

Mercado de trabalho formal no norte do Rio de Janeiro: impacto da implantação do Complexo Portuário do Açú¹

Formal labour market in the north of Rio de Janeiro: impact of the implementation of Logistics Industrial Complex of Port Açú

Denise Cunha Tavares Terra*

Elzira Lúcia de Oliveira**

Gustavo Henrique Naves Givisiez***

O objetivo deste artigo é analisar o comportamento do mercado de trabalho formal em São João da Barra e nos principais municípios da região norte fluminense, por meio dos dados da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) e do Cadastro Geral de Empregados e Demitidos (CAGED). Pode-se afirmar que a construção do Complexo Portuário do Açú, a partir de 2007, amplia significativamente o emprego formal na construção civil em São João da Barra.

The aim of this paper is to analyze the behavior of the formal labor market in Sao Joao da Barra and major cities in the region north of the state using data from the Annual Social Information (RAIS) and the General Register of Employed and Dismissed (Caged). It can be argued that the construction of the Acu Port Complex from 2007 significantly expands the formal employment in construction in Sao Joao da Barra.

Palavras-chave: Mercado de trabalho formal. Porto do Açú. Complexo Logístico Industrial.

Key words: Mercadão formal work. Port of Acu. Logistic Industrial Complex.

Introdução

O município de São João da Barra, localizado no norte do estado do Rio de Janeiro está prestes a se tornar uma Cidade-porto. A LLX, uma empresa de logística do grupo EBX lidera em seu território um Grande Projeto de Investimento (GPI), centralizado por um terminal portuário.

O Complexo Logístico Industrial do Porto do Açú (CLIPA) é um projeto de grande envergadura que difere dos GPI conduzidos na década de 1970, por se tratar de investimento planejado pela iniciativa privada, fora da esfera de um plano estatal de desenvolvimento. Inicialmente, foram previstos investimentos da ordem de US\$ 1,6 bilhão no Terminal Portuário Privativo de Uso Misto do Açú, sendo

¹ O trabalho foi realizado com o apoio do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – CNPq – Brasil e a Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro - FAPERJ - Brasil

* Doutora em Geografia; Professora da Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro. Av. Alberto Lamego, 2000. Parque Califórnia - Campos dos Goytacazes/RJ - Brasil - CEP:28.013.602 - Tel: 55 22 27397812. E-mail: deniseterra@gmail.com

**Doutora em Demografia; Professora da Universidade Federal Fluminense. R. José do Patrocínio, 71. Centro - Campos dos Goytacazes/RJ - Brasil - CEP:28.015-030 - Tel: 55 22 2733-0310. E-mail: elziralucia@globo.com

*** Doutor em Demografia; Professor da Universidade Federal Fluminense. R. José do Patrocínio, 71. Centro - Campos dos Goytacazes/RJ - Brasil - CEP:28.015-030 - Tel: 55 22 2733-0310. E-mail: ghnaves@globo.com

US\$ 900 milhões alocados pela LLX Minas-Rio, responsável pela implantação do terminal portuário dedicado ao minério de ferro e, US\$ 700 milhões pela LLX Açú, responsável pela operação das demais cargas como produtos siderúrgicos, carvão, granéis líquidos e granito. O projeto completo prevê um terminal de minério de ferro e plantas de pelotização, um complexo siderúrgico, usina termoelétricas, indústrias cimenteiras, um polo metal-mecânico, unidades petroquímicas, montadora de automóveis, pátios de armazenagem inclusive para gás natural, cluster para processamento de rochas ornamentais e instalações para embarcações de apoio à atividade *off-hore*.

Encontra-se licenciado e ainda em fase de instalação o Distrito Industrial de São João da Barra (DISJB), criado pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro, por meio da Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro (CODIN), para instalação de empresas atraídas pelas facilidades logísticas do terminal portuário. Em que pese a participação do Estado neste empreendimento, a implantação da infraestrutura de uso comum do DISJB e o licenciamento ambiental ficaram sob a responsabilidade da LLX Açú Operações Portuárias S/A, conforme memorando de entendimento firmado entre essa empresa e o Governo do Rio de Janeiro (LLX/ECOLOGUS/AGRAR, 2011).

O CLIPA é composto pelo conjunto de empreendimentos em andamento na Zona Industrial do Porto do Açú (ZIPA) mais os investimentos planejados para o DISJB. Estudos preliminares de planejamento do DISJB apontaram as indústrias com maior probabilidade de instalação, considerando a sinergia de cadeia produtiva e o porto como porta de entrada e saída de mercadorias, entre elas o minério de ferro. Sendo assim, estimaram que fossem instaladas duas indústrias siderúrgicas e, em função de sua produção, planejam-se a instalação de Unidade de Construção Naval (já em fase de implantação); indústrias automobilísticas; indústrias cimenteiras; fabricação de peças pré-moldadas de concreto; indústria mecânica; fabricação de bens de capital; indústrias de autopeças, fabricação de produtos da linha branca e outras atividades industriais associadas ao complexo (LLX/ECOLOGUS/AGRAR, 2011). A LLX informa ainda em seu site que “O Complexo Industrial do Superporto do Açú prevê atração de investimentos de US\$ 40 bilhões e geração de 50 mil empregos” (<http://www.llx.com.br/cgi/cgilua.exe/sys/start.htm?sid=162&lng=br>).

É fato que o empreendimento, sumariamente descrito, impactará de forma significativa o município de São João da Barra, bem como sua hinterlândia imediata (Figura 1), especialmente o município de Campos dos Goytacazes que, além de ser o mais próximo a São João da Barra, é também o maior da região.

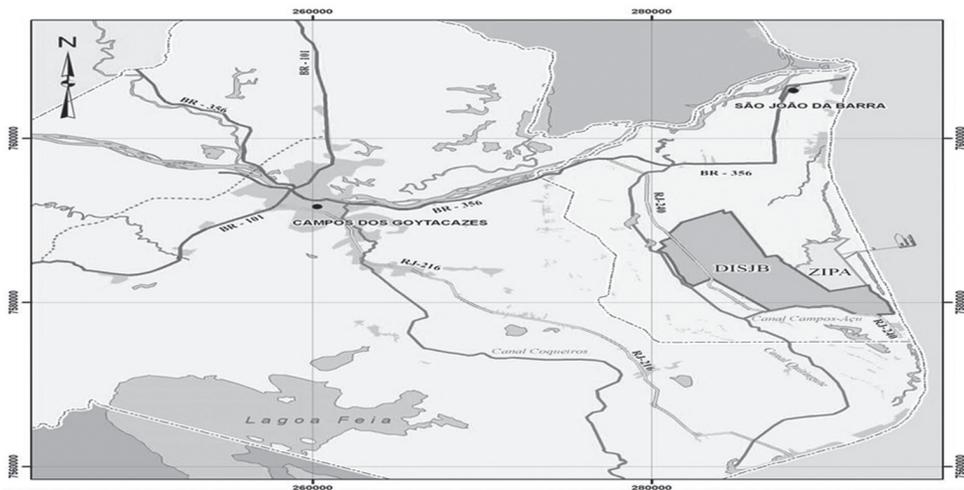


Figura 1 – Mapa de localização do Empreendimento

Fonte: RIMA-Relatório de Impacto Ambiental (LLX/ECOLOGUS/AGRAR, 2011, p.2)

O tipo de cidade portuária que São João da Barra se tornará, dependerá, fundamentalmente, da ação do poder público no sentido de coordenar o processo de implantação e antecipar os impactos sobre o território e sobre a população.

