

Complexo Industrial e Portuário do Açú: Potencialidades e Desafios

Irene Aguiar de Oliveira¹

Felipe Machado de Castro²

José Luis Vianna da Cruz³

Resumo

O presente artigo busca trazer à luz as características e o potencial econômico do complexo portuário do Açú, situado no município de São João da Barra/RJ, bem como os desafios que se apresentam para que tal potencial contribua efetivamente para o desenvolvimento econômico e social. Introduzido por uma análise temporal do Brasil em sua história da industrialização e realçando as heranças que o país traz consigo, serão abordadas as oportunidades para o desencadeamento de um novo ciclo de desenvolvimento industrial para a região norte do estado do Rio de Janeiro, apoiando-se, principalmente, nas informações oficiais provenientes do Porto do Açú. Além de apresentar, de forma breve, os desafios que se apresentarão para a neutralização, ou a minimização, dos impactos socioespaciais e ambientais, resultantes da operação do complexo.

Palavras-chave: Desenvolvimento, potencial econômico, complexo portuário, impactos, Porto do Açú.

¹Administradora (UCAM, Campos/RJ), Mestranda em Planejamento Regional e Gestão da Cidade (UCAM, Campos /RJ). E-mail: iaoliveira96@yahoo.com.br

²Administrador (UFF-RJ), Pós-Graduado em Direito Constitucional (UCAM-RJ), Mestrando em Planejamento Regional e Gestão da Cidade (UCAM, Campos /RJ). E-mail: felipe-machado@hotmail.com

³ Cientista Social, Doutor em Planejamento Urbano e Regional (IPPUR, UFRJ), Professor Permanente do Programa de Mestrado e Doutorado em Planejamento e Gestão da Cidade (UCAM, Campos/RJ); Professor Colaborador do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional, Ambiente e Políticas Públicas (UFF, Campos/RJ)

1. Introdução

Segundo Araújo (2013), o Brasil carrega consigo heranças da ocupação humana e econômica de seu território que devem ser analisadas ao se elaborar um planejamento regional. Uma delas é a forte concentração nos espaços litorâneos, consequência do modelo primário exportador da colônia. Nesta região concentrou-se a população, as principais cidades e a base produtiva do país, gerando um contraste com as áreas centrais do território, embora este contraste venha sendo reduzido.

Tal legado contribuiu para as desigualdades regionais no Brasil, levando o governo Federal a elaborar projetos de desconcentração da economia a partir dos anos 1960. Por meio de políticas regionais explícitas, o país buscava ampliar sua base produtiva territorial, principalmente em direção ao Norte e Nordeste. A partir da transferência da capital do Rio de Janeiro para Brasília, houve uma ocupação intensa no Centro-Oeste, ao mesmo tempo em que se percebia um deslocamento da atividade industrial, não mais priorizando a região paulista, resultante, principalmente, das políticas regionais do período da Ditadura Civil-Militar de 1964. Como consequência, o Sudeste reduziu sua participação nas atividades industriais, de 80% nos anos 1970, para 62%, ao final da década de 1990 (ARAÚJO, 2013). A polarização, antes concentrada no eixo Rio - São Paulo, teria se ampliado, constituindo o que seria um polígono, expandindo suas arestas para o sul do Centro-Oeste, parte de Minas Gerais e da Região Sul (DINIZ, 1995).

A década de 1980 sofreu as consequências da herança da dívida externa contraída pelos governos militares, além de uma conjuntura internacional desfavorável, interrompendo a política desenvolvimentista da Ditadura, incluindo as políticas regionais e os investimentos em geral.

A década de 90 submeteu o país ao desmonte de grande parte do aparato produtivo estatal, através das privatizações, assim como a um rigoroso ajuste fiscal e a uma desregulação de cortes neoliberais, inaugurando a era desse regime no Brasil, sem qualquer iniciativa de política regional.

