

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DO NORTE FLUMINENSE DARCY RIBEIRO  
(UENF)  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA POLÍTICA (PPGSP-UENF)**

**GUILHERME VASCONCELOS PEREIRA**

**EXTRATIVISMO E LOGÍSTICA NA PRIMEIRA DÉCADA DE OPERAÇÃO DO  
PORTO DO AÇU**

**CAMPOS DOS GOYTACAZES  
2024**



**Guilherme Vasconcelos Pereira**

**EXTRATIVISMO E LOGÍSTICA NA PRIMEIRA DÉCADA DE OPERAÇÃO DO PORTO  
DO AÇU**

**Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia Política Centro de Ciências do Homem, da Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro, como requisito parcial para a obtenção do título de Doutor em Sociologia Política.**

**Orientador: Prof. Dr. Ricardo André Avelar da Nóbrega**

**Campos dos Goytacazes  
2024**

## FICHA CATALOGRÁFICA

UENF - Bibliotecas

Elaborada com os dados fornecidos pelo autor.

P436

Pereira, Guilherme Vasconcelos.

"Extrativismo e logística na primeira década de operação do Porto do Açú" / Guilherme Vasconcelos Pereira. - Campos dos Goytacazes, RJ, 2024.

177 f. : il.

Inclui bibliografia.

Tese (Doutorado em Sociologia Política) - Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro, Centro de Ciências do Homem, 2024.

Orientador: Ricardo André Avelar da Nóbrega.

1. Desenvolvimento Econômico. 2. Desenvolvimento Regional. 3. Norte Fluminense. 4. Porto do Açú. I. Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro. II. Título.

CDD - 320

**Guilherme Vasconcelos Pereira**

**EXTRATIVISMO E LOGÍSTICA NA PRIMEIRA DÉCADA DE OPERAÇÃO DO PORTO  
DO AÇU**

**Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia Política Centro de Ciências do Homem, da Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro, como requisito parcial para a obtenção do título de Doutor em Sociologia Política.**

**Orientador: Prof. Dr. Ricardo André Avelar da Nóbrega**

---

Prof. Dr. Ricardo André Avelar da Nóbrega -UENF

---

Prof. Dr. Luiz César de Queiroz Ribeiro UENF/UFRJ

---

Prof. Dr. José Luís Vianna da Cruz UFF

---

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Érica Tavares da Silva Rocha UFF

---

Prof.Dr. Maracajaro Mansor Silveira UFF

**Campos dos Goytacazes  
2024**

## Resumo

PEREIRA, G.V; Extrativismo e Logística na primeira década de operação do Porto do Açú. **Tese (doutorado) Programa de Pós-Graduação em Sociologia Política**, Campos dos Goytacazes, UENF, 2024

As primeiras décadas do século XXI apresentam um conjunto de iniciativas na economia latino-americana delimitando a sua forma de inserção no mercado mundial. Esse período é marcado pela estratégia desenvolvimentista pautada na exportação de produtos primários, pressionando a demanda por estruturas capazes de dinamizar a produção e a circulação dessas mercadorias. Nesse contexto, intensificam-se os investimentos na exploração de recursos naturais, sobretudo aqueles com potencial energético e mineral. O presente trabalho analisa um dos empreendimentos lançados nesse contexto, o Porto do Açú, localizado em São João da Barra-RJ. O objetivo do trabalho é identificar os efeitos socioeconômicos do Porto do Açú em sua primeira década de operação à luz do extrativismo nos municípios de São João da Barra-RJ e Campos-RJ. A hipótese central é que as atividades portuárias realizadas no Açú se inserem na circulação de produtos primários mundialmente, produzindo impactos significativos na estrutura socioeconômica de Campos e São João da Barra. Como hipótese secundária emerge a criação e expansão do Porto do Açú, reflexo do impulsionamento das atividades extrativas no norte do estado do Rio, aumentando a demanda por eficiência logística. Como o porto está localizado na Bacia de Campos, o trabalho visa resgatar a relação entre a dinâmica portuária e a produção de energia. Assim, o recorte espacial se expande para além do município de São João da Barra, abrangendo também o município vizinho de Campos dos Goytacazes-RJ, historicamente beneficiado pelos recursos de extração de recursos naturais. Para realizar tal tarefa, faz-se necessária revisão bibliográfica em torno do histórico das atividades portuárias e função dos portos na dinâmica atual de circulação de mercadorias em nível mundial. Além disso, é preciso resgatar o debate em torno do desenvolvimento econômico no contexto latino-americano, buscando, através dos empreendimentos instalados na região, discutir a imbricação entre atividades de extração e estrutura portuária. Por fim, o trabalho resgata os dados pertinentes à estrutura econômica e ao emprego formal discutindo os efeitos produzidos no local com as atividades de extração de recursos naturais e portuárias. Os resultados mostram a estreita relação entre o Porto do Açú e as atividades de extração de recursos naturais voltadas à exportação. Nesse aspecto, o porto se apresenta como típico da estratégia de desenvolvimento econômico consolidada na América Latina, transformando o local onde o porto se instala em uma plataforma de exportação. Pressionando o ambiente, transformando as rendas locais e o emprego formal tanto em prol das atividades portuárias e de extração quanto de serviços relacionados a essas atividades, tais empreendimentos provocam mudanças profundas onde se instalam. Dessa maneira, busca-se contribuir para o debate entre as formas de interpretação dos acontecimentos que envolvem grandes projetos na região.

## **Abstract**

Porto do Açú in its first decade of operation, economic development and transformations in São João da Barra-RJ and Campos-RJ

The first decades of the 21st century saw a series of initiatives in the Latin American economy, defining the way it would enter the world market. This period is marked by a development strategy based on the export of primary products, putting pressure on the demand for structures capable of boosting the production and circulation of these goods. In this context, investments in the exploitation of natural resources intensified, especially those with energy and mineral potential. This paper analyzes one of the projects launched in this context, the Port of Açú, located in São João da Barra-RJ. The aim of the paper is to identify the socio-economic effects of the Port of Açú in its first decade of operation in the light of extractivism in the municipalities of São João da Barra-RJ and Campos-RJ. As the port is located in the Campos Basin, the work aims to recover the relationship between port dynamics and energy production. Thus, the spatial scope extends beyond the municipality of São João da Barra to include the neighboring municipality of Campos dos Goytacazes-RJ, which has historically benefited from the extraction of natural resources. In order to accomplish this task, it is necessary to review the literature on the history of port activities and the role of ports in the current dynamics of the circulation of goods worldwide. In addition, it is necessary to review the debate on economic development in the Latin American context, seeking to discuss the imbrication between extraction activities and the port structure through the enterprises installed in the region. Finally, the paper looks at data on the economic structure and formal employment, discussing the effects of natural resource extraction and port activities on the region. The results show the close relationship between the Port of Açú and natural resource extraction activities aimed at exports. In this respect, the port presents itself as typical of the economic development strategy consolidated in Latin America, transforming the site where the port is installed into an export platform. Putting pressure on the environment, transforming local incomes and formal employment both in favor of port activities and extraction or services related to these activities, such enterprises cause profound changes where they are installed. In this way, the aim is to contribute to the debate between the ways of interpreting the events involving major undertakings in the region.

## **Lista de Ilustrações**

**FIGURA 1** - Plataforma Logística Fluminense

**FIGURA 2** - EF-118

**FIGURA 3** – Bacias de exploração de petróleo e gás

**FIGURA 4** - Mapa polígono do pré-sal

**FIGURA 5**- Distribuição da produção de óleo e gás

**FIGURA 6** – Evolução VAB total Campos dos Goytacazes e São João da Barra (2006-2021), valores em mil reais (R\$1.000)

**FIGURA 7** – VAB Indústria e Serviços Campos e São João da Barra e participação dos setores no total em (%), 2006-2021

**FIGURA 8** - VAB Administração Pública, Defesa e Seguridade Social, Campos e São João da Barra e participação dos setores no total em (%), 2006-2021

**FIGURA 9** - Receitas do petróleo municípios Campos e São João da Barra 2014-2018 (R\$)

**FIGURA 10** – ISS municípios de Campos e São João da Barra 2014-2022

**FIGURA 11**- Mineroduto Minas-Rio

**FIGURA 12** - Distrito Industrial de São João Da Barra

**FIGURA 13** - Os donos do negócio

**FIGURA 14** - Placa de Obras Complexo Logístico e Industrial Farol - Barra do Furado

**FIGURA 15** - Porto Engenheiro Zephyrino Lavenère Machado Filho - Base de Apoio *Offshore* de Macaé

**FIGURA 16** - TEPOR Macaé

**FIGURA 17** - PORTO CENTRAL

**FIGURA 18**- Porto do Açú

**FIGURA 19**- Terminais *offshore*

**FIGURA 20** - Terminais *onshore*

**FIGURA 21** - Terminais com maior participação no total de movimentações portuárias no Açú

**FIGURA 22** - Movimentação por tipo nos terminais do Açú 2014-2023

**FIGURA 23** - Tipo de transação em viagem de Longo Curso

**FIGURA 24** - Movimentação Açú por tipo de mercadoria em 2023

**FIGURA 25** - Vazamento no mineroduto Minas-Rio



**FIGURA 26-** Movimentação T1- Terminal de Minério - AÇU 2014-2023

**FIGURA 27 -** Portfólio ACTEON

**FIGURA 28-** Movimentação Terminal TUP Intermoor 2014-2023

**FIGURA 29 -** Tipo de movimentação de cargas T3

**FIGURA 30 -** Movimentação Terminal TMULT e TCAR 2015-2023

**FIGURA 31-** T4 - Movimentação Terminal NOV *Flexibles* 2015-2023

**FIGURA 32 -** Movimentação Terminal T5 Technip 2015-2023

**FIGURA 33 -** Movimentação Terminal Petróleo 2016-2023

**FIGURA 34 -** Bp no Brasil

**FIGURA 35 -** Movimentação Terminal de combustíveis marítimos 2017-2023

**FIGURA 36 -** Cadeia de Valor Edison Chouest

**FIGURA 37-** Baias Cobertas B-Port

**FIGURA 38 -** Total movimentação Terminal Brasil Logística *Offshore*

**FIGURA 39 -** Embarcação BW-Manga atracada no Açú

**FIGURA 40 -** Movimentação Terminal de Regaseificação do Açú

**FIGURA 41-** Movimentação Terminal Dome

**FIGURA 42 -** Vista aérea GNA I e II

## **LISTA DE TABELAS**

**TABELA 1** - Municípios e População da Região Norte Fluminense

**TABELA 2** - Contratos Vigente Partilha da Produção

**TABELA 3** - Regimes de Concessão e Partilha de Produção

**TABELA 4** - População dos municípios de Campos e São João da Barra, 2000, 2010 e 2022

**TABELA 5** - Participação por Terminal em (%)

**TABELA 6** - Ranking 10 maiores destinos de caga do Porto do Açu

**TABELA 7** - Movimentação T1 - Terminal de Minério - AÇU 2014-2023

**TABELA 8** - Movimentação TUP Interdoor

**TABELA 9** - Movimentação T3 Terminal TMULT e TCAR

**TABELA 10** - Movimentação T4 - Terminal NOV Flexibles

**TABELA 11** - Movimentação no T5 - Terminal Technip

**TABELA 12** - Movimentação T6 - Terminal de Petróleo

**TABELA 13** - Movimentação Terminal de combustíveis marítimos

**TABELA 14** - Movimentação Terminal Brasil Logística Offshore

**TABELA 15** - Movimentação Terminal de Regaseificação do Açu

**TABELA 16** - Movimentação Terminal Dome

**TABELA 17** - Vínculos e Massa Salarial 2014-2022

**TABELA 18** - Massa Salarial por Vínculo em 31/12 2014-2022

**TABELA 19** - Estrutura CNAE 2.0

**TABELA 20** - Vínculos (V) e Massa Salarial (MS) Campos dos Goytacazes - 2014, 2018 e 2022

**TABELA 21** - Vínculos (V) e Massa Salarial (MS) São João da Barra - 2014, 2018 e 2022

**TABELA 22** - Vínculos (V) e Massa Salarial (MS) em % de Campos e SJB no Norte Fluminense e Estado do Rio de Janeiro - 2014, 2018, 2022

**TABELA 23** - Vínculos (V) estabelecimentos e Município de trabalho São João da Barra - 2022, por Subclasse CNAE 2.0

**TABELA 24** - Vínculos (V) estabelecimentos e Município de trabalho Campos dos Goytacazes - 2022 , por Subclasse CNAE 2.0

## Sumário

INTRODUÇÃO.....	11
CAPÍTULO 1 - GRANDES INVESTIMENTOS, EXTRATIVISMO E LOGÍSTICA, DESENVOLVIMENTO PARA QUEM? .....	14
1.1 - Ciclos econômicos e formação estrutural do Norte Fluminense .....	17
1.2 - Novo ciclo extrativismo e região de “fora pra dentro” .....	24
1.3 - Bacia de Campos .....	29
1.4 - População e Valor Adicionado Bruto Campos e São João da Barra .....	38
1.5- Finanças municipais .....	47
CAPÍTULO 2 —DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E EXTRATIVISMO .....	52
2.1 - Desenvolvimentismo e pensamento econômico.....	52
2.2 - Pós-Segunda Guerra .....	59
2.3 — Desenvolvimento econômico na América Latina.....	65
2.4 - Desenvolvimentismo: do nacional ao local, do local ao global .....	71
2.5 - As reconfigurações e adições do prefixo “neo”, o neodesenvolvimento .....	79
2.6 - Do clássico ao novo: Neoextrativismo .....	82
2.7 - As contradições do desenvolvimento econômico.....	87
CAPÍTULO 3 – PORTO DO AÇU E DINÂMICA PORTUÁRIA ATUAL.....	91
3.1 - Os portos e as cidades portuárias.....	91
3.2 - Novas demandas e nova regulação portuária no Brasil.....	97
3.3 - Do projeto Minas-Rio às mudanças atuais, histórico do Porto do Açú.....	99
CAPÍTULO 4 - DEZ ANOS DE ATIVIDADES PORTUÁRIAS: UM BALANÇO.....	108
4.1 - Novas demandas logísticas e concorrência portuária no Rio de Janeiro.....	108
4.2 - Porto, petróleo (e gás).....	115
4.3 - O Porto do Açú estrutura atual .....	120
4.4 - Estrutura do emprego formal.....	151
4.5 - Privatizações e novo contexto extrativismo .....	161
CONCLUSÃO.....	163
REFERÊNCIAS .....	164

## INTRODUÇÃO

A região Norte Fluminense, localizada ao norte do interior do Estado do Rio de Janeiro, tornou-se, historicamente conhecida no país pela monocultura da cana-de-açúcar, com a centralidade da ação política monopolizada pelas elites do município de Campos dos Goytacazes. Entretanto, a partir da década de 1970, a atividade sucroalcooleira entra em declínio, e a região passa a receber influência do complexo de produção de exploração de petróleo em Macaé.

Historicamente descrita como região Norte Fluminense, o destaque econômico passa pelas atividades associadas à extração de recursos naturais. Desde a instalação dos empreendimentos na região, houve intenso debate sobre seus efeitos no desenvolvimento econômico. Concomitantemente, a produção acadêmica na região se debruça sobre a discussão dos efeitos e dos conflitos desencadeados, muitas vezes, sob perspectivas distintas, sejam elas econômicas, urbanas, territoriais ou ambientais.

O presente trabalho visa contribuir para o debate sobre o território, a transformação dos investimentos, as formas de vida, de moradia, de produção e reprodução da vida no espaço regional. Mesmo que sob a lógica do desenvolvimento econômico, o objetivo do trabalho consiste em compreender a dinâmica da primeira década de operação do Porto do Açúcar e seus efeitos nos municípios de São João da Barra e Campos dos Goytacazes desde então.

Além disso, contribui para a reflexão acadêmica ligada às formas de resistência e enfrentamento desses impactos bem como às possibilidades que o local tem de enfrentar essa expropriação do território por forças externas. Busca também resgatar os dados pertinentes às atividades portuárias e identificar a relação entre os Grandes Investimentos (GI) realizados na região e os municípios em questão, levantar dados referentes ao emprego formal e identificar as atividades econômicas com maior participação local.

Pretende-se argumentar, ao longo do trabalho, que o empreendimento está inserido em uma determinada dinâmica do capitalismo, na qual, cada vez mais, os lugares se tornam vulneráveis aos ditames do grande capital. Para compreender a lógica desenvolvimentista que sustenta a realização, operação desses empreendimentos e as suas consequências nos lugares onde se inserem, é necessária a utilização de várias perspectivas. Os impactos no território,

como no uso do solo, nas relações econômicas, sociais e políticas, tornam necessária a utilização de diferentes perspectivas para analisar os empreendimentos.

A instalação desses empreendimentos geralmente caminha junto à expectativa de redenção do lugar, inserindo-o na modernidade e gerando progresso para a região. No entanto, as regiões onde são implantados os GI, sofrem com desestruturação das atividades econômicas preexistentes, crescimento desordenado da população, desemprego, favelização, marginalização social e, quase sempre, degradação ambiental.

Contudo, esse contexto não é exclusivo do Norte Fluminense, pois a especialização da região nessas atividades reflete uma tendência econômica extensível ao país e, para além disso, à América Latina. O conceito de neoextrativismo, debatido na América Latina, apresenta continuidade e rupturas em relação ao extrativismo clássico: é continuidade, pois a história econômica da região é marcada pela exploração dos recursos naturais, associados às oportunidades de crescimento econômico e papel do Estado no desenvolvimento; e representa rupturas, pois a atual dinâmica de reprodução e acumulação do capital promove uma série de pressões ao território e à exploração de recursos naturais, resultando em uma diversidade de conflitos econômicos, sociais e políticos. Assim, o presente trabalho visa contribuir para a interpretação dos efeitos dos empreendimentos a partir de uma perspectiva na qual é possível incluir mais dimensões de análise.

Para compreender a atual dinâmica de transformação da região, é oportuno o resgate bibliográfico adequado pertinente ao tema de desenvolvimento econômico, posteriormente aos processos ocorridos desde o início das obras para a instalação do Porto em São João da Barra e sua relação com as atividades extrativas. Faz-se necessário, também, o resgate da produção acadêmica em torno da abordagem neoextrativista, seus aspectos históricos e o conjunto de análises relacionadas à realidade da América Latina, abordando as perspectivas e as possíveis escalas de dimensão nas quais a análise é pertinente, priorizando o recorte local/regional. Nesse aspecto, o recorte utilizado no presente trabalho envolve os municípios de Campos e São João da Barra, tendo em vista a contribuição do neoextrativismo.

Em um segundo momento, utiliza-se a pesquisa estatística descritiva, em séries históricas representativas, incluindo os dados demográficos e socioeconômicos, como perfil da economia, mercado de trabalho e renda concernentes à região. Essa etapa envolve consulta a bases de dados, como o Relatório Anual de Informações Sociais do Ministério do Trabalho e Emprego (RAIS/MTE) e o Cadastro Geral de empregados e desempregados (CAGED); aos

dados dos vínculos de empregos formais por Classificação de Atividades Econômicas (CNAE); à Sidra, com os dados de Valor Adicionado dos municípios; Siconfi e Infroyalties, para resgatar as receitas municipais e repasses como *royalties* e participações especiais nas cidades que abrigam os empreendimentos tratados no trabalho.

O período estudado tem início no ano seguinte ao anúncio da implantação do Porto do Açú, ou seja, no ano de 2006, indo até o ano de 2021. Os dados devem ser sistematizados e interpretados com apoio do *software* LibreOffice Planilhas. Para cumprir os objetivos propostos no trabalho, o método para análise escolhido é o dedutivo, partindo do geral para o específico, ou seja, partindo da literatura alusiva ao desenvolvimento e ao neoextrativismo na América Latina. Com base nela, relacionam-se as transformações ocorridas no território em vista do processo de implantação dos empreendimentos na Região Norte Fluminense.

A questão principal do trabalho é compreender a nova etapa histórica de circulação de mercadorias, como o petróleo, a partir do Porto do Açú. O presente trabalho possui como hipótese central que as atividades portuárias realizadas no Açú se inserem na circulação de produtos primários mundialmente, produzindo impactos significativos na estrutura socioeconômica de Campos e São João da Barra. Como hipótese secundária, a criação e expansão do Porto do Açú é reflexo do impulsionamento das atividades extrativas no norte do estado do Rio, aumentando a demanda por eficiência logística. Durante o início do século XXI o estudo se debruça sobre a primeira década de operação do Porto do Açú sob a luz do debate em torno da extração de recursos naturais e do desenvolvimento econômico de São João da Barra e Campos dos Goytacazes.

Quanto à estrutura, o trabalho se apresenta da seguinte forma: no primeiro capítulo encontra-se a apresentação do problema da pesquisa; no segundo capítulo é retratado o histórico do conceito de desenvolvimento econômico sob ponto de vista crítico em torno dos seus efeitos; no terceiro capítulo pretende-se aprofundar a discussão em torno das atividades portuárias na atual dinâmica de circulação de mercadorias incluindo o empreendimento localizado em São João da Barra; no quarto, é realizado o resgate da instalação e das operações portuárias do Açú desde 2014, oferecendo uma análise dessa primeira década de ações portuárias. Pretende-se ainda, apresentar os dados pertinentes à estrutura econômica regional estabelecendo a relação com os capítulos apresentados anteriormente.

## **CAPÍTULO 1 - GRANDES INVESTIMENTOS, EXTRATIVISMO E LOGÍSTICA, DESENVOLVIMENTO PARA QUEM?**

O presente capítulo visa privilegiar o recorte histórico do território. Nesse sentido, responderá às questões representando os municípios de Campos e São João da Barra, o que motiva essa escolha? Quais características históricas, sociais e políticas são compartilhadas pelos municípios? O que são Grandes Investimentos e qual é a sua relação com os municípios?

O presente trabalho possui como hipótese central que as atividades portuárias realizadas no Açu se inserem na circulação de produtos primários mundialmente, produzindo impactos significativos na estrutura socioeconômica de Campos e São João da Barra. Como hipótese secundária, a criação e expansão do Porto do Açu é reflexo do impulsionamento das atividades extrativas no norte do estado do Rio, aumentando a demanda por eficiência logística. Durante o início do século XXI, o estudo se debruça sobre a primeira década de operação do Porto do Açu sob a luz do debate em torno da extração de recursos naturais e do desenvolvimento econômico de São João da Barra e Campos dos Goytacazes.

Os municípios de Campos dos Goytacazes e São João da Barra estão localizados ao norte da capital fluminense; nesse sentido, regionalmente os municípios integram a chamada Região Norte Fluminense. Desde a consolidação do complexo sucroalcooleiro, por abrigar empreendimentos do tipo, os Grandes Investimentos (GI) têm tido um papel importante na região. A partir dos anos 1970 houve um esforço para inseri-la na dinâmica de produção e circulação de mercadorias em escala mundial. Mesmo sendo instalados em momentos distintos, os empreendimentos expõem as características essenciais do capitalismo mundial e sua relação com os lugares.

Houve primeiramente um esforço de iniciar a exploração e a produção de petróleo, o GI foi instalado no município de Macaé com a chegada da Petrobras, indústria ligada à exploração e produção de petróleo e gás. O segundo momento se deu com a construção do Complexo Portuário e Logístico do Açu (CLIPA), mais popularmente conhecido como Porto do Açu, com o objetivo de facilitar a exportação de *commodities*. Cabe destacar que o primeiro empreendimento possui significativas diferenças em relação ao segundo. Nesse sentido, apesar de constituir um GI, este último apresenta características distintas do que fora instalado em Macaé.

O desenvolvimento econômico da região é pautado pela inserção de Grandes Investimentos ligados a atividades de extração de recursos naturais para a exportação. Essa relação provoca profundas mudanças na estrutura dos locais que abrigam os empreendimentos, pois o “desenvolvimento econômico” marca o aprofundamento das relações capitalistas. Tais investimentos realizados no território tornaram-se centro do debate nos municípios onde estão inseridos. Diversos trabalhos acadêmicos e debates político-econômicos sobre a região discutem seus efeitos em uma tentativa de compreender os benefícios e os prejuízos resultantes. As pesquisas desenvolvidas buscam compreender não somente a estrutura local, mas os possíveis desafios a serem enfrentados no futuro em torno dessa dinâmica.

Os debates em questão são realizados em torno do recorte geográfico, partindo do modelo de regionalização do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de 1989, discutindo, portanto, a Mesorregião Norte Fluminense. A literatura alusiva aos efeitos dessas atividades destaca o modo como as estruturas econômica, social e política da região tornam-se dependentes e submetidas aos interesses do mercado. Essas, por sua vez, são influenciadas pela estrutura transnacionalizada das empresas que atuam no segmento de extração de recursos naturais. Piquet (2021) identifica essa situação desde a instalação do complexo de produção e exploração de petróleo e gás na Bacia de Campos:

Nesse mundo corporativo, o papel central é exercido pelas chamadas petroleiras (*oil companies*), que constituem um poderoso grupo de empresas transnacionais, tais como Shell, Petrobras e BP. Elas detêm o capital e a tecnologia e contratam serviços - como os de sísmica, de perfuração e outros - de empresas altamente especializadas, que, por sua vez, também eram em oligopólios internacionais, dado o nível de complexidade tecnológica exigido em suas operações. (PIQUET, 2021, p. 14)

O momento de inserção na economia mundial resulta de uma série de fatores internos e externos. Em geral, os GI consolidam o processo de apropriação de recursos naturais e humanos onde se inserem. Nesses espaços, prevalece a lógica estritamente econômica, orientada por relações exógenas ao lugar escolhido para abrigar o empreendimento. O resultado da predominância da ação exógena ao lugar é a produção de enclaves, pois as determinações do tal empreendimento não são expressões das forças econômicas, políticas e sociais do lugar. Vainer e Araújo (1992) vão além; mais do que determinar um somatório de efeitos negativos, esses enclaves modernos tendem a romper as tramas e cadeias que conformam antigas regionalizações, substituindo-as por outras, constituídas a partir deles.



São, desse modo, instrumentos ativos do (re)ordenamento territorial, mesmo que o espaço transformado não seja objeto explícito de planejamento (VAINER e ARAÚJO, 1992, p. 35)

Nesse contexto, autores como Piquet (2021), Almeida e Cruz (2021) e Cruz (2020), destacam a produção dos chamados “enclaves” regionais em virtude da influência dessas atividades. Do ponto de vista econômico, as atividades de extração promovem baixa integração à dinâmica econômica pré-existente no território. Entre as formas mais conhecidas de integração das atividades extrativas com a economia local, na região, possui destaque a distribuição de *royalties*.

Gudynas (2019) argumenta que, nas primeiras décadas do século XXI, a instalação desse tipo de empreendimento em toda América Latina é promovida com objetivo de facilitar o comércio das *commodities* e seu envio para o exterior. De acordo com Arboleda (2018) e Svampa (2020), isso se apresenta como consequência da forma de inserção dos países da América Latina na economia mundial e da adesão à estratégia desenvolvimentista sustentada por investimentos na estrutura de exploração e exportação de recursos naturais.

As compensações pela exploração dos recursos minerais na forma de *royalties* e participações especiais são distribuídos no Brasil entre os municípios onde a exploração marinha é confrontante com o território, estados e o governo federal. De acordo com Almeida e Cruz (2021):

Em 1997, foi sancionada a Lei nº 9.478, denominada Lei do Petróleo (BRASIL, 1997), que extinguiu o monopólio estatal da Petrobras na E&P de petróleo e gás e, em contrapartida, dobrou o percentual dos royalties, parcela devida pelas empresas da produção por poço, e instituiu as Participações Especiais, que constituem um adicional sobre a produção dos poços mais rentáveis. Um pequeno número de municípios privilegiados passou a receber valores extremamente elevados, situando-os entre os municípios de maior orçamento per capita – em alguns casos, também em valores absolutos – do País (ALMEIDA e CRUZ, 2021, p. 15)

Essa realidade da distribuição dos recursos levou os municípios beneficiados a serem conhecidos como “petrorentistas”. Os municípios de Campos e São João da Barra constam como aqueles que recebem *royalties* e participações especiais. Os valores recebidos reacenderam as disputas das elites locais pela apropriação desses recursos, promovendo uma série de desafios para o poder público local em mediar os interesses em torno das receitas de petróleo.

A instalação dos empreendimentos na região, até então denominada Norte Fluminense, é um símbolo de um processo característico da essência do capitalismo, sua necessidade constante de expansão e de ampliação da reprodução do próprio capital. Nesse aspecto, novas categorias e outros impactos tornam-se presentes, como a formação urbana, as redes construídas entre os municípios, alterando a dinâmica de circulação de pessoas, mercadorias, capital etc. O reconhecimento dessa transformação modifica a forma de regionalização (OLIVEIRA, 2008).

### 1.1 - Ciclos econômicos e formação estrutural do Norte Fluminense

A estrutura dos municípios de Campos e São João da Barra e a dinâmica portuária só podem ser compreendidas a partir do estudo do histórico econômico e político desses municípios e o seu contexto regional, nacional e internacional. No início do século XXI, Rosendo e Carvalho (2004) produziram um trabalho indicando a compreensão da Região Norte Fluminense em três ciclos de crescimento econômico, dos quais dois estavam associados à produção de açúcar e álcool, e o último à ascensão das atividades extrativas.

Essa estrutura cíclica compreende o período de formação e de fragmentação da região delimitando suas fronteiras e produzindo a estrutura social dos municípios nela inseridos (CRUZ, 2003). Segundo os autores, o primeiro ciclo teria ocorrido no século XIX, entre 1850 e 1890; o segundo, na primeira metade do século XX, entre 1920 e 1960. O terceiro ciclo, no trabalho dos autores, inicia com os investimentos na indústria petrolífera na Bacia de Campos, estando ainda em vigência quando da conclusão da obra (ROSENDO e CARVALHO, 2004). Com apoio nessa visão, este trabalho propõe ainda a leitura de um novo ciclo.

Atualmente a chamada Região Norte Fluminense é composta por nove municípios. sendo o maior entre eles o município de Campos dos Goytacazes (Tabela 1).

Tabela 1 Municípios e População da Região Norte Fluminense

Município	População
Campos dos Goytacazes	483.551
Carapebus	13.847
Cardoso Moreira	12.958
Conceição de Macabu	21.104
Italva	14.073

Macaé	246.391
São Fidélis	38.939
São Francisco do Itabapoana	45.059
São João da Barra	36.573
<b>Total</b>	<b>912.495</b>

Fonte: Elaborado pelo autor, com base no IBGE (2024)

Para compreender o cenário atual dessa região e os municípios que a compõem, deve-se entender o processo de ocupação do seu espaço enfatizando as características econômicas e políticas que distinguem essa região e principalmente os municípios de Campos e São João da Barra, foco de análise deste estudo. Segundo Rosendo e Neto (2004), a história da região, a partir da colonização portuguesa, tem início em 21 de dezembro de 1501 com a chegada dos portugueses à localidade que hoje é o município de Macaé. Sua ocupação é iniciada posteriormente com a fundação, em 1538, da Vila da Rainha, onde hoje se encontra o município de São Francisco do Itabapoana. No entanto, os primeiros esforços de ocupação foram impedidos pelos nativos indígenas que resistiram ao processo de invasão e ocupação estrangeira no território em que viviam (ROSENDO e NETO, 2004).

A resistência por parte dos indígenas nativos e o retorno de Pero de Góis à Portugal fizeram com que as terras fossem abandonadas. Somente a partir de 1633, as terras são novamente ocupadas e iniciadas atividades de pecuária. No período de controle dos “Sete Capitães”<sup>1</sup>, a criação do gado e o plantio de cana foram as principais atividades desenvolvidas. De acordo com Soffiati (2012), Oliveira Viana (2005) e Costa (2018), a permanência dos colonizadores à época deveu-se ao sucesso econômico obtido no período com a produção regional abastecendo a cidade do Rio de Janeiro.

Com a introdução da pecuária, a ocupação do território foi se consolidando até a fundação da Vila de São Salvador e da Vila de São João da Barra. Os autores apontam que a produção da época obedecia uma dinâmica colonialista e, por extensão, mercantilista, sendo, nesse sentido, seu objetivo a manutenção de superávits na balança comercial. Para os autores,

<sup>1</sup> Os Sete Capitães são identificados por Lamego como senhores de engenho na Guanabara, e que em função de alguns deles terem lutado “contra franceses, tamoios e tupinambás no Rio de Janeiro, em fins do século XVI”, foram nomeados “capitães de vários troços”. São eles: Miguel Aires Maldonado, Miguel da Silva Riscado, Antônio Pinto Pereira, João de Castilho, Gonçalo Correia de Sá, Manuel Correia e Duarte Correia, que “requerem e obtêm, em 1627, sesmarias na capitania abandonada, realizando a primeira visita em 1632”.

a cana-de-açúcar, nesse contexto, despontou como negócio ideal para os objetivos mercantilistas em substituição à pecuária.

Esse cenário proporciona a formação da estrutura social local, a qual basicamente reproduzia a mesma estrutura característica do período colonial do Brasil, constituída de grupos sociais divididos entre aristocracia rural, burguesia mercantil, clero e os escravizados servindo como mão de obra para a produção local (ROSENDO e NETO, 20004). Durante o século XVII e até meados do século XVIII, o cenário regional foi marcado pelas disputas e lutas entre os proprietários de terra e o Donatário local em questões ligadas à cobrança de impostos e posse das terras.

O município de Campos dos Goytacazes, o maior município do NF em área, alcançou crescente importância no cenário regional, nacional e local ao longo do tempo (SILVA e HASENCLEVER, 2018). Esse fato decorre dos períodos de expansão das atividades de cultivo de cana-de-açúcar que colocou o município em evidência nacionalmente. Cabe destacar que a produção canavieira iniciada no século XVII (LAMEGO, 1945) expandia-se até o território que hoje pertence aos municípios que adquiriram a emancipação de Campos.

A atividade de monocultura contribui para a formação da estrutura social e política da região, além da econômica, a seguir,

A partir disso, produziu-se uma estrutura social na qual a classe proprietária, formada pela aristocracia rural (os senhores de engenho do período colonial que, posteriormente, durante o Império, darão lugar aos barões do açúcar) e o clero (grande proprietário de terras e produtor de açúcar, através das ordens jesuíta e beneditina), exercia importante papel de polarização e influência sobre os demais estratos sociais (a burguesia mercantil nascente, responsável pelas intermediações comerciais e financeiras dos povoados do Norte Fluminense com o restante da colônia e a metrópole, os mestiços livres e os negros africanos). Construiu-se uma estrutura social, ainda nesse período, marcada por relações de polarização, hierarquização, estratificação e elitismo, reproduzindo as características gerais da sociedade colonial brasileira nas áreas organizadas ao redor da produção canavieira. (PASSOS, 2011, p. 21)

A relação entre a produção local e a burguesia comercial se consolidou com essa estrutura. A produção local era dirigida pelos senhores de engenho, os quais realizavam o consumo de produtos de luxo, escravos, insumos e equipamentos todos de um mesmo comerciante, que também era responsável pela exportação dos produtos do engenho. Essa dinâmica gerou a dependência entre a produção e o comércio, visto que o padrão de consumo

dos senhores de engenho tornava necessário o adiantamento das mercadorias em troca da produção ainda não realizada (ROSENDO e NETO, 2004).

Considerando tais características, é possível compreender a permanência de alguns elementos. Nesse aspecto, a questão regional é atravessada pelo seu “fechamento” econômico político (CRUZ, 2003). A forma de regionalização proposta por Oliveira (2008) apenas contribui para entender historicamente o reconhecimento da região. Para o autor, a economia política é o fator essencial para compreender a dinâmica do território. Dessa forma, a economia política em torno da atividade canavieira é uma referência significativa para compreender a atual dinâmica dos municípios de Campos e São João da Barra. Durante o período de auge e dominância das atividades ligadas ao plantio da cana, essa atividade monopolizou os recursos regionais em prol dela.

Outro fator relevante para o “fechamento” da região Norte Fluminense vem a reboque da transferência da corte portuguesa para o Brasil. Com a chegada da família real houve crescimento da população do Rio de Janeiro e, por extensão, a demanda por alimentos e por produção oriunda do Norte Fluminense. A necessidade de expansão da produção produziu efeitos importantes para a região, como o aumento de pessoas escravizadas e de equipamentos.

Nesse contexto se dá o primeiro auge da economia Norte Fluminense. Os engenhos passaram por um processo de modernização com a introdução do engenho a vapor aliado ao uso intensivo de mão de obra escravizada. Destaca-se que a utilização dessa mão de obra é apontada por Rosendo e Neto (2004) como um alicerce da economia colonial, pois, ao mesmo tempo em que ela gerava lucros comerciais através do comércio de pessoas escravizadas, a utilização desse tipo de mão de obra interditava a necessidade do estabelecimento de salários acima do necessário à subsistência.

Durante o século XIX o município de Campos se torna um dos mais importantes do Brasil, chegando a ser, ao final do período, o 4º município mais populoso. Até a abolição da escravatura, 43% da população vivia em condição de escravidão; em 1850, quando ocorre a proibição do tráfico de escravos no país, havia 30.595 pessoas nessa condição em Campos. Mesmo após a Lei Eusébio de Queiroz, ocorria o tráfico clandestino e depois da lei do Ventre Livre (1871), em 1872, havia ainda 35.593 escravizados no município.

A lucratividade da produção açucareira centralizou a economia da região e desarticulou a produção de subsistência que ocorria concomitante ao plantio de cana. Desde então, o desinteresse por outras atividades reduziu a pressão pelo uso da terra, e sua conquista para a realização de diversas atividades foi substituída pela expansão da cana, o que transformou a rotina e os hábitos de vida da população local. Para Costa (2018), o processo de ocupação e desenvolvimento da produção do açúcar suplantou a criação do gado na região, atividade que deu início à ocupação das terras.

O crescimento da atividade modifica esse sentido e inaugura a corrida pela construção de engenhos. A realização da atividade canavieira juntamente com a estrutura fabril modifica a relação entre os trabalhadores da região, que passam a ter sua atividade rotineira determinada pelo ritmo de produção dos engenhos. Costa (2018) destaca que a instalação dos engenhos provocou a expulsão dos lavradores. Lamego aponta para os conflitos entre os pequenos proprietários e os engenhos instalados na região.

O homem pode vencer o homem, porém não quando este se alia à máquina. E é isto o que vai suceder. Desde o advento dos engenhos a vapor, o que se passa na planície nada mais é que a luta da enxada contra o maquinismo. Do senhor de engenhoca contra o senhor de engenho. Deste contra o usineiro. E, afinal, de toda a grande massa proletarizada dos descendentes daqueles que invadiram e amansaram a terra, contra umas duas dezenas de ocupantes atuais das grandes fábricas modernas, em sua quase totalidade chegadiços, que enfeudaram toda a planície a desmedidas ambições... Continuar contando simples fatos históricos até a época atual seria ter de repeti-los em face dessa evolução, na parte em que trataremos das repercussões sociais decorrentes da modificação do ambiente pelo trabalho. (LAMEGO, 1945, p. 85)

Apesar dessa desarticulação de outras atividades agrícolas, novos investimentos em transporte foram realizados, como a criação da Companhia Macaé-Campos e o escoamento da produção com barcos a vapor pelo Rio Paraíba do Sul até São João da Barra e de lá remetidos ao Rio de Janeiro (ROSENDO e NETO, 2004). Lamego (1945) aponta que havia uma integração entre a produção de Campos e o município de São João da Barra. Segundo o autor, as duas vilas se completavam. Portanto, a atividade portuária, iniciada no século XVII, em São João da Barra, estava diretamente ligada à produção agrícola, primeiramente de Campos, mas, posteriormente, de São Fidélis e de Cantagalo (PLUHAR, 2010).

As atividades portuárias sustentaram a economia do município de São João da Barra por um longo período. O auge do Porto de São João da Barra ocorreu entre 1840 e 1860; sua

posição de destaque era reflexo da necessidade de aumentar a eficiência no escoamento da produção, o que, por sua vez, acabava movimentando o comércio local (PESSANHA, 2013). No entanto, a expansão das ferrovias representou a substituição do transporte aquaviário em virtude da capacidade de transporte de mercadorias, promovendo o declínio das atividades portuárias no final do século XIX.

O declínio das atividades portuárias é também em parte causado pelo arrefecimento da economia do Norte Fluminense com a perda da mão de obra escravizada após a abolição da escravatura em 1888. Assim, são revelados também os problemas surgidos no que diz respeito às relações de trabalho instituídas nessa região, após séculos de exploração e convívio com a herança escravocrata, depreciando o trabalho e rebaixando as remunerações (CRUZ, 2003). Esse cenário marca o fim do primeiro ciclo da cana no final do século XIX.

Apesar do declínio, no final do século XIX, a produção canavieira ainda contava com subsídios proporcionados pelo governo imperial. Nesse contexto foi impulsionada a criação das usinas de açúcar que viriam a ser beneficiadas no início do século seguinte. Durante o Governo de Getúlio Vargas, no contexto da Revolução de 30, foi criado o Instituto Nacional de Açúcar e Alcool, com o governo interferindo diretamente na produção do insumo, estabelecendo cotas. Nesse período, deu-se o segundo auge da economia norte fluminense, e Campos despontou como responsável pela maior produção municipal de açúcar em todo o Brasil (ROSENDO e CARVALHO, 2004).

De acordo com Cruz (2003), a criação do IAA foi uma das respostas do governo brasileiro à crise de 1929, havendo sido realizadas, segundo o autor, intervenções orquestradas em 1933. O resultado foi a criação não apenas do IAA, mas também do Departamento Nacional de Café. Essas intervenções também serviram para fortalecer as oligarquias locais, situação que perdurou até a II Guerra Mundial, quando a produção começa a se deslocar para o estado de São Paulo.

Dado o aumento da concorrência na produção, a participação de Campos no mercado nacional diminuiu durante os anos 1950. Na década seguinte, com o cenário internacional favorável à produção nacional, houve novas tentativas de reequipar a indústria canavieira e a reformulação do setor. O governo permitiu novas fusões de usinas e abriu créditos para o financiamento. Cruz (2003) aponta que esses processos, no entanto, proporcionaram o “superdimensionamento das instalações” alavancando novos endividamentos.

Esse cenário é importante para compreender a dinâmica de apropriação dos recursos

pela elite local e as articulações que surgem em torno dos interesses desse grupo. Em seu trabalho, Cruz (2003) apresenta:

O ângulo de análise explorado nesta tese é o das mediações internas desse processo de modernização, no plano do regionalismo, ou seja, do espaço de articulação das elites locais no sentido da instauração da região norte fluminense, da qual se tornam porta-vozes legítimas e reconhecidas, para dentro e para fora da região, através das articulações das escalas de poder, configurando um projeto de desenvolvimento regional, no qual os interesses da agroindústria açucareira são impostos como os interesses regionais gerais, nos planos social e territorial (CRUZ, 2003, p.78)

O autor defende que, ao longo do processo de formação do Norte Fluminense, no período por ele estudado (1970-2000), tanto a ideia de região quanto a de desenvolvimento estavam diretamente atreladas à visão do grupo regional dominante, reproduzindo, portanto, os seus próprios interesses para o território. Apesar disso a economia relacionada à produção de açúcar já se encontrava em declínio, e a última saída se daria pelo Programa Nacional do Alcool - Proálcool.

A instauração do Proálcool acentuou a concentração de renda regional ao mesmo tempo em que as elites agroindustriais reafirmavam o discurso de crise no setor. Durante a década de 1980, o debate regional em torno da decadência da indústria sucroalcooleira, concomitante à redemocratização do Brasil, reacendeu as disputas por recursos para os municípios. Nesse período, a região NF ficou conhecida como “região-problema” (CRUZ, 2003), e ocorreu também o processo de emancipação de diversos municípios da região. Os municípios de Cardoso Moreira, Italva e São Fidélis emanciparam-se do município de Campos dos Goytacazes, e São Francisco do Itabapoana emancipou-se de São João da Barra.

Além do exposto anteriormente, o início das operações na Bacia de Campos e a chegada da Petrobras tiveram um efeito significativo para as elites locais em termos de concorrência de projeto de desenvolvimento para a região e de apropriação dos recursos. Foi assim, inaugurada uma nova disputa em torno do complexo industrial que viria a monopolizar os esforços regionais (CRUZ, 2003).



## 1.2 - Novo ciclo extrativismo e região de “fora pra dentro”

Falar de desenvolvimento, nos termos da América Latina, está intrinsecamente relacionado ao processo histórico das atividades extrativas. Nesse sentido, os Grandes Investimentos realizados em virtude dessas atividades, como será abordado a seguir, são instrumentos empíricos para a realização de um anunciado desenvolvimento ao longo do tempo, carregando em si uma determinada noção de progresso. Contudo, a ideia de desenvolvimento nasce muito antes da segunda metade do século XX. No fundo, mas com diferentes formas, trata-se de uma ideia que remonta à própria origem do sistema interestatal capitalista e que deve ser entendida “como parte intrínseca da visão de progresso que formou e ainda forma a modernidade capitalista.” (PRADO, 2020, p. 44).

Desse modo, compreender o desenvolvimento econômico, em qualquer recorte relacionado à América Latina, exige um esforço de investigação acerca das relações econômicas e sua forma de organização mundial. Essa característica desperta a herança colonial, inclusive o próprio desenvolvimento é um conceito determinado e construído de fora para dentro do território em questão, com suas diretrizes produzidas a partir da necessidade de expansão do capitalismo mundialmente. Como um fenômeno histórico do modo de produção capitalista, neste capítulo encontra-se o esforço em reconstruir os caminhos teóricos e metodológicos do desenvolvimento econômico ao longo da história.

O quadro regional inicia o processo de transformação mais profunda de sua estrutura em virtude da busca pelo desenvolvimento econômico. Nesse sentido, o processo de realização do desenvolvimento nacional, sobretudo o II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND), afeta diretamente a região em questão (CARNEIRO, 2002). Os esforços nacionais em aumentar a oferta e baratear o custo dos bens primários e os dois choques do petróleo, ocorridos nos anos 1970, intensificaram a busca pela *commodity* no país.

A descoberta do petróleo na Bacia de Campos promoveu o deslocamento de equipes e recursos espalhados pelo Brasil com objetivo de concentrar os esforços de exploração e produção de petróleo nos campos do estado do Rio de Janeiro. A instalação do complexo de produção e exploração de petróleo e gás em Macaé pela Petrobras e demais empresas relacionadas às atividades de extração do mineral inaugurou uma nova realidade para todos os municípios que posteriormente foram considerados confrontantes à produção de petróleo. (PESSÔA, 2017)

Cruz (2003) aponta que a instalação da Petrobras em Macaé em um primeiro momento impactou a construção civil no município de Macaé, tendo também influenciado a força de trabalho oriunda da antiga Escola Técnica Federal de Campos – ETFC, com a maioria da força de trabalho residente em Campos dos Goytacazes. Especificamente em Macaé os efeitos se deram primeiramente na infraestrutura urbana com o aumento do preço dos terrenos, das construções, dos imóveis e dos aluguéis, resultando no agravamento da urbanização precária da população local.

Surgem, assim, diversas questões em torno da realização e operação desses empreendimentos, como por exemplo, quais as consequências desses fatores para a dinâmica regional. Nesse contexto, os GI, desde a década de 1970, são os instrumentos que materializam os projetos de desenvolvimento econômico. Fazendo um paralelo entre as características do desenvolvimentismo, é possível identificar as mudanças na estrutura dos próprios investimentos. Enquanto o desenvolvimentismo possui um caráter nacionalista e impulsionado pelo Estado, os empreendimentos são realizados pelas empresas estatais com suas diretrizes definidas pelo planejamento do governo. Entretanto, o deslocamento do desenvolvimento também alterou as características dos GI. No século XXI, os negócios são realizados com maior participação do setor privado e controlados por agentes nacionais e internacionais.

Almeida e Cruz (2021) argumentam que, a partir da década de 2000, os investimentos em infraestrutura ganharam destaque no país. Tais investimentos eram viabilizados, majoritariamente, por recursos federais, com objetivo de incentivar a inserção do Brasil na economia internacional. Nesse mesmo período, o país foi beneficiado pelo contexto externo favorável impulsionado pela demanda chinesa por produtos primários, tornando o Brasil um dos principais exportadores mundiais de produtos desse tipo, como minerais e agroindustriais.

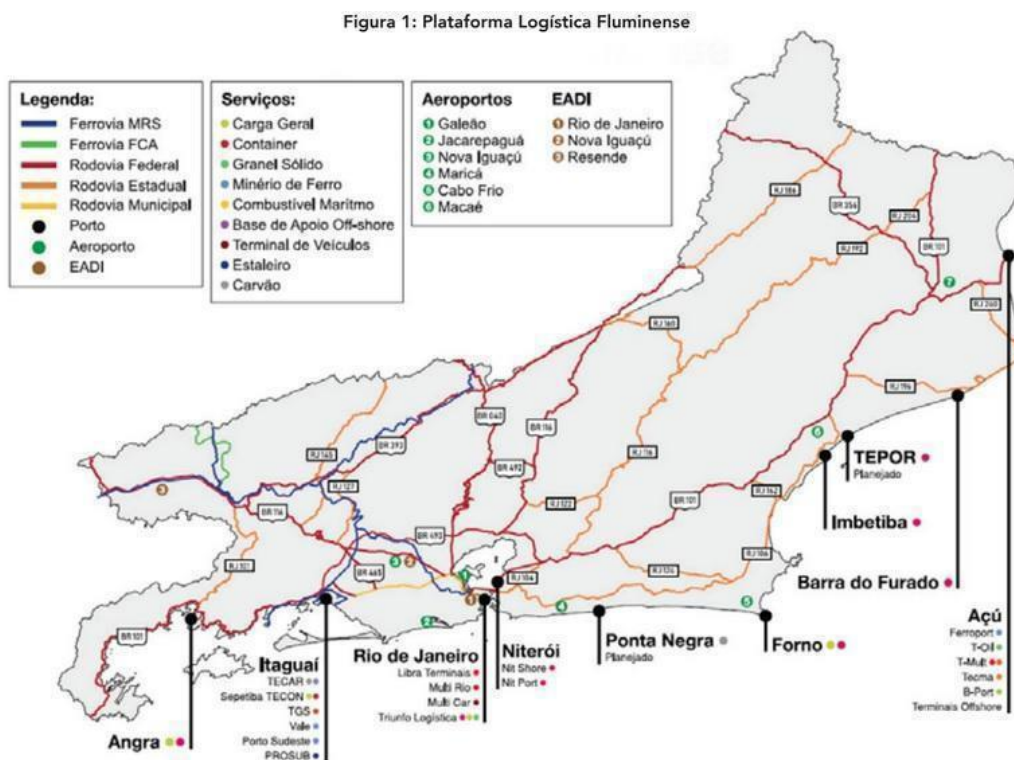
Essa dinâmica da economia nacional levou a uma transformação interna do território nacional e ao direcionamento dos investimentos. O estado do Rio de Janeiro é um dos casos interessantes dessa transformação. Victor<sup>2</sup> (2020) aponta que as propostas estruturais do governo federal para o estado estão diretamente relacionadas ao incentivo de investimentos privados na infraestrutura, com a reorganização das concessões federais de rodovias, de ferrovias e de estrutura portuária.