Desde o lançamento da pedra fundamental do empreendimento até o estágio atual da obra, já se podem notar alguns efeitos no município. A empresa LLX faz parte do imaginário coletivo: ouvem-se histórias de que o empresário Eike Batista¹ já teria comprado grande parte dos terrenos do município. A ordem de grandeza varia. Contudo, aumenta à medida que as empresas empreendedoras e as contratadas para a obra vão imprimindo suas marcas no território, especialmente no 5º Distrito, onde se localiza o empreendimento que, por conseguinte, é a área diretamente impactada, bem como a Área de Influência Direta (AID) de grande parte dos empreendimentos.

Na fase de implantação, quando se absorve número significativo de trabalhadores com baixa qualificação, é fácil encontrar alguém que tenha um conhecido ou parente trabalhando na obra do porto e se nota também escassez de mão de obra para serviços pessoais e domésticos. Carros com marcas de empreiteiras circulam pela região e os caminhões trafegam incessantemente por um trecho da BR 356 carregados de pedra e areia para a obra. O aumento do tráfego de caminhões pesados, associado à cultura precária de manutenção das estradas contribui para a deterioração da qualidade da pavimentação.

Contudo, o que se pode afirmar de fato é o impacto no mercado de trabalho local representado pelo aumento do emprego formal, especialmente no setor de construção civil, desde o início das obras.

Uma cidade de pequeno porte, como São João da Barra, com baixa capacidade institucional, receberá um volume expressivo de investimentos que produzirá impactos sociais e territoriais. Dessa forma, o entendimento dos efeitos sobre o mercado de

¹ Principal acionista da Empresa LLX que foi idealizadora do Projeto do Complexo Portuário do Açú.

trabalho formal constitui um subsídio inicial para o planejamento e reordenamento do território.

Sendo assim, o objetivo deste artigo é analisar o comportamento do mercado de trabalho formal em São João da Barra e nos principais municípios da região Norte Fluminense, por meio dos dados da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) e do Cadastro Geral de Empregados e Demitidos (CAGED), ambos do Ministério do Trabalho e Emprego. A análise destes dados permite identificar os primeiros reflexos do CLIPA sobre a estrutura de ocupação no mercado de trabalho do município.

Além desta introdução, na segunda seção, discute-se de forma sintética a relação cidade-porto, com base, principalmente, nos trabalhos do geógrafo Frédéric Monié, da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), referência nesta temática. Na segunda seção, ressaltam-se alguns aspectos metodológicos; na terceira seção, aborda-se a região norte do estado do Rio de Janeiro e suas transformações socioespaciais; na quarta, analisa-se a estrutura de ocupação e a dinâmica recente do emprego em São João da Barra e, na sexta seção, tecem-se as considerações finais.

Os grandes empreendimentos produzem impactos territoriais e sociais significativos, por isso deveriam ser objeto de planejamentos regionais com vistas à promoção do desenvolvimento socioeconômico, com ampla discussão com a sociedade. Nesse sentido, o empreendimento ora discutido pode tanto promover o desenvolvimento socioeconômico, como também produzir efeitos adversos locais e regionais que merecem ser diagnosticados para orientar medidas mitigadoras e compensatórias.

Cidades e Portos

Segundo Monié (2006) a evolução do papel dos portos segue três grandes fases do processo de globalização. O autor considera o marco inicial a primeira revolução industrial que já moldava a Divisão Internacional do Trabalho – DIT. Os países centrais produziam, em geral, produtos manufaturados com maior valor agregado, ao passo que os países periféricos se especializavam em produtos primários ou com baixo teor de processamento. Essa especialização foi facilitada pela redução das restrições ao livre comércio e pelo desenvolvimento dos transportes, que teve lugar na segunda metade do século XIX. O autor destaca, por meio de Harvey (1989), a importância do transporte marítimo facilitado por inovações que incluem o aumento da capacidade dos navios, ganhos e velocidade e, por conseguinte, diminuição expressiva de custos, o que aproximou as distâncias para homens, mercadorias e informações.

Paralelamente, os portos das cidades inseridas no mundo industrial moderno foram reestruturados para acompanhar o movimento de modernização do transporte marítimo. No Brasil, a construção de portos modernos em Santos e no Rio de Janeiro ilustra claramente

esse fenômeno. Os investimentos realizados em infra-estrutura e equipamentos portuários se inscreveram numa dinâmica de modernização sistemática dos instrumentos técnicos suscetíveis de valorizar as vantagens comparativas da economia brasileira por intermédio da facilitação das operações de drenagem do interior para o litoral (MONIÉ, 2006, p.979).

As décadas que se seguiram e marcaram grande parte do século XX foram caracterizadas por crises financeiras internacionais, guerras, conflitos e recessão que contribuíram para a redução no fluxo internacional de mercadorias e diminuição no ritmo de globalização. De certa forma, as economias voltaram-se para dentro, por meio da adoção de medidas protecionistas de toda natureza. Em países centrais, as empresas se consolidaram internamente investindo na capacidade produtiva e inovação tecnológica, processo em que sobreviviam as mais competitivas e excluía do mercado as menos competitivas. Nos países periféricos, em particular, o Brasil, a volta para dentro permitiu a criação de um mercado interno e a transição de uma economia agrário-exportadora para uma economia urbano-industrial. Como as economias nesse período estavam voltadas para o seu mercado interno, mudam-se as exigências, em termos de circulação de mercadorias, que neste momento se concentram nos territórios nacionais (MONIÉ, 2006).

A perda relativa de importância dos portos, como facilitadores do comércio internacional de mercadorias, produz efeitos sobre a estrutura portuária:

Nesses sistemas circulatorios os portos também apresentaram uma evolução radical pela perda, parcial ou total, de suas funções comerciais tradicionais que se traduziram, por exemplo, pela degradação das áreas portuárias, cuja representação é cada vez mais negativa na sociedade devido tanto à sua associação sistemática aos problemas de insegurança, prostituição, engarrafamentos ou poluição ambiental quanto a estigmas e preconceitos (MONIÉ, 2006, p.980).

Contudo, passados os grandes conflitos e as crises, os países que se industrializaram ou estão se industrializando devem restabelecer o comércio internacional para aquisição de insumos. Essa nova demanda internacional e a necessidade de se processar uma primeira transformação nos insumos demandados, atraiu para os complexos portuários alguns setores de base.