Iniciativas de estratégia regional nas políticas de governo foram retomadas na era dos governos do PT (2003-2016), promovendo uma relativa desconcentração e descentralização territorial das atividades produtivas, da composição regional do PIB e, particularmente, do parque industrial.

Porém, a partir de 2010, o Brasil caminhava para um movimento de *relitoralização* e reconcentração regional da atividade econômica na faixa litorânea, consequência de novos investimentos realizados e projetados principalmente no mercado de petróleo e gás, infraestrutura de transportes e indústria naval (SIQUEIRA, 2013), como consequência de estratégia de inserção internacional da economia brasileira. Como confirmam Cruz, Terra e Almeida (2016) os investimentos para o Estado do Rio de Janeiro abrangem obras rodoviárias e ferroviárias para interligar espaços nacionais para exportação, consolidação e construção de aeroportos, portos e terminais portuários.

Esses investimentos, ao focarem na exportação de produtos primários e intermediários, reforçam a posição do Brasil e dos demais países da América Latina na Divisão Internacional do Trabalho (DIT) como fornecedores de *commodities* e produtos semimanufaturados. Essa estratégia mantém a economia nacional dependente do controle tecnológico dos países desenvolvidos e de suas grandes corporações. Países centrais especializam-se em *economia limpa*, que consiste em indústria de ponta e serviços sofisticados de alta tecnologia. Já os países periféricos aos centros de decisão são forçados a se concentrarem na chamada *economia suja*, em que a base está na produção de bens primários e intermediários (minerais, agroindústrias, siderúrgicos, etc.). Esse é o caso do Brasil e dos demais países da América Latina (CRUZ, TERRA & ALMEIDA, 2016).

Com isso, os Grandes Investimentos crescem no território brasileiro, em especial no Estado do Rio de Janeiro, voltados para exploração e produção no setor de Petróleo e Gás e nas suas infraestruturas de apoio. Por meio de tais projetos o estado poderá se tornar um corredor nacional de exportação e importação (CRUZ, TERRA & ALMEIDA, 2016). Em posição importante neste corredor está o Complexo

Industrial e Portuário do Açú (CIPA), situado no município de São João da Barra, na região Norte Fluminense.

O presente artigo busca trazer à luz as características e o potencial econômico do CIPA, bem como os desafios que se apresentam para que tal potencial contribua efetivamente para o desenvolvimento econômico e social. Serão abordadas as oportunidades para o desencadeamento de um novo ciclo de desenvolvimento industrial para a região norte do Estado do Rio de Janeiro, apoiando-se, principalmente nas informações oficiais do site do Porto do Açú; bem como, de forma breve, os desafios que se apresentarão para a neutralização, ou a minimização, dos impactos socioespaciais e ambientais resultantes da operação do complexo.

2. Principais características do Complexo Industrial e Portuário do Açú

As obras do complexo industrial e portuário foram iniciadas em 2007. O CIPA entrou em operação em outubro de 2014. Possui uma área total de 130 km², sendo composto por nove terminais para atividades *onshore* e *offshore*, assim divididos: minério de ferro, petróleo, combustíveis marítimos, multicargas, serviços integrados para óleo e gás, além dos terminais já operados pelas empresas Edson Chouest (maior base de apoio offshore do mundo, com 9 berços operacionais), NOV e Technip (fabricação de tubos e dutos flexíveis), InterMoor (serviços de ancoragem para plataformas) e Wärtsilä (montagem e produção de geradores e propulsores azimutais), voltados, principalmente, para apoio às atividades *off shore*. Atualmente são movimentadas cargas como granéis sólidos e líquidos, minério de ferro e petróleo (PRUMO, 2019).

No CIPA, segundo informações oficiais (PRUMO, 2019), é utilizado o conceito chinês de porto-indústria em que há integração de plantas industriais; no caso do Açú, elas estão nas áreas de petróleo, gás, indústria naval e petroquímica, visando aumentar a produtividade global do complexo. Da área total do complexo, 40 km² são dedicados a uma unidade privada de preservação ambiental e 90 km² são destinados à retroárea e a um Distrito Industrial, para instalação de indústrias e

empresas prestadoras de serviços. O CIPA se estende por 18 km ao longo da costa marítima.

