

# Porto do Açú: dinâmica do emprego em São João da Barra/RJ sob influência de um Grande Projeto de Investimento

PORTO DO AÇÚ: JOB DYNAMICS IN SÃO JOÃO DA BARRA MUNICIPALITY, RIO DE JANEIRO STATE, BRAZIL, UNDER THE INFLUENCE OF A MAJOR INVESTMENT PROJECT

## Resumo:

A confirmação da construção de um megaporto marítimo no município de São João da Barra/RJ, em 2007, é celebrada como a perspectiva de redenção do lugar, pela geração de empregos, em virtude dos investimentos anunciados. O presente trabalho busca, após mais de uma década do início da construção do empreendimento, resgatar os impactos, diretos e indiretos, da instalação do Porto do Açú sobre o quadro de empregos no município. Tal análise visa contribuir para o debate sobre a instalação dos Grandes Projetos de Investimento e os efeitos que produzem no território.

**Palavras-chave:** São João da Barra, Porto do Açú, Emprego, Grandes Investimentos

## Abstract:

The confirmation of the construction of a mega seaport in the municipality of São João da Barra, Rio de Janeiro State, Brazil, in 2007, has been heralded as a rebuilding perspective, regarding job generation, due to the announced investments. The present work seeks, more than a decade after the beginning of its construction, to review the direct and indirect impacts of the Port of Açú installation on jobs in the municipal labor market. This analysis aims to contribute to the discussion over the installation of the Major Investment Projects and the effects they produce in the territory.

**Keywords:** São João da Barra, Porto do Açú, Job, Major Investments

## Guilherme Vasconcelos Pereira

Autor: Guilherme Vasconcelos Pereira

Mestre em Desenvolvimento Regional, Ambiente e Políticas Públicas-PPGDAP UFF

Email: G\_vasconcelospereira@hotmail.com

Telefone: (22) 99741-2524

Rua Ivan Jaber, 42 - Parque Residencial Santo Antônio, Cep: 28022-345

## Introdução

Desde o lançamento da pedra fundamental do Porto do Açú, em 2006, um tema bastante discutido na Região Norte Fluminense (NF) – onde está situado o município de São João da Barra (SJB) – é a expectativa de redenção do lugar por meio de um Grande Projeto de Investimento (GPI). O empreendimento recebeu atenção tanto da mídia quanto do poder público e da população local como instrumento para geração de emprego e renda para a região (MAIA, 2016). Na primeira década do século XXI, emerge a construção de um novo cenário para o NF. Já na segunda metade da década, além das elevadas receitas oriundas da produção do petróleo e recebidas por alguns dos seus municípios, a região passa a contar com um conjunto de novos investimentos e empreendimentos com potencial para modificar o seu ordenamento territorial, produtivo e socioeconômico (CRUZ, 2016).

Em operação desde 2014, o atual Porto do Açú possui nove terminais, divididos entre *onshore* e *offshore*, ocupando uma área de 130 km<sup>2</sup>. O Porto realiza os serviços de transbordo de petróleo, exportação de minério e comercialização de combustíveis marinhos em seus terminais *offshore*. Nos terminais *onshore*, se encontram as empresas a serviço das atividades de exploração e produção de petróleo na Bacia de Campos e os terminais multicargas (PORTO DO AÇÚ, 2019).

Nesse sentido, a atuação do Porto do Açú, apresentada por Monié e Vidal (2006), se alinha à situação dos portos marítimos, em geral no Brasil. Para os autores, a forma como funcionam os portos no País se insere em uma lógica que extrapola os limites físicos dos municípios. O aumento na demanda por produtos primários, como o minério de ferro e o petróleo, sobretudo o aumento do preço dessas *commodities*, na primeira década do século XXI, estimula a corrida dos portos para se inserirem nessa dinâmica de circulação global. Para os autores, esse jogo acaba realizando um distanciamento das atividades portuárias em relação ao lugar que as abriga.