No Brasil também, o desenvolvimento da indústria pesada foi mudando o território, desde a Baixada Santista, que se transformou em um dos maiores centros industriais do hemisfério Sul. Verificou-se, também, certa interiorização pela conformação da região do ABC paulista que adicionou novos ingredientes ao território em termos de logística de circulação de mercadorias (MONIÉ, 2006).

Neste sentido Cocco e Silva (1999) apud Monié (2006) consideram que, à

medida que os portos se inserem nos circuitos da produção industrial, transformam a cidade-porto em um prolongamento da linha de produção do paradigma hegemônico.

O porto foi transformado em mero substrato físico que possibilitava um conjunto de operações industriais, de transporte e de distribuição. Em consequência disso, recursos foram aplicados na ampliação da capacidade operacional das instalações portuárias mesmo se, contraditoriamente, a baixa taxa de abertura da economia nacional limitasse os investimentos no setor, com conseqüente degradação rápida do equipamento portuário (MONIÉ, 2006, p.980).

A década de 1990, no Brasil, caracterizada por um conturbado processo de transição política e abertura comercial revela a baixa competitividade das empresas e dos portos brasileiros, imputando alto custo para inserção internacional da economia brasileira. A globalização torna-se um processo irreversível e as economias têm que se integrar em todas as escalas geográficas. A busca de competitividade pelas empresas em escala global coloca no centro não somente a circulação de mercadorias, como também a de partes da mercadoria que resultou em um processo de realocização industrial em busca de menores custos, disponibilidade de mão de obra e fragilidade da legislação trabalhista.

Neste sentido, o sistema portuário assume nova importância especialmente quando associado a novos modais (MONIÉ, 2006).

A modernização do transporte marítimo, bem como o desenvolvimento rápido do uso do contêiner, impôs uma transformação radical no sistema portuário mundial que tinha se tornado o elo fraco das grandes redes logísticas. Em consequência, nos anos 1980 e 1990, os países inseridos nos fluxos do comércio global empreenderam reformas portuárias que aplicaram algumas receitas institucionais e operacionais universais para conferir maior competitividade aos portos e à base produtiva nacional (MONIÉ, 2006, p.983).

A retomada da importância do sistema portuário e o modelo imposto pela reestruturação da década de 1990, que torna o porto um apêndice produtivo, cria uma distância entre a importância relativa do porto na economia nacional e os impactos positivos sobre a cidade-porto. Não existe uma agenda comum entre o desenvolvimento do porto e o desenvolvimento local ou regional.

Monié (2006) destaca três tendências baseadas na literatura e experiência internacional que produzem impactos sobre as dinâmicas locais. A primeira reflete, na opinião do autor, a estratégia adotada pelo porto de Santos e pelo porto do Rio de Janeiro, onde a modernização ocorre por meio de investimentos em infraestrutura

e equipamentos portuários e por uma reorganização institucional com quebra de monopólios históricos. Nesse tipo de intervenção, ignora-se a natureza do porto em favor da sua qualidade como instrumento de transporte. A intervenção não incorpora o paradigma produtivo dominante e é pensada em um contexto socioeconômico e político distintos.

A segunda tendência destacada por Monié (2006) refere-se ao que aconteceu, na década de 1990, com a reestruturação e ampliação dos portos Pecém, no Ceará, Suape, em Pernambuco e Sepetiba, no Rio de Janeiro. Sobre o Porto de Pecém, Lima e Batista (2006) ressaltam que trata-se de um moderno equipamento técnico, entretanto:

foi projetado no modelo dos portos fordistas, ou seja, com a finalidade de atender grandes indústrias, sobretudo, indústrias de base, siderúrgica e refinaria. Para tanto são realizados grandes investimentos em infra-estruturas: energia, abastecimento de água etc., o que caracteriza também os projetos destinados para os hubs ports (LIMA E BATISTA, 2006, p. 138)

Toda a intervenção direcionava para o desenho de portos tipo *hubs*, “voltados para a concentração e a redistribuição dos fluxos de mercadorias para portos marítimos ou hinterlândias terrestres” (MONIÉ, 2006, p.984). Assim, os portos citados seriam a “porta de entrada sul-americana dos fluxos globais” (MONIÉ, 2006, p.984).

Segundo Silva e Cocco (1999, p.18) apud Lima e Batista (2006, p.138), os portos do tipo *hubs* visam, “principalmente aos interesses comerciais de grandes firmas localizadas na sua hinterlândia ou de grandes armadores que o subordinam dentro de um sistema logístico global”.

Esse modelo apresenta várias limitações, entre elas, baixa criação de empregos em virtude do alto grau de tecnologia empregado no manuseio de cargas² e baixa interlocução com a cidade-porto, pois, o porto é um equipamento de transporte “a serviço da lógica exclusivamente global das multinacionais, que beneficia pouco o local onde se localiza” (MONIÉ, 2006, p.985).

A terceira tendência prevê o estreitamento das relações entre o porto e a cidade, transformando-se em facilitador do desenvolvimento local ou regional, cujo exemplo nacional é o Porto de Itajaí, em Santa Catarina, e cidades portuárias de parte da Europa e portos de reestruturação recente como Gênova, Barcelona ou Valência que “dotaram-se de parques logísticos que objetivam agregar valor aos fluxos das mercadorias destinadas aos mercados de consumo regionais” (MONIÉ, 2006, p.985). Esse modelo foge ao processo de globalização tradicional e permite à cidade portuária, por intermédio de uma mudança no processo produtivo, agregar um leque considerável de atividades terciárias aos bens que transitam por seus portos (MONIÉ, 2003, 2006).

² Segundo Lima e Barreto (2006, p. 148) “nos portos públicos o terno (grupo de homens responsáveis pelo trabalho de carga e descarga de uma embarcação) é composto por um número que varia de 17 a 24 pessoas”.

Paralelamente, a regionalização dos modos de consumo exige uma “contextualização cultural” da elaboração final ou montagem de inúmeros produtos cuja forma de consumo varia muito de uma região para outra. A combinação dessas características oferece, assim, oportunidades de desenvolvimento às cidades-portos que apostam na “mercantilização” dos fluxos pelo estabelecimento de sinergias entre os recursos técnicos, oferecidos pelo porto e os serviços de transporte, e os recursos terciários oferecidos pelo tecido produtivo urbano (MONIÉ, 2006, p.985).

Qual dessas tendências irá conformar o Complexo Portuário do Açu? Essa pergunta só poderá ser respondida quando se tiverem claras evidências de concretização dos empreendimentos previstos no projeto. Na fase atual, pode-se investigar os primeiros impactos sobre o mercado de trabalho, que é onde eles primeiro aparecem. Os impactos socioespaciais, cujos primeiros sinais já aparecem na região, serão objeto de outros trabalhos.

Considerações metodológicas

A restrição da análise à ocupação formal é determinada pela escassez de dados em escala municipal que permitam medir o comportamento do mercado de trabalho, contemplando também a informalidade. Nessa escala, a disponibilidade de dados está restrita aos Censos Demográficos, realizados a cada decênio e, mesmo quando utilizados, apresentam limitação quanto às emancipações municipais ocorridas nas últimas três décadas³. Os registros administrativos do Ministério do Trabalho e emprego, da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) e do Cadastro Geral de Empregados e Demitidos (CAGED), por sua vez, fornecem estatísticas de trabalho formal em fluxo contínuo, na escala municipal.

