

O Emprego e as Empresas do Complexo Portuário do Açú: relato de uma pesquisa

Hevilmar Carneiro Rangel¹

Rosélia Piquet²

Richard de Castro³

Grupo de Trabalho 1 - Reestruturação do espaço Urbano-Regional, Dinâmica Econômica e Impactos no Emprego

Resumo

O texto tem como objetivo analisar o perfil das novas empresas que se localizaram no Complexo Industrial e Portuário do Açú, localizado no município de São João da Barra, RJ em suas relações econômicas com a região e seu relacionamento com as administrações públicas locais. A elaboração do texto baseou-se, além de pesquisa bibliográfica e documental, em dados de pesquisa de campo que teve como objetivo o levantamento de dados até então inéditos. Os resultados deste levantamento indicam que, dada a complexidade das operações por elas desenvolvidas, as relações comerciais com empresas locais são frágeis e, especialmente os gastos com a aquisição de equipamentos e mão de obra especializada não foram nem serão tão cedo realizados localmente, o que limita a capacidade indutora desses investimentos sobre a economia local/regional.

Palavras chave: Porto do Açú, Emprego, São João da Barra

¹ Doutorando no Curso de Doutorado em Planejamento Regional e Gestão da Cidade da Universidade Candido Mendes – UCAM-Campos. Mestrado em Planejamento Regional e Gestão de Cidades na UCAM-Campos. e-mail: hcrangel@gmail.com

² Doutora em Teoria Econômica - Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ. Pesquisadora 1 A do CNPq. Professora e Coordenadora do Programa de Mestrado e Doutorado em Planejamento Regional e Gestão da Cidade da Universidade Candido Mendes – UCAM-Campos. e-mail: ropiquet@terra.com.br

³ Mestre em Planejamento Regional e Gestão de Cidades pela Universidade Candido Mendes – UCAM-Campos. Pós-Graduação Lato Sensu - MBA em Gestão Empresarial pela Fundação Getúlio Vargas. e-mail: richard.f.castro@hotmail.com

Introdução

O texto tem como objetivo analisar o papel do Complexo Portuário e Industrial do Açú em seus aspectos econômicos no Município de São João da Barra, RJ, sede do complexo. Tendo em vista que empreendimentos de grande porte como os do Porto do Açú provocam impactos profundos nos locais de sua implantação, causando uma verdadeira ruptura com o contexto econômico, social e ambiental anteriores à sua chegada, o texto procura analisar as relações estabelecidas entre o empreendimento, o município e a região em que se localiza.

A forte demanda internacional de *commodities* agrícolas e minerais, aliada ao desaparelhamento dos portos públicos brasileiros, levou a modificações na legislação portuária permitindo que a iniciativa privada construísse e operasse terminais privados no país.

Em dezembro de 2006 o Complexo Industrial e Portuário do Açú, localizado no município de São João da Barra, veio a ser o primeiro terminal privado do país, implantado pelo Grupo EBX de propriedade do empresário Eike Batista.

Nos anos entre o início das obras até 2013, ocorreram profundas modificações no Grupo EBX, que entra em rápido declínio, e em dezembro deste mesmo ano o grupo norte-americano EIG Global Holding torna-se o principal acionista assumindo o controle do empreendimento. Embora com atrasos, as obras portuárias foram retomadas.

O Complexo Portuário do Açú torna-se então de propriedade da empresa Prumo Logística Global, empresa controlada pelo EIG Global Energy Partners, fundo americano que opera nos setores de energia e infraestrutura e que passa a deter 91,7% do capital da empresa.

O texto tem como objetivo apresentar e analisar o estágio atual em que se encontra a implantação das empresas que se localizam na retroárea portuária e as relações comerciais estabelecidas com a região e, em especial, com o município. A elaboração do texto baseou-se, além de levantamento bibliográfico e documental,

em dados de pesquisa de campo que teve como objetivo identificar o perfil das novas empresas e seu relacionamento com as administrações locais. A pesquisa de campo foi desenvolvida por meio de entrevistas semiestruturadas com altos administradores das empresas e com lideranças municipais, o que permitiu o conhecimento de dados inéditos sobre o Complexo Portuário.

