



**INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E
TECNOLOGIA DO TOCANTINS
CAMPUS DE PALMAS
CURSO SUPERIOR DE TECNOLOGIA EM GESTÃO
PÚBLICA**

THALLYTA TEIXEIRA SILVA

**FERROVIA NORTE-SUL: CRESCIMENTO ECONÔMICO DO DISTRITO
DE LUZIMANGUES EM PORTO NACIONAL - TO**

PALMAS - TO

2016

THALLYTA TEIXEIRA SILVA

FERROVIA NORTE-SUL: CRESCIMENTO ECONÔMICO DO DISTRITO
DE LUZIMANGUES EM PORTO NACIONAL - TO

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado à Banca Examinadora do
CST em Gestão Pública como exigência
final para obtenção do grau Superior
Tecnólogo em Gestão Pública – Instituto
Federal do Tocantins.

Orientadora: Prof.^a Ma. Andreia Cristina
Guimarães Cantuária Lucini.

PALMAS - TO

2016

FERROVIA NORTE-SUL: CRESCIMENTO ECONÔMICO DO DISTRITO
DE LUZIMANGUES EM PORTO NACIONAL - TO

THALLYTA TEIXEIRA SILVA

Aprovado em ____/____/____.

BANCA EXAMINADORA:

Prof.^a Ma. Andreia Cristina Guimarães Cantuária Lucini
Orientador

Prof.^a Ma. Ana Carolina Nogueira Falcão

Prof. Me. Robleik Barbosa

Silva, Thallyta Teixeira

Ferrovia Norte-Sul: Crescimento Econômico do Distrito de Luzimangues em Porto Nacional-TO / Thallyta Teixeira Silva – Palmas, 2016.
110 f.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação Tecnológica em Gestão Pública) - Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Tocantins – Campus Palmas, 2016.

Orientador: Prof.^a Ma. Andreia Cristina Guimarães Cantuária Lucini

1. Distrito de Luzimangues. 2. Ferrovia Norte-Sul. 3. Crescimento Econômico. I. Título.

Dedico este trabalho aos meus pais, Otávio Fernandes da Silva e Esmeraldina Teixeira de Brito e a todas as pessoas que me deram força e ânimo para continuar lutando pelos meus objetivos, em especial à Rayrton Jonh de Souza Barbosa Rodrigues que me deu todo apoio e ajuda.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus por todas as bênçãos concedidas na minha vida.

Aos meus pais, pela força para trilhar o meu caminho.

À minha orientadora Andreia Cristina Guimarães Cantuária Lucini, pela orientação e aprendizagem, ensino, paciência, compreensão e confiança em mim depositada.

À professora Laura Pita, por toda sua sabedoria, carinho, conhecimento e ajuda proporcionada.

O professor Joseane Granja Junior de Menezes por toda aprendizagem e conhecimento possibilitado durante curso.

Aos professores Ana Caroline e Robleik, os quais me deram a honra de estarem presentes na Banca Examinadora.

RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo discutir o crescimento econômico regional no Distrito de Luzimangues devido à vinda da Ferrovia Norte-Sul. Nessa pesquisa se utiliza como referências nacionais duas Ferrovias: FVM e FCA e a Plataforma Multimodal de Anápolis. A pesquisa qualitativa tem como estudo de caso a Ferrovia Norte-Sul (FNS), utilizando a aplicação de questionário em todas as empresas no Distrito de Luzimangues dos mais diversos segmentos. As respostas obtidas foram separadas por setores. Também foram realizadas entrevistas com os responsáveis pelas empresas instaladas no Porto Multimodal. A análise dos resultados obtidos através do questionário foi de suma importância para detectar o crescimento econômico regional.

Palavras chave: Distrito de Luzimangues. Ferrovia Norte-Sul. Crescimento Econômico.

ABSTRACT

This paper aims to discuss regional economic growth in Luzimangues District due to the coming of the North South In this research is used as a national reference two Railways: FVM and FCA and Multimodal Platform Anapolis. Qualitative research is to study if the Ferrovia Norte-Sul (FNS), using the application questionnaire in all companies in Luzimangues District of different segments. The responses were separated in sectors. Interviews were also conducted with the heads of the companies located in the Port Multimodal. The results obtained from the questionnaire was of paramount importance to detect regional economic growth.

Keywords: District Luzimangues. North South Railway. Economic Growth.

ABREVIATURAS E SIGLAS

ALL – América Latina Logística

ANTT – Agência Nacional de Trânsito e Transportes

BAPON – Base de Porto Nacional

CNT – Confederação Nacional do Transporte

CCO – Corredor Centro-Oeste

CEASA – Central de Abastecimento ou Central Estadual de Abastecimento

cf. – confronto

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte

EADI – Estação Aduaneira do Interior

EFVM – Ferrovia Vitória e Minas

e.g.- *exempli gratia* (por exemplo)

ENT.X – entrevistado X

FIEG – Federação das Indústrias do Estado de Goiás

FCA – Ferrovia Centro-Atlântica S.A.

FNS – Ferrovia Norte-Sul

ICMS – Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços

IFTO – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Tocantins

MRS – Malha Regional Sudeste

PIB – Produto Interno Bruto

PLM – Plataformas Logísticas Multimodais

PLMG – Plataforma Logística Multimodal de Anápolis – GO

PDDS-PN - Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável de Porto Nacional

SENAI – Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial

SEPLAN – Secretaria de Planejamento do Estado do Tocantins

SESI – Serviço Social da Indústria

UFT – Universidade Federal do Tocantins

VALE – Companhia Vale do Rio Doce

VALEC – VALEC Engenharia, Construção e Ferrovia S.A.

ZFM – Zona Franca de Manaus

GRÁFICOS

Gráfico 1 – Período das empresas instaladas no Distrito de Luzimangues.

Gráfico 2 – Quantidade de funcionários na empresa.

Gráfico 3 – Motivo das empresas se instalarem no Distrito de Luzimangues.

Gráfico 4 – Lucro das empresas.

Gráfico 5 – Crescimento e desenvolvimento no Distrito de Luzimangues.

Gráfico 6 – Influência do Polo Industrial no Distrito de Luzimangues.

Gráfico 7 – Grau de relevância.

Gráfico 8 – Polo Industrial.

Gráfico 9 – Geração de emprego.

Gráfico 10 – Período das empresas instaladas no Distrito de Luzimangues.

Gráfico 11 – Quantidade de funcionários na empresa.

Gráfico 12 – Motivo das empresas se instalarem no Distrito de Luzimangues.

Gráfico 13 – Lucro das empresas.

Gráfico 14 – Crescimento e desenvolvimento no Distrito de Luzimangues.

Gráfico 15 – Influência do Polo Industrial no Distrito de Luzimangues.

Gráfico 16 – Grau de relevância.

Gráfico 17 – Polo Industrial.

Gráfico 18 – Geração de emprego.

Gráfico 19 – Período das empresas instaladas no Distrito de Luzimangues.

Gráfico 20 – Quantidade de funcionários na empresa.

Gráfico 21 – Motivo das empresas se instalarem no Distrito de Luzimangues.

Gráfico 22 – Lucro das empresas.

Gráfico 23 – Crescimento e desenvolvimento no Distrito de Luzimangues.

Gráfico 24 – Influência do Polo Industrial no Distrito de Luzimangues.

Gráfico 25 – Grau de relevância.

Gráfico 26 – Polo Industrial.

Gráfico 27 – Geração de emprego.

Gráfico 28 – Período das empresas instaladas no Distrito de Luzimangues.

Gráfico 29 – Quantidade de funcionários na empresa.

Gráfico 30 – Motivo das empresas se instalar no Distrito de Luzimangues.

Gráfico 31 – Lucro das empresas.

Gráfico 32 – Crescimento e desenvolvimento no Distrito de Luzimangues.

Gráfico 33 – Influência do Polo Industrial no Distrito de Luzimangues.

Gráfico 34 – Grau de relevância.

Gráfico 35 – Polo Industrial.

Gráfico 36 – Geração de emprego.

Gráfico 37 – Período das empresas instaladas no Distrito de Luzimangues.

Gráfico 38 – Quantidade de funcionários na empresa.

Gráfico 39 – Motivo das empresas se instalar no Distrito de Luzimangues.

Gráfico 40 – Lucro das empresas.

Gráfico 41 – Crescimento e desenvolvimento no Distrito de Luzimangues.

Gráfico 42 – Influência do Polo Industrial no Distrito de Luzimangues.

Gráfico 43 – Grau de relevância.

Gráfico 44 – Polo Industrial.

Gráfico 45 – Geração de emprego.

Gráfico 46 – Período das empresas instaladas no Distrito de Luzimangues.

Gráfico 47 – Quantidade de funcionários na empresa.

Gráfico 48 – Motivo das empresas se instalar no Distrito de Luzimangues.

Gráfico 49 – Lucro das empresas.

Gráfico 50 – Crescimento e desenvolvimento no Distrito de Luzimangues.

Gráfico 51 – Influência do Polo Industrial no Distrito de Luzimangues.

Gráfico 52 – Grau de relevância.

Gráfico 53 – Polo Industrial.

Gráfico 54 – Geração de emprego.

ILUSTRAÇÕES OU FIGURAS

Figura 1 – Mapa das ferrovias brasileiras.

Figura 2 – Mapa da Ferrovia Vitória Minas em 1985.

Figura 3 – Traçado atual da Ferrovia Vitória Minas.

Figura 4 – Abrangência territorial da Ferrovia Centro-Atlântica.

Figura 5 – Trecho da FNS com ampliação prevista, em direção ao extremo sul do Brasil.

Figura 6 – Mapa dos loteamentos que existiam antes do PDDS_PN 2006.

Figura 7 – Pátio da FNS em Porto Nacional/Luzimangues/Palmas.

QUADROS

Quadro 1 – Resumo das características da EFVM.

Quadro 2 – Resumo das Características da malha FCA.

TABELAS

Tabela 1 – Taxa Média Anual de Crescimento do PIB, Espírito Santo e Brasil (1939-2004) – em porcentagem (%).

Tabela 2 – Período das empresas instaladas no Distrito de Luzimangues.

Tabela 3 – Quantidade de funcionários na empresa.

Tabela 4 – Motivo das empresas se instalar no Distrito de Luzimangues.

Tabela 5 – Lucro das empresas.

Tabela 6 – Crescimento e desenvolvimento no Distrito de Luzimangues.

Tabela 7 – Influência do Polo Industrial no Distrito de Luzimangues.

Tabela 8 – Grau de relevância.

Tabela 9 – Polo Industrial.

Tabela 10 – Geração de emprego no Distrito de Luzimangues.

Tabela 11 – Período das empresas instaladas no Distrito de Luzimangues.

Tabela 12 – Quantidade de funcionários na empresa.

Tabela 13 – Motivo das empresas se instalar no Distrito de Luzimangues.

Tabela 14 – Lucro das empresas.

Tabela 15 – Crescimento e desenvolvimento no Distrito de Luzimangues.

Tabela 16 – Influência do Polo Industrial no Distrito de Luzimangues.

Tabela 17 – Grau de relevância.

Tabela 18 – Polo Industrial.

Tabela 19 – Geração de emprego no Distrito de Luzimangues.

Tabela 20 – Período das empresas instaladas no Distrito de Luzimangues.

Tabela 21 – Quantidade de funcionários na empresa.

Tabela 22 – Motivo das empresas se instalar no Distrito de Luzimangues.

Tabela 23 – Lucro das empresas.

Tabela 24 – Crescimento e desenvolvimento no Distrito de Luzimangues.

Tabela 25 – Influência do Polo Industrial no Distrito de Luzimangues.

Tabela 26 – Grau de relevância.

Tabela 27 – Polo Industrial.

Tabela 28 – Geração de emprego no Distrito de Luzimangues.

Tabela 29 – Período das empresas instaladas no Distrito de Luzimangues.

Tabela 30 – Quantidade de funcionários na empresa.

Tabela 31 – Motivo das empresas se instalar no Distrito de Luzimangues.

Tabela 32 – Lucro das empresas.

Tabela 33 – Crescimento e desenvolvimento no Distrito de Luzimangues.

Tabela 34 – Influência do Polo Industrial no Distrito de Luzimangues.

Tabela 35 – Grau de relevância.

Tabela 36 – Polo Industrial.

Tabela 37 – Geração de emprego no Distrito de Luzimangues.

Tabela 38 – Período das empresas instaladas no Distrito de Luzimangues.

Tabela 39 – Quantidade de funcionários na empresa.

Tabela 40 – Motivo das empresas se instalar no Distrito de Luzimangues.

Tabela 41 – Lucro das empresas.

Tabela 42 – Crescimento e desenvolvimento no Distrito de Luzimangues.

Tabela 43 – Influência do Polo Industrial no Distrito de Luzimangues.

Tabela 44 – Grau de relevância.

Tabela 45 – Polo Industrial.

Tabela 46 – Geração de emprego.

Tabela 47 – Período das empresas instaladas no Distrito de Luzimangues.

Tabela 48 – Quantidade de funcionários na empresa.

Tabela 49 – Motivo das empresas se instalar no Distrito de Luzimangues.

Tabela 50 – Lucro das empresas.

Tabela 51 – Crescimento e desenvolvimento no Distrito de Luzimangues.

Tabela 52 – Influência do Polo Industrial no Distrito de Luzimangues.

Tabela 53 – Grau de relevância.

Tabela 54 – Polo Industrial.

Tabela 55 – Geração de emprego.

Sumário

INTRODUÇÃO	16
CAPÍTULO 1 - Crescimento Econômico Regional, um breve histórico e panorama das Ferrovias no Brasil.....	20
1.1 Ferrovia Vitória e Minas	23
1.2 Ferrovia Centro-Atlântica S.A.	27
1.3 Ferrovia Norte-Sul	30
CAPITULO 2 - A Diferenciação entre Crescimento Econômico e Desenvolvimento Econômico.....	34
CAPITULO 3 - Plataformas Logísticas Multimodais	36
3.1 Plataforma Logística Multimodal de Anápolis (GO), Brasil.	36
CAPITULO 4 - Impactos da FNS na PLM no Município de Porto Nacional - TO	39
4.1 Porto Nacional, em particular especulação imobiliária no Distrito Luzimangues.....	39
4.2 Crescimento regional no Distrito de Luzimangues.....	42
CAPITULO 5 - Análise de Crescimento Regional no Distrito de Luzimangues	45
5.1 Resultados obtidos pelo questionário aplicado no setor empresarial de material de construção.	46
5.2 Resultados obtidos pelo questionário aplicado no setor empresarial alimentício.....	54
5.3 Resultados obtidos pelo questionário aplicado no setor empresarial de veículos em geral.	61
5.4 Resultados obtidos pelo questionário aplicado no setor empresarial de atendimento pessoal.....	68
5.5 Resultados obtidos pelo questionário aplicado no setor empresarial diverso.....	75
5.6 Análise Geral	82
CAPITULO 6 - Análise das entrevistas nas empresas instalada no Pátio de Integração Multimodal / Terminal de Porto Nacional.	90
6.1 Resultados obtidos pela entrevista aplicada na empresa NORCHIP.	90
6.2 Resultados obtidos pela entrevista aplicada na empresa RAÍZEN.	92
6.3 Resultados obtidos pela entrevista aplicada na empresa PETROBRAS E VALE.	93
6.3.1 Empresa PETROBRAS:.....	93
6.3.2 Empresa VALE	93
CONCLUSÃO.....	94
REFERÊNCIAS	97
APÊNDICE A – Questionário	103
APÊNDICE B – Entrevista.....	108

INTRODUÇÃO

A Ferrovia Norte-Sul é uma ferrovia longitudinal brasileira. As obras da ferrovia iniciaram-se em 1987, durante o governo do presidente José Sarney (1985-1990). Foi concebida sob o propósito de ampliar e integrar o sistema ferroviário brasileiro. Atualmente encontra-se o trecho no Distrito de Luzimangues no Município de Porto Nacional, Açaíândia – MA até Belém – PA, também perpassa por Anápolis – GO chegando a Estrela D'Oeste – SP.

O presente estudo pretende avaliar que tipo de crescimento econômico o Porto Multimodal poderá trazer para o Distrito de Luzimangues localizado em Porto Nacional no Estado do Tocantins devido a construção da Ferrovia Norte-Sul.

Para tanto se faz necessário verificar, a partir da revisão da literatura, os seguintes objetivos específicos:

- Caracterizar a importância da Ferrovia Norte-Sul no contexto brasileiro.
- Descrever as características econômicas anterior e posterior a chegada da Ferrovia Norte-Sul.
- Analisar o impacto econômico que a Ferrovia Norte-Sul trouxe para o Distrito de Luzimangues.

A partir do alcance destes objetivos, propõe-se a seguinte estruturação em capítulos da pesquisa que foi realizada no Distrito de Luzimangues:

No capítulo I será abordado a temática que fala sobre o crescimento econômico regional das ferrovias no Brasil, onde iremos contextualizar a respeito dos transportes Ferroviários de Cargas no Brasil, abordando sobre as Ferrovias Vitória e Minas, Ferrovia Centro-Atlântica e Ferrovia Norte-Sul.

A razão que motivou-me à escolher a Ferrovia Vitória e Minas, é devido ela estar ativa desde 1904 em pleno funcionamento, atendendo os estados Minas Gerais e Espírito Santo. De acordo com a VALE (2015) a Ferrovia Vitória e Minas trouxe grande desenvolvimento para as comunidades e para a mineração brasileira, transporta grandes cargas e passageiros de forma segura e até hoje vem se modernizando. Portanto, esta será utilizada na monografia como exemplo de ferrovia que deu certo e modelo para o setor ferroviário como meio de transporte

de notável investimento e mostra que assim como aconteceu com a FVM poderá ocorrer com a FNS.

De acordo com a VALE (2015) a conexão da Ferrovia Centro-Atlântica com a Ferrovia Vitória e Minas é a missão de desenvolver um corredor de exportação e importação moderno, seguro e produtivo, juntamente com a interligação do complexo portuário de Tubarão e outros portos do Espírito Santo, assegurando a concorrência aos clientes através de um corredor de transporte de produtos, siderúrgicos, construção e entres outros, a qual proporciona um transporte seguro e rápido de produtos diversos. A FCA Foi escolhida por ser uma ferrovia modelo no quesito de atingir os objetivos logísticos e a grande influência econômica gerada na região em que ela se localiza.

Referente os transportes ferroviários citados logo acima (Ferrovia Vitória e Minas e Ferrovia Centro-Atlântica), será apresentado um breve histórico de sua trajetória nos estados, a importância e o que contribuiu para o crescimento econômico até os dias atuais. Esses modais revelam maiores eficiência e menor custo em relação ao modal rodoviário, apresentando-se, portanto como alternativa mais econômica para o transporte de cargas de longas distâncias.

No capítulo II se fará um breve relato dos conceitos de crescimento econômico, os quais é de suma importância perceber a distinção entre eles. Já no capítulo III trata sobre a Plataforma Logística Multimodal Brasileira, que se localiza no estado de Goiás, no município de Anápolis. A escolha da mesma recai sobre o fato de ser considerada a principal cidade industrial e centro logístico do Centro-Oeste brasileiro e com futura unificação entre ela e a FNS, há perspectiva de gerar crescimento econômico nacional. Também será descrito sobre os índices de crescimento que essa plataforma gerou após sua implantação nesta região.

De acordo com SILVA (2012) o projeto da Plataforma Multimodal de Goiás tem como objetivo aproveitar a localização geográfica do Estado e seu importante papel na roteirização do transporte da região Sul, para o Norte, e também do Oeste para o Leste; o empreendimento terá ligação com duas ferrovias, a Centro-Atlântica e o quilômetro zero da Ferrovia Norte-Sul. Por esse motivo a escolha da PLMG foi de suma importância para mostrar como será o processo logístico no Brasil, a integração com outros meios de transporte, surgindo um processo evolutivo logístico brasileiro, com a oportunidade de otimização nos processos logístico nacional, tornando essencial para o desenvolvimento e crescimento do país (SILVA, 2013).

Para uma melhor compreensão o presente trabalho foi elaborado através de uma pesquisa qualitativa, realizada por meio de um modelo de protocolo de estudo de caso para a coleta de dados, denominado uma estratégia de pesquisa que busca examinar um fenômeno

contemporâneo dentro de seu contexto.

A pesquisa de cunho qualitativo exigem a realização de entrevistas, quase sempre longas e semiestruturadas. Nesses casos, a definição de critérios segundo os quais serão selecionados os sujeitos que vão compor o universo de investigação é algo primordial, pois interfere diretamente na qualidade das informações a partir das quais será possível construir a análise e chegar à compreensão mais ampla do problema delineado (DUARTE, 2002, p. 141).

Souza (apud Teixeira, 2003) afirma que é um estudo aprofundado do objetivo selecionado, é a compreensão de bases de possível generalização para outros objetivos, em outros contextos, que se assemelham com o objetivo estudado. Assim, para obtenção dos resultados, a pesquisa foi subdividida em fases:

Na primeira fase, realizou-se pesquisa bibliográfica, ou seja, pesquisa documental em artigos científicos, revistas especializadas, publicações da área, *sites* etc., bem como pesquisa documental junto à Secretaria de Planejamento do Estado do Tocantins (SEPLAN), que disponibilizou todas as informações necessárias ao bom desempenho da pesquisa, proporcionando fácil acesso aos colaboradores e aos documentos solicitados, referentes à Ferrovia Norte-Sul. Como descreve Bervian e Cervo (1996, p. 60) “a pesquisa bibliográfica é o meio de formação por excelência [...]”. Como resumo de assunto, constitui geralmente o primeiro passo de qualquer pesquisa científica.

Logo em seguida, consistiu-se do levantamento de dados através da realização da aplicação de questionário no setor comercial do Distrito de Luzimangues. A metodologia utilizada para análise da aplicação dos questionários nas empresas foi o estudo de caso, realizado em 82 empresas, das quais apenas 3 empresários não se dispuseram a respondê-lo, alegando falta de tempo e/ou desinteresse. O questionário elaborado seguiu um roteiro conforme modelo em Apêndice A.

Conforme Gil (1996), entende-se que o questionário constitui o meio mais rápido e barato de obtenção de informações, além de não exigir treinamento de pessoal e garantir o anonimato; reconhece, entretanto, o autor referenciado que o formulário constitui na contemporaneidade a técnica mais adequada nas pesquisas de opinião e de mercado. Por outro lado Fachin (2005), na aplicação do formulário a assistência do pesquisador é imprescindível ao pesquisado; logo estabelece um contato pessoal – face de ambas as partes.

Também foi realizada entrevista com o setor empresarial ligada à Plataforma Multimodal, dentre eles: NORCHIP, RAIZEN, PETROBRAS e VALE. Valeu-se de entrevistas semiestruturadas – aquelas em que o entrevistador aborda uma relação de questões a serem preenchidas –, com os gestores das empresas instaladas no Distrito de Luzimangues em função

da construção da FNS. A entrevista elaborada seguiu um roteiro conforme modelo em Apêndice B. Pois, segundo Babbie (1999), pesquisas de levantamento podem ser utilizadas com objetivo de descrever ou entender relações observadas em uma população.

Por último será abordada a sequência dos capítulos V e VI que enfatiza os resultados e discussões deste trabalho, e partiu-se para a tabulação e análise dos dados coletados, em consonância com o referencial teórico, resultando em informações precisas sobre a pesquisa realizada no Distrito de Luzimangues.