Passados mais de dez anos do lançamento do projeto, é possível perceber, por dados de empregos em São João da Barra, os efeitos que o empreendimento vem produzindo no mercado de trabalho do município. Cabe destacar que o Porto passou, por assim dizer, por diversas “atualizações”, transformações que alteraram significativamente a estrutura e os objetivos do empreendimento. É o caso da remodelação do projeto, anunciado inicialmente pelo empresário Eike Batista como um “Superporto”, integrado a diversos projetos industriais e de logística, incluindo a construção da “Cidade X”. Ou o caso da “troca de mãos” do empreendimento, devido à falência do grupo “X” do citado empresário, e a sua passagem ao fundo de

investimento EIG Partners, que possui atuação global no setor energético (PEREIRA, 2018).

Cabe observar que a análise dos dados apresentados leva em consideração os períodos em que ocorreram as principais mudanças no projeto do Porto. Com o intuito de compreender sua influência na estrutura e dinâmica do emprego em São João da Barra, seguem

os períodos observados: 1 - ano de 2007, início das obras de construção do Porto; 2 - intervalo entre 2008-2012, construção do Porto, sob o controle do grupo "X"; 3 - anos 2013 e 2014, gestão do Porto pelo fundo de investimento EIG Partners, representado pela Prumo, finalizando a construção do Porto; e 4 - 2015 em diante, operação do Porto (PEREIRA, 2018).

## O Porto do Açu e o emprego em São João da Barra

TABELA 1

Movimentação de Empregos SJB (2007-2017)

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

FONTE: PEREIRA, 2018

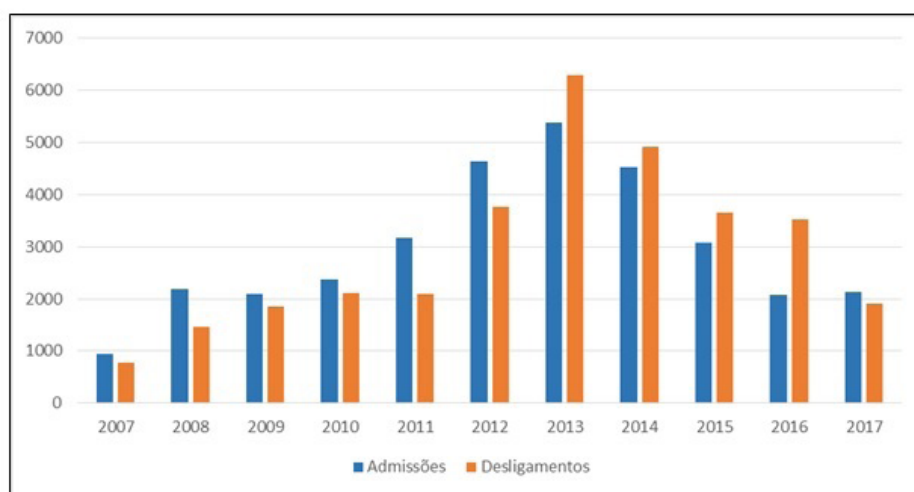


Figura 1 - Movimentações de emprego SJB (2007-2017)

FONTE: PEREIRA, 2018

A Figura 1 e a Tabela 1 apresentam uma visão geral sobre a movimentação de empregos no município de São João da Barra entre 2007 e 2017.

Os períodos 1 e 2 – 2007 a 2012 – de construção do Porto refletem a influência positiva do empreendimento no número de admissões no município. O volume de admissões salta de 936, em todo ano de 2007, para 2.185, já em 2008, marcando a transição do período 1 para o período 2, chegando a 4.630 em 2012. Apenas no ano de 2009 não foi registrado aumento no número de admissões com relação ao ano anterior, porém os demais anos caracterizam o segundo período como de crescimento nas admissões anuais, embora seja importante aprofundar-se nesses dados, como será feito adiante.

