crise, a LLX assinou com o banco Bradesco o prolongamento do prazo de financiamento adquirido para mais dezoito meses, a ser vencido em outubro de 2014, totalizando um montante de R$ 767,7 milhões referentes a um empréstimo tomado em maio de 2011[5].

Ainda em 2013, houve a assinatura com a Asco Brasil, braço nacional da Asco Group - empresa líder mundial na prestação de serviços para o setor de óleo e gás, dando suporte logístico para as operações *offshore .* Para sua realização, o INEA concedeu licenciamento ambiental para a instalação da Intermoor - empresa fornecedora de serviços de ancoragem de navios e plataformas - instaurando uma unidade de apoio logístico e de serviços para as atividades petrolíferas. Também foi fechado o contrato com a finlandesa Wartsila – produtora de maquinário e serviços para os setores naval e de energia e de óleo e gás - para o aluguel de 29.300 metros quadrados de área referente ao canal do Terminal 2 (T2). O Inea também concedeu licença ambiental para que a LLX construísse um terminal de gás natural liquefeito no Porto do Açu.

Apesar de inúmeras tentativas, Eike Batista não conseguiu resgatar seu “Império X”: o efeito cascata foi uma consequência inevitável. A crise financeira afetou todas as empresas do grupo EBX, promovendo um verdadeiro desmanche, lançando incertezas quanto ao futuro do Porto do Açu.

Mas novos rumos foram tomados a partir do ano de 2013, quando a então LLX passou a se chamar Prumo Logística Global, pertencente ao *Energy and Information Group* (EIG), responsável por investimentos e gerenciamento de empresas ligadas ao setor de energia, que aumentou o capital privado da Prumo em R$ 1,3 bilhão.

O escoamento de minério não deixou de ser um dos objetivos da Prumo Logística, tanto que no dia 23 de outubro de 2014 o *Key Light*, um Panamax de 83.027 toneladas e 229 metros de comprimento, atracou no Porto do Açu para (enfim) escoar o minério de ferro de Conceição do Mato Dentro. Nesse mesmo dia, não por acaso, a Prumo recebeu um grupo de membros de universidades da região Norte-Fluminense para divulgar a notícia e também apontar quais seriam os novos

[5] Dados oficiais presentes no website oficial da empresa Prumo Logística. Disponível em: <http://www.prumologistica.com.br>. Acesso em: 12 jan. 2015.

rumos do Porto. Esta autora teve, então, a oportunidade de fazer parte do grupo da Universidade Candido Mendes. Tornou-se claro, no discurso dos representantes da empresa, o objetivo em também se voltar para operações no setor petrolífero.

Apontou-se o potencial que a indústria do petróleo possu, além da proximidade da Bacia de Campos e da possibilidade de crescimento da frota para 200 embarcações. Destacou-se ainda uma série de vantagens logísticas, tais como redução do consumo de diesel das embarcações (salientou-se que o empreendimento está a uma distância equivalente à metade daquela percorrida para se chegar ao município de Macaé), aumento da produtividade de petróleo e da frota de apoio, além de redução dos riscos e dos custos no transbordo para a exportação. O Porto do Açu conta, em sua retroárea, com o total de nove empresas, sendo elas: NOV, Technip, Anglo American, Ferroport, Intermoor, Vallourec (contrato fechado), Wärtsilä, Prumo, BP, Edson Chouest Offshore (Eco).

São demonstradas, a seguir, as empresas e atividades que atualmente fazem parte do empreendimento.

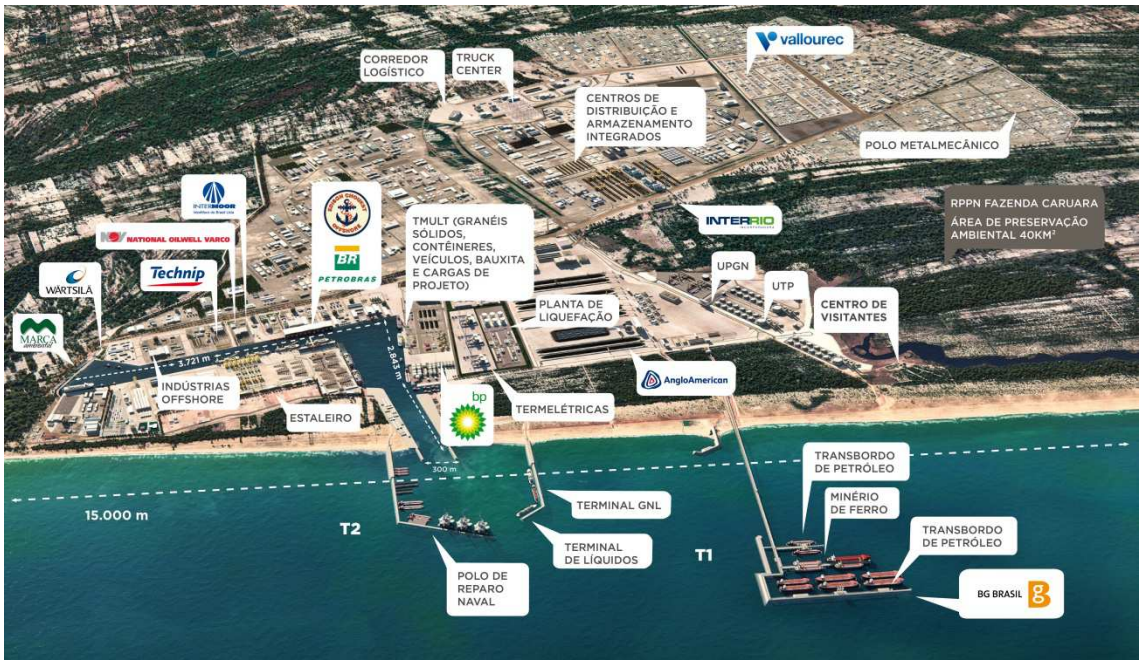


**Figura 2**: O Complexo Logístico e Portuário do Açu
Fonte: Prumo Logística Global. Disponível em: <http:// www.prumologistica.com.br.>. Acesso em: 08 ago. 2015.

Como pode ser observado, mudanças são perceptíveis ao se comparar a atual proposta com o projeto da LLX. Todavia, com investimento de 10,4 bilhões de reais, área total de 130 km² (sendo 40 km² formados pela reserva Caruara), 17 km de cais e 56 milhões de m³ dragados, o Porto do Açu se revela o maior porto da América.

A título de destaque, podem-se apontar as atividades ligadas à empresa Petrobras. Seis berços de atracação de navios, geridos pela Eco, serão utilizados pela mesma no Terminal 2. Vale ressaltar, ainda, que esta é, segundo dados oficiais da Prumo, a maior base de apoio *offshore* em todo o mundo, com 600 mil metros quadrados.

Outro destaque é a atividade de transbordo de petróleo em área abrigada, localizada no Terminal 1, com operação prevista para 2016. Este será o único porto nacional com infraestrutura capaz de realizar a referida operação. A Prumo revelou ainda que a segunda etapa desta ação será a oferta de beneficiamento do óleo transbordado, promovendo a separação da água associada ao óleo extraído.

Como pode ser observado na figura 3, na área pertencente ao Terminal 1, há ainda um terminal multicargas, para receber e escoar granéis sólidos, contêineres, cargas de projetos das empresas instaladas, entre outros. O mesmo é utilizado pela Prumo como argumento para defender o fato de que o Porto do Açu tem capacidade de atender a diversas demandas, advindas de diferentes segmentos.

**Figura 3:** Imagem ilustrativa do terminal multicargas do Porto do Açu.
Fonte: Prumo Logística Global. Disponível em: <http:// www.prumologistica.com.br.>. Acesso em: 08 ago. 2015.

As empresas que atuam no transporte de minério de ferro, mais precisamente a Anglo American e a Ferroport, ocupam a área referente ao Terminal 1 (T1), onde o minério é transportado, através do mineroduto, sob administração da Anglo. Ao chegar ao Porto do Açu, esse material, ao sair do mineroduto, é gerido pela Ferroport, que separa a água do minério em pó. Após esse processo, o minério é transportado por uma esteira até o navio graneleiro para sua exportação, e é quando, novamente, a Anglo assume o processo.

Já as empresas ligadas ao setor de óleo e gás (NOV, Technip, Intermoor, ECO, Vallourec e Wärtsilä) estão localizadas no Terminal 2 (T2), cuja área é voltada para as atividades ligadas ao setor *offshore*, além de (futuros) serviços de reparo naval e de uma termelétrica, por exemplo.

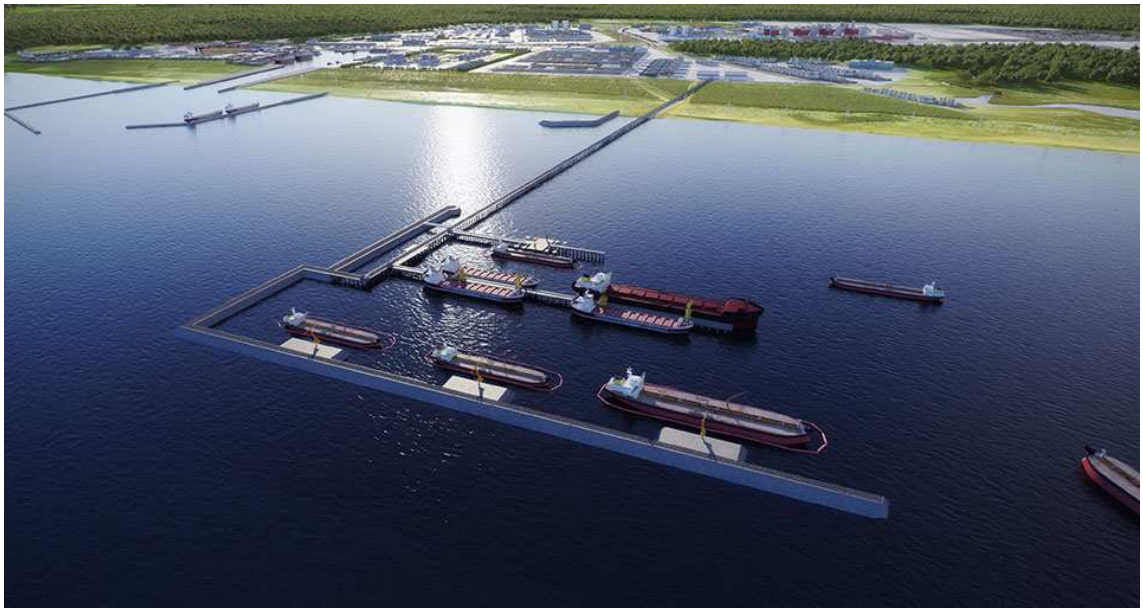

**Figura 4:** Imagem ilustrativa do Terminal 1 do Porto do Açu.
Fonte: Prumo Logística Global. Disponível em: <http:// www.prumologistica.com.br.>. Acesso em: 08 ago. 2015.

**Figura 5**: Imagem ilustrativa do Terminal 2 do Porto do Açu.
Fonte: Prumo Logística Global. Disponível em: <http:// www.prumologistica.com.br.>. Acesso em: 08 ago. 2015.

## 3: O ATUAL CENÁRIO DA REGIÃO NORTE-FLUMINENSE

A Região Norte-Fluminense é constituída, atualmente, por nove municípios[6] e foi protagonista no que se refere à produção de cana-de-açúcar no país desde o século XVIII. Grande parte das terras agricultáveis era ocupada pela produção da cana, fazendo com que outros tipos de culturas passassem a não mais ser produzidos. Vale ainda citar que a maior parte dos investimentos destinados para a região era voltada para o setor sucroalcooleiro.

O cultivo de cana-de-açúcar foi, até a década de 1970, a principal atividade econômica da região. A posição de maior produtora fluminense no setor sucroalcooleiro ocorreu na década de 1970, quando, em 1973, o mundo vivenciou o primeiro choque do petróleo. Tal fato fez com que o Brasil voltasse suas atenções para o álcool, que se tornou a principal energia alternativa adotada pelo país. Foi então que o governo federal criou, através do Instituto do Açúcar e do Álcool (IAA), o Programa Nacional do Álcool (Proálcool).

Por sua vez, Macaé – município que tinha sua economia voltada basicamente para atividades primárias (agricultura e pesca). Segundo Piquet (2007, et al, p.40): "(...) perde a condição de principal porto de exportação dos produtos agrícolas regionais para o Rio de Janeiro, em decorrência da construção da ferrovia que passa a ligar a região a Niterói. (...)".

O cenário de crise se instalou na região: faltavam empregos no campo, devido à estagnação do setor primário e dos baixos índices de produtividade, solos exauridos pela produção canavieira. Observou-se o fenômeno de êxodo rural

[6] Os municípios que formam o Norte -Fluminense são: Carapebus, Campos dos Goytacazes, Cardoso Moreira, Conceição de Macabu, Macaé, Quissamã, São Francisco de Itabapoana, São Fidélis e São João da Barra.

crescente, com impactos diretos no processo de favelização e periferização no meio urbano, além de uma economia fragilizada e com ausência de perspectivas.

Mas eis que, em meados da década de 1970, a economia do Norte-Fluminense tomou novos rumos: a descoberta de petróleo na bacia de Campos e a posterior instalação da empresa Petrobras, no município de Macaé trouxeram novo fôlego para a região. Com isso, esta passou a contar com duas microrregiões: Campos, por ainda possuir uma produção de cana-de-açúcar relevante e ser o principal município petro-rentista[7] do Norte-Fluminense, e Macaé, por ser o território selecionado para abrigar todo o aparato industrial para a extração de petróleo e gás natural em alto mar. Segundo Paganoto (2008):

> A [localidade] de maior viabilidade técnica e econômica foi Macaé, pela proximidade com a Bacia de Campos, condições de mar favoráveis com águas abrigadas, local adequado para a construção do porto anexo à administração e proximidade com o grande centro do Rio de Janeiro. (p. 5)

Crespo (2003) afirma que a descoberta de petróleo no Norte-Fluminense colocou em pauta a discussão sobre onde a base da Petrobras iria ser instalada. O que se viu foi que, no ano de 1978, tudo se desenhava para que o município de Macaé fosse o escolhido para abrigar a indústria do petróleo na região, contrariando os anseios de boa parte da população campista. Tal expectativa se confirmou no ano de 1979, quando se teve “a confirmação de que todos os investimentos da Petrobras seriam em Macaé” (CRESPO, 2003, p. 246).