A Pesquisa Mensal de Emprego (PME), do IBGE e a Pesquisa de Emprego e Desemprego (PED) realizada pelo DIEESE em parcerias com órgãos estaduais locais, cobrem apenas algumas regiões metropolitanas (RM). A PME atua nas RM de Recife, Salvador, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo e Porto Alegre. E a PED é realizada no Distrito Federal e nas Regiões Metropolitanas de Porto Alegre, Recife, Salvador e Belo Horizonte.

Dessa forma, considera-se que a carência de dados municipais, no período intercensitário, constitua um grande entrave ao planejamento das políticas e ações para geração de emprego e renda e para qualificação da população, pelos gestores municipais.

Lançando mão dos registros administrativos pode-se superar, em parte, a limitação dos dados citada e lançar alguma luz sobre os movimentos conjunturais do

³ O Brasil era, segundo o IBGE, composto por um total de 3.950 municípios, mais o Distrito Federal, em 1970. Em 2005 o Brasil possuía um total de 5.563 municípios mais o Distrito Federal, o que representa uma variação de 40,9%, em três décadas.

mercado de trabalho formal.

Este trabalho utilizou, para cumprir o objetivo proposto, os dados da RAIS e do CAGED e Censos Demográficos. A análise dos dados foi descritiva por meio de tabulações específicas de frequências simples e tabelas cruzadas.

Deve-se ressaltar que a fonte de dados utilizada, por se tratar de registro administrativo, é coletada pelo estabelecimento, podendo, o posto de trabalho ser ocupado por residentes de outros municípios e não exclusivamente do município em análise. Por outro lado, os dados dos Censos Demográficos têm como unidade de coleta o domicílio que reflete o posto de trabalho individual, independente da localização do empreendimento.

A região Norte do estado do Rio de Janeiro e suas transformações socioespaciais

Durante os anos 80 até a primeira metade dos anos 90 do século XX, a economia fluminense foi fortemente impactada pela crise econômica experimentada pela economia brasileira. Contudo, a partir da segunda metade da década, os indicadores sinalizam reversão da crise, apontando um vetor de crescimento no interior, embora a região metropolitana também apresentasse indícios desta reversão (BARRAL NETO; SILVA NETO, 2008).

Em que pese a visível retomada do crescimento, as seis mesorregiões do estado apresentam perfil socioeconômico diferenciado, em virtude de suas características particulares no que diz respeito aos recursos naturais e estrutura produtiva instalada ou potencial.

A economia do Norte Fluminense, baseada na atividade açucareira apresentava como principal pólo o município de Campos dos Goytacazes, configurando os demais municípios como periféricos, tanto em produção como em número de usinas, excetuando São João da Barra, que contava com a pesca e o turismo. Campos possuía representatividade nacional no campo intelectual e cultural, representatividade que pode ser apontada como um dos frutos da atividade canavieira tradicional (SILVA, 2005 [?], p. 3)

A região Norte do Estado, desde a segunda metade da década de 1970, vem passando por transformações produtivas que redefinem os usos do território. Os primeiros impactos decorrem da então incipiente e hoje crescente indústria de exploração e produção de petróleo e gás. A região gradativamente vem migrando de uma atividade exclusivamente agrária, ancorada na cultura canavieira e indústria sucroalcooleira, para uma indústria extrativa mineral cuja cadeia produtiva e características do processo de produção atraem desde empresas transnacionais de grande porte como pequenas e

médias empresas, conforme esclarece Piquet (2004).

Nesse competitivo mundo empresarial o papel central é exercido pelas chamadas operadoras de petróleo (*majors ou oil company*), que constituem um poderoso, seletivo e pequeno grupo de empresas tais como a Shell, a Texaco e a Petrobras. Estas empresas detêm o capital e contratam serviços como os de sísmica, perfuração e produção, de empresas altamente especializadas, que por sua vez também operam em oligopólios internacionais, onde atuam pouco mais de duas empresas no mundo para cada uma das atividades em que se desdobram as etapas anteriormente citadas, dado o nível de sofisticação tecnológica exigido.

As oportunidades das pequenas e médias empresas participarem desse mundo tecnologicamente complexo também existem, por tratar-se de uma miríade de produtos e serviços demandados, que vão desde equipamentos e peças de alta tecnologia até as de confecção relativamente simples, passando por serviços de baixa qualificação e por aqueles de difícil importação (PIQUET, 2004, p. 2).

Uma grande transformação que pode promover uma reestruturação socioespacial do território encontra-se em curso. Desta vez, o cenário será o município de São João da Barra, cuja participação na indústria do petróleo ocorre por meio dos recebimentos dos *royalties* e participações especiais do petróleo produzido na Bacia de Campos. Os primeiros efeitos do empreendimento que promete promover essa transformação já podem ser notados a partir dos dados de emprego formal na região.

Uma análise da evolução da estrutura ocupacional formal dos nove municípios da região Norte fluminense chama atenção para o forte crescimento da participação relativa do emprego formal, na construção civil, em relação ao total de ocupados em São João da Barra. Optou-se por destacar os principais municípios da região e agregar os demais (Conceição de Macabu, São Fidélis, Quissamá, Carapebus, São Francisco de Itabapoana e Cardoso Moreira).

Pelo Gráfico 1, verifica-se que a indústria extrativa mineral, mais especificamente a indústria de produção e exploração de petróleo e gás, instalada majoritariamente em Macaé, apresenta aumento, ainda que ténue, da participação do emprego no setor nos últimos três anos analisados (2007, 2008 e 2009). A participação dos demais municípios nesse setor é irrisória.

A indústria de transformação apresenta leve aumento da participação do emprego formal em Campos dos Goytacazes em 2009 e pequena tendência de aumento em Macaé. Ao contrário, em São João da Barra, o setor encontra-se em forte queda do emprego, decorrente do fechamento de uma usina de produção de açúcar e álcool no município e, ainda da diminuição da mão de obra contratada na única indústria de bebidas instalada no município (Figura 2).