O período 3 – 2013 e 2014 –, que marca a “troca de mãos” do empreendimento e a finalização das obras permitindo o início da operação do Porto, interrompe o ritmo crescente de admissões, apesar de 2013 ter registrado o maior número de admissões entre todos os períodos analisados. Além disso, chama atenção o comportamento dos desligamentos, bastante elevados, visto que os períodos 3 e 4 correspondem ao encerramento de grande demanda de força de trabalho e ao início das operações. Os elevados números, tanto de admissões quanto de desligamentos, devem decorrer das mudanças de orientação no projeto, sob nova gestão, alterando o perfil da mão de obra demandada.

Diante desses dados, cabe realizar a análise dos saldos de movimentação dos empregos para com-

com as mudanças estruturais do projeto. No entanto, quando são analisadas a Tabela 2 e a Figura 2, a periodização feita neste artigo, acrescentada de fatores

conjunturais, permite compreender as nuances mais importantes desse comportamento dos números.

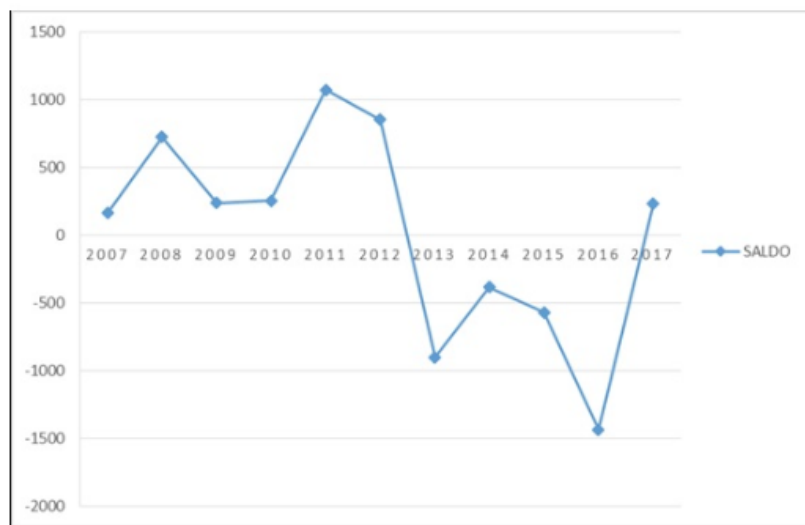


Figura 2 - Saldo movimentação de empregos SJB (2007-2017)  
 FONTE: PEREIRA, 2018

TABELA 2

SALDO MOVIMENTO DE EMPREGOS SJB (2007-2017)

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

Fonte: Pereira, 2018

De início, a Figura 2 e a Tabela 2 permitem perceber a acentuada inflexão no saldo de empregos na transição entre os períodos 2 e 3. Nos períodos 1 e 2, o saldo apresenta valores positivos quando as obras civis obedeceram a um ritmo intenso para a construção do Porto. A partir de 2012, entretanto, ocorre a crise que levou à falência e troca de “proprietários” do Projeto – do grupo “X” para o EIG Partners – no ano seguinte. O início do período 3 coincide com a redução do projeto em suas dimensões, demandando um número menor de trabalhadores. Deve-se considerar que, em 2013, o Ministério do Trabalho realizou no Porto 254 autuações em virtude do Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil (AGB, 2013).

A finalização das obras e abertura para operações portuárias, no período 4, reduzem o número de admissões a um valor inferior ao do início das obras de construção em São João da Barra. É preciso considerar a queda na produção de petróleo, nos anos de 2014 e 2015, que afeta diretamente o município, beneficiado pelas receitas do petróleo (royalties e participações especiais), além das penalizações à arrecadação municipal decorrente de uma tendência geral à desaceleração das atividades econômicas ocorrida em nível nacional no período, o que levou à recessão de 2015 e 2016, da

qual o País ainda não se recuperou (PEREIRA, 2018).

Segundo Cruz (2016), em virtude da função do Porto, instrumento para inserção na dinâmica de circulação de *commodities* em escala global, a queda nos preços das mesmas registrada após 2013 influencia diretamente a atividade regional e do município. Para Biancarelli, Rosa e Vegnhanini (2018), a influência dessa relação ocorre também na economia brasileira, sendo, segundo os autores, um dos motivos da “crise” enfrentada pelo País nos últimos anos.