A gênese da produção de petróleo na Bacia de Campos se dá no regime militar, com a tentativa de tornar o Brasil uma potência emergente no final do século XX, e fez com que o governo federal implantasse inúmeros projetos ligados ao setor de infraestrutura e insumos básicos. Esses projetos, graças à sua magnitude econômica e estratégica, ficaram conhecidos como Grandes Projetos de Investimentos. Os investimentos da Petrobras em Macaé podem ser vistos como um desses projetos, e, consequentemente, o município foi o detentor do monopólio das etapas de prospecção, extração e produção de óleo (PIQUET, 2003). O poder de

---

[7] Termo cunhado por Serra e Terra (2006) para se referir aos municípios considerados pela legislação brasileira “produtores” de petróleo, sendo na verdade apenas recebedores de volume significativo de *royalties* e participações especiais referentes às atividades *offshore.*

decisão sobre os investimentos e instalações da indústria do petróleo ficava inteiramente nas mãos da esfera federal, obedecendo aos interesses nacionais.

A região passou então a constituir-se como elemento fundamental na economia brasileira como a maior produtora de petróleo do país, sendo participante direta na política de integração competitiva levada a cabo no período. O Rio de Janeiro inseriu-se, assim, na economia internacional, suprindo a demanda desse recurso energético fundamental nos dias atuais. Contemplou, de forma inequívoca, o padrão periférico de nossas atividades, ou seja, a de exportador de *commodities*, além do suprimento do mercado interno.

Piquet (2007) assinala o papel de destaque que a indústria do petróleo possui no processo de desenvolvimento da economia brasileira e sua inserção competitiva na conjuntura internacional, "deixando marcas irreversíveis na paisagem econômica, social e ambiental dos territórios onde se desenvolveu" (PIQUET, 2007 *et al*., 2011, p. 39), não havendo a existência clara de uma política efetiva de desenvolvimento em escala regional. A autora afirma:

> As corporações que operam no setor atuam de modo globalizado, organizando o espaço de maneira seletiva e extrovertida. As áreas produtoras funcionam como campos de fluxos, onde se articulam sofisticadas redes de unidades industriais, portos, dutos, aeroportos, bens, homens e informações. Não são, portanto, empreendimentos voltados a promover o desenvolvimento regional (PIQUET, 2007, p. 23).

Os grandes projetos de investimentos (GPI's) supracitados promoveram uma acentuada elevação no número de empregos formais na região, sobretudo em Macaé, município que abriga toda a estrutura de apoio à atividade *offshore*. Por outro lado, essa oferta de postos de trabalho passou a atrair um contingente elevado de pessoas. Todavia, sem oferecer uma estrutura urbana que suprisse a demanda existente – por conta da ausência de planejamento por meio de políticas públicas – efetivou um processo de fragmentações sociais e territoriais (CRUZ, 2012, p. 34).

A recuperação econômica do estado se deu ao longo da década de 1990, justamente com a indústria do petróleo e na oferta de serviços subjacentes a esta. Com isso, o Rio de Janeiro retomou sua posição de destaque na economia do país. partir desta prerrogativa, afirma Cruz (2012, p.37): "(...) Preveem-se grandes impactos na configuração socioespacial do estado. Rompendo com a história

recente, o atual processo mobiliza e “integra”, des-estrutura e des-integra, áreas, municípios, micro e mesorregiões. (...)”.

A região passa a sofrer profundos impactos provenientes da atividade extrativa, tanto ambientais quanto sociais, mas também econômicos, sobretudo a partir da Lei do Petróleo de 1997 que, além de determinar a quebra do monopólio da Petrobras no que se refere à prospecção e extração de petróleo e gás natural, “modificou a base de cálculo dos *royalties* pagos sobre a exploração das bacias petrolíferas brasileiras e instituiu participações especiais” (PASSOS *et al.*, 2008, p. 133).

Piquet (2003) esclarece que, por estarem os poços da Bacia de Campos localizados na plataforma continental, a legislação brasileira promove uma associação entre a localização dos mesmos e de suas respectivas áreas costeiras, para que se realize o pagamento de *royalties* e participações especiais. Assim, a região se configura como grande recebedora desses recursos. Tal cenário foi observado na década de 1980, quando as indenizações da extração de óleo na plataforma marítima continental passaram a ser feitas em função da “Lei 7.453, de 27/12/85 que define como produtores os municípios confrontantes com poços em exploração em alto-mar” (PIQUET, 2003, p. 224).

A partir de então, um cenário altamente concentrador se instalou, posto que, além da base de operações estar localizada exclusivamente em Macaé, a região começou a abrigar um grupo de municípios abastados do ponto de vista orçamentário.

> Estes municípios, com expressivas receitas orçamentárias, completamente descolados da realidade média brasileira ou da fluminense, convivem com o desafio da abundância temporária, antes da escassez das jazidas e/ou antes de ocorrerem possíveis alterações prejudiciais aos seus interesses nas regras de rateio das rendas petrolíferas (SERRA e TERRA, 2006, p. 277).

Piquet (2007), Serra e Terra (2006) afirmam que a região Norte- Fluminense abriga alguns dos municípios com as principais receitas do país. No entanto, os orçamentos milionários acabam por gerar efeitos adversos: os petro-rentistas tornaram-se reféns dos *royalties* de petróleo, promovendo uma preguiça fiscal. Assim, as administrações municipais optam por não atualizar e promover a cobrança de encargos tributários, não “incomodando” seus respectivos eleitores, posto que as

receitas petrolíferas cobrem os gastos administrativos. Outra questão abordada pelos autores é a ausência de diversificação econômica, uma vez que as prefeituras, dependentes significativamente dos recursos advindos dos *royalties*, não promovem esforços para dinamizar as economias local e regional, aplicando os investimentos de maneira pontual.

> Até o presente, Campos dos Goytacazes, o maior município da região e também o maior recebedor de *royalties* do país, apresenta índices de desenvolvimento humano em níveis ainda baixos; Macaé ao tornar-se o maior centro de apoio às atividades petrolíferas *offshore* paga o preço na destruição de suas praias, no aumento da criminalidade, nas valas negras e outras mazelas sempre presentes em cidades industriais subdesenvolvidas. [...] Enfim, dos 10 maiores beneficiários de receitas de *royalties*, nove são municípios do Norte Fluminense (PIQUET, 2007, p. 27).

Pacheco (2013) aponta que, por parte de alguns municípios, não há preocupação em garantir suas próprias receitas, havendo a permanência da subordinação de repasses de outras escalas governamentais, potencializando assim a dependência destes em relação aos *royalties* do petróleo.

Outro fenômeno vivenciado é a guerra fiscal, marcada pela disputa entre os municípios em prol da atração de empresas. Desse modo, os mesmos acabam por abrir mão de impostos, deixando assim de potencializar suas respectivas receitas. O que se discute, contudo, é o fato de que, segundo os preceitos da Teoria da Localização Industrial (PIQUET, 2003), a definição de instalação é diretamente determinada pela fonte de matéria-prima. Assim, as empresas que se instalam na região para atender às demandas da indústria do petróleo têm de se localizar próximas à mesma, não necessitando, *a priori,* de incentivos outros, posto que sua instalação já é determinada pelas atividades petrolíferas.

Com o advento da descoberta do petróleo na região, sobretudo a partir da quebra do monopólio da Petrobras, ao final da década de 1990, o cenário econômico regional alterou-se drasticamente, já que o protagonismo que era da base agroindustrial sucroalcooleira passou a ser representado pelas atividades ligadas ao setor de óleo e gás, altamente intensivo em tecnologia e ligado ao circuito mundial de produção e consumo de energia (PIQUET, 2003).

Piquet e Oliveira (2003) afirmam que a indústria do petróleo tem como principais atores as “petroleiras”, formando um seleto grupo de transnacionais, como é o caso da Petrobras.

> Essas empresas detêm o capital e contratam serviços como os de sísmica, perfuração e produção de outras altamente especializadas, que por sua vez também operam em oligopólios, internacionais, onde atuam pouco mais de duas empresas em todo o mundo, para cada uma das atividades em que se desdobram as etapas anteriormente citadas, dado o nível de sofisticação tecnológica exigido (p. 269).

Ao mesmo tempo em que o Norte-Fluminense abriga um grande contingente de firmas altamente especializadas, que exigem mão de obra com níveis de qualificação cada vez mais elevados, abriga também potencialidades para que as pequenas e médias empresas atendam às demandas das grandes empresas, seja no fornecimento de produtos ou de serviços, nos mais diversos graus de especialização e tecnologia. O que se vê, de forma geral, é uma divisão do mercado petrolífero e para-petrolífero, na qual os serviços de maior conteúdo tecnológico são ofertados pelas transnacionais, ao passo que as empresas menores são responsáveis pelos setores com menor valor agregado, demandando, muitas vezes, menores exigências quanto à qualificação de seus funcionários (PIQUET e OLIVEIRA, 2003, p. 270).

A região é ligada diretamente ao mercado internacional, tanto pelo fornecimento de óleo e gás, quanto pela instalação de inúmeras empresas estrangeiras ligadas ao setor petrolífero. Há, assim, um cenário de propulsão de riquezas, seja pelas atividades econômicas desencadeadas a partir da indústria do petróleo, seja pelo advento dos *royalties* e participações especiais[8] destinados aos municípios (PIQUET, 2011). O que se identifica, contudo, é a perpetuação de desigualdades socioespaciais, haja vista que não são todos os municípios pertencentes à região que são contemplados com o repasse milionário de recursos advindos da atividade *offshore* na plataforma continental que forma a Bacia de Campos. Assim, Macaé, a área produtora, configura-se como uma rede de fluxos intimamente ligada à dinâmica mundializada de troca de mercadorias e capitais, instaurada no território a partir de uma infraestrutura de transportes e de telecomunicações.

---

[8] Cabe salientar que os *royalties* são incidentes sobre o preço de mercado do petróleo e gás natural, enquanto as participações especiais são incidentes sobre o lucro auferido nos campos de grandes volumes de produção, ou de grande rentabilidade (SERRA, 2003, apud, PIQUET et al., 2007, p. 77).

Mais uma vez ressalta-se o caráter fragmentador do processo: há a diferenciação entre os municípios receptores e não receptores dos *royalties* do petróleo. Torna-se fundamental salientar que os municípios beneficiários destes recursos passaram a depender diretamente dos mesmos, tornando-se frágeis às intempéries que as mudanças nas regras de distribuição e o esgotamento das reservas podem causar. A potencialização dos orçamentos municipais, advinda da exploração de um recurso não renovável, é questionada por Serra (2007). O autor defende que os recursos provenientes da atividade petrolífera deveriam se constituir como financiadores da justiça intergeracional, posto que as futuras gerações não terão acesso às benesses que esse recurso proporciona na atualidade, contribuindo apenas para o bem-estar das atuais gerações (PACHECO, 2013).

Nesse sentido, a justiça intergeracional poderia oferecer, por meio do recebimento de *royalties* e participações especiais por parte dos municípios, condições de promover uma diversificação econômica na região, com o objetivo de sustentá-la no período pós-petróleo (PACHECO, 2013) ou mesmo diante da mudança nas regras de rateio dos benefícios advindos das atividades de extração e prospecção de óleo e gás. Assim,

> Uma eventual supressão abrupta destes recursos pode comprometer a execução orçamentária e causar, em última análise, prejuízo aos munícipes. Esta perda repentina de receitas, na maioria das vezes, não permite uma rápida recuperação das finanças municipais, levando muitos prefeitos a descumprirem a Lei de Responsabilidade Fiscal, o que acarreta uma série de punições para o município, prejudicando-o ainda mais na tentativa de sanar suas deficiências. (p. 319).

Observa-se que, em geral, são raros os municípios que promovem ações devidamente planejadas, voltadas para o projeto de promoção da justiça intergeracional, e se tornam capazes de promover a diversificação dos arranjos produtivos locais, gerando postos de trabalho e renda a partir de atividades que não estão ligadas ao setor petrolífero (PACHECO, 2013).

Piquet (2011) afirma que, com a Constituição de 1988, houve o crescimento da autonomia dos municípios e a consequente divisão dos *royalties* para os mesmos. Assim, a justificativa era a de que o pagamento de *royalties* serviria para recompensar os municípios confrontantes aos poços de exploração, ditos produtores, pelo aumento consubstancial dos gastos com serviços de infraestrutura

urbana (saneamento, moradia, transportes, entre outros), além dos custos básicos com educação e saúde, e outras mazelas urbanas.

O que se discute é que tão somente Macaé abriga as empresas ligadas à indústria do petróleo na região, sendo, consequentemente, o único município que de fato "produz petróleo", e sofre diretamente os impactos socioespaciais que a atividade petrolífera traz consigo. Aos outros, cabem apenas os bônus da referida atividade, donde se observa um verdadeiro "determinismo físico sobre as regras de rateio das rendas petrolíferas. Um determinismo cujo principal desdobramento é a hiperconcentração de receitas públicas em alguns pontos do território" (SERRA *in* PIQUET *et al*., 2007, p. 81).

CRUZ (2012, p. 42) divide os municípios participantes da economia regional do petróleo em três grupos: os que recebem *royalties* e equipamentos de capital fixo; os que recebem *royalties* e são basicamente cidades-dormitório; e os que se encontram na periferia deste processo. Mais uma vez, a fragmentação se faz presente, com espaços no centro da dinâmica de extração petrolífera e outros, à mercê desta atividade, convivendo com tímidas receitas orçamentárias.

Diante do quadro exposto, Campos configura-se como polo regional do Norte-Fluminense, tanto pela questão educacional – por ser o município do interior do Rio de Janeiro que mais contém instituições de ensino em nível superior e técnico – quanto pela questão do mercado de trabalho, fornecendo mão de obra para a indústria do petróleo (TERRA, 2009). Além disso, possui grande influência político-econômica na região, não só pela (decadente) elite econômica formada nos áureos tempos da cana-de-açúcar, como também por ser o maior recebedor dos bônus petrolíferos no país.

Apesar de Macaé ser a base dos investimentos da Petrobras na região e Campos, mesmo sem possuir em seu território nenhuma relação direta com a indústria do petróleo (embora seja considerado produtor), o município tem, na produção petrolífera, a oportunidade de ter acesso a inúmeros postos de trabalho.

> Se o "ouro negro" não trouxe a redenção para Campos, pelo menos representou uma nova perspectiva para os jovens da região. A perspectiva de trabalhar na Petrobras logo passou a tomar conta do imaginário dos jovens da região e de suas famílias que, mesmo aquelas da chamada "classe média", começaram a sonhar em ter um filho "petroleiro", da mesma forma que antes sonhavam que ele fosse "doutor" ou "funcionário do Banco do Brasil." (CRESPO, 2003, p. 252).

Macaé também assegura papel de destaque no cenário regional, por ser o único município que contém a infraestrutura das atividades ligadas ao petróleo, logo sendo um polo de atração não só de empresas transnacionais e de mão de obra qualificada, mas também de todas as mazelas sociais que a indústria do petróleo traz a reboque.