1 O porto e as empresas nele localizadas

Como o Porto do Açú está estrategicamente localizado ao norte do Estado do Rio de Janeiro, próximo às bacias de Campos, de Santos e do Espírito Santos, seu posicionamento lhe confere condições de acesso marítimo e apoio logístico às empresas petrolíferas que atuam nas principais áreas de exploração e produção de petróleo e gás *offshore*, o que pode ser visualizado no mapa apresentado na figura 1.

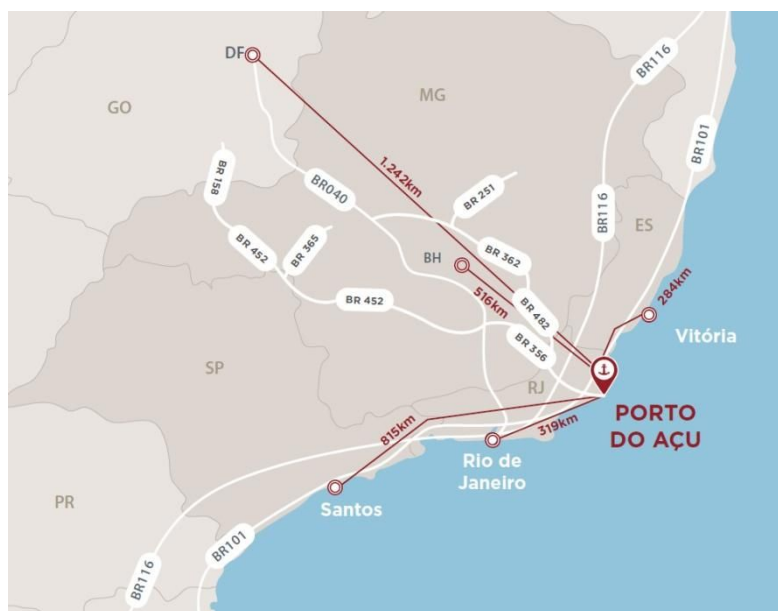


Figura 1 - Mapa de acesso ao Porto do Açú
Fonte: Porto do Açú, 2019

Devido à sobrecarga que já vinha ocorrendo na base de apoio *offshore* localizada em Macaé e à estratégia da Prumo no sentido de fortalecer o papel do Porto do Açú como alternativa logística ao segmento de petróleo e gás, a localização

de novas empresas em sua retroárea tornou-se intensa. É nesta área do porto que já se encontram localizadas 16 empresas entre prestadoras de serviços e fornecedoras de produtos e equipamentos, dentre as quais as 12 empresas pesquisadas.

No presente, o porto dispõe de nove terminais, destacando-se o Terminal 1, dedicado à movimentação de minério de ferro e transbordo de petróleo. No Terminal 2 são operadas as cargas gerais, de outros minerais como carvão e bauxita e as chamadas “cargas de projetos”, tais como tubulações destinadas aos serviços de prospecção e exploração em alto mar, assim como as operações de abastecimento de 64 plataformas, sendo 60 em operação na Bacia de Campos e 4 na Bacia do Espírito Santo.

Efetou-se o levantamento das empresas que se encontram instaladas no porto, tendo sido identificado que atualmente 16 (dezesesseis) empresas encontram-se efetivamente instaladas no Complexo Portuário. Entre estas, foram pesquisadas 12 (doze) empresas, por meio de pesquisa qualitativa com roteiro semiestruturado.

O roteiro das entrevistas foi organizado em três blocos: inicialmente constam perguntas gerais tendo como objetivo traçar o perfil das empresas pesquisadas; o segundo visa identificar as relações comerciais estabelecidas entre a empresa entrevistada e as demais empresas do porto e da região; o terceiro visa identificar como as empresas se relacionam com as autoridades locais.

Dado que houve compromisso sobre a não divulgação da identidade tanto das empresas quanto dos entrevistados, será apresentado a seguir um quadro contendo apenas o perfil desse conjunto, segundo: país de origem, início da operação no porto, atividade principal que desenvolve no Brasil e número de empregados.