<sup>2</sup>Wagner Victor é Engenheiro, Administrador e ex-Secretário de Estado, Indústria Naval e do petróleo, atualmente foi nomeado como “supergerente” da Petrobras (INFOMONEY, 2024)

A dinâmica recente aponta para a infraestrutura logística no estado com papel fundamental para o complexo de produção e exploração de petróleo e gás natural no litoral fluminense. De acordo com VICTER (2020), tais investimentos – sobretudo aqueles de capital privado – têm potencial para a geração de externalidades positivas no estado. A melhoria da infraestrutura aumenta a competitividade da indústria petrolífera local, especialmente quando relacionada à exploração na camada pré-sal. A prioridade, portanto, passa a ser o apoio *offshore*, a movimentação de petróleo e seus derivados e o armazenamento em tanques.

Considerando esse contexto, o estado do Rio de Janeiro possui diversos empreendimentos logísticos espalhados pelo seu território, alguns já finalizados e outros em processo de instalação. A Figura 1 apresenta o mapa do Rio de Janeiro e a localização ao longo do território.

Figura 1- Plataforma Logística Fluminense



FONTE: VICTER, 2020

O estado do Rio de Janeiro conta com certa diversidade entre os empreendimentos e seus objetivos. Os GI estão relacionados a atividades industriais, minerais e turismo. Almeida e Cruz (2021) apontam que:

O território foi tomado por grandes obras de infraestrutura, como ferrovias,

rodovias, hidrelétricas e portos, viabilizando a expansão da fronteira da agropecuária e da mineração, em especial, bem como de outros negócios, em direção às áreas de populações tradicionais. Este modelo de desenvolvimento, ancorado na exportação de *commodities*, favoreceu as práticas de destruição ambiental e a violência contra os povos tradicionais. (ALMEIDA e CRUZ, 2021, p. 14)

Nesse sentido, o estado do Rio de Janeiro apresenta uma característica importante: grande parte dos GI está localizada no interior do estado, distante da capital. Na parte sul do estado, destacam-se as atividades industriais e de mineração; na parte norte, as atividades *offshore* e portuárias; enquanto, na capital, concentram-se os esforços portuários e de turismo. Somente um desses empreendimentos está localizado na região metropolitana do Rio de Janeiro; trata-se do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (COMPERJ), localizado no município de Itaboraí.

O Comperj é um dos projetos apontados como fruto da política agressiva de investimentos da Petrobras entre 2006 e 2014. O projeto previa o processamento de 150 mil barris de petróleo por dia, porém, segundo Almeida e Ribeiro (2018), as estratégias de investimentos envolveram uma série de projetos mal planejados que levaram a uma dívida líquida de U\$ 118 bilhões. Além disso, a crise que assolou a empresa envolveu diversos escândalos de corrupção, forçando a venda de ativos da Petrobras, prioritariamente aqueles destinados ao refino e processamento de petróleo. Entre eles, encontrava-se o COMPERJ.

O Gaslub, antigo Complexo Petroquímico, localizado na região metropolitana do Rio de Janeiro, passa por transformações e agora se chama Polo GasLub Itaboraí:

Novas soluções estão sendo avaliadas para o local. Estamos estudando a construção de uma planta de processamento de lubrificantes, a partir de interligações já existentes de algumas unidades do Polo com a Refinaria de Duque de Caxias (Reduc), permitindo a produção de lubrificantes e combustíveis de alta qualidade a partir de produtos intermediários da refinaria(PETROBRAS, 2024)

Nesse caso, alguns desses investimentos estão em processo de desenvolvimento. Um desses casos é o projeto da expansão ferroviária no estado com a EF-118 (Figura 2). O objetivo da ferrovia é ligar o Espírito Santo ao Rio de Janeiro, finalizando em Nova Iguaçu, onde se encontra a Estação Aduaneira Interior de Nova Iguaçu (EADI - Nova Iguaçu), que é um porto seco. Nesse aspecto, reafirma-se a tendência a investimentos em projetos logísticos no estado.

FIGURA 2 - EF-118

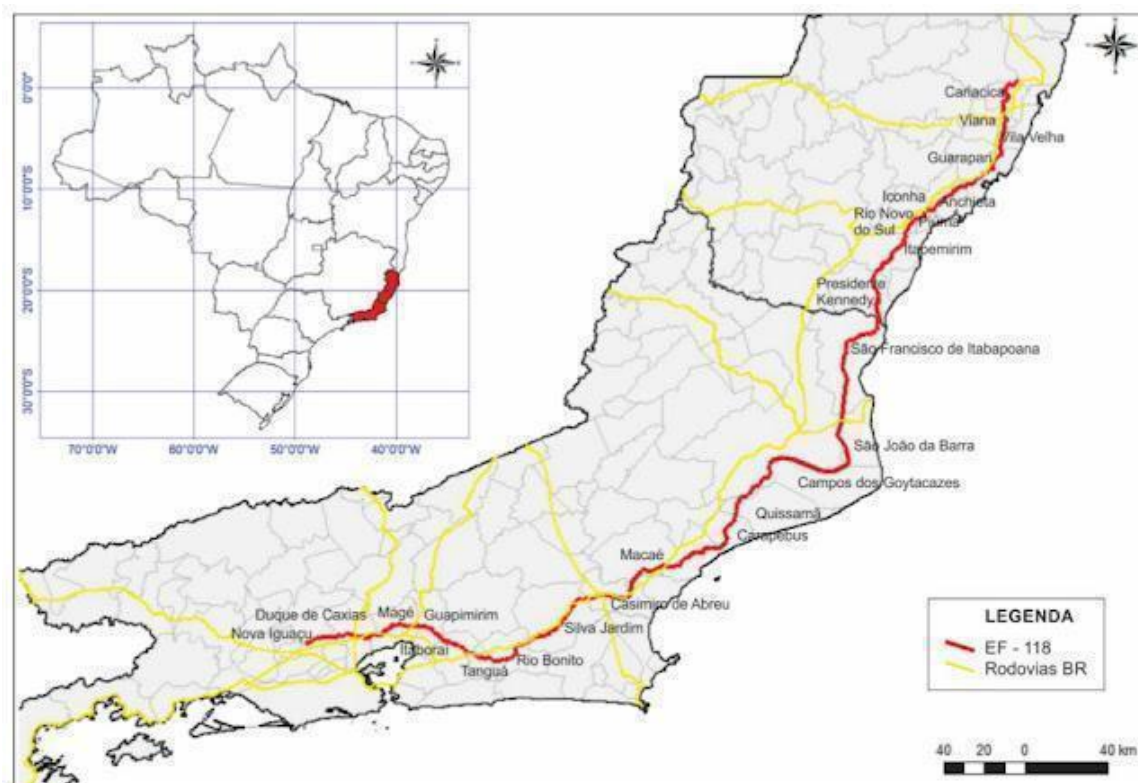


Figura 1: Mapa de Situação

FONTE: PESSANHA (2013)

Esse projeto voltou ao debate em 2020 após o adiantamento da renovação da concessão à Vale. Entre as contrapartidas, está a retomada das obras na EF-118. Desde então, o projeto conta com o apoio dos governos do Espírito Santo e Rio de Janeiro, visando interligar a exploração de minério aos portos dos estados (A GAZETA, 2023). No estado do Rio, em específico, um dos interessados no projeto é o “Porto do Açú”. Os objetivos do projeto envolvem a construção de um trecho de 41 quilômetros, conectando o Porto à malha ferroviária nacional (FOLHA DA MANHÃ, 2023).

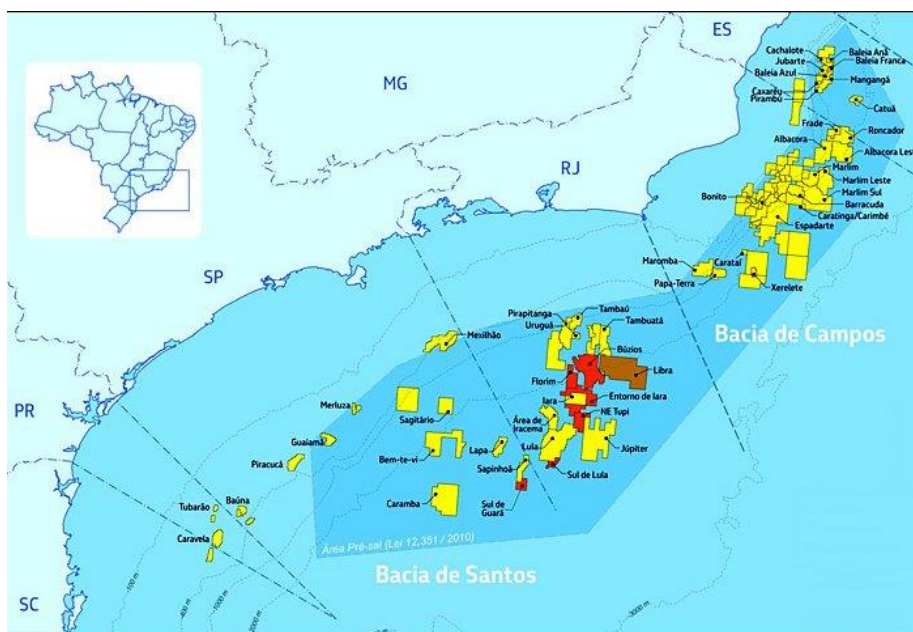
Para esse trabalho, destacam-se os Grandes Investimentos já realizados na Região Geográfica Imediata de Campos dos Goytacazes. As próximas seções tratam da Bacia de Campos e do Porto do Açú como representantes desses empreendimentos que estão inseridos nela.

### 1.3 - Bacia de Campos

Como citado anteriormente, a exploração e produção de petróleo e gás na Bacia de Campos foi resultado de um conjunto de fatores internos e externos. Assim, a partir do seu exemplo, é possível compreender a força da articulação entre as escalas nacionais e internacionais para a realização do desenvolvimento econômico local (PESSÔA, 2017). A bacia em questão estende-se desde o litoral do estado do Espírito Santo, na altura de Vitória, até Arraial do Cabo, no litoral do estado do Rio de Janeiro, compreendendo uma área de aproximadamente 100.000 km<sup>2</sup> (SOUZA e TERRA, 2018). Atualmente ela conta com cerca de 280 poços em operação e aproximadamente 7 mil trabalhadores atuando em mais de 25 plataformas marítimas, tanto no pós-sal, quanto no pré-sal.

O histórico dessa Bacia pode ser dividido em três períodos: no primeiro, a abertura dos poços de exploração de petróleo e a instalação da Petrobras e empresas prestadoras de serviço em Macaé; no segundo, marcado pela Lei do Petróleo, Lei 9.478/1997, e do Decreto 2.705/98, conhecido como Decreto das Participações Especiais; no terceiro momento e atual, da mudança no perfil dos investimentos da Petrobras com a descoberta do pré-sal e a queda na participação da Bacia de Campos na produção nacional.

FIGURA 3 - BACIAS EXPLORAÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS



FONTE: MAR SEM FIM, 2018

No primeiro período, destaca-se a descoberta e início efetivo de exploração com a abertura dos campos de Garoupa, 1974; Pargo, Badejo e Namorado em 1975; Enchova, 1976; Bonito e Pampo em 1977 (CRUZ, 2003). Até o início da operação, a Petrobras buscou adaptar as tecnologias utilizadas ao redor do mundo para a exploração no litoral brasileiro, o que possibilitou o sucesso da exploração na Bacia de Campos e a rápida expansão da produção de petróleo, chegando em 1984, apenas oito anos após o início da exploração, à produção de 500 mil barris por dia (PESSÔA, 2017).

A base das operações *offshore* ficou concentrada no município de Macaé, tornando-se logo o novo polo econômico dominante na região. Nesse aspecto, a chegada da Petrobras reacende a disputa política regional, pois, concomitante à chegada da estatal, inicia-se o processo de declínio da indústria sucroalcooleira. O enfraquecimento da agroindústria salina e sucroalcooleira provocou a perda de dinamismo de importantes ramos da cadeia produtiva nessas regiões, reverberando nas demais atividades de comércio e serviços. A decadência desses setores gerou um contingente de mão de obra desempregada, pouco qualificada e incapaz de ser absorvida pelo setor petrolífero. (SOUZA e TERRA, 2018, p. 159)

Os efeitos diretos da exploração de petróleo foram muito limitados nos municípios vizinhos. O município de Campos, que antes mobilizava os recursos políticos e econômicos, ficou em segundo plano, tornando-se base para o transporte dos trabalhadores *offshore* no heliporto de Farol de São Thomé. Em termos de resultados para o conjunto da economia nacional, o saldo da exploração de petróleo na Bacia de Campos é altamente positivo. Dessa forma, a região consolida-se como o principal centro de atividade da indústria de petróleo no Brasil, responsável por 80% das reservas e 73% da produção em 2011 (PESSANHA, 2013, p. 382-384) (PESSÔA, 2017, p. 72/73).

Novamente é preciso mencionar o período da década de 1980, marcado pela disputa de recursos para os municípios com a decadência da indústria sucroalcooleira e ascensão da indústria petrolífera. O contexto regional começou a ficar marcado pela exploração e produção de petróleo na Bacia de Campos. O antigo modelo regional do IBGE, lançado no fim dos anos 1980, demarcou o Norte Fluminense e a integração dada à relevância do petróleo.

O segundo momento da indústria petrolífera é marcado pela instituição da Lei 9.478/1998 e a abertura do setor petrolífero no Brasil. A nova legislação não só ampliou a quantidade de municípios considerados confrontantes com a produção *offshore*, mas também propiciou o aumento da parcela de *royalties* a serem distribuídos entre eles. Conforme a Agência Nacional de Petróleo (ANP, 2023), os *royalties* são definidos como: “compensação financeira devida à União, aos Estados, ao DF e aos Municípios beneficiados pelas empresas que produzem petróleo e gás natural no território brasileiro: uma remuneração à sociedade pela exploração desses recursos não renováveis”.

Os valores dos *royalties*, atualmente, são definidos da seguinte forma:

O valor a ser pago pelos concessionários é obtido multiplicando-se três fatores:

1. Alíquota dos *royalties* do campo produtor, que pode variar de 5% a 15%;
2. Produção mensal de petróleo e gás natural produzidos pelo campo;
3. Preço de Referência dos hidrocarbonetos no mês (nos termos do Decreto nº 2.705/1998).

$Royalties = \text{alíquota} \times \text{valor da produção}$

(AGÊNCIA NACIONAL DE PETRÓLEO, 2023)

Em que,

$\text{Valor da produção} = (V \text{ petróleo} \times P \text{ petróleo}) + (V \text{ gn} \times P \text{ gn})$

Onde:

*Royalties* = valor decorrente da produção do campo no mês de apuração, em R\$

Alíquota = percentual previsto no contrato de concessão do campo

V petróleo = volume da produção de petróleo do campo no mês de apuração, em m<sup>3</sup>

V gn = volume da produção de gás natural do campo no mês de apuração em m<sup>3</sup>

P petróleo = é o preço de referência do petróleo produzido no campo no mês de apuração, em R\$/m<sup>3</sup>

P gn = preço de referência do gás natural produzido no campo no mês de apuração, em R\$/m<sup>3</sup> (AGÊNCIA NACIONAL DE PETRÓLEO, 2023)

Além dos *royalties*, o segundo momento é também caracterizado pela instituição do Decreto 2.705/98, o decreto das “Participações Especiais”. Diferentemente dos *royalties*, as participações especiais incidem sobre as receitas líquidas da produção trimestral de cada campo. São consideradas as deduções realizadas pela lei dos *royalties*, os anos de produção, a



localização da exploração e o volume produzido trimestralmente (ANP, 2023). As duas regulamentações também instituíram o fim do monopólio estatal sobre a produção, abrindo caminho para a atuação de agentes estrangeiros na Bacia de Campos (SOUZA e TERRA, 2018).

O caráter determinista dos recursos oriundos da exploração petrolífera gerou um volume extraordinário de recursos para os municípios. De acordo com Souza e Terra (2018), a Bacia de Campos chegou a produzir mais de 80% de todo o petróleo nacional. Nesse cenário, os municípios de Macaé e de Campos dos Goytacazes tornaram-se os principais beneficiários. No ano de 2010, por exemplo, o município de Campos foi beneficiado com aproximadamente 21% do total de recursos destinados a todos os municípios do país.

Nazareth *et al.* (2018) aponta que, antes da aprovação da “Lei do Petróleo”, as receitas oriundas da atividade de extração no estado do Rio de Janeiro representavam menos de 1% do total em 1996. A nova realidade instaurada para as receitas dos beneficiários estimulou ações que se sustentavam na expectativa de recebimento de *royalties*. Dentre as ações, destaca-se o uso de antecipação das receitas de petróleo e o saldo do Fundo Único de Previdência Social do Estado do Rio de Janeiro, RioPrevidência, como garantia do pagamento das dívidas com a União, tamanho o volume de recursos esperados.

A descoberta das reservas de pré-sal, em 2006, mudou o panorama geológico nacional. As novas reservas posicionaram o Brasil no grupo de países entre os maiores produtores mundiais. A expectativa da produção nessa faixa de profundidade reativou o debate em torno das rendas petrolíferas e sua distribuição. Enquanto, em 1984, foram necessários 4.108 poços produtores para a Petrobras alcançar a marca de 500 mil barris diários, no pré-sal, o dobro desse volume foi alcançado com apenas 52 poços. Além disso, foi criada uma nova regulação, especialmente para o chamado polígono pré-sal, com a Lei 12.351/2010.

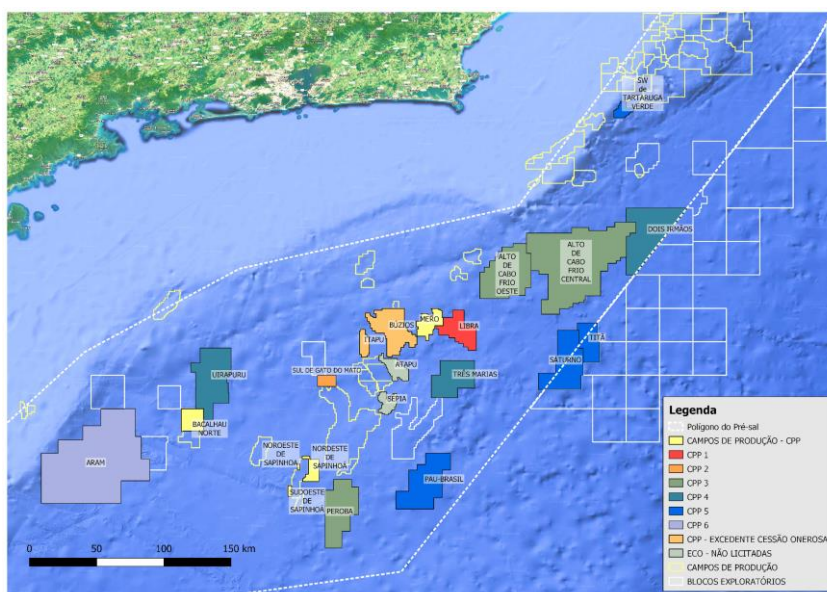
De acordo com Pinto Junior (2018), o pré-sal levou o governo Lula a propor alterações no marco regulatório da indústria do petróleo. O pré-sal provocou não só a discussão da Lei 12.351/2010 (essa é somente o resultado de uma série de outros projetos de lei que foram discutidos no Congresso Nacional), mas outras duas acabaram sendo aprovadas após tramitação na Câmara Federal e executivo no período entre 2007 e 2010, a Lei 12.276, que cede onerosamente à Petrobras o direito de exploração e pesquisa na área do pré-sal e, por fim, a Lei 12.304/2010, permitindo a criação da Pré-Sal Petróleo (PPSA).

A PPSA é uma empresa pública federal, mas com forma de sociedade anônima de capital fechado. A função da empresa é gerir e maximizar os contratos de partilha de produção e comercialização na camada pré-sal, segundo a descrição da empresa no seu endereço eletrônico oficial:

Cabe à Pré-Sal Petróleo monitorar e auditar a execução e as despesas operacionais e os custos de capital dos projetos de exploração, avaliação, desenvolvimento da produção e da produção. As despesas para recuperação do custo em óleo devem ser aprovadas pela Pré-Sal Petróleo, que ainda realiza as análises técnicas e econômicas dos planos e programas a serem executados pelo consórcio. Os riscos, assim como os custos e os investimentos necessários à execução do contrato de partilha são de responsabilidade dos contratados.(PPSA, 2024)

Essa empresa está vinculada ao Ministério de Minas e Energia; encontrando-se atualmente em vigor dezessete contratos em regime de partilha, geridos por ela. O primeiro contrato firmado foi o Contrato de Libra, assinado em 2013. No início, os contratos de partilha previam a participação da Petrobras, sendo esta a operadora de todos os blocos contratados sob regime de partilha, com participação mínima de 30% nos consórcios constituídos pelos licitantes vencedores. Em 2016, porém, a Lei nº 13.365/2016 alterou a Lei nº 12351/2010, tornando facultativa a participação da Petrobras como operadora e detentora de 30% no consórcio formado para a exploração dos blocos licitados (Figura 4).

FIGURA 4 - MAPA POLÍGONO DO PRÉ-SAL



FONTE: PPSA, 2024

Essa mudança legal na prática desestimularia a participação da estatal nos novos consórcios além de incentivar a participação de agentes privados no setor. Finalmente, ficou decidido que o Conselho Nacional de Política Energética deveria informar prioritariamente à Petrobras os blocos a serem colocados em regime de partilha de produção, tendo a empresa trinta dias para manifestar o interesse. Caso a estatal não exerça o direito de preferência, os blocos serão objetos de licitação. Na Tabela 2 encontra-se a disposição atual dos contratos de partilha no pré-sal.

Tabela 2 - Contratos Vigente Partilha da Produção

Área	Rodada	Ano	Operador (%)	Consociados (%)	Excedente União
Libra	1	2013	Petrobras (40%)	Shell (20%), Total (20%), CNPC (10%), CNOOC (10%)	41,65%
Sul de Gato do Mato	2	2017	Shell (50%)	Ecopetrol (30%), Total (20%)	11,53%
Entorno de Sapinhoá	2	2017	Petrobras (45%)	Shell (30%), Repsol (25%)	80,00%
Norte de Carcará	2	2017	Equinor (40%)	ExxonMobil (40%), Petrogal (20%)	61,12%
Peroba	3	2017	Petrobras (40%)	BP (40%), CNODC Brasil (20%)	76,96%
Alto de Cabo Frio Oeste	3	2017	Shell (55%)	QPI (25%), CNOOC (20%)	22,87%
Alto de Cabo Frio Central	3	2017	Petrobras (50%)	BP (50%)	75,86%
Uirapuru	4	2018	Petrobras (30%)	ExxonMobil (28%), Equinor (28%), Petrogal (14%)	75,49%
Dois Irmãos	4	2018	Petrobras (45%)	BP (30%), Equinor (25%)	16,43%
Três Marias	4	2018	Petrobras (30%)	Shell (40%), Chevron (30%)	49,55%
Satumo	5	2018	Shell Brasil (45%)	Chevron Brasil (45%), Ecopetrol (10%)	70,20%
Titã	5	2018	ExxonMobil Brasil (64%)	QPI Brasil (36%)	23,49%
Pau-Brasil	5	2018	BP Energy (50%)	CNOOC (30%) e Ecopetrol (20%)	63,79%
Sudoeste de Tartaruga Verde	5	2018	Petrobras (100%)	Petrobras (100%)	10,01%
Búzios	1*	2019	Petrobras (90%)	CNODC Brasil (5%) e CNOOC Petroleum (5%)	29,96%
Itapu	1*	2019	Petrobras (100%)	Petrobras (100%)	23,24%
Aram	6	2019	Petrobras (80%)	CNODC Brasil (20%)	18,15%
Sépia	2*	2019	Petrobras (30%)	TotalEnergies EP (28%), Petronas (21%) e QP Brasil (21%)	37,43%
Atapu	2*	2019	Petrobras (52%)	Shell Brasil (25%) e TotalEnergies EP (22,5%)	31,68%
Oferta Permanente de Partilha de Produção (OPP)	Ciclo	Ano	Operador (%)	Consociados (%)	Excedente União
Água Marinha	1	2022	Petrobras (30%)	Total EnergiesEP (30%); Petronas (20%); Qatar Energy (20%)	42,40%
Brava	1	2022	Petrobras (100%)		61,71%
Bumerangue	1	2022	BP Energy (100%)		5,90%
Sudoeste de Sagitário	1	2022	Petrobras (60%)	Shell Brasil (40%)	25,00%
Tupinambá	2	2023	BP Energy (100%)		6,90%

Fonte: Elaboração própria, a partir da PPSA (2024), \*Rodada de Cessão Onerosa

Na prática, após 2010 a exploração de petróleo e gás no Brasil passou a contar com três regimes jurídicos-fiscais: Concessão, Partilha de produção, e Cessão Onerosa. Sendo os dois últimos exclusivos do pré-sal e áreas estratégicas, geridos pela PPSA. Na Tabela 3, constam as características dos dois primeiros regimes.

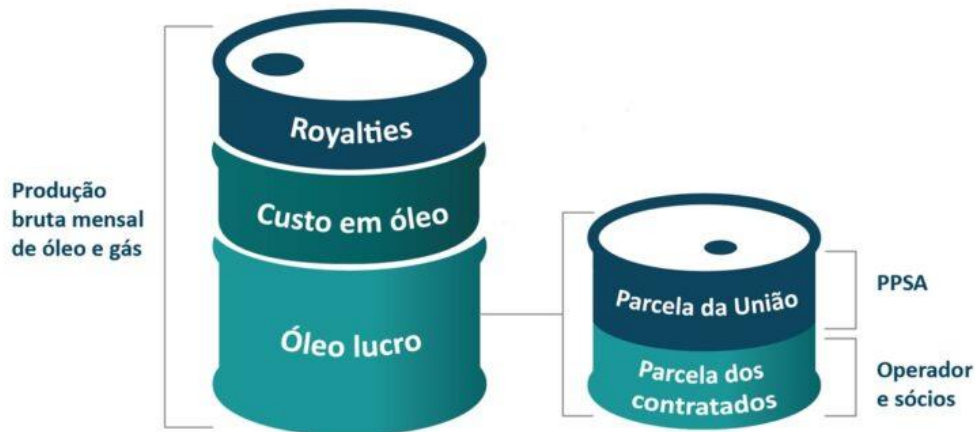
Tabela 3 - Regimes de Concessão e Partilha de Produção

CONCESSÃO	PARTILHA DE PRODUÇÃO
Todo o petróleo e gás produzidos são adquiridos originariamente pelo Concessionário.	Parte do petróleo e do gás é adquirida originariamente pelo contratado, e parte é adquirida pelo Estado.
Estado não participa das atividades de E&P, limitando-se a regulá-las e fiscalizá-las.	Estado participa diretamente das atividades de E&P, além de regulá-las e fiscalizá-las.
Remuneração do Estado se dá pela tributação e pelas participações governamentais.	Remuneração do Estado, além da tributação e participações governamentais, provém da comercialização de P&G.

Fonte: PPSA, 2024

Na Partilha de Produção, vence o leilão aquele concorrente que oferecer a maior parcela de participação dos excedentes da produção à União. Na Figura 5, é apresentada a forma de distribuição dessa parcela.

Figura 5- Distribuição da produção de óleo e gás



Fonte: PPSA (2024)

Sendo que:

o operador e os contratados arcam com todos os custos do empreendimento e, em caso de sucesso exploratório, são reembolsados com um volume de hidrocarbonetos denominado “custo em óleo”. Para calcular a parcela de petróleo e gás natural da União e dos demais parceiros de cada projeto em regime de partilha, desconta-se, do total da produção de cada campo, o volume correspondente aos royalties devidos e todos os gastos de investimento e operacionais necessários para a execução das atividades de exploração e produção (custo em óleo). A diferença, denominada “óleo lucro”, é repartida entre as empresas participantes do consórcio e a União, a qual receberá a parcela de excedente em óleo que lhe foi ofertada no leilão. (PPSA, 2024)

A Cessão Onerosa é o regime em que as áreas foram outorgadas à Petrobras, com direito de exploração de até 5 bilhões de barris de óleo nessas áreas. Acontece que, após a outorga, foi descoberto o aumento do potencial de exploração das áreas, ocorrendo o leilão dos excedentes produzidos (PPSA, 2024).

Essa rodada de leilões para exploração data do ano de 2010, início da exploração no pré-sal. O estado do Rio de Janeiro concentrou 82,5% do total das receitas oriundas do petróleo, distribuídas entre os estados da federação. Quanto à distribuição entre os municípios de todo o Brasil, mais desigualdade; os 92 municípios do estado do Rio absorveram 64,6% dos recursos; só Campos dos Goytacazes foi beneficiado com 20,8% das parcelas destinadas aos 5 mil municípios do país (NAZARETH *et al.*, 2018).

Essas mudanças marcam o início do terceiro momento da exploração na Bacia de Campos. O início da produção na camada pré-sal assinala o deslocamento dos investimentos e da produção para a camada pré-sal, cujos poços encontram-se na Bacia de Campos e na Bacia de Santos. Entre 2010 e 2016, o avanço na tecnologia de extração resultou em queda de 70% do tempo necessário para a produção nos poços do pré-sal. O custo também foi reduzido, passando de U\$9,1 por barril em 2010, para U\$8,0 em 2016, e U\$7 em 2017 (ALMEIDA e RIBEIRO, 2018).

Almeida e Ribeiro (2018) apontam que, se por um lado o conjunto de investimentos alavancou a produção na camada pré-sal, a Petrobras, em 2016, era a empresa petrolífera com a maior dívida no mundo, em valores líquidos de US\$118bi. Os autores afirmam que esse resultado foi reflexo de uma gestão pouco comprometida com uma visão de longo prazo da empresa. Os altos investimentos realizados pela estatal entre 2006 e 2014 não tiveram a devida compensação deixando a empresa exposta a variações no mercado mundial. Entre as estratégias para "estabilizar" as contas da empresa foi lançado o programa de “desinvestimentos”, na prática a empresa abriu mão dos investimentos na área de *downstream*

– refino e distribuição – enquanto no *upstream* – exploração e produção de petróleo – recorreu a novas parcerias, inclusive com o setor privado e com entidades estrangeiras.

Nesse sentido, o cenário atual é de deslocamento da produção. Desde 1984, os poços localizados ao Norte do litoral do Rio de Janeiro na Bacia de Campos, concentraram a maioria da produção do país. Com o pré-sal, o volume de produção está agora centralizado nos campos na Bacia de Santos (NAZARETH, 2021). Essa transformação gera, consequentemente, o deslocamento das rendas para os municípios chamados confrontantes, colocando uma série de desafios para o equilíbrio das suas contas.

A Lei 12.351/2010 também proporcionou uma mudança significativa para os municípios de Campos e São João da Barra, a alteração da Lei 9478/1997. Nesse sentido, houve a criação de novos critérios para a distribuição dos recursos explorados em alto-mar. O percentual de *royalties* aumentou de 5% a 10% para fixados 15%, mas sem as participações especiais. Além disso, a distribuição dos recursos entre os entes obedeceria à ordem estabelecidas pelo Fundo de Participação dos Estados (FPE) e Fundo de Participação dos Municípios (FPM), mantendo a parcela destinada à União e 7,5% para os municípios afetados pelo embarque e desembarque de petróleo e gás.

Entretanto, o artigo específico que tratava da distribuição foi vetado pelo Presidente Lula ainda em 2010. Somente em 2012 uma nova lei seria aprovada estabelecendo novos critérios em substituição às anteriores, a Lei 12.734, alterando assim as regras de distribuição dos recursos oriundos da exploração tanto no regime de partilha quanto no regime de concessão (PIQUET e PINTO JUNIOR, 2021).

Nessa nova legislação, os estados e municípios confrontantes sofrem perdas na distribuição dos recursos, enquanto no modelo anterior os estados e municípios recebiam 30% cada dos 5% dos *royalties*, 22,5% dos excedentes e 40% das participações especiais, no caso dos estados, e 10%, no caso dos municípios. No novo modelo, eles passam a receber fatias dos 15% dos *royalties*, os estados recebem 22%, e os municípios 5%.

Por sua vez, os municípios afetados por operações ou que abrigam instalações de embarque e desembarque no regime de partilha recebem somente 2% dos *royalties*, enquanto no regime de concessão recebem parcela de 10% dos *royalties* e 7,5% dos excedentes. A disputa por recursos beneficiou, por outro lado, os fundos especiais e o fundo social. O FPE e FPM possuiriam direito a 24,5% de 15% de *royalties*, enquanto o Fundo Social da União

receberia 22%. A nova lei instituiu também, de forma inédita, a destinação desses recursos às áreas de educação e saúde, obedecendo a proporção de 75% na educação e 25% na saúde (PIQUET e PINTO JUNIOR, 2021).

A ampliação da lei para o regime de concessão causou, porém, a insatisfação dos representantes legislativos dos estados produtores. Alegando violação ao pacto federativo, a nova lei foi levada ao Supremo Tribunal Federal (STF). O caso foi prontamente avaliado ainda em 2013, com a medida cautelar suspendendo a forma de distribuição da lei 12.734/2012.

O caso encontra-se ainda no STF e foi remetido pela ministra Carmen Lúcia para o Núcleo de Solução Consensual de Conflitos - NUSOL do STF, em busca de uma solução que concilie os interesses envolvidos. Desde então seguem válidos os critérios anteriores de concessão, o que tem gerado volumes altíssimos de *royalties* e participações especiais para os municípios confrontantes do pré-sal.

#### **1.4 - População e Valor Adicionado Bruto Campos e São João da Barra**

A discussão em torno dos efeitos dos empreendimentos relacionados à extração de recursos naturais e o desenvolvimento regional se encontra atrelada às mudanças no perfil populacional. As mudanças populacionais recentes no Brasil têm sido constantemente associadas a transformações no perfil econômico do país, sobretudo nos investimentos realizados em projetos que se encontram fora das regiões metropolitanas.

Nesse sentido, a Tabela 4 apresenta a população dos municípios de Campos e São João da Barra; o recorte é diferenciado pois ainda carece de sistematização dos dados e a possível inclusão dos dados referentes ao Censo com dados colhidos em 2022. Cabe ressaltar que a escolha desses dados tem o potencial de demonstrar a taxa de crescimento populacional como um dos indicadores de atração dos municípios relacionados ao extrativismo.

Tabela 4 – População dos municípios de Campos e São João da Barra, 2000, 2010 e 2022

Município	2000	2010	2022	Cresc. 00-10 (%)	Cresc.10-22 (%)
Campos dos Goytacazes (RJ)	389.108	463.731	483.540	19,17	4,27
São João da Barra (RJ)	27.682	32.747	36.573	18,29	11,68
<b>Total</b>	<b>416.790</b>	<b>496.478</b>	<b>520.113</b>	19,38	15,95

Fonte: IBGE (2024).

Os dados da Tabela 4 são importantes no sentido de que apresentam uma realidade populacional diferente das estimativas do empreendimento localizado no Açú. Segundo o Relatório de Impactos Ambientais (EIA-RIMA), produzido sob encomenda da empresa LLX em 2011, a população de Campos chegaria em 2025 a 834 mil habitantes e São João da Barra a 410 mil (LLX, 2011). Evidentemente esses números estão longe de serem alcançados, pois, entre 2010 e 2022, a taxa média de crescimento anual foi de 1,32% ao ano, enquanto as estimativas apontaram para 10,9% em média ao ano.

Do ponto de vista econômico, o mesmo relatório indicava crescimento no Produto Interno Bruto (PIB) de 5,3% a.a em Campos e de 26,9% a.a em São João da Barra. Por isso, cabe estudar essa transformação a partir da principal referência para uma perspectiva mais geral das atividades econômicas, o Valor Adicionado Bruto (VAB). Esse dado contribui para a produção de riqueza local de maneira semelhante ao Produto Interno Bruto, porém descontado o consumo de bens intermediários. As informações sobre o VAB são fornecidas pelo IBGE, dividindo as informações pela Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE) e agregando em principais setores, como resultado o VAB é composto pelos setores: agropecuária; indústria; serviços; administração pública, defesa, educação e saúde públicas e seguridade social, além de incluir os impostos e os valores líquidos dos subsídios concedidos.

Desse modo, o VAB se aproxima de uma forma mais realista de compreender a economia observada; a divisão entre os setores permite identificar o que cada setor produziu em determinado período. O fato de se descontarem os produtos intermediários permite fornecer uma maneira de compreender a produção de valor numa economia, o que segundo a

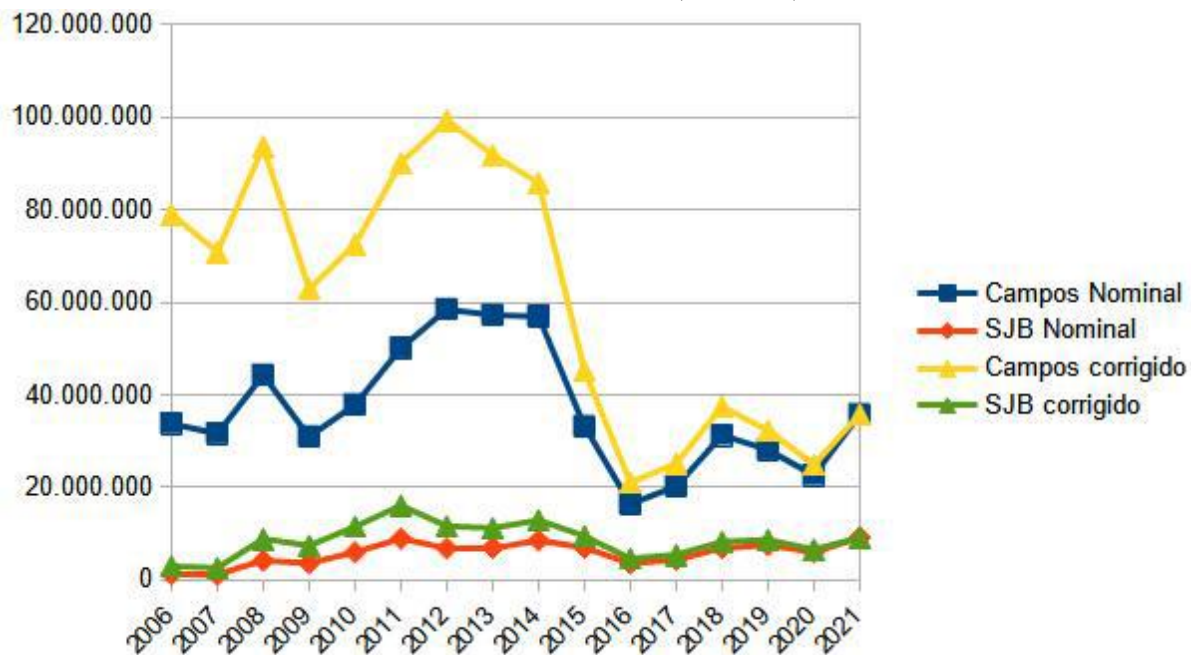


macroeconomia é a avaliação pela ótica do produto (PAULANI, 2013). Segundo Marx (2013), no processo de produção de mercadorias, o capitalista, com o capital que tem (D), adquire os meios de produção, dividindo entre mercadorias (insumos) e mão de obra (M); ao ser aplicado trabalho, a mão de obra produz mais-valor, podendo ou não ser materializado em uma nova mercadoria a ser vendida (D). Esse processo D-M-D, é a essência do modo de produção capitalista e o Valor Adicionado Bruto é uma forma interessante de compreender essa dinâmica.

Cabe para a presente discussão compreender, portanto, que se tratam aqui os efeitos da transformação do valor adicionado e conseqüentemente o comportamento da produção de valor por setor, visto que o desenvolvimento econômico está sustentado no aumento da complexidade dessa mesma produção. Por outro lado, estudar os dados de VAB referentes aos municípios de Campos e São João da Barra, ou qualquer outro município que tenha sua economia influenciada por atividades de extração de recursos naturais é um exercício que exige mais atenção. Ao mesmo tempo que tais atividades contam como oriundas da atividade econômica local, os seus respectivos retornos não permanecem no local. Dessa forma, a investigação dos dados compreende observar também a dinâmica de emprego e das receitas dos municípios.

Além disso, o novo cenário dos municípios com a operação do Porto do Açú proporciona uma nova oportunidade de investigar os dados ressaltando esses efeitos na economia local. A Figura 6 apresenta a evolução do VAB total, conforme levantamento do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), para os municípios de Campos e São João da Barra.

Figura 6 - Evolução VAB total Campos dos Goytacazes e São João da Barra (2006-2021), valores em mil reais (R\$1.000)



Fonte: Elaboração Própria, a partir do IBGE (2024), valores ajustados pelo IPCA

A Figura 6 apresenta o movimento do VAB em valores correntes e corrigidos pelo Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA). A trajetória do VAB dos dois é importante para entender a economia local e sua relação com as atividades de extração de recursos naturais; o período que compreende 2006 até 2014 é marcado pela alta nos preços internacionais das *commodities* e pela estratégia do governo brasileiro no uso das estatais para alavancar a economia. Esse período se traduz pelo aumento na riqueza dos municípios ligados à extração, como Campos e São João da Barra.

De 2014 em diante a situação se modifica. Entre 2015 e 2019, os escândalos de corrupção, as consequentes investigações envolvendo a Petrobras aliadas à pressão sobre os governos e as empresas estatais para a contenção de gastos tiveram efeitos perversos na economia local (ALMEIDA e RIBEIRO, 2018). O município de Campos teve, em 2019, um VAB em termos reais 61,67% menor do que em 2014; São João uma queda de 31,25%, enquanto no Brasil inteiro essa queda foi de 2,44%.

Assim, quando se observa o comportamento do valor adicionado por setor, é possível aprofundar a discussão em torno das transformações na economia dos municípios. Na Figura 7, tem-se a evolução dos setores de Indústria e Serviços e suas respectivas participações no total durante o período analisado. Cabe mencionar que as atividades de Construção estão incluídas no setor industrial na contabilidade de VAB; esse fato tem implicações importantes para a análise local. Por enquanto, deve-se salientar que o setor industrial, por exemplo, tem o comportamento semelhante ao total com a perda da participação no adicionado total. Nesse sentido, a influência das atividades extrativas fica evidente entre 2006 e 2014 enquanto responsáveis por valores entre 62% e 76% do total de tudo que foi produzido.

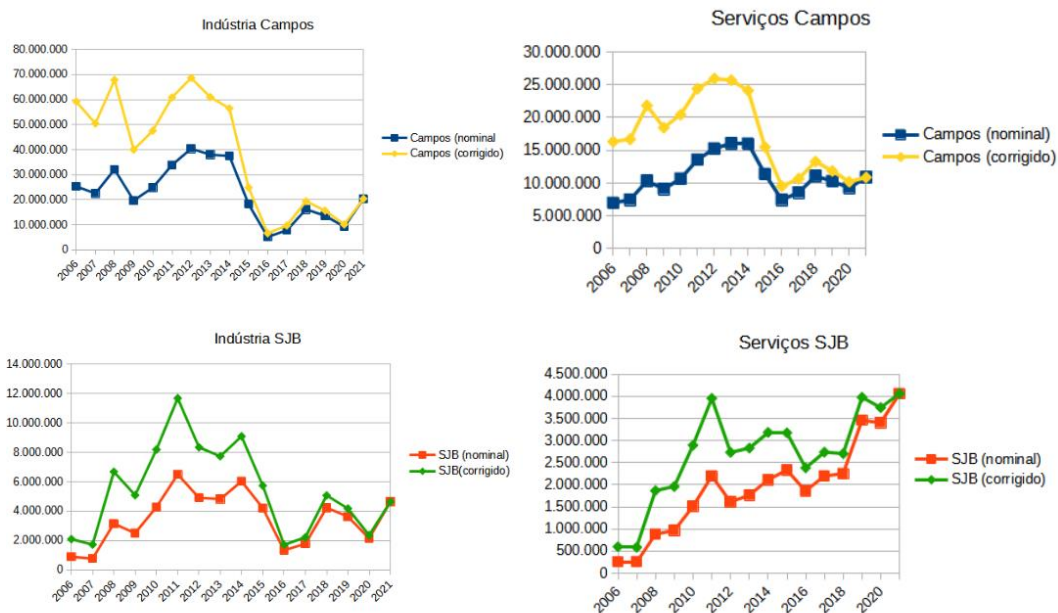
Esse aspecto é interessante, pois permite compreender a fragilidade estrutural da economia dependente de recursos naturais. O caso da região Norte Fluminense é extremamente debatido por conta das atividades na Bacia de Campos; a dependência dessas atividades produz críticas que vão em dois sentidos, o primeiro quanto aos limites físicos da exploração e conseqüentemente a finitude dos recursos, relacionando ao debate político-institucional/eleitoral que envolve a disputa pela apropriação dos *royalties* e participações especiais. O segundo sentido se volta ao uso desses recursos e à dependência financeira a curto e a longo prazo; essa crítica busca aprofundar o uso das receitas e a perspectiva crítica em torno das compensações em geral, buscando compreender os seus efeitos nos municípios que dispõem desse volume de receitas. No presente trabalho, trata-se de estabelecer a crítica da dependência nesse sentido e ir além.

A extensa produção acadêmica regional tem debatido a dependência do petróleo nos municípios da região pelo segundo viés. Entretanto, como apontado por Pessanha (2017), porto e atividades de extração e produção energética têm estreita relação. Nos municípios de Campos e São João da Barra, ela está materializada no Porto do Açu e nas atividades da Bacia de Campos; nesse contexto as mudanças produtivas na indústria petrolífera e no setor portuário adicionam novos elementos nessa relação.

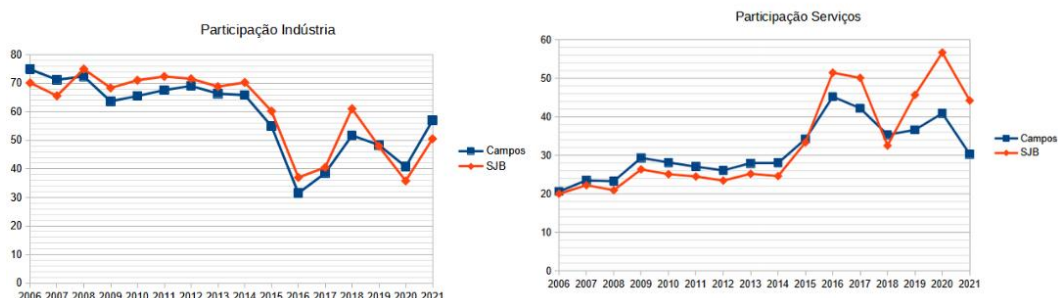
É possível identificar os efeitos dessas mudanças na composição dos VAB dos setores Indústria e Serviços. Para efeito da presente análise importa dividir o período observado em dois, entre 2006 e 2013, período de intensas atividades industriais nos municípios de Campos e São João da Barra, que inclui as atividades na Bacia de Campos com a exploração de petróleo e gás, e das obras de construção de infraestrutura, incluindo o Porto do Açú. O segundo período, após 2014, já com o início de operação portuária em São João da Barra e operações na camada pré-sal.

Figura 7 - VAB Indústria e Serviços Campos e São João da Barra e participação dos setores no total em (%), 2006-2021

## Valor Adicionado Bruto, Setores Indústria e Serviços (em R\$1.000)



## Participação dos Setores Indústria e Serviços no Total em (%)



Fonte: IBGE (2024), elaboração do autor

Fonte: Elaboração Própria, a partir do IBGE (2024)

Conforme a Figura 7 demonstra, o setor de Serviços após 2014 começa a ter participação maior do que o setor Industrial, tanto em Campos quanto em São João da Barra. Além da mencionada queda nas atividades da indústria extrativa, o Porto do Açú se torna um elemento importante para o município de São João da Barra e o setor de Serviços, tanto que de 2007 para 2008 o aumento foi de 218%; ressalta-se que o período de inícios das obras até a primeira operação vai de novembro de 2007 até 2014.

Chama atenção nos gráficos “Serviços SJB” e “Serviços Campos” da Figura 7, a trajetória do setor de serviços que diverge do município de Campos, apesar de ser possível observar em ambos o setor de serviços com trajetória semelhante à indústria até 2014;

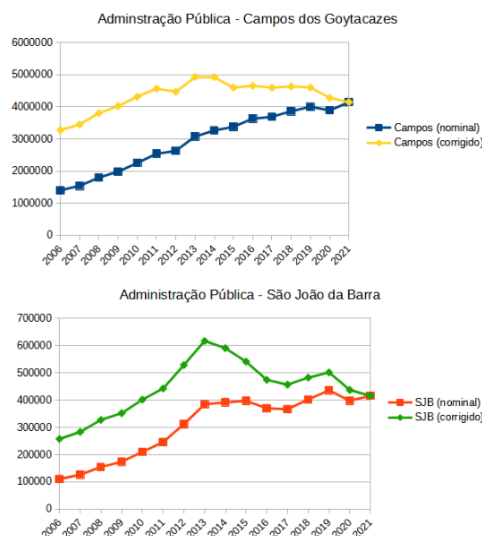
posteriormente a situação muda, enquanto em Campos essa tendência persiste e encerra o período com valor adicionado 55% menor; no município de SJB a situação é diferente, com aumento de 27,5% no mesmo período.

A composição do VAB dos municípios do período passou por uma reconfiguração, com queda na participação da indústria e aumento dos serviços e administração pública no total. Essa situação é característica da Região Norte Fluminense no período; a indústria em 2014 correspondia a 62% do VAB e, ao longo do período 2018-2021, perde participação encerrando com 51%; enquanto isso o setor de Serviços cresceu 3% e a Administração Pública 7%; os dois setores juntos, em 2021, correspondiam a 48% do VAB total. Comparando os dados dos municípios e Norte Fluminense com o estado do Rio de Janeiro e o Brasil a situação é diferente. Tanto em nível estadual quanto nacional o setor de Serviços possui maior participação em 2014 e em 2021, apesar de sofrer queda de 6% por cento no RJ e de 4% no Brasil nesse período. Por outro lado, a Indústria cresceu sua participação tanto no estado quanto no país, 6% no RJ e 2% no Brasil.

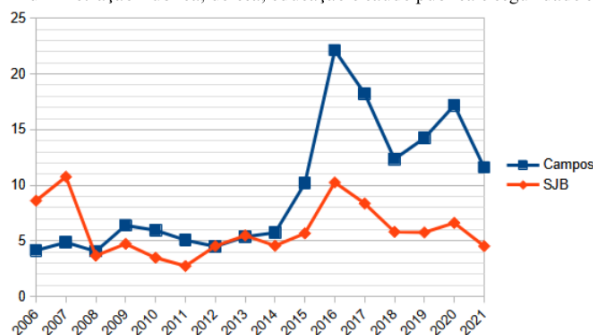
Aproveitando a menção à Administração Pública, o debate quanto às transformações tem de ser considerado levando em conta a dimensão nacional e, assim, compreender os efeitos locais. Em nível nacional a trajetória de gastos com a Administração Pública é marcada pela estratégia de desenvolvimento econômico traçada pelo Estado Nacional. Nesse aspecto, aqui aparece a marca do neodesenvolvimentismo e a influência da experiência neoextrativista por Svampa (2019) e Gudynas (2012): do início dos anos 2000 até 2014 com crescimento dos gastos e do setor público, revertendo os ganhos com a exportação de *commodities* em gastos do governo.