CAPÍTULO 1

Crescimento Econômico Regional, um breve histórico e panorama das Ferrovias no Brasil

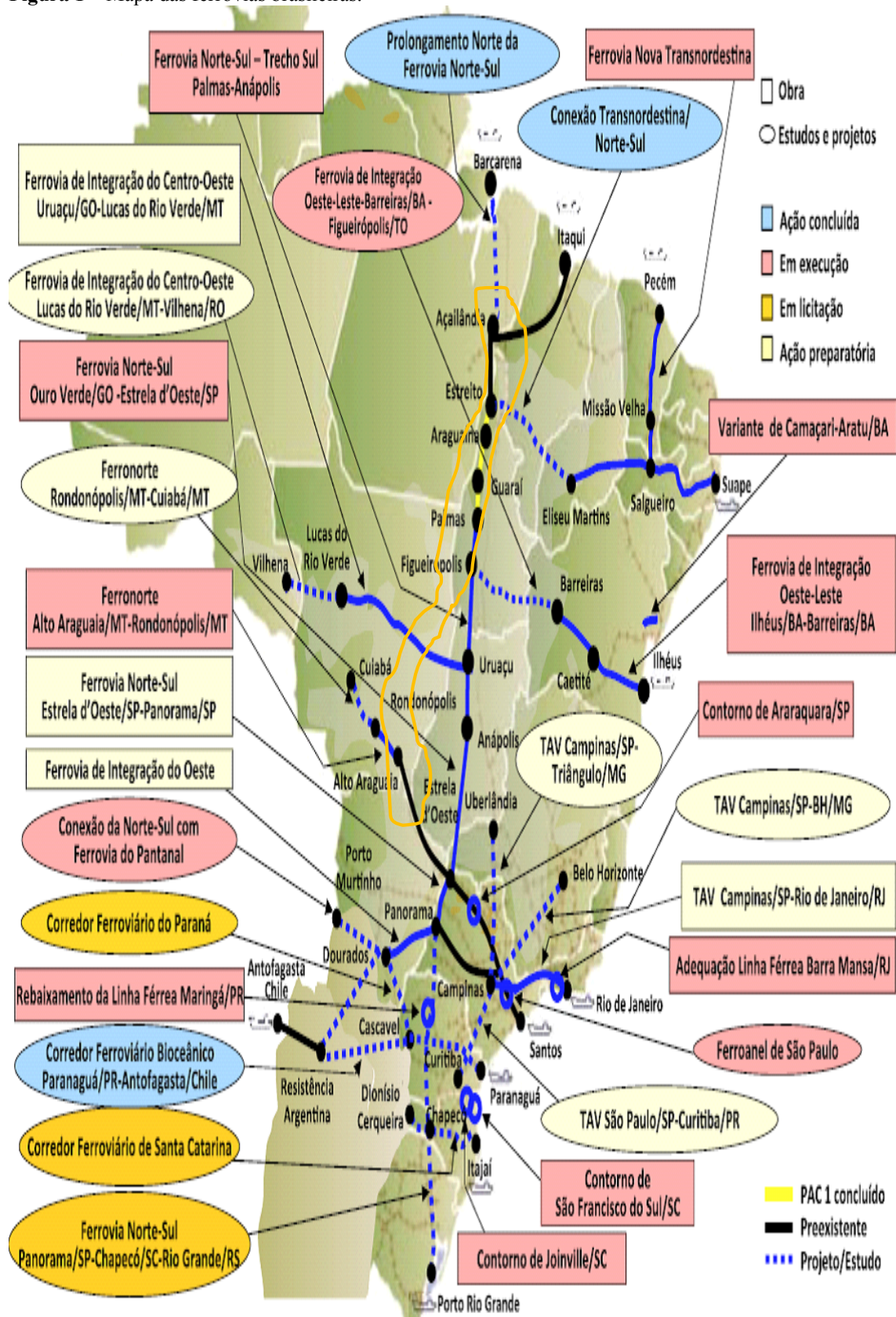
O transporte ferroviário no Brasil teve sua implantação e princípio de desenvolvimento após a Independência, particularmente na Regência do Padre Diogo Feijó, quando surgiu no governo e no meio empresarial brasileiro a ideia de dotar o país de ferrovias – o novo e revolucionário sistema de transporte. Na ocasião, a ferrovia apontava como única alternativa viável em termos de rapidez, facilidade e menor custo, conforme descreve Nilson (1983).

Já no final do século XX, segundo Costa (2009) foi no governo do Presidente José Sarney (1985 a 1990) que a Ferrovia Norte-Sul (FNS) foi proposta, com a intenção de realizar a integração do Brasil, de norte a sul. Como explica Oliveira (2014), foi nos governos dos presidentes Luís Inácio Lula da Silva (2003 a 2010) e Dilma Rousseff (2011 a 2015) que a construção da FNS teve maior estímulo, contando com o incentivo da Federação das Indústrias do Estado de Goiás (FIEG).

De acordo com Oliveira (2014) a malha ferroviária brasileira moderna permite a conexão entre diversos portos do litoral. Tal característica, associada à modernização do sistema por parte das concessionárias autorizadas a operacionalizar a malha ferroviária, faz com que as ferrovias surjam como alternativa complementar ao transporte rodoviário de cargas, favorecendo o escoamento de graneis agrícolas, produtos industrializados, carga geral e contêineres, dentre outros. Nesse contexto, a FNS assume grande importância, não apenas para o desenvolvimento socioeconômico das regiões cortadas pela por ela, mas de todo o país (OLIVEIRA, 2014).

A figura 1 ilustra o panorama atual de todas as ferrovias existentes e em fase de implantação no Brasil (etapas distintas, conforme legendas), com destaque para a FNS (em amarelo, ao centro):

Figura 1 – Mapa das ferrovias brasileiras.



Fonte: Secretaria de Planejamento do Estado do Tocantins (SEPLAN), 2013.

As ferrovias brasileiras tem sido de suma importância, servido de forma estratégica para a integração do território nacional, porém, de acordo com a CNT (2011, p.10): “É importante frisar que, mesmo com a concessão das ferrovias, permanece a responsabilidade do governo em promover a expansão da malha ferroviária nacional, assim como a resolução dos problemas relacionados ao setor”.

Segundo Freitas (apud LANG, 2007) o modo ferroviário é mais eficaz para transporte de longas distâncias, sendo de fundamental importância para o Brasil, principalmente para conduzir minérios e graneis, atraindo o crescimento econômico do país voltado para as exportações e produção agrícola com baixo custo no trajeto.

De acordo com Novaes (2004) o transporte ferroviário é mais eficiente em termos de consumo de combustível e de outros custos operacionais diretos; as vantagens da ferrovia em relação à rodovia vão se tornando mais relevantes na medida em que a distância a ser percorrida aumenta, esse setor proporciona uma corrente de fluxo das mercadorias de forma eficaz, reduz o tempo de deslocamento e o custo operacional, e proporciona um aumento na qualidade de atendimento ao cliente final.

Informa Fiocca (apud LANG, 2007), que com este sistema de transporte os custos de longa distância poderão ser reduzidos, incentivando assim os investimentos produtivos ao longo do trajeto da FNS e impulsionando o crescimento econômico da região centro-norte do país. Entretanto, no Brasil, até os dias de hoje o setor predominante é o rodoviário, já que a matriz de transporte está dividida da seguinte forma: 24% ferroviário, 14% aquaviário e 62% rodoviário conforme descreve Fiocca (2005).

Em sua opinião Fiocca (apud LANG, 2007) aponta que, são altos os custos fixos, tais como conservação da via permanente, cargas e descargas, operação das estações, e em casos de via eletrificada de uma ferrovia, a sua alimentação de energia; além disso, despesas com lubrificantes e manutenções variam de acordo com a distância percorrida, constituindo despesas de valores.

Para Novaes (2004) faz-se necessária a existência de terminais (centros logísticos) e plataformas logísticas, que possam dar celeridade ao processo em áreas anexas aos portos concentradores e alimentadores, de forma que agregue valor ao produto transportado, através de suas instalações ou serviços oferecidos.

Diz Dubke (et al. 2004) que a infraestrutura logística multimodal reúne especialmente os transportes modais rodoviários e ferroviários, e tem uma fundamental importância na qualificação de portos concentrados de cargas. Um terminal portuário que apresente interface

com outras modalidades de transporte, numa relação de interdependência, é a tendência para que seja possível atender ao grande fluxo de escoamento de mercadorias e às necessidades dos dias atuais.

1.1 Ferrovia Vitória e Minas

De acordo com Teixeira (2012) a construção da Ferrovia Vitória e Minas (FVM) iniciada no século XX, é uma das poucas que até hoje é considerada, no Brasil, como um fator determinante para a alteração da paisagem da região. Na época de sua inauguração realizou vários transportes de mercadorias e também houve um fluxo migratório sazonal ou definitivo – grandemente ampliado, seja pela formação de novos núcleos urbanos. Portanto, a construção da linha férrea “não só atendeu às necessidades de transporte da vasta área, como contribuiu para o processo de colonização” (ROSA, 1976 p. 15).

Descreve Carneiro (2011) que o primeiro trecho foi inaugurado pelos ingleses no dia 13 de maio de 1904, com trajeto de 29 Km, além das primeiras estações ferroviárias, tendo às suas margens as baías de Vitória, São Carlos, Porto Velho e Alfredo Maia.

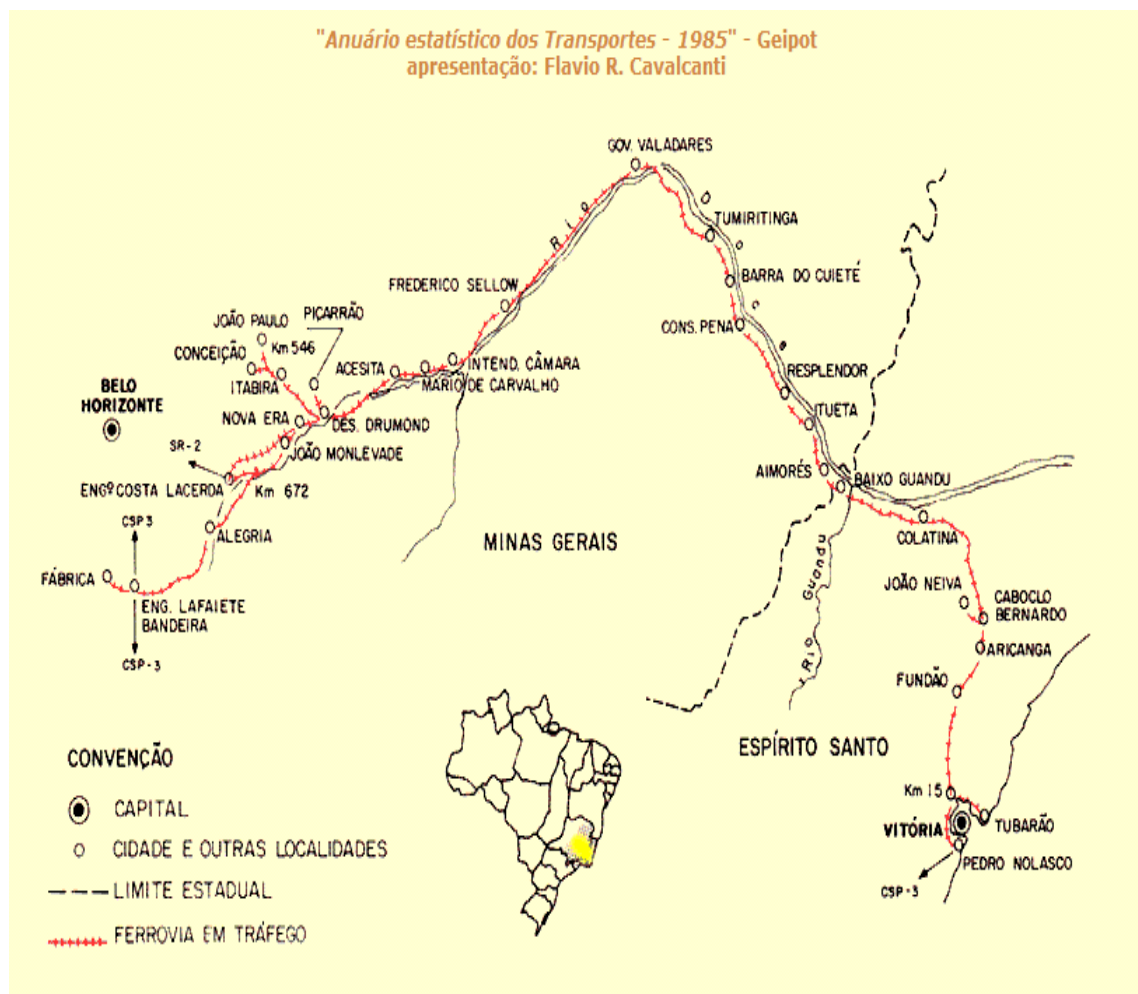
Houve um crescimento muito rápido ao longo do trecho ligando o litoral do Espírito Santo ao interior de Minas Gerais, sendo a Ferrovia de Vitória e Minas (FVM), importante fator de crescimento econômico e urbano das regiões percorridas, contribuindo com a exploração de produtos agrícolas e, depois, de riquezas minerais. (ROSA 1998 apud TEIXEIRA e RIBEIRO, 2012).

Por sua vez, Carneiro (2011 apud ANTT 2004) explica que a Vale, no ano de 1997 em 27 de junho, através de um contrato firmado com a União, tinha como concessão a exploração dos serviços de transporte ferroviário de cargas e passageiros, concedido pela Estrada de Ferro Vitória a Minas. Essa licença foi realizada pelo Decreto Presidencial de 27/06/97, publicado no Diário Oficial da União de 28/06/97.

Nos dias atuais, a EFVM conta com cerca de 110 apoios, entre estações e paradas. A estrada tem uma malha ferroviária de aproximadamente 900 Km (cf. figura 3), o que representa 3,1% das linhas férreas brasileiras, e é responsável por 40% das mercadorias transportadas em nosso país (GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO, 2014a).

Na figura 2, segue imagem do traçado da FVM, datado de 1985:

Figura 2 – Mapa da Ferrovia Vitória Minas em 1985.



Fonte: Viação Férrea Centro-Oeste (VFCO) – Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), 2014.

O Quadro abaixo informa de forma resumida, as características da Ferrovia Vitória a Minas.

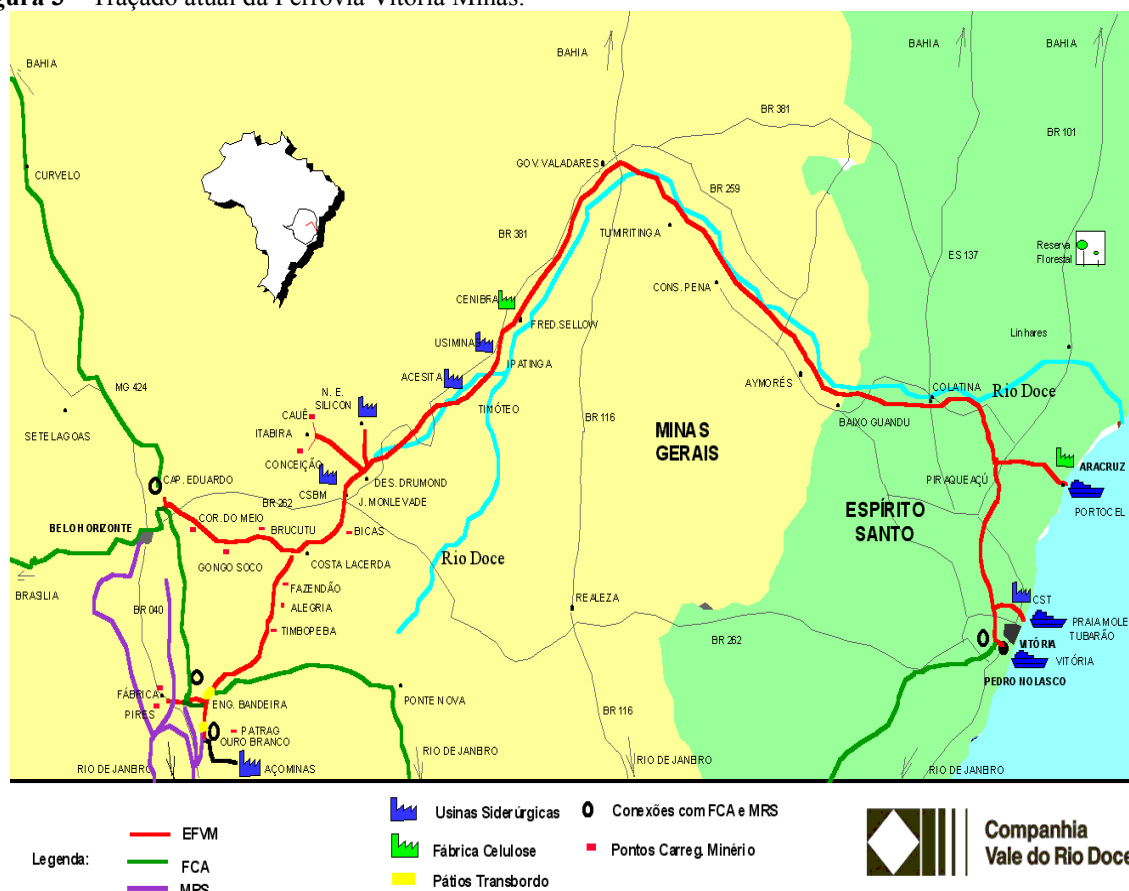
Quadro 01: Resumo das características da FVM.

Área de Atuação	Espírito Santo Minas Gerais	
Extensão das Linhas	Bitola 1,00m Total	905 km 905km
Ponto de intercâmbio com Ferrovias		
MRS Logística S.A	Ouro Branco (MG)	
FCA	Pedro Nolasco (ES) Eng. Lafaiete Bandeira (MG) Capitão Eduardo (MG) Pedreira Rio da Velhas (MG)	
Ponto de interconexão em Portos		
Tubarão (ES)		

Fonte: Carneiro, 2011, p.27 (apud ANTT 2009)

Hoje, a FVM representa um importante exemplar da memória do país, pois possui uma história ligada à formação de muitas regiões capixabas e mineiras, além da contribuição econômica com a extração do minério de ferro, representando um dos principais locais de investimentos e crescimento para o estado. O Estado do Espírito Santo tem mostrado uma logística de grande desempenho, pois tem auxiliado no crescimento econômico, com um dos complexos portuários mais bem estruturados do país (TEIXEIRA e RIBEIRO, 2012). Segue imagem:

Figura 3 – Traçado atual da Ferrovia Vitória Minas.



Fonte: Companhia Vale do Rio Doce, 2014.

Esse cenário se completou com a instalação de grandes empresas no setor metalomecânico capixaba, que possui aproximadamente 1.300 empresas e responde por 17% do PIB estadual, gerando mais de 120 mil empregos diretos e indiretos. Nos anos 90, a participação de fornecedores locais nos contratos das empresas representava menos de 1% dos investimentos, porém recentemente houve mudança neste cenário, recebendo o setor metalocerâmico mais de 40% dos investimentos das grandes empresas locais (GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO, 2014b).

Caçador e Grassi (2009) descreve que a economia do Espírito Santo nos anos de 1939 a 2004, apresentou um desempenho superior ao do Brasil. No mesmo período, o estado cresceu a uma taxa média anual de 3,9% e o país, 2,4% conforme segue a tabela 1 abaixo:

Tabela 01: Taxa Média Anual de Crescimento do PIB, Espírito Santo e Brasil (1939-2004) – em porcentagem (%).

Espírito Santo	1939/1950	1950/1960	1960/1970	1970/1980	1980/1990	1990/2000	2000/2004
Agricultura	4,6	1,4	1,5	9,3	-5,1	6,1	11,4
Indústria	6,6	0,4	17,4	22,3	3,0	2,7	3,4
Terciário	5,8	4,4	10,6	7,5	1,5	4,3	2,8
Total	5,0	3,1	8,1	11,5	2,9	3,9	3,7
Brasil	1939/1950	1950/1960	1960/1970	1970/1980	1980/1990	1990/2000	2000/2004
Agricultura	5,0	4,6	-0,5	8,1	-0,5	0,7	10,6
Indústria	5,1	6,3	11,5	13,6	1,7	1,8	3,1
Terciário	3,5	5,3	8,8	7,5	2,5	1,1	0,6
Total	3,8	5,7	7,7	10,3	2,0	2,4	3,0

Fonte: Caçador e Grassi (2009, p.4).

De acordo com Carneiro (2011 apud ANTF 2006) a FVM, localizada na região Sudeste, faz conexão com outras ferrovias, entre elas, no estado do Minas Gerais, Goiás, Espírito Santo, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Tocantins e Distrito Federal, com acesso aos principais portos do Espírito Santo entre eles os de Tubarão e Praia Mole.

1.2 Ferrovia Centro-Atlântica S.A.

A Ferrovia Centro-Atlântica S.A. (FCA) teve suas obras iniciadas em setembro de 1996, assim que obteve a autorização da Malha Centro-Leste da extinta Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), declarada em junho de 1996 (CNT, 2011).

De acordo com Carneiro (2011 apud ANTT, 2006) o Decreto Presidencial de 26/08/86, divulgado no Diário Oficial da União de 27/08/96 relatou a outorga dessa concessão. Nesse mesmo período a empresa começou a operação dos serviços públicos de transporte ferroviário de cargas em 01/09/96. O quadro abaixo informa de forma resumida as características da FCA.

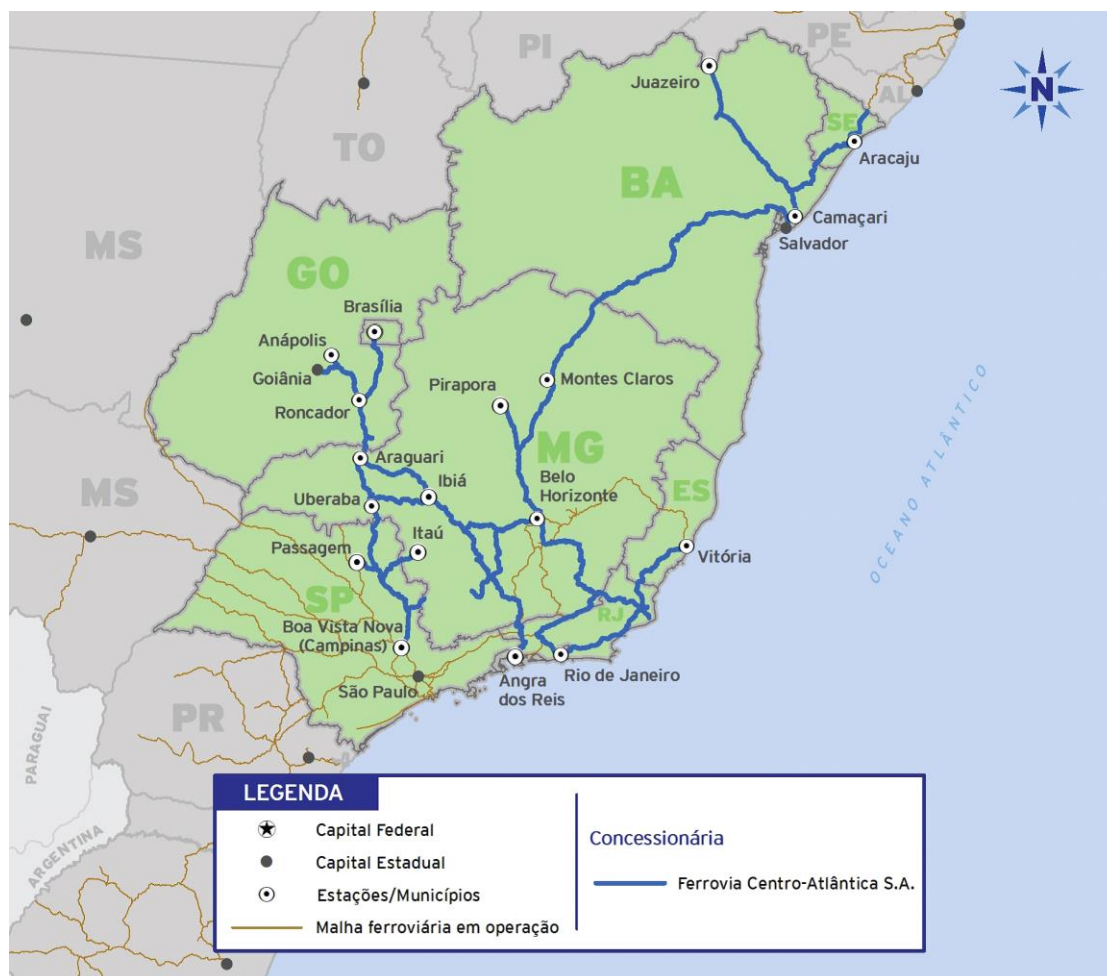
Quadro 2: Resumo das Características da malha FCA.