Chama atenção o saldo negativo no ano de 2016 com a perda de 1.436 postos de trabalho, destacando, porém, que as relações do emprego no município sofrem com outras variáveis em decorrência de fatores regionais. Somente em 2017 o Porto consegue firmar contratos e passa a se consolidar na área de apoio às atividades *offshore* da Bacia de Campos, tornando-se habilitado a realizar operações vinculadas às atividades de, exploração, desenvolvimento e produção de petróleo e gás natural (E&P) na camada do pré-sal, resultando no saldo positivo de empregos nesse mesmo ano (PORTO DO AÇU, 2019).

O cenário apresentado pelos dados confirma o que, segundo Vainer e Araújo (1992), é uma das características de cidades que abrigam Grandes Projetos de Investimento (GPis). No período de construção desses empreendimentos, aumenta-se o número de empregos; à medida que são finalizadas as obras, reduz-se o número de empregos. A operação diminui o volume de admissões por exigir mão de obra especializada concentrada em processos com alto nível de tecnologia, enfraquecendo a demanda de força de trabalho, o que permite compreender o caso de São João da Barra

(PEREIRA, 2018).

No entanto, levar em consideração apenas a movimentação dos empregos (admissões, desligamentos e saldo) não é suficiente para uma análise mais aprofundada. É preciso considerar o conjunto de relações do porto com a cidade: o primeiro, os postos de trabalho gerados pelo Porto; o segundo, as consequências, para outras atividades econômicas, da instalação do Porto, com seus respectivos impactos na movimentação do emprego em antigas e novas atividades, como se observa na Figura 3 e na Tabela 3.

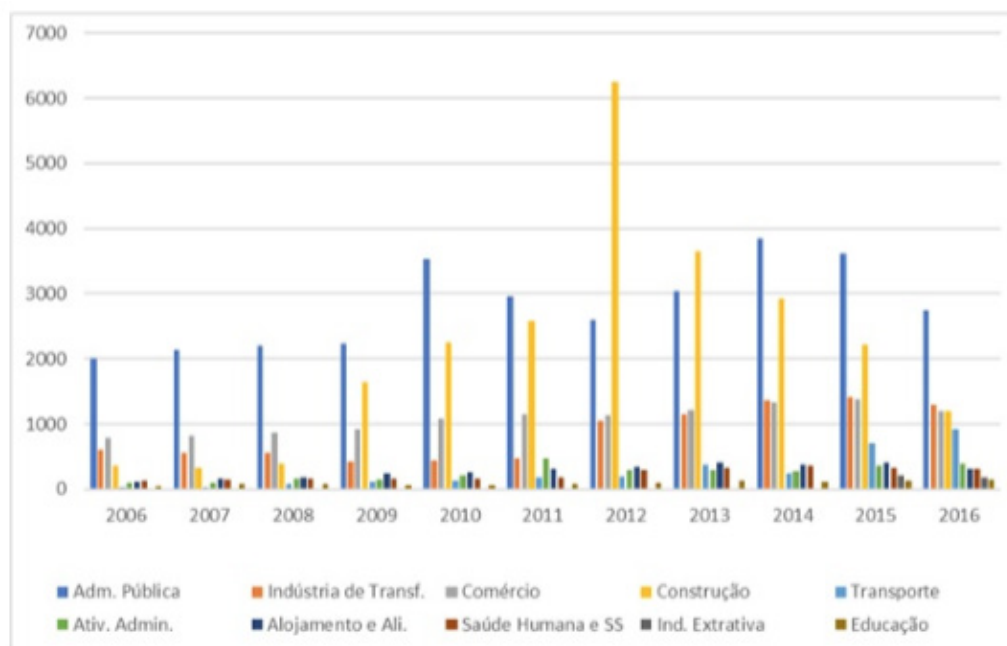


Figura 3 - Empregados em SJB por seção do IBGE (2007-2017)  
 FONTE: PEREIRA, 2018