Tabela 1 - Relação de empresas pesquisadas no Porto do Açu

Empres a	Joint Ventur e	País de Origem	Início de Operaçã o	Nº de empregado s	Atividade Principal
1	Sim	França/EUA	2014	400	Produção de tubos flexíveis
2	Não	Brasil	2017	46	Logística de abastecimento das plataformas de petróleo
3	Não	Inglaterra	2014	140	Recebimento, tratamento e exportação de minério de

					ferro
4	Não	Brasil	2018	3.200	Construção civil
5	Sim	EUA/Alemanha	2018	12	Geração de Energia Elétrica
6	Não	EUA	2013	25	Administração do Portuária
7	Não	EUA	2013	500	Produção de tubos flexíveis
8	Não	Brasil	2016	200	Construção Civil
9	Sim	EUA/Inglaterra	2015	40	Transbordo de Petróleo
10	Não	Brasil	2015	20	Aluguel de armazéns e terminal marítimo
11	Sim	EUA/Holanda	2017	50	Serviços diversos para embarcações navais
12	Não	EUA	2016	250	Operação e logística offshore

Fonte: Dados da pesquisa de campo realizada em julho de 2019

Vê-se pelos dados constantes do quadro anterior que predominam grandes empresas que atuam em âmbito multinacional, sendo muitas delas líderes mundiais nos produtos ou serviços dos setores nos quais atuam. No conjunto das empresas pesquisadas predominam as que prestam serviços especializados voltados à produção e ao abastecimento de plataformas e ao transbordo de petróleo.

Sete dessas empresas são de nacionalidade norte-americana, sendo 3 exclusivamente americanas e 4 em *joint venture* com empresas de países europeus (França, Alemanha, Inglaterra e Holanda), dentre estas, duas são grandes produtoras de tubos flexíveis aplicados na produção *offshore* de águas profundas e ultraprofundas dos campos petrolíferos.

Dentre as quatro empresas brasileiras uma delas é a encarregada da construção das duas termelétricas previstas para o porto e a outra é responsável pela construção do centro de convivência (hotel, lojas e restaurantes). São, portanto, de atuação temporária no porto. Quanto às demais, uma é grande empresa nacional do setor petrolífero e outra trabalha com aluguel de armazéns e terminal marítimo.

Cabe destacar o papel da empresa Anglo American, multinacional inglesa de porte internacional, responsável na área do porto pelo recebimento e tratamento de secagem do minério de ferro procedente de Minas Gerais para os navios de transporte internacional. Embora não empregando grande contingente de

funcionários no porto, desempenhou papel histórico, pois inicialmente o objetivo da implantação do porto foi o de ser um grande terminal marítimo de exportação de minério de ferro.

Uma vez que o porto entrou em fase operacional a partir de 2014, a implantação das empresas ocorre a partir dessa data, à exceção de apenas uma, portanto, a partir do período de gestão da Prumo Logística. No total as empresas instaladas já investiram valores superiores a R\$ 10 bilhões, segundo dados da Prumo de 2018 (apud Rangel, 2018, p. 74).

Passando ao segundo bloco de perguntas, que visam identificar as relações comerciais com empresas da região, quando os entrevistados foram instados a informar se adquiriam produtos ou serviços localmente, cinco afirmaram que sim enquanto 7 não adquirem nada. Esta pequena diferença poderia à primeira vista parecer animadora em relação aos efeitos positivos que as empresas estariam exercendo sobre as empresas regionais. Contudo, quando se perguntava que tipo de produto ou serviço era demandado as respostas invariavelmente foram: pequenas compras de material de escritório, produtos alimentícios em pequenas quantidades e, quanto à contratação de serviços, apenas os de limpeza, manutenção de equipamentos de escritório, tais como ar condicionado, reparos elétricos e hidráulicos. Todos afirmaram que as atividades propriamente industriais, assim como as de transporte e transbordo de óleo, devido a sua complexidade, eram atendidas por outras empresas localizadas no próprio porto ou por empresas de fora da região.

Os que responderam não comprar “nada” na região procuravam justificar argumentando que dado o seu porte ou a complexidade das operações que desenvolviam nenhuma empresa regional apresentava condições de atender à demanda por elas exercida. Cabe destacar que os entrevistados não demonstraram estabelecer diferenciação entre os recursos (empresariais ou de mão-de-obra qualificada) disponíveis em São João da Barra ou em Campos dos Goytacazes, cidade que atualmente possui cerca de 500 mil habitantes e polo regional do norte fluminense. A maior parte declarou adquirir os produtos do Rio ou diretamente de fábricas localizadas em outros estados. Apenas uma das multinacionais explicou que

todos os insumos industriais eram provenientes da Dinamarca, pois nem sequer o Brasil os dispunha. As relações com as demais empresas do porto praticamente ocorrem apenas com a Prumo Logística por ser a administradora do porto.