Área de Atuação	Minas Gerais Goiás Distrito Federal Bahia	Sergipe Espírito Santo Rio de Janeiro São Paulo
Extensão das Linhas	Bitola 1,00m 1,00/1,60m Total	7.897km 169km 8.066km
Ponto de Intercâmbio com Ferrovias		
Estrada de Ferro Vitória Minas S.A	Pedro Nolasco (ES) Capitão Eduardo (MG) Eng. Lafaiete Bandeira (MG) Pedreira Rio das Velhas (MG)	
MRS Logística S.A	Bárbara (RJ) Barão de Angra (RJ) Barreiro (MG) Miguel Burnier (MG) Três Rios (RJ) Eng. Lafaiete Bandeira (MG)	
Transnordestina Logística S.A.	Propriá (SE)	
ALLMP – América Latina Logística Malha Paulista S.A.	Boa Vista Nova (SP) Paulínia/Replan (SP)	
Pontos de interconexão em Portos		
Angra dos Reis (RJ) Aracaju (SE) Aratu (BA) Salvador (BA)		

Fonte: Carneiro, 2011, p.20.

A FCA abrange os Estados de Minas Gerais (incluindo a região de Belo Horizonte), Goiás, Bahia, Sergipe, Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo e Distrito Federal, possuindo pontos de ligação com a FVM, Malha Regional Sudeste (MRS), Logística S/A, América Latina Logística (ALL) – Malha Paulista S.A. e com a Transnordestina Logística S.A. como retrata no quadro acima. Sendo a maior malha ferroviária no Brasil, com cerca de 8.066 km, sendo 7.897 km em bitola métrica, e 169 km em bitola mista. Várias cargas são transportadas: soja e farelo, calcário, produtos siderúrgicos e industrializados, açúcar, adubos e fertilizantes, derivados de petróleo, álcool e contêineres (CNT 2011). A Figura 6 ilustra o traçado da FCA:

Figura 4 – Abrangência territorial da Ferrovia Centro-Atlântica.



Fonte: Conferência Nacional do Transporte (CNT), 2011.

De acordo com a CNT (2011), esta junção de ferrovias, entre as regiões Centro-Oeste, Nordeste e Sudeste, é de grande valia para a logística e para o escoamento de cargas provenientes do interior do país.

O governo do Espírito Santo viu no Vitória e Minas, o elemento propulsor do desenvolvimento da região norte. Afinal, pode-se dizer que o aproveitamento desta região proporcionou ao estado um aumento de seu pequeno território produtivo (Delage, 2011 apud PADILHA, 2009 p.18).

Carneiro (2011), descreve que a FCA desde 1996, tem colocado em prática um crescente plano de investimento. No ano de 2003, a VALE, autorizada pela ANTT, assumiu o controle acionário da FCA (com 99,9% das ações), injetando recursos na FCA, de modo a fortalecer o processo de gestão e recuperação da malha Centro-Leste da extinta RFFSA. Pretendendo ampliar a infraestrutura de transporte brasileira, a Vale assinou junto com os governos Federal e do Espírito Santo em dezembro de 2005, o consentimento para a construção da variante Litorânea Sul da FCA, ligado Vitória a Cachoeira do Itapemirim.

Em 2008, teve início o chamado Projeto Noroeste de Minas, com o objetivo de se formar um novo corredor para escoamento da produção agrícola do noroeste de Minas Gerais (em especial, de grãos) até o Complexo Portuário de Tubarão, em Vitória – ES, por meio das malhas da FCA e da EVFM. Resultante de uma sociedade entre a VALE/FCA e o Governo de Minas Gerais, avalia-se que até 2013 o referido projeto viabilizará o transporte anual de 2,6 milhões de toneladas de grãos (CNT, 2011).

Atualmente, a FCA possui cerca de 12.800 vagões e 525 locomotivas, operando unicamente no transporte de cargas. E começou a desenvolver uma logística focalizada, exclusivamente, em graneis, como soja, derivados de petróleo e álcool combustível. A FCA, que faz parte do Corredor Centro-Oeste (CCO) de transporte ferroviário, encontra-se numa das áreas de maiores índices populacionais do Brasil e centros produtores de riquezas, com elevado Produto Interno Bruto (PIB), proveniente de atividade produtiva nos mais diversificados setores da economia (CNT, 2011).

1.3 Ferrovia Norte-Sul

De acordo com Pinto (2014) a Ferrovia Norte-Sul (FNS) fica localizado no Distrito de Luzimangues, com uma proximidade muito grande da Capital do Tocantins, cerca de 8 Km, correspondendo à travessia da Ponte da Amizade.

A FNS é um empreendimento concebido para funcionar em integração multimodal, participando das diferentes formas de transporte, como o hidrográfico, rodoviário e ferroviário. O projeto tem como objetivo desenvolver em cooperação público privada, transformando a FNS num eixo de condução entre as regiões norte e sul do país, mostrando-se uma alternativa mais econômica para os fluxos de longas distâncias hoje existentes (OIKOS, 2002).

Desde janeiro de 1988 a construção e operacionalização da FNS está concedida à VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. (VALEC), empresa pública vinculada ao Ministério dos Transportes. O projeto de construção da FNS prevê sua conexão com 5.000 km de ferrovias privadas e acesso a diversos portos do país, facilitando as exportações para mercados do hemisfério norte (OIKOS, 2002).

O traçado original da ferrovia previa a construção de 1.550 km de trilhos, cortando os Estados do Maranhão, Tocantins e Goiás. O trecho norte da FNS tinha o trajeto previsto de Açailândia – MA a Palmas/Porto Nacional – TO, com uma extensão de 720 km. De acordo com GASPARINI e FARIA (2006), com a Lei nº 11.297/2006, foi incorporado o trecho de

Açailândia – MA até Belém – PA.

Já o trecho sul, segundo Silva et al. (2011), parte da capital tocaninense (Palmas), passando por Anápolis – GO, e chegando a Estrela D'Oeste – SP. COSTA (2009), acrescenta que foi a Lei nº 11.722/2008 que estendeu o traçado até a cidade de Panorama – SP.

No ano de 2011, foi liberada para o tráfego a última parte do trecho norte no Estado do Tocantins (Guaraí – Palmas/Porto Nacional). A expectativa é de que a ferrovia se consolide no escoamento das safras agrícolas de referido Estado, em direção aos portos do norte e nordeste do país (SILVA et al. 2011).

Quando todo o percurso entre Barcarena – PA e Panorama – SP estiver com as obras concluídas, a via férrea terá 2.760 km de extensão, e será responsável por um novo ciclo de crescimento econômico em toda a sua área de influência. Esse grande projeto garantirá as condições logísticas necessárias para o escoamento da produção agropecuária e agroindustrial da região central do Brasil (SILVA et al. 2011).

De acordo com Silva et al. (2011) existe previsão de que o percurso da FNS seja novamente ampliado, rumo ao extremo sul do país, a partir Estrela D'Oeste – SP até Rio Grande – RS (conforme a Figura 5, destaque em amarelo), pelo que a ferrovia terá 3.100 Km de extensão.

Figura 5 – Trecho da FNS com ampliação prevista, em direção ao extremo sul do Brasil.



Fonte: Secretaria de Planejamento do Estado do Tocantins (SEPLAN), 2014.

Conforme dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT, s/d apud CNT, 2011) somente no ano de 2010 a FNS já transportou cerca de 2 milhões de Toneladas Úteis (TU's), das quais 92,4% foram de soja; e a meta para 2015 é que sejam alcançadas 12,6 milhões de toneladas transportadas.

Na mesma linha, Costa (2009) menciona que quando a FNS estiver em plena operação, chegando até Rio Grande – RS, poderá transportar cerca de 12,4 milhões de toneladas/ano, com um custo médio, em longo prazo, equivalente a US\$ 15 mil (quinze mil dólares) a cada 1.000 toneladas/km (toneladas por quilômetro), o que significa menos da metade do valor correspondente ao frete rodoviário.

Costa (2009) descreve que, de acordo com os estudos mercadológicos, a FNS poderá atrair aproximadamente 30% do volume de carga transportada pelas principais rodovias, dentre elas: commodities minerais, produtos agrícolas, combustíveis, fertilizantes e cargas em geral, de norte a sul do país.

A seleção dos produtos relevantes, segundo a VALEC (2004 apud FILHO, 2009) é baseada em critérios geográficos relacionados com grandes volumes de transporte, pelo que seriam considerados produtos típicos para a condução ferroviária: cimento, complexo soja (grão, farelo e óleo), derivados de petróleo e álcool, fertilizantes, madeira amazônica e produtos siderúrgicos.

Deve-se observar, ainda, que a FNS fará parte, em alguns trechos, do Corredor Centro-Norte (CCN) de transporte, que se localiza entre os Estados de Mato Grosso, Goiás, Tocantins, Maranhão, Piauí, Bahia e Pará. Portanto, influenciará as regiões nordeste do estado do Mato Grosso, norte de Goiás, além do oeste da Bahia, leste do Pará e o Estado do Tocantins (BRANCO et al., 2012).

Outro aspecto importante é que o Ministério dos Transportes e o Governo do Estado do Tocantins firmaram uma parceria para a implantação da Hidrovia Araguaia Tocantins (HAT) e sua ligação com a FNS, de modo a completar o sistema de transporte intermodal, o que vai aprimorar ainda mais o escoamento da produção (SILVA, 2008).

CAPITULO 2

A Diferenciação entre Crescimento Econômico e Desenvolvimento Econômico.

Souza (2012), descreve duas teorias referentes ao crescimento e o desenvolvimento. O primeiro grupo de economistas, de inspiração mais teórica, acredita que o crescimento é o sinônimo de desenvolvimento. Já o segundo grupo rebate de forma mais empírica, compreende que o crescimento é condição indispensável para o desenvolvimento, mas não é o suficiente.

Para um melhor esclarecimento do que foi citado logo acima, Souza (2012) descreve de forma detalhada a relação entre crescimento econômico e desenvolvimento econômico no primeiro grupo, como segue abaixo:

O crescimento econômico, distribuindo diretamente a renda entre os proprietários dos fatores de produção, engendra automaticamente a melhoria dos padrões de vida e o desenvolvimento econômico. Contudo, a experiência tem demonstrado que o desenvolvimento econômico não pode ser confundido com crescimento, porque os frutos dessa expansão nem sempre beneficiam a economia como um todo e o conjunto da população (SOUZA, 2012, p. 05).

Já no segundo grupo, Souza (2012) relata que os economistas descrevem de forma detalhada a relação entre crescimento econômico e desenvolvimento econômico, como segue abaixo:

A segunda corrente encara o crescimento econômico como uma simples variação quantitativa do produto, enquanto o desenvolvimento envolve mudanças qualitativas no modo de vida das pessoas, das instituições e das estruturas produtivas. Nesse sentido, o desenvolvimento caracteriza-se pela transformação de uma economia arcaica em uma economia moderna, eficiente, justamente com a melhoria do nível de vida do conjunto da população (SOUZA, 2012, p. 06).

Santos (apud GREMAUD, 2015) expõe que o crescimento econômico é como uma variação quantitativa de produto, através do crescimento contínuo da renda total e per capita em um determinado período. Em compensação, o desenvolvimento econômico é visto através da modificação do modo de vida das pessoas, entidades, das estruturas produtivas, da destinação dos recursos pelas diversas áreas da economia.

Um processo de desenvolvimento econômico deve ao longo do tempo apresentar algumas características econômicas e sociais: O aumento do bem-estar econômico, que pode ser medido por indicadores de natureza econômica, a exemplo do produto nacional total e do produto nacional per capita; e no âmbito social deve-se ser observada a diminuição dos níveis de pobreza, desemprego e desigualdade, além da melhoria das condições de saúde,

nutrição, educação, moradia e transporte (SANTOS apud GREMAUD et al, 2015, p. 28).

De acordo com PAVARINA (2003), o desenvolvimento econômico abrange um amplo escopo analítico, já o crescimento abrange somente um dentre os múltiplos aspectos do desenvolvimento econômico.

De acordo com Pereira (2008, p. 2) “o desenvolvimento econômico implica mudanças estruturais, culturais e institucionais” porém, no momento esse estágio não está ocorrendo do Distrito de Luzimangues. A princípio o que está acontecendo é o crescimento econômico, principal atrativo às micros, pequenas e médias empresas que buscam oportunidades de melhorias devido a vinda das grandes Industrias instalada na Base de Porto Nacional (BAPON). Tal fenômeno gerou a necessidade de um estudo de caso com aplicação de questionário semiestruturado para detectar os principais motivos da instalação das empresas no Distrito de Luzimangues.

CAPITULO 3

Plataformas Logísticas Multimodais

De acordo com Bacovis (2007), as Plataformas Logísticas Multimodais (PLM) tiveram início na França, na década de 1960, com os avanços dos estudos em gerenciamento de operações.

As PLM são locais nos quais existem empreendimentos logísticos e infraestrutura de transporte, realizando a distribuição de cargas, fortalecendo a economia e contribuindo para inovação de empregos (DIAS, 2005 apud SILVA et al., 2011).

As PLM são caracterizadas como Zonas de Atividades Logísticas Portuárias (ZAL), estando agregadas a portos e situadas adjacientemente a terminais marítimos de contêineres, também ligadas a Centros de Cargas Aéreas e Portos Secos. A adoção de portos concentrados e alimentadores, segundo Figueiredo (2000) tem como principais alvos:

- A diminuição de custos operacionais dos armadores;
- A melhoria do acesso entre os vários pontos da hinterlândia (retro área);
- A ampliação da interface com mercados internacionais.

Existem, ainda, os denominados portos secos, que tratam-se de plataformas logísticas multimodais de interior relacionadas aos serviços aduaneiros, recebendo a denominação de Estação Aduaneira do Interior (EADI). Oferecem serviços de desembarque, entre postagem, movimentação de contêineres e mercadorias em geral, com destino à importação e exportação (FIGUEIREDO, 2000).

3.1 Plataforma Logística Multimodal de Anápolis (GO), Brasil.

Foi escolhido a Plataforma Multimodal de Goiás (PMG), localizada na cidade de Anápolis, devido ser considerada a principal cidade industrial, centro logístico do Centro-Oeste brasileiro e com futura unificação entre ela e a Ferrovia Norte-Sul (FNS), gerando crescimento econômico nacional. Pois, de acordo com Deloitte (2012, p. 3): “Quando concluída a FNS juntamente com a PMG[...] promoverá pela primeira vez no Brasil o conceito de central de inteligência logística com o acesso eficiente aos eixos de transporte rodoviário, ferroviário e

aeroportuário, que permitirá a integração com as principais rotas logísticas do país”.

De acordo com Guimarães (2009 apud Rodrigues,2006) a PLMG está sendo construída conforme segue parâmetros legais e normas administrativas, segue abaixo as leis de maior importância para a criação da Plataforma:

Lei 13.919/2001 – cria o polo tecnológico do Estado de Goiás, do qual a PLMG faz parte e cria um benefício fiscal direcionado para o projeto;

Decreto 5.582/2002 – expressa a utilidade pública a área na qual será implantado a PLMG, o que dá início à desapropriação para a implantação do projeto;

Lei 14.293/2002 – autoriza a desapropriação de áreas que pertenciam ao Município de Anápolis, agregando-as à área útil do aeroporto;

Lei 14.425/2003 – Altera o nome do projeto de Plataforma Logística Multimodal de Anápolis para Plataforma Logística Multimodal de Goiás;

Lei 14.754/2004 – autoriza a criação da empresa Plataforma Logística de Goiás S/A, uma sociedade por ações jurisdicionada à Secretaria do Planejamento e Desenvolvimento de Goiás (SEPLAN-GO), com o objetivo de, em linhas, implementar e administrar o projeto (GUIMARÃES, 2009, p.91).

Guimarães (2009) descreve que a Lei nº 14.040/2001, no artigo 2º defende que a Plataforma Multimodal de Goiás constitui uma rede de facilidades com o foco de promover, com mais agilidade, eficiência e menor custo, a movimentação de materiais, produtos e prestação de serviços relacionados com seus objetos. Outra norma a salientar é a do Governo Estadual que criou a Lei Estadual 13.919 e a Lei 14.040, autenticando a PLMG como empresa de economia mista que autoriza a participação da iniciativa privada em sua estrutura societária em até 49%.

Rodrigues (2006) enfatiza que o município de Anápolis vem explorando o seu território no objetivo de utilizar sua vocação natural, em função de sua localização geográfica e das várias modalidades de transporte que foram aparecendo espontaneamente ao longo do tempo, com isso surgiu à necessidade de criar a Plataforma Logística Multimodal de Goiás, sendo que a mesma tem seguido uma determinação legal.

A PLMG será a primeira plataforma de maior alcance territorial no Brasil. Irá produzir uma das logísticas mais importantes, aliando multimodalidade, telemática e otimização de fretes; abrangerá todos os subconjuntos logísticos necessários para reduzir os custos, com operações de movimentação, e também fará o tratamento das mercadorias, armazenagem e acolhimento do pessoal em trânsito (ZAMMAR, 2013).

Serão integrados os eixos de transporte rodoviário, ferroviário e aeroportuário, contando a PLMG, em sua estrutura, com Terminal Aéreo de Carga, Terminal Ferroviário de Carga e Polo de Serviços e Administração, com infra estrutura de apoio (energia, telecomunicações e

saneamento), permitindo interligar as principais rotas logísticas do país (BACOVIS, 2007).

Segundo Rodrigues (2006), a localização geográfica da PLMG pode ser caracterizada da seguinte maneira: o lugar é estratégico na interligação da capital Federal com o oeste do país, através da BR 135. Outras rodovias que compõem essas ligações é a GO 330, que atravessa o setor sul da cidade de Anápolis e complementa o tráfego Norte-Sul; unindo a BR 153 com a BR 050; há também GO 222, em sentido ao oeste de Goiás e a BR 414, em direção ao Norte.

Rodrigo (2006) descreve que a Ferrovia Centro-Atlântico (FCA) conta com uma de suas extremidades em Anápolis e hoje executa o transbordo de cargas no porto seco Centro-Oeste. A outra ferrovia é a Norte-Sul (FNS), em processo de construção e que teria sua ligação com a FCA em Anápolis. Outros acessos são efetuados pelo aeródromo de Anápolis.

Os governos dos Estados de Goiás e Amazonas estão firmando pacto para futuramente construir um grande centro comercial da Zona Franca de Manaus (ZFM) dentro da PLMG, fazendo a logística de distribuição até as regiões Centro-Oeste, Sudeste e Sul, onde se encontra enorme concentração de demanda dos produtos fabricados pela ZFM (ZAMMAR, 2013).

A PLMG posteriormente passará a ter integração com a Ferrovia Norte-Sul, nesse caso haverá uma multimodalidade, com os principais portos nacionais, mobilizando cargas para as regiões Sul, Sudeste, Norte e Nordeste, favorecendo as importações e as exportações (Guimarães, 2009).

Haverá suspensão do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) pela Receita Estadual do Amazonas, nas remessas interestaduais destinadas à armazenagem no polo de distribuição dentro da PLMG (GOIÁSPARCEIRAS, 2010 apud ZAMMAR, 2013). Iniciativas como esta revelam a intenção de garantir o desenvolvimento do entorno da plataforma e da Zona Franca de Manaus.

A PLMG será uma das soluções para a logística brasileira, com eficiência e menores custos desde o polo produtor até os mercados, aumentando a competitividade. A parceria com a ZFM talvez seja determinante na viabilidade e rentabilidade do empreendimento, desde o volume da produção até a distribuição (ZAMMAR, 2013).

A PLMG foi planejada para polarizar o comércio e a distribuição de mercadorias, utilizando tecnologias modernas para armazenamento, embalagem e o uso estratégico e racional dos sistemas de transporte. O resultado é a eficiência com a diminuição de custos, amplificação dos negócios e oportunidade de admissão a novos mercados (Duarte, 2004).

CAPITULO 4

Impactos da FNS na PLM no Município de Porto Nacional - TO

Neste capítulo iremos contextualizar um breve histórico do município de Porto Nacional, desde a fundação até os dias atuais, o enfoque será dado ao Distrito de Luzimangues, dada sua importância tanto para o próprio município como para a população que está se instalando no distrito, por acreditar em um novo começo de vida.

A instalação da Ferrovia Norte-Sul no Distrito de Luzimangues afeta significativamente a localidade devido à instalação do Porto Multimodal e a chegada de grandes empresas, como: NORCHIP, RAIZEN, PETROBRAS, VALE e outras. Fatores que contribuem para o crescimento local, através da geração de emprego.

4.1 Porto Nacional, em particular especulação imobiliária no Distrito Luzimangues

Em 1722, no Estado de Goiás, ocorreu a descoberta de ouro, e uma explosão de mineradores migrou para o local para trabalhar. Com o decorrer do tempo, pequenos núcleos se instalaram na região, onde atualmente se encontra o centro histórico de Porto Nacional – TO. O fundador da cidade, que à época não possuía o atual nome, foi o português Félix Camôa, dono de várias embarcações, que levava e trazia vários viajantes, mineradores, tropeiros e mascates que passavam pela região (PAOLINI, 2013).

Quando, em 1791, o cabo Thomaz de Souza Villa Real constatou a possibilidade de navegação e do estabelecimento de uma rota comercial Sul-Norte, foi instalado um destacamento militar na região, com localização entre dois povoados mineradores importantes: Pontal e Carmo. Surge Porto Real (primeiro nome do município), que se desenvolve com o comércio e a navegação (PAOLINI, 2013).

Nesse sentido, Oliveira (2009) diz que na época em que Porto Nacional pertencia a Goiás, a mesma desfrutava de autonomia de centro de referência cultural e educacional no Estado, o município atuava com influência sobre o sul do Piauí e oeste da Bahia. “[...] O nordeste Goiano, sudeste do Maranhão, foi rota do Correio Nacional. Isto lhe facultava a

manutenção de contatos e ligação com as áreas mais desenvolvidas do país, apesar do seu isolamento geográfico. Durante décadas, Porto Nacional manteve-se hegemônica no âmbito cultural e área da política goiana” (OLIVEIRA, 2009, p. 159).

No ano de 1831, muda-se a nomenclatura, passando-se de Porto Real para Vila de Porto Imperial. Nesse mesmo período, houve um crescimento na região, através das navegações no rio Tocantins e do comércio com Belém do Pará, sendo que o município se transforma num importante empório comercial, com a presença de inúmeros comerciantes residentes (a população estimada era de 4.313 habitantes) e comércio fluvial intenso com o Norte (PAOLINI, 2013).

Houve também o declínio da mineração nas localidades vizinhas, como Pontal, e o desenvolvimento da criação de gado. Em 13 de junho de 1861, através da Resolução Provincial nº 333, juntamente com a Proclamação da República, a Vila de Porto Imperial passa a ser denominada de Porto Nacional (PAOLINI, 2013).

Após a divisão do Norte de Goiás, no dia 05 de Outubro de 1988, para criação do Estado do Tocantins, houve a firmação da sua capital, Palmas, na margem direita do Rio Tocantins próxima à Porto Nacional. A Capital gerou uma escoação da população de sua cidade vizinha e tomou-lhe boa parte das funções exercidas. Com isso, Porto Nacional perdeu o título de polo econômico local (Oliveira, 2009).

Atualmente, faz parte do município de Porto Nacional um distrito chamado Luzimangues, que teve seu desenvolvimento a partir da criação do Estado do Tocantins, especificamente após a implantação da capital Palmas (em 1990), dada sua posição geográfica muito mais próxima desta cidade do que da cidade de Porto Nacional (PAOLINI, 2013).

De acordo com Teles (apud Pinto, 2013) em 1993, é promulgada a Lei nº 1.415, que cria o “Distrito de Mangues/Santa Luzia” e em 1994 foi instituída a Lei nº 1.454, que altera o nome do distrito para “Luzimangues”. Além da terminologia, o distrito passou por fortes alterações, por exemplo, da construção da UHE Lajeado em 1998, a formação da unidade de conservação APA Lago de Palmas em 1999, da definição do macrozoneamento urbano do distrito em 2002, da formação do Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável de Porto Nacional (PDDS-PN) em 2006 e da construção do pátio multimodal da Ferrovia Norte-Sul em 2008.

Devido essas mudanças e acontecimentos houve uma valorização das terras do Distrito de Luzimangues, a tal ponto de valerem bem mais se parceladas e comercializadas, em vez do seu uso para produção rural – principal atividade desenvolvida na área até a formação do reservatório (Teles et al, 2013).