TABELA 3

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

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

Fonte: PEREIRA, 2018

No entanto, deve-se fazer algumas observações acerca das Figura 3 e Tabela 3. Primeiramente, com relação à periodização utilizada neste trabalho, pois os dados apresentados a seguir têm início no ano de 2006 e finalizam em 2016. Portanto, o período 1 compreende os anos de 2006, por se tratar do ano que antecede às obras, e 2007; o período 4 se encerra em 2016 ao invés de 2017, em virtude da disponibilidade de dados. Em relação às Figuras 1 e 2, o próprio Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) alerta para possíveis distorções entre os dados, visto que... "O número de empregos difere do número de pessoas empregadas, uma vez que o indivíduo pode estar acumulando, na data de referência, mais de um emprego" (IBGE, 2018).

A Figura 3 apresenta os dados de acordo com as classificações das atividades econômicas para o IBGE, pelo sistema de Classificação Nacional das Atividades Econômicas (CNAE 2.0). Esse sistema possui cinco níveis de classificação, quatro sendo desdobramentos do primeiro. Por exemplo, os dados da Figura 3 estão expostos a partir da classificação por seção, o primeiro nível de classificação. Assim, os níveis seguintes são Divisão, Grupo, Classe e Subclasse. Entretanto, com dados estatísticos disponíveis até o quarto nível, Classe.

Nesse sentido, o gráfico da Figura 3 apresenta os dados do primeiro nível da classificação, com as dez seções de atividades econômicas que possuíam, em 2016, a maior quantidade de pessoas empregadas no município. Somadas, essas atividades correspondem a 96% dos postos de trabalho ocupados em São João

da Barra. Entre 2006 e 2016, chama atenção o comportamento do número de empregos criados em seções como construção civil e administração pública. Na construção civil, os números são reflexo direto da construção do porto; na administração pública, apontam a tendência de aumento de gastos com administração pública, como afirmam Cruz (2016), Silva e Piquet (2014) sobre o destino dos gastos de municípios privilegiados pelas receitas do petróleo.

Realizando a soma no período (2006-2016), houve um aumento de 4.551 postos no estoque de empregos no município de SJB, surgindo, dessa forma, a necessidade de se aprofundar o nível da análise. Chega-se, então, à classificação por classes, segundo o CNAE2.0. Assim, torna-se possível observar as transformações das atividades que absorveram esses empregos. Na tentativa de melhor compreensão do quadro de empregos em São João da Barra, a Tabela 3 expõe as classes que possuíam mais do que 100 pessoas empregadas no ano de 2016, distribuídas das letras A até a Q, de acordo com a quantidade de pessoas empregadas em ordem decrescente. A fim de relacionar as classes às suas respectivas Seções, a Tabela 4 apresenta a mesma classificação da Tabela 3, porém com valores percentuais de cada classe em relação ao total de empregos no município. O método adotado busca aprofundar a questão dos empregos em SJB, considerando o período estudado. Indo mais além, a Tabela 4 tem como objetivo destacar o movimento interno das seções e evitar possíveis erros que venham a comprometer conclusões sobre as transformações causadas por um GPI, neste caso, o Porto do Açú.

TABELA 4

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

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

Fonte: PEREIRA, 2018

Ao analisar o comportamento da Seção Indústria de Transformação, por exemplo, o observador poderia concluir que não houve alteração quanto à sua participação no município. Em 2006, a Seção continha 13,6% da quantidade de empregos no município; em 2016, 14,6%, ou seja, poderia induzir ao erro afirmar que essa seção permaneceu estável no período. Entretanto, os anos 2006 e 2016 mostram diferenças entre as classes que integram esta Seção. Em 2006, era composta pela produção de aguardente e de outros destilados; fabricação de linhas para costura; e produção de açúcar. Mais tarde, em 2016, dessas três atividades, apenas a produção de aguardente e de outros destilados figurava ainda como uma das principais atividades do município. Na fabricação de açúcar, houve uma queda de 166 pessoas empregadas, em 2006, para 25, em 2016, demonstrando uma possível desestruturação da indústria, tendendo ao desaparecimento; e a fabricação de linhas para costura, que empregava 105 pessoas em 2006, tem seu contingente gradualmente reduzido até zerar o número de pessoas empregadas em 2013, retornando aos registros apenas em 2015 com duas pessoas empregadas (PEREIRA, 2018). Enquanto, dos 14,6% da Indústria de Transformação em 2016, 9,1% são atribuídos à Fabricação de Material Plástico no Porto do Açú; os outros 5,1% contam ainda com a fabricação de aguardentes e de outros destilados e com outro conjunto de atividades, como construção de embarcações e estruturas flutuantes.