Figura 8 - VAB Administração Pública, Defesa e Seguridade Social, Campos e São João da Barra e participação dos setores no total em (%), 2006-2021

VAB Setor Administração Pública, defesa, educação e saúde pública e seguridade social (em R\$1.000)



Participação do setor Administração Pública, defesa, educação e saúde pública e seguridade social no Total em (%)



Fonte: Elaboração Própria, a partir do IBGE (2024), valores ajustados pelo IPCA

Entretanto, essa política é revertida gradualmente desde 2014, iniciando um período de austeridade, em especial com a mudança legal no que se refere aos gastos do governo com o chamado “Teto de Gastos” (DWEECK, OLIVEIRA e ROSSI, 2018). A partir de então, o governo passou a limitar os gastos, estabelecendo como referência a inflação acumulada dos 12 meses anteriores à elaboração do orçamento federal; essa regra teve início em 2017. Como o orçamento define os gastos de todos os entes da federação, do governo federal até os municípios, a mudança na política de gastos vai afetar o nível de Valor Adicionado Bruto do setor Administração Pública, defesa, educação e saúde pública e seguridade social.

Na Figura 8, é possível observar a trajetória do VAB do setor público nos municípios de Campos e São João da Barra, bem como a respectiva participação no total dos municípios. Primeiramente, é importante destacar a diferença entre valores correntes de cada ano, ou

nominais, e os valores corrigidos reais, ajustados com o nível de preços mais atualizados (2021). Nesse caso, percebe-se que há uma tendência de crescimento até 2014 nos dois municípios, tanto em valores nominais, quanto reais, ao mesmo tempo em que a participação no total segue estável. Porém, de 2014 em diante, há uma tendência de crescimento nominal, mas queda nos valores reais. Isso indica que o potencial do setor permanece o mesmo após o período.

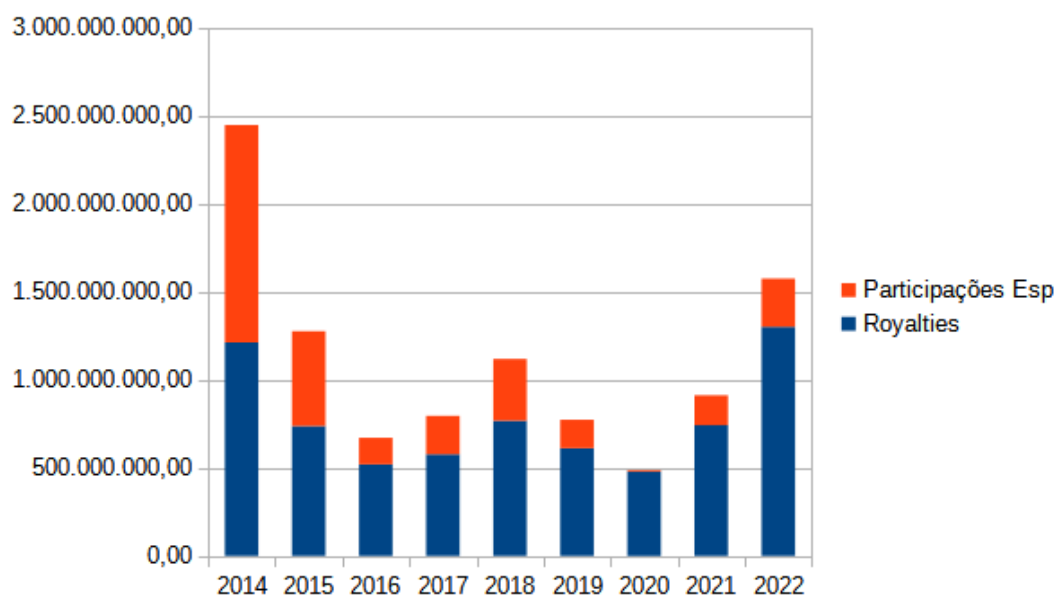
Além disso, esses dados são importantes tendo em vista a relação do gasto público com os efeitos dos GI. Uma das formas de promover a instalação desses investimentos é justamente as consequências dos empreendimentos no crescimento do setor público. Em 2014 têm início as operações no Porto do Açú; nesse caso, observa-se um movimento peculiar, enquanto crescia o VAB do setor de Administração Pública, a participação no total permanecia estável; quando diminuía os valores do setor, a participação no total aumentava. Em relação a demais perspectivas na região Norte Fluminense, a trajetória é semelhante com crescimento da participação do setor no total, enquanto em nível estadual e nacional apresenta redução.

### **1.5- Finanças municipais**

Nesse sentido, a análise daqui por diante focará nos anos de 2014 em diante, cabe investigar outra transformação importante para os municípios investigados nos últimos anos, a transformação nas atividades de exploração e produção de petróleo em Macaé. Considerando os dados apresentados, o objetivo da exposição é entender que os municípios de Campos e SJB, além da própria região, apresentam uma dinâmica econômica própria que diverge em parte da tendência estadual e nacional.

Figura 9 - Receitas do petróleo municípios Campos e São João da Barra 2014-2018 (R\$)





Fonte: Elaboração própria, a partir do Inforoyalties (2024) e Agência Nacional de Petróleo (ANP,2024), Valores ajustados pelo IPCA

Essa tendência é marcada pela relação dos municípios com a economia relacionada ao circuito do petróleo e a economia dos municípios chamados petrorentistas (CRUZ e TERRA, 2021). A Figura 9 apresenta a distribuição dos *royalties* e participações especiais destinadas a Campos e São João da Barra. De 2015 em diante há uma sensível queda na distribuição das rendas petrolíferas para os municípios de Campos e SJB, principalmente nas participações especiais.

Como essas rendas são consequência do nível de atividade de extração de petróleo e gás, confirma-se a redução na produção na Bacia de Campos, com a retomada somente em 2021. É possível identificar o arrefecimento do volume de receitas de petróleo, sobretudo das participações especiais após 2014 (Figura 9). Esse cenário corrobora o debate realizado por Almeida e Cruz (2021), Piquet (2003), e Cruz e Terra (2021), em torno da dependência das receitas do petróleo e sua finitude por se tratar de um recurso natural não renovável.

A realidade das receitas petrolíferas traz à tona o debate em torno dos municípios “petrorentistas”. Com a queda dos recursos de *royalties* e participações especiais, há consequentemente queda nas receitas dos municípios de Campos e São João da Barra. Considerando o período entre os anos de 2014 e 2022, o município de Campos tem uma queda de 48% no volume de *royalties* e participações especiais recebidas; enquanto isso, em

São João da Barra, quanto ao volume de transferências relacionadas a compensações pela exploração dos recursos, há um aumento de 37%.

Nazareth (2021) traça o perfil desses municípios e o padrão de dependência do volume desses recursos ao longo do tempo. Em Campos, no ano de 2022, os royalties e participações especiais representavam 33% de todas as receitas do município já em São João da Barra esse volume é de aproximadamente 40%, valores inferiores ao início da série. Aqui, então, tem-se a diferença entre o município de Campos e São João da Barra no que diz respeito às suas arrecadações. Em Campos, a queda nas receitas de petróleo provocou a decadência das receitas totais, mas por outro lado, não reduziu a proporção de transferências no total das receitas do município. Já em São João da Barra, as receitas aumentaram no período analisado, e, com redução da relação da transferência, vê-se o aumento do esforço tributário próprio, ou seja, da arrecadação em torno das atividades que ocorrem no município.

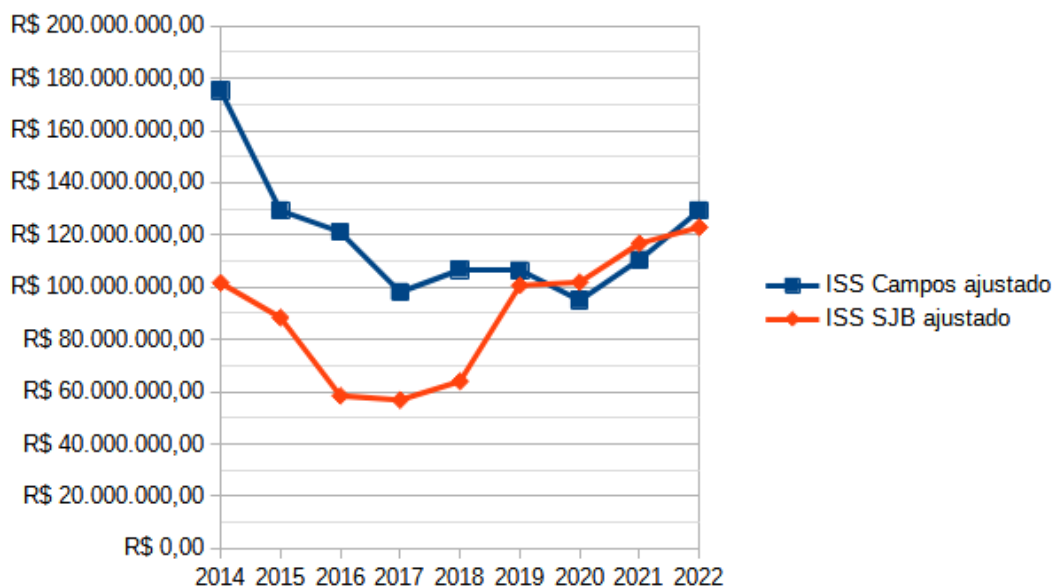
A receita tributária própria é caracterizada pelo conjunto de impostos, taxas e contribuições que são reguladas pelo município. Nesse caso, em São João da Barra, destaca-se o Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza (ISS), o qual possui dispositivos específicos em lei orgânica municipal que promovem isenções fiscais às empresas localizadas na área do Distrito Industrial do Açú, onde também se localiza o povo. De acordo com Rangel (2021), desde 2008<sup>3</sup>, época do início das construções no Açú, o município de São João da Barra concede benefícios fiscais às empresas localizadas no quinto distrito. Com o intuito de facilitar a instalação de empresas no local, o ISS foi reduzido de 5% para 2,5%, o desconto foi condicionado à contratação de mão de obra residente de São João da Barra, as empresas deveriam apresentar aos 15% ou 30% de sajoanenses, a depender das atividades.

Entretanto em 2018 o Código Tributário do município foi atualizado pela Lei nº 577/2018. Nela, houve a expansão das atividades beneficiadas com desconto no ISS; segundo o Art. 352, ficam mantidas as normas que estabelecem os benefícios fiscais, e adicionalmente o Art. 349 prevê a possibilidade da concessão de benefícios fiscais

<sup>3</sup> Lei municipal nº105, de 16/12/2008, § 1º - A fruição da alíquota de que trata este artigo, fica condicionado: a) no caso dos serviços constantes dos itens 7.2, 7.4, 7.5, 7.6, 7.7, 7.9 e 7.13, a que o contribuinte possua, no mínimo, 15% (quinze por cento) de seu quadro de empregados, autônomos e avulsos, composto por residentes e domiciliados no Município de São João da Barra. b) no caso dos serviços constantes dos itens 7.10, 7.11, 7.14, 7.15, 7.16, 11.4, 14.1 (exclusivamente limpeza) e 16, a que o contribuinte possua, no mínimo, 30% (trinta por cento) de seu quadro de empregados, autônomos e avulsos, composto por residentes e domiciliados no Município de São João da Barra.

“para as empresas que promoverem o desenvolvimento socioeconômico regional e a proteção do meio-ambiente, destacadamente quanto à região do Porto do Açú.” (SÃO JOÃO DA BARRA, p. 106, 2024). Na prática, das 40 atividades de serviços listadas como passíveis de tributação pelo Código Tributário, somente 5 delas tem alíquota de 5%, ou seja a maioria tem alíquota de 2,5% (SÃO JOÃO DA BARRA, 2024). Apesar do trecho no Art. 352 versar sobre a continuidade dos benefícios, os artigos que tratam especificamente do ISS não apontam para a obrigação da contratação de mão de obra residente no município. A seguir, na Figura 10, consta a trajetória de arrecadação de ISS em Campos e São João da Barra.

Figura 10 – ISS municípios de Campos e São João da Barra 2014-2022



Fonte: Elaboração própria, com base em SICONFI (2024)

Não é só São João da Barra que tem alíquotas especiais, em Campos há também, na Lei Complementar nº 1 de 2017<sup>4</sup>, uma série de isenções. Dentre elas, destacam-se o desconto em 25% no valor do ISS para prestadoras de serviços para a Petrobras localizadas no município e para empresas que firmem convênio de responsabilidade social com a Prefeitura. Nesse caso, ainda é possível notar que há também um esforço no município de Campos para absorver as atividades relacionadas à indústria de petróleo.

Em todo caso, as mudanças na legislação tributária dos municípios são parte dos esforços para aumentar a arrecadação própria ao mesmo tempo que buscam atrair novas

<sup>4</sup> Lei Complementar de 28 de setembro de 2017, disponível em :<https://leismunicipais.com.br/a1/codigo-tributario-campos-dos-goytacazes-rj>

empresas. Fato é que, desde 2018, os municípios apresentam uma tendência a aumento na arrecadação de ISS, contribuindo também para o aumento da participação da tributação própria no total.

Cabe mencionar que o ISS reflete em parte o nível de atividades econômicas nos municípios, sobretudo as atividades de construção e portuárias, que, para a arrecadação tributária, é incluída como atividades de serviços. Nesse sentido as atividades no Porto do Açu contribuem para o aumento da arrecadação em São João da Barra chegando a superar o município de Campos, que tem população dez vezes superior.

## CAPÍTULO 2 —DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E EXTRATIVISMO

A discussão em torno desses empreendimentos instiga o debate acerca do desenvolvimento econômico. O capítulo visa percorrer o caminho do conceito de desenvolvimento econômico desde seus antecedentes teóricos até sua formulação usual no século XXI. Além disso, busca debater os conceitos de desenvolvimento e compreender seus objetivos ao longo do tempo, que aqui não se busca traçar linearmente, mas de acordo com a transformação do conceito em termos econômicos e políticos. Como o desenvolvimento econômico é um elemento importante para determinação da organização da sociedade, cabe neste ponto investigar os seus fundamentos e objetivos ao longo do tempo e, assim, compreender sua essência e possíveis efeitos.

### **2.1 - Desenvolvimentismo e pensamento econômico**

Desde o século XVIII, autores como Adam Smith e David Ricardo buscam compreender os mecanismos que geram o excedente econômico e seus efeitos na sociedade. As preocupações ligadas à questão da produção e reprodução de excedente econômico, bem como crescimento da economia e sua capacidade de sustentação, têm sua origem nos primeiros escritos da Economia Política Clássica. Esses estudos e uma série de outras marcas iluministas serviram como referência para a diferença da sociedade capitalista emergente em relação às outras formas de sociedades, às vezes denominadas primitivas ou pré-capitalistas sem o excedente associado à perspectiva de progresso. Esse rótulo é importante para compreender não só os objetivos do desenvolvimento, mas também a forma como a ideologia desenvolvimentista será posteriormente difundida.

A distinção entre as formas de compreender o desenvolvimento são desdobramentos históricos do pensamento econômico. Quando David Ricardo se volta ao estudo da repartição do produto social, as categorias levantadas por ele requerem generalizações que assumem alto grau de abstração. Tais categorias implicam na elevação do grau de abstração na qual o cientista empreende a análise da realidade.

Como exemplo, temos a renda da terra. Segundo Ricardo (1996), a renda da terra é parte constituinte dos custos de produção e, posteriormente, da repartição do produto. Para o

autor, ela deriva da oferta e demanda de terras disponíveis para o cultivo e, nesse caso, é influenciada especificamente pela oferta e demanda de terras férteis. Contudo, o autor observa que essa situação é típica de alguns países como a Inglaterra, por conta das suas características físicas. Essa condição dificilmente é extensível em termos naturais para outros países. Para Furtado (2009),

O problema da natureza abstrata ou histórica do método com que trabalha o economista não é independente, destarte, dos problemas que o preocupam. O desenvolvimento econômico é um fenômeno com nítida dimensão histórica. Cada economia que se desenvolve enfrenta problemas que lhe são específicos, se bem que muitos deles sejam comuns a outras economias contemporâneas. (FURTADO, 2009, p. 28)

No caso de Ricardo e a renda da terra, a reflexão trazida por Furtado é pertinente. A principal obra de Ricardo, “Princípios de economia Política e Tributação”, é resultado de uma série de debates travados pelo autor em torno das “*Corn Laws*”, leis inglesas que taxavam os cereais importados e favoreciam os produtores domésticos. O objetivo do autor era desvendar a forma como era realizada a distribuição da riqueza produzida. Para ele, o conflito distributivo entre os agentes prejudicava os interesses dos capitalistas industriais, pois a elevação da renda da terra deprimia os lucros. Ricardo defende, então, o ponto de vista dos industriais na distribuição do produto.

A transformação da economia nos seus objetivos de estudo ao longo da história do pensamento econômico lança luz às variáveis necessárias para expansão do capitalismo. Nesse caminho, a economia política foi expandindo suas reflexões acerca dos efeitos da distribuição da produção, da terra e das relações de mercado, assumindo os pressupostos puramente econômicos na interpretação das mudanças ocorridas no tecido social. A economia figurou como elemento central e preponderante para a análise da sociedade.

A história do pensamento econômico oferece a oportunidade de compreender as raízes metodológicas do desenvolvimentismo. Continuando a utilizar o exemplo da contribuição do próprio David Ricardo, a renda da terra é apresentada com uma das formas de distribuição da riqueza e realizada consoante a fertilidade das terras cultivadas para a produção de alimentos. O aumento do uso de terras menos férteis eleva a renda das terras mais férteis, gerando um efeito de redução nos lucros médios da economia. Essa queda no lucro, a longo prazo, promove o chamado “estado estacionário” da economia. O estado estacionário, apresentado

por Ricardo e por Malthus, é um entrave ao crescimento da riqueza e, conseqüentemente, à expansão do capitalismo. Portanto, os economistas clássicos buscavam evitá-lo, ou superá-lo.

Uma das formas de se evitar o estado estacionário é através do comércio internacional. Nesse aspecto, ganha destaque a teoria das vantagens comparativas, baseada na produção de David Ricardo, cujo objetivo do comércio internacional é reduzir o preço dos bens de subsistência; ou seja, aqueles que servem como referência para os salários. Uma das diferenças entre a proposta ricardiana e a atualização do modelo de vantagens comparativas que sustenta a atual divisão do trabalho encontra-se nos objetivos do comércio.

Enquanto Ricardo apresenta as vantagens comerciais para reduzir os bens de subsistência, na teorização moderna, tal qual aponta Krugman (2013), o objetivo é reduzir os custos de produção aproveitando-se do comércio internacional. Segundo Ricardo (1996, p. 96),

É tão importante para o bem da humanidade que nossas satisfações sejam aumentadas pela melhor distribuição do trabalho — produzindo cada país aquelas mercadorias que, por sua situação, seu clima e por outras vantagens naturais ou artificiais, encontra-se adaptado, trocando-as por mercadorias de outros países — quanto aumentar nossas satisfações por meio de uma elevação na taxa de lucros.

Essa concepção é importante no sentido de promoção de bem-estar. Segundo os autores clássicos, o bem-estar ocorre através do aumento da produção de mercadorias e, conseqüentemente, da riqueza. A visão vigora até os dias presentes, pois ainda é comum identificar a estrutura da argumentação em defesa do comércio internacional baseado nas vantagens comparativas nos manuais modernos, conquanto os objetivos do comércio internacional são os ganhos de produtividade entre os países especializados naquilo que possuem vantagens comparativas.

A razão pela qual o comércio internacional produz esse aumento da produção mundial é que ele permite que cada país especialize-se em produzir a mercadoria em que tem uma vantagem comparativa. Um país tem uma vantagem comparativa na produção de um bem se o custo de oportunidade de produzir esse bem, em termos de outros bens, for menor nesse país do que é em outros países. (KRUGMAN, 2013, p. 22)

A reflexão exposta acima sobre a renda da terra e a consequência da distribuição dos recursos é importante para compreender a interpretação dominante presente nas teorias do desenvolvimento. Essa interpretação permanece quase sempre amparada na teoria ricardiana

das vantagens comparativas, o objetivo das nações se torna a especialização produtiva nas atividades que possuem vantagens relativas para, assim, obter benefícios comerciais e progresso técnico para os envolvidos, aumentando a riqueza das nações. O resultado do processo é o desenvolvimento da nação.

Calculamos que uma avalanche de desarticulação social, superando em muito a que ocorreu no período dos cercamentos, desabou sobre a Inglaterra; que esta catástrofe foi simultânea a um vasto movimento de progresso econômico; que um mecanismo institucional inteiramente novo estava começando a atuar na sociedade ocidental; que seus perigos, que atacaram até a medula quando primeiro apareceram, na verdade jamais foram superados, e que a história da civilização do século XIX consistiu, na sua maior parte, em tentativas de proteger a sociedade contra a devastação provocada por esse mecanismo. A Revolução Industrial foi apenas o começo de uma revolução tão extrema e radical quanto as que sempre inflamavam as mentes dos sectários, porém o novo credo era totalmente materialista, e acreditava que todos os problemas humanos poderiam ser resolvidos com o dado de uma quantidade ilimitada de bens materiais. (POLANYI, 2000, p. 58)

O debate sobre a renda da terra é pertinente para situar as possibilidades de crescimento de uma sociedade capitalista, mas também para empreender a crítica à leitura dessa sociedade a partir da renda da terra. A contribuição crítica de Marx à economia política demonstra que “(...) tem de constituir tanto o ponto de partida quanto o ponto de chegada, e tem de ser desenvolvido antes da renda da terra.” (MARX, 2011, p. 989). Partindo desses pressupostos, cabe destacar a crítica realizada por Marx (2011) aos autores e à Economia Política em geral no que se refere à interpretação dos fenômenos em questão a seguir.

Como em geral toda ciência histórica e social, no curso das categorias econômicas é preciso ter presente que o sujeito, aqui a moderna sociedade burguesa, é dado tanto na realidade como na cabeça, e que por conseguinte, as categorias expressam formas de ser, determinações de existência, com frequência somente aspectos singulares, dessa sociedade determinada, desse sujeito, e que, por isso, a sociedade, também do ponto de vista científico, de modo algum só começa ali onde o discurso é sobre ela enquanto tal. (MARX, 2011, p.346)

Marx, na sua crítica à Economia Política, realizou a sistematização das ideologias considerando o contexto histórico das lutas de classes, do desenvolvimento das forças produtivas em conjunto às relações sociais de produção (CASTELO, 2012). A construção do método de estudo, o materialismo histórico, considerou os fatores que até então eram excluídos da análise. Nas palavras do próprio autor:



O resultado geral a que cheguei e que, uma vez obtido, seguiu-me de fio condutor aos meus estudos, pode ser formulado em poucas palavras: na produção social da própria vida, os homens contraem relações determinadas, necessárias e independentes de sua vontade, relações de produção estas que correspondem a uma etapa determinada de desenvolvimento das suas forças produtivas materiais. A totalidade dessas relações de produção forma a estrutura econômica da sociedade, a base real sobre a qual levanta uma superestrutura jurídica e política, e à qual correspondem formas sociais determinadas da consciência. O modo de produção da vida material condiciona o processo em geral de vida social, político e espiritual. Não é a consciência dos homens que determina o seu ser, mas, ao contrário, é o seu ser social que determina sua consciência. (MARX,2011, p. 7)

O argumento apresentado por Marx na Contribuição Crítica à Economia Política (1859) demonstra como o trabalho é a fonte de riqueza material e o então valor. Seguindo o raciocínio do autor, esse é o traço fundamental de toda a economia política; além disso, a ascensão econômica, política e cultural da burguesia elevou a economia política clássica como base intelectual, diante dos embates com os senhores feudais. Nesse aspecto, Marx joga luz às disputas ideológicas em torno da produção do conhecimento (CASTELO, 2012).

A mudança ideológica é resultado das transformações da forma de produção da sociedade. Polanyi (2000) enfatiza que o modo de produção capitalista, sobretudo atividades relacionadas à compra e à venda de mercadorias, ganha outra conotação com o modo de produção capitalista. Para o autor:

Contrastemos, por exemplo, as atividades de venda do mercador-produtor e suas atividades de compra: suas vendas são apenas de artefatos e, se ele tiver ou não sucesso em encontrar compradores, o tecido da sociedade não precisa ser afetado. Mas o que ele compra são matérias-primas e trabalho natureza e homem. Na verdade, a produção das máquinas numa sociedade comercial envolve uma transformação que é a da substância natural e humana da sociedade em mercadorias. Embora fantástica, a conclusão é inevitável - nada menos do que isto servirá os seus propósitos. Obviamente, a desarticulação causada por tais engenhos deve desorganizar as relações humanas e ameaçar de aniquilamento o seu habitat. (POLANYI, 2000, p. 60,61)

Essas conclusões de Polanyi resumem a transformação provocada pelo capitalismo e os efeitos da economia de mercado no tecido social. A produção de mercadorias altera a finalidade e o conjunto de relações sociais implicadas no processo de produção. Quando instaurado o modo de produção capitalista, o objetivo transforma as relações humanas em si. “A transformação da economia anterior para esse sistema é tão completa que parece mais a metamorfose de uma lagarta do que qualquer alteração que possa ser expressa em termos de

crescimento contínuo e desenvolvimento.” (POLANYI, 2000, p. 60). Portanto, a economia de mercado produz a desarticulação e a desorganização das relações sociais pré-existentes.

Na visão dos clássicos, o preço da mercadoria era constituído pela soma da renda da terra, dos lucros e dos salários. No centro da revolução burguesa, a formação do conhecimento, portanto, privilegiava a visão dos intelectuais em acordo com a burguesia. A consequência desse processo foi a ocultação do caráter histórico dos modos de produção; e, gradualmente, as contradições inerentes ao modo de produção capitalista foram deixadas à margem do debate. Assim, o estudo dos níveis das aparências em torno da esfera da circulação das mercadorias toma o lugar da crítica. Segundo Castelo (2012):

O caráter objetivo e científico da economia política desapareceu justamente no momento em que a supremacia burguesa foi conquistada. Desde 1830, quando a burguesia tornou-se a classe dominante na França e na Inglaterra e o proletariado emergiu como um sujeito histórico politicamente organizado em torno de associações coletivas e com relativa autonomia ideológica, a concepção burguesa do mundo viveu uma fase apologética, pois foi obrigada a ocultar as principais contradições do modo de produção capitalista, mistificando-o como uma ordem natural, para conservar o status quo ameaçado pelas lutas socialistas. Desse cenário histórico adveio a crise decisiva da economia burguesa, na qual se inicia a sua decadência ideológica<sup>3</sup>. O caráter vulgar e apologético do liberalismo residiu precisamente no ocultamento das contradições provenientes da esfera da produção, limitando-se ao estudo no nível das aparências, entendidas como a esfera da circulação das mercadorias. (CASTELO, 2012, p. 618)

Em contrapartida, o alto grau de abstrações aliado à possibilidade de sintetização matemática da realidade para elaboração de modelos culminou na hegemonia da economia neoclássica em torno das questões ligadas ao crescimento econômico. Outro marco na forma como os economistas interpretam o seu objeto reside na publicação, em 1890, dos Princípios de Economia de Alfred Marshall. “(...) Neste período, os economistas sistematizavam e refinavam as análises do equilíbrio econômico, produzido a partir da interação entre indivíduos de agires autointeressados, desde que fosse garantido o pleno funcionamento do livre mercado.” (BONENTE, 2011, p. 18).

A partir das análises de equilíbrio econômico, os problemas estudados pelos economistas clássicos – como origem da riqueza – posicionaram-se à margem dos debates. Por isso, não tardou para que essas questões fossem, de uma forma geral, excluídas do centro da análise econômica, e isso se dá precisamente com a chegada do pensamento neoclássico ao posto de corrente hegemônica em seu tempo. Nesse contexto, Polanyi (2000) aponta que o

liberalismo econômico, durante o século XIX, vai orientar a ação política dos Estados Nacionais. Essa predominância colocou no centro das questões econômicas e políticas o pressuposto de que os ajustes necessários para a promoção do crescimento econômico ocorreriam pelo mercado autorregulado. Segundo Polanyi (2000),

Uma economia de mercado significa um sistema autorregulável de mercados, em termos ligeiramente mais técnicos, é uma economia dirigida pelos preços do mercado e nada além dos preços do mercado. Um tal sistema, capaz de organizar a totalidade da vida econômica sem qualquer ajuda ou interferência externa, certamente mereceria ser chamado autorregulável. Essas condições preliminares devem ser suficientes para revelar a natureza inteiramente sem precedentes de um tal acontecimento na história da raça humana. (POLANYI, 2000, p. 62)

Portanto, a análise de equilíbrio econômico, sustentada em um alto nível de abstração, tornou-se uma ferramenta poderosa para a interpretação e realização do crescimento econômico. No entanto, Polanyi (2000) enfatiza que, no período em que antecede a Primeira Guerra Mundial, o modelo *laissez-faire* começa a dar sinais de esgotamento. A disputa imperialista entre as nações e os problemas financeiros que se desencadeiam põem em xeque o pensamento liberal (BONENTE, 2007, WALLERSTEIN, 2006).

A civilização do século XIX se firmava em quatro instituições. A primeira era o sistema de equilíbrio de poder que, durante um século, impediu a ocorrência de qualquer guerra prolongada e devastadora entre as Grandes Potências. A segunda era o padrão internacional do ouro que simboliza uma organização única na economia mundial. A terceira era o mercado autorregulável, que produziu um bem-estar material sem precedentes. A quarta era o estado liberal. Classificadas de um certo modo, duas dessas instituições eram econômicas, duas, políticas. Classificadas de outra maneira, duas delas eram nacionais, duas, internacionais. Entre si, elas determinavam os contornos característicos da história de nossa civilização. (POLANYI, 2000, p. 17)

O período entre o século XIX e as primeiras décadas do XX começa a mostrar os desgastes e as limitações dessa corrente teórica com a Grande Depressão na década de 1930. Daí finda a hegemonia liberal. O ponto-chave é que as diferenças econômicas e políticas no início do século XX desencadearam uma série de ações que atingiram diretamente o estabelecimento da paz entre as nações. De acordo com Polanyi (2000),

Não foi por acidente que a transformação se fez acompanhar de guerras numa escala sem precedentes. A história estava acionada para uma mudança social; o destino das nações estava ligado a seu papel numa transformação institucional. Uma tal simbiose não é excepcional na história; embora os

grupos nacionais e as instituições sociais tenham origens próprias, eles tendem a se acoplarem uns aos outros na sua luta pela sobrevivência. (POLANYI, 2000, p. 45)

Então, os conflitos econômicos e, posteriormente, os conflitos bélicos representaram a luta pela continuidade (ou não) do sistema econômico vigente. No Brasil, os efeitos da crise incidiram sobre a incipiente industrialização promovida nesse mesmo período, a qual ancorava-se marcadamente em recursos naturais locais e nas atividades agropecuárias tradicionais, não dando origem a qualquer dinâmica industrial autopropulsora. A resposta à crise de 1929, a partir do Governo Roosevelt nos EUA e das bases de intervencionismo econômico lançadas por Keynes, a oposição ao liberalismo, passa a ser protagonizada pelo intervencionismo estatal que, posteriormente, formará as bases para a Economia do Desenvolvimento.

Essas transformações são necessárias para compreender os objetivos do desenvolvimento econômico. Sob o argumento de aumento de bem-estar social e progresso econômico, o desenvolvimento é difundido para a sociedade. Entretanto, o processo, na verdade, envolve o aprofundamento das relações econômicas, promovendo a transformação das relações sociais com o ritmo definido pela atuação do Estado. Com o comércio internacional, essa racionalidade é expandida a partir da necessidade de inserção no mercado mundial na forma da divisão internacional do trabalho.

## **2.2 - Pós-Segunda Guerra**

O intervencionismo estatal é elemento-chave para a Economia do Desenvolvimento, que surge nos anos posteriores à Segunda Guerra Mundial, em meio à disputa por hegemonia entre o bloco capitalista – liderado pelos Estados Unidos – e o socialista – liderado pela União Soviética. Nesse sentido, a busca por hegemonia, oriunda dos países capitalistas, conta com aparelhos de difusão do ideário desenvolvimentista para além das suas fronteiras. A difusão da ideologia e do receituário desenvolvimentista passou a contar também com instituições supranacionais responsáveis por financiar e aconselhar governos ao redor do mundo para garantir a sua realização.

Ao final da Segunda Guerra Mundial, também se estabeleceu todo um aparato de produção de conhecimento e de aplicação de políticas públicas que apresentava o “desenvolvimento” mesmo como um fim político praticamente incontestável. A partir de

então e, cada vez mais, é o desenvolvimento em si — ou até mesmo adjetivado, normalmente pelo econômico — que passa a ser um horizonte utópico. Resumindo, “em quase todas as esferas sociais em que se faz presente, o ‘desenvolvimento’ tem sido o principal horizonte utópico de diversas nações.” (PRADO, 2020, p. 86).

Por outro lado, do ponto de vista intelectual, o desenvolvimentismo cunhou uma nova necessidade, a interpretação do mundo a partir do conhecimento integrado entre economia, política e cultura, por passar a ser necessário compreender o mundo politicamente, reativando os estudos econômicos, sociais e políticos (WALLERSTEIN, 2006). Considerando o papel ideal de sociedade, que surge a partir da Segunda Guerra Mundial, o desenvolvimento econômico passa a ser interpretado como fator central no mundo para a consolidação da democracia em diversos países.

O desenvolvimento ganha, assim, um cunho nacionalista. Tratava-se, portanto, de analisar os obstáculos que as “estruturas arcaicas” ou “atrasadas” das áreas subdesenvolvidas lhe impunham, bem como os meios e “mecanismos” necessários para alcançar a si próprio. Neste sentido, embora reforçasse a separação entre o “econômico” e o “político”, ressaltaram, muitas vezes, que o desenvolvimento requeria a “modernização” das condições econômicas, sociais e políticas de cada país, “o que poderia trazer tensões sociais, daí a necessidade do Estado para mobilizar e planificar racionalmente os recursos de cada país” (PRADO, 2019, p. 96).

O humanismo, que surge a partir daí, está atrelado a um conjunto de fatores essenciais para um país alcançar a “modernidade” conforme os padrões da Europa Ocidental e dos Estados Unidos. Em geral, o debate concentrava-se nas características econômicas relacionadas à industrialização dos países. Não à toa, as primeiras formulações do desenvolvimento giram em torno de uma série de etapas a serem cumpridas para os países o realizarem e centrada nas características econômicas e sociais desses lugares. A ordem civilizatória seria guiada pelo processo de industrialização dos países gerando mais riqueza e aumento da renda *per capita*. A crença era de que esses fatores resultariam em melhores condições de vida. De acordo com Prado (2020),

Neste sentido, no contexto do pós-Segunda Guerra teria se reconfigurado o humanismo ou o “universalismo europeu” (na verdade, eurocêntrico), entendidos como a pretensão de universalizar os próprios interesses e subordinar a realidade do “outro” à sua própria; assim entendido, o humanismo teria como essência a afirmação de uma determinada ordem de

civilização (desenvolvimento) sobre aquilo moldado como caótico e bárbaro (as áreas subdesenvolvidas). (PRADO, 2020, p. 94)

O debate em torno das consequências da industrialização promove o retorno do interesse dos cientistas em geral para as questões relacionadas ao crescimento econômico no pós-Segunda Guerra. As teorias do crescimento, que surgiram atreladas ao desenvolvimentismo, focaram na sistematização matemática dos problemas econômicos e foram formuladas com o intuito de compreender a diferença entre os países. Além disso, o desenvolvimentismo surgiu para impedir a repetição das condições econômicas que levaram à crise de 1930 e às guerras, promovendo a integração entre Estado, mercado e instituições democráticas sob o discurso de promoção do bem-estar (HARVEY, 2005).

O progresso seria identificado com o aumento da riqueza e, numa espécie de correlato necessário, com a expansão da liberdade: tal seria o caminho para o aperfeiçoamento da civilização. Um progresso que passa a ser visto basicamente como “progresso técnico”, e segue sujeitando, agora em escalas nunca antes vistas, a lógica de criação de riqueza social à lógica de acumulação de capital; um progresso que, orientado para a plena urbanização da vida, tende a concentrar ainda mais a produção social moderna em torno da industrialização. E uma industrialização que, no pós Segunda Guerra e sob hegemonia estadunidense, ocorreu através da integração monopólica dos sistemas de produção em escala mundial, viabilizada pelo investimento externo direto. (PRADO, 2019, p. 94)

Bresser-Pereira (2022) argumenta que a experiência inglesa, pós-Revolução Industrial, serviu de inspiração para os outros estados-nação, assim o autor reafirma o papel da industrialização para a promoção do desenvolvimento e, conseqüentemente, do aumento do bem-estar. Para Bresser Pereira, ao observar as condições econômicas da Inglaterra, as demais nações buscaram estabelecer oito objetivos políticos para si: desenvolvimento econômico, liberdade individual, diminuição das desigualdades, proteção do ambiente, ordem pública, defesa contra inimigos externos, democracia e autonomia nacional. Enquanto os dois últimos são objetivos-meios, os demais, objetivos finais.

Apesar do autor Bresser-Pereira (2022) apresentar o desenvolvimento como uma escolha das nações, é possível identificar que desde pouco antes do final da Segunda Guerra surgiram acordos como o Bretton Woods e o Acordo Geral de Tarifas e Comércio (GATT). Além desses, destaca-se também a atuação de organizações supranacionais como o Banco Internacional para a Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD) e a Organização das Nações

Unidas (ONU) na conformação do padrão monetário internacional dólar-ouro e difusão do ideário desenvolvimentista entre as nações.

Considerando a influência dos acordos e das instituições supranacionais orientando as nações para alcançar o padrão econômico dos países centrais, chama a atenção o debate sobre soberania nacional que ganha destaque no período. De acordo com Wallerstein (2004), a questão do desenvolvimento econômico nesse período é atravessada pelo discurso da soberania nacional. Nos termos do autor, a soberania é a autonomia decisória das nações sobre aquilo que pode ou não cruzar as suas fronteiras e a maneira pela qual isso ocorrerá:

Let us start with boundaries. A sovereign state has in theory the right to decide what may cross its boundaries, and under what conditions. The stronger the state, the larger its bureaucratic machinery and therefore the greater its ability to enforce decisions concerning trans-boundary transactions. There are three principal kinds of trans-boundary transactions: the movement of goods, of capital, and of persons. Sellers wish for their goods to traverse boundaries without interference and without taxation. On the other hand, competing sellers within the boundaries being entered may very much want the state to interfere by imposing quotas or tariffs, or by giving subsidies to their own products. Any decision that the state takes favors one entrepreneur or the other. There does not exist a neutral position. The same is true of capital flows. (WALLERSTEIN, 2006, p. 46)

Por isso, Furtado (2009) argumenta que o desenvolvimentismo incorre em um debate que envolve dois planos, sendo o primeiro o das formulações abstratas, tratando dos mecanismos de crescimento, modelos e esquemas econômicos voltados à correlação de variáveis quantitativas; e o segundo, o plano histórico, em que as características dos modelos são confrontadas em perspectiva crítica consoante à realidade de cada nação. O desenvolvimento econômico se torna capaz de conformar diversas visões e objetivos; nesse sentido, o autor organiza uma forma de interpretar o conceito criticamente observando os padrões que são discutidos, sobretudo no que se refere ao planejamento do desenvolvimento.

A distinção em dois planos, como apresentada pelo autor, aponta para a crítica da própria construção da economia como ciência: de um lado, o modelo hipotético-dedutivo como ferramenta de análise da realidade, exigindo o mergulho em níveis de abstração cada vez mais distante da realidade histórica; do outro, a análise histórica que se aprofunda nas condições histórico-estruturais disponíveis para a realização do desenvolvimento.

O próprio Furtado (2009) se apresenta como um adepto da abordagem histórica do desenvolvimento econômico. No contexto da época, o capitalismo se apresentava centralizado

pelas decisões nacionais e cartelizado pelos interesses das grandes empresas, sustentadas pelo setor financeiro. Nesse processo, os sistemas nacionais passam a perder sua individualidade, dependendo cada vez mais da estrutura do comércio internacional atrelado às vantagens comparativas.

A literatura sobre desenvolvimento econômico do último quarto do século (XX) nos dá um exemplo meridiano desse papel diretor dos mitos nas ciências sociais: pelo menos 90 por cento do que aí encontramos se funda na idéia, que se dá por evidente, segundo a qual o desenvolvimento econômico, tal qual vem sendo praticado pelos países que lideram a revolução industrial, pode ser universalizado. Mais precisamente: pretende-se que o *standard* de consumo da minoria da humanidade, que atualmente vive nos países altamente industrializados, é acessível às grandes massas de população em rápida expansão que formam o chamado Terceiro Mundo. essa ideia constitui, seguramente, uma prolongação do mito do progresso, elemento essencial na ideologia diretora da revolução burguesa, dentro da qual se criou a atual sociedade industrial. (FURTADO, p. 14)

Prado (2020) oferece uma visão diferente do significado do desenvolvimento. Para o autor, o desenvolvimentismo pode ser desdobrado em três dimensões – processo, projeto e ideologia desenvolvimentista –, tornando-o um sonho factível para as nações. Assim, o desenvolvimento pode ser entendido como um conjunto de estratégias lideradas pela ação do Estado, que visam aumentar a complexidade das relações capitalistas no território. Por isso, o desenvolvimentismo necessita de um programa de ação, que varia de acordo com o contexto de cada nação.

Com o campo de visão da realidade delimitado por essa ideia diretora, os economistas passaram a dedicar o melhor de sua imaginação a conceber complexos esquemas do processo de acumulação de capital no qual o impulso dinâmico é dado pelo progresso tecnológico, entelêquia existente fora de qualquer contexto social. (FURTADO, 2009, p. 14)

Na esteira do desenvolvimento, o subdesenvolvimento é inaugurado expressando o inverso do primeiro: ausência de fatores considerados ideais para a sociedade, como a estrutura de industrialização e comércio internacional. Essa visão de mundo parte da perspectiva estadunidense, já que ela é fruto da “doutrina Truman” (Prado, 2020). Foi esse ex-presidente que cunhou o termo para demonstrar a situação dos outros países. Uma das ações mais relevantes foi a instauração de diversas comissões divididas por continentes do globo para tratar do desenvolvimento de cada região. A economia latino-americana ficou a cargo da Comissão Econômica para América Latina (CEPAL). Fundada em 1948, a organização logo se tornou referência no debate desenvolvimentista da região e contava com a participação de



diversos intelectuais latino-americanos para a construção do pensamento chamado Cepalino. Para Prado (2019),

O subdesenvolvimento começou a cumprir papel semelhante ao que antes era representado pela “barbárie” e pelo “atraso”. E mais: a nova dualidade “desenvolvimento” versus “subdesenvolvimento” representava um processo de redefinição, sob hegemonia estadunidense, de alguns elementos ideológicos fundamentais próprios da modernidade capitalista: o humanismo, o individualismo, o progressismo, o industrialismo e o economicismo. (PRADO, 2020, p. 95)

No Brasil, a experiência econômica pós-crise de 1929 tinha por objetivo promover a modernização do país via industrialização. As experiências semelhantes ao desenvolvimentismo haviam sido experimentadas décadas antes. Para Castelo (2012),

todavia, o auge do desenvolvimentismo ocorreu nos anos 1950-60. Nesse período, o modelo desenvolvimentista aprofundou-se com a implementação do capital financeiro no Brasil. O desembarque das multinacionais durante o governo JK, que então investiram nos setores de bens de consumo duráveis, e o início da construção do setor de bens de capital e da indústria de base com vultosos aportes estatais no governo Vargas, são constitutivos dessa fase do desenvolvimento capitalista brasileiro. (CASTELO, 2012, p. 620)

Observando o caso do Brasil, na década de 1970, nota-se que coincide com o período em que o país era comandado por uma ditadura civil-militar, sendo, ainda, possível identificar as tentativas de desenvolvimento “para dentro”, a despeito da tendência mundial. Os dois Planos Nacionais de Desenvolvimento (PND): o I PND, iniciado em 1972, e o II PND, em 1979, apresentam a influência da crise supracitada no padrão de acumulação do sistema capitalista. No período, ocorrem dois choques do petróleo, o primeiro em 1973 e o segundo em 1978. De fato, ambos os choques influenciaram diretamente os planos nacionais, tendo o primeiro destes sido interrompido em decorrência do aumento do preço do insumo, inviabilizando a continuidade das obras, e o segundo, visado corrigir as defasagens da infraestrutura industrial do país, entre elas a produção de petróleo (BRASIL, 1971, CARNEIRO, 2002).

Os choques do petróleo e a transformação estrutural das empresas em virtude do aprofundamento da transnacionalização desencadearam uma série de conflitos financeiros no fim da década de 1970. Como resultado, houve a redução do financiamento do Estado brasileiro para os Grandes Projetos de Investimento. Contribuíram para tal o processo de estatização da dívida pública e a redução na captação de capitais estrangeiros para o país

(CARNEIRO, 2002). Com a mudança de década, em 1980 acentuam-se as dificuldades econômicas, comprometendo a capacidade do Estado de gerenciar sua própria economia devido à crescente mobilidade de capitais e às formas predatórias de concorrência.

### **2.3 — Desenvolvimento econômico na América Latina**

Intelectuais como, por exemplo, Raúl Prebisch, Celso Furtado e Maria da Conceição Tavares (BONENTE, 2016) são alguns dos nomes que contribuíram para a formação do pensamento econômico latino-americano. Através da CEPAL, a análise desenvolvida pelos autores girava, principalmente, em torno da crítica ao modelo ricardiano de vantagens comparativas, o que representaria inicialmente um caráter oposto ao do desenvolvimentismo pregado pelos países centrais. “Deterioração dos termos de troca, industrialização via substituição das importações, divisão centro-periferia, entre outras noções: todos esses são termos que surgiram das análises cepalinas e não perderam a vigência até hoje” (PRADO, 2020, p. 59)

Entre as contribuições dadas pelo pensamento cepalino existe a reflexão acerca do comércio internacional ancorado na teorização das vantagens comparativas modernas, baseada em *trade-offs*, custos de oportunidade e aumento da produtividade, demonstrando a importância do comércio internacional para o desenvolvimento como um dos mecanismos necessários para a sua realização. Na concepção teórica, o esquema funciona da seguinte forma: cabe à América Latina a produção de produtos primários na divisão internacional do trabalho. Através do comércio exterior, a renda é utilizada para aumentar a produtividade.

O aumento da produtividade, por sua vez, é realizado com investimentos estrangeiros na industrialização, gerando redução das importações e empregando mais pessoas no setor. Nesse esquema, o propósito do emprego industrial é aumentar a renda líquida nacional, ou seja, estimular mais consumo e mais investimento nas indústrias. Para tanto, o ponto de industrialização é o investimento no comércio internacional, orientado pelas vantagens comparativas.

Entretanto, a tradição crítica a esse modelo deriva da crítica à teoria neoclássica e desconstrução das vantagens comparativas centrada na tese da deterioração dos termos de troca. Nela não só o ganho através do comércio não se efetiva, mas também ocorre transferência dos ganhos de produtividade das regiões atrasadas para as regiões

desenvolvidas. O resultado desse processo é a acentuação de disparidades crescentes, o que, nesse cenário, significa homogeneização da produção e apropriação da riqueza mundial por parte dos países centrais. (BONENTE, 2016).

De acordo com Rodriguez (2009), isso é consequência de como é estruturado o sistema capitalista: a organização dos países acontece de acordo com sua posição na economia mundial. É possível, portanto, dividi-los entre centrais e periféricos, evidenciados em suas relações de troca no comércio mundial e assumindo que os benefícios da divisão internacional do trabalho não se difundiram entre os países uniformemente. Essas relações ficaram conhecidas pela concepção “centro-periferia” por Raul Prebisch (2000).

Retomando a discussão apresentada por Wallerstein (2006), um aspecto determinante é a soberania. O autor expõe também a diferença entre os níveis de soberania através do conceito de periferias. Nesse caso, o nível de controle acerca dos dispositivos que regulam a entrada e saída de mercadorias e pessoas dos países em relação aos demais demonstra a sua posição. Além disso, hierarquicamente, a soberania dos países centrais é maior do que os países periféricos e semiperiféricos, expondo a relação de poderes entre os estados-nação. Como resultado desse processo, os países considerados centrais exercem seu poder para garantir a manutenção da relação centro-periferia. Para o autor:

Strong states relate to weak states by pressuring them to keep their frontiers open to those flows of factors of production that are useful and profitable to firms located in the strong states, while resisting any demands for reciprocity in this regard. In the debates on world trade, the United States and the European Union are constantly demanding that states in the rest of the world open their frontiers to flows of manufactures and services from them. They however quite strongly resist opening fully their own frontiers to flows of agricultural products or textiles that compete with their own products from states in peripheral zones. Strong states relate to weak states by pressuring them to install and keep in power persons whom the strong states find acceptable, and to join the strong states in placing pressures on other weak states to get them to conform to the policy needs of the strong states. Strong states relate to weak states by pressuring them to accept cultural practices-linguistic policy; educational policy, including where university students may study; media distribution-that will reinforce the long-term linkage between them. Strong states relate to weak states by pressuring them to follow their lead in international arenas (treaties, international organizations). And while strong states may buy off the individual leaders of weak states, weak states as states buy the protection of strong states by arranging appropriate flows of capital. (WALLERSTEIN, 2006, p. 55)

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

Diante desse cenário histórico de grandes transformações sociais, autores de distintas filiações políticas e ideológicas — Alberto Guerreiro Ramos, Álvaro Vieira Pinto, Caio Prado Jr., Celso Furtado, Darcy Ribeiro, Florestan Fernandes, Hélio Jaguaribe, Ignacio Rangel, Josué de Castro, Milton Santos, Nelson Werneck Sodré, Paulo Freire, Roberto Campos, Ruy Mauro Marini e outros<sup>5</sup> — discutiram uma série de questões sobre a formação econômico-social brasileira, como a industrialização, a inserção do Brasil na divisão internacional do trabalho, o subdesenvolvimento, a dualidade, o Estado, as alianças políticas entre classes e grupos sociais, a educação, a fome, o território, as populações nativas etc. (CASTELO, 2012, p. 621)

Buscando expor a situação de “subdesenvolvimento” dos países latino-americanos com base no conceito “centro-periferia”, no bojo do “chamado ao desenvolvimento” dos países capitalistas centrais sob a hegemonia estadunidense, a CEPAL elaborou uma transformação crucial de toda a discussão sobre o desenvolvimento e subdesenvolvimento com base no contexto específico latino-americano, criando propostas, conceitos e variáveis que até aquele momento não faziam parte do repertório de análise sobre a região. Afirma-se, com frequência, que os conceitos de centro e periferia diferem de outro par de conceitos paralelos: desenvolvimento e subdesenvolvimento. E isso por se admitir que, enquanto os primeiros aludem à estrutura do comércio mundial caracterizado pelo intercâmbio de manufaturas por matérias-primas, os segundos concernem às diferenças das estruturas produtiva e econômica entre países avançados e atrasados (RODRIGUEZ, 2009).