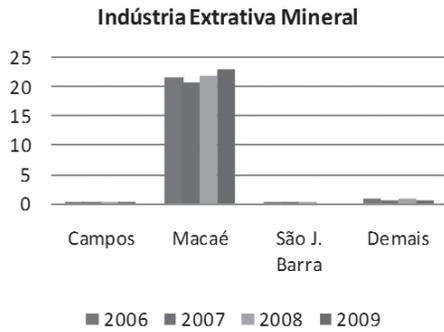


Figura 1 - Participação da ocupação na Indústria extrativa mineral no total da ocupação – mun. Norte Fluminense – 2006 a 2009

Fonte: RAIS/MTE (2006 a 2009)

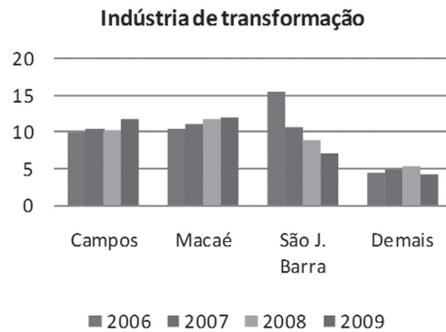


Figura 2 - Participação da ocupação na Indústria de transformação no total da ocupação – mun. Norte Fluminense – 2006 a 2009

Fonte: RAIS/MTE (2006 a 2009)

A construção civil, por sua vez, apresenta comportamento diferenciado em São João da Barra: a participação relativa do emprego em 2006 que era de 7,04% termina 2009 com 27,82%. Essa expansão é decorrente das contratações para a construção do Porto do Açu e não de uma expansão dos empreendimentos imobiliários no município. Observe-se que os primeiros impactos sobre o emprego são concentrados em São João da Barra, não se verificando sinais de aquecimento em Campos dos Goytacazes em decorrência do Porto (Figura 3).

Campos dos Goytacazes, por ser o maior município da região e por concentrar significativa oferta de estabelecimentos de comércio, apresenta evolução neste setor, especialmente a partir de 2007. É provável que o município esteja absorvendo uma demanda derivada dos efeitos multiplicadores da obra do Porto no setor de comércio (Figura 4).

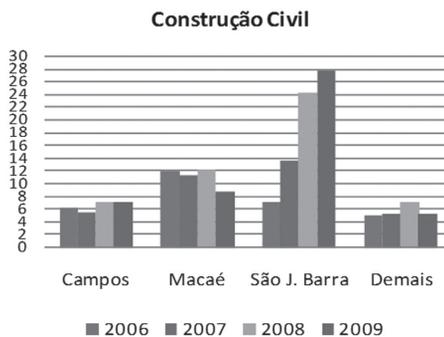


Figura 3 - Participação da ocupação na Construção civil no total da ocupação – mun. Norte Fluminense – 2006 a 2009

Fonte: RAIS/MTE (2006 a 2009)

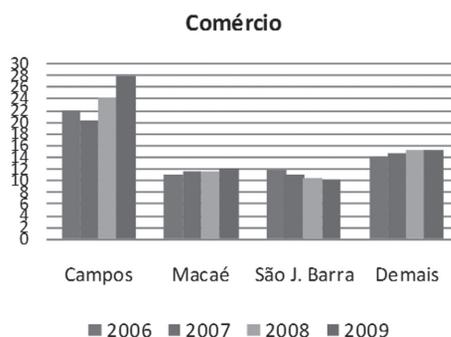


Figura 4 - Participação da ocupação no Comércio no total da ocupação – mun. Norte Fluminense – 2006 a 2009

Fonte: RAIS/MTE (2006 a 2009)

O setor de serviços de forma agregada ainda não aparenta responder aos possíveis impactos da instalação do complexo portuário em São João da Barra. O aumento da participação do emprego formal nesse setor ainda é bastante tímido no município e apresenta queda no último ano, em Campos dos Goytacazes, onde teria maior suporte para acomodar os impactos. Uma análise desagregada do setor será apresentada na próxima seção para o município de São João da Barra (Figura 5).

Embora a administração pública seja um importante gerador de emprego, nos municípios recebedores de *royalties* da região norte fluminense, ela é menos importante nos municípios onde existem outras opções de trabalho. Observa-se a diminuição da participação dessa alternativa em São João da Barra, a partir de 2008, quando já se fazia sentir o efeito dos empregos gerados na obra do complexo portuário do Açú. Por outro lado, nos municípios menores, a participação do emprego da administração pública manteve-se alta e com pouca variabilidade durante o período analisado (Figura 6).

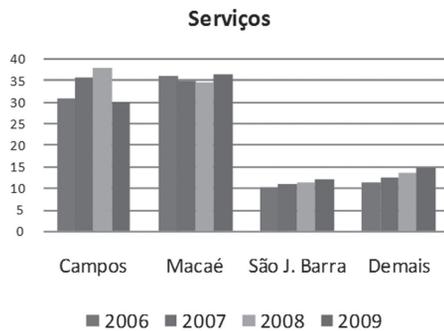


Figura 5 - Participação da ocupação em Serviços no total da ocupação – mun. Norte Fluminense – 2006 a 2009

Fonte: RAIS/MTE (2006 a 2009)

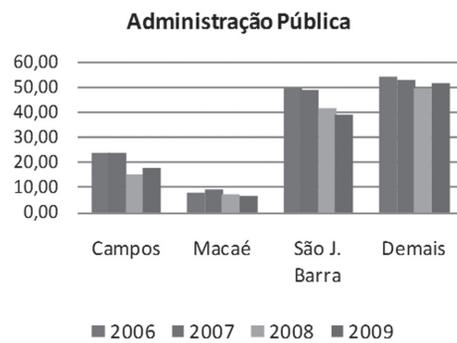


Figura 6 - Participação da ocupação na Administração pública no total da ocupação – mun. Norte Fluminense – 2006 a 2009

Fonte: RAIS/MTE (2006 a 2009)

Apesar de a formação econômica da região não ser objeto de análise deste trabalho, ressalta-se que a importância do emprego na administração pública é relacionada com a contínua perda da importância da agricultura na geração de empregos formais, decorrente do esgotamento da indústria sucroalcooleira na região (Figura 7).

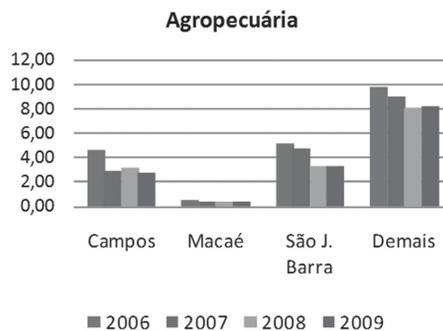


Figura 7- Participação da ocupação em Agropecuária no total da ocupação - mun. Norte Fluminense - 2006 a 2009

Fonte: RAIS/MTE (2006 a 2009)

Dinâmica do emprego formal em São João da Barra

O município de São Francisco de Itabapoana, que fazia parte de São João da Barra, com características predominantemente rurais, emancipou-se na década de 1990. Contudo, São João da Barra conserva, ainda em 2000, 29% da sua população em áreas rurais e este percentual diminui para 27,4% em 2010 (Tabela 1-2).

Tabela 1 - População total, urbana e rural e taxa de ruralização, segundo o período. São João da Barra, RJ, 1970-2010

Anos	Total	Urbana	Rural	Tx. Rural
1970	55.619	9.725	45.894	82.5
1980	54.588	21.066	33.522	61.4
1991	59.561	29.791	29.77	50.0
2000	27.682	19.631	8.051	29.1
2010	32.767	25.715	7.052	27,4

Fonte: IBGE

Em que pese o fraco crescimento populacional na última década, o crescimento médio anual de 1,7% é superior ao verificado em Campos dos Goytacazes e no Estado do Rio de Janeiro. Entretanto, note-se que o crescimento verificado nos municípios diretamente impactados pela atividade petrolífera, foi significativamente superior. Veja-se, por exemplo, o caso de Rio das Ostras, Macaé, Quissamã, Casimiro de Abreu e Carapebus (Tabela 2).