As respostas surpreendem quando são específicas quanto às relações da empresa com o setor público dos municípios: 10 entre as 12 empresas entrevistadas afirmaram não manter relacionamento com o setor público, a não ser os estritamente formais, exercidos por funcionários encarregados dos pagamentos de taxas e impostos, licenças e outras tarefas burocráticas. Apenas duas empresas afirmaram ter bom relacionamento com secretários da Prefeitura de São João da Barra.

O número de postos de trabalho das empresas entrevistadas atinge 4.880 postos. Destes 1.680 em atividades permanentes e 3.200 em atividades temporárias, na construção das termelétricas e no centro de convivência. Observando-se os dados do quadro síntese anterior verifica-se que existe grande diferenciação entre elas quanto aos empregos gerados: indo desde 3.200 empregados até o extremo oposto de apenas 12 empregados, dado que as áreas de atuação são diferenciadas.

Um ponto valorizado no levantamento de campo era o de avaliar não só o quanto as empresas ofereciam em termos de postos de trabalho, mas principalmente se existiria algum esforço de aproveitamento da mão-de-obra local como também se realizavam treinamento de pessoal.

No que respeita ao treinamento a quase totalidade dos entrevistados afirmou que as contratações, de modo geral, são feitas com pessoal já qualificado para as funções que irá assumir, sendo orientados durante uma ou duas semanas quanto à estrutura organizacional da empresa e aos processos específicos de trabalho. Foram citados os seguintes tipos de treinamentos específicos: trabalho em ambiente confinado, segurança em altura; trabalho com máquinas rotativas, pontes rolantes, operações de ancoragem; segurança nas tarefas em plataformas, procedimentos nas operações de transbordo. As normas desse item foram indicadas como as mais rigorosas, dada a elevada probabilidade de vazamentos perigosos quanto ao meio ambiente. Todos os entrevistados afirmaram serem as normas de segurança e a prevenção de acidentes rigorosamente exigidos de seus funcionários, por todas as

empresas localizadas no porto.

Com a entrada de empresas tão distintas das até então existentes no município torna-se evidente a ruptura que ocorreria na composição do emprego local, o que será analisado no item 2.

2. Uma avaliação do cenário econômico no município

A economia do município cresceu e se tornou importante desde a colonização da região norte-fluminense, graças à construção de um porto fluvial, próximo à foz do rio Paraíba do Sul, que permitia a saída da produção da região, como açúcar, aguardente, café, couros, carnes e aves, para distribuição no mercado nacional. Este porto atingiu seu auge no final do século XVIII até meados do século XIX, trazendo prosperidade para o município.

Com a chegada da ferrovia o porto entra em decadência, assim como a economia do município que durante muitos anos passou a depender de uma fraca atividade rural e da produção de três empresas: a Companhia Açucareira Usina Barcelos, que fabricava açúcar e álcool; o Grupo Thoquino, fabricante do conhecido Conhaque de Alcatrão São João da Barra; e a Tecex Fiação e Tecelagem, fabricante de fios e tecidos. (UENF, p.15, apud Castro,R.). Dessas empresas apenas o Grupo Thoquino permanece em atividade; a primeira delas foi desativada em 2009, e a segunda em 2008.

A economia do município só não entrou em colapso total graças às receitas oriundas dos royalties do petróleo, que crescem a partir de 2008, causando forte aumento na receita municipal até 2014, conforme apresentado na Tabela 2. Entretanto uma forte crise afetou a indústria do petróleo a partir de 2015, atingindo seu auge em 2016. Este fato provocou uma queda na arrecadação de royalties, que afetou fortemente os municípios dependentes desta receita. Entre 2012 e 2016, a diminuição das receitas de royalties em São João da Barra foi de 71%. Em Macaé de 63% e Campos dos Goytacazes 81%.