São João da Barra assemelha-se a Campos e a Macaé por sua condição de petro-rentista, mas possui uma realidade distinta dos municípios supracitados. Rangel (2012) esclarece que, até meados do século XIX, o município abrigava o porto que escoava a produção de cana-de-açúcar de Campos dos Goytacazes, principal fornecedor do produto para o abastecimento do mercado nacional, uma vez que a produção canavieira da região Nordeste era voltada para a exportação. As atividades portuárias tiveram seu auge entre os anos de 1740 e 1860 (RANGEL, 2012), período diretamente relacionado com o ápice da produção agropecuária no Norte- Fluminense. Mas, no final dos anos de 1800, as atividades portuárias cessaram no município, por conta da construção do canal Campos-Macaé e de ferrovias, além do assoreamento da foz do Rio Paraíba do Sul.

O início do século XX foi marcado por um período de esvaziamento econômico. A cidade passou então a viver de atividades outras, tais como o turismo, e muitos veranistas, sobretudo de Campos, passaram a frequentar suas praias no período de férias. Outras atividades mantidas foram a pesca e a agricultura, além da indústria de bebidas Joaquim Tomaz de Aquino, da Cia Açucareira Usina Barcellos e da Tecex Fiação e Tecelagem formando a base econômica do município (RANGEL, 2012).

Mas a dinâmica do município alterou-se profundamente na primeira década de 2000, não somente por, diante da sua condição de limítrofe à área de extração e prospecção de óleo e gás, ter suas receitas orçamentárias potencializadas pelos *royalties* e participações especiais, mas também pelo anúncio da construção, no ano de 2006, do Complexo Industrial Portuário do Açu. Este, um empreendimento de grande porte, idealizado pelo empresário Eike Batista, a partir do interesse nas demandas de matéria-prima que o mercado internacional então apresentava.

Ocupando uma área de 130 km², território correspondente a 28,6% do município (RANGEL, 2012), o empreendimento foi visto de maneira extremamente

positiva pela maioria da população, dos gestores públicos, da mídia local e dos comerciantes da região, que viram no Porto do Açu a possibilidade de novos rumos para as atividades econômicas de São João da Barra.

Importante ressaltar que o Porto não pode ser analisado tão somente no âmbito da escala local, posto que este é propulsor de mudanças significativas não só em escala local, mas também regional. Isto porque os impactos provenientes das atividades ligadas ao porto não afetarão somente o território em âmbito local.

A fim de promover um diagnóstico mais preciso da região Norte- Fluminense, traçou-se o perfil populacional, do emprego e dos rendimentos da região e de seus principais municípios. Os dados dessa pesquisa foram extraídos do IBGE e o intervalo de tempo estudado foi a década de 2000. Isto se deu por duas razões: em primeiro lugar, por esta ser contemplada por dois censos demográficos (2000 e 2010), e, em segundo lugar, pelo fato dessa década ter-se configurado como um momento de grandes transformações, como se verá a seguir.

**Tabela 1**: Evolução do Perfil Populacional da região Norte-Fluminense e de seus municípios selecionados entre os anos de 2000 e 2010.

| | População Total | | População Urbana | | Grau de Urbanização (%) | | Taxa de crescimento |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2000 | 2010 | 2000 | 2010 | 2000 | 2010 | 2000-2010 |
| Região Norte | 699292 | 849515 | 595223 | 748680 | 85,1 | 88,1 | 2,0 |
| Campos dos Goytacazes | 407168 | 463731 | 364177 | 418.725 | 89,4 | 90,3 | 1,3 |
| Macaé | 132461 | 206728 | 126007 | 202.859 | 95,1 | 98,1 | 4,6 |
| São João da Barra | 27682 | 32747 | 19631 | 25693 | 70,9 | 78,5 | 1,7 |

Fonte: Censo Demográfico de 2000 e 2010. ( UCAM, 2014).

A população urbana é predominante na região analisada, tendo esta um alto grau de urbanização entre as décadas de 2000 e 2010. O que merece destaque, ao se observar a evolução no perfil populacional, é a taxa de crescimento da população, em que a região Norte apresenta um incremento de 2%. O grande fator de influência para tal quadro é o município de Macaé, que, além de possuir o maior grau de urbanização (98,1%), possui uma taxa de crescimento de 4,6%, saltando de 132.461 habitantes, no ano 2000, para nada menos que 206.728 munícipes, em 2010. A mudança drástica da realidade desse município pode ser compreendida a partir da expansão da base operacional da Petrobras e, por conseguinte, das diversas empresas terceirizadas atuantes no setor. Importante ressaltar que a atuação de tais empresas tornou-se possível a partir da Lei do Petróleo de 1997,

que determinou o fim do monopólio estatal da produção *offshore.* Com isso, a década de 2000 configura-se como um momento de grande expansão populacional e urbana da cidade, como fica comprovado com os dados apresentados. Ressalta-se também que o município de São João da Barra é, entre os selecionados, o que possui menor grau de urbanização. No entanto, foi o que sofreu o maior aumento do referido índice, saltando de 70,9 para 78,5%, em uma década.

Ao se analisarem as tabelas 2 e 3, podemos traçar um perfil do trabalho por setores de atividade econômica[9] da região Norte-Fluminense, a partir do número de empregos formais nas décadas de 2000 e 2010.

A indústria extrativa – na qual são registrados os dados sobre os empregos diretos da indústria petrolífera - emprega um contingente significativo de trabalhadores no Norte-Fluminense. Importante ressaltar que o maior quantitativo de postos de trabalho advindos da produção petrolífera não estão alocados no setor da indústria extrativa, como se observa a seguir:

> como o complexo se restringiu ao extrativismo, não incorporando no território nenhuma etapa de beneficiamento, a partir de certo momento, é no setor de serviços, e por consequência, do comércio, que se dá de forma mais acentuada o crescimento do emprego, à medida que a produção de petróleo e gás, cada vez mais tecnificada, aumenta. (PAGANOTO, 2008, p. 22)

**Tabela 2** : Evolução do emprego na Região Norte Fluminense e nos municípios selecionados por setor de atividade econômica em 2000 (%).

| Emprego Formal por Setor da Atividade Econômica (2000) | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Norte | Campos dos Goytacazes | Macaé | São João da Barra |
| Agropecuária e Pesca | 14895 | 12045 | 2850 | 1898 |
| Indústria Extrativa | 9612 | 1695 | 7917 | 51 |
| indústria da Transformação | 23773 | 17318 | 6455 | 993 |
| Construção | 20260 | 12908 | 7352 | 1016 |
| Comércio e Reparação | 40095 | 29665 | 10430 | 1537 |
| Serviços | 69840 | 46872 | 22968 | 2443 |
| Administrtação Pública | 12004 | 7551 | 4453 | 727 |
| Educação | 17645 | 13483 | 4162 | 629 |
| Saúde | 9013 | 6813 | 2200 | 147 |
| Outras atividades | 4050 | 2821 | 1229 | 24 |
| Total | 221187 | 151171 | 70016 | 9465 |

Fonte: Censo Demográfico de 2000 e 2010. ( UCAM, 2014).

[9] Esta tabela contempla o total da população ocupada que reside e trabalha no próprio município (e, por conseguinte, na própria região), além daquela que entra para trabalhar constituindo o chamado fenômeno de migração pendular.

**Tabelas 3** : Evolução do emprego na Região Norte Fluminense e nos municípios selecionados por setor de atividade econômica em 2010 (%).

| Emprego Formal por Setor da Atividade Econômica (2010) | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | Norte | Campos dos Goytacazes | Macaé | São João da Barra |
| Agropecuária e Pesca | 11059 | 9060 | 1999 | 1836 |
| Indústria Extrativa | 27780 | 3015 | 24765 | 84 |
| indústria da Transformação | 25755 | 15011 | 10744 | 663 |
| Construção | 33753 | 19432 | 14321 | 1539 |
| Comércio e Reparação | 52591 | 34321 | 18270 | 1942 |
| Serviços | 97697 | 53374 | 44323 | 3566 |
| Administrtação Pública | 19056 | 10734 | 8322 | 889 |
| Educação | 22185 | 15296 | 6889 | 922 |
| Saúde | 15219 | 10263 | 4956 | 364 |
| Outras atividades | 30670 | 13106 | 17564 | 919 |
| Total | 335765 | 183612 | 152153 | 12724 |

Fonte: Censo Demográfico de 2000 e 2010. ( UCAM, 2014).

Em São João da Barra, os setores que mais se destacaram nos anos 2000 foram os de serviços e agropecuária, respectivamente. Em 2010, o primeiro setor ressaltado obteve um aumento de 32% de empregados formais, enquanto no setor de construção o acréscimo foi de 34% no número de funcionários. Pode-se ligar tal fenômeno à fase de construção do Complexo Portuário do Açu, iniciada em 2006. Também merece destaque o setor de comércio e reparação, que saltou de 1.537 para 1.942 postos de trabalho. Por sua vez, o setor de agropecuária sofreu decréscimo, saindo de 1.898 para 1.836 empregados.

A tabela 4 revela o total de rendimentos[10] nos anos 2000 e 2010[11] na Região Norte-Fluminense e em seus municípios principais. Como se pode verificar, a região cresceu, em média, 70%, entre os anos de 2000 e 2010, e, mais uma vez, Macaé se constitui como elemento fundamental de análise: a cidade cresceu, em rendimentos, cerca de 110%. Isto ocorre por conta da concentração da infraestrutura e das atividades ligadas à Indústria do Petróleo se darem exclusivamente nesse município

Campos dos Goytacazes, por outro lado, vê seus rendimentos serem potencializados por possuir uma relação direta com a produção *offshore* em Macaé,

[10] Os dados são referentes à massa de rendimentos totais da região e de seus principais municípios, sendo esta formada pela soma dos rendimentos do trabalho principal, demais trabalhos e outras fontes.

[11] Vale ressaltar que os dados relativos ao ano de 2000 são nominais, ou seja, não houve a realização de qualquer alteração. Já os valores do ano de 2010 podem ser comparados com 2000, pois foram deflacionados pelo INPC (Índice Nacional de Preços ao Consumidor) de julho de 2000.

principalmente no que se refere ao fornecimento de mão de obra. Isso se tornou possível pelo fato de o município se configurar como elemento central de “uma sólida estrutura educacional e de formação profissional” (PIQUET *et al.* P. 39) na Região Norte-Fluminense.

São João da Barra teve uma taxa de crescimento de aproximadamente 84% em seus rendimentos. Este aumento significativo está intimamente relacionado com o recebimento dos *royalties* de petróleo e participações especiais que o município passou a receber sobretudo no ano de 2008 (RANGEL, 2012).

**Tabela 4**: Total de rendimentos da Região Norte-Fluminense e seus principais municípios nos anos de 2000 e 2010.

| | Norte | Campos dos Goytacazes | Macaé | São João da Barra |
|---|---|---|---|---|
| **2000** | 182.272.895,7 | 100.705.224,8 | 52.015.075,1 | 4.901.906,9 |
| **2010** | 310.517.887,8 | 153.619.025,7 | 110.135.680,5 | 9.016.415,2 |
| **Taxa de crescimento (%)** | 70,4 | 52,5 | 111,7 | 83,9 |

Fonte: Censo Demográfico de 2000 e 2010. ( UCAM, 2014).

Com o ciclo do petróleo, iniciado no Norte-Fluminense nos anos de 1970, as disparidades socioespaciais são ainda mais evidentes, posto que a região é elemento de grande importância na dinâmica de integração competitiva que o Estado passou a adotar a partir da década de 1990. Contempla o papel de exportador de *commodities* e atende, de maneira irrestrita, às prerrogativas do mercado internacional e do setor privado de maneira geral. Assim, se insere de forma protagonista no cenário econômico nacional, não só pela produção petrolífera, mas também pelas atividades portuárias, abrigando o maior complexo portuário-industrial da América Latina.

# 4: O PORTO DO AÇU EM SEU CONTEXTO REGIONAL

Neste capítulo são apresentadas as empresas que fazem parte do Complexo Portuário do Açu, bem como a tipologia elaborada a partir das mesmas. São analisadas, também, as entrevistas feitas com representantes das empresas supracitadas e de Instituições ligadas ao empresariado local. De caráter qualitativo, a presente pesquisa tem por objetivo promover um estudo aprofundado do grupo específico já mencionado, para tentar responder às questões que moveram a realização deste estudo.

Com relação aos procedimentos metodológicos, lançou-se mão especificamente da pesquisa bibliográfica, da entrevista e da pesquisa documental. A seguir, discute-se cada um destes elementos, procedimento fundamental para se chegar aos objetivos propostos nesta dissertação.

Na sequência, são apresentados os resultados das entrevistas realizadas, seguidos de análises referentes aos mesmos.

## 4.1 METODOLOGIA

### 4.1.1: Pesquisa de campo

A pesquisa bibliográfica é um dos procedimentos metodológicos utilizados neste trabalho. Analisaram-se produções científicas que têm como objeto de estudo o Complexo Portuário do Açu e seus impactos, no município de São João da Barra e na Região Norte-Fluminense, respectivamente. Lançou-se mão, também, de títulos publicados sobre o grupo EBX, no intuito de compreender sob quais diretrizes o

Porto foi planejado, além da possibilidade de se identificar os principais fatores que levaram à derrocada do já referido grupo.

A pesquisa bibliográfica foi fundamental para a realização desta pesquisa. É entendida como fonte primária, haja vista que o conhecimento científico se constitui como elemento público, sendo seus respectivos registros considerados ponto de partida para a realização de qualquer pesquisa (CANDIOTTO *et al*, 2011).

Nesta perspectiva, a pesquisa bibliográfica é possuidora de duas orientações. Como fonte primária, configura-se como revisão prévia do tema analisado, buscando-se assim a literatura já registrada e documentada existente sobre o tema em questão. Forma-se, desse modo, a segunda orientação, já que o objetivo elementar da pesquisa bibliográfica é construir um arcabouço científico, estruturar uma rede de ideias e fornecer condições para que se delimite o tema e o campo de pesquisa de maneira correta. Ocorre, consequentemente, a possibilidade de integração com outras formas de se chegar ao conhecimento (CANDIOTTO *et al*., 2011, p. 115-116).

Em se tratando do levantamento de informações referentes às empresas instaladas no Complexo Portuário do Açu e de sua relação com a Região Norte-Fluminense, a partir da relação público-privada e com o empresariado local, a realização de entrevistas foi o método selecionado. A escolha ocorreu devido ao caráter atual do objeto de estudo e da consequente reduzida bibliografia já produzida sobre o mesmo. Partiu-se do pressuposto de que há aspectos da realidade que não podem ser quantificáveis, sendo necessário centrar-se na compreensão e posterior explicação da dinâmica que envolve as relações sociais e que impactam, direta ou indiretamente, o cenário regional (SILVEIRA & CÓRDOVA, 2009).