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

situação de desequilíbrios regionais consequentes da concentração produzida historicamente (CANO, 2000).

Nesse sentido, a relação centro-periferia aponta para a questão da diferença estrutural entre as nações, pois, à medida que os centros exercem influência na periferia, as relações de produção são determinadas pelos países centrais, ou seja, a dependência gera mais dependência, exceto se forem modificadas as relações de produção.

Em termos gerais, eles partiram das questões externas que envolvem o Brasil desde a sua fundação como colônia. Historicamente, o processo da nossa formação econômico-social é entendido como subordinado aos interesses das nações colonialistas e imperialistas. O sistema capitalista criou, sincronicamente, a partir das relações de exploração e dominação entre as nações do Norte e do Sul, o desenvolvimento do centro e o subdesenvolvimento da periferia, que teria como uma das suas marcas a dualidade entre setores produtivos (indústria e agricultura) e regiões (Sudeste e Nordeste). A dependência foi tratada como um elemento-chave da controvérsia, e os reformistas viram nas políticas nacionalistas de protecionismo econômico, controle cambial e restrição ao envio de lucros ao exterior uma saída para os nossos crônicos déficits na balança de pagamentos. (CASTELO, 2012, p. 622)

Por outro lado, uma das abordagens mais profícuas surgidas a partir da interpretação dos efeitos do extrativismo é a da dependência; sobretudo, a Teoria Marxista da Dependência, com destaque para Ruy Mauro Marini (2017), intelectual brasileiro com extensa produção e trabalho relacionados à realidade latino-americana. Segundo a teoria, dependência se configura como a subordinação econômica de nações independentes, nas quais as relações de produção dos subordinados sofrem alterações e se intensificam com o intuito de atender às exigências dos países centrais.

Entretanto, é inegável que a teoria da dependência é desenvolvida por uma gama de autores latino-americanos com filiações teóricas distintas, desde a origem cepalina, com Prebisch (1949), por exemplo, que realiza a crítica direta aos pressupostos de comércio internacional da economia neoclássica. Marini (2022) compreende a dependência através da subordinação entre nações formalmente independentes, na qual as relações econômicas se desdobram para assegurar a continuidade e ampliação da condição de dependência.

Autores como Theotônio dos Santos e Vânia Bambirra colocam no centro da dependência as relações tecnológicas e industriais estabelecidas. Sendo os países dependentes reféns dos interesses do capital das nações mais desenvolvidas, tornando-as palco da sua realização. Essa relação é aprofundada pela articulação das elites locais.

A relação de dependência, então, se configura como uma forma mais profunda de descrever o processo de desenvolvimento para os países da América Latina, pois o ritmo de expansão de uma indústria moderna, para a exportação, convive com produção interna arcaica. Segundo Löwy (1995), os intelectuais marxistas sobretudo latino-americanos baseiam-se nas teorias do desenvolvimento desigual e combinado, de autoria de Leon Trotsky, para descrever a dependência dos países periféricos. Segundo Trotsky (1961),

A lei do desenvolvimento combinado está demonstrada a mais incontestável na história e no caráter da indústria russa. Tardiamente nascida, essa indústria não percorreu, desde o início, o ciclo dos países adiantados, porém neles se incorporou adaptando ao seu estado atrasado as conquistas mais modernas. (TROTSKY, 1961, p. 28)

Marini (2022) dispõe sobre a dependência na forma da organização e composição do capital na relação entre os países centrais e periféricos. A dependência deriva do fato de que os trabalhadores na periferia encontram-se em situação de superexploração da sua força de trabalho. Nesse sentido, o progresso técnico tende a não ser absorvido localmente, mas remetido aos países centrais por não haver consumo suficiente na periferia. Assim, a situação de dependência se perpetua pela necessidade de expansão através do comércio externo.

A base real sobre a qual se desenvolve são os laços que ligam a economia latino-americana com a economia capitalista mundial. Nascida para atender as exigências da circulação capitalista, cujo eixo de articulação está constituído pelos países industriais, e centrada portanto sobre o mercado mundial, a produção latino-americana não depende da capacidade interna de consumo para sua realização. Opera-se, assim, desde o ponto de vista do país dependente, a separação dos dois momentos fundamentais do ciclo do capital — a produção e a circulação de mercadorias — cujo efeito é fazer com que apareça de maneira específica na economia latino-americana a contradição inerente à produção capitalista em geral, ou seja, a que opõe o capital ao trabalhador enquanto vendedor e comprador de mercadorias. (MARINI, 2022, p. 16)

Trata-se de um ponto-chave para entender o caráter da economia latino-americana e as diferenças entre os países centrais e periféricos, sobretudo quanto à distribuição daquilo que é produzido. Nos países industriais, o acúmulo de capital é sustentado pela produtividade do trabalho, assim é possível estabelecer a relação produtor e consumidor. Ainda que essa seja efetiva, vê-se, em certa medida, contraposta pela forma que assume o ciclo do capital. O consumo individual dos trabalhadores é um elemento decisivo na criação de demanda. Nos países periféricos, no entanto, a situação ocorre de maneira diferente:

Na economia exportadora latino-americana, as coisas se dão de outra maneira. Como a circulação se separa da produção e se efetua basicamente no âmbito do mercado externo, o consumo individual do trabalhador não interfere na realização do produto, ainda que determine a taxa de mais-valia. Em consequência, a tendência natural do sistema será a de explorar ao máximo a força de trabalho do operário, sem se preocupar em criar as condições para que este se reponha, sempre e quando seja possível substituí-lo pela incorporação de novos braços ao processo produtivo. O dramático para a população trabalhadora da América Latina é que essa hipótese foi cumprida amplamente: a existência de reservas de mão de obra indígena (como no México), ou os fluxos migratórios derivados do deslocamento de mão de obra europeia, provocado pelo progresso tecnológico (como na América do Sul), permitiram aumentar constantemente a massa trabalhadora, até o início do século 20. Seu resultado tem sido o de abrir livre curso para a compressão do consumo individual do operário e, portanto, para a superexploração do trabalho. (MARINI, 2022, p. 18)

O entendimento desse processo histórico é, portanto, essencial para compreender a situação de dependência dos países latino-americanos. Outra vertente dependentista tem sua origem no trabalho de Cardoso e Falleto (1975). Para os autores, o caráter da dependência deriva da estrutura da sociedade. Sua análise busca a explicação da situação de dependência através das raízes históricas das sociedades consideradas periféricas. A chave para entender a dependência repousa sobre a forma de inserção no comércio internacional dessas economias desde o período da colonização. A saída para essa situação ocorreria à medida que a modernização desses países ocorresse de forma associada ao capital estrangeiro e, assim, forneceria as bases para a transformação industrial e a reversão da situação de dependência.

Dessa maneira, o processo de desenvolvimento apresentado até aqui começa a dar sinais de esgotamento no final dos anos 1970. Nesse sentido, o padrão de acumulação fordista passa a dar lugar ao projeto neoliberal na tentativa de recuperar as taxas de lucro. Junto a esse padrão, esgota-se também o conjunto de ações que envolvem o desenvolvimento tido como “para dentro”, ou seja, os incentivos e investimentos serão realizados gradativamente no setor que produzia para a exportação através do Estado Nacional (BONENTE, 2016).

Houve em toda parte uma empática acolhida ao neoliberalismo nas práticas e no pensamento político-econômico desde os anos 1970. A desregulação, a privatização e a retirada do Estado de muitas áreas do bem-estar social têm sido muitíssimo comuns. Quase todos os Estados, dos recém-criados após o colapso da União Soviética às socialdemocracias e Estados do bem-estar social ao velho estilo, como a Nova Zelândia e a Suécia, adotaram, às vezes voluntariamente e em outros casos em resposta a pressões coercivas, alguma versão da

teoria neoliberal e ajustaram ao menos algumas políticas e práticas aos seus termos. (HARVEY, 2005, p. 4)

O caso da América Latina é emblemático, pois as relações econômicas atualmente ainda estão conforme a nova dinâmica da divisão internacional do trabalho, acentuando a dependência. O extrativismo, considerando essa abordagem, tem o seu foco voltado aos efeitos econômicos e políticos dessa atividade. Entretanto, apesar de ser possível à primeira vista identificar uma continuidade, há significativas diferenças dessa dependência, desde o século XVI até o século XXI. O próprio Marini (2022) reconhece que o desenvolvimento do capitalismo altera as formas como se apresenta essa dependência.

Desse modo, o traço mais marcante das economias dependentes é estarem presas em uma espiral que reproduz as condições de subdesenvolvimento estando, assim, impedidas de transitar para o estágio mais avançado do processo capitalista de desenvolvimento. Com a atual dinâmica de circulação de mercadorias e reprodução do capital, considerando o realinhamento da economia extrativista, tem-se a regressão da matriz produtiva.

#### **2.4 - Desenvolvimentismo: do nacional ao local, do local ao global**

Para compreender as mudanças que ocorreram no capitalismo e a transformação do desenvolvimento ao longo do tempo, Dorre (2015) aponta que o modo de produção capitalista tem capacidade de se reformular, assumindo aparências distintas ao longo do tempo. Sua estrutura de funcionamento permanece a mesma, porém, assumindo aspectos que se alternam.

Segundo esse entendimento, o capitalismo pode trocar sua pele em certos momentos de seu próprio desenvolvimento. Isso significa que o regime de acumulação e as relações de propriedade, os modos de regulação e os modelos de produção são revolucionários e transformados, mas apenas com o objetivo de manter o próprio capitalismo. (DORRE, 2015, p. 558)

Tal conclusão não é inédita se resgatarmos a interpretação de Marx (2013) para o estudo do modo de produção capitalista. O autor é enfático em dizer que a história é construída pela forma como se reproduz o capital. A aparência que é possível identificar em transformação, nesse caso, refere-se às mudanças de “estratégias”, principalmente por parte do Estado Nacional, como apresentadas por Brandão (2010), Dorre (2015) e Dardot e Laval (2016), Svampa (2020), e Gudynas (2012).



Estratégias, nesse caso, são meios para alcançar determinados objetivos, um conjunto de práticas, discursos e utilização de poder, que geram novas condições políticas e mudanças nas “regras do jogo” de funcionamento da economia. São estratégias, reconhecidas como “neoliberais” que, segundo Dardot e Laval (2016) e Brandão (2010), modificam as relações sociais para a realização dos próprios objetivos. Para Dardot e Laval (2016),

essas novas formas políticas exigem uma mudança muito maior do que uma simples restauração do “puro” capitalismo de antigamente e do liberalismo tradicional. Elas têm como principal característica o fato de alterar radicalmente o modo de exercício do poder governamental, assim como as referências doutrinárias no contexto de uma mudança das regras de funcionamento do capitalismo. Revelam uma subordinação a certo tipo de racionalidade política e social articulada à globalização e à financeirização do capitalismo. (DARDOT e LAVAL, 2016, p. 191)

A década de 1980 foi marcada pelo surto da ideologia neoliberal, que teve início com a vitória da Mme. Thatcher como primeira-ministra da Inglaterra e com a eleição de Ronald Reagan como presidente dos Estados Unidos. Nesse período, as políticas econômicas dos países mais poderosos estiveram dirigidas a uma desregulamentação de vários mercados, à privatização de certas empresas, ao aumento da competitividade internacional. Nos Estados Unidos e na Inglaterra, sobretudo, tais medidas complementam-se com a diminuição de impostos sobre as camadas mais ricas da população e cortes orçamentários nos gastos sociais.

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

A adversidade do contexto histórico enfrentado pelos países latino-americanos foi agravada pelo efeito extremamente negativo do colapso da União Soviética sobre o poder de barganha dos países periféricos no sistema capitalista. Sem medo do fantasma comunista, as nações hegemônicas sentiram-se livres para desrespeitar os princípios mais elementares da autodeterminação dos povos. Sem sustentação externa e sem base material interna para sustentar o seu poder de classe, as burguesias dependentes estão se convertendo em burguesias que vivem de intermediar negócios de compra e venda de mercadorias no mercado internacional, de patrimônio público e privado e de ativos financeiros. (SAMPAIO JR, 2007, p. 55)

Outro marco importante foram as recomendações oriundas do Consenso de Washington (dezembro/1989). De acordo com Filgueiras (2005), o estabelecimento do

consenso político-econômico em torno do modelo neoliberal possui algumas características ao longo do tempo:

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

Segundo Dardot e Laval (2016), há um entendimento de que as medidas significaram somente um “retorno do mercado” nas políticas conduzidas, tanto pela direita quanto pela nova esquerda. O receituário baseia-se na expectativa de melhorar o ambiente para o funcionamento do mercado, envolvendo a redução dos impostos, dos gastos públicos, da proteção social, da inflação e de controlar o crescimento monetário com moeda forte e estável. Entretanto, as medidas mais famosas foram as sucessivas privatizações de empresas públicas e a desregulamentação da economia, sobretudo o que envolvia a legislação trabalhista. Os autores resumem da seguinte forma: “No fundo, se o ‘compromisso social-democrata’ era sinônimo de intervencionismo do Estado, o ‘compromisso neoliberal’ era sinônimo de livre-mercado” (Dardot e Laval, 2016, p. 192).

Essa nova forma de atuação com o “compromisso neoliberal” traz à tona uma série de debates em torno da essência do capitalismo. Para Brandão (2010), “(...) Este momento crítico expõe a utilização de diversos mecanismos e processos, alguns inovadores, outros de uso permanente pelo sistema” (BRANDÃO, 2010, p. 5). O enfraquecimento do Estado produziu uma maneira distinta da visão teórica do desenvolvimento. A perspectiva regional passa a assumir a centralidade do debate. Segundo Vainer (2007), as funções de acumulação e de legitimação passam dos Estados nacionais para os poderes locais. Seguindo essa ótica, os poderes locais teriam mais capacidade de atrair empresas e oferecer bases históricas que integram os indivíduos. Brandão (2003) aponta que a função da ação pública se torna o gerenciamento do ambiente de mercado capaz de atrair mais empresas aos lugares:

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

O debate em torno das funções do Estado passa a ser determinado pela necessidade de correção de falhas de mercado. Nesse contexto, tem-se a afirmação do projeto neoliberal para a construção de um novo modelo econômico. O Brasil foi o último país a implementar a agenda neoliberal. Isso se deu em razão das dificuldades em se conciliar os interesses de diversos segmentos do capital no país e a intensa atividade política de resistência das classes trabalhadoras nos anos 1980. Com a vitória do modelo neoliberal, acelera-se o processo de transnacionalização de grupos nacionais e o processo de fragilização do Estado Nacional (FILGUEIRAS, 2005). O contexto apresentado acima inaugura um padrão de ocupação dos territórios no país, os Grandes Projetos de Investimento (GPI). Mais do que isso, apresenta o sufocamento da ação do poder regional/local em detrimento da integração nacional à dinâmica global a seguir:

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

Segundo autores como Borja e Castells (1997), o local assume papel estratégico para alcançar o desenvolvimento econômico, pois os Estados Nacionais ficam cada vez mais submetidos ao mercado (Castells, 1998), “En otras palabras, los estados, todos los estados, tienen que navegar en el sistema financiero global y adaptar sus políticas, en primer lugar, a las exigencias y coyunturas de dicho sistema.” (CASTELLS, 1998, p. 3). Um desses mecanismos de inovação da dinâmica atual está presente no neoextrativismo, de acordo com Gago e Mezzandra (2017). O envolvimento das finanças é um dos pontos-chave para conectar a dinâmica de reprodução do capitalismo global ao local, onde essas promovem um processo de desmontagem produtiva, a partir da orientação à produção de *commodities* nos locais.

Tendo observado que uma das características da ordem neoliberal é a mudança na atuação do Estado em relação à atividade econômica, as possibilidades de planejamento e regulação do sistema econômico são restringidas. Tal processo é acentuado nas regiões periféricas em virtude das crises de endividamento dos Estados Nacionais.

Se as economias capitalistas mais desenvolvidas ainda possuem alguma capacidade de atenuar os efeitos mais destrutivos da globalização dos

negócios (que elas próprias impulsionam), reforçando a escala de suas economias e de suas estruturas estatais, as tendências que levam ao enfraquecimento dos Estados nacionais manifestam-se com força redobrada nas regiões periféricas. (SAMPAIO JR, 2007, p. 146)

Para Harvey (2012), a onda de privatização que acometeu o mundo significou uma forma de expropriação. Muitas vezes, tais processos apoiavam-se na legitimidade do Estado para superar a vontade popular, como privatização da água e de outros recursos naturais. As novas formas de regulação serviram, principalmente, para retroceder nas conquistas de lutas por direitos trabalhistas e de acesso à terra, por exemplo, configurando também uma forma de espoliação.

A corporativização e privatização de bens até agora públicos (como as universidades), para não mencionar a onda de privatizações (da água e de utilidades públicas de todo gênero) que tem varrido o mundo, indicam uma nova onda de “expropriação das terras comuns”. Tal como no passado, o poder do Estado é com frequência usado para impor esses processos mesmo contrariando a vontade popular. A regressão dos estatutos regulatórios destinados a proteger o trabalho e o ambiente da degradação tem envolvido a perda de direitos. A devolução de direitos comuns de propriedade obtidos graças a anos de dura luta de classes (o direito a uma aposentadoria paga pelo Estado, ao bem-estar social, a um sistema nacional de cuidados médicos) ao domínio privado tem sido uma das mais flagrantes políticas de espoliação implantadas em nome da ortodoxia neoliberal. (Harvey, 2012, p. 123)

Nesse processo, então, o Estado cumpre papel essencial como possuidor do monopólio da violência e responsável por definir os limites da legalidade. Harvey (2012) argumenta que o desenvolvimento do capitalismo, ao longo da história, dependeu diretamente e continua a depender da atuação do Estado. Sob o ponto de vista do neoextrativismo, a questão das desapropriações vem a reboque da estratégia do desenvolvimento.

Entre os mecanismos presentes, há um de uso permanente do sistema, no qual a atual fase de expansão do capitalismo promoveu a “reatualização do roubo” com a chamada acumulação primitiva. Apesar de a acumulação primitiva estar presente no trabalho de Marx (2013), como essencial para o sistema, o objetivo do autor é demonstrar como os trabalhadores perdem o controle dos próprios meios de produção. No século XXI, o conceito é apresentado em outro sentido. Nele, para que a acumulação não seja interrompida, emerge

uma nova forma de despossessão<sup>5</sup> através da espoliação de bens e direitos em situações já capitalistas. Segundo Fontes (2010),

a acumulação por despossessão indica o renascimento modificado, no mundo contemporâneo, de uma forma arcaica. acumulação primitiva), que volta a se expandir, incidindo, inclusive, nos países já plenamente capitalistas, e que implica a eliminação (espoliação) de direitos e o controle capitalista de formas de propriedade coletiva (como natureza, águas, conhecimento) e, com isso, potencializa sua acumulação. (FONTES, 2010, p. 63)

Assim como Harvey, Dorre (2015) afirma que o Estado é indispensável para a geração do modo de produção capitalista. Isso se deve não só ao fato de o próprio Estado garantir a formação do mercado, mas ao de que isso se realiza sob condições desiguais de poder. Para Brandão (2010), o modo de produção capitalista sempre combinou formas de violência direta e indireta, levando a mercantilização até as últimas fronteiras possíveis.

No capitalismo contemporâneo, cabe ao Estado em essência gerar novos ativos como terras, fontes de matéria-prima e trabalho. Para Fontes (2010) e Dorre (2015), a expropriação não deve ser considerada fenômeno singularmente econômico, mas sim social. O processo desencadeado pelo Estado através das expropriações impõe uma lógica de vida social que suprime os meios de existência em detrimento da mercantilização dos elementos preponderantes à vida, entre elas a venda da própria força de trabalho. Por isso,

A expansão da expropriação dos recursos sociais de produção não diz respeito apenas à expropriação da terra, de forma absoluta, mas à supressão das condições dadas da existência dos trabalhadores, e sua conseqüente inserção, direta ou mediada pela tradição, nas relações mercantis (e no mercado de força de trabalho). As expropriações não se expandem sozinhas, de maneira mecânica, segundo leis abstratas do funcionamento geral do capital, ainda que sejam uma condição geral de sua expansão... Varia segundo a capacidade, possibilidade, interesse ou necessidade de extração de sobretrabalho sob a forma mais-valor das classes dominantes e, de sua própria subordinação, cada vez mais plena, a um mercado concorrencial e regido pela produtividade... Resulta, contudo, em seu conjunto, na produção de levas crescentes de populações disponíveis para – e necessitadas de – vender força de trabalho, para assegurar sua existência, crescentemente dependente de mercados. (Fontes, 2010, p. 89)

As expropriações são, assim, parte fundamental para o avanço do capitalismo, pois elas se apresentam como uma “saída” à concentração de capitais. Tal processo representa,

<sup>5</sup> Virgínia Fontes utiliza o termo “despossessão”, numa tradução literal do inglês “dispossession”, em vez de “espoliação”, utilização na tradução brasileira do David Harvey. O sentido dos dois termos, no entanto, é equivalente.

portanto, o aprofundamento social do capitalismo, ao mesmo tempo que apresenta uma importante contradição do capitalismo. Muito embora o processo de espoliação sirva para a expansão dessa forma de socialização, ele, ao mesmo tempo, impõe significativas perdas sociais. Resumindo, nesse jogo as finanças expandem-se para outras áreas de valorização, extraindo valor da sociedade e da sua cooperação (GAGO & MEZZANDRA, 2017).

Quando o desenvolvimento econômico surgiu como uma estratégia, após a Segunda Guerra, direcionava-se a um conjunto de medidas sob responsabilidade do estado nacional. Mas, à medida que a participação do Estado foi se modificando, a responsabilidade sobre o conjunto de ações para a promoção do desenvolvimento também se deslocou, até se tornar um assunto para os poderes locais. Passa a caber ao estado nacional, então, garantir a internacionalização da sua economia como feito no Brasil, como relatado a seguir.

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

A busca do “desenvolvimento econômico” por meio das iniciativas locais inaugura uma forma diferenciada de disputas sobre o controle dos poderes também locais. Além disso, tal busca tem servido de justificativa para formar as ações coordenadas por esses poderes, tornando o Estado outro agente a favor do mercado. “Bastaria se mostrar diferente e ‘especial’, propagandeando suas vantagens comparativas de competitividade, eficiência, amenidades, etc., para ter garantida sua inserção na modernidade” (BRANDÃO, 2003, p. 10).

No trabalho de Borja e Castells (1997), a tendência evidencia que somente o poder local tem condições de observar as especificidades do lugar, os respectivos arranjos sociais, econômicos e políticos capazes de orientar sua transformação. No entanto, esse atributo, segundo Brandão (2010), acaba destacando os métodos utilizados para se tornar possível a realização desses empreendimentos:

Tais métodos baseiam-se na dominação e no predomínio da força bruta, cometendo atrocidades legitimadas pelo monopólio da violência presente no próprio aparelho estatal. A usura, a predação, a utilização de artimanhas ilícitas, a apropriação e a expropriação, as manobras especulativas, etc. são

seus instrumentos ordinários e não excepcionais. O tomar domínio de bens públicos, assenhorar-se e apoderar-se de propriedades e patrimônios públicos e privados em nome do progresso geral da sociedade são práticas regulares em toda a história do capitalismo. (BRANDÃO, 2010, p. 45)

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

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

O horizonte das formas de interação econômica e, principalmente, as questões ligadas ao processo de desenvolvimento no momento histórico pós anos 2000 transformaram as formas de instalação de Grandes Projetos de Investimento. Cabe ressaltar que o atual momento do processo de Divisão Internacional do Trabalho redefine as funções do Brasil.

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

Nesse sentido, os grandes investimentos voltados a empreendimentos que extraíam diretamente os produtos primários, ou que dinamizaram a cadeia de transportes desses produtos, pressionaram a dinâmica social em todos os lugares onde se instalaram, flexibilizando controles ambientais e aumentando os conflitos pela terra (SVAMPA, 2019). A coexistência entre globalização e a estrutura dos estados nacionais engendrou os conflitos sociais no final do século XX e início do século XXI (KATZ, 2020).

Ainda considerando a discussão acerca da acumulação primitiva, Gonçalves (2020) apresenta o conceito de “acumulação entrelaçada”. Tal conceito, segundo o autor, “implica a interconexão e interpenetração não só de diferentes regiões do mundo, mas também de épocas históricas e distintas dimensões da expansão capitalista” (GONÇALVES, 2020, p. 32). Para o autor, o processo de expansão do capitalismo envolveu, ao longo do tempo, diversos dispositivos interligados, possuidores da capacidade de produzir constantemente novos espaços capitalistas toda vez que a acumulação se depara com uma barreira à sua expansão.

Cabe, então, buscar compreender as mudanças das atividades extrativas e seus efeitos. Portanto, o conjunto de relações políticas e econômicas estruturadas no território varia conforme o contexto em que se inserem. A partir do conceito de neoextrativismo, é possível acompanhar a transformação nessa dinâmica sem perder de vista o seu caráter econômico.

## **2.5 - As reconfigurações e adições do prefixo “neo”, o neodesenvolvimento**

Após anos de debate envolvendo diretamente o neoliberalismo e sua influência política, o pensamento econômico brasileiro dedicou-se a recolocar em cena as preocupações com grandes temas nacionais, tais quais, integração regional, soberania, divisão internacional do trabalho, inovação e distribuição de renda, a partir do novo desenvolvimentismo. Intelectuais como Luís Carlos Bresser-Pereira e Márcio Pochmann ganharam destaque produzindo artigos científicos e outros trabalhos técnicos que orientaram a experiência de desenvolvimento sob a nova ótica. Apesar disso, Castelo (2012) argumenta que os temas eram abordados em sua maioria sem ser acompanhados por um arcabouço mais crítico e analítico. Segundo o autor,

O novo desenvolvimentismo surgiu no século XXI após o neoliberalismo experimentar sinais de esgotamento, e logo se apresentou como uma terceira via, tanto ao projeto liberal quanto ao socialismo. Os primeiros escritos do novo desenvolvimentismo brasileiro apareceram no primeiro mandato do governo Lula no tinteiro de Luiz Carlos Bresser Pereira, ex-ministro da Reforma do Estado, professor emérito da FGV-SP e então intelectual orgânico do PSDB. Em 2004, Bresser Pereira publicou na Folha de S.Paulo um artigo intitulado “O novo desenvolvimentismo”, no qual defendia uma estratégia de desenvolvimento nacional para romper com a ortodoxia convencional do neoliberalismo. (CASTELO, 2012, p. 621)

A proposta de um novo desenvolvimento, segundo Bresser-Pereira, estava sustentada em três pilares: maior abertura do comércio internacional, aumento do investimento privado na infraestrutura e a preocupação com a estabilidade macroeconômica. As ideias apresentadas por Bresser-Pereira para Castelo (2012) possuíam as mesmas orientações políticas que implantaram o neoliberalismo no país, porém fortemente influenciadas pela diferença no contexto da participação do mercado e do setor privado na economia quando relacionado ao período da experiência do desenvolvimento econômico da década de 1980, em que foram substituídas pelas políticas neoliberais. Entretanto, Sampaio Jr (2012) vai mais além:

A distância entre desenvolvimentismo e neodesenvolvimentismo é proporcional ao fosso que separa duas épocas históricas radicalmente distintas. A economia política da Cepal representava a crítica da ordem e a aposta na possibilidade de mudanças estruturais que criassem as condições



objetivas e subjetivas para que se pudesse conciliar capitalismo, democracia e soberania nacional. Ao transformar o Brasil em modelo, o neodesenvolvimentismo não passa de uma tosca apologia da ordem. A perspectiva do velho desenvolvimentismo é um esforço de mostrar a necessidade inescapável de “reformas estruturais” que desatem a dupla articulação responsável pelo caráter particularmente selvagem do capitalismo na periferia do sistema capitalista mundial. O neodesenvolvimentismo naturaliza a dupla articulação responsável pelo capitalismo dependente. (SAMPAIO Jr, 2012, p. 685).

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

O debate gira em torno dos instrumentos que devem ser mobilizados pela política econômica para superar os entraves ao crescimento e conciliar as exigências do equilíbrio macroeconômico com os objetivos da política industrial e as necessidades orçamentárias da política social. Não se coloca em questão a dupla articulação — dependência externa e segregação social — responsável pela continuidade do capitalismo selvagem. O impacto devastador da ordem global sobre o processo de formação da economia brasileira não é considerado. Tampouco são examinados a fundo os efeitos de longo prazo da crise econômica mundial sobre a posição do Brasil na divisão internacional do trabalho. A discussão não ultrapassa o horizonte da conjuntura imediata. (SAMPAIO Jr, 2012, 680)

Nesse sentido, o debate em torno do novo desenvolvimento vai adquirindo adesão de instituições como o Instituto de Pesquisa Aplicada (IPEA). Um dos expoentes na defesa e na difusão do novo conceito e conjunto de estratégias relacionadas a ele foi o ex-presidente da instituição, Márcio Pochman. O receituário proposto alia crescimento econômico, reafirmação da soberania nacional – através do acúmulo de reservas monetárias externas –, reformulação do papel do Estado e distribuição de renda.

Além disso, os autores apostam em uma estratégia de desenvolvimento que compatibilize altas taxas de crescimento econômico com a equidade social, tema que não foi levantado no texto seminal de Bresser Pereira. Para isto propõem medidas de políticas macroeconômicas associadas a programas sociais de promoção de igualdade de oportunidades e reformas nos sistemas financeiros, educacionais e de inovação tecnológica. (CASTELO, 2012, p. 625)

Castelo (2012) destaca ainda que essa corrente estava sustentada na ideia de que o aumento do consumo de massas proporciona a ampliação do mercado interno. O social-

desenvolvimento foi a última corrente surgida no período. Para Boito Jr (2016), as correntes que surgiram no período eram resultado da disputa entre a grande burguesia interna e os interesses do capital internacional. A crise consequente acirrou a disputa e dividiu a burguesia em opostos; de um lado, frações de classes alinhadas ao novo desenvolvimento e, de outro, frações de classes alinhadas ao neoliberalismo ortodoxo. Além da corrente social-desenvolvimentista, Castelo (2012) identifica outras duas no período:

A primeira pode ser chamada de macroeconomia estruturalista do desenvolvimentismo (Bresser Pereira e Gala, 2010). A ideia básica apresentada é a primazia do mercado e seus mecanismos de produção da riqueza, com uma atuação reguladora do Estado nas falhas de mercado, especialmente nas políticas cambiais e de juros, com destaque para a promoção das exportações. A segunda corrente, chamada de pós-keynesiana, assemelha-se muito à primeira, sustentando o papel do Estado como redutor das incertezas do ambiente econômico para favorecer as tomadas de decisão de investimento do setor privado, variável responsável em larga medida pelo crescimento econômico. Cabe ressaltar que tanto a primeira quanto a segunda corrente advogam a tese da aliança do Estado com o mercado (leia-se o empresariado industrial) contra os rentistas, como se essa contraposição radical entre as frações da burguesia existisse em tempos de acelerada fusão dos diferentes ramos do capital (agrícola, bancário, comercial, industrial e rentista). Fala-se novamente em uma coalizão nacional entre burguesia industrial nacional, burocracia estatal, setores médios e trabalhadores, com hegemonia dos primeiros dois grupos sobre os demais. (CASTELO, 2012, p. 630)

Em geral, cabe ao Estado consolidar o processo de apropriação de recursos naturais e humanos onde se inserem. Essa lógica fortaleceu a criação de espaços onde os interesses do mercado sobrepõe a dinâmica preexistente. Nesses espaços, prevalece a lógica estritamente econômica, orientadas por relações exógenas ao lugar escolhido para abrigar o empreendimento. O resultado da predominância da ação exógena ao lugar é a produção de enclaves, pois as determinações do tal empreendimento não são expressões das forças econômicas, políticas e sociais do lugar. Vainer e Araújo (1992) vão além, mais do que determinar um somatório de efeitos negativos, esses enclaves modernos tendem a romper as tramas e cadeias que conformam antigas regionalizações, substituindo-as por outras, constituídas a partir deles. São, desse modo, instrumentos ativos do (re)ordenamento territorial, mesmo que o espaço transformado não seja objeto explícito de planejamento. (VAINER e ARAÚJO, 1992, p. 35)

## 2.6 - Do clássico ao novo: Neoextrativismo

O conceito de neoextrativismo tem origem nas análises de autores latino-americanos em torno das transformações econômicas, sociais e políticas realizadas na região nas primeiras décadas do século XXI. Cabe destacar que o conceito em questão não se propõe ao ineditismo do debate, muito menos considera o fenômeno estudado fruto de um exclusivo do nosso tempo. Pelo contrário, o neoextrativismo envolve tanto continuidades quanto rupturas com a discussão histórica do conceito clássico do extrativismo.

Primeiramente um dos traços distintivos da América Latina é sua trajetória econômica atrelada aos modelos e os efeitos da economia extrativista, desde o período colonial, como base de sua economia. Como já destacado, um ponto comum aos países latino-americanos é o desenvolvimento de forte dependência das atividades extrativas, sejam elas mineração, exploração de madeira, monocultura, pecuária, além de extração de petróleo e gás, todas elas voltadas principalmente para o mercado internacional. Nesse sentido, tais atividades resultam em constante pressão nas estruturas naturais dessa região do planeta, além de promover a concentração do capital, e marcadas pela exclusão de parte da população dos processos produtivos.

Mesmo com essa configuração, ao longo da história, a exploração, produção e comercialização de bens primários sempre estiveram destacadas nas economias dos países latino-americanos. Assim, Gudynas (2012) destaca que o debate sobre extrativismo clássico tem por objetivo a discussão da inserção dos países latino-americanos ao mercado mundial. Nesse aspecto, o debate sobre as atividades de extração visava à estrutura de exportação das mercadorias primárias produzidas, posicionando os países na Divisão Internacional do Trabalho (DIT) como fornecedores de produtos primários. Essa posição incluía a participação direta dos estados nacionais como produtores e como responsáveis pela garantia da exportação das mercadorias, objetivando o desenvolvimento econômico dos países.

Acserald (2021) descreve brevemente o neoextrativismo como “modelo de desenvolvimento capitalista fundado na exploração de recursos naturais através de redes produtivas pouco diversificadas e voltadas à exportação de commodities” (ACSERALD, 2021, p. 2). Nesse sentido, o conceito se propõe a discutir a inserção subordinada da América Latina ao modelo de divisão internacional do trabalho. Justamente essa questão é historicamente profundamente debatida nessa região do planeta.

A literatura tem se referido ao neoextrativismo como um modelo de desenvolvimento capitalista fundado na exploração de recursos naturais através de redes produtivas pouco diversificadas e voltadas à exportação de commodities, configurando uma inserção subordinada das economias nacionais na divisão internacional do trabalho. (ACSERALD, 2021, p. 2)

Nesse contexto, fica a importante dúvida ao leitor de qualquer trabalho que envolva o conceito de neoextrativismo, qual é a contribuição dessa forma de interpretação para a inserção dos países na economia mundial? Para responder a essas questões, é preciso fazer algumas reflexões.

O neoextrativismo não é um fenômeno totalmente novo; afinal, sua origem é o extrativismo, no qual atividades de intensa exploração agrediram tanto o meio ambiente quanto grupos sociais durante o período colonial (ACSERALD, 2021). A diferença reside no fato de que o neoextrativismo representa uma reformulação do conceito, incorporando tanto os conflitos objetivos quanto os subjetivos. O neoextrativismo é “uma categoria analítica nascida na América Latina e que possui uma grande potência descritiva e explicativa, assim como um carácter denunciativo e um amplo poder mobilizador” (SVAMPA, 2020, pág. 24), uma vez que denuncia padrões de desenvolvimento insustentáveis que têm como propulsor o mercado das *commodities*.

Considerando essa perspectiva, é importante destacar, já presente nesta tese, que o extrativismo clássico foi um dos fatores discutidos pelos autores cepalinos e nas contribuições das teorias da dependência. Nesse contexto, os autores apontavam a origem no atraso da estrutura econômica e social dependente que se estabelecia na relação entre países latinos e os países até então chamados de desenvolvidos pela DIT. Tal perspectiva assumia o ponto de vista nacional, entretanto se faz necessário compreender essa dinâmica pelo ponto de vista regional/local e a suposta superação do atraso através dela.

Svampa (2020) defende a ampliação do conceito de extrativismo em neoextrativismo justificando a possibilidade de realizar análise multiescalar e pluridimensional. Dessa forma, a ampliação permite tanto compreender as transformações diretas ocorridas nos territórios em virtude da extração de recursos naturais quanto entender os diversos âmbitos que se entrelaçam a outros conceitos.

Segundo Ribeiro (2020), a versão amplificada do extrativismo envolve três processos articulados: a extração dos recursos naturais, a logística necessária para a comercialização e circulação das mercadorias, e, por fim, a estrutura capitalista e financeira que movimenta e

enlaça os investimentos, proporcionando a possibilidade de análise dos processos relacionados à extração.

Entre os aspectos mais representativos do neoextrativismo está a atuação do Estado Nacional. Por vezes a ideia de não participação do Estado na economia é largamente difundido pela corrente liberal, mas o que ocorre de fato é que este não deixa de participar do processo de desenvolvimento econômico, no entanto o faz sob outra aparência; os instrumentos de participação são as empresas estatais, regulação das atividades econômicas e facilitação da circulação de mercadorias, sob a lógica neoliberal.

Por isso, no entendimento de Acserald *et al.* (2021), o termo neoextrativismo – apesar do prefixo “neo” – não incorpora algo novo, mas apresenta um mecanismo responsável pela manutenção e reprodução do extrativismo tal qual no período colonial. Assim, o neoextrativismo nada mais é do que essa manutenção, adicionadas reformulações da política desenvolvimentista visando às demandas do capital financeiro.

Não faltam, portanto, argumentos que apontam para a continuidade do extrativismo clássico. O neoextrativismo, porém, busca incorporar na crítica ao modelo de desenvolvimento a nova configuração da dinâmica de sua realização. Nesse sentido o conceito só busca reforçar o aprofundamento das formas de exploração da natureza e da legitimação do processo de hierarquização das relações humanas através do aprofundamento das atividades de extração.

Uma das principais tarefas do neoextrativismo é expor como em essência a estratégia de desenvolvimento pautada na inserção ao mercado mundial ganhou novos contornos e ponto de partida, mas ainda garantindo a primazia dos interesses privados diante das necessidades coletivas. Nesse sentido, há o pressuposto de aceitação da dinâmica global contemporânea, das regras sobre o comércio internacional, dos fluxos de capital e, principalmente, sobre os direitos de propriedade.

A configuração do neoextrativismo tem muitas influências das mudanças ocorridas na América Latina durante a década de 1980. O retorno da democracia após experiências ditatoriais em países como Chile, Argentina e Brasil foi marcado por turbulências econômicas, como altas taxas de inflação e dívida externa. Nesse cenário, emergiram propostas de soluções neoliberais, colocando em crise o próprio Direito, transpondo para a linguagem política o vocabulário da funcionalidade do mercado (ACOSTA, 2016).

A linguagem neoliberal buscou gerar consenso em torno de uma suposta naturalidade do “mercado” e de suas categorias conexas, como livre concorrência, liberdade individual, inovação, risco e empreendedorismo. “Significados foram refeitos ou invertidos para legitimar perdas de direitos e garantir o fluxo contínuo e ampliado da acumulação, sob bandeiras como austeridade e flexibilização” (ACSERLAD *et.al*, p.12, 2021).

Para Acosta (2016) e Acserald *et.al* (2021). Passou a vigorar a gramática que é herança do paradigma liberal iluminista, incorporando no vocabulário da liberdade, igualdade universal, direitos naturais, cidadania e democracia. Ainda que a linguagem dos direitos, tenha sido difundida no século XX após o trauma do nazismo, ela foi essencial no trato das contradições do projeto moderno. Portanto vigora a lógica do sistema capitalista global estabelecendo as metas de progresso e desenvolvimento mundialmente (PRADO,2020). O resultado desse processo reafirma a condição apresentada pelos autores latino americanos, reforçando a divisão entre países desenvolvidos, subdesenvolvidos e em desenvolvimento. Com destaque para a solidificação do papel da América Latina, concentrando suas economias na extração de recursos naturais.

A modernização ecológica, estratégia baseada na celebração da economia de mercado, no progresso técnico e no consenso político, foi o mecanismo pelo qual grandes corporações passaram a admitir, a partir dos anos 1990, que normas e regulações incidissem sobre suas práticas, desde que não colocassem em risco os rendimentos esperados dos negócios. Esse movimento visou aplacar conflitos, sugerindo respostas às preocupações do movimento ambientalista e parte da opinião pública.

As repúblicas primário-exportadoras da América Latina não conseguiram estabelecer um desenvolvimento que superasse as armadilhas da pobreza e do autoritarismo. De acordo com Pamplona e Cacciamali (2018), esse é o grande paradoxo: países ricos em recursos naturais que não conseguiram estabelecer bases para seu desenvolvimento e continuam sendo pobres. Graças ao petróleo ou à mineração, os governantes progressistas assumem-se como portadores da vontade coletiva e tentam acelerar o salto à modernidade. Esse processo é descrito por Svampa (2020), Gudynas (2012) como “neoextrativismo progressista”.

Um dos traços constitutivos do neoextrativismo é o interesse do capital financeiro pelas *commodities* e recursos naturais vistos como “ativos alternativos”. O Brasil é hoje um dos principais destinos de fundos de investimento em recursos naturais, definindo o meio ambiente como uma coleção de serviços cujo valor econômico passa a ser calculado,

mercantilizado e financeirizado. Desregular normas ambientais e liberar atividades predatórias implica favorecer a expropriação de grupos sociais dependentes do acesso à terra, à água e demais recursos ambientais.

Nessa perspectiva, critica-se o controle dos recursos naturais por parte das transnacionais – e não a extração em si. Aceitam-se até mesmo alguns danos ambientais e sociais em troca de supostos benefícios para a coletividade nacional. Parte dos recursos financeiros desses setores extrativos é destinada a programas sociais, assegurando novas fontes de legitimação social, tornando o extrativismo indispensável para combater a pobreza e promover o desenvolvimento. No entanto, o neoextrativismo mantém e reproduz elementos-chave do extrativismo colonial.

Nos países com governos progressistas que adotaram esquemas neoextrativistas, houve uma relativa melhora de vida para segmentos marginalizados da população graças à melhor distribuição das receitas petrolíferas e mineradoras (MARCONDES e ANDRADE, 2022). Contudo, não se abriu caminho para uma redistribuição radical das receitas e dos ativos, pois é relativamente fácil obter vantagens da natureza generosa sem entrar em processos sociais e políticos complexos de redistribuição.

Os efeitos desses conflitos e da violência chegam aos governos regionais, que muitas vezes cedem às pressões de empresas extrativistas e governos cúmplices, oferecendo retribuições financeiras. Entretanto, as sociedades acabam assumindo os custos dessa relação conflituosa entre comunidades, empresas e Estado. Planos de desenvolvimento locais estão em risco, pois o extrativismo tem supremacia sobre outras atividades, resultando em passivos ambientais como herança dolorosa e custosa das atividades extrativistas.

Mesmo no *pós-boom*, a dependência de *commodities* primárias se mantém e se reatualiza sob novos marcos, considerando o grau de desproteção socioambiental que se desenha. No contexto do neoextrativismo, houve uma transformação da relação do Estado com os investimentos realizados, fortalecendo parcerias com entes privados nacionais e internacionais.

O crescimento baseado no neoextrativismo reflete uma ilusão desenvolvimentista, resultando na supressão de atividades econômicas locais e remoção de comunidades tradicionais. As comunidades tradicionais desempenham um papel significativo na preservação ambiental, uma vez que suas práticas não visam ao esgotamento dos recursos naturais. O desenvolvimento deve englobar questões econômicas, ambientais e sociais,

promovendo uma discussão abrangente sobre o progresso sustentável e o enfrentamento da desigualdade social.

No Brasil, o modelo neoextrativista operou em prol de um autoritarismo de mercado, como evidenciado pela reforma trabalhista que retirou direitos dos trabalhadores e pela adoção de novos códigos florestal e mineral, favorecendo o acesso do complexo agromineral a áreas antes protegidas. Essas reformas concretizam a noção de “liberdade autoritária”, onde o mercado perpetua uma desigualdade sistêmica no exercício das liberdades.

Por fim, movimentos contrários ao neoextrativismo denunciam os abusos decorrentes dessa forma de exploração, questionando a hegemonia do capitalismo neoliberal. A postura flexibilizadora do Estado, mesmo por parte de governos progressistas, atende aos interesses do mercado, suprimindo atividades econômicas locais e pressionando comunidades tradicionais.

## **2.7 - As contradições do desenvolvimento econômico**

Considerando o histórico do desenvolvimento econômico, cabe destacar os padrões ao longo do tempo dessa corrente. Primeiramente, quando se trata de desenvolvimento econômico no modo tratado ao longo do capítulo, este se restringe ao desenvolvimento capitalista (BONENTE, 2016). Para facilitar a compreensão dessa crítica, Prado (2020) aponta que é possível destacar o desenvolvimento econômico como projeto, processo e ideologia. Enquanto projeto, o desenvolvimento econômico envolve o receituário de ações necessárias para a sua realização. Como processo, há os efeitos provocados no tecido social e a articulação entre os agentes responsáveis pela promoção do desenvolvimento. Por fim, o desenvolvimento econômico, do ponto de vista ideológico, possui um determinado horizonte utópico que merece destaque e atenção, pois deriva da ideia de progresso social e da realização das satisfações básicas humanas.

Sob esse ponto de vista, o presente capítulo resgatou uma série de projetos de desenvolvimento. Nesse sentido, os projetos nada mais são do que o resultado entre o contexto histórico e o horizonte utópico, produzindo assim diversos “tipos” de desenvolvimento econômico, desde o ponto de vista nacional até o local, do desenvolvimento econômico ao desenvolvimento sustentável. O desenvolvimentismo capitalista pode ser,



portanto, visto como um conjunto de estratégias que, com a evolução do capitalismo, foram entendidas historicamente, sem necessariamente ter uma trajetória linear.

Isso significa que, mesmo com as transformações em sua aparência, é possível identificar padrões ao longo da história do desenvolvimentismo. Assim uma série de contradições ao longo do tempo implicaram nas transformações do conjunto de propostas que remetem ao progresso da sociedade capitalista. Para Bonente (2016), em essência, o desenvolvimento da sociedade capitalista produz resultados contraditórios. Seguindo o raciocínio de Marx, o desenvolvimento econômico reproduz as características da expansão da acumulação capitalista. São elas: concentração de capital, centralização do capital e aumento da composição do capital.

Essas três características elucidam o papel do desenvolvimentismo para o aprofundamento das relações capitalistas na sociedade. A primeira representa o processo de concentração de capital nas mãos de poucos capitalistas ao longo do processo de desenvolvimento econômico. À medida que se desenvolvem relações econômicas, o capital tende a ser direcionado às mãos de cada vez menos pessoas. A segunda representa a centralização do capital em setores específicos da economia, e, nessa, o processo histórico define aqueles setores em que vai ocorrer a centralização. O último representa a transformação da composição do capital; à medida que aumenta a riqueza e a disponibilidade de capital, tende a haver aumento da concentração de capital fixo, investido em máquinas e tecnologia com potencial para tornar dispensável parte do trabalho humano (BONENTE, 2016).

O desenvolvimentismo apresenta-se, portanto, como uma ideologia de progresso da sociedade, que, no fundo, porém, representa o desenvolvimento das relações capitalistas, ou, como apresenta Bonente (2016), o desenvolvimento da sociedade capitalista. Nesse aspecto, a autora recorda que a organização social é, em si mesma, composta por uma totalidade de complexos, os quais, por sua vez, estão articulados de forma complexa. Sustentada em Lukacs (1979), a autora argumenta que os elementos que compõem a parte também são um todo que representa um conjunto de propriedades concretas, quantitativamente específicas e de relações diversas que agem conjuntamente.

A discussão aqui colocada deve, então, pensar na condição que a perspectiva econômica assume no debate. Na análise de sistema-mundo de Wallerstein (2005), o autor

destaca o papel da ciência econômica para a necessidade de se compreender o mundo politicamente, e apresenta o desenvolvimentismo como proposta necessária para integrar a compreensão do planeta. A partir dos interesses dos países centrais, foi difundida a perspectiva técnica e econômica para interpretar o mundo em torno do desenvolvimento.

A sociedade capitalista produziu, ao longo do tempo, para si mesma os próprios problemas. Nesse aspecto, Bonente (2016) argumenta que pensar o desenvolvimento em seu caráter desigual significa pensar que a sociedade em si possui um conjunto de complexos estruturantes que não podem ser amenizados somente do ponto de vista econômico. Dessa maneira, não se trata somente de pensar de maneira mais ampla sobre o desenvolvimento desigual, além da concepção tradicional que enfatiza as desigualdades entre as nações constituídas historicamente.

Sob esse ponto de vista é possível compreender os diversos projetos de desenvolvimento que foram elaborados ao longo do tempo. À medida que o desenvolvimentismo aprofunda as relações capitalistas, ele inaugura também uma série de contradições no tecido social. Todavia, essas mesmas contradições, sob o ponto de vista econômico, só podem ser resolvidas pelo aprofundamento das soluções antecedentes. Assim, forma-se um ciclo, mas com aparências distintas ao longo da história.

Retornando ao ponto elencado no início da seção, os diversos projetos de desenvolvimento mudaram também de objeto no sentido concreto. Enquanto o desenvolvimento econômico dos anos 1950 mirava a escala nacional com o processo de industrialização regido pelo Estado, o “Desenvolvimento Local sempre esteve associado à construção de uma sociedade mais justa, à democratização dos lugares, à realização de contrapontos ao desenvolvimento burguês e mesmo como via alternativa ao capitalismo” (NATAL, 2020, p. 132). Então, é possível identificar um outro sentido nessa mudança, a incorporação da crítica ao desenvolvimento e a inclusão do ponto de vista político.

Nesse aspecto, é importante ressaltar que o desenvolvimento econômico está sempre em disputa, considerando que a questão central da sociedade passa a ser a busca de soluções econômicas para questões biológicas, como a própria sobrevivência nessa sociedade. Portanto, do ponto de vista econômico, propõe-se a eliminação dos riscos à sobrevivência, embora haja possibilidade de contorná-los sobre outras perspectivas. Os riscos aqui são entendidos sob a perspectiva apresentada por Beck (2011). Nela, a sociedade capitalista busca

a garantia da reprodução do capitalismo como forma de assegurar as necessidades básicas dos seres humanos.