A análise da Tabela 4 amplia a perspectiva sobre os efeitos no mercado de trabalho em virtude do Porto do Açú. Nesse sentido, os dados apresentam atividades inexistentes no município em 2006, que ocupam lugar de destaque no município em 2016. Entre as 17 atividades presentes na Tabela, sete não absorviam a mão de obra no início da série pesquisada. Portanto, uma pequena maioria das atividades possuía pessoas empregadas no início da série estudada. Entre as dez que já absorviam, apenas duas registram perda de posto de trabalho entre 2006 e 2016. São elas as seguintes: Obras de Urbanização, em razão do alto volume de obras no Porto, com períodos de alta e baixa; entretanto, o saldo no período é negativo, reafirmando a tendência dos GPIs; e Fabricação de aguardentes e de outros destilados (PEREIRA, 2018).

Dentre as atividades pré-existentes que apresentaram aumento, os comportamentos são destoantes. No período analisado, a maioria das atividades chegou a dobrar o número de empregos em 2016 com relação a 2006. São elas Administração Pública, Comércio Varejista, Comércio de Ferragens, Madeira e Material de Construção e Atividades de Atendimento Hospitalar, que, em média, registraram aumento de 27,4% na quantidade de empregos de todas essas atividades. Outras atividades, como Restaurante e Outros Estabelecimentos, mais que dobraram o número de pessoas empregadas, com crescimento de 130% em relação a 2006; Transporte Rodoviário, empregando 12 vezes mais o número de pessoas empregadas na classe em 2006; Serviços de Assistência Social,

multiplicado por 11 o número de pessoas empregadas no mesmo intervalo; e Obras de Engenharia Civil, multiplicado por 225 vezes o número de pessoas empregadas em 2016 em relação a 2006 (PEREIRA, 2018).

As atividades com aumento superior a vezes o número de pessoas ocupadas e aquelas inexistentes no município em 2006 são influenciadas diretamente pela construção e operação do Porto do Açú. Assim, a configuração do quadro de empregos no município em 2016 aponta que, em São João da Barra, o Porto do Açú absorve grande parte da mão de obra do município. Três das cinco primeiras atividades que mais empregam estão ligadas ao empreendimento. Nesse sentido, cabe discutir a forma como o município tende à especialização e à dependência das operações no Porto, cenário característico produzido pelos GPIs.

A Tabela 4 fornece dados significativos para entender a transformação dos empregos considerando as atividades com maior relevância no município desde 2006 até 2016. Antes do Porto, essas atividades representavam 66,2% do pessoal empregado no município. Em 2016, com o Porto já em funcionamento, essas atividades concentram 76,5% de toda a mão de obra (MDO). Dentro desse período, a concentração dos empregos na construção civil novamente merece destaque, chegando a acumular 41,3% da mão de obra empregada no ano de 2012 (PEREIRA, 2018).

Entretanto, deve-se chamar atenção para a diferença entre os itens C e D das Tabelas 3 e 4. Apesar de ambos serem obras de infraestrutura - o item D, "Construção de Rodovias e Ferrovias" e o C, "Obras de Engenharia Civil Não Especificadas" -, as construções no item D foram, em sua maioria, obras que permitiam o acesso e a circulação até o Porto, como reforma de estradas que viabilizaram a operação portuária; já as obras do item C, segundo o próprio IBGE, podem ser a instalação de tanques de combustível; as obras de contenção de encostas, açudes; e as obras de infraestrutura para a instalação de plantas industriais, podendo estar diretamente ligado às operações realizadas no Porto.