Tabela 2 - População total, e taxa média geométrica de crescimento populacional, unidades geográficas selecionadas, RJ, 2000-2010

	2.000	2.010	
Campos dos Goytacazes	406.989	463.545	1,30
Carapebus	8.666	13.348	4,32
Cardoso Moreira	12.595	12.540	-0,04
Conceição de Macabu	18.782	21.200	1,21
Quissamã	13.674	20.244	3,92
São Fidélis	36.789	37.553	0,21
São Francisco de Itabapoana	41.145	41.357	0,05
Macaé	132.461	206.748	4,45
São João da Barra	27.682	32.767	1,69
Norte Fluminense	698.783	849.302	1,95
Rio das Ostras	36.419	105.757	10,66
Casimiro de Abreu	22.152	35.373	4,68
Estado do Rio	14.391.282	15.993.583	1,06

Fonte: IBGE

A população de São João da Barra tem baixa escolaridade e o município tem sua receita dependente, preponderantemente, do repasse de *royalties* e participações especiais da exploração de petróleo e gás da Bacia de Campos. Em 2011, o montante recebido foi de R\$ 251.489.923,31, segundo dados do <http://inforoyalties.ucam-campos.br/>, significando em valores *per capita*, R\$ 7.675,10.

Durante a maior parte da década de 1990, o emprego formal no município apresentou poucas variações; contudo, nos dois últimos anos verifica-se tendência de declínio do total de ocupados. Os setores mais importantes no período foram: indústria de produtos alimentícios, bebidas e álcool etílico que, até 1997, empregava em média 997 trabalhadores. Este setor, nesta década, constituía-se basicamente de uma usina de álcool e uma fábrica de bebidas. Note-se que, a partir de 1998, o setor apresenta redução drástica do contingente de trabalhadores.

Outro setor importante, na demanda de trabalho no município, é a Administração pública direta e autárquica que empregava, até 1996, em média, 1345 trabalhadores, passando a empregar, a partir de 1997, 825 trabalhadores em média⁴.

A agricultura, silvicultura, criação de animais, extrativismo vegetal apresentam aumento expressivo na década, passando de 28 ocupados, em 1990, para 740, em 1999, mais do que 26 vezes o montante de 1990. Este aumento pode refletir regularização do setor em decorrência de fiscalização, especialmente nas atividades relacionadas à cultura canieira, que, mesmo em fase de esgotamento, ainda guardava certa importância relativa, no município e na região norte.

A faixa litorânea do município se caracteriza por praias de tombos e águas turvas, nas proximidades da foz da bacia hidrográfica do rio Paraíba do Sul, apresentando baixa vantagem comparativa, em termos de paisagem e infraestrutura, relativamente ao litoral Sul do estado. Entretanto, existe certa atividade turística que se caracteriza pela ocupação das residências de uso ocasional, principalmente pela população das cidades vizinhas, com relevante fluxo de Campos dos Goytacazes. Existem ainda pousadas simples e uma colônia de férias de propriedade do Serviço Social do Comércio de Minas Gerais (SESC-MG), que movimenta o setor na alta temporada, finais de semana e feriados prolongados. Contudo, o setor de serviço de alojamento, alimentação, reparação, manutenção, redação gerava, segundo relações formais de trabalho, até a metade da década, a média insignificante de 17 trabalhadores, aumentando para 73 na segunda metade.

O comércio varejista, durante toda a década gerou, em média, 227 empregos, não apresentando tendência definida durante o período.

A construção civil, apesar de ter apresentado crescimento no período, termina a década com apenas 86 empregos formais.

⁴ As prefeituras dos municípios rebedores de *royalties* pela produção e exploração de petróleo e gás da Bacia de Campos, são tradicionalmente importantes empregadores.

Tabela 3 - Ocupados no setor formal segundo setores de atividade econômica por período (1990/1999)

S setores de Atividade Econômica	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Demais setores industriais	330	222	168	202	91	116	189	244	149	162
Indústria de produtos alimentícios, bebidas e álcool etílico	946	971	930	925	958	952	1.008	887	421	381
Serviços industriais de utilidade pública	66	61	69	70	20	12	71	32	5	3
Construção civil	6	24	15	12	36	63	59	57	101	86
Comércio varejista	227	224	154	200	160	195	301	324	250	232
Comércio atacadista	22	25	24	25	25	34	39	48	36	26
Instituições de crédito, seguros e capitalização	61	53	49	56	49	48	26	38	36	34
Com. e administração de imóveis, valores mobiliários, serv. técnico...	34	32	25	33	10	23	12	13	6	19
Transportes e comunicações	43	21	12	72	19	14	18	16	15	9
Serv. de alojamento, alimentação, reparação, manutenção...	133	122	84	118	67	108	109	108	96	71
Serviços médicos, odontológicos e veterinários	3	5	5	4	75	72	70	68	74	68
Ensino	0	0	0	0	0	46	48	37	31	47
Administração pública direta e autárquica	1.328	1.454	1.593	1.253	1.269	1.266	1.255	827	819	830
Agricultura, silvicultura, criação de animais, extrativismo vegetal...	28	38	102	144	256	307	274	362	691	740
OUTR/IGN	46	81	114	137	206	48	33	27	0	0
TOTAL	3.273	3.333	3.344	3.251	3.241	3.304	3.512	3.088	2.730	2.708

Fonte: RAIS/MTE (1990 a 1999)

A análise dos primeiros oito anos dos anos 2000 revela o contínuo declínio da indústria do álcool no município que termina o ano de 2008 com 311 trabalhadores, refletindo o fechamento da usina de açúcar e álcool no final de 2008. O setor é, a partir de 2009, representado de forma significativa apenas pela indústria de bebidas instalada no município.

A pedra fundamental do Complexo Portuário do Açu foi lançada em 27 de dezembro de 2006 e o início das obras ocorreu em outubro de 2007. Assim espera-se que, a partir de 2007, os primeiros reflexos já comecem a aparecer, particularmente nos setores de construção civil e serviços de alojamento e alimentação.

Note-se, pelos dados da Tabela 4 que, já a partir de 2005, a construção civil aumenta seu volume de emprego formal, apresentando, entre 2004 e 2006, crescimento de 295,8%.

Este primeiro impacto reflete, provavelmente, uma política local de incentivo à regularização das atividades, visando fornecer serviços às empresas engajadas nas obras de construção do Porto. O setor confirma sua tendência de crescimento, com aumento do contingente de ocupados, entre 2006 e 2007, da ordem de 110,7% e, entre 2007 e 2008, de 118,2%. O crescimento acumulado entre 2005 e 2008 foi de 400,8%.