Todos os projetos de desenvolvimento econômico apresentados supõem um conjunto específico de estratégias que influenciam diretamente o modo de vida da população e a produção de riqueza da sociedade e, nesse aspecto, é preciso investigar como a economia se modifica e quais são os ganhos da sociedade em que são aplicados os projetos. Num horizonte utópico, a ideologia, portanto, por trás do desenvolvimentismo, apresenta-se como o aprofundamento do conjunto de relações capitalistas na sociedade.

## **CAPÍTULO 3 – PORTO DO AÇU E DINÂMICA PORTUÁRIA ATUAL**

Completando uma década de operação em 2024, o Porto do Açú ocupa espaço privilegiado nos debates sobre o desenvolvimento econômico da região Norte Fluminense, sobretudo no que se refere aos municípios de São João da Barra e Campos dos Goytacazes. Por isso, é necessária uma abordagem expositiva sobre a trajetória de evolução do Porto do Açú desde a sua idealização enquanto esboço ainda no século XX até os projetos empreendidos no ano de 2023.

Nesse aspecto, desenvolvem-se três questões: a) a função do empreendimento no contexto de produção e circulação de mercadorias; b) resgatar o histórico de implantação do porto em São João da Barra; e c) expor a distribuição dos terminais e negócios do porto, consequentemente discutindo a função do empreendimento.

Para realizar essas tarefas o capítulo está dividido em três seções. A primeira seção, 3.1 - Os portos e as cidades portuárias, resgata a discussão e contribui para a reflexão em torno das características estruturais dos portos diante das dinâmicas atuais de produção, reprodução e expansão do capital. Na segunda, 3.2 - Novas demandas e nova regulação portuária no Brasil, tem-se a mudança regulatória das atividades portuárias. A última seção, 3.3 - Do projeto Minas-Rio às mudanças atuais, histórico do Porto do Açú, aborda o resgate do histórico de implantação do empreendimento até o seu estado atual.

De maneira geral, busca-se aprofundar o debate em torno da função dos portos e sua relação com os lugares, a fim de tentar compreender as potencialidades da relação entre o Porto do Açú e o município de São João da Barra, assim identificando os efeitos dos processos de liberalização, desregulamentação e privatização das atividades econômicas sob o ponto de vista da atuação dos portos nesse sistema. O foco do capítulo está na exposição da forma como o sistema mundial e a economia mundo se sobrepõem e ultrapassam as fronteiras de atuação locais, regionais e nacionais, impondo os interesses do mercado de circulação e fluxo de mercadorias.

### **3.1 - Os portos e as cidades portuárias**

A atual situação dos portos no Brasil está inserida em uma lógica que extrapola as suas fronteiras físicas dado o aumento da demanda por produtos primários, como minério de ferro e petróleo, o que estimula a corrida dos portos para se inserir nessa dinâmica comercial. Contudo, o processo de competição entre os portos tende a promover uma disputa por concentração das atividades portuárias, distanciando-as cada vez mais da atividade produtiva

da cidade. Para compreender o papel do Porto do Açú, faz-se necessário resgatar seu histórico de implantação e suas respectivas mudanças frente ao cenário de competição entre os portos.

Mesmo antes da elevação à condição de município, São João da Barra era reconhecida pelas atividades portuárias e pelo abrigo de estaleiros navais. A movimentação no porto estava diretamente ligada à produção canavieira em Campos dos Goytacazes (PLUHAR, 2010). Esse cenário proporcionou as bases da economia municipal. A movimentação portuária à época atraiu a implantação de uma delegacia da Capitania dos Portos da Corte em São João da Barra, em 1847.

As atividades portuárias em São João da Barra refletiam o desenvolvimento inicial da estrutura agroexportadora nacional que posteriormente serviriam de bases para a consolidação do Estado Nacional:

Costumeiramente se diz que o auge do Porto de São João da Barra ocorreu entre 1740-1860. Com o aumento da interligação nacional econômica e produtiva a necessidade de movimentação dos produtos necessitava de maior eficiência. O porto se movimentou satisfatoriamente mesmo com todas as dificuldades geográficas, porém, agora, sentia que seu *glamour* findava. Mesmo assim, na década de 1870, mais precisamente em 1876, surge a Companhia de Navegação São João da Barra e Campos que foi a maior empresa transportadora marítima do local, perdurando até o ano de 1919. (PLUHAR, 2010, p. 6)

O fim das atividades em 1919 é resultado do declínio das práticas portuárias. Alvarenga (2013) aponta que um conjunto de fatores influenciou a perda de importância do porto em São João da Barra: a) a construção da Estrada de Ferro Leopoldina em Campos dos Goytacazes ainda no final do século XIX; b) o assoreamento da barra do Rio Paraíba; e c) o aumento do calado dos navios. A atividade canavieira, principal utilizadora dos serviços portuários, passa a realizar o escoamento da produção regional substituindo o transporte marítimo pela linha férrea.

Esse breve histórico contribui para o entendimento da relação entre os portos e as cidades ao longo do tempo. Sobretudo em relação ao Brasil, os portos constituem instrumentos essenciais ao desenvolvimento do país e à inserção na economia mundial desde o período colonial. As transformações nas características históricas dos portos estão atreladas às demandas do capitalismo, o que se pode perceber pelas mudanças estruturais e funcionais, com destaque para o uso do solo e das áreas que circundam a estrutura portuária (MONIÉ e VASCONCELOS, 2012).

Segundo Pessanha (2017),

[...] os portos possuem, desde as grandes descobertas, um papel importante

nos processos de colonização, organização e crescimento das cidades pelo mundo. As principais cidades dos colonizadores e das colônias surgiram da necessidade de articulação com o sistema marítimo durante ciclos econômicos. (PESSANHA, 2017, p. 229)

Destaca-se aqui, então, que a relação entre portos e cidades constitui um sistema complexo de interações e reciprocidades variando de acordo com o tempo e influenciado pelas dinâmicas produtivas, tecnológicas, sociais e urbanas. Assim, era estabelecida uma via de mão dupla: quando ocorria alguma transformação na infraestrutura dos portos, isso implicava reposicionamentos na área urbana ocupada; e quando havia mudanças na infraestrutura urbana, essas resultavam em transformações na postura da cidade em relação ao porto (MONIÉ e VASCONCELOS, 2012).

Para Cruz e Ornelas (2014), a dinâmica porto-cidade formou, durante um longo tempo, um sistema baseado na união e na complementaridade, no qual serviam como lugares para trocas, valorização e produção. Internamente os portos se organizavam de acordo com as funções de transbordo, armazenamento e negócios, oferecendo capacidade de organizar a transferência das cargas terrestres para o transporte marítimo. Essa relação, como se vê, não é estática, mas são alteradas a reboques de fatores urbanos ou produtivos.

O caso resgatado do histórico de atividades portuárias no município de São João da Barra é ilustrativo somente no aspecto que expõe a função do porto naquele período histórico. No entanto, desde então, a relação porto-cidade passou por intensas modificações ao decorrer da história. A exigência logística, portanto, modifica a complexidade dessa conexão. Uma série de fatores variam consoante as condições tecnológicas, sociais e urbanas; modificam-se de acordo com as demandas produtivas. As mudanças nas atividades portuárias exigem transformações na sua infraestrutura física que, conseqüentemente, implicam novos posicionamentos portuários, nova dinâmica urbana e modificam a postura da cidade em relação aos portos (MONIÉ e VASCONCELOS, 2012).

Nesse sentido deve-se enfatizar que tais transformações refletem modificações na estrutura da economia-mundo capitalista e outro modelo de acumulação. Para Peyrelongue (2014), alguns processos são importantes para entender esse novo contexto. De acordo com o autor, os avanços técnicos e científicos consolidaram a fragmentação da produção em nível mundial; esses, somados à busca pela obtenção de vantagens produtivas através da diversificação das etapas de produção e abertura econômica e desregulamentação econômica nos países periféricos, impulsionam a busca por uma maior circulação de mercadorias em nível mundial.

Monié e Vasconcelos (2012) explicam que a relação entre porto e cidade é, portanto, a síntese de alguns fatores que se complexificam ao longo do tempo. São eles:

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

Cabe aqui, entretanto, identificar os processos mais recentes na complexa relação porto-cidade. Sua atual configuração remete ao período após a Segunda Guerra Mundial, no qual essa conexão começa a se transformar. A dinâmica de circulação do comércio internacional e a reorganização política e econômica mundial após o conflito exigem o aumento da circulação de granéis e cargas em geral. Nesse cenário, as mercadorias primárias, como petróleo e derivados ou minérios e grãos, ganham destaque, exigindo a especialização dos cais e terminais portuários capacitando-os para a atracação de embarcações maiores. Monié (2014) aponta que o “determinismo tecnológico” ao qual os portos passam a ser submetidos contribuiu para a crise do sistema porto-cidade.

As demandas logísticas se associam às mudanças políticas e às estratégias de atuação dos Estados Nacionais, no período pós-guerras. Nesse aspecto as mudanças na estrutura portuária só são possíveis dentro de um contexto de liberalização e desregulamentação econômica e, a partir de então, demanda por fluidez. Dessa maneira, a abertura comercial e a forma de relação entre os países, como Wallerstein (2006) aponta, proporcionaram um estado de fluidez inédito na história da humanidade. A contribuição de Wallerstein sobre soberania tem significativa importância, considerando que a soberania no sistema-mundo está intrinsecamente ligada à capacidade das nações de controlar as suas fronteiras e conseqüentemente o fluxo de mercadorias. Considerando a demanda por fluidez associada à liberalização econômica, os portos adquirem a função de intensificador dos fluxos.

De fato, o que ocorre é um distanciamento entre o porto e a cidade na medida em que houve avanço da industrialização e, por consequência, modernização dos navios de carga e das fábricas, resultando no aumento da produção de mercadorias. Para absorver a demanda crescente de espaço para cumprir as exigências do crescente fluxo comercial, cada vez mais era necessário o uso do espaço e a superação de limites físico-operacionais. De acordo com Monié (2014), aos poucos o vínculo físico e morfológico entre porto e cidades se desfaz.

Nesse aspecto, o gigantismo exigido pela estrutura logística portuária leva à criação de Zonas Industriais Portuárias (ZIP), abastecidas pelas matérias-primas e pela circulação de outras mercadorias, porém afastadas dos centros urbanos. O processo de distanciamento físico e as características das mercadorias que transitam pelos portos passam a ser irrelevantes para a dinâmica produtiva das cidades portuárias (MONIÉ e VASCONCELOS, 2012).

Freitas (2011) aponta em seu trabalho a influência das mudanças ocorridas a partir dos anos 1970. O autor indica como principal fator de transformação o modo de gerenciamento de produção *just in time*, que, mais uma vez, somado à busca por vantagens produtivas, proporcionou a “multilocalização” das bases produtivas. Desse modo, em razão da segmentação dos processos em escala mundial com sistemas de produção flexíveis, a circulação das mercadorias assume uma importância preponderante para as relações econômicas e sociais (MONIÉ, 2014). Com essa nova característica, os portos passam a ter a função de determinar e facilitar o fluxo de mercadorias, deixando de ser considerados somente um instrumento técnico ou um corredor para esses itens. As estruturas portuárias têm importância elevada nesse cenário, estando incluídas como instrumento para realização do desenvolvimento econômico, sobretudo do ponto de vista nacional, já que o porto serve de acesso do país ao resto do mundo.

Nesse aspecto, a atividade portuária é submetida ao “imperativo da fluidez” (MONIÉ e VASCONCELOS, 2012). Nela, a estrutura portuária sofre as pressões do mercado para, assim, proporcionar a melhora capaz de acelerar o fluxo do trânsito de mercadorias. Novos padrões organizacionais são desenvolvidos para reduzir o tempo e o custo das operações portuárias, estimulando não só as reformas mas também um cenário de concorrência entre os portos. Com a necessidade de criar fluidez em nível mundial, surgem os lugares especializados ao atendimento dessa demanda, sendo os portos um deles.

No caso do Brasil, historicamente a funcionalidade dos portos era a inserção das cidades na divisão internacional do trabalho. Nessa fase, a ligação entre porto e cidade apresentava uma dependência direta da estrutura econômica local. De acordo com Pessanha (2017), os portos passam especificamente pela transformação no Brasil guardando as seguintes características:

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



do movimento essas novas concepções; d) A busca de mais-valor na circulação da mercadoria não se expressa somente no tempo menor que busca uma tendência a zero de maximização completa pela rapidez e fluidez das cargas, mas também na quase mistura da produção junto às cargas nas ZALs (Zonas de Apoio Logístico); e) Tendência da especialização dos terminais e também na concentração das atividades por corporações que passaram a controlar as cargas, à medida que tiveram acesso ao sistema da rede de portos, informatizada e online. (PESSANHA, 2017, p. 232)

Na atual fase de dinâmica portuária, os portos ganham a titulação de *Maritime Industrial Development Areas* (MIDAS), as quais apresentam uma interação específica com o território (PESSANHA, 2017). Monié (2021) destaca dois grandes espaços que são necessários para os portos atualmente: a hinterlândia e a *foreland*. A hinterlândia corresponde ao espaço terrestre do porto, também chamada de retroárea, onde se encontram a sua estrutura de serviços, o abrigo de seus clientes, e é nesse espaço que o porto se conecta a outras estruturas de transporte como o viário e o ferroviário e, assim, distribui ou recebe parte das mercadorias que transitam no mar. Esse espaço é, portanto, determinante para compreender a hierarquia dos portos. A dinâmica portuária atual está focada sobretudo na hinterlândia, seja pela facilidade de acesso, seja pela disponibilidade de terras para abrigar mais clientes.

Ainda segundo o autor, a *foreland* corresponde à “noção oceânica” dos portos. Nesse sentido, inclui tanto as rotas comerciais e a organização dos serviços marítimos quanto os recursos humanos mobilizados na figura dos armadores, atracadores, negociantes e funcionários alfandegários. A *foreland* possui ainda o mais importante: a capacidade de abrigar navios maiores. A título de exemplo dessa necessidade, Pessanha (2017) aponta que a mineradora Vale, no início da década passada, realizou a compra de navios graneleiros para o transporte de minério com capacidade para 400.000 toneladas. Esses navios exigem calado de 23 metros.

As estruturas portuárias assumem, então, de acordo com Monié (2014) e Peyrelongue (2014) como “nós territoriais da rede global”, pois se encontram determinados pela articulação e integração a longa distância, e não pelas relações estabelecidas no próprio local onde estão instalados. Os autores apontam, entretanto, que ainda é possível portos nos países centrais divergirem dessa situação, ficando tal realidade restrita aos países periféricos. Como resultado, essas estruturas exercem influência uns sobre os outros em acordo com as múltiplas redes de conexão estabelecidas e geralmente proporciona a articulação múltipla entre áreas desiguais.

Nesse cenário, a demanda por fluidez tem como contrapartida o aumento da concorrência entre portos. Entre os efeitos da concorrência, há a obsolescência dos portos e a degradação do espaço urbano-portuário. As mudanças logísticas marcaram a aceleração das desigualdades onde os portos se inserem, convivendo com certos processos altamente tecnológicos e outros com baixa intensidade de tecnologia, gerando desemprego e desigualdade social.

### **3.2 - Novas demandas e nova regulação portuária no Brasil**

No Brasil, as demandas portuárias impulsionam a Lei dos Portos em 1993 e o Novo Marco Regulatório em 2013 por meio da Lei n. 12.815/2013. Ambas proporcionaram mudança no setor, com destaque para a abertura para a iniciativa privada. Nesse cenário, observa-se a disputa entre os portos para assumir o papel de distribuidor nacional ou mesmo continental de mercadorias. Para Pessanha (2017),

Explicando melhor: como já foi descrito, o gigantismo naval leva ao gigantismo portuário, à verticalização e hierarquização, com a definição de portos escolhidos para serem hubs de distribuição, deixando aos demais uma tarefa secundária de recebimento ou envio das cargas por cabotagem até o porto central de distribuição. O que se observa nesta última década é uma pressão dos armadores e operadores para o país definir qual porto será o hub nacional ou mesmo o hub de distribuição da América do Sul. (PESSANHA, 2017, p. 298)

Para Monié e Vasconcelos (2012), no caso do Brasil, as políticas públicas que envolvem os portos são, em sua maioria, voltadas à modernização tecnológica dos portos, com mudanças no padrão de gestão e investimentos em infraestrutura de acesso aos portos. Assim, seguindo a receita da integração em redes mundiais, os portos continuam sujeitos à competição e ao conjunto de condições que os tornam atrativos para as empresas, com a influência da inserção brasileira na divisão internacional do trabalho. inserindo-os em uma lógica na qual um aspecto importante é a sua capacidade de escoamento de produtos capazes de se integrar no comércio mundial. De acordo com Monié e Vasconcelos (2012),

O imperativo de fluidez também leva os armadores a privilegiarem escalas em nós portuários que, apesar de não contarem com hinterlândia terrestre de porte, estão estrategicamente localizados nos eixos marítimos que conectam os três polos da Tríade<sup>3</sup>. (MONIÉ e VASCONCELOS, 2012, p. 9)

Assim, a pressão pelas reformas na regulação das atividades portuárias para que se crie um ambiente com maior competitividade, tentando evitar a concentração ou monopolização pelos portos, aumenta também. Um fator determinante nesse processo, e também para a

continuidade do porto do Açú, foi a mudança da regulação da atividade portuária por meio do “Novo Marco Regulatório dos portos”, ou Lei Nº 12.815/13<sup>6</sup>, que resumidamente buscava

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

O ponto-chave da lei é a definição e organização entre porto organizado – “bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária” (Brasil, 2024) – e os terminais de uso privado – “instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado” (Brasil, 2024). Nesse caso, a nova lei diferencia claramente os portos públicos dos privados além de estabelecer as regras para a instalação de portos privados.

Isso posto, a autorização que os terminais privados precisam adquirir para entrar em funcionamento e se formalizar em um contrato de concessão deve ser emitida pela entidade reguladora, nesse caso a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Atualmente, desde que não haja alterações no tipo de instalação portuária e sejam realizados os investimentos previstos em cada contrato de concessão, a autorização tem prazo de no mínimo 25 anos. Por fim, é possível encontrar, de maneira clara, no texto da Lei n. 12.815/13, a intenção de flexibilizar e de facilitar a inserção da iniciativa privada no setor portuário, como exposto a seguir.

Art. 3º - A exploração dos portos organizados e instalações portuárias, com o objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País, deve seguir as seguintes diretrizes: I expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias; II garantia da modicidade e da publicidade das tarifas e preços praticados no setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários; III estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão dos portos organizados e instalações portuárias, à

<sup>6</sup> LEI Nº12.815/13. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2013/lei/112815.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/112815.htm) Acesso em 03/03/20224.

valorização e à qualificação da mão de obra portuária e à eficiência das atividades prestadas; IV promoção da segurança da navegação na entrada e na saída das embarcações dos portos; e V estímulo à concorrência, incentivando a participação do setor privado e assegurando o amplo acesso aos portos organizados, instalações e atividades portuárias. (LEI Nº 12.815/13, 2024)

A regulação atualizada para a questão portuária no Brasil aponta para uma estrutura econômica e política atrelada à liberalização e desregulamentação de setores controlados pelo Estado. Tal situação deve ser entendida como resultado do processo de integração do país à economia mundial e traz a reflexão em torno dos efeitos da abertura da economia atingindo diversas escalas desde o nível local até o nível nacional. Nesse aspecto, a mudança na regulação é um ponto-chave para entender a instalação do Porto do Açú no município de São João da Barra.

### **3.3 - Do projeto Minas-Rio às mudanças atuais, histórico do Porto do Açú**

O histórico de implantação do Porto do Açú é resultado de uma série de eventos e possui características não apenas conjunturais como também estruturais. Os primeiros estudos para descobrir a viabilidade do empreendimento data do ano de 1999. Naquele contexto, o objetivo era avaliar a instalação de terminais para movimentação de granéis e oferecer suporte às atividades de exploração e produção de petróleo na Bacia de Campos. Os estudos foram encomendados pelo próprio Governo do Estado do Rio de Janeiro, sob a supervisão da Secretaria Estadual de Energia, Indústria Naval e Petróleo (PESSANHA, 2017).

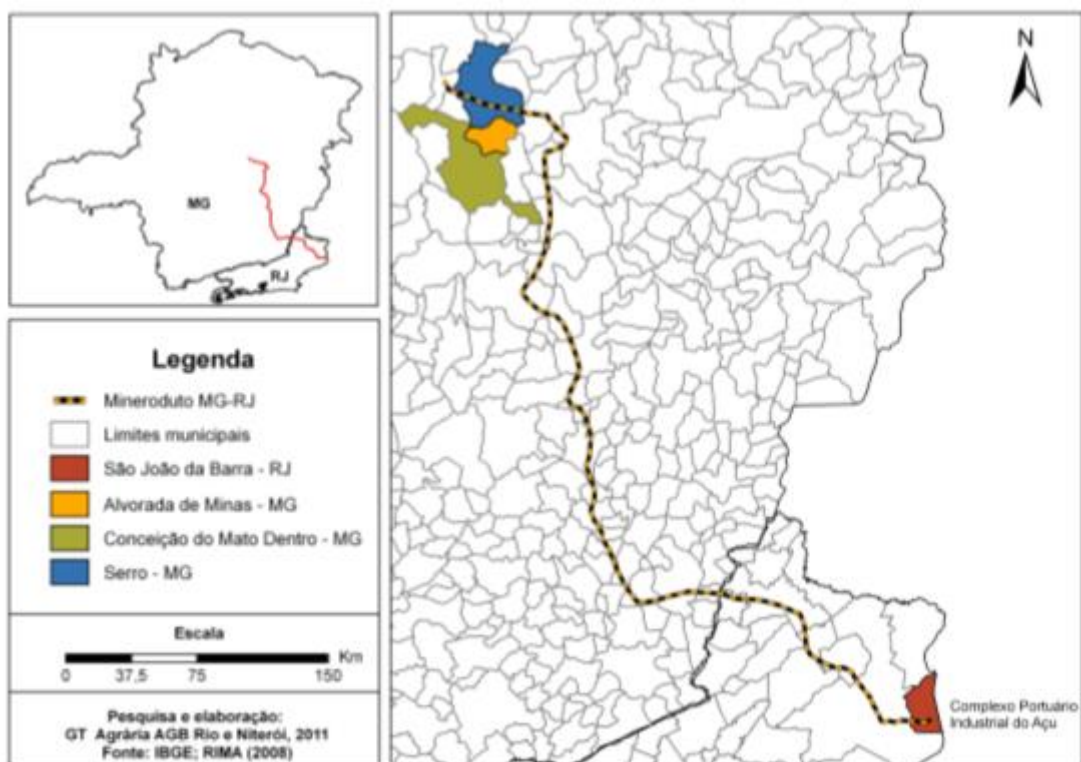
A ideia inicial era apresentar o projeto à Petrobras (que à época discutia a desestatização da empresa) para a construção do porto em parceria com o governo estadual. Entretanto, o processo de privatização não foi à frente desestimulando assim a construção do porto naquele momento. Somente no ano de 2003, com o então governador do estado do Rio de Janeiro, Anthony Garotinho, por intermédio de um de seus secretários, o mesmo projeto é apresentado ao empresário Eike Batista, dono do grupo EBX. Esse foi um encontro de interesses na construção de estruturas portuárias; o empresário, entretanto, visava a uma rota para escoamento do minério de ferro produzido em Minas Gerais.

Na proposta inicial o investimento previsto para a construção do porto era de 3 bilhões de reais; esse montante seria dividido entre recursos da Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro (CODIN) e do grupo EBX (AGB, 2011). O projeto

começou a se materializar quando o empresário Eike Batista adquiriu, em 2005, duas fazendas na região de São João da Barra para futuramente instalar um terminal para exportação de minérios. O empreendimento seria fruto da participação direta da empresa MMX, uma das subsidiárias da EBX, especializada em mineração.

Em 2006, um ano após a compra dos terrenos, ocorreu o lançamento da pedra fundamental do porto marcando o início das obras. Naquela etapa do empreendimento, a base estruturante do porto era a exportação de minérios oriundos de Minas Gerais, mais precisamente da exploração localizada no município de Conceição do Mato Dentro. Para transportar o minério também foi apresentada a construção de um mineroduto ligando a extração até os terminais para exportação do *commodity*. Ali nascia o chamado sistema “Minas-Rio” (Figura 11), responsável pelo escoamento do minério, atravessando 32 municípios dos dois estados (27 em Minas Gerais e 4 no Rio de Janeiro), com uma extensão de 525km (COSTA, 2018).

FIGURA 11- Mineroduto Minas-Rio



Fonte: AGB, 2011

Essa fase do empreendimento traz à tona a importância de compreender o contexto econômico nacional e internacional onde ele se insere. A primeira década dos anos 2000 é

marcada pelo *boom* das *commodities*, alavancadas sobretudo pela demanda chinesa. Entre 2000 e 2006, ano do início das obras, o minério, por exemplo, teve o preço aumentado em mais de 100% no mercado internacional (CEPALSTATS, 2024). Esse indicador ajuda a entender os interesses dos empresários e do Estado no empreendimento.

O cenário favorável provocou o aumento do interesse nas *commodities*, sobretudo em relação à mineração. Assim, o empresário Eike Batista pôde vender parte dos seus empreendimentos em mineração para a Anglo-American, que, em 2007, compra o projeto Minas-Rio por algo em torno de U\$6 bilhões. Com a venda do mineroduto, Eike Batista enxergou a possibilidade de ampliação do projeto do porto, inserindo mais um terminal e pressionando o poder público para viabilizar o aumento do projeto, culminando na criação do Distrito Industrial de São João da Barra (DISJB), por meio de vários decretos de desapropriação (PEREIRA, 2018).

Depois de feitas as desapropriações, a empresa do grupo LLX adquire as mesmas áreas. Desse modo, além do porto, projeta-se uma série de empreendimentos dentro de um condomínio industrial, sendo conhecido como Complexo Logístico Industrial e Portuário do Açú (CLIPA). Além do DISJB, há a retroárea de 7.036 hectares, adquirida pelo Grupo X para abrigar indústrias cimenteiras, montadoras de automóveis, siderúrgicas, termoelétricas, e indústria de apoio à exploração de petróleo, conforme a primeira versão do projeto (PESSANHA, 2015; AGB, 2011). O plano contava ainda com a construção da “Cidade X”, projetada pelo arquiteto Jaime Lerner a serviço do empresário Eike Batista, na vizinhança do complexo industrial, prevista para abrigar 50 mil moradores.

Além disso, os períodos de tempo do líder do “Grupo X” no exterior o tornaram privilegiado em sua rede de contatos. Pessanha (2017) afirma que o tempo como CEO da empresa de mineração TVX Gold no Canadá abriu para Eike Batista a possibilidade de recorrer ao *Ontario Teachers Pension Plan* (OTPP), fundo de pensão de professores canadenses que destina U\$ 185 milhões para a LLX, empresa criada para administrar o porto. Atualmente o fundo OTPP detém uma carteira diversificada possuindo participações em empreendimentos desde a rede de academias *Smart Fit* até a empresa aeroespacial *SpaceX*. No Brasil tem destaque sua participação na rede de shoppings Multiplan com 27,4% de participação acionária (MULTIPLAN, 2024).

A extensão do empreendimento, tanto no solo quanto no mar, acentuou a preocupação com os efeitos no ambiente em consequência da sua implantação. O Relatório dos Impactos Socioambientais do Complexo Industrial-Portuário do Açú, produzido pela Associação dos

Geógrafos Brasileiros (AGB, 2011), expôs uma diversidade de conflitos produzidos pela implantação do complexo. Segundo o relatório, o processo de licenciamento ambiental, desde o mineroduto até o complexo, foi marcado por uma série de irregularidades no exame dos impactos e no processo institucional de licenciamento, os quais ocorriam de maneira não convencional, além de não incluírem, nesse processo, a população local.

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

Todo o processo de instalação do empreendimento contribuiu para desencadear uma série de conflitos na área localizada no 5º Distrito de São João da Barra. Dentre esses, um dos mais emblemáticos gira em torno das terras desapropriadas pelo Decreto n. 41584 em benefício da realização do DISJB. Atualmente, passada mais de uma década do ocorrido, é possível ter entendimento de como se deu todo o processo, que impactou 1.500 famílias de pequenos agricultores, com sua remoção forçada, e causou efeitos diretos na destruição de grandes áreas de restinga (COSTA, 2018). O fato revela a existência de relações espúrias entre o interesse privado e o interesse do poder público.

Com a ampliação do empreendimento, aumentou-se a demanda por uso dos solos. Assim, o processo de desapropriação das áreas do 5º Distrito do Município de São João da Barra foi intensificado. Em levantamento realizado por Assad (2019), consta que, no período que compreende os anos de 2003 a 2016, houve 29 Atos legais, com decretos e leis que dispunham sobre as terras ligadas ao projeto. No total, o CLIPA, a Reserva Ambiental administrada pelo empreendimento e a Vila Terra, local de reassentamento de alguns dos desapropriados, correspondem a 40% do município de São João da Barra.

Para além disso, os decretos de desapropriação têm sido entendidos por pesquisadores locais, como Cezario e Costa, como símbolos essenciais de expropriação e espoliação do processo do capitalismo. Nesse sentido o projeto do DISJB se estrutura na tomada de terras pelo poder público, entretanto a Associação de Geógrafos do Brasil (AGB, 2011) aponta:

É importante salientar que tanto o condomínio industrial, quanto o porto são empreendimentos a serem construídos e geridos com recursos privados. No

entanto, tal desapropriação está sendo feita com recursos de uma autarquia pública, o que só demonstra a determinação do governo do estado em garantir a instalação de ambos no município. (AGB, 2011, p. 44)

As intervenções realizadas pelo poder público em torno do empreendimento eram constantemente justificadas pelas expectativas difundidas nos primeiros anos da construção do porto; o empresário Eike Batista contava com uma expectativa de investimentos em torno de 3 bilhões de reais com geração de 10 mil empregos diretos na sua infraestrutura (AGB, 2011). O empresário anunciava seu empreendimento como a “Roterdã tropical”, divulgando sua capacidade, a fim de captar novos parceiros e indústrias para o complexo industrial.

Figura 12 - DISTRITO INDUSTRIAL DE SÃO JOÃO DA BARRA



FONTE: PESSANHA, 2016

Somente no 5º Distrito de São João da Barra, onde se localiza o empreendimento, 1.500 famílias foram desapropriadas em prol do CLIPA (COSTA, 2018; CEZÁRIO, 2021). Os moradores da região questionam todo o processo de desapropriação em dois sentidos: no primeiro, denunciando os valores ou mesmo a falta de indenização pelas terras; no segundo,



reivindicam a devolução imediata das terras através dos cancelamentos dos Decretos judicialmente. No processo de implantação do Porto, coube então ao Estado o papel essencial, como possuidor do monopólio da violência e responsável por definir os limites da legalidade.

Cezário (2021) identifica que o processo de implantação do porto em São João da Barra foi realizado utilizando mecanismos de violência econômica. Tal processo representa o aprofundamento social do capitalismo ao mesmo tempo que apresenta uma importante contradição desse modo de produção. Os agricultores atingidos pelas desapropriações perderam o seu meio de vida e reprodução social. No transcurso, uma parte deles foi deslocada para o mercado de trabalho, muitas vezes em condições precárias (ALMEIDA e CRUZ, 2021).

O processo de desapropriações contribui para a reflexão em torno do valor de uso e do valor da terra. A retirada dos agricultores afeta diretamente a forma de uso daquela terra, que, atualmente, pertence à empresa que controla o Porto do Açú, Prumo Logística Global, cobrando aluguel pelo seu uso e rendendo anualmente cerca de R\$150 milhões (VILANI *et al.*, 2021). Porém, ocorreram sucessivas desistências dos possíveis parceiros. Segundo Pessanha (2015), o consequente descumprimento dos prazos das obras culminou com a negativa de diversas empresas de se instalarem no Açú, como a indústria automotiva e a siderúrgica chinesa, somando mais problemas para a continuidade da realização do porto pelo Grupo X.

Essa série de problemas torna questionável a viabilidade da construção do Porto. Para dar continuidade ao projeto, o empresário Eike Batista recorreu ao Governo Federal, se utilizando da posição estratégica do porto com relação à exploração de petróleo, negociando com a Petrobras. Contudo, já em 2012, a extensão do projeto havia sido revista, o projeto urbano, por exemplo, foi reduzido de cidade para bairro. Até que, no ano seguinte, a empresa do Grupo X responsável pelos negócios imobiliários, REX, apresentou novo projeto ocupando 200mil/m<sup>2</sup> dos 11mi adquiridos pelo Grupo, com um hotel e 1,3 mil apartamentos, contando com financiamento público para sua realização (MAIA, 2016).

Desde então a saída para atrair novos investimentos para o porto conta com a Petrobras, utilizando-o como base de sua operação. Além disso, O BNDES, um dos acionistas do Grupo X, financiou aproximadamente uma quantia de R\$520 milhões para o empreendimento. Havia, portanto, interesse do Governo Federal em manter o projeto. Pessanha aponta inclusive que a venda de poços de petróleo da Petrobras à OGX ocorrida nesse período foi entendida

pelo mercado como uma forma de sustentar o grupo X. (PESSANHA, 2015).

No entanto, o otimismo que circundava o Grupo X começa a desaparecer. Os primeiros resultados da empresa OGX revelaram a inviabilidade econômica dos poços adquiridos e levaram a uma queda de seu valor de mercado. No final de 2013 a crise se agravou ao ponto de a empresa entrar com o pedido de concordata. A partir de então, o empresário Eike Batista inicia um processo de divisão do Grupo X, abrindo mão do controle de diversas empresas como a MPX e a OSX, responsáveis pelo estaleiro do porto, e, posteriormente, a petrolífera OGX (MAIA, 2016). Pessanha descreve o processo de decadência da OGX:

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. A “quebra” da OGX refletiu sobre as demais empresas do grupo, a começar pela OSX, que contava com as demandas geradas a partir da construção de plataformas para atender ao setor offshore. Ambas entraram em recuperação judicial, sem obtenção de êxito. (PESSANHA, 2015, p. 37)

Mesmo com esse cenário, o empresário buscou no ano de 2013 firmar diversas parcerias com outras empresas e salvar o seu empreendimento, preferencialmente mantendo sua posição de sócio majoritário no negócio. As associações foram, então, direcionadas a empresas prestadoras de serviço de apoio à exploração de petróleo. Havia, além disso, a intenção de renegociar a dívida da LLX junto ao banco Bradesco, um montante equivalente a R\$767,7 milhões (PESSANHA, 2015).

No dia 11 de dezembro de 2013, porém, é anunciado que a LLX deixava de ser controlada pelo empresário, passando o controle da empresa a pertencer ao fundo de investimentos de origem estadunidense *Energy and Information Group* (EIG). Em seguida, o EIG abandona o nome anterior ligado ao grupo X e passa a se chamar “Prumo Logística Global”, assumindo o controle do Porto do Açu. O ex-dono continuaria com aproximadamente 21% das ações, abandonando, no entanto, o conselho administrativo da empresa (PORTO DO AÇU, 2018).

Com a “troca de mãos”, o fundo de investimento EIG começou a renegociar as dívidas oriundas do grupo X com os credores e assumiu a conclusão das obras no Porto. A nova gestora passou a realizar sucessivos aportes de investimento no empreendimento reduzindo gradativamente a participação dos outros acionários. O processo incluiu a participação do ex-proprietário Eike Batista, que, por conta das dívidas contraídas, repassou sua parte para o fundo de desenvolvimento árabe Mubadala. Dessa forma, o fundo EIG começou a controlar

74,6% das ações do porto, enquanto o grupo Mubadala e Eike Batista controlavam 6,7% cada e outros acionistas minoritários exerciam o controle de 12% (MORAES, 2014).

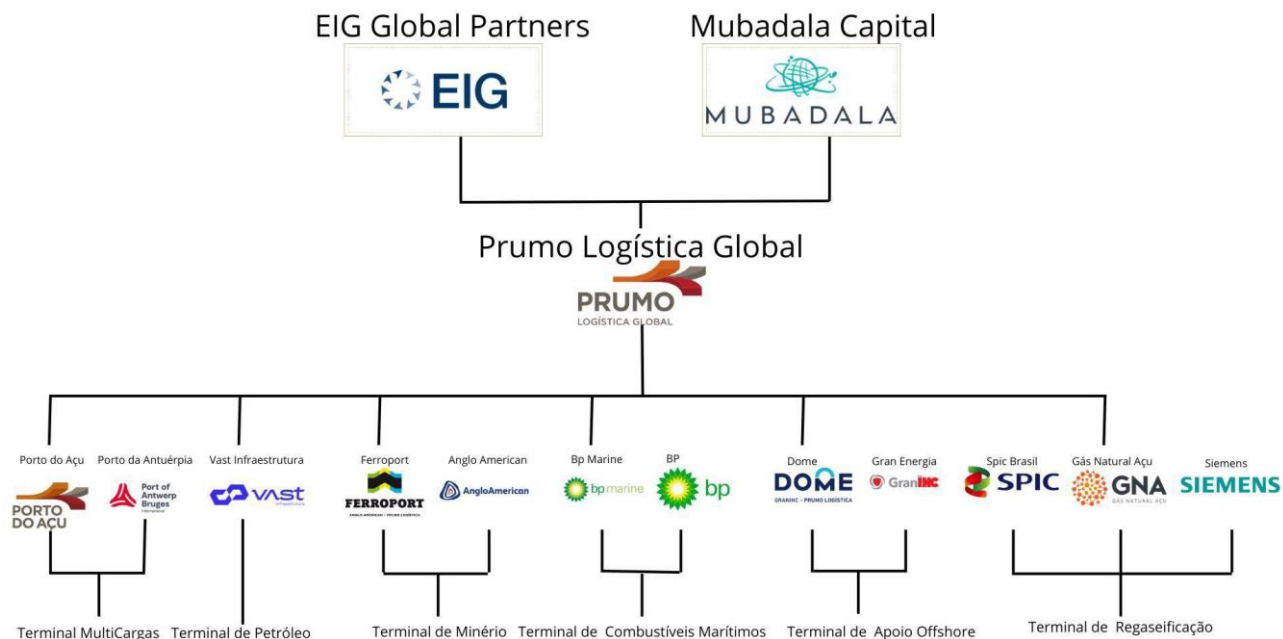
Apenas para situar, o fundo EIG existe desde 1982 com investimentos no setor de energia, sendo especializado nesse setor e em infraestrutura energética. Seus principais clientes são fundos de pensão, companhias de seguro, fundações e fundos soberanos provenientes dos Estados Unidos, Ásia e Europa. A sede principal fica em Washington (EUA), com escritórios em Houston (EUA), Londres (ING), Sydney (AUS), Hong Kong (CHN), Seoul (CRL) e Rio de Janeiro (BR). Em seu site oficial, o grupo anuncia que possui mais de 400 empresas em seu portfólio espalhadas em 42 países (EIG Partners, 2024).

O fundo soberano Mubadala é, diferentemente, proveniente de recursos dos Emirados Árabes Unidos. Resultado da fusão de diversas companhias dos Emirados Árabes, atualmente o Mubadala Investment Company tem um portfólio que abrange projetos em 50 países do mundo. No Brasil está presente uma de suas subsidiárias, o Mubadala Capital, com sede no Rio de Janeiro.

Como nova proprietária, a Prumo, controlada por um fundo de investimento que possui participação em diversos negócios no setor energético, vê no porto a oportunidade de participar do desenvolvimento do pré-sal vista sua proximidade com a bacia de Campos. O anúncio da captação de recursos ocorreu logo após a primeira operação bem-sucedida no porto; o navio de bandeira panamenha Key Light foi carregado com 80 mil toneladas de minério de ferro, sinalizando que, apesar da mudança do controle do porto, ainda se mantinha como um dos objetivos do empreendimento o transporte de minério.

Semelhantemente ao empresário Eike Batista e às ações do Grupo X criando várias empresas de segmentos distintos que operariam no porto, a Prumo buscou empresas de vertentes distintas promovendo associações com intuito de criar novos negócios (Figura 13).

Figura 13 - Os donos do negócio



Fonte: Elaboração Própria

A configuração por trás do controle do Porto do Açú é um importante exemplo para compreender a atual estrutura da dinâmica capitalista. O porto é gerido por grandes grupos financeiros cujo objetivo é tão somente garantir o retorno em rendas financeiras para seus acionistas em dois fundos muito distantes do empreendimento da instalação portuária localizado em São João da Barra. As parcerias realizadas constituem um condomínio de terminais privados conectados pela gama de serviços oferecidos para as atividades de extração.

As mudanças regulatórias ocorridas no Brasil para as atividades portuárias acentuaram a possibilidade de ação de entes privados, desenvolvendo um novo ambiente que proporciona o aprofundamento da ação desses grupos cada vez mais inseridos na lógica de finanças a nível global. O caso do Açú se enquadra perfeitamente nessa lógica e no que tange à América Latina na dinâmica específica de produtos primários.

## **CAPÍTULO 4 - DEZ ANOS DE ATIVIDADES PORTUÁRIAS: UM BALANÇO**

O processo de concorrência gera efeitos severos para os portos. Entre os efeitos, há a obsolescência dos portos e a degradação do espaço urbano-portuário. As mudanças logísticas marcam a aceleração das desigualdades onde os portos se inserem, convivendo com certos processos altamente tecnológicos e outros com baixa intensidade de tecnologia, gerando desemprego e desigualdade social.

A dinâmica das atividades portuárias produz, em consequência de fatores como esses, severos impactos nos locais onde se instalam. A depender das características do porto, é importante também compreender como este se estrutura, quais são as principais movimentações portuárias e os outros empreendimentos que abriga. Nesse sentido o foco do presente capítulo se direciona às atividades portuárias no Porto do Açú em São João da Barra e analisa o efeito de suas operações na estrutura do emprego formal de Campos dos Goytacazes e São João da Barra.

O capítulo está dividido da seguinte forma: a seção 4.1 apresenta breve contexto da demanda logística e portuária contemporânea no estado do Rio de Janeiro. A seção 4.2 contextualiza a relação entre atividades de exploração e produção de petróleo e gás com o Porto do Açú. A seção 4.3 é dedicada ao Porto do Açú e à descrição de sua estrutura atual, e está dividida em subseções, cada uma dedicada a um dos terminais em operação. Na seção 4.4 é realizado o resgate da estrutura do emprego formal da Região Norte Fluminense em relação ao Estado do Rio de Janeiro, enfatizando, no entanto, os municípios de São João da Barra e Campos dos Goytacazes. Por fim, o capítulo se encerra na seção 4.5, com breve conclusão em torno do empreendimento.

### **4.1 - Novas demandas logísticas e concorrência portuária no Rio de Janeiro**

A relação entre os GI instaurados e a estrutura econômica da região tem características peculiares. A começar pelo que Pessanha (2017) indica ser uma relação biunívoca entre porto e petróleo, a necessidade de transporte e armazenamento de petróleo e gás em larga escala exige uma estrutura portuária capaz de garantir sua “fluidez”. Por sua vez, os navios petroleiros aumentaram de tamanho e, conseqüentemente, sua capacidade de carga, tornando

mais barato o transporte marítimo em detrimento da construção de grandes dutos. A atividade portuária na RNF, portanto, emerge como uma necessidade própria da atividade petrolífera.

Pessanha (2017) aponta que mais de 4 mil navios petroleiros estão envolvidos no transporte de *commodities* mundialmente. Dado seu processo de produção e refino, e sua posterior distribuição, o petróleo e seus derivados exigiram o aumento da quantidade de terminais especializados. Os portos, por sua vez, têm, na movimentação dessas cargas, suas principais fontes de receita. Para que isso ocorra, entretanto, é necessário que haja concentração dessas movimentações em poucas instalações para que ocorra, assim, redução do custo logístico.

Esses dois aspectos acirram a disputa de mercados entre os portos. Os trunfos decisivos para as estruturas portuárias são suas respectivas hinterlândias e *forelands*. Esses aspectos promovem a aliança e uma estrutura de hierarquia entre os portos. A relação entre o porto e o petróleo lança luz também à concorrência entre as estruturas portuárias interessadas em oferecer apoio às atividades de extração. Cabe mencionar que, no caso da região em questão, essa demanda estimulou não só a instalação do Porto do Açú mas também a previsão de empreendimentos portuários no local.

No contexto específico da Bacia de Campos, é necessário mencionar que, nas suas proximidades, há ao menos quatro portos que oferecem apoio às atividades *offshore*, estando eles já construídos, ainda em construção, ou no mínimo com projeto em fase de legalização. Além do Porto do Açú, há também o Complexo Farol-Barra do Furado, TEPOR e Imbetiba, em Macaé, e Porto Central em Presidente Kennedy (ES).

O Complexo Logístico e Naval Farol/Barra do Furado (Figura 14), ainda em fase de construção, tem sua realização mediante parceria entre os municípios de Campos dos Goytacazes, Quissamã e o estado do Rio de Janeiro e o governo federal. O projeto foi iniciado em 2012, mas, desde 2018, encontra-se com as obras interrompidas. No início, era previsto um investimento total de R\$ 170 milhões, distribuídos da seguinte forma: R\$ 50 milhões pelo governo federal; R\$ 20 milhões pelo estado do Rio de Janeiro; R\$ 70 milhões do município de Campos dos Goytacazes e R\$ 30 milhões oriundos do município de Quissamã.

O projeto previa a construção de três estaleiros, um terminal pesqueiro e um terminal de combustíveis servindo de base de apoio para atividades *offshore* de forma adjacente ao Porto do Açú. Entretanto, dificuldades financeiras das empresas Odebrecht e Queiroz Galvão, responsáveis pela construção, envolvidas nos escândalos de corrupção resultados das

investigações conduzidas pela operação Lava-Jato, e dificuldades de obtenção de licenças ambientais, prejudicaram o andamento do projeto.

FIGURA 14 - Placa de Obras Complexo Logístico e Industrial Farol-Barra do Furado



Fonte: O Globo (2014)

Ainda visando as atividades da Bacia de Campos, o município de Macaé possui um porto já constituído e outro em fase de implantação. O primeiro porto a ser destacado é o Porto Engenheiro Zephyrino Lavenère Machado Filho – Base de Apoio *Offshore* de Macaé, localizado em Imbetiba. Construído na década de 1970 com o início das atividades de exploração e produção de petróleo na Bacia de Campos, o porto serviu de apoio a toda estrutura de produção da Bacia até 2018 quando foi assinado o Contrato de Adesão a Terminal de Uso Privativo (TUP) entre a Agência Nacional de Transportes aquaviários (ANTAQ) e a Petrobras (PETROBRAS, 2021).

Desde então, a empresa investe no Porto de Imbetiba com intuito de transformá-lo em um porto de operações especiais. A finalidade das operações portuárias é atender às demandas da Engenharia Submarina de Ancoragem, além de outros serviços especiais, como Operação de Terminais Oceânicos (OPTO). Atualmente o porto é operado pela empresa Splenda *Port*, pertencente ao grupo Splenda *Offshore*, mesma operadora do Terminal Portuário de Angra

dos Reis e do Porto do Forno em Arraial do Cabo (O Dia, 2020). Nesse caso, o Porto de Imbetiba revela a relação dos operadores portuários com as atividades de extração. Todos os empreendimentos do grupo Splenda destacam o apoio à exploração, seja na Bacia de Campos, seja na Bacia de Santos.

Figura 15 - Porto Engenheiro Zephyrino Lavenère Machado Filho – Base de Apoio *Offshore* de Macaé



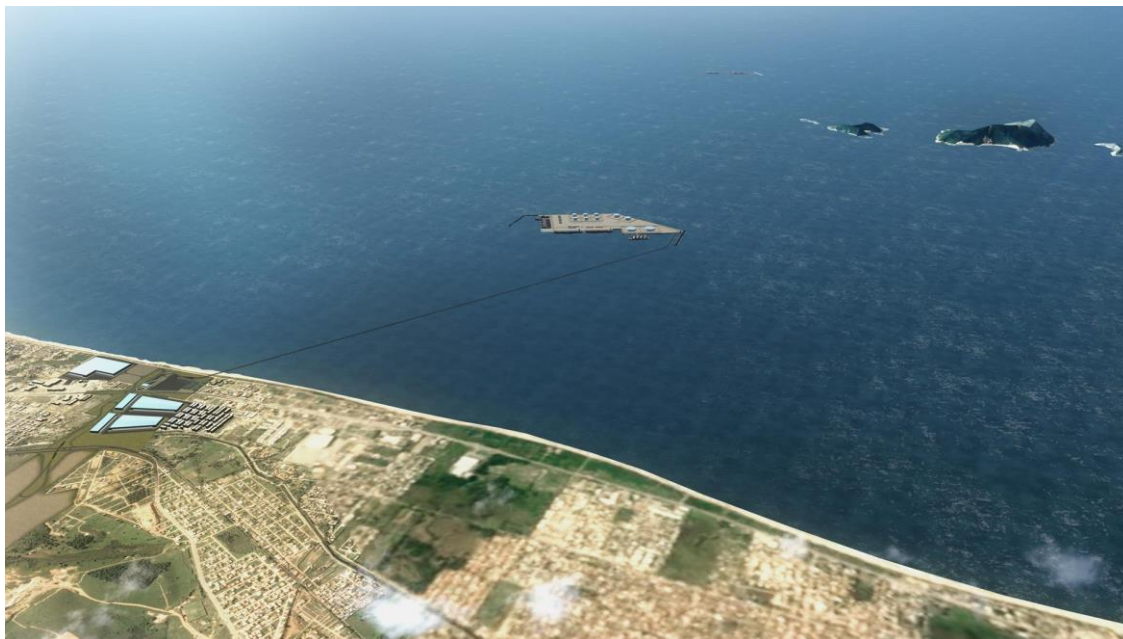
FONTE: MACAÉ (2021)

Ainda em Macaé, com a transformação do porto em Imbetiba, surge a proposta de um novo terminal portuário. Depois de quase 10 anos, após as primeiras audiências públicas para a implantação do porto, em fevereiro de 2023, o Terminal Portuário de Macaé Ltda., TEPOR (Figura 16), avançou no processo de concretização. O empreendimento recebeu da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq) a declaração de Terminal de Uso Privado (TUP). De acordo com a prefeitura de Macaé, o novo porto conta com investimentos de até R\$ 10 bilhões para oferecer infraestrutura capaz de atender às demandas da indústria petrolífera (GLOBO, 2023). De acordo com Pessanha (2013), o projeto do novo porto foi assinado pela



Queiroz Galvão com custo estimado de R\$ 892 milhões. A área total do empreendimento é de 372.150 m<sup>2</sup> e, atualmente, está sob o controle do Grupo Vale Azul, com o início das obras previsto para o primeiro semestre de 2024.