A pesquisa documental também foi realizada, diante da necessidade de levantamento de decretos estaduais, da Lei Orgânica do município de São João da Barra e de seu Plano Diretor. Gil (2002) afirma que a pesquisa documental é similar à pesquisa bibliográfica. Contudo, a natureza das fontes é distinta, posto que a pesquisa bibliográfica pauta-se fundamentalmente em obras de diferentes autores sobre o assunto em questão, enquanto a pesquisa documental lança mão de materiais que ainda não passaram por uma análise, ou que ainda podem passar por reelaborações, diante dos objetivos da pesquisa. Ainda há que se considerar que a

pesquisa documental possui uma grande vantagem, pois os documentos podem ser tidos como uma estável fonte de dados (GIL, 2002).

Para que o trabalho se realizasse de forma a responder aos questionamentos que moveram a pesquisa, tornou-se importante analisar as versões que os entrevistados apresentaram diante do objeto de análise. Foi fundamental exercitar tais questionamentos ao longo da pesquisa (ALBERTI, 2004).

Depois de selecionados o objeto de estudo e o método, o próximo passo a ser seguido era a escolha dos entrevistados. Esta foi guiada pelos objetivos da pesquisa, e se tornou essencial que os referidos sujeitos em questão fossem capazes de responder com propriedade às perguntas ligadas ao tema (ALBERTI, 2004). No caso desta dissertação, julgamos de extrema importância entrevistar profissionais que fossem ligados ao setor de operação das empresas atuantes no Complexo Portuário do Açu, haja vista que as perguntas elaboradas são específicas da já referida área. Importante ressaltar que a seleção dos entrevistados não foi, absolutamente, guiada por critérios quantitativos, pois o objetivo primeiro era identificar a posição do indivíduo no grupo, sua experiência e sua relevância no contexto em questão (ALBERTI, 2004).

Alberti (2004) ressalta que os entrevistados tornam-se unidades qualitativas, sendo necessária a construção de um conhecimento prévio sobre o tema para realizar a escolha dos mesmos, de maneira que efetivamente irá responder às questões que movem a pesquisa. Tal conhecimento pode ser adquirido através de fontes secundárias e de documentação primária. No caso específico deste trabalho, foi feita uma pesquisa nos endereços eletrônicos oficiais das empresas presentes no Porto, a fim de coletar informações sobre as mesmas. Acessou-se também a bibliografia já produzida sobre o tema em questão, além da análise de alguns decretos e leis (estaduais e municipais) que foram fundamentais para a instalação do Complexo.

Após a escolha dos entrevistados, passa-se a ter uma listagem inicial e os contatos começaram a ser feitos. Preliminarmente, julgou-se necessário entrevistar todas as empresas presentes no Porto, mas, com o decorrer da pesquisa, chegou-se à conclusão de que isso poderia se tornar inviável: a disponibilidade do entrevistado tem de ser considerada, pois o mesmo pode se negar a participar ou mesmo não ter tempo hábil para que o encontro aconteça. Nesses casos, a

alteração da listagem pode ser feita, desde que não prejudique o trabalho (ALBERTI, 2004). Conclui-se, então:

> a escolha dos entrevistados, por mais criteriosa e justificada que seja durante a formulação do projeto de pesquisa, só é plenamente fundamentada no momento de realização das entrevistas, quando se verifica, em última instância, a propriedade ou não da seleção feita. É nesse momento que se pode avaliar se do estilo do entrevistado, de sua predisposição para falar sobre o passado, do grau de contribuição daquele depoimento para o conjunto da pesquisa (ALBERTI, 2004, p. 33).

Assim, a já referida listagem inicial não impede que novos nomes surjam ao longo do caminho, e novos atores passem a ser considerados relevantes. Tal fato ocorreu no início da pesquisa, quando se teve acesso à informação de que o Serviço Brasileiro de Apoio às Micros e Pequenas Empresas (SEBRAE), a pedido da Prumo Logística Global (administradora do Porto do Açu), estava promovendo ações com o objetivo de preparar o empresariado local para atender às demandas de suprimentos das empresas presentes no Complexo. A partir desta informação, passou a se tornar relevante também efetuar uma entrevista com um membro do SEBRAE, o que foi feito.

Na execução de uma pesquisa qualitativa, devem ser considerados quantos entrevistados são necessários para que se faça a articulação entre os depoimentos e, a partir daí, chegar às informações relevantes sobre os objetivos propostos da pesquisa. Alcançar um número satisfatório de entrevistados constitui tarefa a ser executada no decorrer do trabalho, pois somente quando o pesquisador conhece progressivamente seu respectivo objeto de estudo, pode avaliar com propriedade quando os resultados formam o instrumental necessário para se chegar a uma avaliação devidamente fundamentada (ALBERTI, 2004).

O roteiro das entrevistas foi pré-estabelecido em consonância com os objetivos do trabalho e se encontra nos apêndices desta dissertação. Foi feito, previamente, um levantamento de informações iniciais referentes a cada empresa, tais como: a nacionalidade, o ano de início de instalação no Brasil, a base de operação no país, os tipos de produtos fornecidos e seus principais clientes, além do ano de início das instalações no Porto do Açu. Essas informações foram extraídas nos endereços eletrônicos oficiais de cada empresa e utilizadas para se traçar um perfil das empresas instaladas no porto. A intenção de tal levantamento foi obter

subsídios para a realização de entrevistas com maior embasamento sobre as empresas e as atividades que estas realizam, sobretudo no porto.

Salientou-se que os nomes da empresa e do entrevistado não seriam divulgados no trabalho, posto que a intenção é tão somente traçar um panorama do Porto do Açu, no cenário atual da região. Destacou-se ainda que a já referida entrevista não teria duração superior a trinta minutos, prazo que foi atingido com êxito, exceto em uma delas, na qual a disponibilidade do entrevistado permitiu que o encontro ultrapassasse o tempo previsto.

De um universo de nove empresas âncoras instaladas no Complexo Portuário do Açu, cinco foram selecionadas para a realização das entrevistas. As dificuldades para a execução da pesquisa foram muitas, posto que estabelecer contato com as transnacionais presentes do Porto foi uma tarefa árdua. Com o apoio do SEBRAE e de pessoas que trabalham nas referidas empresas, foi possível, paulatinamente, estabelecer os contatos necessários e aplicar o roteiro de entrevistas para que fosse possível alcançar os objetivos desta dissertação.

## 4.2: PERFIL DAS EMPRESAS INSTALADAS NO PORTO DO AÇU.

Na presente seção são apresentadas as empresas localizadas no Complexo Logístico e Portuário do Açu. São denominadas âncoras, por serem as principais empresas instaladas na retroárea portuária, ocupando porções significativas do condomínio industrial. Como elemento que atualmente se encontra nas fases de implantação e início das atividades, são constantes as informações de fechamento de contratos com novas empresas, informações essas advindas da Prumo Logística Global, administradora do Porto. Cabe, então, ressaltar que se optou, metodologicamente, por analisar, de forma específica, as âncoras, devido à importância que estas possuem no cenário atual do Porto e por estas já estarem em fase avançada de instalação ou mesmo no início de suas respectivas operações.

Como ressaltado no capítulo primeiro desta dissertação, houve uma série de mudanças ao longo da instalação do Complexo Portuário do Açu, sobretudo após a venda do empreendimento do empresário Eike Batista para o grupo internacional EIG. Diferentemente do projeto inicial, em que a LLX Logística tinha como meta administrar o Porto e o condomínio industrial instalado na retroárea, de forma a

abrigar um grande número de empresas de diferentes segmentos econômicos, a fim de montar uma estrutura produtiva sinérgica e, ao mesmo tempo, diversificada, o atual cenário da administração do Porto do Açu se desenha de forma a obter duas frentes produtivas de destaque. São elas: o apoio à produção de óleo e gás presente na Bacia de Campos e o transporte de minério de ferro proveniente de Minas Gerais. As empresas âncoras serão destacadas a seguir.

### 4.2.1.: Wärtsilä Brasil Ltda.

Fundada em 1834, a finlandesa Wärtsilä é uma empresa especializada no fornecimento de produtos e serviços voltados para os setores naval, de óleo e gás e de energia, sendo uma das maiores fornecedoras de usinas de geração de energia do mundo, possuindo usinas termelétricas em 169 países. É a principal fornecedora de máquinas para navios e de serviços, tais como: motores, conjuntos geradores, serviços de automação, projetos de embarcações, sistema de distribuição de energia e soluções para a diminuição e/ou eliminação de poluentes.

Instalou-se no Brasil em 1990, para atender às demandas do mercado de construção naval, além de fornecer apoio aos navios mercantes e às usinas de geração de energia. No cenário atual, seu objetivo é atender às demandas do cenário marítimo brasileiro, a partir da exploração da camada Pré-sal, contando, no momento, com 500 funcionários no país.

No setor de óleo e gás, a empresa está produzindo sistemas de controle de bombas centrífugas submersas para o *Floating Production Storage and Offloading* (FPSO), que consiste em um conjunto de sistemas para a operação de bombas para a extração e prospecção de petróleo.

O início das obras de sua primeira unidade industrial no Brasil se deu no ano de 2013, ocupando uma área de 29.300 metros quadrados no Terminal 2 do Complexo Portuário do Açu[12]. Lá se estabelecerá uma planta de montagem e produção de grupos geradores e motores para navios. O contrato firmado entre a Wärtsilä e a LLX, empresa que até então administrava o porto, foi de trinta anos, com possibilidade de renovação por mais trinta, contrato este que foi mantido com a

---

[12] Informações extraídas do site de notícias Folha de São Paulo. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2013/09/1337017-finlandesa-wartsila-anuncia-inicio-de-obras-no-porto-do-acu.shtml>. Acesso em 22 mar. 2015.

Prumo Logística Global. A expectativa é que se gerem entre 200 e 300 empregos diretos, após o início das operações.

### 4.2.2: Anglo American Níquel Brasil Ltda.

A Anglo American é uma empresa de mineração, com sede situada em Londres, contando com operações no Sul da África, Austrália, além das Américas do Norte e do Sul, gerando 158.900 empregos próprios e terceirizados. Em 1973, iniciou suas atividades no Brasil, e possui, atualmente, bases de operações nos estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro, Goiás e São Paulo, empregando 5.600 funcionários diretos.

Seus principais produtos são: manganês, carvão metalúrgico, carvão mineral, metais básicos e minerais, cobre, níquel, nióbio, fosfato, metais preciosos (sendo líder mundial na extração de platina e diamante) e minério de ferro. Este último mineral é a *commodity* exportada através do sistema Minas-Rio. É dirigido ao mercado internacional de pelotas de minério, do tipo *pallet feed*, extraído de uma mina em Conceição do Mato Dentro e, após passar pela planta de beneficiamento da empresa no próprio município, é escoado através de um mineroduto de 529 quilômetros de extensão, que atravessa 33 municípios dos estados de Minas Gerais e Rio de Janeiro.

O investimento para a construção do empreendimento foi de US$8,8 bilhões, empregando cerca de 21.480 pessoas na fase de construção, além de 2 mil empregos diretos e 3 mil empregos indiretos, na fase operacional[13]. Presente no Complexo Portuário do Açu desde o início de sua implantação, a empresa detém cinquenta por cento de participação no terminal de minério, em parceria com a

### 4.2.3: Prumo Logística Global S.A: atual administradora do Porto do Açu

O primeiro embarque ocorreu em outubro de 2014, quando o navio graneleiro *Key Light* seguiu em direção à China, abastecido com 80 mil toneladas de minério. A

---

[13] Dados extraídos do endereço eletrônico oficial do projeto Minas-Rio. Disponível em: <http://minasrio.angloamerican.com.br/o-projeto/anglo-american-no-brasil/.> Acesso em: 22 mar. 2015.

expectativa da empresa é que a produção alcance 26, 5 milhões de toneladas anuais nos próximos vinte meses.

A Prumo Logística Global, atual administradora do Porto do Açu, é fruto da então LLX, comprada, em outubro de 2013, pela EIG (*Energy and Information Group*), instituição internacional de soluções integradas de comunicação para o setor de óleo e gás, e responsável por investimentos e gerenciamento de empresas ligadas ao setor de energia. Com a derrocada do Grupo EBX, a EIG aumentou o capital social da Companhia em nada menos que R$ 1,3 bilhão, no ato de aquisição da empresa.

Atualmente, passou por novo aporte de capital, quando foram agregados R$ 650 milhões e a emissão de cerca de um bilhão de ações, no valor de R$ 0,65 cada. A EIG adquiriu ainda 124.119.306 ações do fundo de pensão dos professores de Ontário (Canadá), até então acionário da Prumo. Assim, o grupo passou a ser detentor de 74,3% da empresa[14].

### 4.2.4: Edison Chouest Offshore S.A.

A norte-americana Edison Chouest Offshore (ECO) foi fundada no Estado da Lousiania,(USA), em 1960. Iniciou as operações no Brasil em 1991, operando através da subsidiária Bram Offshore, empresa especializada em transporte marítimo de apoio às atividades ligadas à indústria do petróleo.

Atualmente, suas bases estão localizadas em Macaé, Niterói e Rio de Janeiro, além do estaleiro em Navegantes/SC (única base para a construção de navios fora dos Estados Unidos) e da instalação de uma unidade de operação *offshore,* no Complexo Portuário do Açu, iniciada em abril de 2014.

Empresa do ramo de logística, seus serviços no Brasil são: soluções em embarcações de apoio marítimo, tais como: PSV, AHTS, FSV, Oil Recovery, produção de navios através do estaleiro da subsidiária Navship. E agora, com o arrendamento de área no Açu, também oferecerá serviços portuários. Tem como principais clientes Petrobras, Shell, Queiroz Galvão e Repsol.

---

[14] Informações extraídas do website Portos e Navios. Disponível em: <http://www.portosenavios.com.br/portos-e-logistica/27614-eig-amplia-controle-e-prumo-entra-em-nova-fase>. Acesso em: 22 mar. 2015.

### 4.2.5: National Oilwell Varco do Brasil Ltda. (NOV).

Sediada no Texas, a norte-americana NOV possui operações em todos os cinco continentes, sendo líder mundial no fornecimento de equipamentos e componentes utilizados nas atividades de perfuração e produção de óleo e gás. Seus principais produtos são: concepção, fabricação e comercialização de equipamentos e componentes utilizados no setor petrolífero de perfuração e produção, além da inspeção de campos petrolíferos e serviços de integração da cadeia de fornecimento para a indústria de óleo e gás.

Suas atividades no Porto do Açu iniciaram-se em 2014 e, segundo dados oficiais da empresa, a expectativa é contratar 500 profissionais quando estiver em plena operação. Em janeiro de 2015, promoveu o primeiro embarque de tubos flexíveis para a atividade *offshore,* na Bacia de Campos.