O complexo é operado e administrado pelo Grupo PRUMO Logística Global, desde 2013, empresa controlada pelo fundo norte americano EIG Global Energy Partners, atuante nos setores de energia e infraestrutura. Outro acionista do complexo portuário é o fundo Mubadala, fundo soberano dos Emirados Árabes Unidos. O CIPA é o único porto-indústria totalmente privado em funcionamento no Brasil e apresenta, segundo o site da empresa, uma série de características que se tornam diferenciais competitivos para as empresas que nele operarem, como ter a capacidade para atracação de dezesseis navios de grande porte, receber grandes embarcações e contêineres, além de possuir localização estratégica, sendo ponto de confluência de diversos modais de transporte e facilitando a importação e exportação provenientes de diversos pontos do território nacional, como demonstra a Figura 1:



Figura 1 - Vias de acesso ao Porto do Açu.
Fonte: Porto do Açu, 2019

O CIPA possui uma parceria com o Porto de Antuérpia Internacional (PAI), uma subsidiária da Autoridade Portuária de Antuérpia, criada para participar e investir em portos no exterior e projetos relacionados a portos em regiões estratégicas, como o Brasil (PORTO DO AÇU, 2019). Além do investimento feito pelo PAI no Açu, a parceria inclui transferência de *know-how* e abordagens comerciais conjuntas que visam otimizar a gestão e o desenvolvimento do empreendimento. Há também um acordo de cooperação com Porto de Houston, nos Estados Unidos. Tal parceria iniciou uma nova colaboração comercial com um porto de categoria internacional, focada em ampliar o fluxo de cargas entre os dois portos. Junto com o Porto de Antuérpia, a parceria com Houston formou um dinâmico triângulo portuário entre América do Sul, EUA e Europa (PRUMO, 2019).

A localização do complexo favorece a competitividade, reunindo equipamentos, pessoal e logística de insumos para abastecer as cadeias de exploração, produção, refino e distribuição de petróleo e gás. A redução do custo graças à menor distância da Bacia de Campos faz do complexo porto-indústria uma competitiva base offshore do Brasil para os setores de petróleo, gás e naval. O Porto também se orienta para disputar fatias da movimentação gerada pelo advento da produção do petróleo e gás da camada do pré-sal. Ainda que se epicentro se situe na Bacia de Santos, há produção no litoral do ERJ e do ES.

Os projetos do CIPA se dividem em seis grandes *hubs*: Logística e Serviços, Petróleo, Gás, Energia, Mineral e Hub Verde. O conceito “one-stop-shop” inclui serviços como fornecimento de combustível marítimo, transbordo de petróleo, abastecimento offshore, reparos navais, movimentação de cargas a granel e geral e logística de porta a porta (PORTO DO AÇU, 2019).

2.1 As Potencialidades do Complexo

De acordo com informações disponibilizadas no site do Complexo Portuário, há projeto de construção de um heliporto para transporte de pessoal para as plataformas *offshore* e de um Centro de Caminhões para ofertar combustível, manutenção e autopeças para caminhoneiros e transportadoras, além de organizar o fluxo logístico dentro do complexo. Além disso, há previsão de operação de um condomínio logístico para armazenagem com pátios e galpões modulares e de uma área de convivência com lojas, clínica médica, agências bancárias, escritórios em geral e um hotel (PORTO DO AÇU, 2019).