Figura 16 - TEPOR Macaé



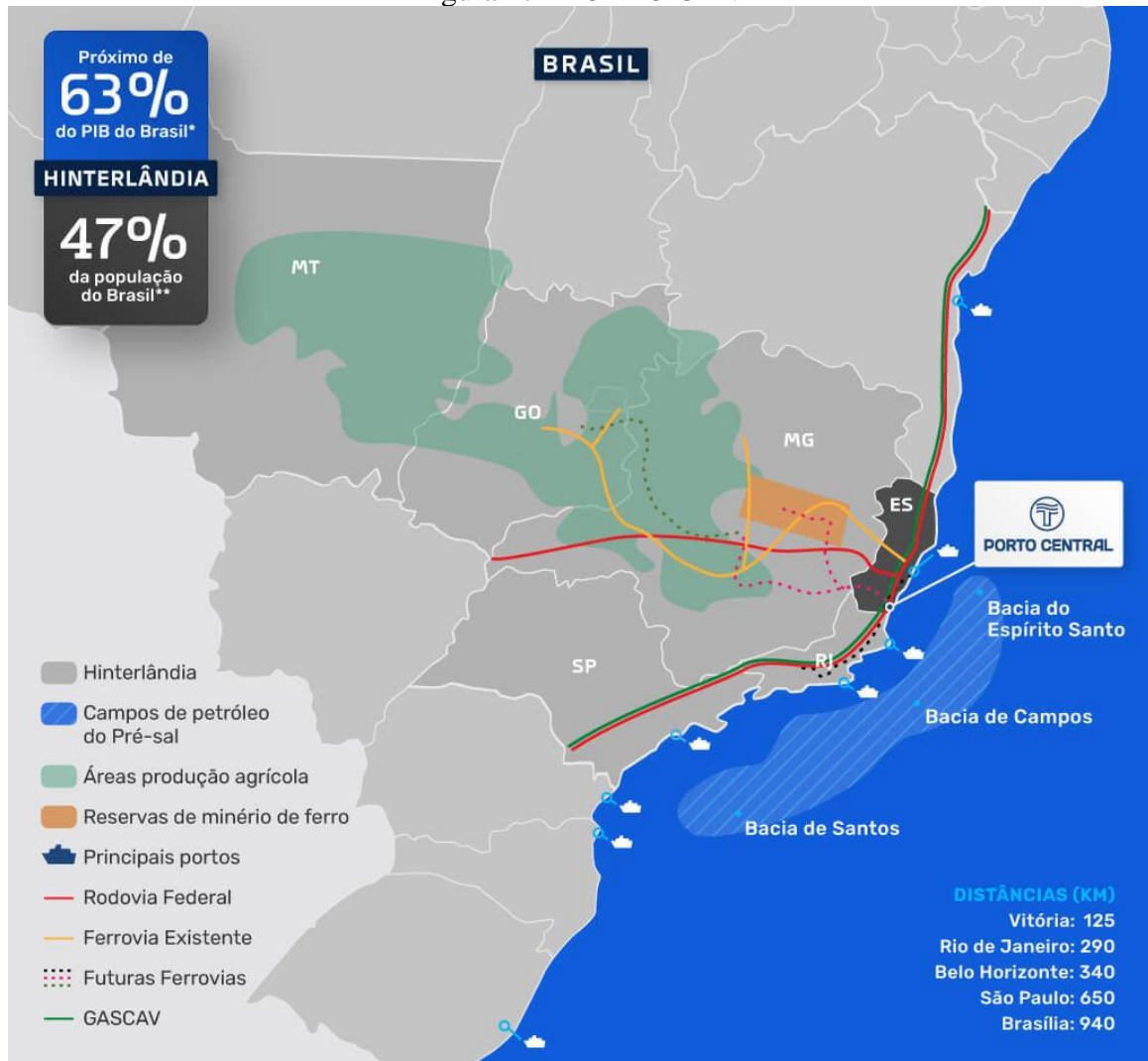
FONTE: GRUPO VALE AZUL, 2023

Nesse contexto portuário é importante mencionar ainda o empreendimento previsto em Presidente Kennedy (ES). O Porto Central é mais um dos que visa às atividades de exploração e produção de petróleo na Bacia de Campos e Bacia do Espírito Santo. Apesar da localização em outro estado, o município consta como confrontante às atividades de extração de petróleo e gás. Em maio de 2023, o Ibama assinou a licença de instalação do complexo logístico e portuário no litoral capixaba (A GAZETA, 2023).

O Porto Central é mais um dos empreendimentos privados a ser controlado pela empresa TPK Logística S.A pertencente à Polimix. A proposta do projeto é bem semelhante à do Porto do Açu, com um condomínio logístico em uma área de 20 milhões de m<sup>2</sup> (PORTO CENTRAL, 2023), terminais graneleiros e terminais para transbordo de petróleo. A Figura 17, a seguir, apresenta o mapa com a localização do Porto Central. Nela, é possível observar exatamente a configuração da hinterlândia e da *foreland* portuária. Enquanto a hinterlândia (compartilhada parcialmente pelos demais empreendimentos portuários listados anteriormente

aqui) apresenta a ligação terrestre com reservas minerais e atividades agrícolas, a *foreland* destaca a proximidade com o circuito de extração e produção de petróleo e gás natural.

Figura 17 - PORTO CENTRAL



Fonte: Porto Central (2023)

A demanda petrolífera impulsiona, portanto, os empreendimentos logísticos. Segundo Pessanha (2017), a proximidade das duas atividades produziu, ao longo do tempo, a redução dos custos de transporte, facilitando o processamento do insumo e a produção das mercadorias dele derivadas. Essa realidade possibilitou a expansão das atividades portuárias. A reboque da instalação das estruturas de armazenagem e processamento, a hinterlândia dos

portos passa a abrigar também grandes estruturas de geração de energia elétrica a partir dos reservatórios portuários.

Entre as possibilidades de geração de energia, ganha destaque a instalação de grandes usinas termelétricas. Dos empreendimentos listados aqui, somente o Porto de Imbetiba não possui nenhum projeto ou instalação de termelétrica em conjunto com o empreendimento portuário, mas sim na sua hinterlândia. A Usina Termelétrica (UTE) Norte Fluminense, localizada em Macaé e atualmente controlada pelo grupo *Électricité de France* (EDF), utiliza como insumo o gás natural produzido na Bacia de Campos.

Nesse sentido, as atividades petrolíferas e portuárias reafirmam as suas conexões. As duas atividades, petrolífera e portuária, apresentam-se articuladas em cadeias e redes de circulação que são complementares, e essa interligação serve de base para outras cadeias produtivas, sejam do setor industrial, comercial ou de serviços. Entretanto, Moraes pondera:

A análise desse imbricamento não é simples, exige a apreciação de seus percursos, a montante e a vazante, em três escalas (global, nacional e mesorregional), assim como a observação de seus fluxos nas atividades de transformação na economia. (MORAES, 2017, p. 242)

Os portos assumem, assim, uma importância diferenciada na circulação das mercadorias. Os sistemas portuários, na atual dinâmica da reprodução ampliada do capital, são portas que permitem a realização e a circulação das mercadorias, dando forma ao sistema mundial. O petróleo, por sua vez, é uma mercadoria especial do ponto de vista da sua necessidade para a realização das atividades econômicas, seja na produção de energia, seja na circulação das mercadorias.

Do ponto de vista regional, essas características abastecem a lógica dos enclaves. O porto conecta-se a sítios extrativistas por minerodutos e/ou navios com fluxos desterritorializados, a cadeias produtivas e a logísticas relacionadas às atividades de extração, as quais são agravadas pelos investimentos portuários destinados às exigências dessas atividades e, conseqüentemente, distanciam-se da possibilidade de estabelecimento de uma zona industrial diversificada e conectada ao espaço portuário.

De acordo com Pessanha,

[...] com a ampliação da exploração do petróleo *offshore*, os serviços portuários ganharam importância não apenas na viabilização dos fluxos como na extração (produção) mineral que já é, há algum tempo, a maior responsável pela energia consumida no planeta. Energia indispensável não apenas para a produção de outras mercadorias, mas também para a garantia da vida humana nas regiões em que temperaturas extremas (frio ou calor) são frequentes em grande parte do ano, demandando assim grandes

quantidades de energia para aquecimento ou refrigeração. Considerando esses fatos, pode-se através dessa ponta de novelo tentar aprofundar a análise da relação porto-petróleo no campo da economia política, observando as repercussões macroeconômicas geradas por essas duas atividades econômicas. (Pessanha, 2017, p. 245)

A realização do porto, instalado na RNF, apresenta-se como um símbolo dessas relações. A histórica relação com as atividades petrolíferas e as recentes demandas de circulação aprofundam a discussão sobre a formação de enclaves regionais. Além disso, a acumulação capitalista, sob a forma de exploração de recursos naturais e sua comercialização, também aprofundam a operação da região sob a lógica do individualismo econômico racional e da modernidade. Há, então, o aumento da complexidade da relação regional com os GI.

Surge, assim, a oportunidade de compreender a dinâmica desenvolvimentista e sua relação com as atividades de extração de recursos naturais na dinâmica capitalista. O discurso de modernidade e a busca pela produtividade sobrepõem-se à garantia de formas de vida tradicional. Comunidades pesqueiras, quilombolas e bairros periféricos são alijados em nome de interesses utilitaristas.

#### **4.2 - Porto, petróleo (e gás)**

O Porto do Açú está em operação desde 2014, possuindo uma área total de 130 km<sup>2</sup> (totalizando mais de 1/3 da área total do município) e 10 terminais divididos entre áreas *offshore* e *onshore*, com 17 km de píeres no total. Nos terminais *offshore*, estão os serviços de transbordo de petróleo, exportação de minério, e comercialização de combustíveis marítimos. Nos terminais *onshore*, estão os terminais Multicargas e os terminais das empresas de apoio aos serviços navais e de petróleo.

A seguir são apresentadas imagens de áreas do porto. Na Figura 18, tem-se a imagem do Porto do Açú ainda no início de suas operações, representado todo o conjunto do empreendimento. A Figura 19 mostra o Terminal *offshore* e, na Figura 20, tem-se o Terminal *onshore*.

Figura 18 - Porto do Açú



A imagem acima (Figura 18) apresenta uma vista aérea do início das operações do Porto do Açú; e, embora nela ainda não constem, por exemplo, as duas usinas termelétricas, é possível identificar os empreendimentos presentes como a Technip FMC, a NOV, a Intermoor, a Brasil Port, a Dome, a Anglo American, a Ferroport, a Açú Petróleo, a Bp marine e a RPPN Caruara.

Figura 19 - Terminais *offshore*



Fonte: VALOR, 2024

Os Terminais *offshore* (Figura 19) contam com 25 m de calado e 3 km de extensão, podendo receber os navios mais modernos. Nesses terminais ocorre a embarcação do minério e o transbordo de petróleo. Em primeiro plano na imagem estão os terminais de transbordo de petróleo e mais ao fundo o terminal de minério que é alimentado pelo mineroduto.

A Figura 20 tem a entrada dos terminais *onshore* onde se encontra a maioria dos terminais do Porto do Açu, nove no total. Os Terminais *onshore* possuem ainda um canal navegável, este terminal abriga atualmente, em sua maioria, a movimentação em apoio à indústria petrolífera.

Figura 20 - Terminais *onshore*



Fonte: FOLHA DA MANHÃ, 2024

O empreendimento é, portanto, um gigantesco condomínio de terminais privados. Para facilitar a compreensão e evitar a repetição da palavra “terminal”, neste trabalho ela será representada pela letra T seguida por um algarismo, ordenado de acordo com o início de sua operação, em substituição ao seu nome. Exemplificando, o T1 será o Terminal de Minério, o primeiro a operar; enquanto o último, o Terminal Dome, será o T10.

T1 - Terminal de Minério

T2 - Terminal Intermoor

T3 - Terminal TMULT e TCAR

T4 - Terminal NOV Flexibles

T5 - Terminal TechnipFMC

T6 - Terminal de Petróleo

T7 - Terminal de combustíveis marítimos TECMA

T8 - Brasil Logística Offshore

T9 - Terminal de Regaseificação do Açú

T10 - Terminal Dome

A localização dos terminais no porto está disposta da seguinte forma: apenas os terminais T1 e T6 são *offshore*, enquanto os demais encontram-se *onshore* dispostos ao longo do canal navegável. Encontra-se, a seguir, a relação com a participação dos terminais na movimentação total de cargas do Porto do Açú desde o início das operações em 2014 (Tabela 5).

TABELA 5 - Participação por Terminal em (%)

Terminal / Ano	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
T1	98,439	98,905	88,904	79,133	22,737	53,160	43,903	40,119	32,079	28,415
T2	1,561	0,095	0,012	0,027	0,023	0,010	0,007	0,000	0,017	0,012
T3	0,000	0,925	0,305	2,258	4,620	1,588	1,237	2,593	2,341	2,593
T4	0,000	0,074	0,069	0,102	0,126	0,025	0,015	0,006	0,031	0,024
T5	0,000	0,000	0,001	0,038	0,016	0,036	0,210	0,037	0,061	0,051
T6	0,000	0,000	10,708	18,030	72,447	44,601	54,507	56,589	64,940	68,123
T7	0,000	0,000	0,000	0,412	0,001	0,000	0,000	0,222	0,337	0,325
T8	0,000	0,000	0,000	0,000	0,029	0,579	0,122	0,000	0,000	0,431
T9	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,433	0,192	0,022
T10	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,003	0,003
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

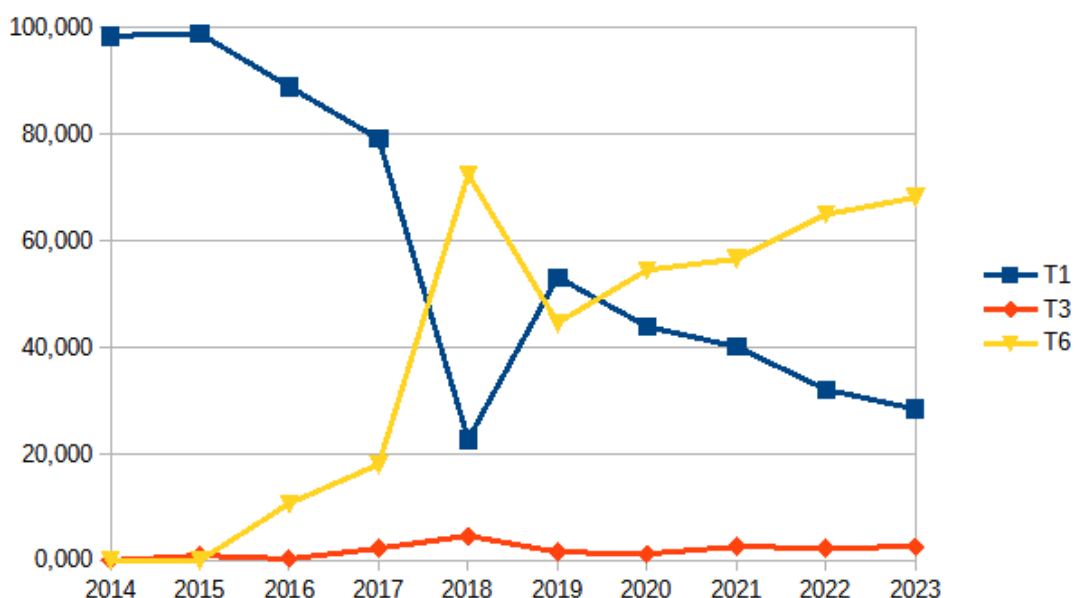
FONTE: Elaboração própria, a partir da ANTAQ, 2024

Pela Tabela 5 é possível observar a concentração das movimentações nos terminais *offshore*. Assim, o empreendimento instalado em São João da Barra apresenta características

influenciadas pela dinâmica mundial de concorrência e “monofuncionalização” dos portos. Entender o papel do Porto do Açú nessa dinâmica capitalista mundial e o seu funcionamento no município de São João da Barra exige a atenção para as constantes variações do cenário mundial que ocorrem em ritmo acelerado. Nesse aspecto, o porto está inserido em uma dinâmica que ultrapassa os limites de São João da Barra.

A Figura 21 abaixo apresenta a trajetória da participação nas movimentações de cargas totais do porto a partir dos três terminais com mais concentração. Desde 2014 é possível identificar que há uma transformação no posto de principal terminal, com o terminal responsável pela exportação de minério sendo substituído pelo de transbordo de petróleo.

FIGURA 21 - Terminais com maior participação no total de movimentações portuárias no Açú



Fonte: Elaboração própria, a partir da ANTAQ, 2024

Nesse processo, é importante compreender a capacidade do empreendimento de alterar suas próprias estruturas de funcionamento, como já ocorrido. Desde a inauguração da pedra fundamental em 2008, o Porto do Açú passou por diversas “atualizações”, indo da especialização em minério para o apoio às atividades petrolíferas, visando se integrar às

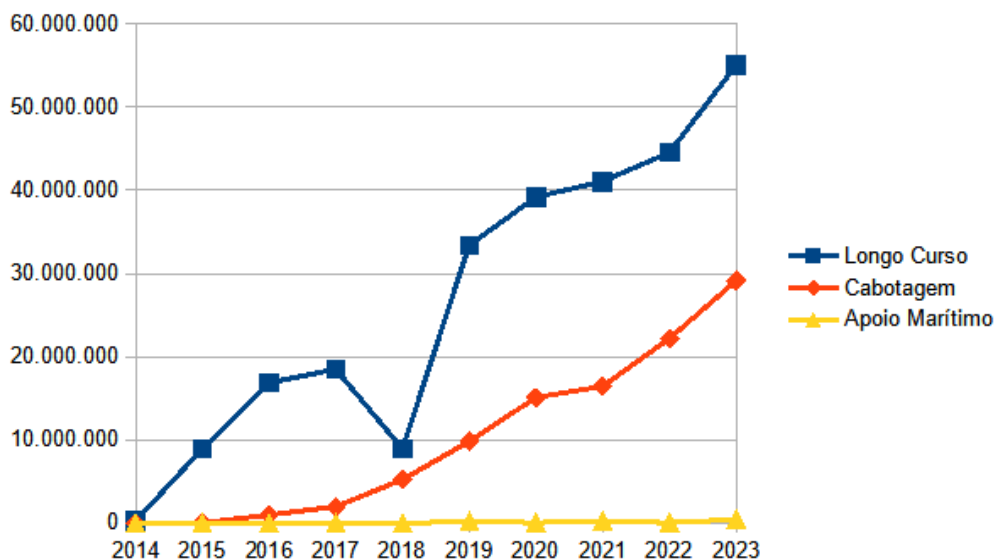


demandas impostas pelo cenário mundial e às estratégias de inserção do Brasil nesse cenário, além de responder aos conflitos ambientais e sociais que caracterizam, desde o início, sua implantação e operação.

### 4.3 - O Porto do Açu estrutura atual

Para facilitar a compreensão da estrutura atual dos terminais portuários localizados no Açu, esta seção se divide em subseções que apresentam cada terminal, de acordo com a disposição feita na Tabela 5, começando pela empresa Porto do Açu Operações, a administradora do porto. Conforme apresentado na Figura 13, os principais acionistas são: o fundo americano EIG, o fundo soberano dos Emirados Árabes, Mubadala e o belga Porto da Antuérpia, sendo, portanto, todos estrangeiros. O complexo portuário administrado pelo Porto do Açu em São João da Barra abriga 22 empresas e possui 10 terminais no empreendimento com área de 90 km<sup>2</sup>. Como discutido anteriormente, o porto do Açu possui como função principal conectar a produção de *commodities* do Brasil ao exterior. Consta, a seguir (Figura 22), o tipo de navegação<sup>7</sup> realizada considerando todos os terminais em São João da Barra, desde o início das operações portuárias como Porto do Açu.

Figura 22 - Movimentação por tipo nos terminais do Açu 2014-2023

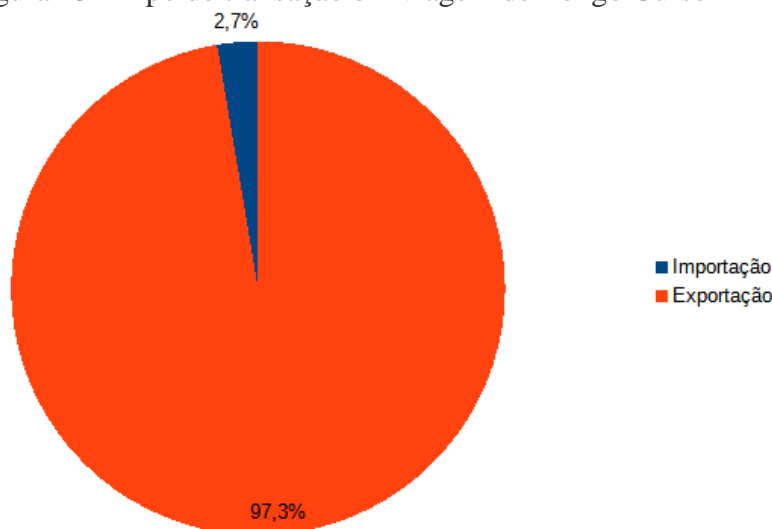


Fonte: Elaboração do autor, a partir da ANTAQ, 2024.

<sup>7</sup> A navegação pode ser de três tipos: cabotagem quando é interna, ou seja, a origem ou o destino são os portos ao longo do Brasil; longo curso, quando a movimentação tem como origem ou destino países do exterior; apoio marítimo, quando a movimentação tem como origem ou destino embarcações em alto-mar.

A Figura 22 acima aponta para a principal característica do porto, considerando que o maior volume de movimentações é de longo curso. A visualização dos dados permite reafirmar a ideia de que o Porto do Açu é um nó logístico voltado para os transportes de longo curso. No entanto, é preciso investigar mais a fundo quais são as características dessa movimentação (Figura 23).

Figura 23 - Tipo de transação em viagem de Longo Curso

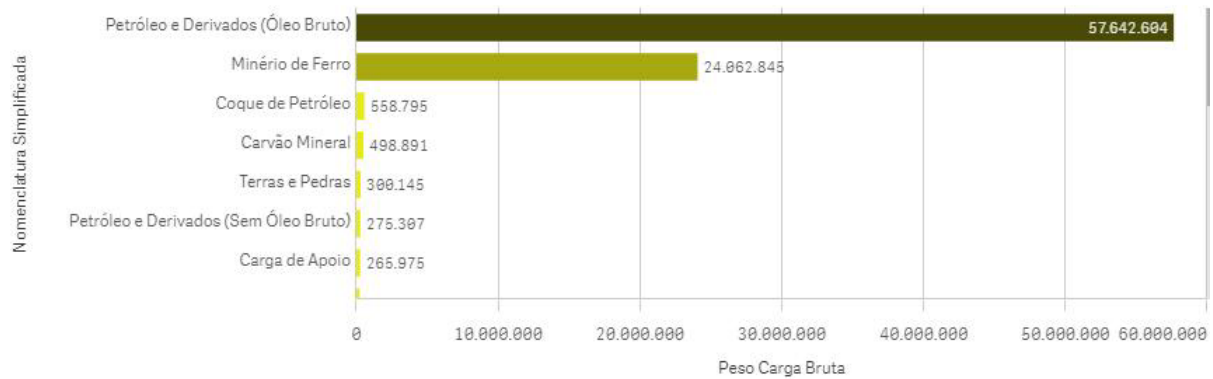


Fonte: Elaborado pelo autor, a partir da ANTAQ, 2024

Os dados da Figura 22 e Figura 23 em conjunto auxiliam a compreender de fato a função do Porto do Açu e de seus terminais, com 97,3% de todas as movimentações desde o início de sua operação voltadas à exportação, assumindo uma função importante na dinâmica de circulação de *commodities*, visto que a maior parte da movimentação no porto, segundo dados da ANTAQ, é de minérios e petróleo ou derivados, produzidos pelo Brasil. A Figura 24 apresenta o volume das movimentações no Porto do Açu, em 2023, sendo majoritariamente produtos primários.

Figura 24 - Movimentação Açu por tipo de mercadoria em 2023

**GR1.7 - Grupo de Mercadoria**  
em toneladas (t) (2023: Jan - Dez)



Fonte: Estatístico Aquaviário - ANTAQ.

Considerando a posição do Porto do Açu como um nó que articula a produção de *commodities* no Brasil ao restante do mundo, o próximo passo é identificar os principais destinos das mercadorias exportadas a partir de São João da Barra. A Tabela 6 a seguir, aponta os maiores destinos das exportações realizadas através do Açu, desde o início das operações portuárias.

Tabela 6 - Ranking 10 maiores destinos de carga do Porto do Açu

Pos.	País	Carga em t
1	China	11.150.449
2	Bahrein	5.923.928
3	Holanda	807.802
4	México	774.269
5	India	634.306
6	Estados Unidos	556.585
7	Espanha	293.614
8	Chile	281.173
9	Singapura	216.061

Fonte: Elaboração própria, a partir da ANTAQ, 2024

O Ranking na Tabela 6 acima aponta para a relação entre as atividades portuárias em São João da Barra e a demanda por *commodities* da economia chinesa. Observa-se que a China lidera o ranking de destinos com quase o dobro da carga do segundo colocado. As exportações para a China acontecem desde 2014, e as principais mercadorias exportadas são minério de ferro, petróleo e derivados. Além da China, o Bahrein também é um dos principais destinos desde o início das operações; porém, para o país do Oriente Médio, são exportados minérios de ferro. Entre os 10 países do ranking, a maioria dos destinos recebe um dos *commodities* principais; somente Índia e Chile apresentaram, em algum momento, o destino tanto de petróleo quanto de minério.

Visto que essas movimentações ocorrem sobretudo nos terminais *offshore*, a movimentação de longo curso mostra como o Porto do Açú tem nesses terminais suas principais atividades. Entretanto, não é possível afirmar que as movimentações nos terminais *onshore* não possuem relevância para o empreendimento como um todo. Pelo contrário, nos demais terminais estão instaladas empresas que oferecem serviços de apoio marítimo para a Bacia de Campos e de Santos, responsáveis pela produção e extração de petróleo, que pode posteriormente ter o transbordo realizado no próprio porto.

Outros pontos são importantes para entender a importância dos terminais *onshore*. a dependência que a usina termoelétrica possui do terminal de regaseificação, e a busca pela diversificação das cargas no Terminal Multicargas. Nesse sentido, o porto tenta oferecer vantagens e consequentemente atrair novos clientes, produção de energia e o escoamento da produção diretamente pelo Terminal Multicargas. Uma dessas novas atividades em andamento é a preparação da estrutura desse terminal para a exportação de grãos (J3 NEWS, 2024).

Para além das atividades marítimas, ao menos cinco projetos já estão previstos para o Porto do Açú, localizado em São João da Barra, são eles: Zona de Processamento de Exportação no Açú (ZPE); Hub de Hidrogênio Verde; produção de hub de energia eólica; gasoduto ligando Cabiúnas em Macaé ao Açú; projeto Spot, duto ligando óleo bruto a refinarias selecionadas; e planta de geração de biogás.

Destaca-se que desses projetos, três envolvem a geração de energia, mais precisamente energia considerada limpa. Os que se encontram mais avançados são o projeto Spot, já com relatório de impactos ambientais produzidos; e a Zona de Processamento de Exportação, com edital publicado em 2020. Segundo o Relatório de Impactos Ambientais do primeiro projeto,

O Projeto SPOT prevê a instalação de dois oleodutos, ligando a Unidade Tratamento de Petróleo (UTP) no Porto do Açú, em São João da Barra/RJ, até a Estação de Barra do Furado, da Petrobrás, no município de Quissamã/RJ, passando pelo município de Campos dos Goytacazes. O empreendimento possuirá dois dutos com 45,3 Km de extensão e capacidade de escoamento de 60 a 400 mil metros cúbicos de óleo por dia (m<sup>3</sup>/d). (AÇU PETROLEO, 2020, p. 13)

A ZPE foi criada em 2017 pelo então presidente Michel Temer. Ele assinou, no dia 27 de dezembro de 2017, o decreto que criou a Zona de Processamento de Exportação no Açú (ZPE), possuindo área de 2 km<sup>2</sup>. As ZPE são áreas quase exclusivamente voltadas para a circulação de produtos destinados à exportação, como apresenta a Prumo a seguir:

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

Segundo o Ministro da Indústria e Comércio Exterior, Marcos Pereira, a ZPE cria uma expectativa de investimento em torno de R\$ 40 milhões, além de não só fortalecer e incentivar o comércio exterior, mas também estimular a produção local e regional. A referida zona teve o edital aberto pela Companhia de Desenvolvimento Industrial (CODIN) do estado do Rio em 2020, com a pedida de R\$ 52 milhões para exploração e gerência da área por 20 anos. No entanto, o Tribunal de Contas do Rio de Janeiro (TCE-RJ) identificou falhas e irregularidades no edital suspendendo-o, *status* em que se encontra até a escrita desta tese.

#### 4.3.1 T1 - Porto do Açú - Terminal de Minério

O primeiro terminal a operar no Porto do Açú foi justamente aquele que deu início a todo o projeto, o Terminal de Minério integrado ao Sistema Minas-Rio. O primeiro embarque foi realizado no dia 22 de outubro de 2014, mesmo ano em que o Porto do Açú adquiriu a autorização para a movimentação de granéis sólidos pela ANTAQ por 25 anos.

O terminal é administrado pela empresa Ferroport, *joint venture* formada entre a Prumo Logística Global e a multinacional Anglo American. Essa última é uma empresa com atuação global que, após ter atuação em diversas áreas, se especializa na mineração diversificada. A Anglo American é de origem sul-africana, sua fundação data de 1917, período em que o país era colônia britânica; não por acaso ela foi fundada por um inglês<sup>8</sup> que posteriormente ganhou o título de “Sir” britânico devido ao sucesso da exploração mineral, mais especificamente extração de ouro e diamante da parte sul do continente africano.

A Anglo American mantém escritórios-sede em três países, Inglaterra, África do Sul e Cingapura, e possui minas em todos os continentes. Em 2023, a empresa teve EBIDTA<sup>9</sup> calculado em U\$10 bilhões, com o sistema Minas-Rio recebendo destaque nos relatórios de resultado disponíveis no site oficial da empresa. O destaque do sistema atraiu novas parcerias; em 2024, a Vale assinou parceria com a Anglo American adquirindo 15% da participação acionária no empreendimento com desembolso pela Vale estimado em U\$157,5 milhões.

Na Tabela 7, consta a movimentação no T1 desde o início de sua operação até 2023.

<sup>8</sup> Sir Ernest Oppenheimer (1880-1957) “In 1917, with considerable backing from the financier J.P. Morgan, he formed the Anglo American Corporation of South Africa, Ltd., to exploit the east Witwatersrand goldfield. Two years later he formed Consolidated Diamond Mines of South West Africa, Ltd. (reformed as the Namdeb Diamond Corp. in 1994). This diamond prospecting corporation was so successful that he gained control of the De Beers Consolidated Mines, which once dominated the world diamond market, and in 1930 established The Diamond Corporation, Ltd. Oppenheimer served as mayor of Kimberley from 1912 to 1915 and was a member of the Union of South Africa Parliament from 1924 to 1938. A philanthropist and an outstanding figure in South African life, he furthered Commonwealth studies at Oxford University. He was knighted in 1921. (<https://www.britannica.com/biography/Ernest-Oppenheimer>)

<sup>9</sup> Indicador utilizado no mercado financeiro para medir a saúde da empresa e o resultado operacional de forma mais ampla, é uma importante referência para acionistas e possíveis investidores. O cálculo do EBITDA consiste na soma dos lucros líquidos, depreciações e amortizações.

Tabela 7- Movimentação T1 -Terminal de Minério - AÇU 2014-2023

Ano	Total Carga (em/t)
2014	239.591
2015	8.820.145
2016	15.861.023
2017	16.189.535
2018	3.216.839
2019	23.042.251
2020	23.849.335
2021	23.142.133
2022	21.419.893
2023	24.043.285

Fonte: Elaboração própria, a partir da ANTAQ, 2024

A partir da Tabela 7, é possível observar que o ano de 2018 teve uma queda brusca nas movimentações, o que se deve aos rompimentos no mineroduto durante o percurso até o Porto do Açú. Ocorreram dois vazamentos, o primeiro no dia 12 de março de 2018 e o segundo no dia 27 do mesmo mês, mesmo após a empresa ter realizado a manutenção da linha. Estima-se que, no primeiro vazamento, foram despejadas 300 toneladas de minério e, no segundo, 170, atingindo o manancial do Ribeirão do Santo Antônio e afetando o abastecimento de água, consequentemente interrompendo-o, impactando 4,2 mil pessoas. Por isso o Ibama suspendeu as operações no mineroduto e o Ministério Público abriu investigação.

Figura 25 - Vazamento no mineroduto Minas-Rio



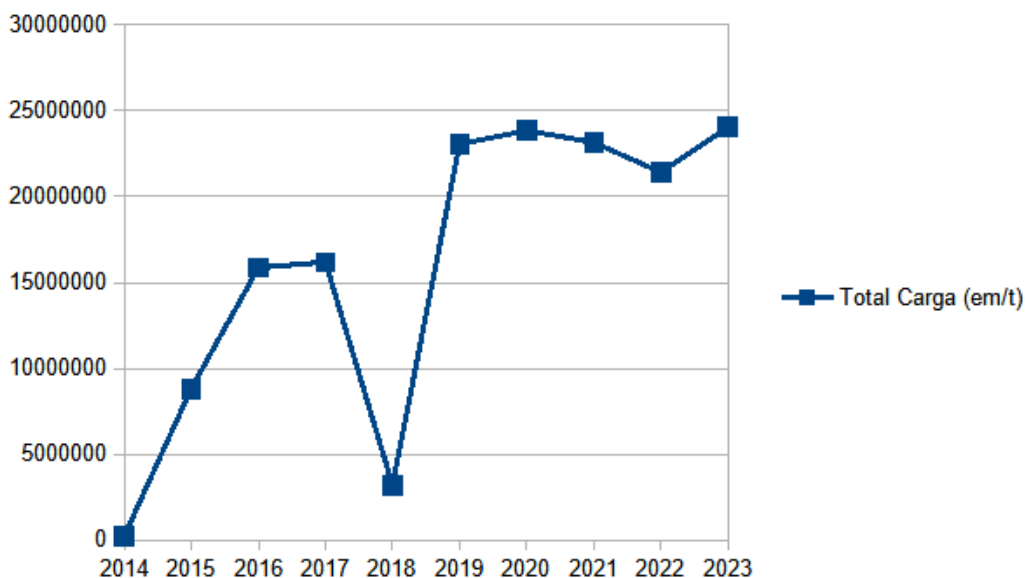
Fonte: Revista Mineração, 2024

O escoamento através do mineroduto só ocorreu após a realização de parecer técnico<sup>10</sup> previsto pelo Ministério Público e consequente realização de adequações. O relatório constatou que os vazamentos ocorreram devido à corrosão nas soldas, provocando falhas internas e externas no duto. Ainda segundo o relatório, a questão principal é a “alta corrosividade da água utilizada no bombeio; corrosão preferencial da ZTA da solda longitudinal que promoveu a formação de “valas” que podem ter atuado como concentradoras de tensão. Somente no final de 2018, em dezembro, o minério voltou a circular pelo sistema. A Figura 26 apresenta a evolução gráfica das movimentações no T1.

<sup>10</sup> Parecer Técnico N° 21.079-301, “Avaliação Técnica das Condições de Integridade e de Gestão de Riscos do Mineroduto Sistema Minas-Rio-Etapa 1”, realizado pelo Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT).



FIGURA 26- Movimentação T1- Terminal de Minério - AÇU 2014-2023



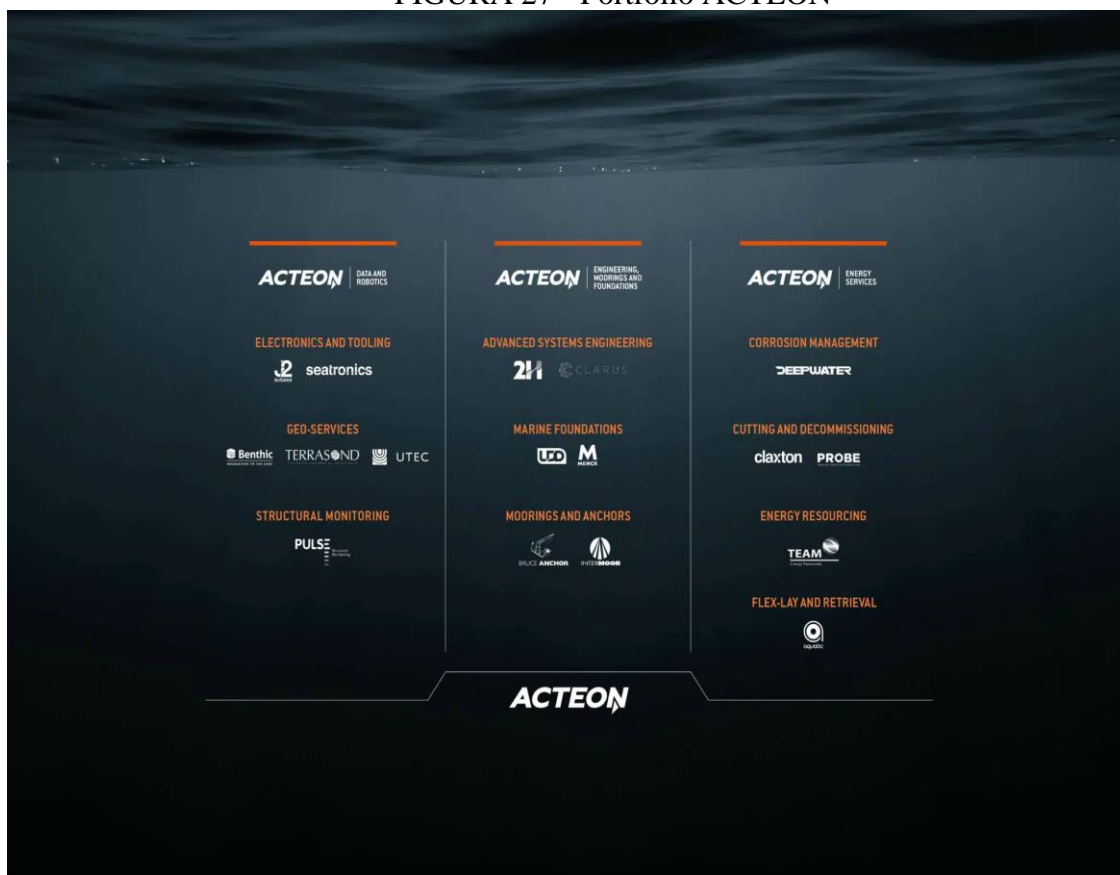
Fonte: Elaboração própria, a partir da ANTAQ, 2024

Graficamente é possível identificar a trajetória crescente até os vazamentos em 2018 e a retomada em 2019. Após esse período, as movimentações permanecem com poucas variações. Isso se deve principalmente a oscilações devido à Covid-19 e à demanda por minério nos países que mais receberam o minério oriundo do Açu. Em 2019, o maior destino do minério era a China. De 2020 em diante, o Bahrein passa a ser o principal receptor com volume semelhante ao da chinesa. Até a extração da organização dos dados em março de 2024, ambos já haviam recebido minério em volume semelhante ao dos anos anteriores.

#### 4.3.2 T2 - TUP Intermoor - Base de Apoio Marítimo Intermoor Açu

A Intermoor possui a segunda autorização de operação como terminal privado no Açu ainda em 2014, poucos meses após o T1. Essa é uma das empresas localizadas no porto que não possui a Prumo como sócia, mas é cliente do condomínio portuário. Na verdade, a Intermoor é uma das subsidiárias da Acteon. A empresa possui um portfólio variado que se divide em três grandes áreas de atuação, conforme Figura 27. A Acteon tem sede em Londres; e no Brasil operam outras duas subsidiárias além da Intermoor: a Deepwater localizada em Macaé e a Benthic, no Rio de Janeiro.

FIGURA 27 - Portfólio ACTEON



Fonte: Acteon, 2024

A Intermoor encontra-se na divisão de *Engineering, Moorings and Foundations*, e na subdivisão de *Moorings and Anchors*, que correspondem, em uma definição livre, a empresas que se dedicam a amarrações náuticas e âncoras. No T2 as atividades de apoio marítimo envolvem: carregamento de equipamentos extrapesados, mobilização de projetos, inspeção de amarrações e âncoras além de cabos de aço e cabos de poliéster, fabricação, reparo, trocas de tripulação, etc. (ACTEON, 2024B).

A área do T2 compreende 52.300 m<sup>2</sup> com 90 m de extensão de terminal de atracação e 8,90 m de calado. A Intermoor é uma das empresas que visa aos projetos de descomissionamento de plataformas na Bacia de Campos, buscando expandir sua atuação.

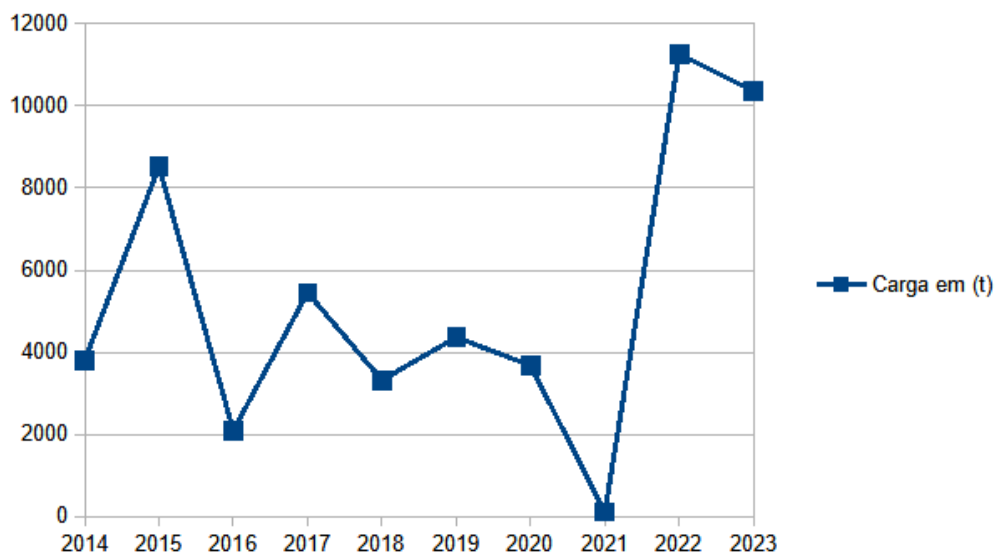
Tabela 8 - Movimentação TUP Intermoor

Ano	Total em (t)
2014	3.800
2015	8.516
2016	2.100
2017	5.452
2018	3.323
2019	4.365
2020	3.679
2021	112
2022	11.259
2023	10.355

FONTE: Elaboração própria, a partir da ANTAQ, 2024

O primeiro apontamento importante aqui, observado na relação apresentada na Tabela 8, é a redução brusca das movimentações da Intermoor em 2021, havendo ocorrido operações desse tipo no terminal somente no mês de dezembro, uma queda significativa que pode ser constatada tanto na tabela quanto no gráfico (Figura 28). Em nenhuma das fontes utilizadas foi possível encontrar justificativas para a paralisação.

Figura 28 - Movimentação Terminal TUP Intermoor 2014-2023



Fonte: Elaboração própria, a partir da ANTAQ, 2024

#### 4.3.4 T3 - Terminal TMULT e TCAR

Controlado pelo próprio Porto do Açú em parceria com o Porto da Antuérpia, o investimento estrangeiro representou 1,176% do Capital Social do Porto do Açú, com expectativa de mais U\$10 milhões em investimentos nos próximos anos para a criação de infraestrutura no Terminal Multicargas. Segundo Pessanha (2017), o acordo pode vir a ser mais um reflexo da concorrência que ocorre entre os portos, que visa à articulação e à atração de donos de grandes navios.

O T3 possui calado de 13,1 m e atualmente está em obras para o aumento da extensão do cais operacional, que passará de 340 m para 500 m. Esse terminal tem profunda importância para o porto do Açú tendo em vista a competição portuária para se tornar o polo principal de transporte marítimo. O porto tem visado, dentro dessa concorrência, se consolidar na dinâmica de exportação do agronegócio. Além do aumento do cais operacional; de acordo com reportagem publicada pelo jornal Terceira Via (J3NEWS), o porto tem buscado aumentar sua capacidade de armazenamento de grãos:

Mais um armazém do Terminal Multicargas (T-MULT) foi inaugurado no Porto do Açú, nesta quarta-feira (8). Este é o segundo a entrar em operação, com área de 6.800 m<sup>2</sup> e capacidade estática de aproximadamente 45 mil toneladas. Segundo o José Firmo, CEO do Porto do Açú, ainda no primeiro

semestre de 2023, mais um galpão será inaugurado, aumentando a capacidade de armazenamento de carga em quatro vezes. (J3 NEWS, 2023)

Em outra reportagem do mesmo jornal, pode-se encontrar um trecho de entrevista com o CEO do Porto do Açú, José Firmo, que reafirma o interesse do porto em se tornar referência para o agronegócio.

“Com o armazém, o T-MULT atende principalmente aos mercados de Minas Gerais, Goiás e Espírito Santo, contribuindo de forma relevante para o suprimento nacional de fertilizantes. Em 2020, colocamos o Rio de Janeiro no mapa do agronegócio nacional e, desde então, estamos nos consolidando como player competitivo para o setor, com tempo de espera para atracação dos clientes muito menor do que a média dos demais portos do país. O Açú é a alternativa logística mais eficiente para aumentar a competitividade das indústrias e do agronegócio do Sudeste e do Centro Oeste e estamos investindo na expansão da capacidade do terminal para alavancar ainda mais as operações da sua área de influência” - José Firmo (PORTO DO AÇÚ, 2023)

Desde 2020, o Porto do Açú é uma porta de entrada de fertilizantes no país, representando, em média, 0,1% de todo o volume de fertilizantes importado através dos portos brasileiros. Em 2023, o T3 deixou de ser apenas uma porta de entrada de insumos do agronegócio, e se tornou também uma porta de saída para a produção de grãos, como soja e milho. O primeiro embarque de soja ocorreu em junho com destino à Rússia; houve ainda outros três embarques, totalizando 98 mil toneladas exportadas. O milho teve como destino a Irlanda, com primeiro embarque em julho. Além desse, ocorreram outros quatro, contabilizando, porém, um peso menor de carga de 58 mil toneladas.

A Tabela 9 apresenta, a seguir, o total de movimentação no T3, desde o início de sua operação em 2015.

Tabela 9 - Movimentação T3 Terminal TMULT e TCAR

Ano	Total em (t)
2015	82.456
2016	54.424
2017	462.044
2018	653.687
2019	688.527

2020	671.714
2021	1.496.004
2022	1.562.964
2023	2.194.059

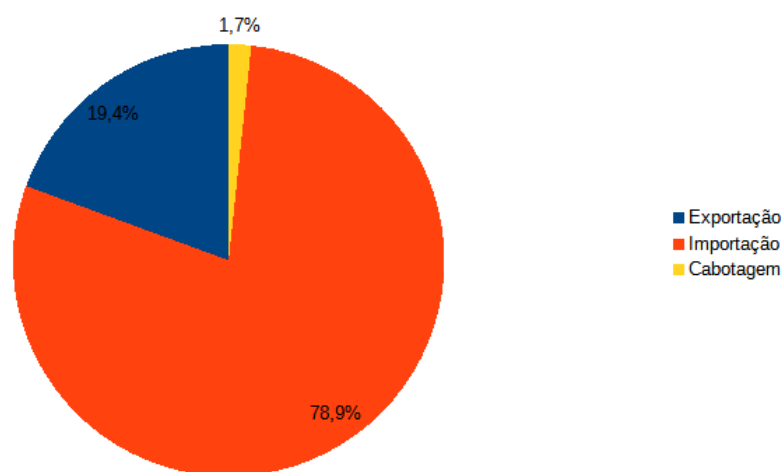
Fonte: Elaboração própria, a partir da ANTAQ, 2024

O T3 é o terminal com o conjunto mais diversificado de mercadorias, perfazendo o total de 86 mercadorias diferentes exportadas e de 53 importadas. A maioria das exportações realizadas é constituída de insumos, como alimentos, produtos industriais básicos e ferramentas simples. As importações, de outro modo, se concentram em insumos combustíveis e da construção civil, e em alguns bens de capital, como máquinas e equipamentos sofisticados, como os geradores de energia.

Apesar de o volume de importações ser maior que o de exportações, isso não necessariamente significa que o terminal destoa do restante do porto com relação à sua função de circulação de produtos primários; na verdade, o volume de importações é alto exatamente em insumos, resultado do processamento de matérias-primas no exterior. Noventa e dois por cento das movimentações de cargas de importação são de petróleo refinado no exterior e de formas de carvão.

Na Figura 29, tem-se a distribuição do tipo de movimentação de cargas no T3, incluindo exportação, importação e cabotagem.

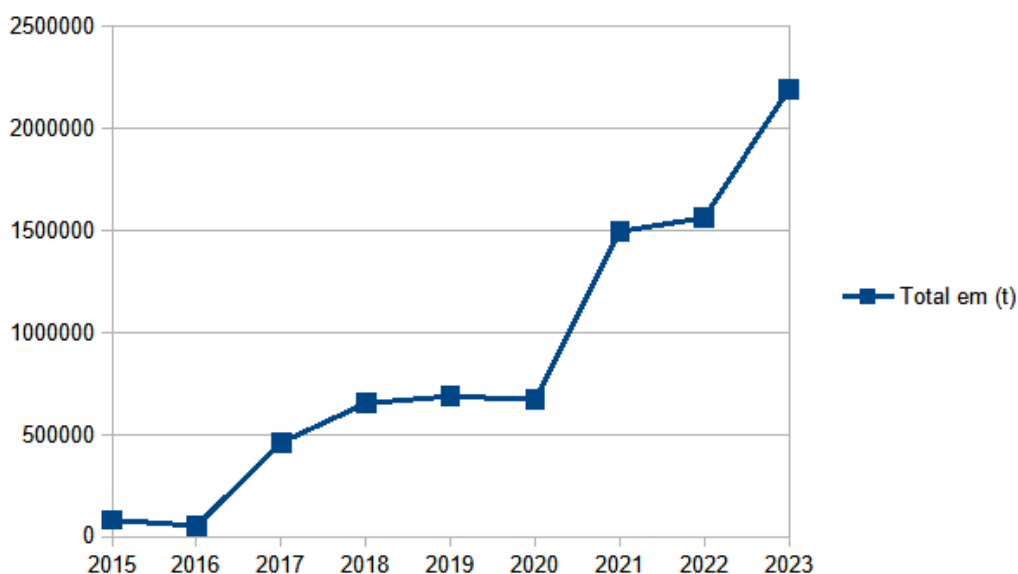
FIGURA 29 - Tipo de movimentação de cargas T3



Fonte: Elaboração própria, a partir da ANTAQ, 2024

Os dados sugerem que o crescimento das movimentações nesse terminal se deve ao aumento do fluxo de combustíveis e da exportação de minérios. Na Figura 30, a seguir, é possível observar três momentos em que há um salto nas movimentações: o primeiro, de 2016 para 2017; o segundo, entre 2020 e 2021; e o terceiro, de 2022 para 2023.