### 4.2.6: Technip Brasil ENG INST e Apoio Marítimos S.A.

Concorrente direta da NOV, a francesa Technip atua no Brasil desde 1976, contando com 3500 funcionários e atuando em três segmentos, sendo eles: *onshore, offshore e subsea.* No Brasil, pertencem ao grupo a Technip Brasil Engenharia, Instalações e Apoio Marítimo LTDA e a Flexfibras, fábrica de tubos flexíveis para o setor de óleo e gás. São duas unidades, sendo uma localizada em Vitória (ES) e outra em São João da Barra (RJ). A Technip possui escritórios em Macaé, Rio de Janeiro, Angra dos Reis e Vitória.

Atua na área de gerenciamento de projetos, engenharia e construção para a Indústria do Petróleo, oferecendo soluções e tecnologias. Além disso, projeta, fabrica e instala dutos submarinos e equipamentos voltados para o setor *offshore,* constrói refinarias e plantas petroquímicas, além de atuar em segmentos outros, tais como: produtos químicos, fertilizantes, cimento e atividades de mineração, entre outros.

### 4.2.7: Intermoor do Brasil Serviços Offshore de Instalação Ltda.

Fundada em 1989, a Intermoor, empresa com sede nos Estados Unidos, atua na África, América do Norte, Noruega, Sudeste da Ásia e Reino Unido. Está presente no Brasil desde 2006, possuindo escritórios no Rio de Janeiro, Macaé e Vila Velha, além de uma base logística e marítima no Porto do Açu.

Empresa do Grupo Acteon – que trabalha com produtos e serviços para o mercado *subsea* – a empresa oferece serviços de ancoragem, fundações, e serviços submarinos, movimentações de plataformas e projetos de instalação *offshore.* Oferece também assistência a operadores e prestadores de serviços em serviços de engenharia, supervisão *offshore* e gerenciamento de projetos, além de serviços de *survey* e de posicionamento.

No Porto do Açu, sua instalação iniciou-se no ano de 2013, com o objetivo de oferecer a seus clientes logística de cais, armazenamento, manutenção e carga e descarga de embarcações no cais. Com o estágio de construção já concluído, atualmente disponibiliza serviços de atracação de barcos de apoio *offshore,* carga e descarga de mercadorias (por via marítima), armazenamento de cargas e hidrojateamento de estruturas.

### 4.2.8: BP Biocombustíveis S.A.

Originada no ano de 1909, a inglesa BP – cujo nome inicial era Anglo-Persian Oil Company e posteriormente foi denominada de British Petroleum – atua em diversas áreas, tais como: geração de energia, através do fornecimento de combustíveis, produção de uma linha de lubrificantes para motores e equipamentos voltados para o setor industrial, serviço de varejo e de produtos petroquímicos voltados para itens de uso diário. Atua em 80 países, empregando 85 mil pessoas.

Suas atividades no Brasil iniciaram-se no ano de 1957, possuindo atualmente sete mil funcionários diretos. Entre os segmentos de atuação, a empresa se faz presente na área de importação, exportação, comercialização e distribuição e combustíveis voltados para o setor naval, sob a marca BP Marine. No ano de 2013, firmou uma parceria com a Prumo Logística Global para operação no Porto do Açu, dando início à BP Prumo, cuja propriedade é dividida em cinquenta por cento para cada uma das criadoras. Em 2014, passou a ocupar uma área de 215 mil metros quadrados no Porto, mais precisamente no Terminal 2, e irá atuar basicamente no

fornecimento de combustíveis para os navios que atracarão no referido terminal. A previsão para o início das atividades é o segundo trimestre de 2016.

### 4.2.9: Vallourec Tubos do Brasil S.A.

O grupo Vallourec, um dos líderes mundiais na fabricação de tubos de aço sem costura, emprega 23.000 funcionários no mundo e está presente em 20 países. Atua especificamente nos setores de energia, industrial, automotivo, petrolífero e de construção civil. Fundada no ano de 1952, instalou-se no Brasil ainda na década de 1950, para atender às demandas provenientes da produção de petróleo, que se iniciara no país com a então recente criação da Petrobras.

Em Dezembro de 2012, a empresa assinou com a LLX Logística, então administradora do Porto do Açu, a instalação de uma base logística na retroárea portuária, contrato este que foi mantido. A unidade tem por objetivo primeiro atender às empresas ligadas ao setor de óleo e gás que atuam na Bacia de Campos, ofertando o fornecimento e a armazenagem de tubos de aço sem costura. O local referente às instalações da empresa possui uma área de 150 mil metros quadrados.

## 4.3: O PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO DE FORNECEDORES DO AÇU: UMA TENTATIVA DE DIÁLOGO ENTRE AS ÂNCORAS E O EMPRESARIADO LOCAL.

Tendo como início o convênio firmado entre o SEBRAE e a Prumo Logística Global, o Programa de Desenvolvimento de Fornecedores do Açu (PDFA) tem, como objetivo primeiro, aumentar os índices de compra local[15], sobretudo os negócios entre as micros e pequenas empresas e as âncoras localizadas no Porto, a fim de inserir as empresas de menor porte na cadeia produtiva originada nas atividades portuárias. Entre o público-alvo, o Programa prioriza especificamente empresas de base tecnológica, do setor metal-mecânico, de construção civil, de instalação e montagem industrial, de serviços especializados, de serviços diversos, de fornecimento de bens e produtores rurais.

[15] O Programa considera fornecedores locais as empresas situadas em São João da Barra e Campos dos Goytacazes.

Para alcançar o objetivo proposto, o Programa prevê uma série de ações, compostas por marcos críticos. São estes formados por eventos importantes das atividades propostas e por metas, originadas da quantificação e qualificação do produto e dos serviços assistidos. Ao longo da execução do projeto, iniciado em 2014, as ações foram planejadas a partir de quatro focos estratégicos distintos, sendo eles: gestão do projeto, inteligência competitiva, cultura de cooperação, desenvolvimento de fornecedores e inovação e acesso ao mercado.

A gestão do projeto referente ao PDFA diz respeito à sua estruturação, além do monitoramento das atividades propostas, de ações ligadas ao arcabouço financeiro e físico do projeto, além da preocupação com o envolvimento dos diferentes atores participantes, desde as empresas âncoras até o empresariado local, passando pelas instituições (públicas ou privadas) competentes. Há ainda ações ligadas à divulgação do projeto, para que se alcance a visibilidade desejada, a partir da comunicação das partes interessadas. Ao final do processo, será realizada a mensuração dos resultados atingidos, com o objetivo de avaliar o desempenho das atividades propostas.

No que se refere à inteligência competitiva, a primeira ação se constitui a partir do diagnóstico de demanda e oferta, isto é, promove um mapeamento das demandas de produtos e serviços gerados com a instalação e posterior operação das âncoras, além de analisar os principais elementos que podem ser fornecidos pelos municípios de São João da Barra e Campos, respectivamente.

Para se fomentar a cultura de cooperação entre as partes interessadas, foi criado o Comitê de Suprimentos do Complexo Logístico e Portuário do Açu, com o intuito de fomentar o engajamento de instituições. É formado por representantes das âncoras e membros do SEBRAE. A meta é promover um diálogo mais próximo entre as transnacionais instaladas no Porto e o empresariado local, por meio da intervenção do SEBRAE, identificando demandas comuns e elaborando atividades conjuntas a partir de reuniões realizadas periodicamente.

Além do Comitê, há o Fórum de Fornecedores, que se constituiu com o encontro de uma das âncoras com o empresariado local. Nele há a apresentação das principais atividades da empresa transnacional no Porto, sua política de compras, suas principais demandas e os maiores empecilhos que enfrentam ao tentar contratar produtos e serviços locais. Os eventos são realizados em Campos e São João da Barra. Há ainda a tentativa de articulação com o setor financeiro, com a

expectativa da criação de linhas de financiamento específicas para as empresas que têm interesse ingressar na cadeia produtiva do Açu.

No que tange ao desenvolvimento de fornecedores e inovação, são executadas avaliações que mensuram a competitividade das empresas participantes do Programa, utilizando-se de ferramentas específicas. A principal delas é formada pelo questionário de Diagnóstico de Maturidade da Gestão para Micros e Pequenas Empresas, organizado com base nos “critérios de excelência em gestão utilizados pela Fundação Nacional de Qualidade (FNQ)” (PRUMO e SEBRAE, 2014).

Outra ação realizada é a capacitação dos fornecedores locais, por meio de programas elaborados em consonância com o diagnóstico acima descrito e dos elementos fundamentais exigidos pelas âncoras. O referido diagnóstico inicia-se com o trabalho de consultoria, promovendo uma entrevista conduzida pelo membro do SEBRAE com o empresário inscrito no PDFA. Em seguida, as respostas obtidas são consolidadas em uma base de dados única. Então, origina-se uma estratificação da empresa em relação aos critérios avaliativos descritos anteriormente. Por fim, entrega-se o relatório individual com o desempenho da empresa em relação os critérios utilizados ao longo do processo. Depois de realizado o diagnóstico, há a oferta de um conjunto de cursos promovidos pelo SEBRAE, sendo este formado por: gestão financeira, gestão em marketing, gestão de qualidade, gestão de pessoas, planejamento estratégico, indicadores de desempenho e gestão legal. As atividades têm um valor original de R$ 31.820,00, mas, diante do subsídio originário da parceria entre SEBRAE e Prumo, esse valor sofre um abatimento de 95%, tendo para o empresário inscrito o custo de R$1.500,00, podendo chegar até R$900,00, se todo o pacote de produtos (consultoria e todos os cursos) for contratado.

Para impulsionar o acesso ao mercado, são realizados encontros de negócios entre as micros e pequenas empresas e as âncoras. A intenção é aumentar a compra local pelas transnacionais instaladas no Porto do Açu. Entre esses encontros, insere-se a rodada de negócios realizada pelo SEBRAE, em parceria com a Prumo. Nela, as empresas de setores produtivos e de serviços específicos se inscrevem para um encontro de aproximadamente quinze minutos com cada âncora, individualmente. A expectativa é mobilizar uma via mais próxima de diálogo, uma das dificuldades apontadas pelo empresariado local. Além da rodada, há a realização de feiras e eventos, nas quais as micros e pequenas empresas participam, em conjunto, com as grandes empresas ligadas aos setores instalados

no Porto. Busca-se, assim, interação com novas tecnologias, oportunidade de negócios, informações do mercado, entre outros.

Um estudo de atração de investimentos também é executado. Essa ação projeta os principais elementos a serem impulsionados para fomentar a migração de investimentos para São João da Barra, sobretudo. Dessa forma, são apontados os segmentos a serem atraídos para o município, a partir da demanda gerada pelas atividades portuárias. Busca-se, também, a estruturação da comercialização rural, incentivando, com a formação de uma cooperativa, capacitar e preparar para comercialização os produtores rurais do 5º Distrito de São João da Barra, que tiveram suas respectivas atividades agropecuárias atingidas pela implantação do Complexo Portuário do Açu.

Nos anos de 2011 e 2012, o SEBRAE promoveu ações em conjunto com a LLX e, em 2013, com a OSX. Ao firmar parceria com a Prumo, em 2014, o SEBRAE encontrou resistências por parte do empresariado local. Constatou-se um certo receio em relação aos empreendimentos instalados no Porto do Açu, pois, quando controlado pelo grupo EBX, muitos não receberam os honorários pelos produtos e serviços comercializados.

Com o intuito de analisar especificamente quais as demandas e potencialidades que envolvem a relação comercial entre o empresariado local e as transnacionais instaladas no Porto do Açu, foi realizada uma entrevista com o gerente regional do SEBRAE. Os principais pontos destacados são abordados a seguir.

O comitê de suprimentos é considerado um importante elemento do programa, que foi criado única e exclusivamente para atender às grandes empresas instaladas em São João da Barra. Seu objetivo principal é aumentar os índices de compra local, que são quase inexistentes. Sobre este aspecto, há duas razões principais: falta de preparo das empresas locais e falta de conhecimento dos compradores em relação às empresas presentes na região. A intenção do SEBRAE é promover o diálogo entre esses atores.

Dentro do comitê acima descrito, há também um curso de fornecedores, cujo principal objetivo é fomentar a economia local, pois as empresas da região não estão preparadas para atender às demandas existentes. Macaé é considerada como exemplo a não ser seguido, posto que quase todo o empresariado que lá está presente não é da região. Isto, provavelmente, poderá acontecer com Campos e

São João da Barra, se o empresariado local não se preparar para comercializar produtos e serviços de maior valor agregado. Nesse caso, só lhes restarão os de menor valor de mercado. Assim, a intenção é capacitar o empresariado nos requisitos básicos necessários para se tornar um fornecedor.

Contudo, a procura pelo curso tem sido muito baixa, apesar de ele ser subsidiado e pautado em um trabalho de consultoria, ou seja, o SEBRAE vai até as instalações empresariais prestar o serviço. O processo de acessibilidade ao empresariado local funciona da seguinte forma: a instituição promove eventos com as empresas do Porto do Açu, quando é apresentada sua política de compras. Ao final da apresentação, circula, entre os empresários locais, um termo de adesão, pelo qual os assinantes se prontificam a receber uma primeira visita dos consultores. Então se fará um diagnóstico, para que seja, assim, montado um plano de trabalho. A título de ilustração, até o presente momento, cerca de 140 empresas assinaram o termo, sendo que 70 chegaram a agendar a visita da consultoria. Destas, apenas 15 já receberam um consultor do SEBRAE para realizar as capacitações, como a criação de indicadores e a adequação aos requisitos legais, já que, para se tornar um fornecedor de uma transnacional, leis internacionalmente estabelecidas hão de ser seguidas..

Diante desse quadro, no momento atual, o conteúdo local não apresenta potencialidades em relação às demandas do Porto do Açu. Contudo, o setor metal-mecânico é visto com certo otimismo, apesar de este estar preparado para atender tão somente às usinas de cana-de-açúcar, mercado que guarda muitas diferenças em relação às atividades portuárias. Há ainda perspectivas de comercialização de produtos, como equipamentos de proteção individual, material de escritório, material elétrico, entre outros. Entretanto, o cenário pode mudar, a partir do momento em que a empresa Edson Chouest Offshore iniciar a operação de seis berços de atracação de navios ligados às atividades petrolíferas, o que ocasionará a vinda de muitas empresas para a região.

Sobre os muitos desafios que o empresariado local enfrentará para se tornar fornecedor do Porto do Açu, destaca-se a questão da capacitação, pois são rigorosas as exigências das transnacionais. Já quanto à participação das administrações públicas diante das empresas no Porto e do empresariado local, verifica-se que é diminuta, pois não existe nenhuma política pública com o objetivo de fomentar a economia local. Reiterou-se que se não houver investimento em

infraestrutura, em promoção de leis que diminuam a burocracia, em educação e muito em inovação, não haverá desenvolvimento de produtos com maior valor agregado capazes de potencializar a massa salarial local.