Outra importante faceta do CIPA se refere à produção de energia. É importante registrar que o grupo EIG Global Energy Partners, acionista controlador do Porto, têm suas principais atividades vinculadas a essa área. Assim sendo, em 2018, o Porto do Açú assinou contrato com a GNA (Gás Natural Açú), empresa parceira da multinacional Siemens, para um projeto de instalação de usinas termelétricas. Segundo Bernardo Perseke (2018), CEO da GNA, o projeto vai desenvolver no Porto do Açú o maior parque termelétrico da América Latina. A primeira fase do projeto conta com a instalação de duas termelétricas e a construção de um terminal de regaseificação de Gás Natural Liquefeito (GNL). Tais usinas terão potencial de produção de 3 gigawatts. A primeira delas já se encontra em fase de construção, com previsão de início das operações em janeiro de 2021. A segunda tem previsão de início das operações em 2023. O projeto de produção de energia apresenta uma segunda fase, que consiste na previsão de construir mais três usinas termelétricas. Com 50 km de dutos conectados à rede nacional, o parque de

produção energética do CIPA deverá aumentar em mais de 30% a capacidade de geração de energia elétrica do Estado do Rio de Janeiro (PORTO DO AÇU, 2018).

A instalação do terminal e das termelétricas é parte do Açú Gás Hub, projetada para escoar, processar e monetizar gás natural das bacias de Campos e Santos, que será desenvolvido no Complexo Portuário do Açú. O Hub visa atender as empresas que se instalarem no porto e usem o gás natural como matéria-prima ou busquem reduzir custos de energia (PORTO DO AÇU, 2018).

Analisando-se o projeto, tal como apresentado pelos controladores, no site oficial, e o conjunto de atividades em que vem se envolvendo concretamente, pode-se traçar uma breve visão panorâmica das áreas em que as oportunidades parecem efetivas.

Inicialmente, no que diz respeito ao emprego, que é um aspecto sensível às expectativas do município e da região imediatamente afetada pelo Complexo, embora os números sejam positivos, nesta fase de construção das termelétricas – para os próximos 3 anos, segundo a empresa, o desenvolvimento do projeto possui potencial de geração de cerca de 13,5 mil empregos, 4 mil diretos e 9,5 mil indiretos – o emprego em Grandes Projeto apresenta oscilações permanentes, com picos elevados nas fases de obras civis, e queda acentuada em fases de regularidade das operações. O segmento de petróleo e gás sofre efeitos permanentes da insegurança e instabilidade da geopolítica e do mercado internacionais nos preços e volumes produzidos e comercializados.

Os dados sobre emprego, no entanto, além de corresponderem a atividades de construção civil, principalmente, e, por isso mesmo, temporários, devem ser confrontados com pesquisas e estudos que identificam e projetam oportunidades de emprego nos médio e curto prazos. Enquanto as obras civis demandam força de trabalho de baixa qualificação, as operações regulares utilizam mão de obra especializada, de média e alta qualificação (PEREIRA, 2018).

A geração de emprego dependerá, de um lado, do sucesso das articulações com as empresas envolvidas nas atividades de exploração, produção e comercialização de petróleo e gás – importante destacar que a produção do pré-sal

beneficia, principalmente, municípios do litoral de S. Paulo e do centro-sul do litoral fluminense, situados na Bacia de Santos, enquanto o Açú se situa no norte do estado. O que favorece o Porto do Açú é o nível de integração das etapas que envolvem essas atividades e o suporte que oferece, assim como sua capacidade de receber navios dentre os maiores do mundo. O que poderá, por outro lado, fomentar o crescimento e consolidação do parque industrial ainda pouco significativo, em termos de empresas diferenciadas.

Outro indicador de oportunidades deve ser buscado nos investimentos previstos, que podem potencializar as atividades do Açú. A Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Sistema FIRJAN) divulgou o panorama de investimentos no Estado do Rio para o ano de 2019, em que constam investimentos em diversos setores: Petróleo e Gás, Infraestrutura, Indústria de Transformação, Desenvolvimento Urbano e outros. Do total de R\$162,3 bilhões de investimento para o estado, 82% seriam destinados ao setor de petróleo e gás. O investimento será dividido em dez regiões do estado, com destaque para a região Norte Fluminense, que concentra municípios de grande relevância no setor, como São João da Barra, Macaé e Campos dos Goytacazes. A região norte fluminense receberia um total de R\$19,4 bilhões em investimentos (FIRJAN, 2019).