Tabela 2 – Arrecadação de royalties nos municípios de São João da Barra, Macaé e Campos dos Goytacazes (MR\$)

ano	São João da Barra	Macaé	Campos dos Goytacazes
2006	112.023	833.452	1.735.697
2007	89.925	692.406	1.520.183
2008	293.786	920.878	2.134.980
2009	292.837	675.374	1.724.859
2010	335.699	683.889	1.682.407
2011	390.192	752.778	1.916.640
2012	343.419	798.631	1.993.676
2013	316.393	719.863	1.806.139
2014	309.228	713.526	1.579.796
2015	190.246	413.003	741.370
2016	98.600	291.985	387.087
2017	122.953	429.840	502.761
2018	168.885	624.863	698.804

Fonte: Inforoyalties, 2019 - Elaboração dos autores

No entanto, como o Porto do Açú já se encontrava em operação em 2016, a queda na arrecadação de royalties afetou São João da Barra com um impacto menor que nos demais municípios, pois houve um crescimento de outros tipos de receitas provenientes principalmente de atividades industriais, construção civil e serviços.

Os dados da Tabela 3, contudo, indicam o forte papel que o início da construção do porto em 2006/2007 teve no crescimento de impostos em São João da Barra. Fica evidente que esse aumento pode ser atribuído ao complexo portuário, pois o crescimento deste imposto supera de forma surpreendente outros do Norte Fluminense. Do mesmo modo, destaca-se a arrecadação de Imposto sobre Serviço de Qualquer Natureza – ISS, imposto afeto principalmente a atividades na construção civil, que em São João da Barra cresce, mesmo após a crise de 2016, enquanto que em Macaé e Campos dos Goytacazes continua a declinar nos anos seguintes.

Tabela 3 – Arrecadação de Imposto Sobre Serviço – ISS (MR\$)

	2006	2008	2010	2012	2014	2016	2018	Evolução 2018/2006 6 %
São João da Barra	920	7.264	9.005	33.029	63.743	43.094	50.401	5.378
	110.95	207.54	301.86	473.74	611.69	597.25	494.61	
Macaé	4	5	1	6	6	0	3	346
					105.83			
Campos dos Goytacazes	26.117	42.445	70.684	94.270	6	89.335	81.208	211

Fonte: TCE-RJ, 2019. Elaboração dos autores

O Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços – ICMS é um imposto estadual, sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação, do qual, 25% (vinte e cinco por cento) são destinados ao município que participa desta arrecadação.

Trata-se de uma importante fonte de arrecadação dos três municípios pesquisados, no entanto, em São João da Barra, isto se dá de forma muito mais significativa que nos demais. Em especial, observa-se no período de 2016 e 2018, um aumento de 141% deste imposto em São João da Barra. No mesmo período este crescimento foi de 25% em Macaé e 23% em Campos dos Goytacazes. A arrecadação de ICMS, demonstrada na Tabela 4, em 2016 caiu em Macaé e Campos dos Goytacazes, não afetando São João da Barra.

Tabela 4 – Arrecadação de Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços – ICMS (MR\$)

	2006	2008	2010	2012	2014	2016	2018	Evolução 2018/2006 %
São João da Barra	12.317	15.849	21.222	26.619	31.248	36.395	87.607	611
		152.68	229.84	282.52	331.25	325.42	407.54	
Macaé	98.552	9	6	7	3	9	3	314
	103.60	138.76	188.85	234.58	262.22	214.59	264.16	
Campos dos Goytacazes	1	4	0	0	1	5	1	155

Fonte: TCE-RJ, 2019. Elaboração dos autores.

4. Mudanças do mercado de trabalho

Para a análise do comportamento do emprego formal em São João da Barra foram utilizados dados da Relação Anual de Informações Sociais – RAIS e do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados – CAGED, entre 2006, ano que antecede o início da implantação do porto e 2018.

Os dados contidos na Tabela 5 indicam movimentos distintos: em primeiro lugar, a crise econômica que afeta o País torna-se dramaticamente evidenciada quando se observa que entre 2014 e 2018 foram fechados 3.200.000 (três milhões e duzentos mil) postos de trabalho no Brasil, equivalendo a uma queda de 6% no estoque de empregos, como resultado da crise econômica que se instalou no país.

No estado do Rio de Janeiro essa perda foi de 12,6% e na Região Norte Fluminense de 18,2%.