FIGURA 30 - Movimentação Terminal TMULT e TCAR 2015-2023



Fonte: Elaboração própria, a partir da ANTAQ, 2024

Em 2015 e 2016 somente foram operadas três movimentações do Longo Curso, duas exportações para a China e uma importação de petróleo refinado. No primeiro momento destacado entre 2016 e 2017, houve, porém, quinze operações de importação envolvendo petróleo refinado e carvão, aumentando significativamente as movimentações com relação aos primeiros anos de operação no terminal.

No segundo momento, por conta da pandemia de Covid-19, houve redução da demanda mundial dos insumos movimentados no porto; além disso, em 2021, ocorreu o crescimento em 121% das importações de petróleo e carvão no terminal. As operações de exportação também foram poucas em 2020, apenas dez, enquanto em 2021 o número de operações saltou para 39, com destaque para as primárias exportações de cobre, que representaram 69% das movimentações de exportação no ano.

O terceiro e último salto observado no gráfico ocorre no bojo do aumento das movimentações de exportações com o início da movimentação de grãos para exportação. Em 2023, as exportações representaram aproximadamente 38% das movimentações em relação ao total, maior número desde as primeiras operações no terminal.

#### 4.3.5 T4- Terminal NOV Flexibles

A National Oil Well Varco (NOV) é uma empresa norte-americana especializada na produção de tubos flexíveis destinados à estimulação e extração de petróleo, com terminal em atividade desde 2015 no Porto do Açú. Esse terminal foi um dos primeiros clientes do Porto do Açú, com as obras de instalação iniciadas em 2014 para garantir a criação de uma base de apoio a atividades na Bacia de Campos.

A movimentação nos terminais NOV é reflexo da atividade na Bacia de Campos e dos investimentos na Petrobras, que, no Plano de Negócios e Gestão (PNG) 2018-2021, concentra, em seus primeiros anos, investimentos na exploração da camada pré-sal, reduzindo, conseqüentemente, as operações na Bacia de Campos (Almeida e Ribeiro, 2018). Em 2021, ocorre, porém, uma mudança na reorientação dos investimentos, voltando à revitalização das plataformas da Bacia de Campos.

A Petrobras assina, em 2021, dois contratos com a NOV, ambos incluídos no projeto para revitalização dos Campos de Marlim e Voador. A retomada dos investimentos aumenta a movimentação no T4 - Terminal NOV Flexibles, conforme se vê na Tabela 10 e na Figura 31, a seguir.

Tabela 10 - Movimentação T4 -Terminal NOV Flexibles

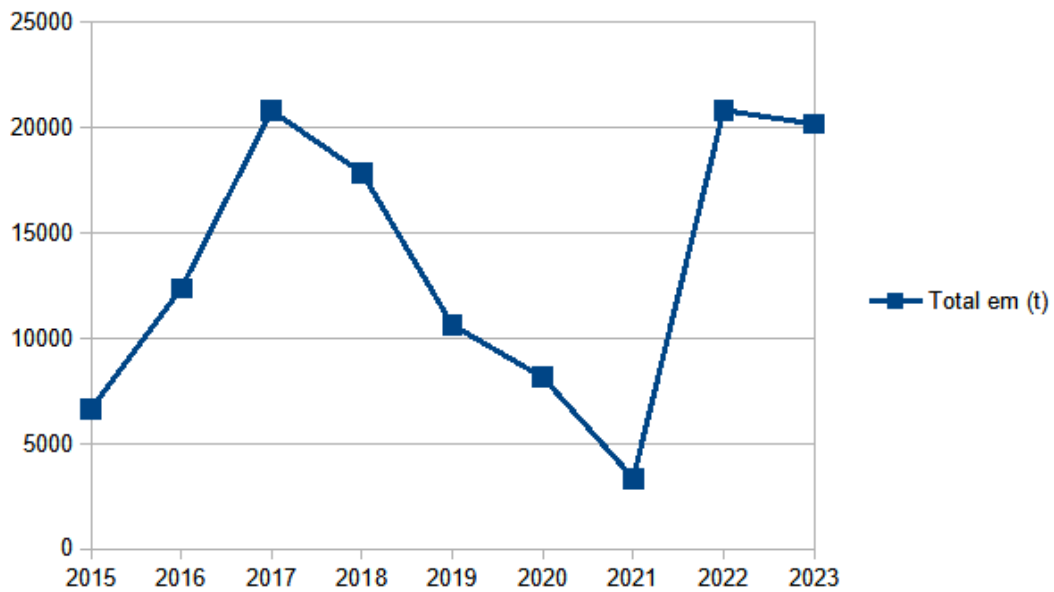
Ano	Total em (t)
2015	6.631
2016	12.369
2017	20.806
2018	17.849
2019	10.631
2020	8.149



2021	3.366
2022	20.830
2023	20.171

Fonte: Elaboração própria, a partir da ANTAQ, 2024

Figura 31 - T4 - Movimentação Terminal NOV Flexibles 2015-2023



Fonte: Elaboração própria, a partir da ANTAQ, 2024

#### 4.3.6 T5 - Terminal Technip Brasil Açú

A Technip Brasil, operadora do terminal T5, pertence à TechnipFMC, empresa também especializada na produção de estruturas submarinas, como tubo flexível, e tem sua vizinha de terminal como concorrente nas atividades de apoio à extração de petróleo. A TechnipFMC é resultado da recente fusão, ocorrida em 2015, entre a Technip e FMC, possuindo sedes tanto em Houston nos EUA quanto em Londres.

A empresa controla o T5 desde 2015 e, assim como a vizinha NOV, a empresa depende das movimentações em torno da exploração de petróleo e gás. A TechnipFMC, no entanto, também atua na camada pré-sal, no Campo Mero 1. Em 2020, a empresa fechou acordo com o consórcio Libra, formado pela Petrobras, Shell, Total, CNOOC, CNPC e Pré-sal petróleo (ESTADO DE MINAS, 2024) com valores entre U\$500 milhões e U\$ 1bi.

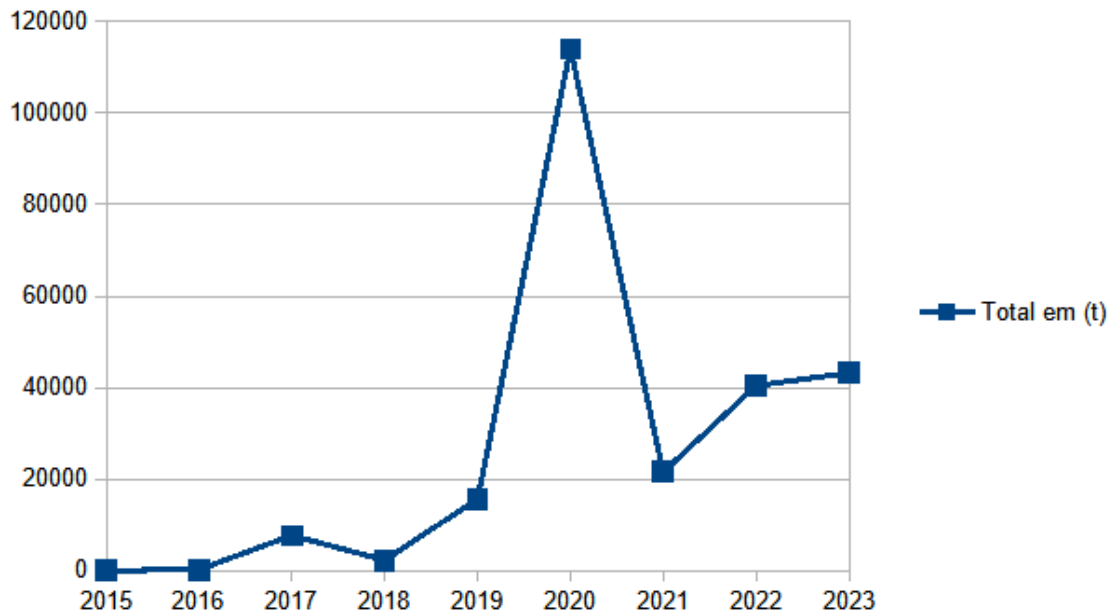
Tabela 11 - Movimentação no T5 Terminal Technip

Ano	Total em (t)
2015	18
2016	260
2017	7.712
2018	2.279
2019	15.704
2020	113.958
2021	21.600
2022	40.401
2023	43.237

Fonte: Elaboração própria, a partir da ANTAQ (2024)

Tanto a Tabela 11, acima apresentada, quanto a Figura 32, a seguir, reforçam a função dos terminais no Açu de fornecer estrutura e suporte para as atividades de extração e produção de petróleo. Tanto a NOV quanto a TechnipFMC cumprem funções fundamentais nas atividades desenvolvidas tanto na camada pós quanto na camada pré-sal. As empresas são responsáveis por toda a estrutura de tubos e engenharia submarina que liga os poços de petróleo às unidades de extração, realizando de fato o processo de retirada do óleo bruto do solo.

Figura 32 - Movimentação Terminal T5 Technip 2015-2023



Fonte: Elaboração própria, a partir da ANTAQ (2024)

Os acordos fechados em 2020 impulsionam a movimentação de cargas nesse terminal. A entrada no pré-sal e a retomada dos investimentos na Bacia de Campos ajudam a compreender o crescimento das movimentações no T5 após 2021.

#### 4.3.7 T6 - Terminal de Petróleo TPETTOIL

O T6 é atualmente administrado pela Vast Infraestrutura, controlada pela Prumo Logística, que em 2022 comprou a participação da acionista OilTanking. A *joint-venture* entre as duas nasceu em 2015 para administrar o Terminal de Petróleo oferecendo a infraestrutura de serviço de transbordo. Atualmente a empresa possui acordos com grandes petrolíferas, como a Petrobras, a venezuelana Total e duas companhias chinesas: a CNOOC estatal, especializada em produção *offshore* que adquiriu participação na exploração de petróleo na camada pré-sal desde 2017, e a Petrochina, a maior petrolífera chinesa.

O T6 tem capacidade para operar 1,2 milhões de barris por dia. Além das atividades de transbordo, a empresa mira dois projetos. O primeiro é o terminal para combustíveis marítimos e o segundo é o já mencionado projeto Spot. Até por isso, a Prumo está em busca

de novos acionistas, inclusive a Goldman Sachs foi contratada para vender a participação na Vast. O valor estimado para adquirir a participação na empresa é de U\$1,6bi.

Desde o início de suas operações em 2016, a movimentação no T6 (Tabela 12) (Figura 33) é crescente. Cabe destacar aqui que as movimentações nesse terminal são de transbordo de petróleo. Nesse caso o petróleo é recebido diretamente da exploração *offshore* e imediatamente transportado para o navio que entregará o óleo ao cliente final. O total da carga movimentada pode ser dividida em duas partes: a primeira metade conta com a chegada do óleo no porto, e a segunda metade, o embarque nos navios-tanque.

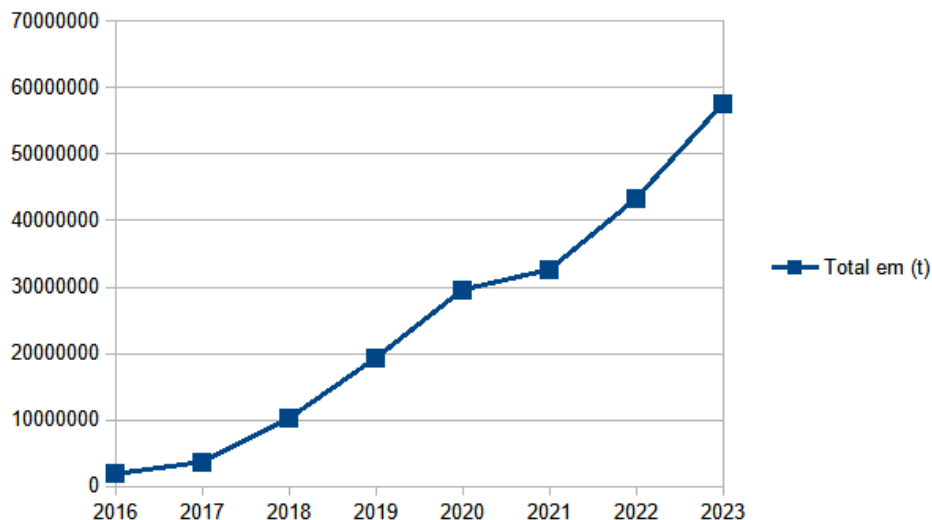
Tabela 12 - Movimentação T6 Terminal de Petróleo

Ano	Total em (t)
2016	1.910.438
2017	3.688.730
2018	10.249.954
2019	19.332.199
2020	29.610.240
2021	32.642.562
2022	43.361.701
2023	57.642.604

Fonte: Elaboração própria, a partir da ANTAQ (2024)

Desde 2018, as atividades no terminal deram um salto com as parcerias para exportação da produção de petróleo pelas companhias chinesas CNOOC e Petrochina, que impulsionam as movimentações. Além disso, em 2019 a Petrobras começou a realizar transbordo no terminal e, em 2021, fechou novo acordo para expandir as operações no Açú (TERCEIRAVIA, 2024). Nesse contexto, o T6 vem adquirindo protagonismo na exportação do petróleo produzido nacionalmente.

Figura 33 - Movimentação Terminal Petróleo 2016-2023



Fonte: Elaboração própria, a partir da ANTAQ (2024)

Em 2023 o T6 foi a principal porta de exportação de óleo bruto do Brasil, superando o Terminal Aquaviário de Angra dos Reis. Enquanto este exportou 26,3 milhões de toneladas de óleo bruto, o terminal do Açú movimentou aproximadamente 28,9 milhões de toneladas. Cabe também mencionar que esse é o volume recorde dos últimos 5 anos.

#### 4.3.8 T7 - Terminal de combustíveis marítimos do Açú - TECMA

O terminal de combustíveis marítimos é operado pela empresa NFX, *joint-venture* entre a Prumo Logística e a empresa BP que atua no Brasil desde a década de 1950 com derivados de petróleo. Segundo o site oficial da empresa:

Presente no Brasil desde 1957, a bp atua na distribuição de lubrificantes (Castrol), biocombustíveis e bioenergia (por meio da joint-venture (bp Bunge Bioenergia), energia solar (por meio da joint-venture Lightsource bp), exploração e produção de petróleo e gás natural (Upstream), distribuição de combustíveis de aviação (Air bp) e marítimo (bp marine/NFX), e comercialização de energia (bp Comercializadora de Energia) (BP Brasil, 2024)

A BP, diferentemente dos demais terminais, é uma empresa estrangeira com larga participação no Brasil em diferentes projetos espalhados em todo o território nacional (Figura 34).

FIGURA 34 - Bp no Brasil



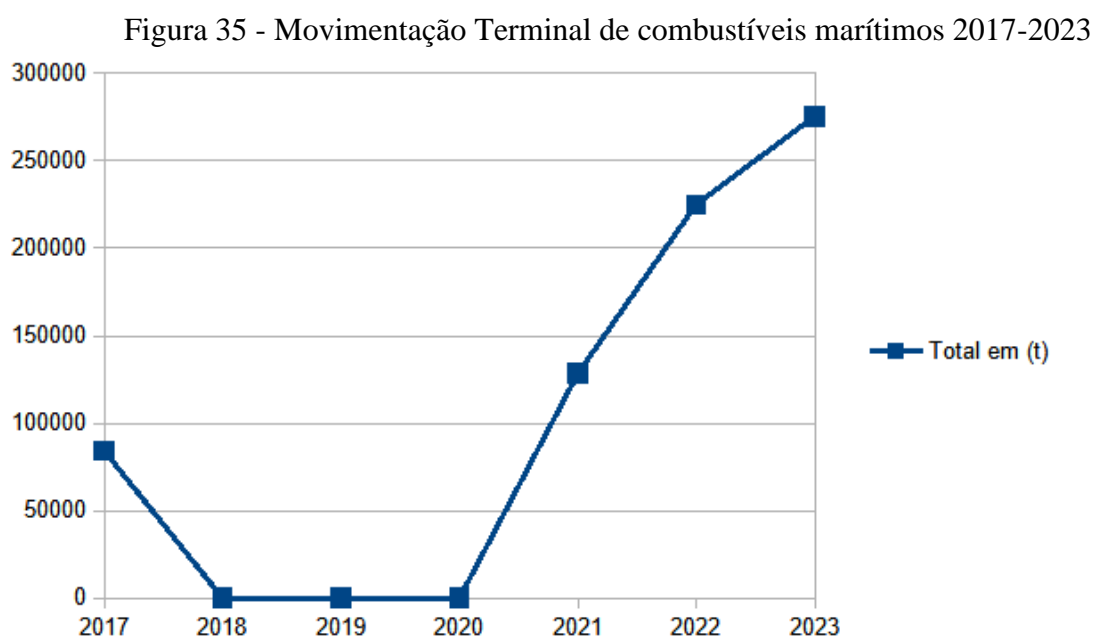
Fonte: Bp, 2024

A parceria com o porto foi iniciada em 2015, porém somente em 2017 a empresa conseguiu inaugurar as suas instalações, sendo sua primeira operação de abastecimento a outro terminal do Açú, o Terminal Brasil Logística, correspondendo ao único movimento naquele ano (Tabela 13). Entre 2018 e 2020, a empresa forneceu esporadicamente combustíveis para embarcações localizadas na Bacia de Campos e, a partir de 2021, volta a fornecer exclusivamente através de operações em conjunto com o Terminal Brasil Logística.

Tabela 13 - Movimentação Terminal de combustíveis marítimos

Ano	Total em (t)
2017	84.371
2018	199
2019	46
2020	0
2021	128.295
2022	225.044
2023	275.307

Fonte: Elaboração própria, a partir da ANTAQ, 2024



Fonte: Elaboração própria, a partir da ANTAQ (2024)

Nesse aspecto há uma movimentação entre os terminais, o estaleiro utiliza e opera em conjunto com o terminal de combustíveis. Na Figura 35 acima, destaca-se o crescimento das

movimentações nesse terminal desde 2020, resultado da retomada das atividades de exploração de petróleo e gás, com o terminal fornecendo apoio marítimo.

#### **4.3.9 T8 - Brasil Logística Offshore e Estaleiro Naval**

A Brasil Logística Naval também está desde o início das operações instalada no porto. Quando o Açú ainda era controlado pelo empresário Eike Batista, um dos seus trunfos era justamente a construção de um estaleiro naval a ser administrado por uma das companhias da empresa X, a OSX. Sua ambição foi, de certa forma, realizada, porém por outros administradores.

No T8 são oferecidos serviços de movimentação de cargas, armazenagem logística e operações portuárias. A empresa administradora do terminal é subsidiária do grupo americano Edison Chouest Offshore, sediada nos Estados Unidos. Além do terminal no Brasil, a Edison Chouest possui embarcações de transporte *offshore*, embarcações especializadas, *Remotely Operated Vehicle* (ROV), construção e limpeza submarina, limpeza de tanques e comunicação via satélite.

Na Figura 36 encontra-se toda a cadeia de operações que o grupo oferece no país.

FIGURA 36 - Cadeia de Valor Edison Chouest





Fonte: EPBR, 2024

O T8 é um dos maiores terminais no canal navegável com estrutura de apoio às atividades de manutenção e é o único que oferece baias cobertas para atracação dos navios.

Figura 37- Baias Cobertas B-Port



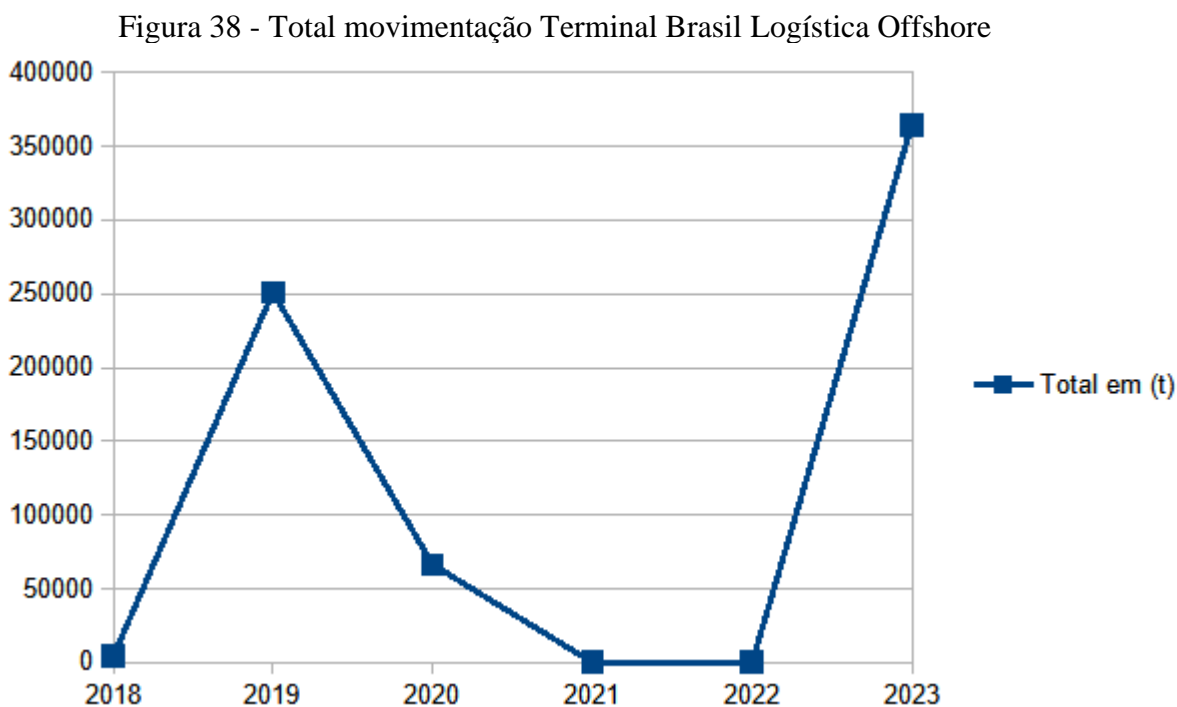
Fonte: B-Port

A movimentação nesse terminal acompanha a tendência dos demais terminais que servem de apoio às atividades *offshore* de exploração de petróleo e gás na Bacia de Campos; em 2021, por exemplo, não foram registradas movimentações de carga no terminal (Tabela 14) (Figura 38).

Tabela 14 - Movimentação Terminal Brasil Logística Offshore

Ano	Total em (t)
2018	4.068
2019	250.965
2020	66.311
2021	0
2022	10
2023	364.713

Fonte: Elaboração própria, a partir da ANTAQ (2024)



Fonte: Elaboração própria, a partir da ANTAQ (2024)

#### 4.3.10 T9 - Terminal de Regaseificação do Açú

O Terminal de Regaseificação de GNL está diretamente ligado às atividades das termelétricas instaladas no Açú, a Gás Natural Açú I e II. O T9 tem capacidade de movimentar 28 milhões de m<sup>3</sup>/dia de gás natural. Entrou em operação somente em 2021, junto com o início das atividades de produção de energia pela primeira usina no Açú. Para o transporte do gás até o terminal existe uma embarcação atracada no Açú exclusivamente para a realização da tarefa. O transporte é feito pela embarcação BW-Magna (Figura 39), que leva o gás diretamente da exploração para o terminal.

Figura 39 - Embarcação BW-Manga atracada no Açú



Fonte: BW, 2024

A proprietária da embarcação é a empresa BW, de origem chinesa. Desde 2017 a BW é um grupo de empresas com diversas subsidiárias em variadas atividades, e a embarcação utilizada no Açú faz parte da BW-LNG especializada em transporte de gás (BW, 2024). O acordo entre as empresas prevê o uso permanente da embarcação para a movimentação entre a

exploração nacional e o terminal do Açú. Na Tabela 15, assim como na Figura 40, consta a movimentação no T9 desde o início das operações com carga em 2021.

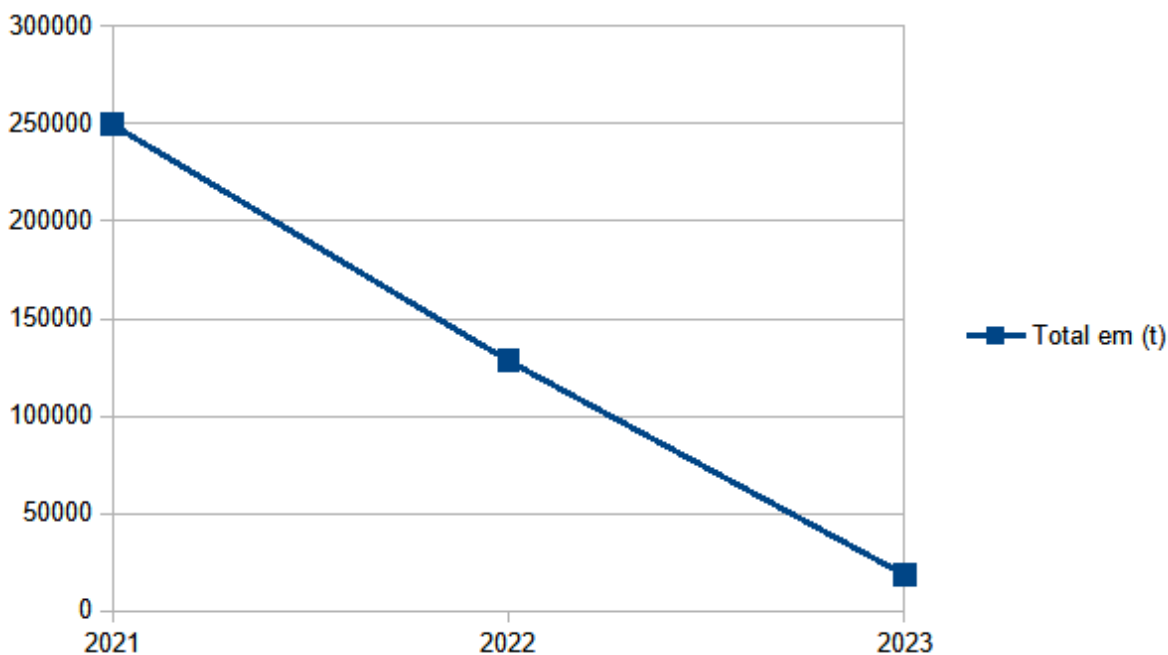
Tabela 15 - Movimentação Terminal de Regaseificação do Açú

Ano	Total em (t)
2021	249.554
2022	128.308
2023	18.500

Fonte: Elaboração própria, a partir da ANTAQ (2024)

As operações no T9 não só estão ligadas fisicamente à produção na GNA, mas dependem também da demanda de operação da usina. Nesse caso, após a crise hídrica que em 2021 promoveu o acionamento de diversas termelétricas, não houve outros episódios em que fora exigida tamanha participação dessas no setor energético, ocorrendo, portanto, queda na demanda de gás do terminal.

Figura 40 - Movimentação Terminal de Regaseificação do Açú



Fonte: Elaboração própria, a partir da ANTAQ (2024)

#### 4.3.11 T10 - Terminal Dome

O último dos terminais em operação a ser inaugurado encontra-se também na área dos terminais *onshore*. O Terminal Dome - T10 é fruto da parceria entre GranEnergia e Prumo e seu objetivo é fornecer estrutura de serviços industriais e navais tanto para a indústria de óleo e gás quanto para os vizinhos no Açú. A área total ocupada pela empresa no porto é de 47 mil m<sup>2</sup> com 460 m de cais para atracação.

A GranEnergia foi criada em 2011 e faz parte do portfólio da GranInvestimentos, de propriedade da família Gradin, a mesma dona da Graal Participações. A afiliada que opera no Açú possui embarcações que oferecem suporte às atividades da indústria de petróleo e gás. Nesse contexto, o investimento da empresa no T10 do Açú se caracteriza como suporte às embarcações da empresa.

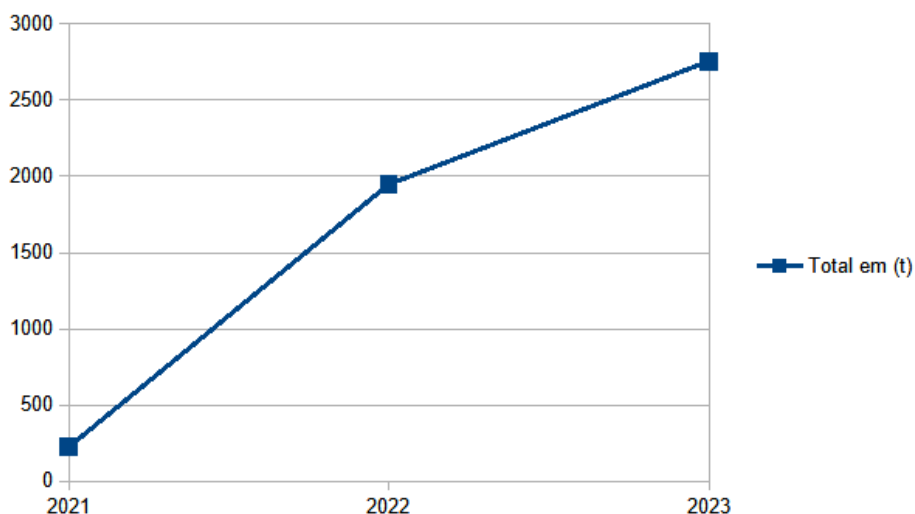
Tabela 16 - Movimentação Terminal Dome

Ano	Total em (t)
2021	224
2022	1.947
2023	2.755

Fonte: Elaboração própria, a partir da ANTAQ (2024)

Assim, observando a Tabela 16 e a Figura 41, é possível identificar que, desde sua inauguração em 2021, o T10 conta com um crescente movimento de cargas assim como os demais terminais que oferecem suporte às atividades de exploração de petróleo e gás instalados no Porto do Açú.

Figura 41- Movimentação Terminal Dome



Fonte: Elaboração própria, a partir da ANTAQ (2024)

#### 4.3.12 Gás Natural Açú I e II

Além dos terminais no Açú, existem também duas usinas termelétricas alimentadas a gás: a Gás Natural Açú I (GNA I), em operação desde 2021, e a Gás Natural Açú II (GNA II) (Figura 42), em fase final de construção. As duas usinas de gás natural são resultado da *joint-venture* formada pela Siemens, SPIC Brasil e Prumo, havendo sido realizados, no total, investimentos em torno de USD 1 bilhão. Em 2021, o BNDES se tornou um dos financiadores do empreendimento com cerca de R\$ 4 bilhões.

Atualmente a GNA I é a segunda maior usina termelétrica em operação no Brasil, segundo a Agência Nacional de Energia Elétrica (ANEEL), com capacidade de 1.338 MW (G1, 2024). Segundo a GNA, essa quantidade de energia é suficiente para abastecer 6 milhões de residências. Ainda em fase de obras, a segunda usina tem o início de suas operações previsto para janeiro de 2025. Com capacidade para produção de 1.672 MW, elevando a produção total das duas usinas para mais de 3 MW, estima-se que essa energia possa suprir a demanda por eletricidade de 14 milhões de pessoas, o equivalente à população do estado do Rio de Janeiro.

Figura 42 - Vista aérea GNA I e II



Fonte: GNA, 2024

As usinas implantadas no Açú, como qualquer empreendimento industrial, precisam de outros dois fatores: os insumos e o escoamento da sua produção. Quanto ao abastecimento, apesar de o terminal de regaseificação alimentar a usina quando em atividade, a GNA Açú tem realizado estudos de viabilidade para a construção de um gasoduto ligando o porto ao gasoduto que liga Macaé a Vitória (ES). O projeto prevê a construção de 45 km de gasoduto com capacidade de retenção de 10 milhões de metros cúbicos por dia (m<sup>3</sup>/dia). Esse projeto vai além do abastecimento da usina, ele promete integrar também o terminal de regaseificação do Açú ao sistema nacional de gás, abrindo mais uma oportunidade comercial para o porto.

Quanto ao escoamento da produção são necessárias linhas de energia para a ligação com o Sistema Interligado Nacional (SIN). Esse sistema integra toda a produção de energia nacional, por isso o porto precisa da construção também de linhas de transmissão de energia capazes de conectar a produção de termelétrica ao sistema nacional e participar da comercialização da energia. O site do Operador Nacional do Sistema elétrico (ONS) afirma que o SIN realiza

a interconexão dos sistemas elétricos, por meio da malha de transmissão, propicia a transferência de energia entre subsistemas, permite a obtenção de ganhos sinérgicos e explora a diversidade entre os regimes hidrológicos das bacias. A integração dos recursos de geração e transmissão permite o atendimento ao mercado com segurança e economicidade. (ONS, 2024)

Atualmente a GNA está conectada ao SIN através da Linha de Transmissão Campos I, com 52 km de extensão até a subestação de Campos dos Goytacazes. Com a expansão da capacidade de produção no Açú, está em andamento a construção da segunda linha, a Linha de Transmissão Campos II, com 37,4 km de extensão e potência de 500 Kv.

#### 4.4 - Estrutura do emprego formal

Na questão das transformações estruturais, outra variável importante é a estrutura do mercado de trabalho formal. Nesse aspecto, mesmo não possuindo o maior percentual de empregados, possui durante todo o período analisado a maior participação nas massas salariais.

Tabela 17 - Vínculos e Massa Salarial 2014-2022

País, estado, região e município	2014		2018		2022	
	V	MS	V	MS	V	MS
Brasil	49.571.510	160.840.642	46.631.115	143.445.867	52.790.864	149.490.324
Rio de Janeiro	4.641.380	17.794.360	4.017.481	14.093.767	4.329.999	13.592.716
Norte-Fluminense	280.784	1.532.723	230.307	1.038.266	265.360	1.042.137
Campos dos Goytacazes	103.218	300.479	84.418	227.747	93.113	200.151
São João da Barra	10.415	34.605	10.900	41.213	16.464	68.054

Fonte: Elaboração própria, a partir do MTE-RAIS

A estrutura do emprego formal em São João da Barra não segue a tendência dos empregos regionais, estaduais nem mesmo os nacionais. Desde 2014, o município apresenta trajetória de crescimento no estoque de empregos formais proporcionados por estabelecimentos presentes no município. Enquanto isso, nos demais recortes analisados o estoque total oscilou e encerra o período com menos empregos do que no início da série, exceto em nível nacional. Vale destacar que a questão dos vínculos formais no Brasil passou por diversas turbulências ao longo desse intervalo de tempo.

Ao analisar a trajetória do emprego formal no contexto regional, influenciado pelas atividades portuárias e extrativas, é necessário investigar as mudanças no nível de salários mínimos. Nesse caso, assim como o estoque de empregos, os salários dos vínculos estabelecidos no município de São João da Barra apresentam trajetória de aumento, enquanto



as demais esferas apresentam queda. Nesse aspecto, se em nível nacional os vínculos encerraram a série com estoque de empregos maior, os salários, por outro lado, reduziram.

Tabela 18 – Massa Salarial por Vínculo em 31/12 2014-2022

Ano	Campos dos Goytacazes	São João da Barra	Região Norte Fluminense	Rio de Janeiro	Brasil
2014	2,91	3,32	5,46	3,83	3,24
2015	2,76	3,59	5,11	3,75	3,22
2016	2,69	3,25	4,68	3,53	3,10
2017	2,61	3,79	4,40	3,46	3,04
2018	2,70	3,78	4,51	3,51	3,08
2019	2,45	3,64	4,09	3,34	2,92
2020	2,21	4,10	4,02	3,22	2,87
2021	2,40	4,38	4,16	3,44	2,99
2022	2,15	4,13	3,93	3,14	2,83

A Tabela 18 apresenta subsídios para a discussão em torno dos salários-mínimos ligados aos vínculos do município. No período analisado é perceptível a diferença entre a média dos salários-mínimos vinculados a Campos e São João da Barra. No primeiro município, a trajetória da remuneração decresce entre 2014 e 2017, e aumenta em 2018. Daí em diante o nível de salário oscila até fechar a série com nível menor. É importante compreender essa dinâmica junto à economia do petróleo e das rendas petrolíferas. Cruz e Terra (2021) apontam que mesmo as atividades de extração de petróleo e gás estando instaladas majoritariamente em Macaé, o município de Campos recebe influência de alcance regional, mantendo, dessa forma, comportamento semelhante à própria dinâmica regional.

Em São João da Barra, o quadro é distinto das demais esferas, assim como observado para outras variáveis econômicas discutidas anteriormente. Esse contexto traz também a discussão às ações promovidas pelo poder público em benefício do Porto do Açú. A configuração tributária influencia diretamente a configuração da mão de obra residente em São João da Barra.

Desde 2018, as informações de emprego formal no Brasil são recolhidas também pelo preenchimento do Sistema de Escrituração Digital das Obrigações Fiscais, Previdenciárias e Trabalhistas, mais conhecido como “eSocial” (MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO, 2022). Há um período de transição, ainda não concluído, para todas as declarações aderirem a essa forma de registro de informação; 2022 marcou o último ano em

que as declarações poderiam ser realizadas pelo método antigo. Isso significa que os dados do ano-base 2023 em diante, quando disponíveis, são resultados do recolhimento pelo eSocial.

Assim, apesar de o salário-mínimo dos vínculos pertencentes a São João da Barra apresentar média de 4,13, isso não necessariamente representa a remuneração da mão de obra atuante no município. Importante destacar também que a média é apenas um indicador do contexto geral, mas não mede a desigualdade entre as remunerações.

A investigação seguirá a distribuição interna dos vínculos e da massa salarial nos municípios de São João da Barra. O banco de dados Rais/MTE oferece a possibilidade de investigar a distribuição dos empregos formais a partir da Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE). A versão mais recente da classificação é estruturada com cinco níveis de classificação seguindo do nível mais abrangente ao mais específico (Tabela 19).

Tabela 19 - Estrutura CNAE 2.0

Nível	Classificação	Quantidade de atividades
1º	Seções	21
2º	Divisões	87
3º	Grupos	285
4º	Classes	673
5º	Subclasses	1301

Fonte: IBGE

Conforme a Tabela 19, as análises a seguir, Tabelas 20, 21 e 22 apresentarão a distribuição dos Vínculos e Massa Salarial partindo do primeiro nível de análise mais abrangente, Seção. As tabelas 20 e 21 detalham a estrutura do emprego formal nos municípios de Campos e São João da Barra, com a concentração relativa dos dados. Para simplificar a exposição elas possuem intervalos de quatro anos nos dados.

No município de Campos dos Goytacazes, a estrutura do emprego formal está disposta na Tabela 20. Nela, chama atenção a concentração dos empregos formais nos setores de

Administração Pública, Defesa e Seguridade Social e Comércio, Reparação de veículos automotores e motocicletas. Em 2022, na Administração Pública, 80% dos vínculos são de Estatutários; isso representa não só uma maior estabilidade no cargo, mas também vencimentos mais elevados. Assim, essa seção possui maior concentração de massa salarial, mesmo não possuindo maior concentração de vínculos.

Cruz e Terra (2021) apontam que o município de Campos foi beneficiado com a instalação das infraestruturas de comércio e serviços variados como consequência das rendas do petróleo e pelo movimento dos trabalhadores da indústria do petróleo e gás. Observa-se, desse modo, a diversidade na concentração de vínculos em setores como Comércio, Educação, Saúde, Alojamento e Atividades Administrativas e Serviços Complementares. Essas atividades juntas concentram mais da metade de todos os vínculos do município, concentrando, porém, 40% da massa salarial, o que indica que a remuneração nesses setores é baixa, ainda que em parte Educação e Saúde e Serviços Sociais possuam trabalhadores estatutários: 30% no primeiro e 28% no segundo.

Os autores destacam, além disso, o papel das obras de infraestrutura e expansão da moradia, como a construção. No caso de Campos, segundo dados do Censo de 2022, havia mais de 175 mil domicílios no município; um crescimento de 23% em relação a 2010, crescimento maior que a média estadual de 17% no mesmo período (IBGE, 2024). A importância da Construção para o município será aprofundada adiante.

Tabela 20 – Vínculos (V) e Massa Salarial (MS) Campos dos Goytacazes - 2014, 2018 e 2022

CNAE 2.0 Seção	2014		2018		2022	
	V	MS	V	MS	V	MS
Agricultura, Pecuária, Prod. Florestal, Pesca e Aquicultura	2,57%	1,48%	1,61%	0,88%	1,81%	0,99%
Ind. Extrativas	0,33%	0,20%	0,23%	0,14%	0,22%	0,16%
Ind. de Transformação	8,18%	5,77%	6,02%	4,04%	6,74%	5,02%
Eletricidade e Gás	0,17%	0,74%	0,17%	0,69%	0,15%	0,71%
Água, Esgoto, Gestão de Resíduos e descontaminação	1,77%	1,49%	1,41%	1,16%	1,33%	1,25%
Construção	8,56%	5,96%	4,34%	3,09%	5,32%	3,60%
Comércio, Reparação de veículos automotores e motocicletas	26,66%	16,70%	28,04%	17,25%	24,97%	17,84%
Transporte, Armazenagem e Correio	3,77%	3,22%	3,69%	2,70%	3,53%	2,92%
Alojamento e Alimentação	3,76%	1,82%	3,96%	2,11%	5,78%	3,56%
Informação e Comunicação	1,57%	1,32%	1,94%	1,75%	3,32%	2,54%
Atividades Financeiras, de seguros e serviços relacionados	1,39%	3,05%	1,69%	3,53%	1,46%	3,19%
Atividades Imobiliárias	0,28%	0,18%	0,49%	0,33%	0,57%	0,37%
Atividades Profissionais, Científicas e Técnicas	1,56%	1,35%	1,52%	1,18%	2,02%	1,87%
Atividades Administrativas e Serviços Complementares	5,47%	3,40%	5,10%	3,22%	6,58%	4,01%
Administração Pública, Defesa e Seguridade Social	14,85%	31,99%	20,58%	39,76%	17,17%	32,82%
		%	%	%	%	%

Educação	5,92%	6,77%	8,03%	9,19%	7,32%	8,73%
Saúde Humana e Serv. Sociais	9,54%	12,20%	6,88%	6,00%	7,42%	6,85%
Artes, Cultura, Esporte e Recreação	0,38%	0,19%	0,41%	0,17%	0,50%	0,25%
Outras atividades de serviços	3,25%	2,16%	3,88%	2,79%	3,78%	3,30%
Serv. Doméstico	0,01%	0,00%	0,02%	0,01%	0,00%	0,00%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Rais/Mte (2024)

Os dados da Tabela 20 em Campos reiteram o que Pessanha (2024) vem apontando sobre o futuro da economia do município se especializando na logística e nos serviços. Do ponto de vista dos serviços é preciso compreender a dinâmica das atividades aprofundando a análise para o nível da CNAE 2.0 de Subclasses. Do ponto de vista da logística, esse cenário pode ser mais profundamente analisado quando visto em conjunto com o município de São João da Barra, com auxílio do quadro são-joanense dos empregos formais (Tabela 21).

Tabela 21 – Vínculos (V) e Massa Salarial (MS) São João da Barra - 2014, 2018 e 2022

CNAE 2.0 Seção	2014		2018		2022	
	V	MS	V	MS	V	MS
Agricultura, Pecuária, Prod. Florestal, Pesca e Aquicultura	1,07%	0,39%	0,86%	0,32%	0,67%	0,18%
Ind. Extrativas	0,08%	0,24%	2,36%	7,52%	2,54%	4,75%
Ind. de Transformação	13,03%	15,38%	13,78%	15,61%	8,28%	9,59%
Eletricidade e Gás	0,00%	0,00%	0,21%	0,82%	0,44%	1,41%
Água, Esgoto, Gestão de Resíduos e descontaminação	0,02%	0,00%	0,72%	0,48%	0,05%	0,04%
Construção	25,70%	29,69%	20,83%	15,07%	14,99%	10,01%
Comércio, Reparação de veículos automotores e motocicletas	8,51%	3,91%	6,86%	2,71%	6,80%	2,31%
Transporte, Armazenagem e Correio	1,84%	1,20%	11,49%	23,92%	16,86%	36,07%
Alojamento e Alimentação	2,96%	1,27%	2,31%	0,85%	1,91%	0,49%
Informação e Comunicação	0,09%	0,04%	0,31%	0,14%	0,26%	0,09%
Atividades Financeiras, de seguros e serviços relacionados	0,50%	0,93%	0,45%	0,68%	0,22%	0,35%
Atividades Imobiliárias	0,01%	0,00%	0,00%	0,00%	0,01%	0,00%
Atividades Profissionais, Científicas e Técnicas	0,57%	0,32%	0,74%	0,39%	6,30%	6,68%
Atividades Administrativas e Serviços Complementares	2,37%	1,94%	4,90%	2,58%	8,02%	3,36%
Administração Pública, Defesa e Seguridade Social	38,12%	41,97%	28,70%	26,06%	28,69%	23,06%
Educação	0,89%	0,33%	1,06%	0,39%	1,21%	0,29%
Saúde Humana e Serv. Sociais	3,25%	1,93%	3,56%	2,14%	2,32%	1,21%
Artes, Cultura, Esporte e Recreação	0,35%	0,13%	0,17%	0,08%	0,06%	0,01%
Outras atividades de serviços	0,57%	0,24%	0,59%	0,21%	0,35%	0,10%
Serv. Doméstico	0,00%	0,00%	0,09%	0,03%	0,00%	0,00%
Organismos Internacionais e outras instituições	0,10%	0,09%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
<b>Total</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: Rais/Mte (2024)

A Tabela 21 destaca as mudanças na configuração da Indústria, Construção e Transporte. Essas atividades estão diretamente conectadas ao Porto do Açú. No período analisado, elas representaram em média aproximadamente 44% dos vínculos e 56% da massa salarial. É importante frisar que há uma transição para a finalização das obras e início das operações portuárias. Entre 2014 e 2018 ainda havia vasto volume de obras ocorrendo no 5º Distrito, seja em função dos terminais instalados no Açú ou das obras para a construção da GNA I. Por outro lado, já havia operação portuária em oito dos onze terminais atuais.

De 2018 em diante, a situação do emprego começa a se centralizar nas atividades relacionadas ao Porto: Transporte, Indústrias Extrativas, Atividades Profissionais Científicas e Técnicas, Atividades Administrativas, Serviços Complementares e Indústria de Transformação. Para confirmar tais tendências expostas quanto a Campos e São João da Barra, cabe aprofundar a análise nos vínculos e massas salariais dos municípios.

Nesse sentido, há uma importante transformação no quadro dos vínculos formais em Campos e São João da Barra. Como somente em 2022 os dados estão mais consolidados, esse ano servirá como referência para comparar a localização dos vínculos com as escalas regionais, estaduais e nacionais. A Tabela 22 a seguir aponta para a participação dos vínculos de Campos e São João da Barra nas escalas regionais e estaduais.

Tabela 22 – Vínculos (V) e Massa Salarial (MS) em % de Campos e SJB no Norte Fluminense e Estado do Rio de Janeiro - 2014, 2018, 2022

ANO	2014				2018				2022				
	NF		ERJ		NF		ERJ		NF		ERJ		
	V	MS	V	MS	V	MS	V	MS	V	MS	V	MS	
Região/estado													
Seção CNAE 2.0													
Agricultura, Pecuária, Produção Florestal, Pesca E Aquicultura	62,20	65,98	12,04	11,48	47,88	47,93	7,32	6,18	46,11	49,15	7,90	6,84	
Indústrias Extrativas	1,19	0,13	0,70	0,08	2,24	1,02	1,35	0,66	2,81	1,18	1,44	0,60	
Indústrias De Transformação	47,86	23,07	2,37	1,21	36,86	20,27	2,13	1,17	37,93	23,71	2,35	1,37	
Eletricidade E Gás	44,99	28,81	1,36	1,50	43,27	35,12	1,21	1,23	49,41	42,51	1,42	1,62	
Água, Esgoto, Atividades De Gestão De Resíduos E Descontaminação	79,05	72,33	3,81	2,55	77,30	69,46	2,98	1,82	65,65	57,50	2,52	1,80	
Construção	37,43	22,15	3,60	2,71	35,57	26,11	3,76	3,17	25,15	16,78	3,15	2,78	
Comércio, Reparação De Veículos Automotores E Motocicletas	59,50	50,26	3,22	2,67	60,09	52,82	3,03	2,51	55,17	49,30	2,89	2,51	
Transporte, Armazenagem E Correio	18,11	6,60	1,29	0,86	24,13	14,09	1,71	1,81	31,25	23,44	2,56	3,82	
Alojamento E Alimentação	26,41	17,50	1,58	1,35	28,87	22,34	1,52	1,31	39,70	32,56	2,33	2,21	
Informação E Comunicação	64,71	50,08	1,52	0,56	57,28	53,16	1,73	0,69	60,38	47,73	3,02	1,02	
Atividades Financeiras, De Seguros E Serviços Relacionados	57,21	59,21	1,62	1,34	59,32	61,49	1,71	1,33	57,51	56,98	1,61	1,11	
Atividades Imobiliárias	37,21	34,99	1,86	1,25	56,67	59,28	2,46	1,44	61,06	57,37	2,80	1,66	
Atividades Profissionais, Científicas E Técnicas	24,61	10,69	1,23	0,60	19,39	9,96	1,19	0,60	34,53	23,93	3,18	1,98	
Atividades Administrativas E Serviços Complementares	34,12	20,18	1,14	0,91	36,69	31,48	1,13	0,88	44,59	25,81	1,36	0,98	
Administração Pública, Defesa E Seguridade Social	42,70	50,02	2,46	2,51	44,51	49,44	2,70	2,67	35,72	30,21	1,83	1,21	
Educação	63,80	66,96	2,60	1,89	64,30	68,90	2,79	2,08	68,01	82,24	3,33	3,93	
Saúde Humana E Serviços Sociais	66,74	66,12	4,53	5,20	59,73	61,08	2,76	2,21	71,50	76,53	4,82	5,54	
Artes, Cultura, Esporte E Recreação	46,86	42,45	1,07	0,51	40,90	37,14	0,92	0,44	52,73	50,64	1,27	0,67	
Outras Atividades De Serviços	60,06	56,74	2,18	1,54	67,12	70,52	2,60	1,96	64,28	72,22	1,94	1,57	
Total	40,47	21,86	2,45	1,88	41,39	25,90	2,37	1,91	41,29	25,74	2,53	1,97	

Fonte: Rais/Mte (2024)

Esses vínculos, conforme citado anteriormente, estão ligados a estabelecimentos registrados nos municípios de Campos e São João da Barra. No entanto, com a ampliação do preenchimento dos dados dos vínculos formais pelo eSocial, novas informações ficaram disponíveis em 2022, uma delas é a de onde esse trabalhar de fato atua, ou seja, em qual município ele exerce atividade laboral. Essa informação é importante pois aponta para o local onde a força de trabalho reside.