No mapa de investimentos do Estado do Rio de Janeiro, de 2019, a região Norte Fluminense aparece em destaque pela construção das termelétricas, em São João da Barra, e da Usina Vale Azul II, em Macaé. Esses dois projetos respondem por 12% do total previsto para a região. A FIRJAN acredita que tais investimentos mapeados possam reverter o quadro econômico no estado, após quatro anos de recessão (FIRJAN, 2019).

O projeto de instalação das termelétricas no Complexo Portuário do Açú possui grande importância no total de investimentos previstos para a região, como afirma Fernando Aguiar, presidente da Firjan Norte Fluminense.

Certamente, o Norte Fluminense é um importante vetor de crescimento para o estado, já que concentra a maior parte dos investimentos do mercado de petróleo e gás. A quebra do monopólio do gás natural também deverá alavancar ainda mais a região, abrindo espaço para a construção de outra

refinaria no futuro, já que a necessidade de refino permanece como um dos grandes gargalos do país (AGUIAR, 2019).

No entanto, existem incertezas acerca dos efetivos investimentos na recuperação da capacidade produtiva dos poços maduros, maior problema hoje da Bacia de Campos, após 40 anos de produção; e, uma vez realizados, quais serão os volumes e o tempo de produção que serão acrescidos. O que remete a atenção para as outras frentes que o Complexo abre, como a produção de energia.

É importante considerar, ainda, que, quando se fala de oportunidades, deve-se considerar, a capacidade do Complexo do Açúcar possibilitar uma difusão dos seus efeitos econômicos positivos pelo território dos municípios do seu entorno, o que vai depender: da capacidade de integração de empresas e atividades econômicas locais com as atividades do Porto; utilização dos recursos gerados pela arrecadação própria do município de S. J. da Barra, e da renda gerada pelos salários e serviços prestados por empresas locais e regionais, para a diversificação de atividades, melhoria da infraestrutura urbana, social e econômica, que inclua nos benefícios do Complexo a difusão de condições de bem estar.

2.2 Os Desafios a serem enfrentados pelo CIPA

Segundo Carlos B. Vainer (2007), os grandes projetos de investimento possuem forte potencial de organização e transformação dos espaços, assim como para decompor e compor regiões, estruturar e desestruturar redes urbanas e econômicas.

A despeito dos potenciais ganhos econômicos para a região, resta claro que um empreendimento de tal vulto gera impactos que podem “causar sérios danos ambientais, econômicos e socioespaciais, gerando conflitos e resistências” (CRUZ, 2017). Ainda na visão deste autor, o CIPA é um Grande Projeto de Investimento (GPI) portuário integrado no projeto neodesenvolvimentista, característico da economia brasileira do último decênio, implementado com o intuito de ampliar a capacidade operacional da infraestrutura brasileira de transporte e de logística.

Na esteira desse pensamento podem ser apresentadas diversas críticas à maneira como o empreendimento foi concebido e realizado, desde os procedimentos adotados pelas “diferentes esferas de Governo para viabilizar a implantação do CIPA, incluindo a expropriação de terras agrícolas e as alterações nos procedimentos adotados para acelerar a emissão das licenças ambientais, bem como os conflitos socioambientais que ocorreram em função da aplicação destas medidas” (Pedlowski, 2017). Importante trazer à luz que foram desapropriados 7500 hectares de terras, onde viviam em torno de mil pessoas que há gerações habitavam aproximadamente 200 propriedades rurais na região do CIPA. Tais famílias se mantinham principalmente por meio de agricultura familiar e pescaria artesanal. Além disso, destaque-se que no processo de licenciamento ambiental foi adotada uma estratégia de análise fragmentada dos projetos em que se decompõe o CIPA, supostamente para tornar mais célere a emissão das licenças ambientais exigidas pela legislação vigente.