Os serviços de alojamento e alimentação cresceram, entre 2005 e 2006, 31%; no período seguinte (2007-2006), 10%, voltando, entre 2007 e 2008, a crescer 31,5%. O setor de comércio varejista que apresenta tendência de crescimento no período, aumentou 17,5% entre 2007 e 2008.

O setor de comércio e administração de imóveis, embora tenha apresentado tendência bastante irregular no período analisado, cresceu nos últimos dois períodos, 13,6 e 26%, respectivamente. Esclarece-se, portanto, que este setor deverá crescer nos

próximos anos, pois, em 2009, a oferta de imóveis para locação e venda aumentou de forma considerável. Além disso, imobiliárias localizadas em Campos dos Goytacazes realizam negócios imobiliários no município. Ressalta-se, entretanto, que os negócios imobiliários no município são comprometidos pela forte inadequação fundiária. É considerável, embora não se obtenha uma medida precisa, o montante de imóveis sem documentação adequada, além da ocupação de terrenos de propriedade da Marinha, cujos documentos de posse não existem ou apresentam restrições quanto à negociação. Muitos dos negócios imobiliários são fechados por meio de contrato *de gaveta*⁵.

A agricultura, silvicultura, criação de animais, extrativismo vegetal, por seu lado, despencaram entre 1999 e 2000 68,8%, mantendo no restante do período uma média de 190 postos de trabalho formais.

No que respeita a administração pública, assiste-se entre 2001 e 2002, a um crescimento de 111,9%, que pode ser atribuído ao aumento de receitas oriundas dos *royalties* do petróleo, sem relação com o empreendimento.

Fica claro pelos dados analisados, que o setor de construção civil foi visivelmente o mais diretamente impactado pelas obras de construção do complexo portuário do Açú.

Tabela 4 - Ocupados no setor formal segundo setores de atividade econômica por período (2000)

Setores	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Demais ramos industriais	63	62	87	88	118	126	151	67	132	150
Indústria têxtil do vestuário e artefatos de tecidos	125	99	115	104	102	118	99	65	30	13
Indústria de produtos alimentícios, bebidas e álcool etílico	409	330	294	286	463	342	371	339	311	245
Construção civil	111	78	78	89	71	258	281	592	1.292	1.590
Comércio varejista	249	304	324	321	381	480	444	440	517	545
Comércio atacadista	16	13	25	23	25	26	27	38	35	34
Instituições de crédito, seguros e capitalização	34	34	31	32	32	35	33	34	32	33
Com. e administração de imóveis, valores mobiliários, serv. técnico...	441	287	34	24	41	28	44	50	63	84
Transportes e comunicações	16	15	7	10	10	10	18	21	61	109
Serv. de alojamento, alimentação, reparação, manutenção, redação...	68	99	126	111	143	145	190	209	277	287
Serviços médicos, odontológicos e veterinários	61	63	65	80	101	101	101	113	126	125
Ensino	34	33	31	26	26	38	29	52	49	56
Administração pública direta e autárquica	749	822	1.742	2.073	2.097	2.012	1.997	2.129	2.211	2.252
Agricultura, silvicultura, criação de animais, extrativismo vegetal...	231	206	193	181	169	173	209	211	176	192
TOTAL	2.607	2.445	3.152	3.448	3.779	3.892	3.994	4.360	5.312	5.715

Fonte: RAIS/MTE (2000-2009)

Em que pese o aumento da geração de empregos formais, o montante em 2009 foi de apenas 5.715 e, em 2010, o total de vínculos ativos segundo relações formais de trabalho foi de 7.397, com aumento de 29% em relação a 2009. Deste total, 1747 vínculos eram no setor de Construção civil, que aumentou em 10% em relação ao ano anterior. Contudo, quando se compara com os dados do Censo Demográfico, que contemplam também os ocupados segundo relações informais de trabalho, estes números se aproximam da metade dos ocupados. Levando-se em conta que os dados da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) são coletados por estabelecimento e os dados do

⁵ Contrato de gaveta é um pacto que não é levado pelas partes integrantes a efeito, ou seja, ao respectivo registro.

Censo são coletados por domicílio, parte dos postos de trabalho formal gerados pode ser ocupada por trabalhadores que não residam no município. Da mesma forma, os dados do Censo podem relacionar trabalhadores que residem no município, mas que efetivamente, trabalhem em outro. Não obstante, os números embora com comparabilidade restrita, podem indicar que existe e persiste no município um nível considerável de informalidade, nas relações de trabalho, sugerindo precarização dos postos de trabalho existentes. Nada parece indicar, até onde os dados nos permitam avaliar, que a situação se reverta em curto prazo, ou durante o tempo de implementação do projeto portuário (Tabela 5).

Tabela 5 - População ocupada, segundo a posição na ocupação. São João da Barra, RJ, 2000-2010

Posição na Ocupação	2000	%	2010	%
Empregados - com carteira de trabalho assinada	2826	27,7	5438	38,3
Empregados - militares e funcionários públicos estatutários	448	4,4	673	4,7
Empregados - outros sem carteira de trabalho assinada	3309	32,4	3883	27,3
Empregadores	118	1,2	270	1,9
Conta própria	3279	32,1	3639	25,6
Não remunerados em ajuda a membro do domicílio	226	1,8	305	2,1
Total	10206	100,0	14208	100,0

Fonte: Censo Demográfico/IBGE

A análise não estaria completa sem uma qualificação dessa mão de obra empregada nos anos (2006, 2007, 2008 e 2009), a partir da percepção dos primeiros impactos das obras do Porto sobre a geração de emprego no município. Note-se que a participação dos três menores níveis educacionais na ocupação formal total se reduz ao longo do tempo. A parcela mais significativa dos ocupados tem ensino médio completo, sendo que, no último ano, a participação deste nível educacional aumentou aproximadamente 2 pontos percentuais. Verifica-se também aumento dessa magnitude na participação dos empregados com curso superior completo (Tabela 6).

Tabela 6 - População ocupada no setor formal, segundo escolaridade por período – São João da Barra - 2006 a 2009

Escolaridade	2006	%	2007	%	2008	%	2009	%
Analfabeto	72	1,8	55	1,3	41	0,8	25	0,4
Até 5ª série incompleta	349	8,7	372	8,5	334	6,3	317	5,5
Até 5ª série completa	545	13,6	526	12,1	530	10,0	501	8,8
6ª a 9ª séries	497	12,4	597	13,7	795	15,0	807	14,1
Fundamental Completo	686	17,2	745	17,1	927	17,5	980	17,1
Médio incompleto	207	5,2	237	5,4	475	8,9	526	9,2
Médio Completo	1.228	30,7	1.324	30,4	1.625	30,6	1.843	32,2
Superior incompleto	66	1,7	101	2,3	134	2,5	123	2,2
Superior Completo	344	8,6	403	9,2	451	8,5	592	10,4
Mestrado	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	0,0
TOTAL	3.994	100,0	4.360	100,0	5.312	100,0	5.715	100,0

Fonte: RAIS/MTE (2006-2009)

Como a administração pública é o principal empregador em 2009, respondendo por 39,4% dos empregos formais no município, é natural que seja este setor que tenha todos os níveis educacionais bem representados. Próximo de 30% daqueles com nível educacional abaixo do ensino médio, 42,3% dos trabalhadores com ensino médio e 63,3% daqueles com escolaridade superior ao ensino médio (superior incompleto e superior completo) estão inseridos na administração pública.