Tabela 5 – Estoque de Empregados Formais em municípios selecionados – NF, ERJ e Brasil

	2006	2008	2010	2012	2014	2016	2018*	Varição 2018/2006	Evolução 2018/2006 %
São João da Barra	3.994	5.312	7.397	8.873	10.415	8.362	10.679	6.685	167
	85.29	103.15	115.77						
Macaé	7	9	5	141.734	147.840	126.871	113.970	28.673	34
	84.22								
Campos dos Goytacazes	4	88.230	87.380	93.541	103.218	90.282	85.405	1.181	1,4
Norte Fluminense (x1.000)	188	211	227	260	281	243	230	42	22
Est. do RJ (x1.000)	3.374	3.712	4.080	4.462	4.641	4.159	4.054	680	20
	35.15								
Brasil (x1.000)	5	39.442	44.068	47.459	49.572	46.060	46.403	11.248	32

Fonte: Dados do Ministério do Trabalho (RAIS/CAGED). Elaboração dos autores em 14/08/2019

*Dados do CAGED

No cenário econômico de São João da Barra entre 2014 e 2016, a redução do emprego formal foi de 19,7%, porém esta redução ocorreu em virtude da forte desaceleração das obras de empresas que estavam em fase de implantação no porto, que resultou na diminuição de 57,8% no número e trabalhadores na construção civil no município.

Mesmo em um cenário de redução de postos de trabalho formais como o apresentado, São João da Barra mostra uma evolução diferenciada dos demais municípios da região, quando se observa o ocorrido entre 2016 e 2018. Enquanto o município recupera a oferta de postos de trabalho, esta permanece em queda em Macaé e Campos dos Goytacazes, assim como no estado do Rio de Janeiro. No caso de Macaé, a acentuada perda de postos de trabalho pode ser explicada pelo fato de que além de ter sofrido dos mesmos problemas que afetaram a economia brasileira e o setor petrolífero, as operações de abastecimento das plataformas de petróleo da Petrobras na Bacia de Campos foram transferidas do Porto de Imbetiba em Macaé para o Porto do Açú. Pode-se concluir, portanto, que a recuperação de São João da Barra de 167% na oferta de emprego, marcadamente superior aos demais municípios selecionados, ao estado e ao Brasil, indica a existência de uma força local impulsionando essa tendência e diferente daquela que acontece no

mercado de trabalho nacional e estadual.

Campos dos Goytacazes, mesmo sendo limítrofe a São João da Barra e município polo da região, apresenta um crescimento de apenas 1,4% entre 2006 e 2018, o que sugere que até o momento a influência proveniente da instalação do Complexo Portuário do Açú ainda é pouco aparente, o que fica confirmado quando se recorda que na pesquisa de campo foi indicado pelos representantes das empresas as frágeis relações comerciais das empresas do porto com esse município.

A Tabela 6 é reveladora das mudanças na estrutura do emprego em São João da Barra: enquanto em 2006 a Administração Pública e o Comércio Varejista representavam 62% do emprego formal, em 2018 essa participação reduz-se a 36%. Contrariamente, atividades de baixa representatividade em 2006, tais como a Indústria Química, Extrativa Mineral, Transporte e Comunicações e, Administração Técnica Profissional que perfaziam apenas 1,8% dos empregos no município passam, em 2018, a representar 35% do total da oferta, enquanto a Administração Pública reduz sua participação a 29%.

Tabela 6 - Estoque de Empregados Formais por Subsetor Econômico em São João da Barra

	2006	2008	2010	2012	2014	2016	2018 *	Partcip. Em SJB 2006 (%)	Partcip. Em SJB 2018 (%)	Evolução 2018/200 6 %
Indústria Química	5	4	4	88	848	805	1.077	0,1	10,1	21.440
Extrativa Mineral	2	1	0	1	8	170	264	0,1	2,5	13.100
Transporte e Comunicações	18	61	114	162	201	941	1.145	0,5	10,7	6.261
Adm. Técnica Profission.	44	63	143	312	256	376	1.264	1,1	11,8	2.773
Aloj. Comunicação	190	277	358	538	580	470	403	4,8	3,8	112
Comércio Varej. Administração	444	517	600	664	787	727	733	11,1	6,9	65
Administração Pública	1.997	2.211	3.583	2.63	3.97	2.78	3.080	50,0	28,8	54
Construção Civil	281	1.292	1.747	3.13	2.67	1.12	9	7,0	15,2	476
				7.53	9.32	7.40				
Subtotal	2.981	4.426	6.549	4	6	0	9.585	74,6	89,8	222