Acrescente-se a esse panorama o fato de que a proximidade entre o empresário Eike Batista (principal idealizador do complexo e controlador da empresa que capitaneava o mesmo até a derrocada do grupo EBX em 2013) o ex-governador Sergio Cabral e o ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva, foi fundamental para que o processo de desapropriação das terras fosse realizado de maneira a não atrapalhar o cronograma inicial de implementação do CIPA. Haja vista que o interesse primordial do processo de desapropriação era alheio aos danos socioespaciais decorrentes. Pesquisas de Simon, Afonso e Nascimento (2017) apontaram que os direitos dos moradores originais foram negligenciados. Além disso, tal parceria também foi fundamental para que estatutos legais que poderiam dificultar a implantação do projeto fossem flexibilizados, e para que fossem disponibilizadas generosas linhas de crédito por meio do BNDES que propiciaram o início das obras do CIPA.

A análise de Latini (2016), concluiu que a fragilidade do processo de licenciamento ambiental acarretou o aparecimento precoce de alguns dos danos ambientais previstos como decorrência das obras do CIPA, tais como salinização das águas e do solo, e erosão costeira. Pedlowski (2017). Citando o termo cunhado

por Harvey (2004), conclui que “este caso se configura como um estudo bastante explícito do modelo de ‘acumulação por espoliação’, na medida em que os custos ambientais e sociais estão recaindo de forma contínua sobre os habitantes da região do entorno do empreendimento, enquanto os benefícios estão sendo acumulados de forma praticamente integral pelos seus controladores”.

Todo esse potencial de geração de crescimento econômico, geração de emprego e renda, por representar um investimento enorme para a região, gera significativas externalidades negativas, especialmente socioespaciais e ambientais. Como todo grande projeto de investimento, o CIPA pode se tornar um enclave em uma região marcada pelo subdesenvolvimento e pela desigualdade de renda. “Tais inversões de capital engendram baixos encadeamentos, sobretudo para a frente, sendo comandados exogenamente, isto é, as decisões cruciais são tomadas alhures, com a região hospedeira detendo pouca ou nenhuma capacidade de controle sobre a dinâmica endógena de funcionamento ao longo do tempo” (BRANDÃO, 2015). O risco destes investimentos é em se avançar no que Boaventura chama de *fascismo territorial*,

Que existe sempre que atores sociais com forte capital patrimonial retiram ao Estado o controle do território onde atuam, ou neutralizam esse controle, cooptando ou violentando as instituições estatais e exercendo a regulação social sobre os habitantes do território sem a participação destes e contra os seus interesses. São territórios coloniais privados dentro de Estados (SOUSA SANTOS, 1998, p. 02).

Por sua própria natureza, os grandes projetos de investimentos “projetam sobre os espaços locais e regionais interesses quase sempre globais, o que faz deles eventos que são globais-locais - ou, para usar a feliz expressão de Swyngedouw (1997), *glocalizados*” (VAINER 2007).

O exame da economia política de cada grande projeto permitiria identificar de que forma atores políticos e empresas nacionais e internacionais se associam e mobilizam elites locais e regionais para exercer o controle do território, constituindo uma nova geografia física, econômica e política que decompõe o território nacional em novos fragmentos glocalizados(VAINER 2007).

Conforme frisa Piquet (2007), atualmente a legislação ambiental no Brasil é bastante rigorosa e precisa ser cumprida à risca. A mesma autora diz que, desde que as empresas sejam impedidas de externalizar os custos da degradação ambiental, indiretamente as condições de vida da população serão melhoradas.