A construção civil assume, a partir de 2006, papel preponderante na estrutura de ocupação e responde, em 2009, por 27,8% dos postos de trabalho formais, destacando-se na inserção dos menos escolarizados no mercado de trabalho formal: 29,2% dos trabalhadores com até 5 anos de estudos; 32,7% dos ocupados com ensino fundamental e 29,3% daqueles que têm o ensino médio completo e finalmente, 8,9% dos que têm escolaridade superior ao ensino médio se encontram inseridos neste setor.

Tabela 7 - População ocupada no setor formal, segundo setores de atividade econômica por escolaridade São João da Barra - 2009

Setores	Até 5ª série	%	Fundamental	%	Médio	%	Acima de médio	%	Total	%
Demais ramos Industriais	92	10,9	46	2,6	20	0,8	1	0,1	159	2,8
Indústria de produtos alimentícios, bebidas e álcool etílico	25	3,0	86	4,8	120	5,1	14	2,0	245	4,3
Serviços industriais de utilidade pública	0	0,0	0	0,0	0	0,0	4	0,6	4	0,1
Construção civil	246	29,2	585	32,7	695	29,3	64	8,9	1590	27,8
Comércio varejista	58	6,9	189	10,6	277	11,7	21	2,9	545	9,5
Comércio atacadista	4	0,5	23	1,3	5	0,2	2	0,3	34	0,6
Instituições de crédito, seguros e capitalização	0	0,0	0	0,0	9	0,4	24	3,4	33	0,6
Com. e administração de imóveis, valores mobiliários, serv. técnico...	7	0,8	16	0,9	50	2,1	11	1,5	84	1,5
Transportes e comunicações	8	0,9	42	2,4	28	1,2	31	4,3	109	1,9
Serv. de alojamento, alimentação, reparação, manutenção...	24	2,8	156	8,7	91	3,8	16	2,2	287	5,0
Serviços médicos, odontológicos e veterinários	21	2,5	21	1,2	48	2,0	35	4,9	125	2,2
Ensino	2	0,2	3	0,2	11	0,5	40	5,6	56	1,0
Administração pública direta e autárquica	245	29,1	552	30,9	1002	42,3	453	63,3	2252	39,4
Agricultura, silvicultura, criação de animais, extrativismo vegetal...	111	13,2	68	3,8	13	0,5	0	0,0	192	3,4
Total	843	100,0	1787	100,0	2369	100,0	716	100,0	5715	100,0

Fonte: RAIS/MTE (-2009)

Considerações finais

Pode-se afirmar, com certeza, que a construção do Complexo Portuário do Açúcar, a partir de 2007, a estrutura de ocupações formais na construção civil em São João da Barra. Por mais que o mercado imobiliário estivesse aquecido pela expansão do crédito imobiliário, e pelas políticas e programas específicos de subsídios, para a população de baixa renda, os efeitos multiplicadores no setor da construção civil em São João da Barra seriam apenas marginais.

Senão toda, mas a maior parte da expansão do emprego, no setor de construção civil no município, é em função direta das obras do Porto e indireta em decorrência das obras de infraestrutura que o município é induzido a realizar: drenagem urbana e

pavimentação são as principais obras públicas que se realizam no momento. Contudo, se pelo menos a metade dos impactos previstos pelos empreendedores se realizar, a prefeitura ainda terá muito que investir em saneamento, escolas, hospitais, qualificação dos serviços etc.

O perfil do emprego deverá ser realmente diversificado se, nos próximos 15 anos, os empreendimentos se concretizarem todos, consolidando um modelo integrado de cidade-porto com agregação de valor nas mercadorias que chegam para os mercados regionais, bem como das mercadorias que se produzirem no entorno para o mercado doméstico e externo.

Na hipótese de o Porto se tornar apenas um terminal privado e privativo para escoamento de minério de ferro sem nenhuma transformação, o empreendimento constituirá com certeza um enclave.

Referências

BARRAL NETO, Jayme Freitas; SILVA NETO, Romeu. Uma nova trajetória para a economia fluminense: inflexão positiva graças ao crescimento do interior. In: FAURÉ, Yves A.; HASENCLEVER, Lia; SILVA NETO, Romeu (Orgs.). *Novos rumos para a economia fluminense: Oportunidades e Desafios do Crescimento do Interior*. Rio de Janeiro: e-papers, 2008.

DIEESE. Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos. 2009. *Pesquisa de Emprego e Desemprego – PED*. Disponível em: <<http://www.dieese.org.br/ped/pedmet.xml>>. Acesso em: 5 ago. 2009.

FIBGE. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia Estatística. *Censos Demográficos*.

FIBGE. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia Estatística. *Pesquisa Nacional de Amostra por Domicílios*. FIBGE: Rio de Janeiro.

HARVEY, David. *Condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 1989.

IBGE. *Pesquisa Mensal de Emprego – PME*. 2009. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/indicadores/trabalhoerendimento/pme_nova/default.shtm>. Acesso em: 5 ago. 2009.

LIMA, Luiz Cruz; BATISTA, Francisca. As primeiras formas portuárias no território cearense. In: LIMA, Luiz Cruz (Org.) *Reestruturação socioespacial: do espaço banal ao espaço da racionalidade técnica*. São Paulo: Annablume, 2006.

MONIÉ, Frédéric; VIDAL, Soraia Maria do S. C. *Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva*. Rio de Janeiro: RAP, 2006.

MONIÉ, Frédéric; SILVA, Gerardo (Orgs.). *A mobilização produtiva dos territórios*. Instituições e logística do desenvolvimento local. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

MTE. Ministério do Trabalho e Emprego. *Cadastro Geral de Empregados e Desempregados-CAGED*. Brasília: MTE.

MTE. Ministério do Trabalho e Emprego. *Relação Anual de Informações Sociais- RAIS*. Brasília: MTE.

PIQUET, Rosélia. Impactos de um setor de alta tecnologia em uma região brasileira – o norte fluminense na era do petróleo. In: *CÓLOQUIO SOBRE TRANSFORMACIONES TERRITORIALES*, 5., 2004, La Plata, Argentina.

SILVA, Gerardo; COCCO, Giuseppe. *Cidades e Portos: os Espaços da Globalização*, Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

SILVA, Leonardo de Carvalho. *Reconfiguração do norte fluminense a partir dos anos 70: A chegada do petróleo e suas conseqüências na dinâmica de crescimento regional*. Disponível em <<http://www.abep.nepo.unicamp.br/docs/anais/outros/4EncNacSobreMigracao/SCII-7.pdf>>. Acesso em: 20 jul. 2010.

Artigo recebido em: 31 jul. 2012

Aceito para publicação em: 4 set. 2012