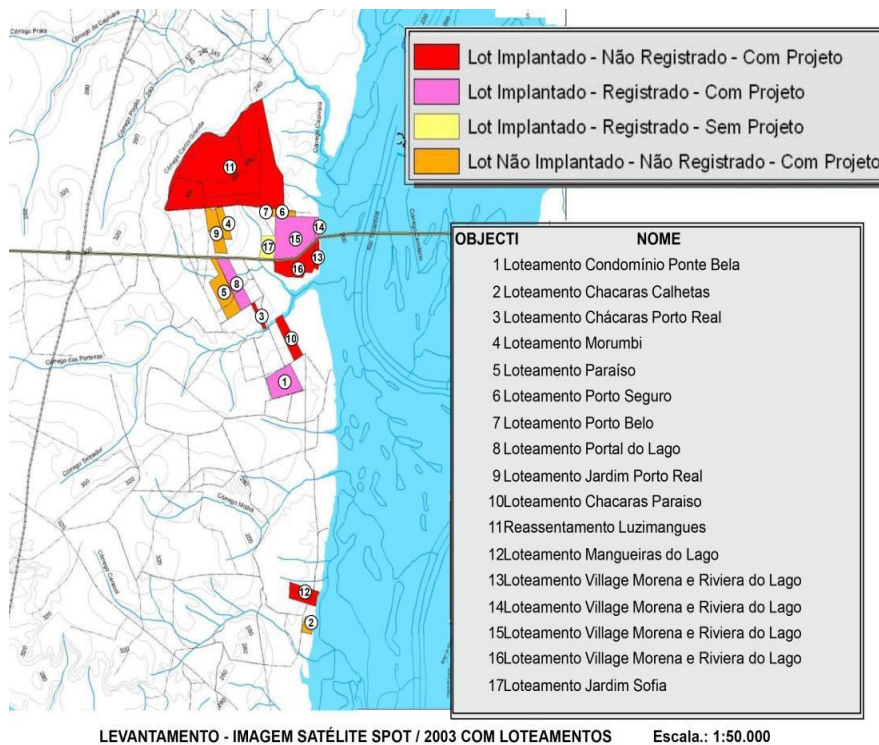
De acordo com dados do Censo realizado em 2010 (Teles et al, 2013, apud IBGE, 2010), o Distrito Luzimangues tem cerca de 356 moradias distribuídos na região, sendo que a população é de 1.224 habitantes. Desde a consulta censitária, o Distrito de Luzimangues passou por alterações, tanto no reordenamento urbano como no aumento da população. Porém, de acordo com Andrade (2013, apud Teles et al, 2013) afirma que o total de moradores de no local é de aproximadamente 4.500.

Referente a expansão urbana Pinto (2012), descreve que a exploração imobiliária teve início a partir do momento em que começou o crescimento desordenado da região. A princípio os critérios para definir o perímetro foram os loteamentos que já estavam consolidados e a existência de determinadores físicos.

Pinto (2012) explica que a listagem usada na pesquisa tem diversas fontes de informações, que facilitam a observação dos empreendimentos anteriores à legislação de 2006 conforme segue descrição abaixo:

No período compreendido entre os anos de 1995 até 2006 (aprovação do PDDS), são contabilizados 4.275 lotes — 19,15% do total. Após 2006, com as definições do zoneamento e das regras de parcelamento passa a haver uma maior oferta de lotes, já legalizados. São loteamentos que cumprem os requisitos formais da legislação, atendendo aos interesses de loteadores e investidores, mas não há uma consonância com os princípios do planejamento urbano sustentável (Estatuto da Cidade). No período compreendido entre os anos de 2007 até 2012 são produzidos 18.048 lotes — 80,85% do total. Os loteamentos lançados em Luzimangues (PINTO, Luzimangues: uma “nova cidade” na periferia de Palmas, 2012. <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/14.164/5019>> Disponível em: Acesso em: 29/07/2016.

Figura 6 - Mapa dos loteamentos que existiam antes do PDDS_PN 2006.



Fonte: Studio arquitetura e construções, 2006.

O planejamento principal do Distrito de Luzimangues segue como captação de recursos através do empreendimento em loteamentos. Fatores como lotes com preços baixos, a proximidade da capital, Palmas, e a expectativa de valorização dos terrenos devido à influência da atuação do pátio multimodal da Ferrovia Norte-Sul, promoveram uma procura massiva por estes lotes (TELES et al, 2013).

4.2 Crescimento regional no Distrito de Luzimangues.

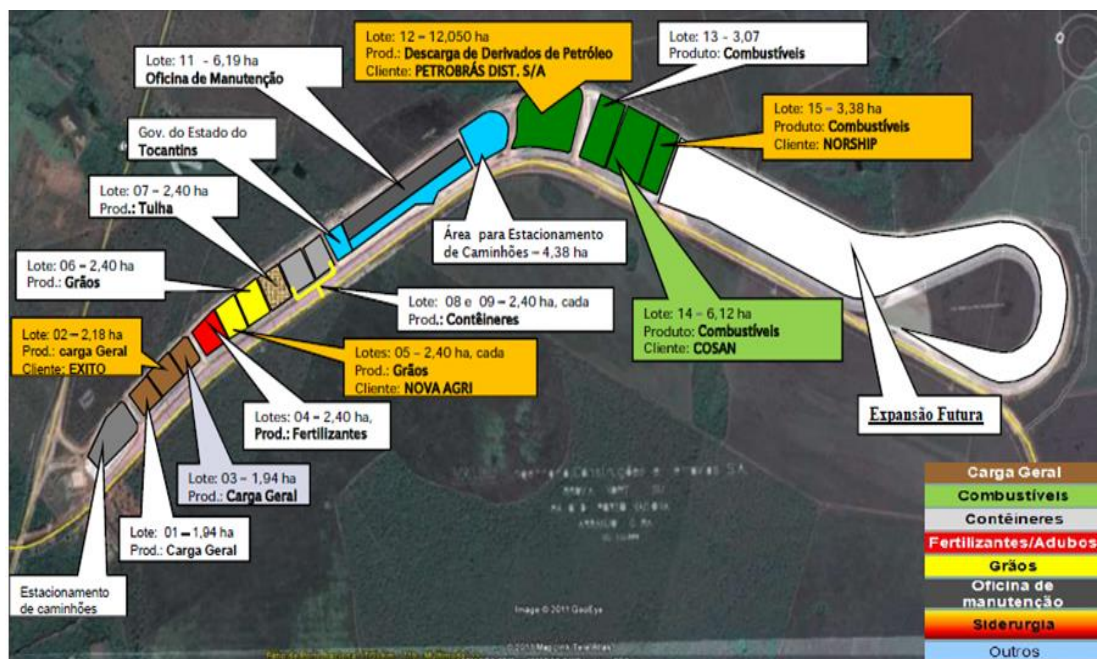
No Distrito de Luzimangues está sendo estruturada a primeira Plataforma Logística Agroalimentar Multimodal do Estado do Tocantins, ligada à Ferrovia Norte-Sul, através de um convênio de cooperação técnica franco brasileira (SILVA, 2008).

O planejamento deste projeto inclui a construção de uma Central Estadual de Abastecimento (CEASA), visando aos atacadistas de pequeno e grande portes, com área de estocagem, porto, indústria de transformação, plataforma de carga e descarga, terminal aéreo ligado ao aeroporto de Palmas, polos de serviços de apoio e terminal de transporte ferroviário

(SILVA, 2008).

De acordo com a Secretaria de Planejamento do Estado do Tocantins (SEPLAN, 2012), o pátio de Porto Nacional/Luzimangues/Palmas está estrategicamente localizado, numa região onde 4 modais correm em paralelo: a BR-153, a FNS, o rio Tocantins e o aeroporto de Palmas (conforme figura 7):

Figura 7 – Pátio da FNS em Porto Nacional/Luzimangues/Palmas.



Fonte: Secretaria de Planejamento do Estado do Tocantins (SEPLAN), 2012.

A primeira fase de licitação teve início no setor de combustíveis, sendo que as empresas do setor de combustível adquiriram, respectivamente, lotes com 12 hectares (Petrobrás Distribuidora S.A.) e 6 hectares (Raizen Combustíveis e Norship Metal Indústria Ltda.). Ainda na primeira fase de implantação da PLM do Tocantins, deverão se instalar a Nova Agri (para grãos) e a Êxito, que futuramente irá operar contêineres (SEPLAN 2013).

A função da VALEC, ao construir a FNS, foi expropriar uma área de aproximadamente 100 a 150 hectares no Distrito de Luzimangues, demarcando os lotes em função da operação ferroviária, em diálogo com outros setores interessados, para posterior licitação (SEPLAN 2013).

Contudo, toda a área do entorno do pátio foge à atribuição da VALEC, sendo que quem for montar projetos no entorno, seja o Estado seja a iniciativa privada, terá que seguir o traçado feito pela VALEC quanto à parte ferroviária, existindo para tanto um manual, com normas e demais informações (SEPLAN 2013).

Junto à FNS, no Tocantins, funcionará a denominada Base de Porto Nacional (BAPON),

que segundo a SEPLAN (2012), será localizada no lote 12 do pátio, com 120 mil m² e com capacidade de 33 mil m³ de tancagem. A projeção é de uma movimentação inicial de 40 mil m³ ao mês, chegando-se a de 100 mil m³.

Serão criados 100 empregos diretos, destes sendo se 1 ou 2 funcionários de nível superior (com formação em Engenharia) e 60 profissionais de nível médio técnico, não existindo vagas para nível básico quanto ao aspecto operacional. A mão de obra especializada é imprescindível, no caso, havendo espaço para contratação de pessoal com menor escolaridade apenas para serviços mais básicos, como limpeza, conservação de área verde e vigilância, completando-se as 100 pessoas. Em adição, outros 400 empregos indiretos poderão ser criados com a instalação da BAPON (SEPLAN 2013).

A SEPLAN (2012) destaca que, a partir da finalização da FNS e início de sua operação, o Estado do Tocantins, que atualmente somente importa combustível, passará também a recebê-lo e exportá-lo para outros Estados, devido à área de influência que terá a BAPON, que poderá revender combustíveis, inserindo o Estado numa escala mais competitiva.

Ainda de acordo com a SEPLAN (2012), num futuro próximo, a curto e médio prazo, será necessário contratar empresas locais para serviços de manutenção, recolhimento de lixo especial e jardinagem, empresas essas que necessitarão localizar-se próximas à FNS.

Considerando que a maior parte da mão de obra será local, precisando de acesso à moradia, vestimenta, centros de comércio, escolas e etc., a chegada da FNS e operacionalização da PLM criará condições competitivas favoráveis tanto em Luzimangues como em Palmas. Com o decorrer do tempo, será natural a existência de mais estabelecimentos no entorno da área do pátio da FNS, e acabará sendo criado um polo de crescimento.

De acordo com a SEPLAM (2012) a VALE já possui alguns programas de capacitação profissionais sendo realizados em Palmas, Araguaína e Colinas, em parceria com o Serviço Social da Indústria (SESI) e com o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI), pessoal vem sendo treinado no Estado do Tocantins, na área de técnico de operação ferroviária. Segundo a SEPLAM (2012), a VALE também realizou um levantamento dos prestadores de serviço locais, para atender às demandas da FNS.

CAPITULO 5

Análise de Crescimento Regional no Distrito de Luzimangues

Durante a aplicação do questionário, a qual foi realizado no mês de setembro de 2014, nas empresas localizada no Distrito de Luzimangues, foi verificada cerca de 85 empresas de micro e pequeno porte instalada na localidade, no total 82 empresas responderam o questionário e 3 delas rejeitaram, tendo assim um total de amostra de 97% (noventa e sete por cento).

A princípio, não houve resistência dos colaboradores do setor em relação ao questionário. Alguns não quiseram fornecer o CNPJ da empresa, porem foi informado que não era obrigatório esse requisito, mesmo sendo garantido através de termo de sigilo que seus dados pessoais não seriam divulgados. O questionário aplicado é semiestruturado dividido em duas partes. Na primeira parte está o perfil da empresa e na segunda parte com oito perguntas de marcar e uma pergunta para texto narrativo.

Esse questionário foi separado por setores, os mesmos foram divididos em cinco categorias de empresas:

- Empresas de Material de Construção: loja de material de construção, distribuidora de cimento, indústria de artefato de concretos, pré-moldados, madeireira e indústria de mármore, no total foram vinte e duas empresas.
- Empresas do setor alimentício: No total são trinta e oito empresas no setor alimentício, dentre eles, restaurante, lanchonete, distribuidora de bebidas, minimercado, mercado, bares, supermercado, casa de carne, sorveteria, mini restaurante, conveniências, mercearia, panificadora e distribuidora de gelo.
- Empresas que prestam serviço no setor de veículos: nove empresas, dentre elas posto de gasolina, borracharia, lava jato e loja de peças de moto.
- Empresas do setor de atendimento pessoal: são dez empresas nesse ramo, dentre elas loja de roupa, salão de beleza, farmácia, escola infantil, academia, loja de vidro, loja de móveis, produtos de piscina.
- Empresas de diversos setores: nesse caso, são duas empresas distribuidoras de grãos e uma empresa de comunicação visual, no total são três empresas.

Trataremos agora do perfil de cada empresa separado por suas categorias, começaremos pelas empresas do setor de material de construção, em segundo lugar empresas do setor

alimentício, terceiro pelas empresas que prestam serviço no setor de transporte, quarta pelas empresas de atendimento pessoal e por último as empresas que está na categoria diversa. Os gráficos abaixo nos permitem visualizá-lo.

Ao final, depois de ter separados a análise por categorias, no tópico 5.6 todas as análises foram unificadas, mostrando o resultado no âmbito geral.

5.1 Resultados obtidos pelo questionário aplicado no setor empresarial de material de construção.

Foram diversas empresas de material de construção que foi aplicado o questionário, dentre elas: loja de material de construção, distribuidora de cimento, indústria de artefato de concretos, pré-moldados, madeira e indústria de mármore, no total foram 22 empresas.

Abaixo, serão apresentadas tabelas e gráficos demonstrando os resultados encontrados através do questionário aplicado, analisando item a item do setor de material de construção das empresas instalada no Distrito de Luzimangues.

Foi questionado com os empresários locais há quanto tempo à empresa reside no Distrito de Luzimangues, seguindo os dados da tabela 2.

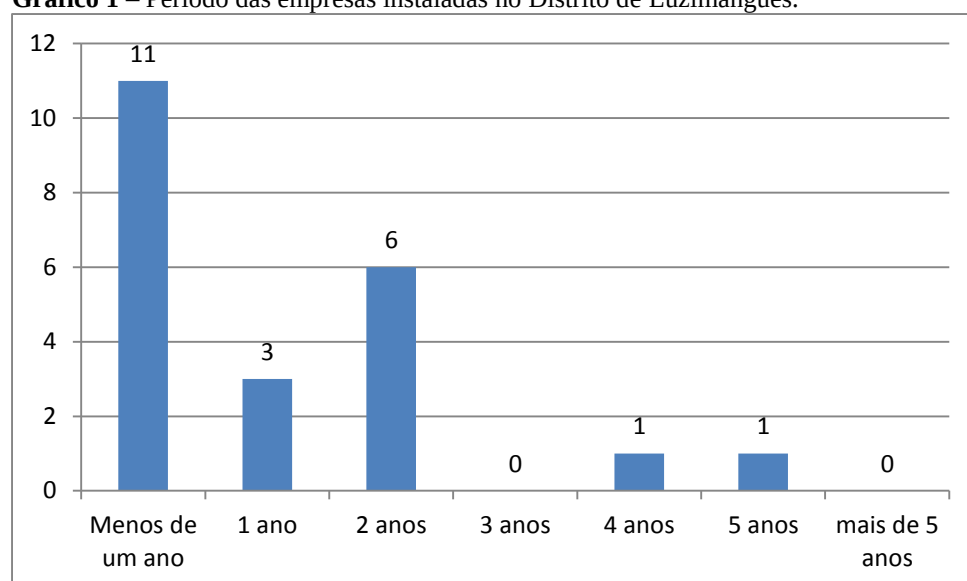
Tabela 2 – Período das empresas instaladas no Distrito de Luzimangues.

Período	Menos de um ano	Um ano	Dois anos	Três anos	Quatro anos	Cinco anos	Mais de cinco anos
1. Há quanto tempo à empresa reside no Distrito de Luzimangues?	50%	13%	27%	0%	5%	5%	0%

Fonte: Organizado pela autora.

Uma melhor visão comparativa dos resultados obtidos na tabela 2 é possível observando-se o gráfico 1.

Gráfico 1 – Período das empresas instaladas no Distrito de Luzimangues.



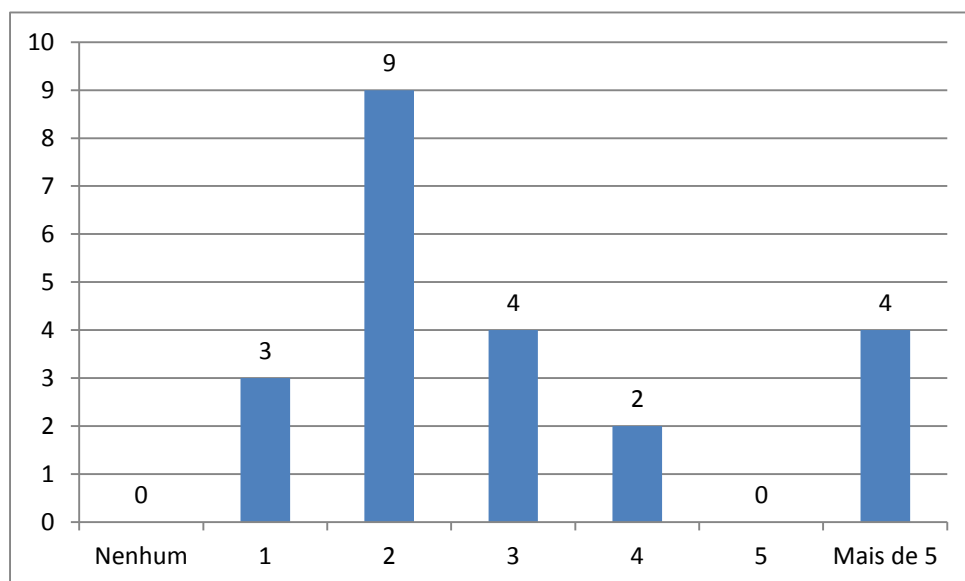
Fonte: Organizado pela autora.

Tabela 3 – Quantidade de funcionários na empresa

Quantidade	Nenhum	Um	Dois	Três	Quatro	Cinco	Mais de cinco
2. A empresa tem quantos funcionários	0%	14%	41%	18%	9%	0%	18%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 2 – Quantidade de funcionários na empresa



Fonte: o próprio autor

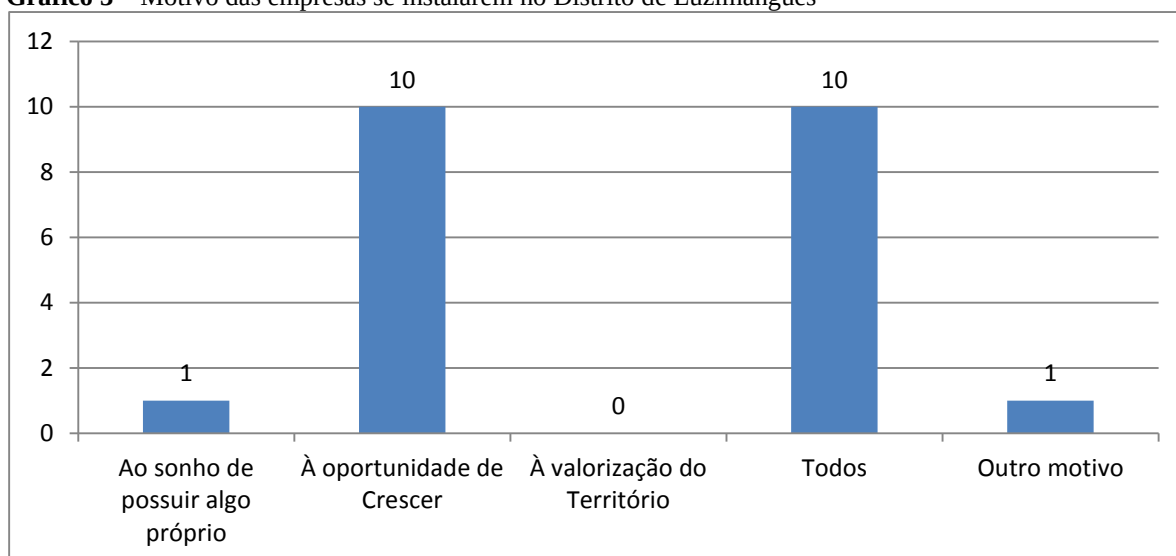
Na tabela 4 e no gráfico 3, foi questionado qual foi o motivo das empresas se instalar no Distrito de Luzimangues.

Tabela 4 – Motivo das empresas se instalar no Distrito de Luzimangues

Motivo	O sonho de possuir algo próprio	A valorização do território	A oportunidade de crescer	Todos os motivos	Outros motivos
3. Qual o motivo de instalar a empresa no Distrito de Luzimangues?	5%	0%	45%	45%	5%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 3 – Motivo das empresas se instalarem no Distrito de Luzimangues



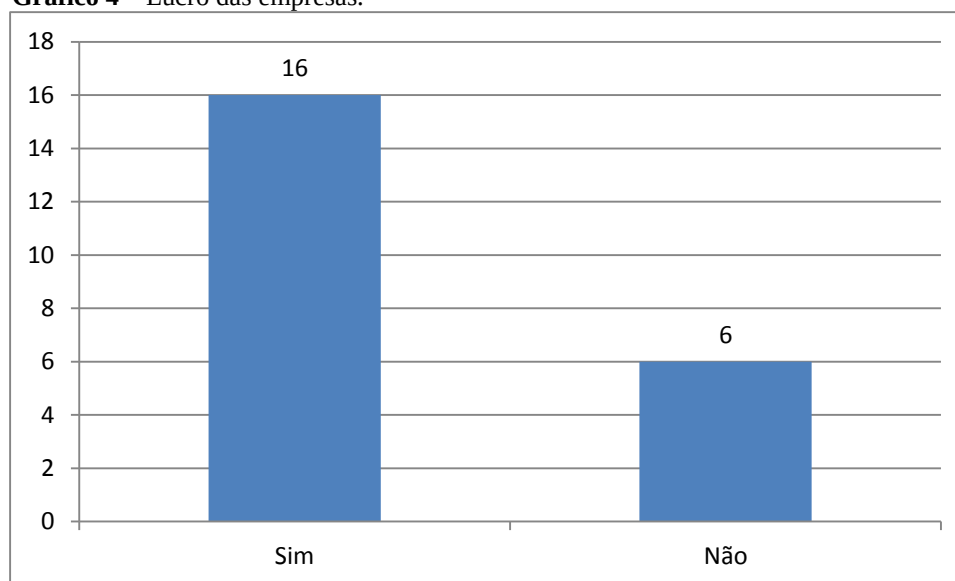
Fonte: Organizado pela autora.

Tabela 5 – Lucro das empresas

Pergunta	Sim	Não
4. Do início da instalação da empresa no Distrito de Luzimangues, até os dias atuais, houve lucro?	73%	27%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 4 – Lucro das empresas.



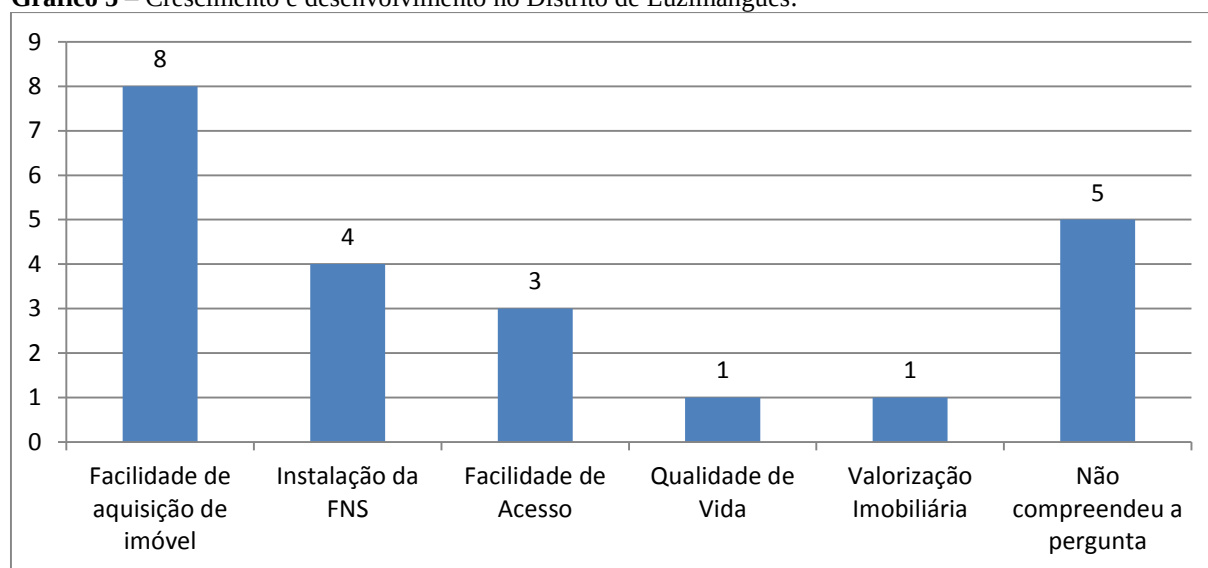
Fonte: Organizado pela autora.