Formando parceria com o SEBRAE desde o segundo semestre de 2014, a Prumo Logística Global, ao realizar um estudo de atração de investimentos[16], elaborou uma setorização, em diversos níveis, dos empreendimentos participantes da cadeia produtiva do Porto do Açu. As chamadas empresas de primeiro nível são provenientes de grandes investimentos. Seu raio de ação é mundializado e suas ações demandam serviços e mão de obras que, na maioria dos casos, ultrapassam a esfera nacional (as âncoras, basicamente). Já o grupo de empresas de segundo nível é formado por produtos e serviços de suporte, tais como topografia e locação de equipamentos. Por sua vez, as firmas de terceiro nível abarcam atividades como venda de produtos farmacêuticos e de construção civil. Por fim, as empresas de quarto nível englobam ações complementares, como serviços de mecânica, fornecimento de alimentos e bebidas, entre outros.

A tentativa de captar novos fornecedores para a cadeia de suprimentos do Porto do Açu tem como objetivo potencializar investimentos em infraestruturas regionais. Entende-se que as atividades portuárias em São João da Barra podem potencializar o efeito renda para a população. Há a perspectiva de que os empreendimentos oriundos do município estejam presentes nos chamados segundo, terceiro e quarto níveis da cadeia de suprimentos, exposta anteriormente.

Aponta-se o turismo de negócios, a gastronomia, a venda no varejo e os serviços gerais como os grandes pontos de crescimento do município, onde ainda há muito a ser explorado. Contudo, Campos tem a possibilidade de abarcar produtos e serviços de maior valor agregado na cadeia produtiva, em comparação com São João da Barra. Tem possibilidades de atuação no setor metal-mecânico, na construção civil, em instalações e montagem industrial e no comércio de produtos especializados, além de maior oferta de mão de obra qualificada.

O Programa de Desenvolvimento de Fornecedores para o Complexo do Açu se faz presente em um cenário discrepante, pois as demandas geradas pela mundializada cadeia produtiva das atividades portuárias se depara com o escasso

---

[16] Informações extraídas da entrevista realizada com o até então gerente de suprimentos da empresa, um dos principais elaboradores do Programa de Desenvolvimento de Fornecedores para o Complexo do Açu.

fornecimento de produtos e serviços ofertados pela região Norte- Fluminense. Os municípios de Campos e São João da Barra se tornam, assim, as principais áreas de interesse a serem fomentadas pelos criadores do referido programa.

São analisados, na seção seguinte, as principais carências e potencialidades que a região apresenta, a participação da administração pública e as perspectivas sobre o Porto do Açu. Essas questões foram respondidas por membros das empresas âncoras, localizadas na retroárea portuária, todas em fase avançada de instalação ou mesmo já em operação.

## 4.4 A PERCEPÇÃO DAS EMPRESAS TRANSNACIONAIS INSTALADAS NO COMPLEXO PORTUÁRIO DO AÇU E O CENÁRIO EMPRESARIAL DA REGIÃO NORTE-FLUMINENSE.

A presente pesquisa teve como base informações advindas de entrevistas realizadas com membros dos empreendimentos instalados no Porto do Açu. Diante de um universo formado por nove empresas, cinco delas foram selecionadas para que se alcançasse uma amostra capaz de responder às questões que moveram o atual estudo.

As perguntas foram organizadas em seções: a empresa e o Porto do Açu, e a empresa e a região Norte-Fluminense. Os principais pontos referentes a cada seção estabelecida são apresentados nos subitens seguintes.

### 4.4.1: As empresas e o Porto do Açu

A primeira sessão é referente à atuação das empresas no Porto. Partiu-se do questionamento a respeito dos principais fatores locacionais levados em consideração para a instalação de cada uma, bem como a investigação sobre os vínculos estabelecidos com a exportação do minério de ferro ou com a indústria do petróleo. Também se buscou promover um levantamento que diz respeito às relações comerciais que estabelecem, seja com clientes e compradores da região ou de territórios outros.

O principal fator locacional apontado pelos entrevistados foram as vantagens logísticas. Destacou-se a viabilidade técnica de se instalar o mineroduto, ligando os municípios de Conceição do Mato Dentro (MG) e São João da Barra (RJ), além da

capacidade de abarcar, especificamente no Terminal 1, navios de grande porte, capazes de exportar o minério de ferro para o principal mercado consumidor, formado por Ásia, Oriente Médio e Europa. Por sua vez, a proximidade com a produção de óleo e gás foi ressaltada pelas empresas ligadas às atividades para-petrolíferas, exaltando os pontos positivos que o Complexo Portuário possui em relação a Macaé (como, por exemplo, o menor tempo gasto para se chegar à produção *offshore*, gerando, consequentemente, economia de combustível).

Cabe salientar que, apesar de a Prumo Logística ressaltar que o Complexo Portuário do Açu possui capacidade suficiente para abrigar as mais diversas atividades produtivas, pode-se afirmar que, até o presente momento, todas as empresas instaladas na retroárea do porto estão ligadas diretamente à exportação de minério ou às atividades de apoio *offshore* para a cadeia do petróleo.

Quanto aos seus fornecedores, todas as empresas afirmaram que os principais produtos e insumos utilizados não são oferecidos pelo local. Tal fato não é exceção no cenário nacional, posto que tanto a comercialização do minério de ferro, quanto as atividades ligadas ao setor de óleo e gás possuem uma cadeia produtiva complexa e ligada diretamente ao circuito mundial de circulação de informação (tecnologia), capital e mercadorias. O que se observa, contudo, é a dificuldade em se adquirir produtos de menor valor agregado, que *a priori* poderiam ser abastecidos pelo comércio varejista (material de EPI, material de escritório, alimentos, serviços de hotelaria, entre outros).

Os representantes das transnacionais destacaram a tentativa de se promover negócios com o empresariado local. Entretanto, tornou-se evidente que a grande empresa, em seus critérios de contratação, valoriza a qualificação e equalização técnica e o prazo de entrega, ou seja, busca contratar a firma que oferece o melhor serviço e não somente o de menor preço, como erroneamente é interpretado pelos empresários locais. Os municípios localizados nas proximidades do Complexo, destacados como maiores fornecedores, foram Macaé, Rio de Janeiro e Vitória.

É também relatado que as dificuldades vivenciadas na área de suprimentos são latentes, e que as empresas de Campos e São João da Barra não estão preparadas para o atendimento da demanda gerada pela atividade industrial de grande porte, presente no Porto do Açu. Criticam-se os mais diversos pontos, como a incorreta emissão de nota fiscal, a falta de retorno de solicitações enviadas por e-mail, inexatidão na elaboração de orçamentos e, apesar de ser identificado como um

problema nacional, também foi apontado o não cumprimento dos prazos estabelecidos para a entrega de materiais. Uma ressalva foi feita, ao se discutirem as demandas da fase de instalação, quando os principais produtos adquiridos pelas âncoras foram da área de construção civil, produtos estes que principalmente Campos dos Goytacazes teve a capacidade de ofertar.

Outro problema que envolve a relação entre âncoras e fornecedores locais é a falta de certificações e documentos por parte das empresas da região. Em muitos casos são exigidos, por exemplo, o certificado *International Organization of Standardization* 9000 (ISO 9000), registros de saúde financeira, licenças ambientais, Certificado de Registro e Classificação Cadastral (CRCC) da empresa Petrobras, entre outros. Foi salientado por uma das empresas que o empresariado de Macaé possui grande vantagem frente a Campos e São João da Barra nesse aspecto, pois, para se tornar um fornecedor da Petrobras, as certificações e registros acima citados são exigidos, fazendo com que boa parte dos empreendimentos localizados naquele município já possuam esses documentos.

Quanto aos principais consumidores dos produtos e serviços das âncoras, destacam-se as empresas do setor de óleo e gás e os principais mercados que utilizam minério de ferro como fonte energética, sobretudo a China. Torna-se evidente que a produção advinda do Porto do Açu tem o objetivo de atender à mundializada comercialização de combustíveis fósseis, extrapolando as relações comerciais da escala nacional.

### 4.4.2: As empresas e o Norte-Fluminense.

Na presente seção será discutida a relação estabelecida entre as empresas instaladas no Complexo Portuário do Açu e a região Norte- Fluminense. O objetivo desta é identificar os principais pontos ressaltados pelas empresas, no seu contexto regional, especificamente os principais reveses enfrentados, a relação com o setor público, as perspectivas que tèm em relação ao conteúdo local oferecido, além da participação que estas possuem, em se tratando do desenvolvimento da região, a partir de suas respectivas óticas.

O papel da administração pública frente ao empreendimento gerou diagnósticos diversos por parte dos entrevistados. Foi apontado que o contato

estabelecido entre a âncora e a prefeitura de São João da Barra é muito bom, o apoio é irrestrito e não há qualquer tipo de empecilho frente às demandas da empresa. Atrela-se a este fato a intenção do município em acelerar o processo de operacionalização das atividades portuárias, sobretudo para iniciar o recolhimento do Imposto Sobre Serviços (ISS). Salientou-se ainda que a prefeitura acelera constantemente a liberação de alvarás e a negociação de impostos.

Por outro lado, os entrevistados afirmaram, de maneira categórica, que a administração pública do município não é referência, posto que o apoio à área de suprimentos é mínimo, atuando somente na legalização necessária. Contudo, há a intenção, por meio do Programa de Fornecedores, de se promover uma conexão entre as âncoras e o empresariado local, mas há muita dificuldade no tocante à capacitação. Nesse caso, um dos entrevistados relativizou a situação descrita, ao afirmar que a prefeitura não faz nada de atípico em relação aos outros governos municipais, ou seja, esse é um cenário muito comum em outras regiões.

Cabe aqui salientar que em nenhum momento foi destacada a participação da prefeitura de Campos dos Goytacazes, apesar deste ser o munícipio que mais fornece mão de obra local, com maiores níveis de capacitação, e de ter, em comparação com São João da Barra, maiores potencialidades frente aos negócios com as âncoras. Além disso, grande parte dos funcionários, advindos de outras regiões, acabam por estabelecerem sua morada nesta cidade.

O melhoramento da infraestrutura também foi destacado, como a duplicação da estrada de acesso ao 5º Distrito de São João da Barra e a construção de maiores acessos logísticos ao empreendimento, uma vez que a tendência de mais empresas se instalem no município acabará por aumentar a necessidade de maiores e melhores acessos de entrada e saída. O advento de uma melhor gestão financeira também aparece como elemento citado.

Os principais empecilhos enfrentados pelas empresas foram igualmente relatados. Novamente, a carência por mão de obra qualificada obteve destaque, afirmando-se que há muita dificuldade em se contratar pessoal para ocupar postos de trabalho que exigem maior capacitação. O distanciamento dos grandes centros e dos principais fornecedores é outro problema a ser enfrentado, pois as atividades presentes no porto demandam produtos e serviços de alta tecnologia, que não são dominados pela região. Assim toda intervenção necessária é demorada e onerosa.

Foi relatado ainda que, quando se é pioneiro em uma área erma - expressão esta utilizada por um dos entrevistados - os problemas ligados à logística são muito comuns. De maneira geral, compra-se mais caro dos fornecedores e há inúmeros problemas com o tempo de entrega dos produtos adquiridos, sobretudo por conta do não cumprimento dos prazos estabelecidos no ato da compra. Contudo, foi salientado que este é um problema nacional, não sendo uma questão presente somente nos negócios realizados pelas empresas presentes no Complexo Portuário do Açu.

Quanto aos serviços oferecidos para a mão de obra ocupada no Complexo, muitas críticas foram feitas com relação à oferta de alimentação, farmácia, creches e outros, como por exemplo, o ramo hoteleiro.

A Prumo Logística anunciou a construção de um hotel, que ocupará 10.649 metros quadrados da retroárea do Complexo Portuário do Açu, mais especificamente entre as entradas dos terminais 1e 2. Com um investimento de R$ 30 milhões, o empreendimento é fruto de uma parceria entre a incorporadora Inter Rio e a administradora do porto. A construção, que terá duzentos quartos distribuídos em dez andares, fará parte de um centro de conveniência, que contará com salas comerciais para atender às empresas e aos trabalhadores do Porto, ocupando-se uma área de 250 mil metros quadrados[17].

O setor de hotelaria é visto como um dos gargalos enfrentados pela Prumo e todas as âncoras instaladas no Porto do Açu. Nesse sentido, a empresa promove ações para o credenciamento de pousadas e hotéis do município. Se o estabelecimento possuir condições básicas de atendimento (higiene, conforto, segurança e alimentação, por exemplo) a Prumo emite um selo próprio de qualidade, que será exposto nas instalações de cada local, permitindo que trabalhadores das grandes empresas lá se acomodem. Se não for conseguido o selo, o empresário recebe um relatório contendo os motivos pela não aprovação, podendo requerer nova visita da Prumo, quando as melhorias forem feitas. Cabe aqui salientar que o selo é emitido pela própria Prumo, sem intervenção de qualquer órgão público competente.

---

[17] Informações extraídas do website Valor Econômico. Disponível em: <http://www.valor.com.br/empresas/4058174/prumo-vai-instalar-hotel-no-porto-do-acu>. Acesso em: 15 de ago. 2015.

Ressalta-se que apenas um dos entrevistados afirmou que não houve qualquer empecilho e que, até o momento, o INEA, a prefeitura de São João da Barra e os outros órgãos competentes estão fornecendo todo apoio e documentação necessários.

Ao de discutir a contribuição das respectivas empresas para o desenvolvimento do Norte-Fluminense, a oferta de emprego para a mão de obra da região ganhou destaque. Enfatizou-se que as oportunidades são inúmeras e que há a necessidade de se qualificar os profissionais para atuarem em uma área portuária, que possui um considerável grau de periculosidade.

O caráter social também foi ressaltado, pois qualquer região que recebe um empreendimento como esse é afetada de inúmeras maneiras e, se a administração pública, a população e o empresariado local souberem utilizar este cenário da maneira correta para se alcançar o desenvolvimento, essa nova situação pode ser altamente produtiva.

Há a preocupação com o crescimento urbano ordenado e a sustentação da cadeia logística. Para isso, as âncoras realizam ações ligadas à capacitação das empresas locais, alavancando processos frente aos empreendimentos que estão se instalando ou mesmo já estão na fase operacional. Há também esforços de identificar os potenciais das empresas locais, fornecendo ao SEBRAE as informações obtidas, para que, a partir daí, haja a geração de negócios entre o empresariado local e as transnacionais presentes no Complexo Portuário do Açu.