3. Considerações Finais

Este breve artigo buscou, através de fontes ligadas oficiais do Porto do Açu e do empresariado fluminense, principalmente, desenhar, por um lado, um panorama de oportunidades, através dos investimentos previstos e em curso. E, por outro lado, valendo-se de alguns aspectos próprios da atividade principal do Porto – apoio à indústria, e ao comércio internacional de petróleo e gás – e de elementos que podem balizar a transformação das oportunidades de investimentos em benefícios ao desenvolvimento local e regional, como o emprego e a difusão territorial, econômica e social, pelos municípios vizinhos, buscou-se refletir sobre os riscos e desafios a serem considerados. Para tanto, recorreu-se a trabalhos que analisam as potencialidades positivas e negativas de grandes investimentos.

O Complexo Industrial e Portuário do Açu se apresenta como uma imensa oportunidade de desenvolvimento e geração de emprego e renda para uma região que, apesar de privilegiada em abundância de petróleo e seus derivados, que há vinte anos transfere elevadas rendas – a título de *royalties* e participações especiais – para um pequeno grupo de municípios, dentre os quais S. João da Barra, não consegue romper o atraso, o subdesenvolvimento e minimizar as desigualdades sociais. Nas palavras de Vainer (1992), “em muitos casos esses grandes projetos de investimentos conformaram verdadeiros enclaves territoriais, econômicos, sociais, políticos, culturais e, por que não dizer, ecológicos, introduzindo um importante fator de fragmentação territorial”.

Como decorrência natural do porte – a área do Complexo Portuário e Industrial do Porto do Açu, incluindo o Distrito Industrial, corresponde a 40% da área total do município – e da complexidade dos projetos que compõem o CIPA, é de se esperar grandes impactos mesorregionais e macroespaciais. A potência do

empreendimento representa um grande peso em relação à estrutura da região onde está localizado, e desencadeia processos de grandes dimensões, desde as obras até às operações, que ampliam os efeitos transformadores do território (BRANDÃO, 2015). Com estratégias elaboradas em múltiplas escalas, sejam elas estaduais, nacional ou internacional, o foco na escala local e microrregional, que valoriza e preserva as cidades, suas populações e ecossistema, deixa de ser uma prioridade, embora os locais, municípios e microrregiões, sejam impactadas com intenso e rápido afluxo de população, e de trabalhadores, pressionando a infraestrutura urbana, os serviços e a mobilidade (CRUZ, TERRA & ALMEIDA, 2016).

Acrescenta Lemos (2005) que “esses investimentos pontuais são bases exportadoras localizadas, desintegradas regionalmente e parcialmente integradas ao mercado nacional e internacional. Além das dificuldades de integração decorrentes do baixo nível de renda, tem-se a dificuldade de implementação de uma estratégia de desenvolvimento local, baseada na complementaridade setorial da base exportadora(...)”.

O grande desafio na operação do CIPA é explorar seu imenso potencial econômico, proporcionando à sociedade do Norte Fluminense usufruir dos benefícios do crescimento econômico decorrente do empreendimento, sem que isso signifique negligenciar as externalidades negativas (sociais, territoriais e ambientais) provocadas por tão grande projeto de investimento.

4 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARAUJO, Tânia Bacelar. **Tendências do Desenvolvimento Regional recente no Brasil**. In: BRANDÃO, C. A. & SIQUEIRA, H. (orgs). Pacto Federativo, integração nacional e desenvolvimento regional. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2013. P. 39-51.

BRANDÃO, Carlos . 2015. **Dinâmicas Regionais no Capitalismo Sul Atlântico Brasileiro**: notas teórico-metodológicas. Terceiro Milênio: Revista Crítica de Sociologia e Política. Volume 4, Número 1, Janeiro a Julho de 2015.

CRUZ, José Luís V.; TERRA, Denise & ALMEIDA, Érica. **(Des)integração periférica e espaços regionais globalizados**. XVI Seminário Internacional da Rede Iberoamericana de Pesquisadores em Globalização e Território. Monterrey/México, 2016.