Tabela 6 – Crescimento e desenvolvimento no Distrito de Luzimangues

Pergunta	Facilidade de aquisição de imóvel	Instalação da FNS	Facilidade de acesso	Qualidade de vida	Valorização imobiliária	Não compreendeu a pergunta
6. O que tem incentivado o crescimento e o desenvolvimento do Distrito de Luzimangues	36%	19%	14%	4%	4%	23%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 5 – Crescimento e desenvolvimento no Distrito de Luzimangues.



Fonte: Organizado pela autora.

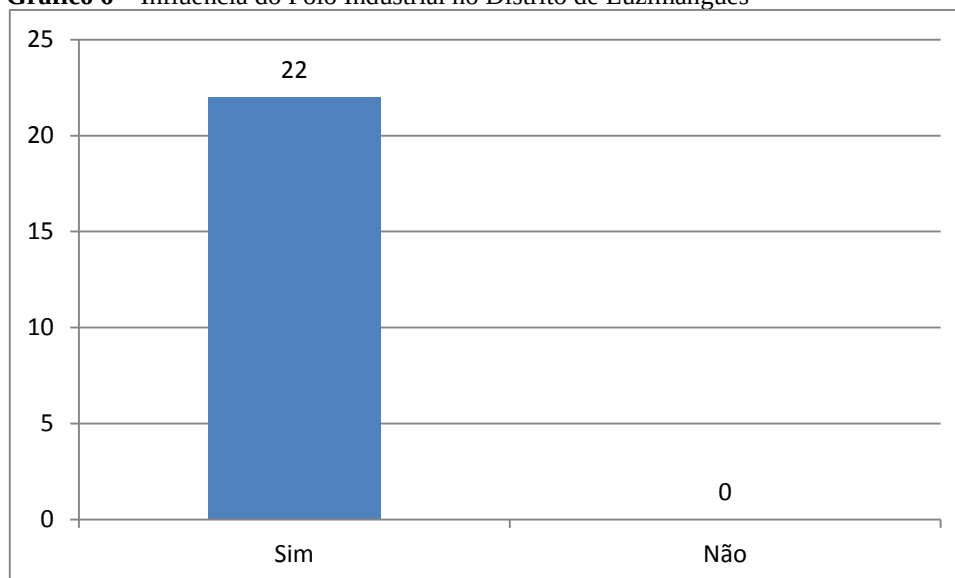
Tabela 7 – Influências do Polo Industrial no Distrito de Luzimangues

Pergunta	Sim	Não
7. As grandes empresas instaladas próximas à Ferrovia Norte-Sul influênciam o crescimento e o desenvolvimento do Distrito de Luzimangues:	100%	0%

Fonte: Organizado pela autora.

No gráfico 6, permite uma melhor visualização dos resultados da tabela 7 da pesquisa em campo.

Gráfico 6 – Influência do Polo Industrial no Distrito de Luzimangues



Fonte: Organizado pela autora.

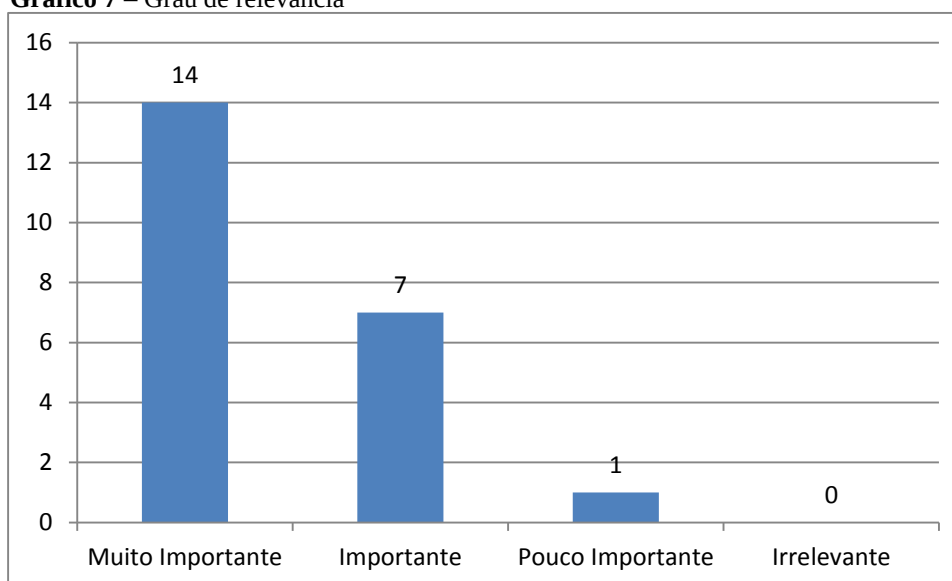
Tabela 8 – Grau de relevância

Grau de relevância	Muito importante	Importante	Pouco importante	Irrelevante
7.1 Qual o grau de relevância da vinda da FNS:	67%	22%	11%	0%

Fonte: Organizado pela autora.

Uma melhor visão comparativa dos resultados obtidos na tabela 8 é possível ser observado no gráfico 7:

Gráfico 7 – Grau de relevância



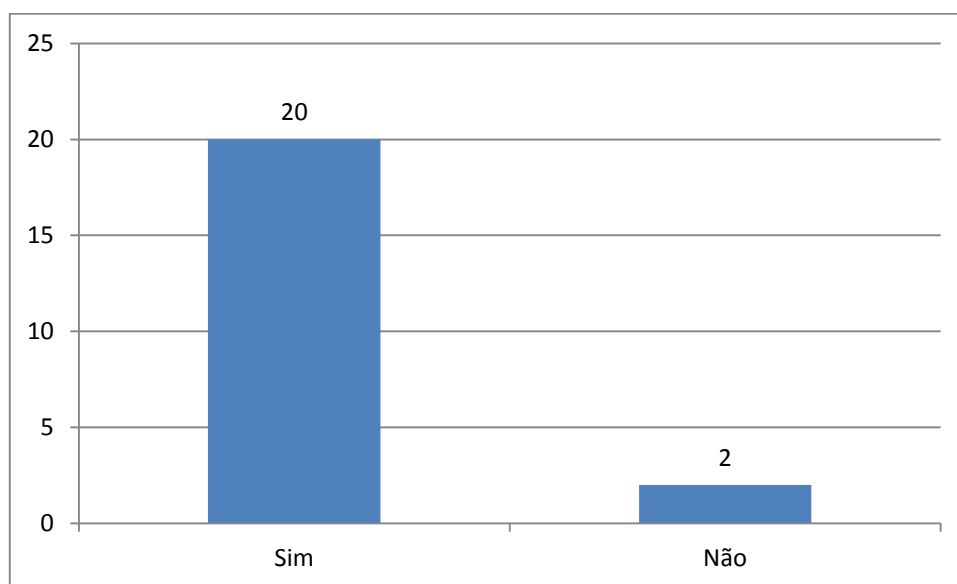
Fonte: Organizado pela autora.

Tabela 9 – Polo Industrial

Pergunta	Sim	Não
8. Você acredita que o Distrito de Luzimangues será um grande polo industrial devido a vinda várias empresas em função da FNS?	91%	9%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 8 - Polo de Indústria.



Fonte: Organizado pela autora.

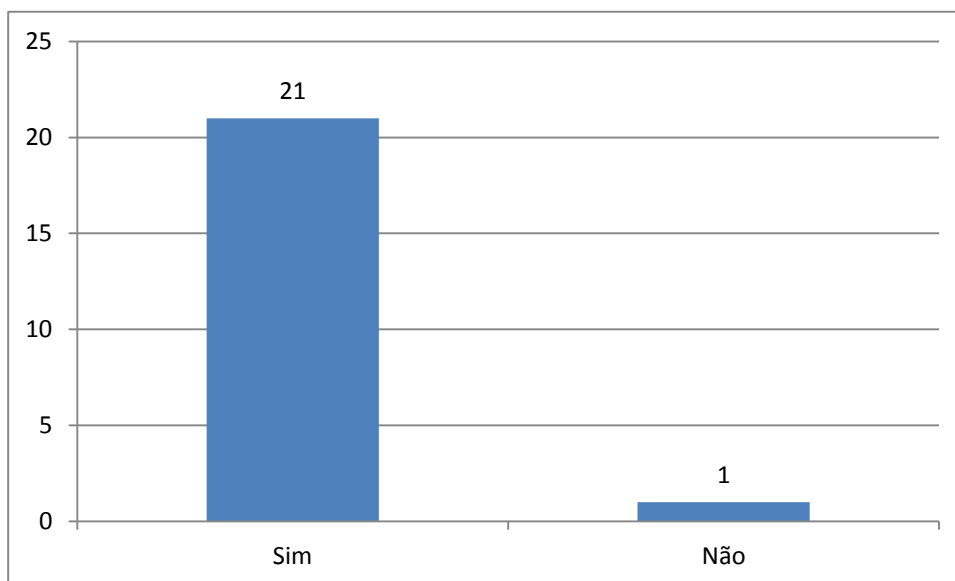
Na Tabela 10, trata-se da visão dos empresários referente à geração de emprego e mão de obra.

Tabela 10 – Geração de emprego no Distrito de Luzimangues

Pergunta	Sim	Não
9. Na sua visão, o polo industrial localizado na Ferrovia Norte-Sul aumentará a disponibilidade de mão de obra e geração de emprego no Distrito de Luzimangues?	96%	4%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 9 – Geração de emprego.



Fonte: Organizado pela autora.

Os comerciantes locais acreditam que a Ferrovia Norte-Sul terá bastante mão de obra local, na qual futuramente terão residências no distrito trazendo desenvolvimento e crescimento na região.

5.2 Resultados obtidos pelo questionário aplicado no setor empresarial alimentício.

Nesse capítulo trataremos do setor alimentício do Distrito de Luzimangues, no total são 38 empresas dentre eles, restaurante, lanchonete, distribuidora de bebidas, minimercado, mercado, bares, supermercado, casa de carne, sorveteria, mini restaurante, conveniências, mercearia, panificadora e distribuidora de gelo.

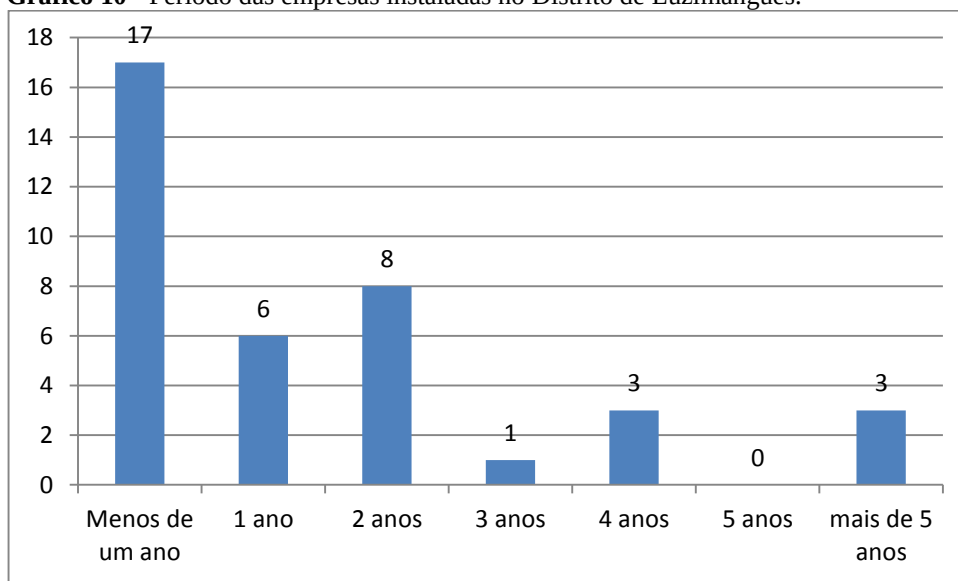
A seguir na tabela 11 trataremos em que período a empresa foi instalada no Distrito de Luzimangues e no gráfico 10.

Tabela 11 – Período das empresas instaladas no Distrito de Luzimangues.

Período	Menos de um ano	Um ano	Dois anos	Três anos	Quatro anos	Cinco anos	Mais de cinco anos
1. Há quanto tempo a empresa reside no Distrito de Luzimangues:	45%	16%	21%	3%	8%	0%	8%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 10 - Período das empresas instaladas no Distrito de Luzimangues.



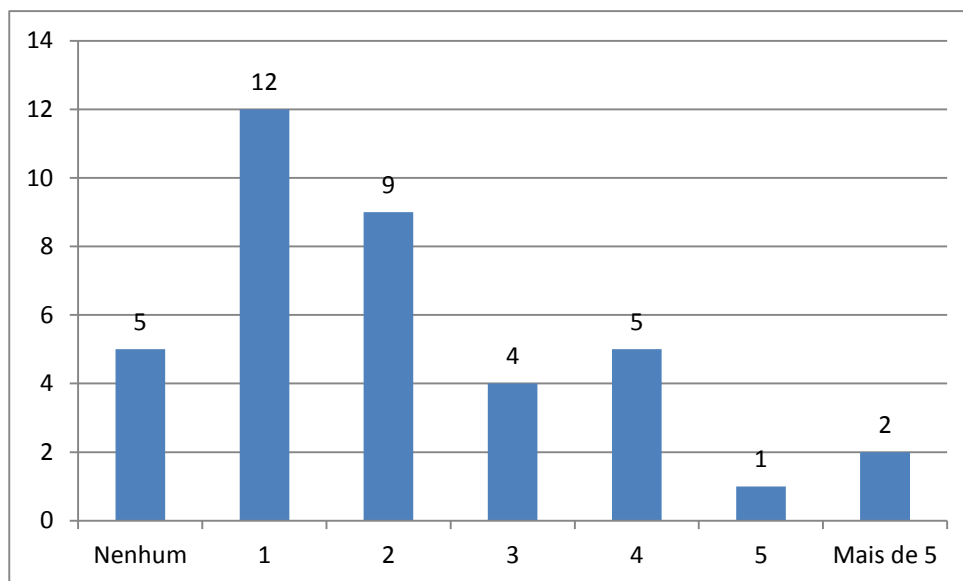
Fonte: Organizado pela autora.

Tabela 12 – Quantidade de funcionários na empresa.

Quantidade	Nenhum	Um	Dois	Três	Quatro	Cinco	Mais de cinco
2. A empresa tem quantos funcionários	13%	32%	24%	10%	14%	3%	5%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 11 – Quantidade de funcionários na empresa.



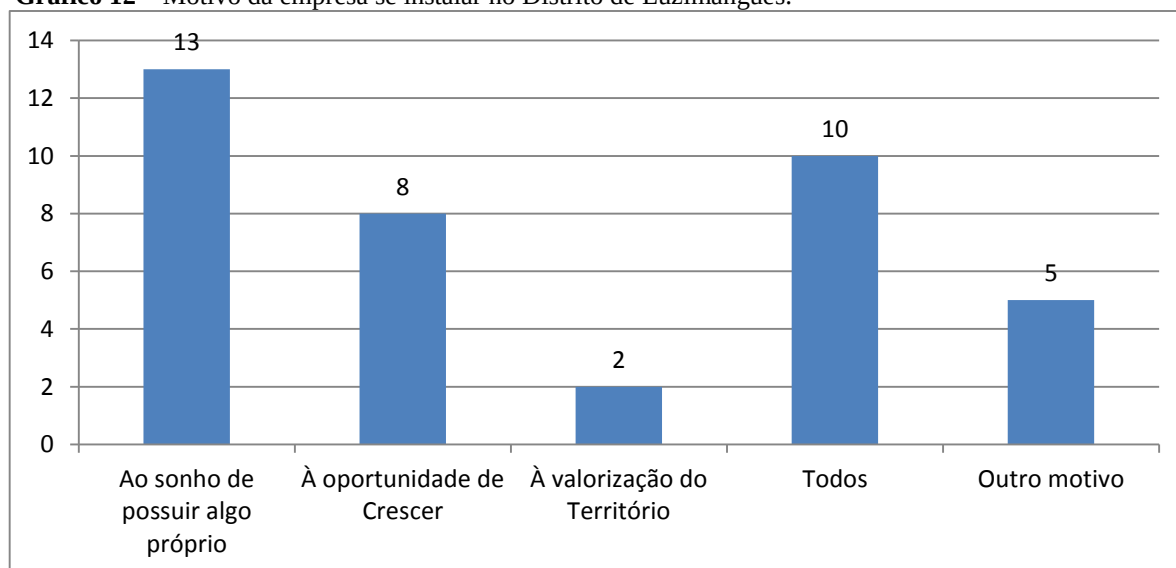
Fonte: Organizado pela autora.

Tabela 13 – Motivo da empresa se instalar no Distrito de Luzimangues.

Motivo	Ao sonho de possuir algo próprio	A valorização do território	A oportunidade de crescer	Todos os motivos	Outros motivos
3. A empresa se instalou no Distrito de Luzimangues devido	34%	5%	21%	27%	13%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 12 – Motivo da empresa se instalar no Distrito de Luzimangues.



Fonte: Organizado pela autora.

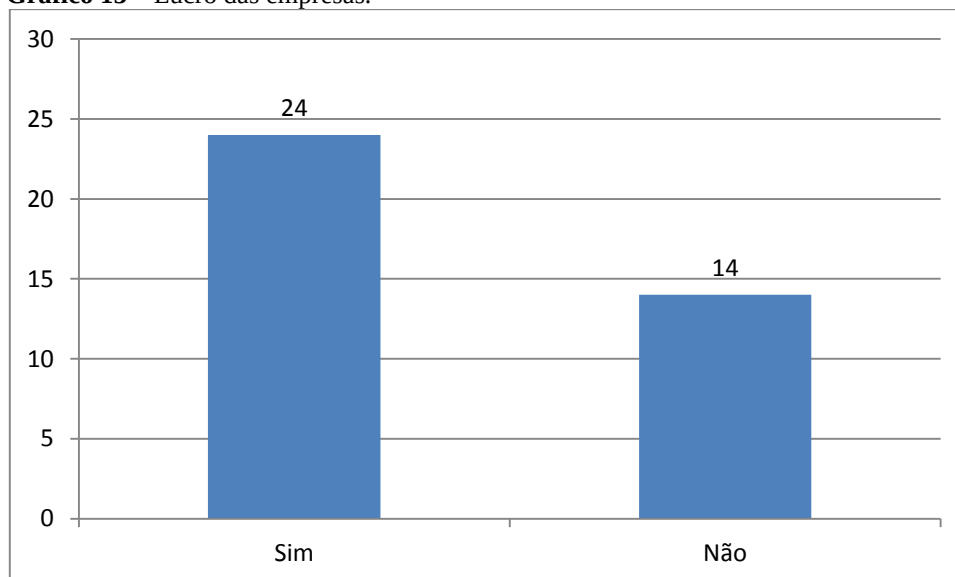
Todos os dados constam na tabela 14 e no gráfico 13, exposto na sequência.

Tabela 14 – Lucro das empresas.

Pergunta	Sim	Não
4. Do início da instalação da empresa no Distrito de Luzimangues, até os dias atuais, houve lucro?	63%	37%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 13 – Lucro das empresas.



Fonte: Organizado pela autora.

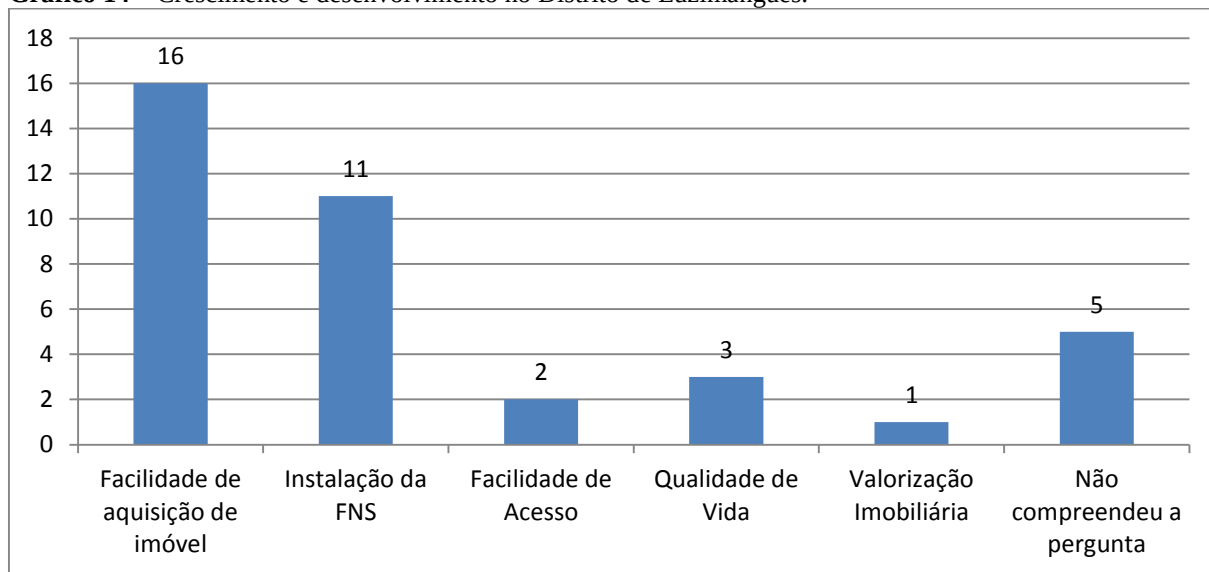
Os dados da tabela 15, retratados no gráfico 14, expressam a importância da questão.

Tabela 15 – Crescimento e desenvolvimento do Distrito de Luzimangues.

Pergunta	Facilidade de aquisição de imóvel	Instalação da FNS	Facilidade de acesso	Qualidade de vida	Valorização imobiliária	Não compreendeu a pergunta
6. O que tem incentivado o crescimento e o desenvolvimento do Distrito de Luzimangues	42%	29%	5%	8%	3%	13%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 14 – Crescimento e desenvolvimento no Distrito de Luzimangues.



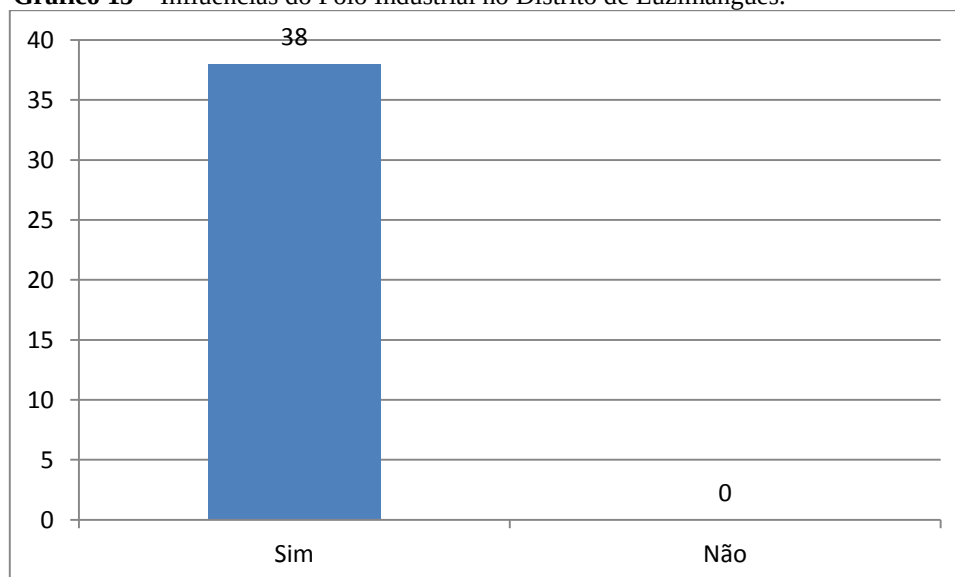
Fonte: Organizado pela autora.