Fonte: Dados do Ministério do Trabalho (RAIS/CAGED). Elaboração dos autores em 14/08/2019

*Dados do CAGED

Talvez o maior destaque a ser feito sobre o comportamento do emprego em São João da Barra seja quanto a sua participação na formação do estoque total de

empregos: enquanto em 2006 participou com 2,1% dos empregos totais da região, em 2018 dobrou essa participação, atingindo 4%, superando todos os demais municípios da Região Norte Fluminense com exceção de Macaé e Campos que detêm respectivamente 50% e 38% dos vínculos empregatícios em 2018 (apud Castro, R. 2019, p.37).

Na Tabela 7 constam os dados das mudanças ocorridas nos empregos formais por grau de escolaridade em São João da Barra: enquanto em 2006 os três primeiros níveis de mais baixa qualificação perfaziam um total de 59% de sua população, em 2018 essa participação reduz-se para 29,3%. A maior participação dos níveis mais elevados de qualificação ressalta o novo perfil exigido pelas atividades do porto. Enquanto, antes da implantação do porto, não havia no município nenhum profissional com curso de mestrado ou doutorado, a partir de 2010 surgem os primeiros registros, atingindo o maior contingente em 2014.

Tabela 7 - Estoque de Empregados Formais por Grau de Escolaridade em São João da Barra

	2006	2008	2010	2012	2014	2016	2018*	Particip. Em SJB 2006 (%)	Particip. Em SJB 2018 (%)	Evolução 2018/2006 %
Analfabetos	72	41	32	16	11	10	30	1,8	0,3	-58
Fundam.	1.39	1.65	2.04	1.68		1.17				
Incompleto	1	9	7	2	1.629	2	1.407	34,8	13,8	1,2
		1.40	2.00	1.58		1.45				
Fundam. Completo	893	2	8	7	1.891	7	1.559	22,4	15,2	75
	1.29	1.75	2.48	4.23		3.70				
Médio Completo	4	9	6	2	4.505	4	4.929	32,4	48,2	281
				1.33		1.92				
Superior Completo	344	451	822	4	2.273	9	2.302	8,6	22,5	569
Mestrado/Doutorado	0	0	2	22	106	90	**	-	-	-
Subtotal	3.99	5.31	7.39	8.87	10.41	8.36	10.22			
Subtotal	4	2	7	3	5	2	7	100	100	156

Fonte: Dados do Ministério do Trabalho (RAIS/CAGED). Elaboração dos autores em 14/08/2019

*Dados do CAGED

**Não informado

É possível afirmar que essa melhoria na escolaridade do trabalhador formal decorre da presença das novas empresas que se instalaram no Complexo Portuário do Açú, uma vez que operam em segmentos como exploração e produção de petróleo e gás, indústria de transformação de alta tecnologia, operação portuária, transporte marítimo de cargas e serviços de engenharia, altamente exigentes quanto à qualificação profissional.

5. Conclusões

O início das operações do Porto do Açú em 2014 e sua crescente consolidação como base de apoio do complexo petrolífero da Bacia de Campos indicam que a região ao norte do Estado do Rio encontra-se marcada por grandes investimentos articulados à economia mundial e à inserção brasileira na divisão internacional do trabalho como exportador de *commodities*. As evidências empíricas aqui trazidas apontam para o fato de que a Região Norte Fluminense e, particularmente o município de São João da Barra, encontram-se submetidos a um conjunto de mudanças que dará lugar a um intenso processo de requalificação desse espaço, seja qual for o seu resultado em termos de desenvolvimento ou não. Também ficou evidente que esse processo não é resultante de políticas públicas concebidas com tal propósito. Ao contrário, resulta de processos decisórios liderados por grandes empresas nacionais e internacionais.

Reza a literatura que trata das relações porto-cidade, que o porto indústria se caracteriza por ter pouca relação com seu entorno, suas áreas de influência são longínquas, realizam uma ocupação e uso intensivo de espaço não urbano, ocupando extensas áreas com as atividades desenvolvidas em sua retroárea, sendo este o quadro encontrado no município pesquisado.