Para compreender a dinâmica dos vínculos formais no município se faz necessário explorar esse dado disponível de forma mais completa apenas para o ano de 2022. Para isso, foram analisados os dados do nível mais complexo de atividades segundo a CNAE, o nível de subclasses. As subclasses apresentadas nas tabelas 23 e 24, seguintes foram selecionadas a partir da maior diferença entre os saldos dos vínculos estabelecidos no município e os vínculos de município de trabalho. Os dados podem fornecer informações mais completas em relação aos empregos em Campos e São João da Barra.

Tabela 23 – Município de trabalho (MT) e Vínculos (V) São João da Barra - 2022, por Subclasse CNAE 2.0

CNAE SEÇÃO/SUBCLASSES	MT	V	Saldo
<b>INDÚSTRIAS EXTRATIVAS</b>	<b>83</b>	<b>418</b>	<b>-335</b>
Extração de petróleo e gás natural	9	237	-228
Extração de minério de ferro	21	162	-141
<b>INDÚSTRIAS DE TRANSFORMAÇÃO</b>	<b>836</b>	<b>1415</b>	<b>-579</b>
Fabricação de outras aguardentes e bebidas destiladas	97	122	-25
Fabricação de artefatos de material plástico para usos industriais	54	545	-491
Fabricação de artefatos de cerâmica e barro cozido	85	111	-26
Manutenção e reparação de embarcações e estruturas flutuantes	170	429	-259
<b>TRANSPORTE, ARMAZENAGEM E CORREIO</b>	<b>905</b>	<b>2866</b>	<b>-1961</b>
Navegação de apoio marítimo	50	1107	-1057
Operações de terminais	396	1201	-805
Organização logística do transporte de carga	68	292	-224
<b>INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO</b>	<b>699</b>	<b>53</b>	<b>646</b>
Consultoria em tecnologia da informação	613	0	613
<b>ATIVIDADES PROFISSIONAIS, CIENTÍFICAS E TÉCNICAS</b>	<b>612</b>	<b>2754</b>	<b>-2142</b>
Atividades de consultoria em gestão empresarial, exceto consultoria técnica específica	72	281	-209
Serviços de engenharia	450	2418	-1968
<b>ATIVIDADES ADMINISTRATIVAS E SERVIÇOS COMPLEMENTARES</b>	<b>786</b>	<b>365</b>	<b>421</b>
Atividades de vigilância e segurança privada	105	0	105
Limpeza em prédios e em domicílios	109	0	109
<b>OUTRAS ATIVIDADES DE SERVIÇOS</b>	<b>249</b>	<b>129</b>	<b>120</b>

Fonte: RAIS/MTE, elaboração própria

O quadro apresentado na Tabela 23 aponta para uma diferença negativa entre os vínculos estabelecidos em São João da Barra e os vínculos que atuam no município. Isso significa que parte da mão de obra empregada por esse município atuava fora dele. Entre as atividades em questão, chama atenção aquelas relacionadas ao Porto do Açú na indústria de

transformação, subclasse “Fabricação de artefatos de material plástico para usos industriais”, a Technip e NOV, produtoras de flex tubos.

Além dessas, as atividades de Transporte, sobretudo Navegação de Apoio Marítimo, Operações de Terminais e Organização de Logística do transporte de cargas. Nesse caso, a diferença se dá pela mobilidade dos próprios trabalhos, situação em que o trabalhador pode exercer atuação ou prestar o serviço em local diferente de onde se situa o seu vínculo. Apesar disso, a organização da logística pode ocorrer nas operações dos terminais, mas também podem ocorrer em lugar distinto do vínculo.

Assim como as atividades de Transporte, outra seção que desempenhou crescimento foram as atividades profissionais científicas e técnicas. Entre elas, a subclasse de Serviços de Engenharia é a que apresenta maior saldo negativo entre vínculos e atuação de mão de obra com -1968 postos de trabalho. A classificação dessas atividades não é muito específica por parte da CNAE, abrangendo 53 atividades, que compreendem:

os serviços técnicos de engenharia, como a elaboração e gestão de projetos e os serviços de inspeção técnica nas seguintes áreas: engenharia civil, hidráulica e de tráfego; engenharia elétrica, eletrônica, de minas, química, mecânica, industrial, de sistemas e de segurança, agrícola, etc; engenharia ambiental, engenharia acústica, etc.; a supervisão de obras, controle de materiais e serviços similares; a supervisão de contratos de execução de obras; a supervisão e gerenciamento de projetos; a vistoria, perícia técnica, avaliação, arbitramento, laudo e parecer técnico de engenharia; a concepção de maquinaria, processo e instalações industriais (IBGE, 2024).

Nas subclasses onde o saldo é positivo, há atuação de trabalhadores vinculados a outros municípios. O destaque fica para a atividade de Consultoria em tecnologia da informação com mais de 600 trabalhadores atuando no município, pertencendo, porém, o seu vínculo ao município de Campos dos Goytacazes. Outra Seção que teve saldo positivo foi a de Atividades Administrativas e Serviços Complementares, cujos vínculos das Atividades de Vigilância e Segurança Privada pertencem ao Rio de Janeiro e os de Limpeza em prédios e domicílio, a Campos.

No município de Campos a situação quanto aos empregos se inverte, o saldo é positivo, possuindo, para além dos empregos estabelecidos aqui, uma parte da mão de obra vinculada a outros municípios. Três municípios se destacam no fornecimento de trabalhadores: Rio de Janeiro, com 11 mil vínculos; Macaé, com pouco mais de 7 mil; e São João da Barra, com 3,5 mil vínculos.

Dos dados disponíveis na Tabela 23, os vínculos do Rio de Janeiro estão relacionados aos serviços, como na subclasse de Bancos de Desenvolvimento e na seção de Atividades Administrativas e Serviços Complementares. Os vínculos macaenses estão concentrados nas atividades da Indústria de Transformação, Indústrias Extrativas e Construção. Em São João da Barra estão as atividades de Transporte e a subclasse de Manutenção e reparação de embarcações e estruturas flutuantes.

As Tabelas 23 e 24 apontam para a integração do mercado de trabalho de Campos e de São João da Barra com vínculos e atuação entre os dois municípios. Essa realidade reforça a necessidade de integrar a análise dos dois municípios para compreender a dinâmica econômica e os feitos dos Grandes Projetos de Investimentos realizados na Região Norte Fluminense.

Tabela 24 – Município de trabalho e Vínculos (V) estabelecimentos Campos dos Goytacazes - 2022 , por Subclasse CNAE 2.0



CNAE SEÇÃO/SUBCLASSES	MT	V	Saldo
<b>AGRICULTURA, PECUÁRIA, PRODUÇÃO FLORESTAL, PESCA E AQUICULTURA</b>	<b>2.149</b>	<b>1.606</b>	<b>543</b>
Atividades de apoio à agricultura não especificadas anteriormente	524	175	349
<b>INDÚSTRIAS EXTRATIVAS</b>	<b>2.255</b>	<b>203</b>	<b>2.052</b>
Extração de petróleo e gás natural	129	0	129
Extração de minério de ferro	137	0	137
Atividades de apoio à extração de petróleo e gás natural	1.757	1	1.756
<b>INDÚSTRIAS DE TRANSFORMAÇÃO</b>	<b>9.402</b>	<b>6.521</b>	<b>2.881</b>
Confecção de peças do vestuário, exceto roupas íntimas e as confeccionadas sob medida	251	138	113
Fabricação de máquinas e equipamentos para a prospecção e extração de petróleo, peças e acessórios	258	0	258
Manutenção e reparação de máquinas e equipamentos para a prospecção e extração de petróleo	565	169	396
Manutenção e reparação de outras máquinas e equipamentos para usos industriais não especificados anteriormente	181	0	181
Manutenção e reparação de embarcações e estruturas flutuantes	505	0	505
<b>CONSTRUÇÃO</b>	<b>8.647</b>	<b>4.583</b>	<b>4.064</b>
Construção de edifícios	1.914	1.461	453
Obras de urbanização - ruas, praças e calçadas	483	590	-107
Construção de estações e redes de distribuição de energia elétrica	566	10	556
Obras de montagem industrial	1.415	94	1.321
Outras obras de engenharia civil não especificadas anteriormente	630	402	228
Instalação e manutenção elétrica	800	255	545
Tratamentos térmicos, acústicos ou de vibração	222	4	218
Serviços de pintura de edifícios em geral	232	23	209
Montagem e desmontagem de andaimes e outras estruturas temporárias	109	0	109
Serviços especializados para construção não especificados anteriormente	400	248	152
<b>COMÉRCIO, REPARAÇÃO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES E MOTOCICLETAS</b>	<b>23.050</b>	<b>22.391</b>	<b>659</b>
Comércio atacadista de cereais e leguminosas beneficiados	468	577	-109
<b>TRANSPORTE, ARMAZENAGEM E CORREIO</b>	<b>5.891</b>	<b>3.499</b>	<b>2.392</b>
Transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, intermunicipal, exceto em região metropolitana	296	186	110
Transporte rodoviário de carga, exceto produtos perigosos e mudanças, intermunicipal, interestadual e internacional	1.601	1.219	382
Transporte dutoviário	132	0	132
Navegação de apoio marítimo	407	0	407
Operações de terminais	710	0	710
Organização logística do transporte de carga	239	26	213
<b>INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO</b>	<b>3.106</b>	<b>3.433</b>	<b>-327</b>
Consultoria em tecnologia da informação	328	1.027	-699
<b>ATIVIDADES FINANCEIRAS, DE SEGUROS E SERVIÇOS RELACIONADOS</b>	<b>3.088</b>	<b>1.437</b>	<b>1.651</b>
Bancos de desenvolvimento	1.447	0	1.447
<b>ATIVIDADES PROFISSIONAIS, CIENTÍFICAS E TÉCNICAS</b>	<b>3.845</b>	<b>2.055</b>	<b>1.790</b>
Serviços de engenharia	1.684	321	1.363
Testes e análises técnicas	195	1	194
<b>ATIVIDADES ADMINISTRATIVAS E SERVIÇOS COMPLEMENTARES</b>	<b>8.873</b>	<b>6.505</b>	<b>2.368</b>
Locação de mão-de-obra temporária	369	21	348
Fornecimento e gestão de recursos humanos para terceiros	428	302	126
Atividades de vigilância e segurança privada	1.091	857	234
Serviços combinados para apoio a edifícios, exceto condomínios prediais	1.555	1.277	278
Limpeza em prédios e em domicílios	1.373	1.086	287
Atividades de limpeza não especificadas anteriormente	200	45	155
Atividades paisagísticas	113	10	103
Outras atividades de serviços prestados principalmente às empresas não especificadas anteriormente	544	306	238
<b>EDUCAÇÃO</b>	<b>6.976</b>	<b>8.270</b>	<b>-1.294</b>
Educação superior - graduação	551	302	249
Educação superior - graduação e pós-graduação	1.221	1.109	112
Educação profissional de nível técnico	450	307	143
Atividades de apoio à educação, exceto caixas escolares	36	1.836	-1.800
<b>SAÚDE HUMANA E SERVIÇOS SOCIAIS</b>	<b>11.600</b>	<b>11.335</b>	<b>265</b>
Serviços móveis de atendimento a urgências, exceto por UTI móvel	168	0	168
<b>OUTRAS ATIVIDADES DE SERVIÇOS</b>	<b>2.392</b>	<b>2.509</b>	<b>-117</b>
Atividades de associações de defesa de direitos sociais	776	988	-212
<b>TOTAL</b>	<b>115.191</b>	<b>93.113</b>	<b>22.078</b>

Fonte: RAIS/MTE, elaboração própria

Os dados referentes aos municípios do trabalho também revelam uma distorção em relação à massa salarial. Enquanto a média salarial dos vínculos de São João da Barra em 2022 era de 4,13 salários mínimos, e em Campos de 2,15, a média dos trabalhadores que atuam nos municípios é de 2,58 em São João da Barra e 4,24 em Campos.

Concluindo o estudo dos municípios, é possível identificar os efeitos do Porto do Açu sobretudo no mercado de trabalho em Campos e São João da Barra. Em São João os empregos formais seguem trajetória de crescimento sobretudo nas atividades notadamente relacionadas ao Porto do Açu. Rangel (2021) destaca que as atividades portuárias pouco interferem na dinâmica de outros serviços em São João da Barra, mas permanecem apresentando características de Grandes Empreendimentos, pois servem como suporte às

atividades de petróleo e gás. Ao mesmo tempo, o município de Campos se apresenta como beneficiário das atividades, atraindo mão de obra e o número de empregos no setor de serviços.

#### **4.5 - Privatizações e novo contexto extrativismo**

Considerando a dinâmica extrativa no Norte Fluminense, nota-se que as atividades de extração produzem efeitos profundos na região. Diante de seu histórico, não é novidade que o “fechamento” regional tem se dado em virtude de grandes investimentos voltados à produção de produtos primários. No entanto, no século XXI, tanto a conjuntura quanto a estrutura das atividades produzem novos elementos para a dinâmica regional.

O Porto do Açu se apresenta como um empreendimento privado. Ao analisar a palavra “condomínio” no dicionário, temos as seguintes definições: “Domínio que pertence a duas ou mais pessoas juntamente; copropriedade” (MICHAELIS, 2024), ou mesmo “Administração de um edifício de prédios”(MICHAELIS, 2024). Nesse sentido o Porto do Açu se configura como um condomínio de empresas voltadas para as atividades de extração de recursos naturais, ainda que haja a produção direta de energia através das termelétricas GNA I e GNA II, engajadas no discurso de transição energética, e que o terminal Multi Cargas venha a se tornar importante porta de entrada de fertilizantes para o agronegócio. Entretanto, tais termelétricas, que se voltam exclusivamente para produção de alimentos, ainda dependem da produção de gás oriunda da exploração *offshore*. Sendo assim, todos os terminais portuários operantes no Açu estão diretamente ligados à exploração de recursos naturais.

Nesse contexto, as atividades portuárias realizadas em São João da Barra têm, atualmente, quatro atividades principais: exportação de minério de ferro; exportação de petróleo; importação de fertilizantes; e o abrigo de empresas de apoio às atividades *offshore*. Essa estrutura não é a mesma do início do projeto, porém já havia sido planejada anteriormente, aliando, portanto, os interesses voltados à exportação de produtos primários.

Entre as atividades atuais, a relação com as atividades de extração e produção de petróleo tem se destacado como a principal responsável pelas movimentações. Aqui cabe mencionar que 8 dos 10 terminais em operação estão voltados às atividades petrolíferas, seja no transporte para exportação ou processamento de óleo e gás, seja em atividades de apoio à exploração no mar.

Esse fato se deve sobretudo a dois fatores. O primeiro é a proximidade das Bacias de Campos e de Santos; a segunda deve-se às transformações recentes na indústria petrolífera com a descoberta do pré-sal e implementação dos novos marcos regulatórios, sobretudo no que se refere aos contratos de exploração de novos agentes e nova demanda por estrutura capaz de suportar as atividades e promover a circulação das mercadorias produzidas. Nesse aspecto o Porto do Açu foi capaz de absorver em seus terminais parte dessa demanda. Em 2023, por exemplo, o Terminal de Petróleo foi responsável por aproximadamente 42% de toda a exportação de óleo bruto do Brasil.

Diante disso, inicia-se aqui uma discussão-chave para entender o Porto do Açu e as transformações na indústria petrolífera e portuárias que aprofundaram o processo de participação da iniciativa privada e a venda de bens públicos e promoveram a rearticulação da estrutura de circulação de mercadorias. O empreendimento instalado em SJB é importante para compreender a dinâmica de transformação na estrutura da economia com a mudança de participação do Estado.

Esse empreendimento promove a articulação e a integração da produção de produtos primários como minério e petróleo, seja direta ou indiretamente, com o mercado mundial. Cabe destacar que, com as mudanças regulatórias portuárias e na indústria petrolífera, essa articulação se dá de maneira coordenada pelo capital privado nacional e internacional com o estatal, garantindo tais iniciativas por investimentos públicos ou através das suas estatais, obedecendo à lógica do mercado.

O aspecto mais importante é que essa nova forma de coordenação se dá sob a justificativa do desenvolvimento econômico, ainda que este cause uma série de efeitos nos locais onde operam os empreendimentos. Para o caso do Açu, a economia do Norte Fluminense, sobretudo a dos municípios de Campos e São João da Barra, reflete essas transformações.

Enquanto tais transformações ocorrem, a estrutura econômica dos municípios e os empregos se modificam. Por um lado, as prefeituras tentam aproveitar a instalação dos empreendimentos, oferecendo benefícios para incentivar a contratação da população local; por outro, as empresas possuem suas próprias estratégias que consideram a estrutura de funcionamento de cada organização.

O quadro de empregos nos municípios de Campos e São João da Barra demonstra que, desde o ano em que se iniciam as operações portuárias no Açu, os dois municípios sofrem

efeitos distintos. Em São João da Barra, a quantidade de vínculos e massa salarial aumentam, influenciadas pelas atividades portuárias e pelas de apoio às atividades *offshore* nas empresas instaladas no condomínio portuário. Já Campos perdeu vínculos e concentrou os empregos nas atividades relacionadas aos Serviços.

Essa reestruturação promove o questionamento em torno do desenvolvimento econômico proposto a essa região. O passado regional indica que os ciclos econômicos relacionados aos investimentos que mobilizaram a reunião acabaram estimulando conflitos locais em períodos distintos. O cenário atual apresenta características de mobilização do território em torno das atividades de extração semelhantes ao auge do petróleo, ainda que essa atividade não tenha se findado na Bacia de Campos.

## CONCLUSÃO

Considerando a primeira década em operações realizadas no Porto do Açú em São João da Barra, destaca-se a relação do empreendimento com a exportação de recursos naturais e a produção de energia. O porto inicia suas operações como importante porta de saída de minério de ferro para o exterior, sobretudo a China, no entanto as mudanças no ambiente de produção e petróleo e gás nas Bacia de Campos e Santos alteram a dinâmica das atividades portuárias. Com a descoberta do pré-sal e o início da sua exploração, o empreendimento desponta como uma das principais ferramentas para garantir a circulação de produtos primários a nível mundial. Assim, passa a oferecer apoio às atividades de extração de petróleo e gás e também integra o circuito de exportação, concentrando não somente a produção da Petrobras, mas principalmente a dos operadores estrangeiros.

A configuração atual do empreendimento apresenta um condomínio de empresas voltadas para as atividades extrativas e produtoras de energia. A dinâmica de circulação de produtos primários nos municípios de Campos dos Goytacazes e São João da Barra não é inédita. Entretanto, a atual forma de circulação de mercadorias a nível internacional torna os municípios integrantes em mera plataforma de exportação, e os efeitos no território giram em torno das mudanças na ocupação do solo, como remoções, no caso dos Decretos que viabilizaram a criação do DISJB. Efeitos financeiros em torno do pagamento de *royalties* e participações especiais, além do ISS que incide sobre as atividades realizadas no Porto do

Açu, pressionam a dinâmica das moradias tanto no aumento da demanda quanto na modificação do tipo de moradias. Por fim, as alterações no mercado de trabalho, o qual se torna diretamente vinculado, no município de São João da Barra, às atividades portuárias, enquanto, em Campos, pressiona a estrutura de serviços.

No entanto, a dinâmica das atividades extrativas que impulsiona essas mudanças na estrutura econômica dos municípios é realizada de fora pra dentro. Assim, configura-se o aprofundamento da dependência desses municípios na continuidade das atividades de extração antes diretamente ligadas à exploração e à produção de petróleo e gás na Bacia de Campos. Se antes as receitas oriundas da exploração *offshore* representavam grande parte do volume de recursos financeiros disponíveis para os municípios, agora o arrefecimento das atividades provoca o deslocamento da esperança de recursos para a circulação no Porto do Açu.

Esse cenário coloca em cheque o argumento de desenvolvimento econômico da região. A história econômica e política da região está, portanto, repleta de ciclos de ascensão e declínio de atividades econômicas que a tornaram reconhecida pelas desigualdades, pelos problemas de infraestrutura, pelas atividades realizadas e pela dependência dos municípios.

## REFERÊNCIAS

ACOSTA, Alberto. Extrativismo e neoextrativismo: duas faces da mesma maldição. In: DILGER, Gerhard; LANG, Miriam; FILHO, Jorge Pereira (Orgs.). *Descolonizar o imaginário: debates sobre pós-extrativismo e alternativas ao desenvolvimento*. São Paulo: Fundação Rosa Luxemburgo, Editora Elefante e Editora Autonomia Literária, 2016, cap. 1

ACSERALD, H., FURTADO, F., BARROSM, N.J.; PINTO, R.G.; ASSIS, T.F.W, Neoextrativismo e autoritarismo: afinidades eletivas1 *Revista Antropolítica*, n. 53, Niterói, p. 167-194, 3. quadri., set.-dez., 2021

ACTEON, *Where we operate*, disponível em: <https://acteon.com/about-acteon/where-we-operate/>. Acesso em 07 de abril de 2024A.

\_\_\_\_\_, Intermoor, disponível em: <https://acteon.com/moorings-anchors/intermoor/>. Acesso em 2 de agosto de 2024B.

AÇU PETRÓLEO, Relatório de impacto ambiental Projeto SPOT-Açu Petróleo, 2020

AGÊNCIA BRASIL, Ministério Público instaura inquérito para apurar rompimento de mineroduto em MG, disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/geral/noticia/2018-03/ministerio-publico-instaura-inquerito-para-apurar-rompimento-de-mineroduto-em>. Acesso em 12 de março de 2024.

AGENCIA NACIONAL DE PETRÓLEO (ANP), Royalties, disponível em: <https://www.gov.br/anp/pt-br/assuntos/royalties-e-outras-participacoes/royalties>, acesso em 10 de julho de 2024

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ), Anuário Estatístico, disponível em: <https://web3.antaq.gov.br/ea/sense/Relatorio.html#pt>. Acesso em 10 de julho de 2024.

ALMEIDA, E; RIBEIRO, F.A; Impactos da reestruturação da Petrobras, IN: PIQUET, R; PINTO JUNIOR, H.Q, (orgs), Transformações em curso na indústria petrolífera brasileira, Rio de Janeiro, E-papers, 2018

ALMEIDA, E.; CRUZ, J.L. Conflitos em espaços globalizados: uma leitura das resistências na Microrregião de Campos dos Goytacazes/RJ, Novos Cadernos NAEA, v. 24, n. 2, p. 11-36, 2021

ALVARENGA, F.M.; Os deserdados do desenvolvimento: o caso da implantação do Complexo Portuário e Industrial do Açu e seus impactos socio-territoriais. Dissertação (mestrado) Programa de Pós Graduação em Políticas Sociais, Universidade Estadual do Norte Fluminense, 2013

ARBOLEDA, Martín. Extracción en movimiento: circulación del capital, poder estatal y urbanización logística en el norte minero de Chile. Investigaciones Geográficas, 56, 3-26. <https://doi.org/10.5354/0719-5370.2018.48475>, 2018, p.3-26.

ASSAD, L.C; A produção do espaço e o zoneamento urbano: São João da Barra/RJ e o Porto do Açu. Dissertação (mestrado) Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional, Ambiente e Políticas Públicas, Universidade Federal Fluminense, 2019

ASSOCIAÇÃO DOS GEÓGRAFOS BRASILEIROS (AGB). Relatório dos impactos socioambientais do complexo industrial-portuário do Açu. Rio de Janeiro: AGB,2011

A GAZETA, Porto Central se movimenta para atrair refinaria, gasoduto e térmicas, disponível em:<https://www.agazeta.com.br/anuario/porto-central-se-movimenta-para-atrair-refinaria-gasoduto-e-termicas-1220>, acesso em 26 de julho de 2024

BECK, U. Sociedade de risco: rumo a uma outra modernidade, São Paulo: Editora 34, 2011.

BERTO, D.S; Subsídios para o gerenciamento integrado de resíduos sólidos urbanos no município de São João da Barra, Dissertação de mestrado: Programa de Pós-graduação em Engenharia Ambiental, Instituto Federal Fluminense, 2017

BONENTE, B. Desenvolvimento em Marx e na teoria econômica: por uma crítica negativa do desenvolvimento capitalista, Niterói, Eduff, 2016

\_\_\_\_\_, Bianca Aires Imbiriba Di Maio. Desenvolvimento em Marx e na teoria econômica: por uma crítica negativa do desenvolvimento capitalista, Tese (Doutorado em Economia) – Universidade Federal Fluminense, 2011

BORJA, Jordi; CASTELLS, Manoel. Local y global; la gestión de las ciudades em la era de la información. Madrid, 1997

BP BRASIL, Combustíveis Marítimos, disponível em: [https://www.bp.com/pt\\_br/brazil/home/produtos-e-servicos/combustiveis-maritimos.html](https://www.bp.com/pt_br/brazil/home/produtos-e-servicos/combustiveis-maritimos.html). Acesso em: 25 de julho de 2024

BRANDÃO, Carlos Antonio. Acumulação primitiva permanente e desenvolvimento capitalista no Brasil contemporâneo, In: A. W. B. Almeida et al., Capitalismo globalizado e recursos territoriais. Rio de Janeiro: Lamparina, 2010, p. 39-69.

BRANDÃO, Carlos. Crises do(s) capitalismo(s) e os espaços produzidos nas escalas mundial, nacional e regional. IN: ETGES, Virginia; AREND, Silvio (orgs). Crises do capitalismo, estado e desenvolvimento regional. Santa Cruz do Sul, 2014, p. 9-39.

BRASIL, Decreto 2.705/98, Define critérios para cálculo e cobrança das participações governamentais de que trata a Lei nº 9.478, de 6 de agosto de 1997, aplicáveis às atividades de exploração, desenvolvimento e produção de petróleo e gás natural, e dá outras providências. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1998/decreto-2705-3-agosto-1998-398055-publicacaooriginal-1-pe.html>, acesso em 10 de julho de 2024.

BRASIL, LEI 12.276/2010, Autoriza a União a ceder onerosamente à Petróleo Brasileiro S.A. - PETROBRAS o exercício das atividades de pesquisa e lavra de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos de que trata o inciso I do art. 177 da Constituição Federal, e dá outras providências. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2010/lei/112276.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/lei/112276.htm) acesso em: 15 de julho de 2024.

BRASIL, LEI 12.304/2010, Autoriza o Poder Executivo a criar a empresa pública denominada Empresa Brasileira de Administração de Petróleo e Gás Natural S.A. - Pré-Sal Petróleo S.A. (PPSA) e dá outras providências. Disponível em :[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2010/lei/112304.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/lei/112304.htm), acesso em 10 de julho de 2024

BRASIL, LEI 12.351/2010, Dispõe sobre a exploração e a produção de petróleo, de gás natural e de outros hidrocarbonetos fluidos, sob o regime de partilha de produção, em áreas do pré-sal e em áreas estratégicas; cria o Fundo Social - FS e dispõe sobre sua estrutura e fontes de recursos; altera dispositivos da Lei no 9.478, de 6 de agosto de 1997; e dá outras providências. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2010/lei/112351.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/lei/112351.htm) acesso em 05 de agosto de 2024.

BRASIL, Lei 9.478/1997, Dispõe sobre a política energética nacional, as atividades relativas ao monopólio do petróleo, institui o Conselho Nacional de Política Energética e a Agência Nacional do Petróleo e dá outras providências , disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1997/lei-9478-6-agosto-1997-365401-normaatualizada-pl.html>, acesso em 10 de julho de 2024.



BRESSER-PEREIRA, L.C, O conceito histórico de desenvolvimento econômico revisitado, EESP – Escola de Economia de São Paulo, versão de 16 de janeiro de 2022

CAMPOS DOS GOYTACAZES, Lei Complementar n.1/2017, Dispõe sobre o código tributário municipal, disponível em :<https://leismunicipais.com.br/a1/codigo-tributario-campos-dos-goytacazes-rj>

CARDOSO, Fernando Henrique, FALLETO, Enzo. Dependência e desenvolvimento na América Latina. Rio de Janeiro: Zahar, 1970

CARNEIRO, Ricardo. Desenvolvimento em crise: a economia brasileira no último quarto do século XX, São Paulo , UNICAMP, 2002

CASTELO, Rodrigo. O novo desenvolvimentismo e a decadência ideológica do pensamento econômico brasileiro. Serviço Social & Sociedade, n. 112, p. 613–636, 2012. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/sssoc/a/XzjDStRDdJQGpLFBJPZCfQK/?lang=pt>>. Acesso em: 2 maio 2023.

CEZARIO, Raquel C. Desapropriações como expropriação de terras para o Complexo Logístico Industrial e do Porto do Açú. Tese (doutorado) em Sociologia Política, UENF, Campos dos Goytacazes, 2021.

COMISSÃO NACIONAL DE CLASSIFICAÇÃO (CONCLA), disponível em :<https://concla.ibge.gov.br/busca-online-ctae.html>; Acesso em 10 de julho de 2024

CNOOC, Brazil High quality opportunities in ultra-deepwater, disponível em: <https://cnoocinternational.com/en/operations/americas/brazil>. Acesso em: 10 de maio de 2024

COSTA, A. M. A. O processo de expropriação das terras do Açú e a trajetória de lutas dos camponeses impactados pelo projeto Minas – Rio. 2018. 266 f. Tese (Doutorado em Serviço Social) – Programa de Pós Graduação em Serviço Social, Universidade Estadual do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2018.

CRUZ, J. L. V. Projetos nacionais, elites locais e regionalismo: desenvolvimento e dinâmica territorial no Norte Fluminense entre 1970 e 2000. 2003. 340 f. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2003.

CRUZ, J. L. V; TERRA, Denise. Petróleo e porto no norte do estado do Rio de Janeiro, Brasil. EURE, vol. 46, n. 139, 2020, p. 189-208. p18

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal. São Paulo, Boitempo, 2016.

DA SILVA, E.M.; HASENCLEVER, L. Ciclo do Petróleo e Desenvolvimento Socioeconômico no Município de Campos dos Goytacazes, Revista Desenvolvimento em Questão, n.46, 2018 cap.1

DIRTY, J.M; Exigências globais e respostas Locais: Desenvolvimento, mudança e a luta por recursos naturais no interior do Rio de Janeiro. Tese(doutorado) Programa de Pós Graduação em Sociologia Política, Universidade Estadual do Norte Fluminense, 2017

DORRE, Klaus, A nova Landnahme. Dinâmicas e limites do capitalismo financeiro Die neue Landnahme. Dynamiken und Grenzen des Finanzmarktkapitalismus.Rio de Janeiro, Vol. 06, N.12, 2015, p.536-603.

DWEECK, E.; OLIVIERA,A.P; ROSSI, P.; Austeridade e retrocesso: impactos sociais da política fiscal no Brasil, São Paulo, 2018.

EPBR, Grupo Edison Chouest Offshore: Líder em soluções integradas para a indústria de petróleo, gás e energia renovável, disponível em:<https://epbr.com.br/grupo-edison-chouest-offshore-lider-em-solucoes-integradas-para-a-industria-de-petroleo-gas-e-energia-renovavel/>. Acesso em 15 de julho de 2024

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

FOLHA1, Complexo Farol-Barra do Furado com retomada da fase zero, disponível em: [https://www.folha1.com.br/\\_conteudo/2018/03/economia/1231820-complexo-farol-barra-do-furado-com-retomada-da-fase-zero.html](https://www.folha1.com.br/_conteudo/2018/03/economia/1231820-complexo-farol-barra-do-furado-com-retomada-da-fase-zero.html). Acesso em 03 de março de 2024.

\_\_\_\_\_, Porto do Açú inicia desmantelamento da plataforma P-33, Disponível em: <https://www.folha1.com.br/economia/2024/03/1297171-porto-do-acu-inicia-desmantelamento-da-plataforma-p-33.html>. Acesso em 08 de março de 2024.

FONTES, V.. O Brasil e o capital imperialismo: teoria e história. Rio de Janeiro: EPSJV; UFRJ, 2010

FREITAS, David, Reestruturação produtiva e portuária no brasil: análise dos portos de Suape, PE; Itaguaí, RJ; Açú, RJ. UCAM, Campos dos Goytacazes, 2011.

FURTADO, C; Desenvolvimento do Subdesenvolvimento, IN: BIELSCHOWSKY, R. (org), Cinquenta anos do pensamento da CEPAL, Rio de Janeiro, Record, 2000

\_\_\_\_\_, C; Desenvolvimento e Subdesenvolvimento, Rio de Janeiro, Contraponto: Centro Internacional Celso Furtado, 2009

GAGO, Verônica; MEZZANDRA Sandro. A Critique of the Extractive Operations of Capital: Toward an Expanded Concept of Extractivism, Rethinking Marxism, 29:4,, DOI: 10.1080/08935696.2017.1417087, 2017, p.574-591

GONÇALVES, Guilherme L. Um porto no capitalismo global: desvendando a acumulação entrelaçada no Rio de Janeiro, São Paulo: Boitempo, 2020.

Goytacazes e Rio de Janeiro, Revista Vértices, Campos dos Goytacazes, 2010.

GUDYNAS, Eduardo. O novo extrativismo progressista na América do Sul: teses sobre um velho problema sob novas expressões. Rio de Janeiro: Garamond, IRD, 2012, p. 303- 318.

GÁS NATURAL AÇU (GNA), Relatório De Impacto Ambiental: Linha de Transmissão 500 kV Açú | Campos 2, 2020. disponível em: <https://gna.com.br/audiencia-publica/relatorio-de-impacto-ambiental-lt-500kv-acu-campos-2.pdf>. Acesso em 14 de abril de 2024.

HARVEY, D. A Loucura da razão econômica,,: Marx e o capital no século XXI. São Paulo, Boitempo, 2018

HARVEY, D. A produção capitalista no espaço, São Paulo, Annablube, 2005

HARVEY, D. O Novo Imperialismo . São Paulo: Loyola, 2012.

INFOMONEY, “Supergerente” da Petrobras busca otimizar investimento e evitar sobras. Disponível em : <https://infomoney.com.br/business/supergerente-da-petrobras-busca>. Acesso em : 15 de julho de 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, Divisão regional do Brasil em regiões geográficas imediatas e regiões geográficas intermediárias : 2017 / IBGE, Coordenação de Geografia. Rio de Janeiro, 2017

INSTITUTO DE PESQUISA E ECONOMIA APLICADA, IPEA.

INSTITUTO DE PESQUISA TECNOLÓGICA (IPT), Parecer técnico N° 21.079-301 Anglo American Ministério Público – MG 12 de novembro de 2018, disponível em: <https://brasil.angloamerican.com/~media/Files/A/Anglo-American-Group/Brazil/sustentabilidade/meio-ambiente/parecer-tecnico-ipt-21079-301.pdf>. Acesso em 25 de abril de 2024.

J3NEWS, O Norte Fluminense presenciou uma das maiores operações de transporte rodoviário do Brasil. Disponível em : <https://j3news.com/2021/08/31/o-norte-fluminense-presenciou-uma-das-maiores-operacoes-de-transporte-rodoviario-do-brasil/>. Acesso em 20 de março de 2024

\_\_\_\_\_, Terminal de grãos para movimentar milho e soja vai operar no Porto do Açu, disponível em: <https://j3news.com/2023/12/19/terminal-de-graos-para-movimentar-milho-e-soja-vai-operar-no-porto-do-acu/>, Acesso em 12 de março de 2024

\_\_\_\_\_, P-33 será a primeira plataforma de petróleo desmontada no Porto do Açu com a Bacia de Campos entrando em uma nova era. Disponível em: <https://j3news.com/2024/06/09/pelinca-vai-ganhar-academia-da-empresaria-layla-povoa-seguindo-o-alto-padrao-das-que-ela-tem-no-rj-na-barra-e-recreio/>. Acesso em 08 de agosto de 2024

\_\_\_\_\_ Porto do Açu investe na indústria de descomissionamento e inicia processo com P-33, da Petrobras, disponível em : <https://j3news.com/2024/03/05/porto-do-acu-investe-na-industria-de-descomissionamento-e-inicia-processo-com-p-33-da-petrobras/>. Acesso em 08 de agosto de 2024

KATZ, C.; A teoria da dependência 50 anos depois, São Paulo, Expressão Popular, 2020

KAY, Cristóbal. Teorias estruturalistas e teoria da dependência na era da globalização neoliberal. In: SADER, Emir e SANTOS, Theotonio (Coord.). A América Latina e os desafios da globalização: ensaios dedicados a Ruy Mauro Marini. Rio de Janeiro: Ed. PUC Rio, BOITEMPO Editorial, p. 361-389.

KRUGMAN, Paul R. Economia internacional / Paul R. Krugman, Maurice Obstfeld, Marc J. Melitz; [tradução Ana Julia Perrotti-Garcia]. – São Paulo: Pearson Education do Brasil, 2015.

LAMEGO, Alberto. O homem e o brejo. IBGE. Rio de Janeiro, 1945

LLX, Relatório de Impactos Ambiental: Infraestruturas do Distrito Industrial de São João da Barra, 2011.

LOWI, M. A teoria do desenvolvimento desigual e combinado. Outubro, n.1, 1998.

LUKÁCS, G. Ontologia do ser social: os princípios ontológicos fundamentais de Marx. São Paulo: Ciências Humanas, 1979

MACAÉ, Macaé 2030: futuros cenários além do petróleo, Macaé, 2024

MAIA, Dayanne Vieira. Porto do Açú: uma análise de conteúdo das notícias na mídia impressa Dissertação de Mestrado em Planejamento Regional e Gestão de Cidades—

MARCONDES, L.O.; ANDRADE, D.C.; Modelos de desenvolvimento neoextrativista latino-americano: um olhar biofísico para o comércio exterior das regiões brasileiras (1997-2019). Revista de la Red Iberoamericana de Economía Ecológica, vol.35, No.1, 2022

MARINI, R.M. Dialética da dependência. IN: TRASPADINI, R; STEDILE, J.P, Dialética da dependência e outros escritos, São Paulo: Expressão Popular, 2022.

MARTINS, C.E.; Globalização, dependência e neoliberalismo na América Latina, São Paulo: Boitempo, 2011

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

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

MAR SEM FIM, disponível em: <https://marsemfim.com.br/petrobras-derrame-na-bacia-de-campos/> Acesso em: 15 de jul.2024

MICHAELIS, disponível em: <https://michaelis.uol.com.br/>; Acesso em 10 de agosto de 2024

MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO, MTE, Programa de Disseminação das Relatórios Anual de Informações Sociais do Ministério do Trabalho e

MONIÉ, Frédéric e VASCONCELOS, Flávia, Evolução das relações entre cidades e portos:

MONIÉ, Frédéric. A inserção do porto do Açú (São João da Barra- RJ) no sistema marítimo portuário mundial: hinterlândia, foreland e cidade- porto. In. Piquet, Rosélia (org.). Norte Fluminense. Uma região petrodependente. Editora Telha, Rio de Janeiro, 2021, pp.177-205. ISBN. 9786581060251

MULTIPAN, Composição Acionária e Estrutura Societária, disponível em: <https://ri.multipan.com.br/sobre-multiplan/composicao-acionaria-e-estrutura-societaria/>. Acesso em 08 de agosto de 2024

NAZARETH, Paula Alexandre; ARAÚJO, Nina Quintanilha; de OLIVEIRA, Henrique Diniz, O Rio de Janeiro e as rendas petrolíferas: a crise e os desafios do pré sal. IN: PIQUET, Roselia; PINTO, Helder Queiroz, (Orgs). Transformações em curso na indústria petrolífera brasileira. Rio de Janeiro, 2018, p 161-232.

NAZARETH, P.A; Rendas Petrolíferas: tempos incertos para os Municípios do Estado do Rio de Janeiro, IN: PIQUET, R; (org.), Norte Fluminense: uma região petrodependente, Rio de Janeiro, Telha, 2021

OLIVEIRA, Francisco de. Elegia Para uma Re(li)gião. Sudene, Nordeste. Planejamento e conflitos de classe. São Paulo, Boitempo, 2008.

OLIVEIRA VIANNA, Francisco José de[1920]. Populações meridionais do Brasil. Brasília: Edições do Senado Federal, 2005.

ONTARIO TEACHERS PENSION PLAN (OTPP), *Our portfolio*, disponível em: <https://www.otpp.com/en-ca/investments/our-advantage/our->

[portfolio/?\\_resourcePath=/content/otpp/en\\_CA/investments/our-advantage/our-portfolio/jcr:content/maincontent/section/par/list&page=12#undefined](#). Acesso em 18 de março de 2024

PAMPLONA, J.B.; CACCIAMALI, M.C; A maldição dos recursos naturais: atualizando, organizando e interpretando o debate. Economia e Sociedade, Campinas, v.27, n.1, p. 129-159, 2018.

PASSOS, William Souza Cana-de-açúcar, petróleo e as grandes intervenções regionais recentes : projetos setoriais em disputa no campo dos discursos regionalistas de desenvolvimento de Campos dos Goytacazes -- Campos dos Goytacazes, RJ, 2011.

PAULANI, L.M; BRAGA, M.B. A nova contabilidade social: uma introdução a macroeconomia, Saraiva, 2013

PEDLOWSKI, M. Minas-Rio e Porto do Açu: os impactos sócio-ambientais do neodesenvolvimentismo/neoextrativismo, disponível em:<https://blogdopedlowski.com/2019/09/01/minas-rio-e-porto-do-acu-os-impactos-socio-ambientais-do-neodesenvolvimentismo-neoextrativismo/>. Acesso em 18 de março de 2024

PESSANHA, R.M. ; GOMES, H.F.; QUINTO JUNIOR, P.L.C. Complexo Logístico Industrial Porto do Açu: o MIDAS tentando renascer no Norte Fluminense. Anais do XV ENANPUR, Vol.15 n.1, 2013.

PESSANHA, R.M.; FILHO,H.G.;QUINTO JUNIOR, NETO,R.S; OLIVEIRA,F. A gênese do Complexo Logístico Industrial Porto do Açu: oportunidades e desafios para o desenvolvimento da Região Norte Fluminense. Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional, v.10.n2. 2014

PESSANHA, R.M; Extrativismo, economia do petróleo, infraestrutura de circulação, energia e enclaves no NF: um percurso secular; IN:RIBEIRO, L.C; TAVARES, E.; MEZA, H; MESQUITA, W; Desenvolvimento urbano e governança: para uma agenda do Norte Fluminense, Rio de Janeiro: Letra Capital, 2024

PESSÔA, João Monteiro. Ascensão e queda da bacia de Campos: uma análise histórica dos fatores determinantes. Dissertação (mestrado) em Planejamento Regional e Gestão de Cidades – Universidade Candido Mendes – Campos. Campos dos Goytacazes, RJ, 2017.

PETROBRAS, Pólo Gás-lub; disponível em :<https://petrobras.com.br/quem-somos/polo-gaslub-itaborai>, acesso em 30 de julho de 2024.

PEYRELONGUE, C.M; O Porto como nó de articulação entre os âmbitos local e global, Revista Espaço Aberto, v.5, n.2, 2014

PIPELINE VALOR, EXCLUSIVO: Prumo contrata Goldman para vender fatia da Vast Infraestrutura disponível em: <https://pipelinevalor.globo.com/negocios/noticia/exclusivo-prumo-contrata-goldman-para-vender-fatia-da-vast-infraestrutura.ghtml>. Acesso em 08 de agosto de 2024

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

PIQUET, R. O Norte Fluminense entre dois tempos. IN: PIQUET, R (org). Norte Fluminense: uma região petrodependente. Editora Telha, 2021 p17,

PIQUET, R.; PINTO JUNIOR, H.Q. ANEXO. IN: IN: PIQUET, R; PINTO JUNIOR, H.Q, (orgs), Transformações em curso na indústria petrolífera brasileira, Rio de Janeiro, E-papers, 2018

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

POLANYI, K. A Grande transformação: as origens de nossa época, Rio de Janeiro, Editora Campus, 2000

PORTO CENTRAL, O Porto, disponível em:<https://www.portocentral.com.br/o-porto/>. Acesso em 18 de março de 2024.

PORTO DO AÇU, Porto do Açú quadruplica capacidade de armazém coberta do Terminal Multicargas e dobra área alfandegada, disponível em:<https://portodoacu.com.br/porto-do-acu->



quadruplica-capacidade-de-armazem-coberta-do-terminal-multicargas-e-dobra-area-alfandegada/. Acesso em 25 de março de 2024

PRÉ-SAL PETRÓLEO (PPSA), Contratos de Partilha, disponível em:<https://www.presalpetroleo.gov.br/>. Acesso em: 08 de agosto de 2024.

PRADO, F; ROCHA, B.N. Territórios em disputa: resistência e luta no processo de implantação do Complexo Industrial Superporto do Açú, Revista Política e Planejamento Regional, Rio de Janeiro v.2, n.2, 2015

PRADO, F.C; A ideologia do desenvolvimento e a controvérsia da dependência no Brasil contemporâneo, Marília, Lutas Anticapital, 2020

PREBISCH, R. O desenvolvimento da América Latina e seus principais problemas, IN: BIELSCHOWSKY, R. (org), Cinquenta anos do pensamento da CEPAL, Rio de Janeiro, Record, 2000

QUINTO JUNIOR, L. P.; Faria, Teresa P ; Carvalho, Lívia Silvia . Implantação de um Complexo Industrial Portuário: O Caso do Porto do Açú. Agenda Social (UENF), v. V.5, p. mai-ago/2011, 2011.

RANGEL, Larissa C. O Complexo Logístico Industrial e Portuário do Açú e os seus impactos no sistema de drenagem e na estruturação urbana da Região Norte Fluminense. Dissertação (mestrado) Programa de Pós-Graduação em Engenharia Ambiental, IFF, Campos dos Goytacazes, 2013.

REVISTA MINERAÇÃO, Tubulação do sistema Minas-Rio se rompe em MG, disponível em:<https://revistamineracao.com.br/2018/03/12/tubulacao-do-sistema-minas-rio-se-rompe-em-mg/>. Acesso em 20 de março de 2024.

RIBEIRO, Luiz César de Queiroz. As metrópoles e o capitalismo financeirizado / Luiz César de Queiroz Ribeiro. - 1. ed. - Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrópoles, 2020.

RICARDO, David. Princípios de economia política e tributação. São Paulo: Abril Cultural, Coleção “Os economistas”, 1982.

RODRIGUEZ, O.; O estruturalismo latino americano, Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2009

ROSENDO, R; CARVALHO, A. Formação Econômica da Região Norte Fluminense. IN: PESSANHA, R.M e NETO, R. Economia e desenvolvimento no Norte Fluminense, WTC Editora, 2004

SAMPAIO JR, P.; Globalização e reversão neocolonial: o impasse brasileiro. En publicación: Filosofía y teorías políticas entre la crítica y la utopía. Hoyos Vásquez, Guillermo. CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, Buenos Aires. 2007. ISBN: 978-987-1183-75-3.

SAMPAIO JR, Plínio de Arruda. Desenvolvimentismo e neodesenvolvimentismo: tragédia e farsa. Serviço Social & Sociedade. São Paulo, n. 112, p. 672-688, out./dez. 2012.

SAMPAIO JR. P. A; Desenvolvimentismo e neodesenvolvimentismo: tragédia e farsa, Revista Serviço Social e Sociedade, São Paulo, 2012

SANTOS, Isaene de Arruda; MARQUES, Clarissa. Desenvolvimento e neoextrativismo: conflitos socioambientais e a necessária consulta prévia nos projetos de infraestrutura. Revista de Direito Econômico e Socioambiental, Curitiba, v. 14, n. 3, e249, set./dez. 2023. doi: 10.7213/revdireconsoc.v14i3.29757

SÃO JOÃO DA BARRA, LEI N. 577/2018, Dispõe sobre o Novo Código Tributário do Município de São João da Barra (RJ). Disponível em :[https://www.sjb.rj.gov.br/arquivos/legislacao/577\\_2018\\_lei-577-2018---do-21.12.2018--.pdf](https://www.sjb.rj.gov.br/arquivos/legislacao/577_2018_lei-577-2018---do-21.12.2018--.pdf)

século XX. São Paulo: Editora UNESP, IE – UNICAMP, 2002.

SISTEMA DE INFORMAÇÕES CONTÁBEIS E FISCAIS DO SETOR PÚBLICO BRASILEIRO (SICONFI), disponível em: <https://siconfi.tesouro.gov.br/pages/public/consulta>. Acesso em: 12 de julho de 2024

SILVA, J. E. M. da, & HASENCLEVER, L.. Ciclo do Petróleo e Desenvolvimento Socioeconômico no Município de Campos dos Goytacazes – 1999/2014. Desenvolvimento Em Questão, 17(46), 314–332. 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.21527/2237-6453.2019.46.314-332>

SOFFIATI, Arthur . O movimento político de Campos em 1855. Vértices (Campos dos Goitacazes) , v. 1, p. 7-29, 2012

SOUZA, J. ; TERRA, D. Migrações pendularidades e mercado de trabalho no segmento upstream da indústria do petróleo na Bacia de Campos, EURE, vol 46., pp. 157-180, 2020.

SVAMPA, M. As fronteiras do neoextrativismo na América Latina: conflitos socioambientais, giro ecoterritorial e novas dependências. Tradução de Lígia Azevedo. São Paulo: Elefante, 2020

TAVARES, Maria da Conceição. Da substituição de importações ao capitalismo financeiro:

TROTSKY, L; A revolução permanente, São Paulo, Expressão Popular, 20007

UOL, Ibama suspende operações da mineradora Anglo American em MG... disponível em : <https://noticias.uol.com.br/meio-ambiente/ultimas-noticias/redacao/2018/03/30/ibama-suspende-operacoes-da-mineradora-anglo-american-em-mg.htm?cmpid>. Acesso em 12 de março de 2024

VAINER, C; ARAUJO, F; Grandes Porjetos Hidroelétricos e desenvolvimento regional, Rio de JANEIRO, CEDI, 1992 p17

VAINER, C.; Planejamento Territorial e Projeto Nacional: os desafios da fragmentação, Revista Brasileira Estudos Urbanos e Regionais, v.9, n.1; 2007

VALOR, Anglo American e Porto do Açu estudam projeto para reutilização de água, disponível em: <https://valor.globo.com/empresas/noticia/2022/06/09/anglo-american-e-porto-do-au-estudam-projeto-para-reutilizacao-de-gua.ghtml>. Acesso em: 15 de março de 2024

VAST, Quem somos, disponível em:<https://vastinfra.com.br/a-vast/quem-somos/>. Acesso em 12 de março de 2024.

VICTER, W. Logística futura para o estado do Rio de Janeiro e seu potencial paa o desenvolvimento econômico e para a indústria do petróleo no pós Covid-19. FGV ENERGIA, 2020.

VILANI, R.M, CRUZ, J.L.V. da, PEDLOWSKI M.A. O sal do porto: conflitos ambientais no Porto do Açú, Rio de Janeiro, Brasil. Ambiente e Sociedade. 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1809-4422asoc20200190r1vu2021L5AO>. Acesso em: 11/07/2023

WALLERSTEIN, I. World-System Analysis: an introduction. Duke University Press, 2006

XAVIER, L.G.S; Transformações territoriais e ambientais em Campos dos Goytacazes e São João da Barra em função do Complexo Logístico e Industrial do Porto do Açú. Dissertação de mestrado: Programa de Pós-graduação em Engenharia Ambiental, Instituto Federal Fluminense, 2013