Ao serem indagados sobre as expectativas alcançadas até agora, a resposta foi unânime: o saldo das fases de licenciamento, instalação e operação é positivo, apesar de terem sido ressaltadas as dificuldades vivenciadas após a saída do grupo EBX e a retomada das atividades, por meio da administração da Prumo Logística Global.

## 4.5: ANÁLISE DOS RESULTADOS

A seguir, são analisados os principais elementos identificados no levantamento de informações, obtidas pela pesquisa qualitativa, realizada com os profissionais das empresas instaladas no Complexo Portuário do Açu e com membros do SEBRAE.

Como identificado na pesquisa, as âncoras foram atraídas para São João da Barra por conta dos fatores locacionais que o Porto possui, apesar dos gargalos logísticos enfrentados ao longo de todo o processo de construção e início das operações. Grande parte dos suprimentos adquiridos não vem da região, mesmo aqueles de menor valor agregado. Tal fato se deve, sobretudo, às dificuldades enfrentadas no processo de compras ou mesmo pela ausência de determinado produto ou serviço em São João da Barra e Campos dos Goytacazes.

Diante do fato acima descrito, a Prumo, em parceria com o SEBRAE, criou um programa com objetivo de capacitar os empresários que têm interesse em fornecer suprimentos para o Porto. O que se observa, então, é a tentativa de adequação às normas e preceitos das grandes empresas, que necessitam seguir padrões internacionais de exigência.

Apesar de ser enfatizado que os negócios com as empresas locais são prioridade, a tentativa de adequação é elemento de uma estratégia logística, pois consumir produtos e serviços em área contígua ao Porto pode ser incomparavelmente mais vantajoso do que fechar contratos em outros territórios. Contudo, como o local não se alinha às exigências solicitadas, a maioria dos produtos e serviços (mesmo de menor valor agregado, como é o caso da alimentação) está sendo trazido de outros locais.

Cabe salientar que as empresas presentes no Porto atendem às mais diversas escalas de negócios, e seus principais clientes fogem totalmente da seara local. O lucro é o objetivo principal de quaisquer empreendimentos e os interesses empresariais sempre penderam para essa realidade: se a região não se adequa, ela perderá uma grande oportunidade.

Por sua vez, a administração pública que, teoricamente, seria o ator capaz de promover o diálogo entre as âncoras e o empresariado local, a fim de promover maior dinamismo para a economia da região, acaba por ter um papel dúbio no processo: ao mesmo tempo em que não oferece empecilhos no processo de licenciamento e negociação de impostos, atendendo a todas as necessidades das âncoras, não fomenta ações ligadas à capacitação das empresas locais e ao consequente aumento dos índices de compra local. Torna-se claro que o Porto do Açu é tido como uma fonte de recolhimento de impostos e de oferta de emprego, somente.

A ausência da administração pública em meio ao cenário de baixa participação das empresas da região vai de encontro às expectativas geradas em torno do empreendimento, sobretudo no que se refere ao anseio de grande parte da população, que, apesar de todos os impactos sofridos com a instalação do Porto, acreditava que o efeito renda seria potencializado, através do dinamismo econômico gerado pelas atividades ligadas ao Porto, o que ainda não se comprovou.

Vale comentar o papel de Campos dos Goytacazes, munícípio que não promove quaisquer tipos de ações junto à administração do Porto, apesar de fornecer a maior parte da mão de obra qualificada da região e de ter sido escolhido como o principal local de moradia dos trabalhadores especializados que “vêm de fora” e de possuir maiores potencialidades de negócios, se comparado a São João da Barra. Interessante também é o papel de Macaé, que, mesmo pertencendo à região, é tida como concorrente pelos criadores do Programa de Fornecedores e não como cidade do Norte-Fluminense capaz de integrar o fornecimento local de suprimentos.

A carência de mão de obra qualificada é tida como ponto crítico comum em todas as empresas entrevistadas, apesar de Campos dos Goytacazes ser o principal polo de formação técnica e superior no interior do Estado do Rio de Janeiro. A maioria das vagas de emprego, com maiores níveis de especialização (logo, maiores níveis salariais) são supridas por indivíduos que não são do Norte-Fluminense. As ações do poder público aparecem como insuficientes também nesse aspecto.

Ressalta-se, por outro lado, que as exigências das grandes empresas esbarram na limitação que, especificamente, o município de São João da Barra possui. O caso do setor hoteleiro é um a ser citado. A administradora do Porto do Açu criou um “selo próprio de qualidade”, selo este em que a prefeitura e nenhum outro órgão regulador possuem participação.

A construção de um hotel dentro das instalações portuárias é outro ponto a ser destacado, já que fará parte de um projeto que envolverá ainda uma área de conveniência e espaços comerciais, fazendo com que os profissionais lá instalados tenham todos os serviços necessários, sem que haja a necessidade de transitar pelo município. Isso ratifica a tendência do Porto como um elemento presente no espaço geográfico que cada vez menos se relaciona com o território em seu entorno, fazendo com que o distanciamento entre porto e cidade se desenhe com maior intensidade.

Pôde-se comprovar, ainda, que todas as empresas entrevistadas acreditam que trazem desenvolvimento para a região, sobretudo no que tange à oferta de empregos, à tentativa de capacitação do empresariado local, aos investimentos feitos e aos ganhos sociais que um empreendimento como este pode trazer, desde que o poder público e os cidadãos saibam aproveitar a oportunidade surgida.

O SEBRAE aparece como ator da iniciativa privada que promove tentativas de aumentar os índices de compra local, mas a participação do empresariado do Norte-Fluminense nos cursos de capacitação promovidos pela instituição é, até o presente momento, muito pequena. Mesmo se entendendo o quão difícil é atender às demandas de um mercado tão competitivo e que só atividades de menor valor agregado restam às empresas da região, o cenário não se desenha como animador, uma vez que nem essas referidas atividades estão sendo supridas pelo local.

## 5: CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Norte-Fluminense passa por processos dicotômicos, haja vista que, ao mesmo tempo em que possui uma posição de extrema importância no cenário econômico nacional não consegue promover uma diversificação econômica das atividades presentes na região, mesmo abrigando a maior parte da produção de óleo e gás do Brasil desde a década de 1970 e, mais recentemente, possuindo, em seu território, o maior porto privado da América Latina. Além disso, tornou-se extremamente dependente dos *royalties* do petróleo para a manutenção das contas municipais.

As empresas âncoras instaladas no Porto do Açu, tentam promover a capacitação dos fornecedores de Campos e São João da Barra, por meio de uma série de ações, com o objetivo de potencializar a oferta de suprimentos da área contígua ao Porto, para alcançarem uma maior contenção de despesas, a partir do processo de compra local. Se a capacitação não se converter em melhores condições de negócios, terão de buscar a oferta de produtos e serviços em outros locais e a região contará tão somente com os impostos advindos das atividades portuárias e do emprego de uma mão de obra com menores níveis de qualificação.

Sobre a questão da mão de obra local, cabem algumas observações. A primeira centra-se no fato de que uma das principais atividades econômicas do município de São João da Barra são os setores pesqueiro e agropecuário. Estes foram afetados diretamente pelas instalações do Complexo, a partir do intenso processo de remoção de produtores rurais e das dificuldades em se continuar com a atividade pesqueira. Essa mão de obra excedente não é absorvida pelas atividades portuárias, exceto na fase de construção civil, que está se concluindo. Ou seja, não

se pode afirmar que o desemprego gerado nestes setores específicos será necessariamente sanado por postos de trabalho no Porto do Açu.

O Porto do Açu é a materialização do que se chama de elemento transescalar, haja vista que é um empreendimento privado, ligado ao mercado internacional de comercialização de *commodities*, que se instala no território, causando uma série de impactos (sociais, ambientais e econômicos, entre outros), reforçando o papel do país na atual Divisão Internacional do Trabalho. Torna-se importante ressaltar que os impactos territoriais anteriormente citados não são sentidos somente em âmbito local: toda a região em que está instalado sofre e sofrerá os efeitos da instalação do Porto de maneira direta.

O setor privado se coloca no território de maneira impositiva, promovendo ações que, *a priori*, deveriam ser de responsabilidade das instituições públicas que, ao invés de participarem ativamente do processo de desenvolvimento das atividades econômicas regionais, acabam por permanecer alheias aos problemas enfrentados.

Cabe salientar que as atividades portuárias são complexas e mundializadas. Neste sentido, já era esperado comprovar que dificilmente os principais fornecedores das âncoras não seriam provenientes da escala local. O que se discute é o fato de que, mesmo a setores de menor valor agregado, – que não demandam altos índices de especialização – a região não consegue atender.

Diante do estudo realizado, aponta-se que o Porto do Açu pouco tem impactado no desenvolvimento do Norte-Fluminense, onde o setor público, com a ausência de uma política efetiva de planejamento, atende, de maneira irrestrita, às exigências do setor privado cada vez mais mundializado, e, ao mesmo tempo, não promove quaisquer tipos de ações em âmbito regional para que se estabeleçam relações comerciais com as empresas transnacionais instaladas no Norte-Fluminense.

O imperativo de fluidez acaba por reger as relações estabelecidas no território. Este deve passar por um processo de adequação às demandas geradas pelos empreendimentos instalados, pois, caso isso não ocorra, outros locais irão, fatalmente, fornecer os produtos, serviços e a mão de obra necessária, consolidando a concorrência entre diferentes pontos do espaço geográfico. A mundializada dinâmica reticular, formada pelos meios de transporte e de comunicação, liga as áreas mais diversas aos maiores mercados consumidores existentes. Contudo,

potencializa processos de fragmentação territorial, através da seletividade espacial. Como aponta Santos (2004):

> No momento atual aumenta em cada lugar o número e a frequência de eventos. O espaço se torna mais encorpado, mais denso, mais complexo. Mas essa nova acumulação de presenças, essa opulência de ações não se precipita de forma cega sobre qualquer ponto da Terra. As informações que constituem a base das ações são seletivas, buscando incidir sobre os lugares onde se possam tornar mais eficazes. Essa é uma lei implacável, num mundo sequioso de produtividade e onde o lucro é uma resposta ao exercício da produtividade (p. 203).

As instalações das estruturas portuárias são fruto do processo de seletividade espacial, e as vantagens locacionais são determinantes para a definição do ponto a serem implantadas. Observa-se, assim, o distanciamento entre o porto e a cidade, e as relações estabelecidas a partir das atividades portuárias são, na maioria dos casos, muito tênues com o local. Tal fato não se dá somente do ponto de vista econômico, mas também das relações socioespaciais que regem o território no qual o porto está localizado, “já que se trata de uma relação que ainda comporta estigmas, perdas, redefinições de funções, conflitos e interesses diversos, e isso nem sempre está presente nas negociações de mercado” (MONIÉ & VIDAL, 2006, p. 992).

## 6: REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICA.


ALBERTI, Verena. **Manual de história oral.** 2. ed. Rio de Janeiro: FVG, 2004.

ASSOCIAÇÃO DOS GEÓGRAFOS BRASILEIROS (AGB). **Relatório dos impactos socioambientais do complexo industrial-portuário do Açu**. Rio de Janeiro: AGB, 2011. Disponível em: <http://www.agb.org.br/documentos/Relatorio_dos_Impactos%20socioambientais_do_Complexo_Portuario_do_Acu_AGB_14092011.pdf >. Acesso em: 12 mar. 2015

ANGLO AMERICAN NÍQUEL BRASIL LTDA. **Quem somos.** Disponível em: <http://brasil.angloamerican.com/quem-somos/resumo?sc_lang=pt-PT>. Acesso em: 04 mar. 2015.

BARCELOS, Eduardo (coord). **O projeto Minas Rio e seus impactos socioambientais**: olhares desde a perspectiva dos atingidos: relatório preliminar. Rio de Janeiro: ABG, 2013. Disponível em: <https://agburbana.files.wordpress.com/2014/03/dossic3aa-minas-rio-final.pdf>. Acesso em: 12 mar. 2015.

BATISTA, Eike. **O X da questão**. Rio de Janeiro: Sextante, 2011.

BP BRASIL. **O que fazemos.** Disponível em: <http://www.bp.com/pt_br/brazil/o-que-fazemos/combustiveis-maritimos.html>. Acesso em: 09 mar. 2015.

BRANDÃO, Carlos. **Território e desenvolvimento**: as múltiplas escalas entre o global e o local. Campinas, SP: UNICAMP, 2007.

CABRAL, Thaiane Pinheiro. **Porto-indústria e clusters portuários:** Uma análise comparativa. 2014. 70 f. Monografia (Graduação em Ciências Econômicas) - Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2014.

CANDIOTTO, Cesar; BASTOS, Cleverson Leite; CANDIOTTO, Kleber BB. **Fundamentos da pesquisa científica:** teoria e prática. Petrópolis-RJ: Vozes, 2011.

CRESPO, Nelson. E Campos dos Goytacazes perde a corrida do petróleo. In: PIQUET, Rosélia (org). **Petróleo, Royalties e Região.** Rio de Janeiro: Garamond, 2003. p. 239-256.

CRUZ, José Luis Vianna. Os desafios do Norte e Noroeste Fluminenses frente aos grandes projetos estratégicos**. Revista Vértices**, Campos dos Goytacazes, v. 9, n.1-3, p.43-50 jan-dez, 2007. Disponível em: <http://essentiaeditora.iff.edu.br/index.php/vertices/article/download/50/38 >. Acesso em: 20 maio 2015.

_____. A retomada do crescimento brasileiro e a reestruturação do espaço regional no Norte do Estado do Rio de Janeiro. **Revista Vértices**, Campos dos Goytacazes, v. 14, n.1, p. 31-61, 2012. Disponível em: <http://essentiaeditora.iff.edu.br/index.php/vertices/article/download/2512/1366.>. Acesso em: 13 maio 2015.

EDISON CHOUEST OFFSHORE. **Transportation solutions.** Disponível em: <http://www.chouest.com/about.html>. Acesso em: 08 mar. 2015.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa.** 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

HAESBAERT, Rogério. Concepções de território para entender a desterritorialização. In: SANTOS, Milton; BECKER, Bertha**. Território, territórios: Ensaios sobre o ordenamento territorial.** Rio de Janeiro: Lamparina, 2011. p. 43-71.

INFORMATIVO DOS PORTOS. **Práticos atracam com êxito navio graneleiro no Porto Açú**. Disponível em: <http://www.informativodosportos.com.br/praticos-atracam-com-exito-navio-graneleiro-no-porto-acu/>. Acesso em: 10 fev. 2015.

INTERMOOR DO BRASIL. **Diferencial Intermoor.** Disponível em: <http://www.intermoor.com/pt/diferencial-intermoor-496>. Acesso em: 12 mar. 2015.

LEO, Sergio. **Ascensão e queda do império X**: Eike Batista e as jogadas, trapaças e os bastidores da história da fortuna de mais de US$ 34 bilhões que virou pó. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2014.