Tabela 16 – Influências do Polo Industrial no Distrito de Luzimangues.

Influência	Sim	Não
7. As grandes empresas instaladas próximas à Ferrovia Norte-Sul influenciam o crescimento e o desenvolvimento do Distrito de Luzimangues?	100%	0%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 15 – Influências do Polo Industrial no Distrito de Luzimangues.



Fonte: Organizado pela autora.

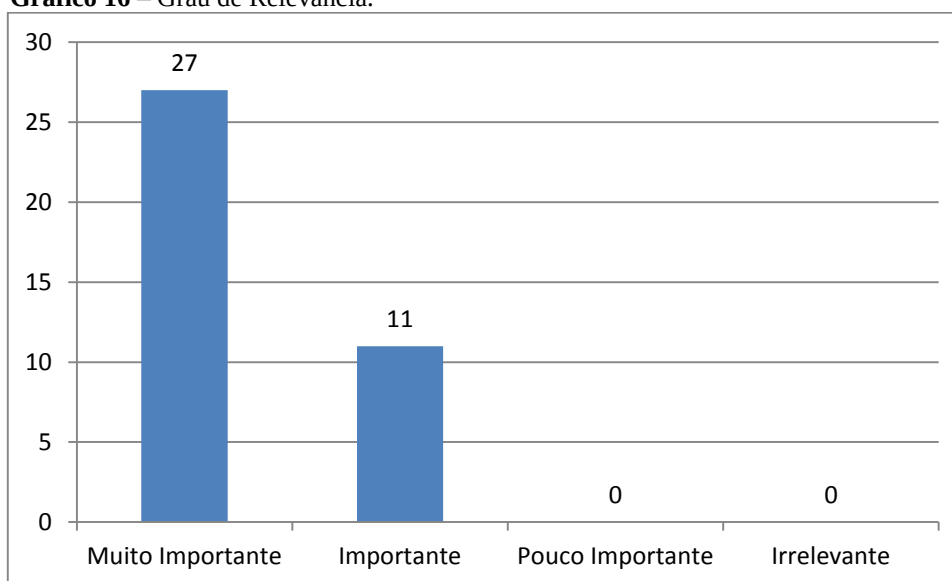
Para uma melhor comparação dos resultados obtidos na tabela 17 é possível examinar no gráfico 16:

Tabela 17 – Grau de relevância.

Grau de relevância	Muito importante	Importante	Pouco importante	Irrelevante
7.1 Qual o grau de relevância da vinda da FNS:	71%	29%	0%	0%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 16 – Grau de Relevância.



Fonte Organizado pela autora.

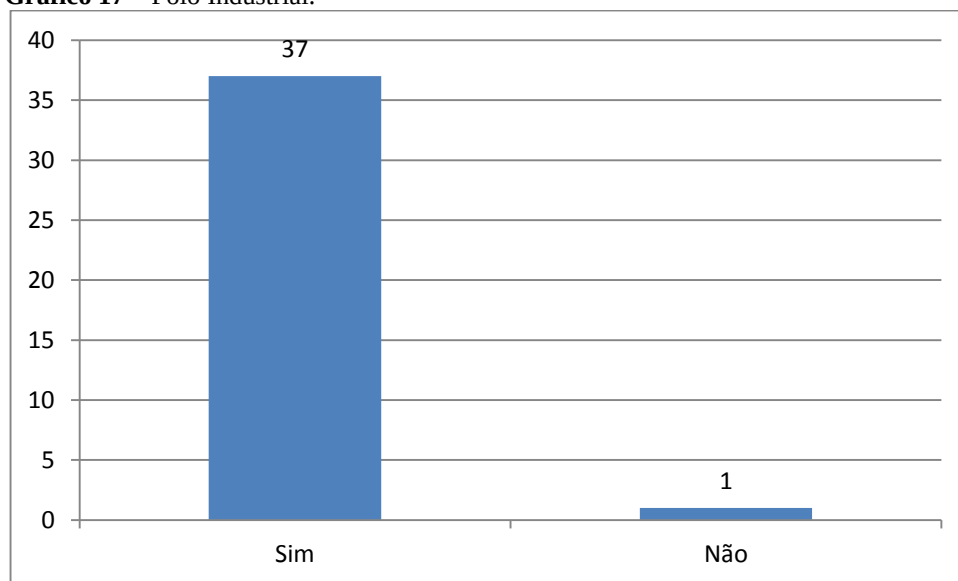
Para melhor visualização segue a tabela 18 e o gráfico 17.

Tabela 18 – Polo Industrial.

Pergunta	Sim	Não
8. Você acredita que o Distrito de Luzimangues será um grande polo industrial devido a vinda várias empresas em função da FNS:	97%	3%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 17 – Polo Industrial.



Fonte: Organizado pela autora.

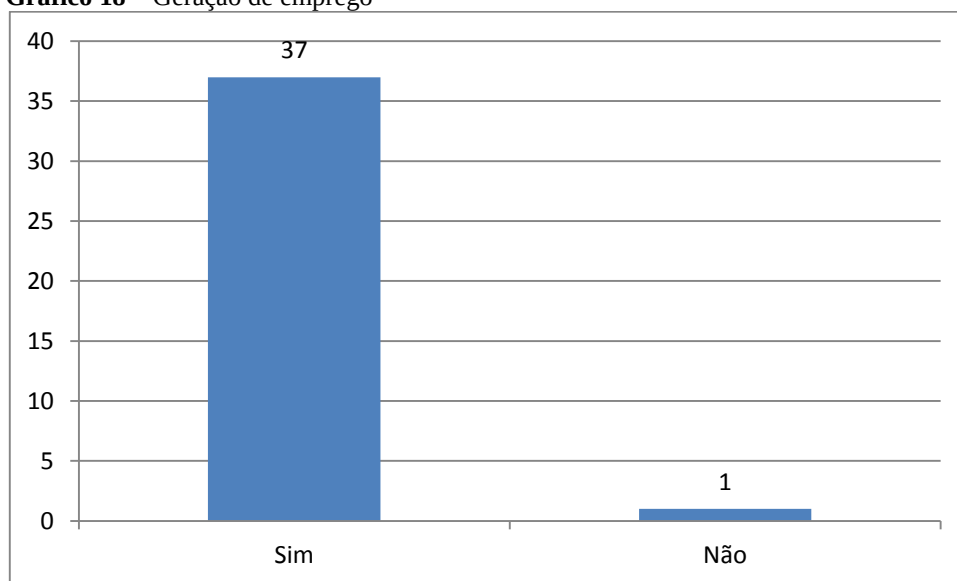
Para uma melhor visualização dos resultados é possível observar na tabela 19 e no gráfico 18:

Tabela 19 – Geração de emprego no Distrito de Luzimangues.

Pergunta	Sim	Não
9. Na sua visão, o polo industrial localizado na Ferrovia Norte-Sul aumentará a disponibilidade de mão de obra e geração de emprego no Distrito de Luzimangues?	97%	3%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 18 – Geração de emprego



Fonte: Organizado pela autora.

5.3 Resultados obtidos pelo questionário aplicado no setor empresarial de veículos em geral.

Nesse capítulo trataremos do setor de veículos, no total são nove empresas instaladas na região do Distrito de Luzimangues, dentre elas: Posto de gasolina, borracharia, lava jato e loja de peças de moto.

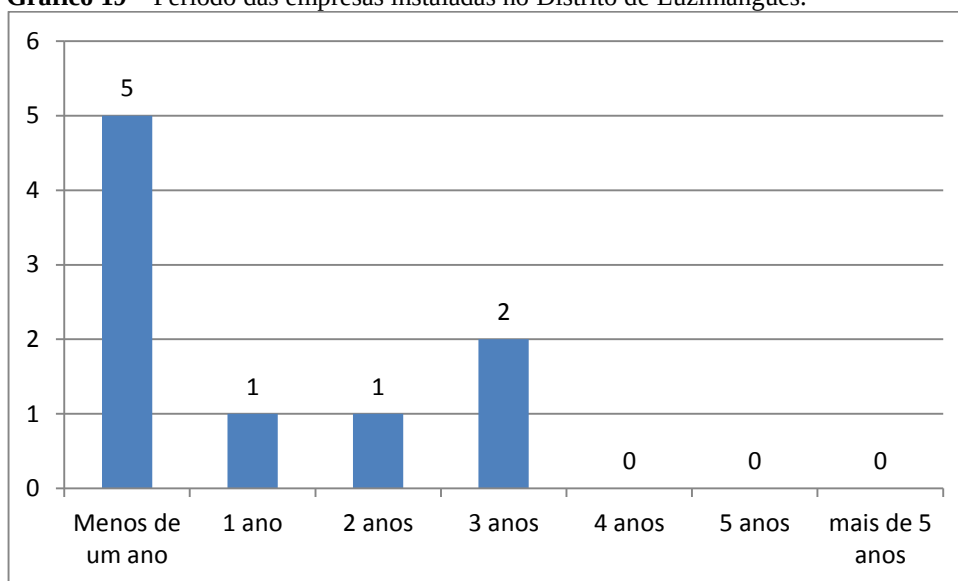
A seguir na tabela 20 trataremos em que período a empresa foi instalada no Distrito de Luzimangues e para uma melhor visão será ilustrado no gráfico 19.

Tabela 20 – Período das empresas instaladas no Distrito de Luzimangues.

Período	Menos de um ano	Um ano	Dois anos	Três anos	Quatro anos	Cinco anos	Mais de cinco anos
1. Há quanto tempo a empresa reside no Distrito de Luzimangues:	56%	11%	11%	22%	0%	0%	0%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 19 – Período das empresas instaladas no Distrito de Luzimangues.



Fonte: Organizado pela autora

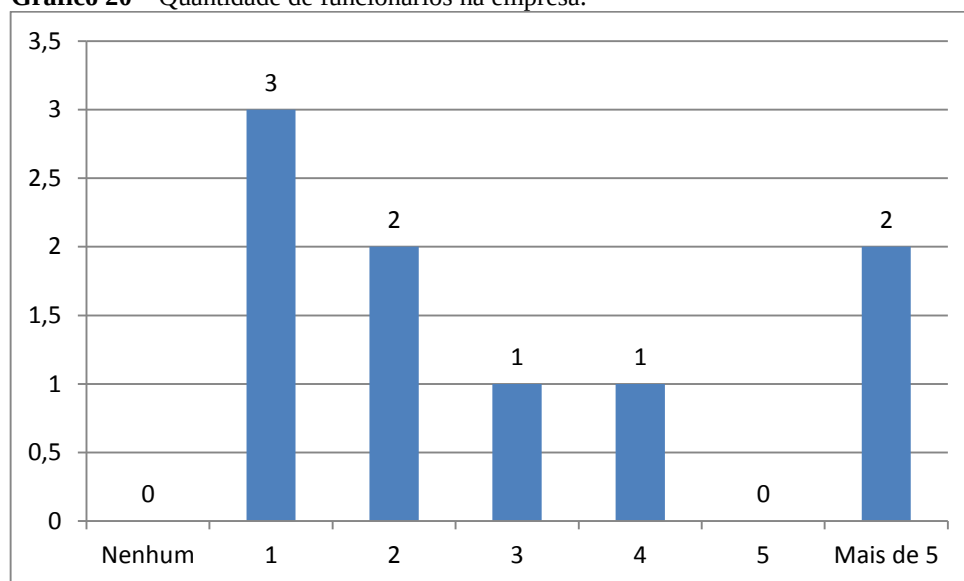
Tabela 21 – Quantidade de funcionários na empresa.

Quantidade	Nenhum	Um	Dois	Três	Quatro	Cinco	Mais de cinco
2. A empresa tem quantos funcionários?	0%	34%	22%	11%	11%	0%	22%

Fonte: Organizado pela autora.

Todos os dados apresentados podem ser observados no gráfico 20:

Gráfico 20 – Quantidade de funcionários na empresa.



Fonte: Organizado pela autora.

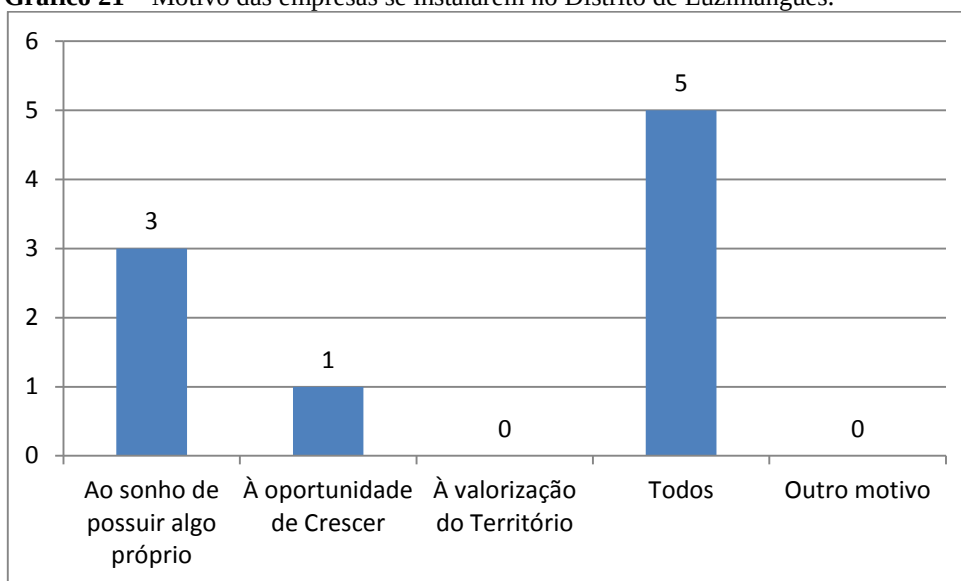
Tabela 22 – Motivo da empresa se instalar no Distrito de Luzimangues.

Motivo	Ao sonho de possuir algo próprio	A valorização do território	A oportunidade de crescer	Todos os motivos	Outros motivos
3. A empresa se instalou no Distrito de Luzimangues devido	33%	0%	11%	56%	0%

Fonte: Organizado pela autora.

O gráfico mostra o panorama da tabela acima:

Gráfico 21 – Motivo das empresas se instalarem no Distrito de Luzimangues.



Fonte: Organizado pela autora.

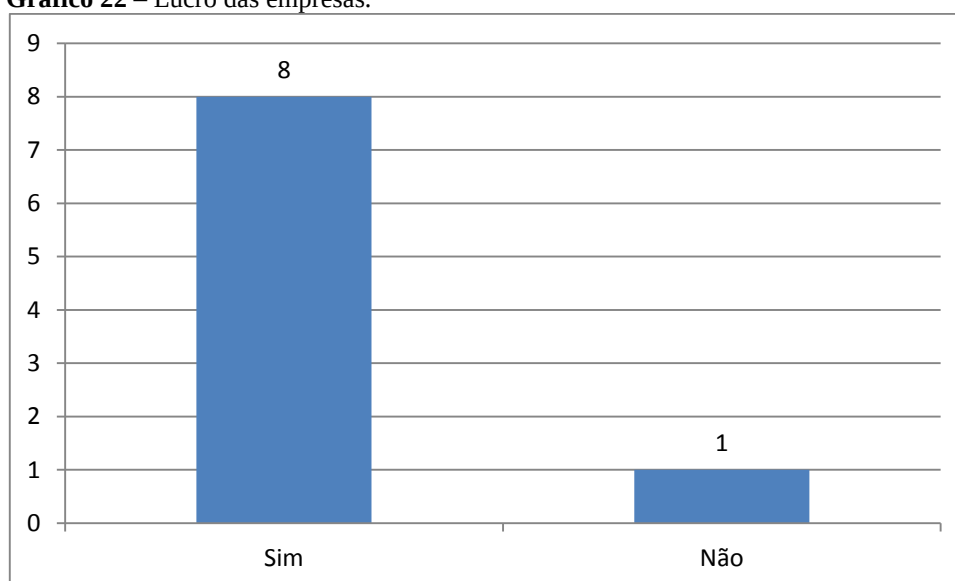
Todos os dados constam na tabela 23 e no gráfico 22, exposto na sequência.

Tabela 23 – Lucro da empresas.

Pergunta	Sim	Não
4. Do início da instalação da empresa no Distrito de Luzimangues, até os dias atuais, houve lucro?	89%	11%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 22 – Lucro das empresas.



Fonte: Organizado pela autora.

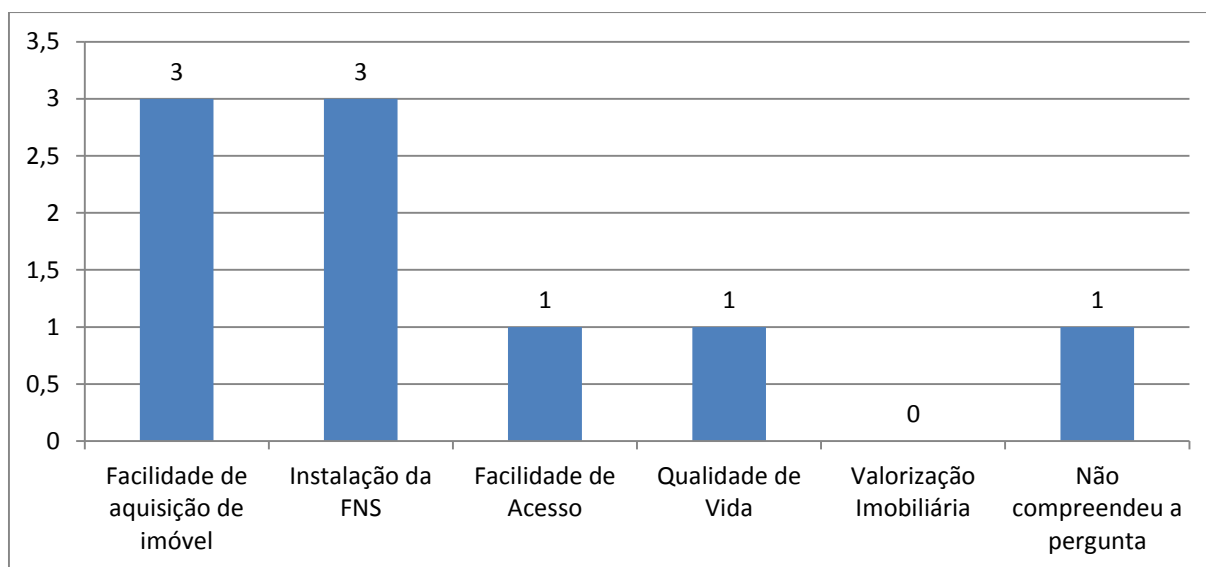
Os dados podem ser observados na tabela 24, que mostra os resultados obtidos, bem como gráfico 23, a seguir.

Tabela 24 – Crescimento e desenvolvimento do Distrito de Luzimangues.

Pergunta	Facilidade de aquisição de imóvel	Instalação da FNS	Facilidade de acesso	Qualidade de vida	Valorização imobiliária	Não compreendeu a pergunta
6. O que tem incentivado o crescimento e o desenvolvimento do Distrito de Luzimangues?	34%	33%	11%	11%	0%	11%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 23 – Crescimento e Desenvolvimento no Distrito de Luzimangues.



Fonte: Organizado pela autora.

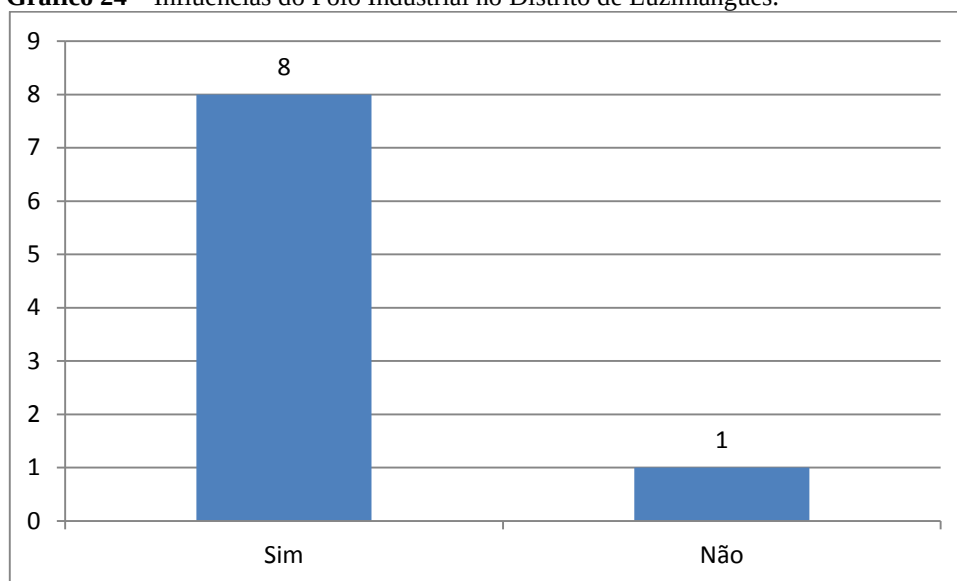
No gráfico 25 permite uma melhor visualização dos resultados da tabela 24 da pesquisa em campo.

Tabela 25 – Influências do Polo Industrial no Distrito de Luzimangues.

Influência	Sim	Não
7. As grandes empresas instaladas próximas à Ferrovia Norte-Sul influencia o crescimento e o desenvolvimento do Distrito de Luzimangues?	89%	11%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 24 – Influências do Polo Industrial no Distrito de Luzimangues.



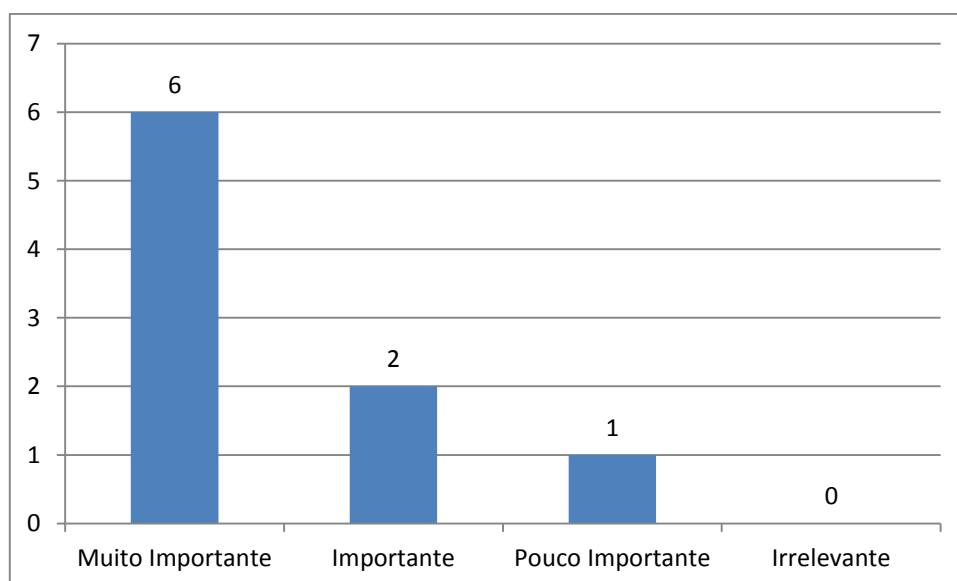
Fonte: Organizado pela autora.

Tabela 26 – Grau de relevância.

Grau de relevância	Muito importante	Importante	Pouco importante	Irrelevante
7.1 Qual o grau de relevância da vinda da FNS?	67%	22%	11%	0%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 25 – Grau de relevância.

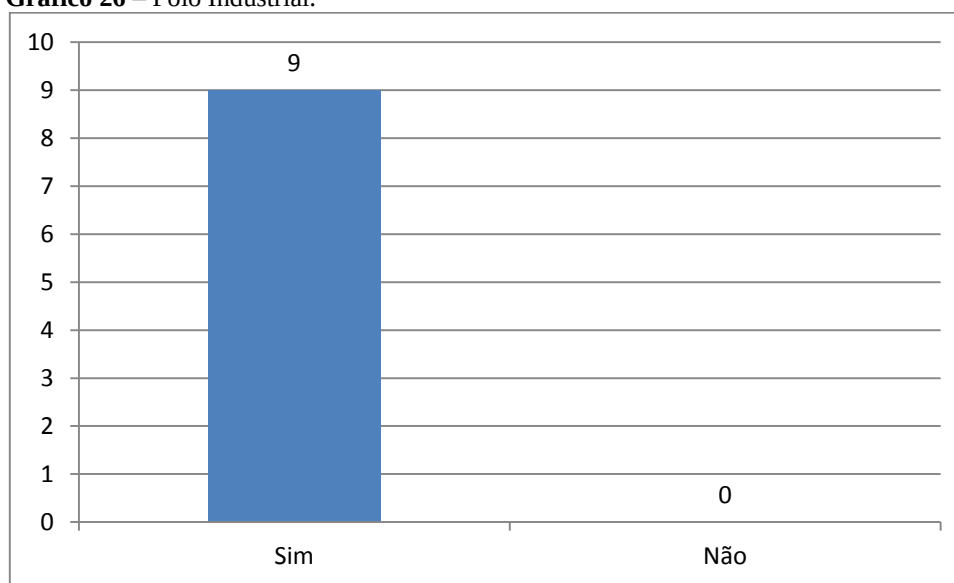


Fonte: Organizado pela autora.