Segundo aponta Pereira (2018), o percentual da população no município de São João da Barra que se encontrava formalmente ocupada foi inferior ao número registrado em nível estadual e nacional, tomando a periodização utilizada neste trabalho, no período 1 e na maior parte do período seguinte. Somente em 2012, o município passa a contar com percentual maior, também o maior valor da série. Nos períodos 3 e 4, a situação se inverte, São João da Barra apresenta números maiores, exceto no último ano da análise, que supera somente o percentual nacional. Essa relação pode indicar que as obras ainda influenciam de maneira significativa o emprego em São João da Barra, apesar de perder postos de trabalho, contrariando e amortecendo os efeitos de uma tendência nacional na redução de pessoas ocupadas.

## Considerações finais

Os dados deste trabalho apresentam o cenário dos empregos em SJB em escalas diferenciadas de análise, permitindo uma melhor compreensão da realidade da dinâmica do emprego no município. Partindo deles, cabe discutir seu comportamento à luz da tendência do município a depender das operações portuárias como fonte de emprego e renda para a população, bem como questionar uma disposição para concentração na área de serviços (PEREIRA, 2018). Nesse sentido, deve-se considerar a visão de autores como Cruz (2016) e Piquet (2003) quando apontam as razões e os objetivos desses empreendimentos, instrumento de inserção dos lugares em uma lógica de comércio global. Cabe questionar qual seria o pa-

pel do município diante desse jogo, assim como pensar a forma de relação entre o município e o Porto do Açu diante da atual rodada de globalização, em que se estreitam as relações entre os GPIs e as escalas de produção e circulação globais, com as diretrizes pensadas para além dos limites do território.

Trata-se de lidar com a complexidade que envolve o modo de integração entre Grandes Projetos de Investimento e o lugar que os abriga, como abordado por autores como Vainer e Araújo (1992), Piquet (2003) e Cruz (2016), que apontam a tendência à formação de enclaves, em virtude da orientação desses projetos, desvinculados das estruturas sociais, econômicas e políticas do lugar.

## BIBLIOGRAFIA

ASSOCIAÇÃO DOS GEÓGRAFOS BRASILEIROS (AGB). O Projeto Minas-Rio e seus impactos socioambientais: olhares da perspectiva dos atingidos. Minas Gerais – Rio de Janeiro, 2013.

BIANCERELLI, André; ROSA, Renato; VERGNHANINI, Rodrigo; O setor externo no governo Dilma e seu papel na crise IN: CARNEIRO, BALTAR e SARTI, (orgs), Para além da política econômica, São Paulo: Editora Unesp Digital, 2018, pgs 91-126.

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

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, IBGE, disponível em <https://sidra.ibge.gov.br/Acervo?nivel=6&unidade=3305000> último acesso em 23 de agosto 2018.

MAIA, Dayane Vieira, Porto do Açu: uma análise de conteúdo das notícias na mídia impressa regional, UCAM, Campos dos Goytacazes, 2016.

MONIÉ, Frédéric. VIDAL, Soraia Maria do S. C. Cidades, Portos e cidades portuárias na

era da integração produtiva. Rio de Janeiro: RAP, 2006.

PEREIRA, Guilherme Vasconcelos, O Porto do Açu e o município de São João da Barra-RJ: impactos na dinâmica socioeconômica- 2007 a 2017, UFF, Campos dos Goytacazes, 2018

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

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

PORTO DO AÇU, disponível em <https://portodoacu.com.br/>; , último acesso em 25 de fevereiro de 2019.

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

Mestrado e Doutorado em  
**PLANEJAMENTO  
REGIONAL E  
GESTÃO DA CIDADE**

Acesse e saiba mais: [www.ucam-campos.br](http://www.ucam-campos.br)