CRUZ, José Luis Vianna; VILANI, Rodrigo Machado. **Boletim Petróleo, Royalties e Região: Ano XIV, N.º 55 - março / 2017**. Editorial - Porto do Açu, uma expressão do neodesenvolvimentismo tupiniquim.

DINIZ, Célio Campolina. **Dinâmica regional recente da economia brasileira e suas perspectivas**. Brasília: IPEA, 1995.

FIRJAN. **Estudo da Firjan mostra que Rio terá 162,3 bilhões em investimentos**. Economia do Rio, 07 maio 2019. Disponível em: <<https://www.firjan.com.br/noticias/rio-em-ritmo-de-retomada-1.htm>>.

HARVEY, D. **The “new” imperialism: accumulation by dispossession**. Socielist Register. Powys, v. 40, n. 02, p. 63-87, 2004.

LATINI, J. R. **A avaliação de impacto ambiental (AIA) enquanto instrumento participativo e preventivo no contexto do neodesenvolvimentismo: o caso do Complexo Logístico Industrial do Porto do Açu (CLIPA)**. 2016.

LEMOS, M. B.; SANTOS, F. e CROCCO, M. 2005. **Condicionantes territoriais das aglomerações industriais sob ambientes periféricos**. In: DINIZ, Campolina e LEMOS, Mauro B. (orgs.). Economia e território. Belo Horizonte. Editora da UFMG.

NASCIMENTO, Luciano. **Contrato de Porto do Açu deve gerar 13,5 mil empregos, diz ministro**. Jornal Agência Brasil. Brasília, 18 fev. 2019. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2019-02/contrato-de-porto-do-acu-deve-gerar-135-mil-empregos-diz-ministro>>.

PEDLOWSKI, Marcos A. **Boletim Petróleo, Royalties e Região: Ano XIV, N.º 55 - março / 2017**. Artigo - O Complexo Industrial-Portuário do Açu: modelo de projeto Neodesenvolvimentista ou caso aplicado de acumulação por espoliação?

PEREIRA, G. V. O Porto do Açu e o município de São João da Barra-RJ: impactos na dinâmica socioeconômica – 2007 a 2017. Tesis de Maestria, Campos dos Goytacazes/RJ: UFF – Universidade Federal Fluminense, 2018, 87pp.

PIQUET, Rosélia. 2007. **Indústria e Território no Brasil Contemporâneo**. Rio de Janeiro. Garamond. P. 129.

PORTO DO AÇU. **Fazendo Negócios no Complexo do Porto do Açu**. 2019. Disponível em: <https://portodoacu.com.br/wp-content/uploads/2019/03/Fazendo-Neg%C3%B3cios-no-Complexo-do-Porto-do-A%C3%A7u_-WEB.pdf>.

PORTO DO AÇU. **Porto do Açu atrai mega investimento da GNA**. Imprensa, 03 maio 2018. Disponível em: <<https://portodoacu.com.br/porto-do-acu-atrai-mega-investimento-da-gna/>>.

SIMON, Alba; AFONSO, Rodrigo Vilhena Herdy; DO NASCIMENTO, Camila Aguiar Lins. **Boletim Petróleo, Royalties e Região: Ano XIV, N.º 55 - março / 2017**. Artigo - Zona de Impacto: Conservação da Natureza, Porto do Açu e Populações Locais: O

Caso das Comunidades Extrativistas Artesanais no Parque Estadual da Lagoa do Açu – RJ.

SIQUEIRA, Hipólita. **Dinâmica regional brasileira (1990-2012)**. In: BRANDÃO, C. A. & SIQUEIRA, H. (orgs). Pacto Federativo, integração nacional e desenvolvimento regional. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2013. P. 73-86

SOUSA SANTOS, B. 1998. **Os fascismos sociais**. Folha de São Paulo. São Paulo, 6 de setembro.

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

VAINER, Carlos B. 2007. **Planejamento territorial e projeto nacional**: os desafios da fragmentação. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, v. 9, n. 1, Salvador: Associação Nacional de Pós Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. P. 9-23.