Tabela 27 – Polo Industrial

Pergunta	Sim	Não
8. Você acredita que o Distrito de Luzimangues será um grande polo industrial devido a vinda várias empresas em função da FNS?	100%	0%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 26 – Polo Industrial.

Fonte: Organizado pela autora.

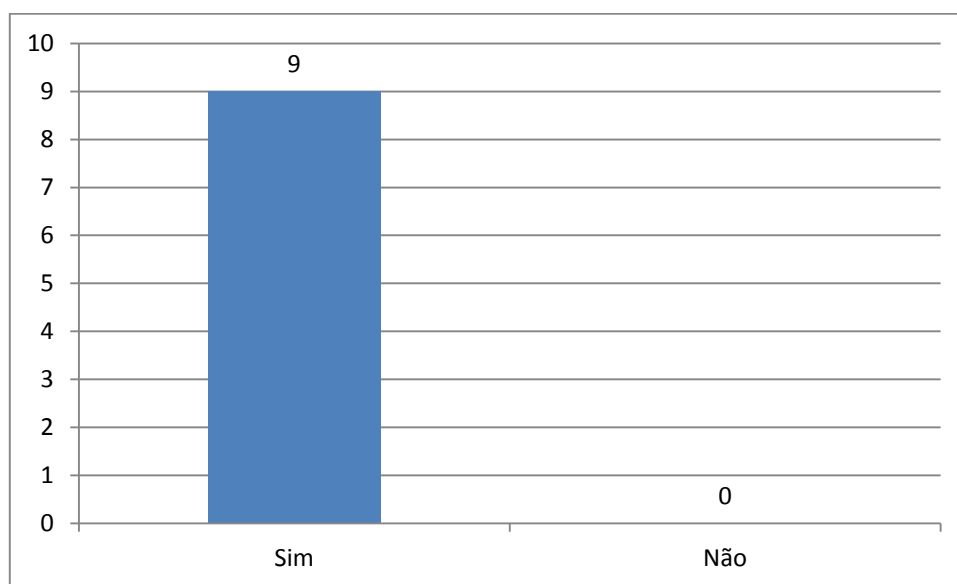
Para uma melhor visualização dos resultados é possível observar na tabela 28 e no gráfico 27:

Tabela 28 – Geração de emprego no Distrito de Luzimangues.

Pergunta	Sim	Não
9. Na sua visão, o polo industrial localizado na Ferrovia Norte-Sul aumentará a disponibilidade de mão de obra e geração de emprego no Distrito de Luzimangues?	100%	0%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 27 – Geração de emprego no Distrito de Luzimangues.



Fonte: Organizado pela autora.

5.4 Resultados obtidos pelo questionário aplicado no setor empresarial de atendimento pessoal.

Nesse capítulo será descrito as empresas no setor de departamento pessoal, tais empresas como: loja de roupa, salão de beleza, farmácia, escola infantil, academia, loja de vidro, loja de móveis, empresa de piscina no total são dez empresas.

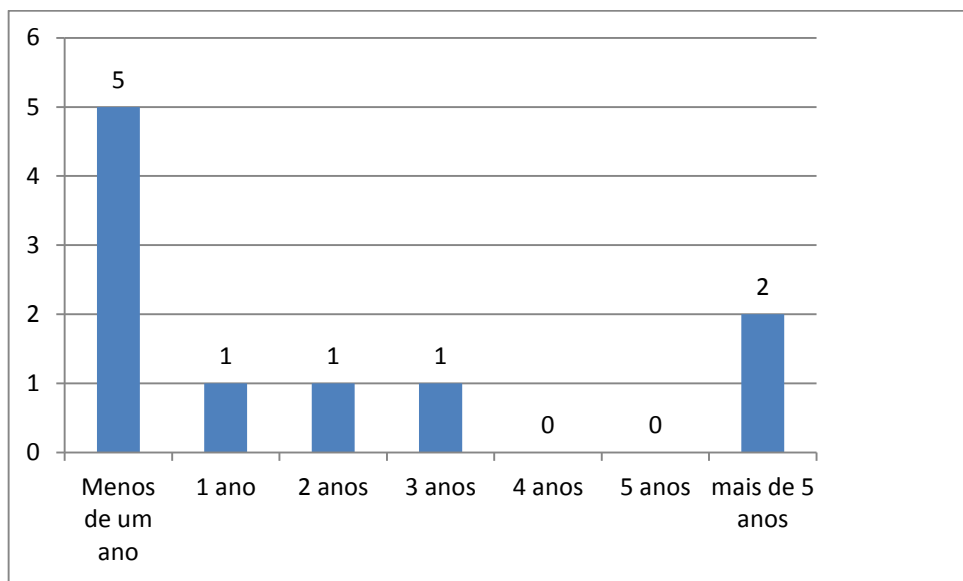
Segue gráfico 29 para melhor visualização:

Tabela 29 – Período das empresas instaladas no Distrito de Luzimangues.

Período	Menos de um ano	Um ano	Dois anos	Três anos	Quatro anos	Cinco anos	Mais de cinco anos
1. Há quanto tempo a empresa reside no Distrito de Luzimangues:	50%	10%	10%	10%	0%	20%	0%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 31 – Período das empresas instaladas no Distrito de Luzimangues.



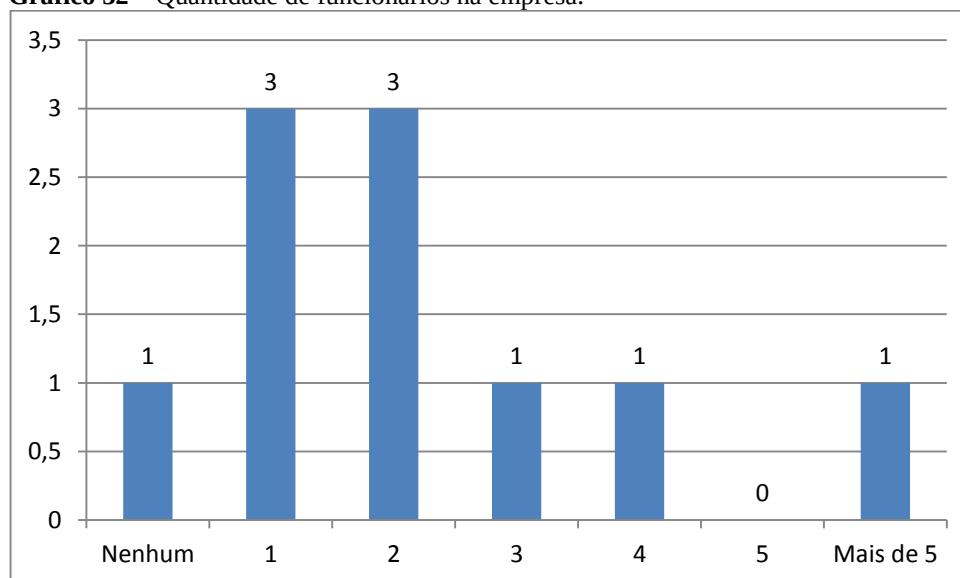
Fonte: Organizado pela autora

Tabela 30 – Quantidade de funcionários na empresa.

Quantidade	Nenhum	Um	Dois	Três	Quatro	Cinco	Mais de cinco
2. A empresa tem quantos funcionários	10%	30%	30%	10%	10%	0%	10%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 32 – Quantidade de funcionários na empresa.



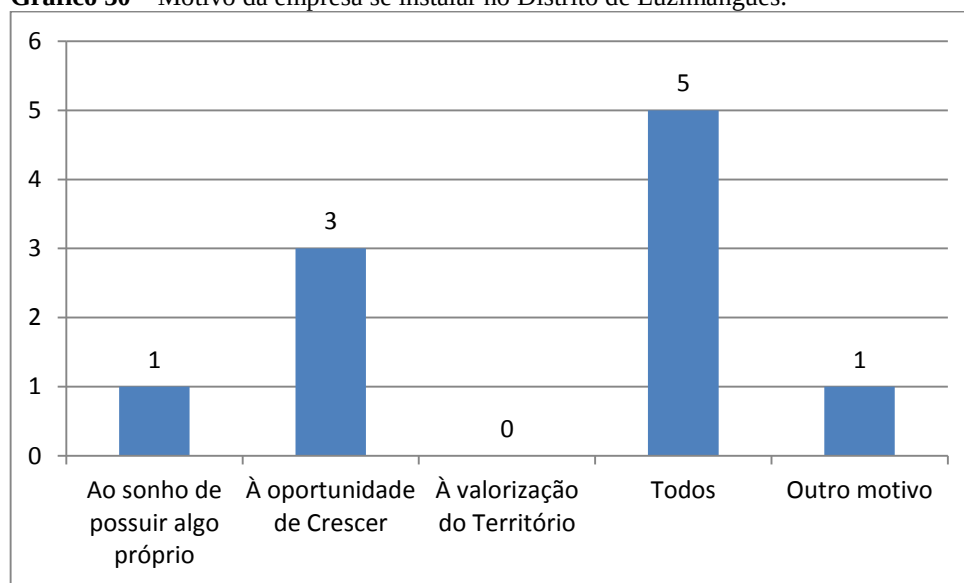
Fonte: Organizado pela autora

Tabela 31 – Motivo da empresa se instalar no Distrito de Luzimangues.

Motivo	Ao sonho de possuir algo próprio	A valorização do território	A oportunidade de crescer	Todos os motivos	Outros motivos
3. A empresa se instalou no Distrito de Luzimangues devido	10%	0%	30%	50%	10%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 30 – Motivo da empresa se instalar no Distrito de Luzimangues.



Fonte: Organizado pela autora.

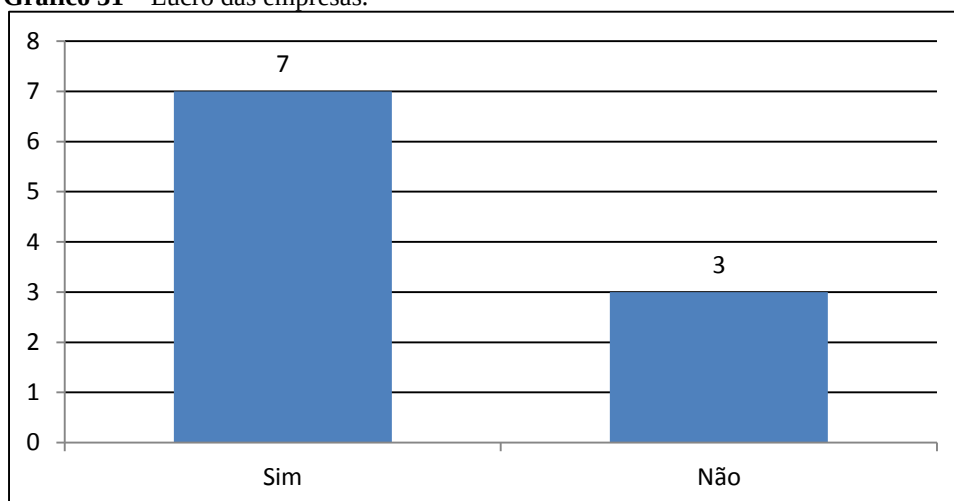
Todos os dados constam na tabela 31 e no gráfico 31, exposto na sequência.

Tabela 32 – Lucro da empresa.

Pergunta	Sim	Não
4. Do início da instalação da empresa no Distrito de Luzimangues, até os dias atuais, houve lucro?	70%	30%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 31 – Lucro das empresas.



Fonte: Organizado pela autora.

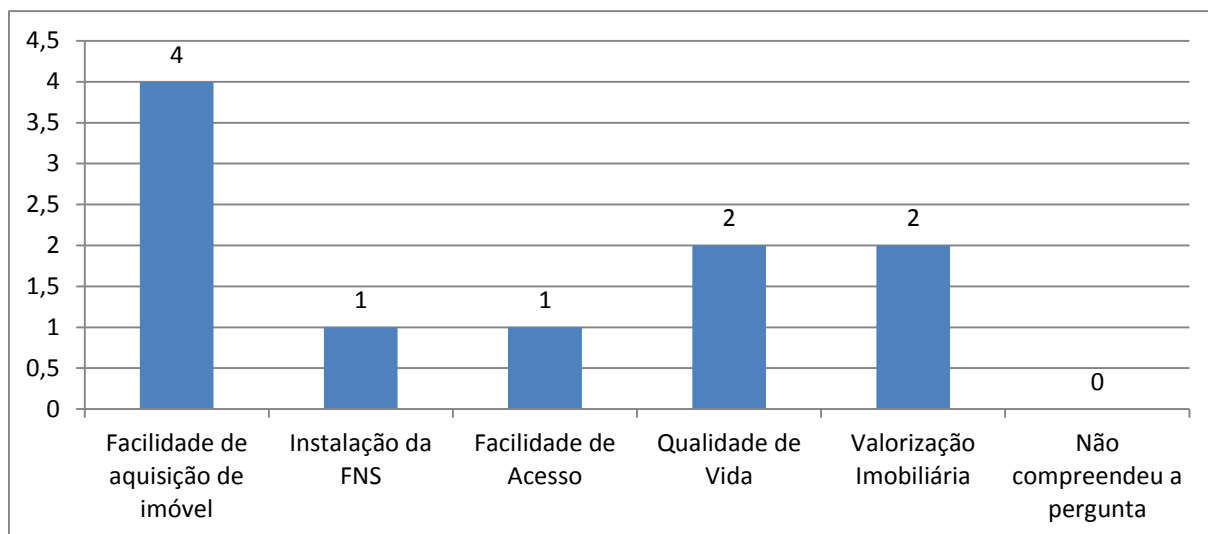
Os dados podem ser observados na tabela 33, que mostra os resultados obtidos, bem como gráfico 32, a seguir.

Tabela 33 – Crescimento e desenvolvimento do Distrito de Luzimangues.

Pergunta	Facilidade de aquisição de imóvel	Instalação da FNS	Facilidade de acesso	Qualidade de vida	Valorização imobiliária	Não compreendeu a pergunta
6. O que tem incentivado o crescimento e o desenvolvimento do Distrito de Luzimangues	40%	10%	10%	20%	20%	0%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 32 – Crescimento e desenvolvimento do Distrito de Luzimangues.



Fonte: Organizado pela autora.

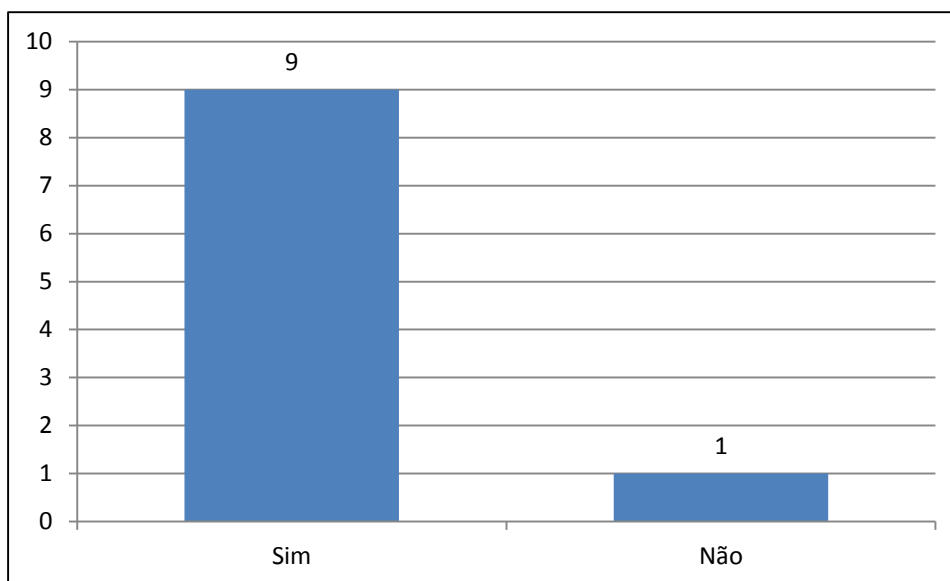
No gráfico 34, permite uma melhor visualização dos resultados da tabela 33 da pesquisa em campo.

Tabela 34 – Influências do Polo Industrial no Distrito de Luzimangues.

Influência	Sim	Não
7. As grandes empresas instaladas próximas à Ferrovia Norte-Sul influencia o crescimento e o desenvolvimento do Distrito de Luzimangues:	90%	10%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 33 – Influências do Polo Industrial no Distrito de Luzimangues.



Fonte: Organizado pela autora.

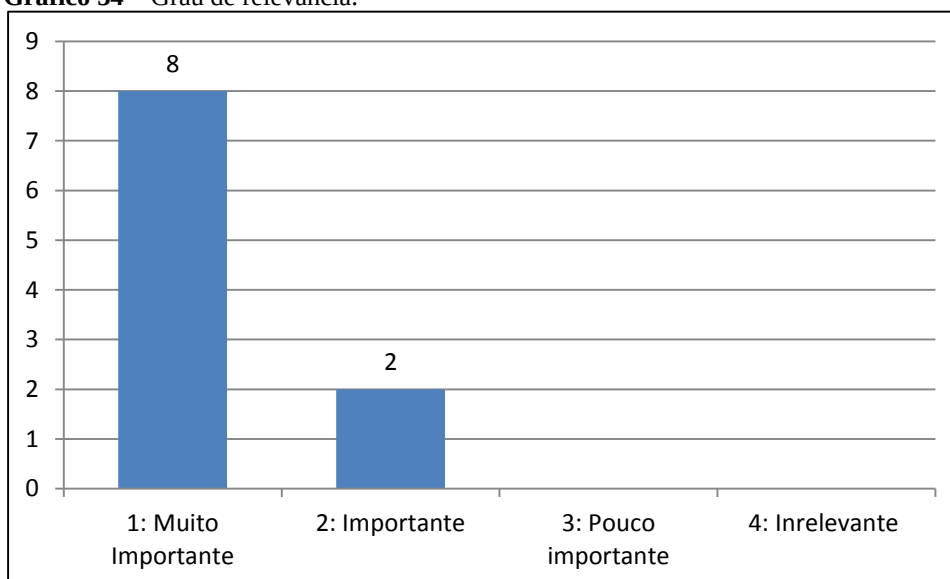
Para uma melhor comparação dos resultados obtidos na tabela 35 é possível examinar no gráfico 34:

Tabela 35 – Grau de relevância.

Grau de relevância	Muito importante	Importante	Pouco importante	Irrelevante
7.1 Qual o grau de relevância da vinda da FNS?	80%	20%	0%	0%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 34 – Grau de relevância.

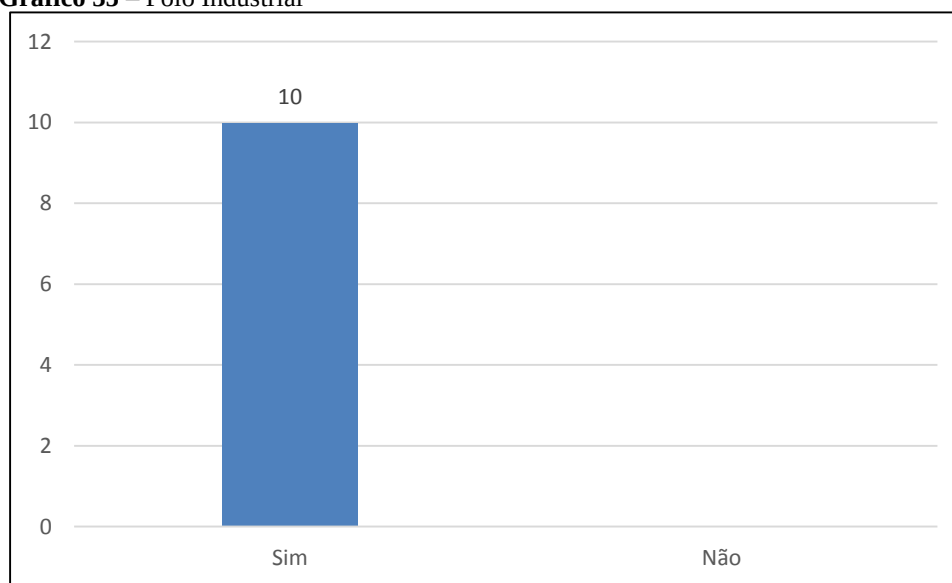


Fonte: Organizado pela autora.

Tabela 36 – Polo Industrial

Pergunta	Sim	Não
8. Você acredita que o Distrito de Luzimangues será um grande polo industrial devido a vinda várias empresas em função da FNS?	100%	0%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 35 – Polo Industrial

Fonte: Organizado pela autora.

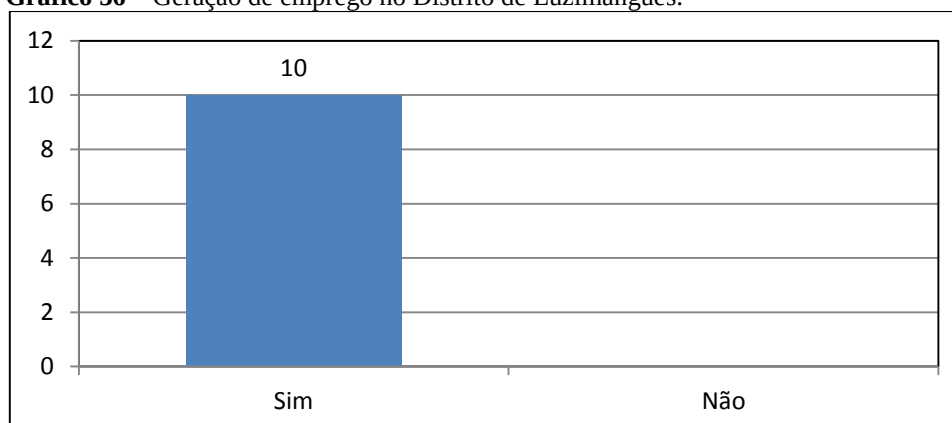
Para uma melhor visualização dos resultados é possível observar na tabela 37 e no gráfico 36:

Tabela 37 – Geração de emprego no Distrito de Luzimangues.

Pergunta	Sim	Não
9. Na sua visão, o polo industrial localizado na Ferrovia Norte-Sul aumentará a disponibilidade de mão de obra e geração de emprego no Distrito de Luzimangues?	100%	0%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 36 – Geração de emprego no Distrito de Luzimangues.



Fonte: Organizado pela autora.

5.5 Resultados obtidos pelo questionário aplicado no setor empresarial diverso.

Nesse capítulo será descrito três empresas, duas distribuidora de grãos e uma de comunicação visual.