As entrevistas indicam que parte substancial dos investimentos na implantação das empresas – especialmente os gastos com aquisições de máquinas, equipamentos, projetos de engenharia e mão de obra especializada - não foram nem serão tão cedo, contratadas no entorno do porto, no estado e em alguns casos nem mesmo no país, o que limita, e muito, a capacidade indutora desses investimentos sobre a economia local/regional.

O redirecionamento do projeto do porto quando da passagem do controle do Grupo EBX, cujo projeto de sua retroárea era baseado em empresas de setores industriais diversos, com estratégias diferenciadas, para a multinacional Prumo Logística, a zona industrial perde sua feição multifuncional anteriormente prevista e passa a centrar suas atividades no processamento e na exportação do minério de

ferro e, sobretudo, no apoio logístico às plataformas offshore da Bacias de Campos e do Espírito Santo. Como afirma Monié (2016) “em consequência disso, a zona industrial portuária participará de um espaço de fluxos de menor complexidade: exportação de *commodities* e logística de curto alcance destinada às unidades de extração de óleo”.

É ponto de acordo na literatura sobre os impactos de grandes empreendimentos que os agentes mais poderosos na reestruturação do espaço têm sido as grandes corporações, cujas ações podem acentuar em lugar de mitigar, as desigualdades regionais. Nesta mesma linha de argumentação Bercker (2006) chama atenção para o fato de que, apesar do fortalecimento da sociedade civil organizada, as redes atuais, grosso modo, reproduzem o padrão histórico de conexão das áreas produtoras aos portos, criando assim extensos “*territórios logísticos de escoamento*”, os quais têm sido mais funcionais em relação à lógica dos negócios dessas empresas do que em relação ao desenvolvimento local-regional.

Embora com todas as limitações indicadas pela literatura que versa sobre o tema, é oportuno reconhecer que as atividades do Complexo Portuário do Açú proporcionaram benefícios econômicos ao município sob a forma do aumento da oferta de empregos formais e elevação de impostos, assim como novo destaque no cenário regional. Se esses benefícios de curto prazo serão ou não ampliados e sustentados resultantes do embate e da colaboração entre agentes públicos, produtivos e sociais da região só o tempo irá responder.

Bibliografia de referência

ANGELIS, Ângelo. Guerra Fiscal dos Portos e Desenvolvimento Regional no Brasil. Revista de Desenvolvimento Regional, Santa Cruz do Sul. V. 18, n.1 pag, 185 -212, jan/abril 2013.

BRANDÃO, C. A. Mudanças produtivas e econômicas e reconfiguração territorial no Brasil no início do século XXI. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais. São Paulo: v. 21, n.2 maio/agosto de 2019. Pg 258-279.

BECKER, Berta (coord) Logística e Ordenamento Territorial. Relatório preparado

como subsídio à elaboração da Política Nacional de Ordenamento Territorial – PNOTT, 2006.

BRASIL. Ministério da Economia. Secretaria de Trabalho. Bases Estatísticas RAIS e CAGED. Disponível em: <<http://bi.mte.gov.br/bgcaged/inicial.php>>. Acesso em 14/08/2019.

CASTRO, Richard. O novo perfil do emprego em São João da Barra: um estudo sobre a influência da implantação de um grande empreendimento, o Complexo Portuário do Açú. Dissertação de Mestrado, Universidade Candido Mendes, 111 p. Programa de Mestrado e Doutorado em Planejamento Regional e Gestão da Cidade, setembro, 2019.

GUSMÃO, Paulo. Apropriação e Ordenamento Territorial na Zona Costeira do Estado do Rio de Janeiro. Estudo Urbanos e Regionais v,12, n.2, novembro de 2010.

MONIÉ, Frédéric. Análise geopolítica dos conflitos na área de influência do complexo portuário e industrial do Açú – São João de Barra, RJ. Cadernos do Desenvolvimento Fluminense, n. 9, Rio de Janeiro, pp169-83, jan/jun 2016.

MONIÉ, F. Dinâmicas Produtivas, Logística e Desenvolvimento Territorial. In: Videira, S. L.; Costa, P. A. e Fajardo, S.(Orgs) Geografia Econômica: (re)leituras contemporâneas. Rio de Janeiro: Letra Capital,2011.

PORTO DO AÇU. Mapa de acesso ao Porto do Açú. Disponível em: <<https://portodoacu.com.br/fotos/>>. Acesso em 25/04/2019.