MONIÉ, Frédéric. As cidades portuárias brasileiras. Imperativo de fluidez da circulação de contêineres, redes logísticas e reestruturação da atividade portuária. In: ENCUENTRO DE GEÓGRAFOS DE AMÉRICA LATINA, 15, 2013, 08-12 abr, Lima-Peru. **Anais**... Buenos Aires-Argentina: EGAL, 2014. Disponível em: <https://www.academia.edu/19213861/As_cidades_portuárias_diante_do_imperativo_de_fluidez._Território_circulação_e_reestruturação_das_hinterlândias_dos_portos >. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. Globalização, modernização do sistema portuário e relações cidade-porto no Brasil. In: Márcio Rogério Silveira. (org.). **Circulação, transportes e logística diferentes perspectivas**. São Paulo: Outras Expressões, 2011. p. 299-330.

_____. VASCONCELOS, Flávia Nico. Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação. **Revista Franco-brasileira de Geografia,** Paris, v. 15, n. 15, p.-, 7 ago. 2012. Disponível em: < https://confins.revues.org/7685?lang=pt >. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. VIDAL, Maria Soraia S. C. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração competitiva. **Revista da Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 40, p. 975-995, nov-dez, 2006. Disponível em: < http://www.scielo.br/pdf/rap/v40n6/03.pdf>. Acesso em: 12 mar. 2015.

NATIONAL OILWELL VARCO DO BRASIL LTDA. **Our Company Structure.** Disponível em: <http://www.nov.com/About_NOV.aspx>. Acesso em: 09 mar. 2015.

OLIVEIRA, Cláudia de. **Os laços entre estado e capital privado:** o grupo EBX como X da questão. 2012. 91 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Regional e Gestão de Cidades) - Universidade Candido Mendes, Campos dos Goytacazes, 2012.

ORNELAS, Ronaldo dos Santos. **Relação porto/cidade:** o caso de Santos. 2008. 141 f. Dissertação (Mestrado em Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Geografia) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

PACHECO, Carlos Augusto Góes. Efeitos socioeconômicos dos royalties do petróleo no desenvolvimento econômico dos municípios confrontantes à Bacia de Campos. In: PIQUET, Rosélia; CRUZ, José Luis Vianna da; VILANI, Rodrigo Machado (Org.).

**O desafio da abundância:** 10 anos do boletim Petróleo, Royalties e Região. Rio de Janeiro: Garamond, 2013. p. 316-327.

PAGANOTO, Faber.**Mobilidade e trabalho em Macaé/RJ**, a “capital do petróleo”. 2008. Dissertação (Mestrado em Geociências) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008. Disponível em: <http://www.puro.uff.br/sites/default/files/user52/paganoto.pdf>. Acesso em: 13 maio 2015.

PASSOS, Willian de Souza et al. A importância do financiamento público para o desenvolvimento local: estudo de caso sobre o FUNDECAM. In FAURÉ, Ives A (org); HAENCLEVER, Lia (org); SILVA NETO, Romeu e (org.). **Novos rumos para a economia fluminense: oportunidades e desafios do crescimento do interior**. Rio de Janeiro: E-papers, 2008.

PESSANHA, Roberto Moraes; GOMES FILHO, Hélio; QUINTO JÚNIOR, Luiz de Pinedo. **Complexo Logístico Industrial Porto do Açu:** o midas tentando renascer no norte fluminense. In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, 15, 2013, 20-24 maio, Recife. **Anais...** Belo Horizonte-MG: ENAPUR, 2014. Disponível em: < http://www.anpur.org.br/anaisAbrir/107/1/anais-do-xv-ena >. Acesso em: 12 jan. 2015. Disponível em: <>. Acesso em: 12 maio 2015.

PIQUET, Rosélia. **Cidade-empresa:** presença na paisagem urbana brasileira. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1998.

_____. Indústria do petróleo e dinâmica regional: reflexões teórico-metodológicas. In: _____ (org) SERRA, Rodrigo (org). **Petróleo e região no Brasil**: o desafio da abundância. Rio de Janeiro: Garamond, 2007.

_____. OLIVEIRA, Elzira Lúcia de. Empresas e empresários do Norte Fluminense: uma análise qualitativa. In: _____ (org). SERRA, Rodrigo Valente (org). **Petróleo e região no Brasil**: o desafio da abundância. Rio de Janeiro: Garamond, 2007. p. 267-288.

_____. TERRA, Denise. **A roda da fortuna**: a Indústria do petróleo e seus efeitos multiplicadores no Brasil. In*:* _____. (org.). **Mar de riquezas, terra de contrastes:** o petróleo no Brasil. Rio de Janeiro: Mauad, 2011. p. 11-48.

_____. Impactos da Indústria do Petróleo no Norte Fluminense. In HERCULANO, Selene. **Impactos sociais, ambientais e urbanos das atividades petrolíferas**: o caso de Macaé (RJ). Niterói-RJ: Universiade Federal Fluminense, 2011.

_____. Porto do Açu: vetor de crescimento para o Norte Fluminense? In: _____. (org); CRUZ, José Luis Vianna da (org); VILANI, Rodrigo Machado (org). **O desafio da abundância:** 10 anos do boletim Petróleo, Royalties e Região. Rio de Janeiro: Garamond, 2013. p. 374-380.

PRUMO LOGÍSTICA GLOBAL S.A. **Porto do Açu.** Disponível em: <http://www.prumologistica.com.br/pt/superporto-do-acu/Paginas/default.aspx>. Acesso em: 11 mar. 2015.

_____.. **Programa de desenvolvimento de fornecedores para o Complexo do Açu.** Disponível em: <http://www.prumologistica.com.br/pt/imprensa/Paginas/Programa-de-fornecedores-do-Porto-do-A%C3%A7u-%C3%A9-apresentado-para-empres%C3%A1rios.aspx>. Acesso em: 12 jan. 2015.

RANGEL, Hevilmar Carneiro. **Complexo Portuário do Açu:** Impacto do empreendimento no município de São João da Barra. 2012. 192 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Regional e Gestão de Cidades) - Universidade Candido Mendes, Campos dos Goytacazes, 2012.

RIO DE JANEIRO (Estado). ASSEMBLEIA LEGISLATIVA. **Decreto n.40.456, de 22 de dezembro de 2006**: concede tratamento tributário especial ao empreendimento que especifica, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.fazenda.rj.gov.br/sefaz/faces/oracle/webcenter/portalapp/pages/navigation-renderer.jspx?_afrLoop=71798741382000&datasource=UCMServer%23dDocName%3A81223&_adf.ctrl-state=jyfvxazrm_9 >. Acesso em: 14 mar. 2015.

_____._____. **Decreto n. 25.455, de 28 de junho de 1999**: declara de utilidade pública, raros fins de desapropriação, os imóveis que menciona, situados no município de São João da Barra, no Estado do Rio de Janeiro. Disponível em: <http://gov-rj.jusbrasil.com.br/legislacao/230243/decreto-25455-99 >. Acesso em: 14 mar. 2015.

_____._____. **Lei n. 5.636, de 06 de janeiro de 2010**: dispõe sobre política de recuperação industrial regionalizada e dá outras providências. Disponível em: <http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/CONTLEI.NSF/01017f90ba503d61032564fe0066ea5b/ec48158e588073a1832576a4005a969f?OpenDocument >. Acesso em: 14 mar. 2015.

RODRIGUES, Rejane Cristina de Araújo; LEMOS, Linovaldo Miranda. O complexo Portuário do Açu: entre práticas espaciais e poderes de ação. In: CASTRO, Iná Elias

de (org.). **Espaços da democracia**: para a agenda da geografia política contemporânea. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013. p. 297-321.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço:** Técnica e tempo. Razão e emoção. 4. ed. São Paulo: USP, 2004.

_____ Modo de reprodução técnico-cientifico e diferenciação espacial. **Revista Território**, Rio de Janeiro, v. 6, n. 1, p.5-20, jan. 1999. Disponível em: <http://www.revistaterritorio.com.br/pdf/06_2_santos.pdf >. Acesso em: 12 jan. 2015.

_____. O dinheiro e o território. In: SANTOS, Milton; BECKER, Bertha. **Território, territórios**: ensaios sobre o ordenamento territorial. 3. ed. Rio de Janeiro: Lamparina, 2011.p. 13-21.

SERRA, Rodrigo Valente. Concentração espacial das rendas petrolíferas e sobrefinanciamento das esferas de governo locais. In PIQUET Rosélia (org); _____ (org). **Petróleo e região no Brasil**: o desafio da abundância. Rio de Janeiro: Garamond, 2007. p. 77-110.

_____; TERRA, Denise Tavares. Notas sobre uma região petro-rentista da Bacia de Campos. In: CARVALHO, Ailton Mota de (org); TOTTI, Maria Eugenia Ferreira (org). **Formação histórica e econômica do Norte Fluminense**. Rio de Janeiro, Garamond, 2006.

SILVA, Robson Dias da. Petróleo e desenvolvimento regional no Estado do Rio de Janeiro. In: PIQUET, Rosélia (org); CRUZ, José Luis Vianna da (org); VILANI, Rodrigo Machado (org). **O desafio da abundância:** dez anos do boletim Petróleo, Royalties e Região. Rio de Janeiro: Garamond, 2013. p. 381-391.

SILVEIRA, Denise Tolfo; CÓRDOVA, Fernanda Peixoto. A pesquisa científica. In: GERHARDT, Tatiana Engel (org); SILVEIRA, Denise Tolfo (org). **Métodos de pesquisa.** Porto Alegre: UFRGS, 2009. p. 31-42.

SOBRE ADMINISTRAÇÃO. **Conheça a Eikelândia, a obra mais arrojada de Eike Batista.** 2011. Disponível e http://www.sobreadministracao.com/conheca-a-eikelandia-a-obra-mais-arrojada-de-eike-batista/>. Acesso em: 10 fev. 2015.

TECHNIP NO BRASIL. **O Grupo Technip no Brasil.** Disponível em: <http://www.technip.com/pt-br/entities/brasil/technip-group-brasil>. Acesso em: 11 mar. 2015.

TERRA ECONÔMIA. **Grupo EBX: entenda o calote das empresas.** 2014. Disponível em: <http://economia.terra.com.br/grupo-ebx-entenda-o-calote-das-empresas-, 5892352be9e32410VgnCLD2000000ec6eb0aRCRD.html>. Acesso em: 15 fev. 2015.

UNIVERSIDADE CANDIDO MENDES. **Banco de indicadores socioeconômicos do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Regional e Gestão de Cidades (BISECAM).** Campos dos Goytacazes-RJ: UCAM-Campos, 2014.

UDERMAN, Simone; ROCHA, Carlos Henrique; CAVALCANTE, Luiz Ricardo. Modernização do sistema portuário no Brasil: uma proposta metodológica. **Journal of Transport Literature (TL-RELIT)**, v. 6, n. 1, p.221-240, jan, 2012. Disponível em: <http://www.pesquisaemtransportes.net.br/relit/index.php/relit/article/view/jv6n1p13/pdf_92 >. Acesso em: 12 maio 2015.

UOL ECONÔMIA. **Entenda a crise que abalou o império de Eike Batista em 2013**. Disponível:<http://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2013/12/11/entenda-a-crise-que-abalou-o-imperio-de-eike-batista-em-2013.htm>. Acesso em: 15 fev. 2015.

VALLOUREC. **Sobre nós.** Disponível em: <http://www.vallourec.com/COUNTRIES/BRAZIL/PT/AboutUs/Paginas/default.aspx>. Acesso em: 09 mar. 2015.

WÄRTSILÄ BRASIL LTDA. **Sobre a Wärtsilä no Brasil.** Disponível em: <http://www.wartsila.com/bra/sobre/historia>. Acesso em: 10 mar. 2015.

VAINER, Carlos B. As escalas do poder e o poder das escalas: o que pode o poder local? **Cadernos IPPUR**: **Planejamento e Território: Ensaios sobre a Desigualdade**, Rio de Janeiro, v.16, n1, p.140-151, jan-jul, 2001. Disponível em: <http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/download/2147/2100. >. Acesso em: 21 maio 2015.

## APÊNDICE A: ROTEIRO DE ENTREVISTA COM AS EMPRESAS DA REGIÃO NORTE FLUMINENSE

I: SESSÃO UM: DADOS DA EMPRESA (DOSSIÊ).

1: Nome da empresa:

2: Nacionalidade:

3: Ano de início no Brasil:

4: Base de operação no Brasil:

5: Tipos de produtos fornecidos:

6: Principais clientes:

7: Ano de início da implantação da empresa no Porto do Açu:

II: SESSÃO DOIS: A EMPRESA E O PORTO DO AÇU.

1: Quais foram as principais razões que levaram a empresa a se instalar no Porto do Açu?

2: Há um vínculo mesmo que indireto da empresa com a exportação de minério?

3: Existem relações entre a empresa e a Indústria do Petróleo?

4: Quais são os principais fornecedores da empresa? Onde estão localizados?

5: Quais são os principais compradores da em empresa? Onde estão localizados (Estado e município)?

III: SESSÃO TRÊS: A EMPRESA E O NORTE FLUMINENSE

1: Como analisa a participação das administrações locais nas ações ligadas ao Porto?

2: Quais foram os principais empecilhos enfrentados pela empresa na região Norte Fluminense?

- Atraso nas obras____?
- Logística_____?
- Licenciamento ambiental_____?

3: Em sua opinião sua empresa contribui para o desenvolvimento da Região Norte Fluminense?

4: Em sua opinião, que aspectos da administração pública poderiam ser mais eficientes no que se refere às demandas do Porto?

5: Com relação às expectativas, quais foram alcançadas até o presente momento?

**APÊNDICE B: ROTEIRO DE ENTREVISTA SEMIESTURUTRADA COM O COORDENNADOR REGIONAL DO SERVIÇO BRASILEIRO DE APOIO A MICRO E PEQUENA EMPRESA (SEBRAE)**.

1: O gerente regional da Firjan, Luiz Mário Concebida, sinalizou a promoção de ações a fim de fomentar as atividades empresariais da região Norte Fluminense em relação ao fornecimento de suprimentos para as indústrias instaladas no Complexo Portuário do Açu. O senhor poderia nos contar um pouco sobre elas?
Quais foram as principais razões que levaram o SEBRAE a criar o curso de fornecedores?

2: Com relação ao curso, como tem sido a procura? Há desistências?
Em sua opinião, quais são as maiores potencialidades que o conteúdo local possui para atender às demandas do Porto?

3: Quais os principais desafios que o empresariado local tem de enfrentar para se tornar fornecedor do Complexo Portuário do Açu.

- Leis ambientais _____?
- Segurança do trabalho _____?
- Direitos trabalhistas_____?

4: Como o senhor vê a participação das administrações públicas diante da relação: empresas no Porto e empresariado local?