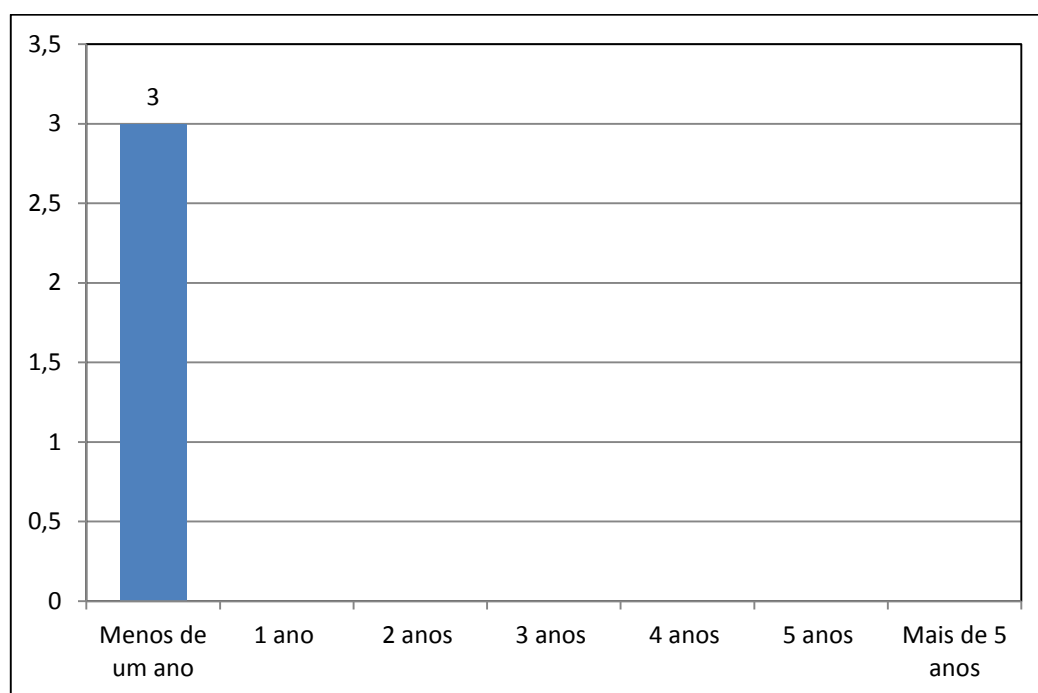
Segue gráfico para melhor visualização:

Tabela 38 – Período das empresas instaladas no Distrito de Luzimangues.

Período	Menos de um ano	Um ano	Dois anos	Três anos	Quatro anos	Cinco anos	Mais de cinco anos
1. Há quanto tempo a empresa reside no Distrito de Luzimangues:	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 37 – Período das empresas instaladas no Distrito de Luzimangues.



Fonte: Organizado pela autora.

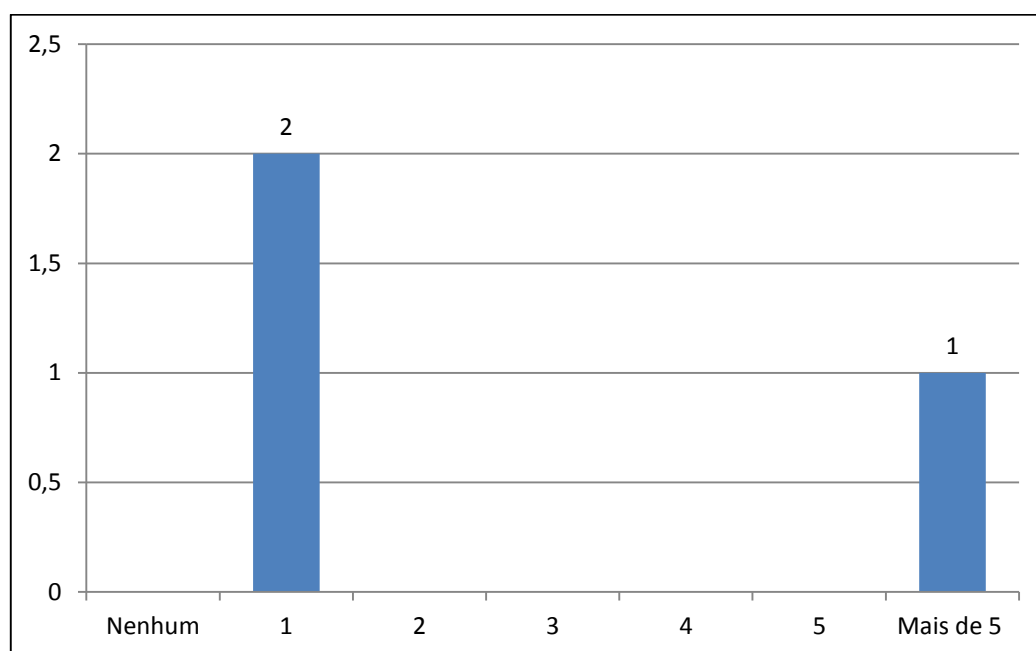
Todos os dados podem ser observados na tabela 50 e no gráfico 42:

Tabela 39 – Quantidade de funcionários na empresa.

Quantidade	Nenhum	Um	Dois	Três	Quatro	Cinco	Mais de cinco
2. A empresa tem quantos funcionários	0%	67%	0%	0%	0%	0%	33%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 38 – Quantidade de funcionários na empresa.



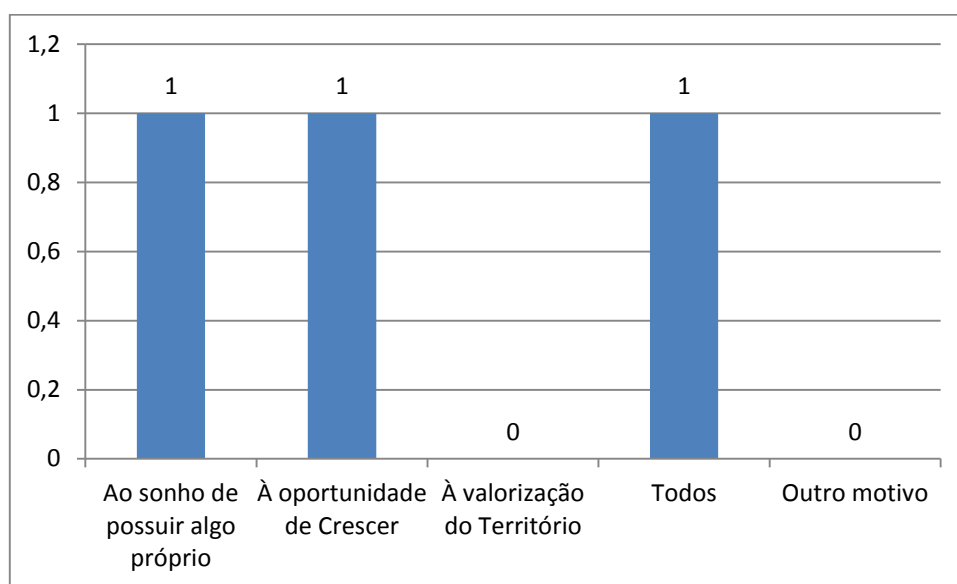
Fonte: Organizado pela autora.

Tabela 40 – Motivo das empresas se instalar no Distrito de Luzimangues.

Motivo	Ao sonho de possuir algo próprio	A valorização do território	A oportunidade de crescer	Todos os motivos	Outros motivos
3. A empresa se instalou no Distrito de Luzimangues devido?	34%	0%	33%	33%	0%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 39 – Motivo da empresa se instalar no Distrito de Luzimangues.



Fonte: Organizado pela autora

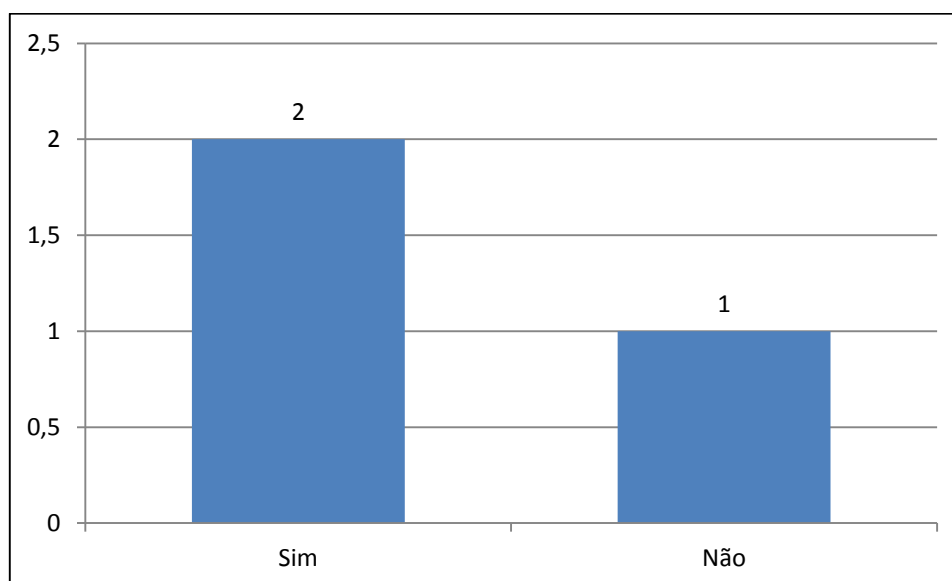
Todos os dados constam na tabela 41 e no gráfico 40, exparto na sequência.

Tabela 41 – Lucro das empresas.

Pergunta	Sim	Não
4. Do início da instalação da empresa no Distrito de Luzimangues, até os dias atuais, houve lucro?	67%	33%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 40 – Lucro das empresas.



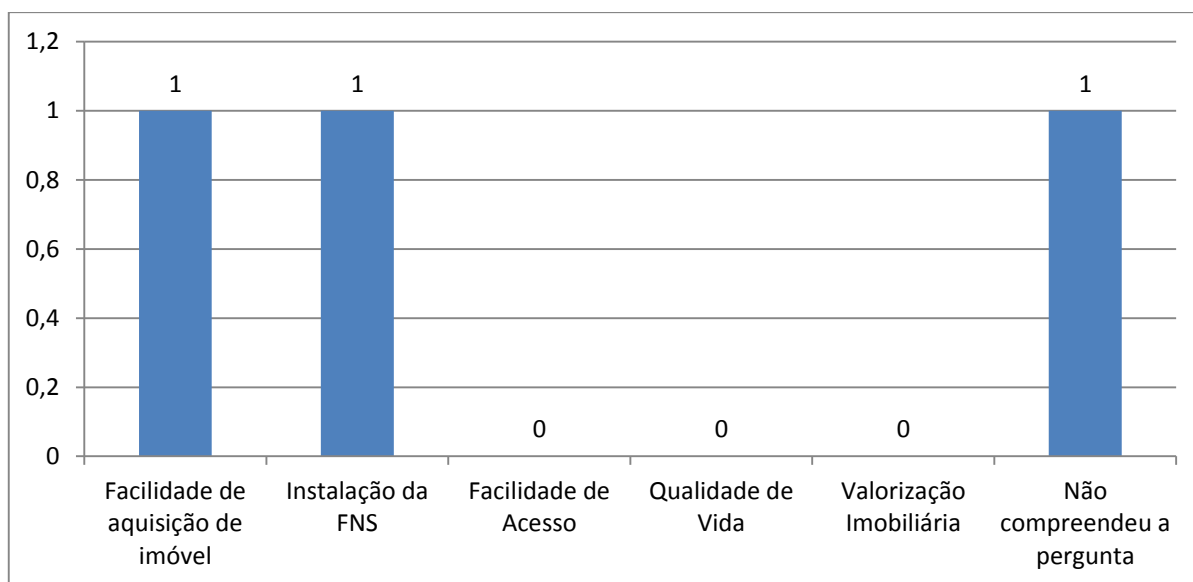
Fonte: Organizado pela autora.

Tabela 42 – Crescimento e desenvolvimento do Distrito de Luzimangues.

Pergunta	Facilidade de aquisição de imóvel	Instalação da FNS	Facilidade de acesso	Qualidade de vida	Valorização imobiliária	Não compreendeu a pergunta
6. O que tem incentivado o crescimento e o desenvolvimento do Distrito de Luzimangues	34%	33%	0%	0%	0%	33%

Fonte: Organizado pela autora.

Tabela 41 – Crescimento e desenvolvimento do Distrito de Luzimangues.



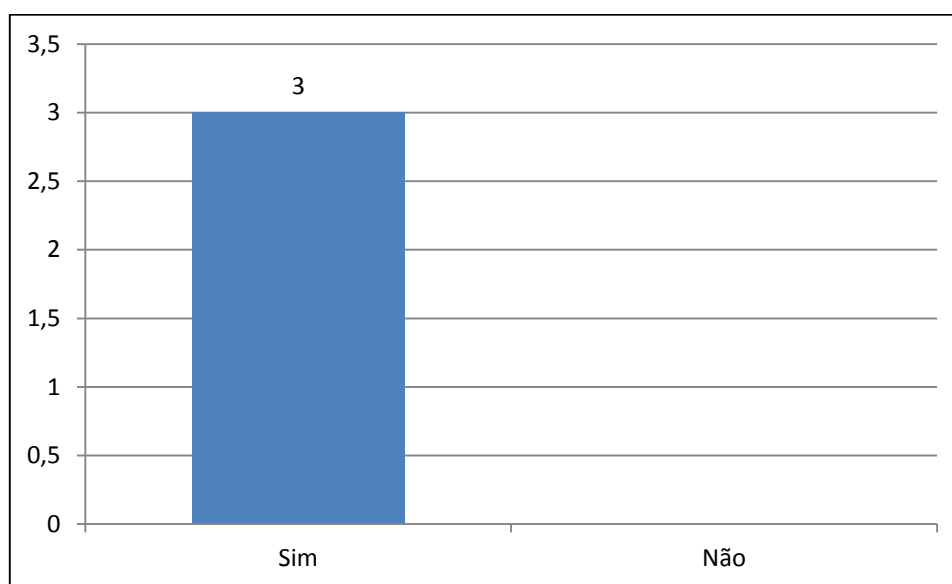
Fonte: Organizado pela autora.

Tabela 43 – Influências do Polo Industrial no Distrito de Luzimangues.

Influência	Sim	Não
7. As grandes empresas instaladas próximas à Ferrovia Norte-Sul influenciam o crescimento e o desenvolvimento do Distrito de Luzimangues:	100%	0%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 42 – Influências do Polo Industrial no Distrito de Luzimangues.



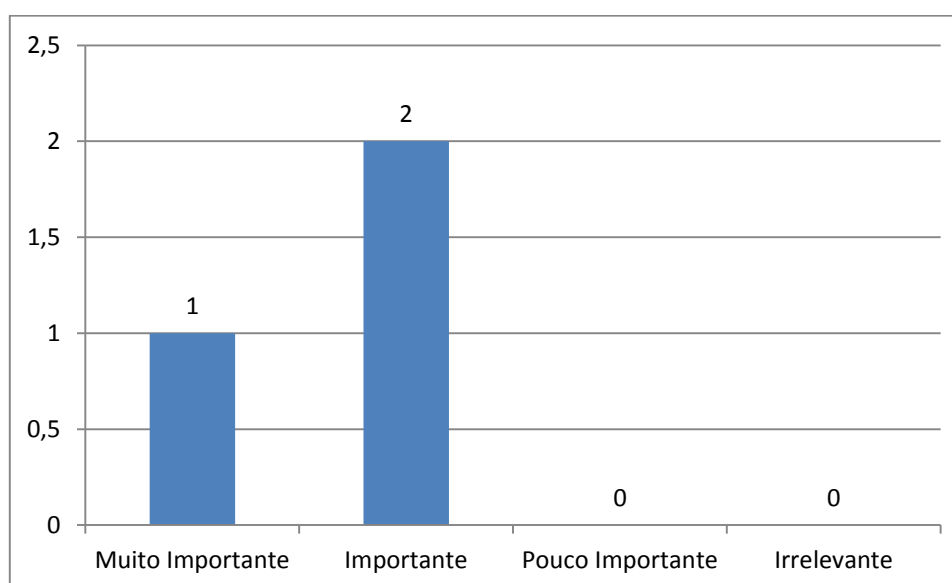
Fonte: Organizado pela autora.

Tabela 44 – Grau de relevância.

Grau de relevância	Muito importante	Importante	Pouco importante	Irrelevante
7.1 Qual o grau de relevância da vinda da FNS?	33%	67%	0%	0%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 43 – Grau de relevância.



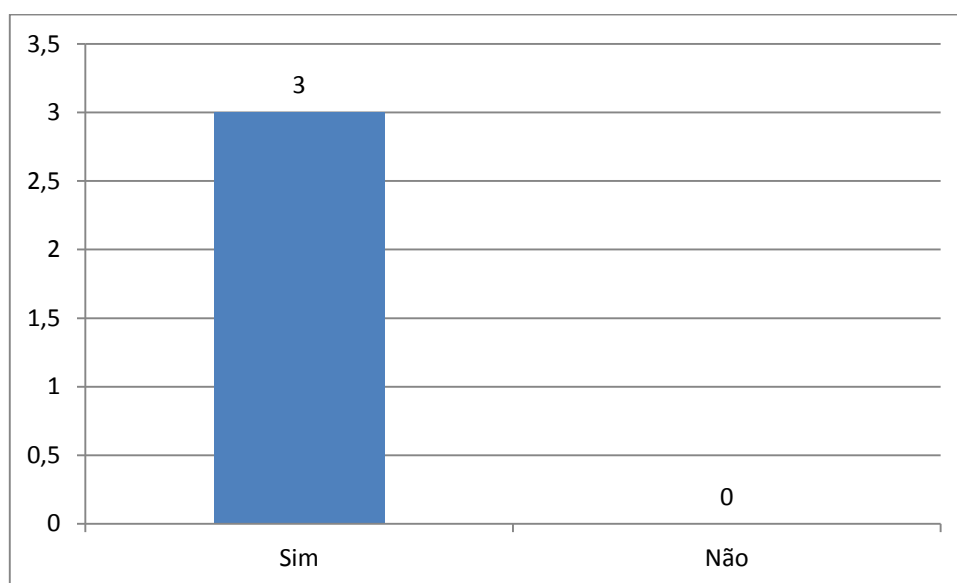
Fonte: Organizado pela autora.

Tabela 45 – Polo Industrial.

Pergunta	Sim	Não
8. Você acredita que o Distrito de Luzimangues será um grande polo industrial devido a vinda várias empresas em função da FNS?	100%	0%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 44 – Polo Industrial



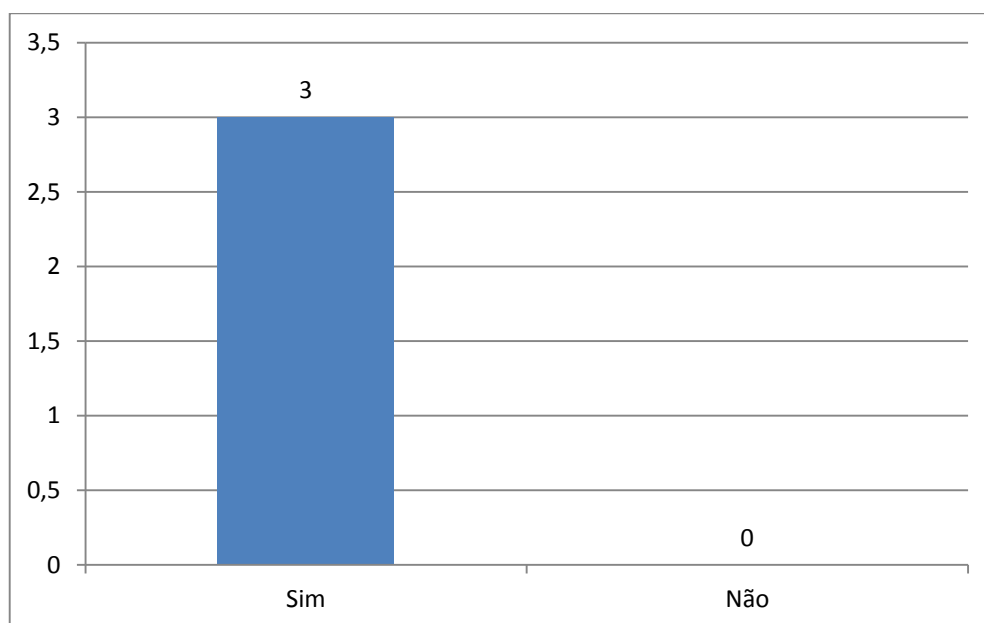
Fonte: Organizado pela autora.

Tabela 46 – Geração de emprego no Distrito de Luzimangues.

Pergunta	Sim	Não
9. Na sua visão, o polo industrial localizado na Ferrovia Norte-Sul aumentará a disponibilidade de mão de obra e geração de emprego no Distrito de Luzimangues?	100%	0%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 45 – Geração de emprego.



Fonte: Organizado pela autora.

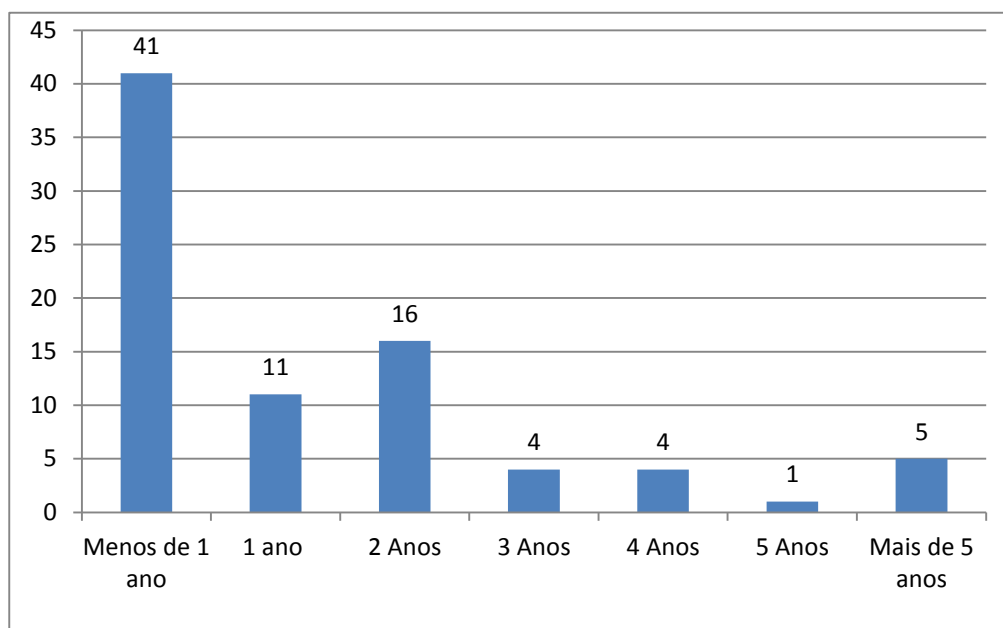
5.6 Análise Geral

Tabela 47 – Período das empresas instaladas no Distrito de Luzimangues.

Período	Menos de um ano	Um ano	Dois anos	Três anos	Quatro anos	Cinco anos	Mais de cinco anos
1. Há quanto tempo à empresa reside no Distrito de Luzimangues?	50%	13%	20%	5%	5%	1%	6%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 46 – Período das empresas instaladas no Distrito de Luzimangues.



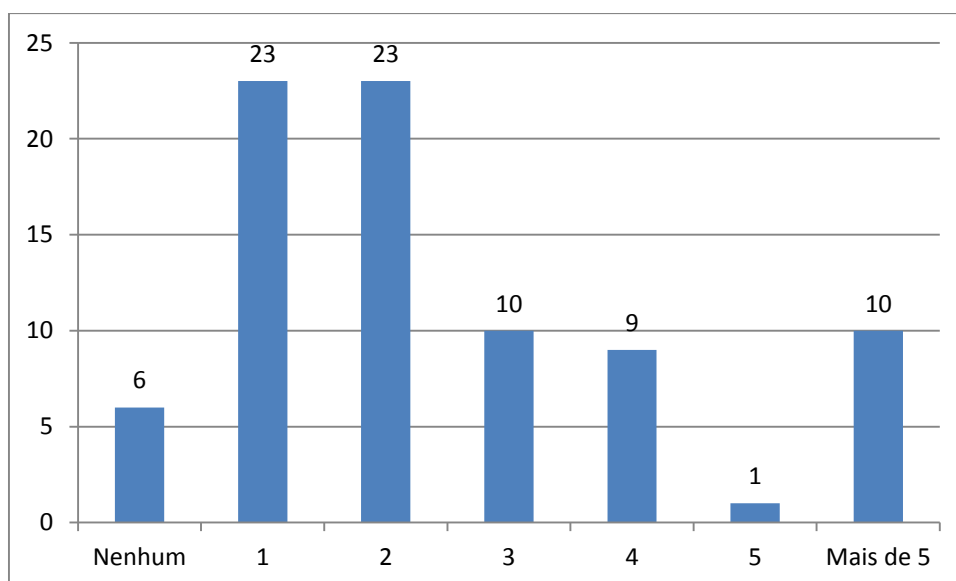
Fonte: Organizado pela autora.

Tabela 48 – Quantidade de funcionários na empresa.

Quantidade	Nenhum	Um	Dois	Três	Quatro	Cinco	Mais de cinco
2. A empresa tem quantos funcionários	7%	28%	28%	12%	11%	2%	12%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 47 – Quantidade de funcionários na empresa.



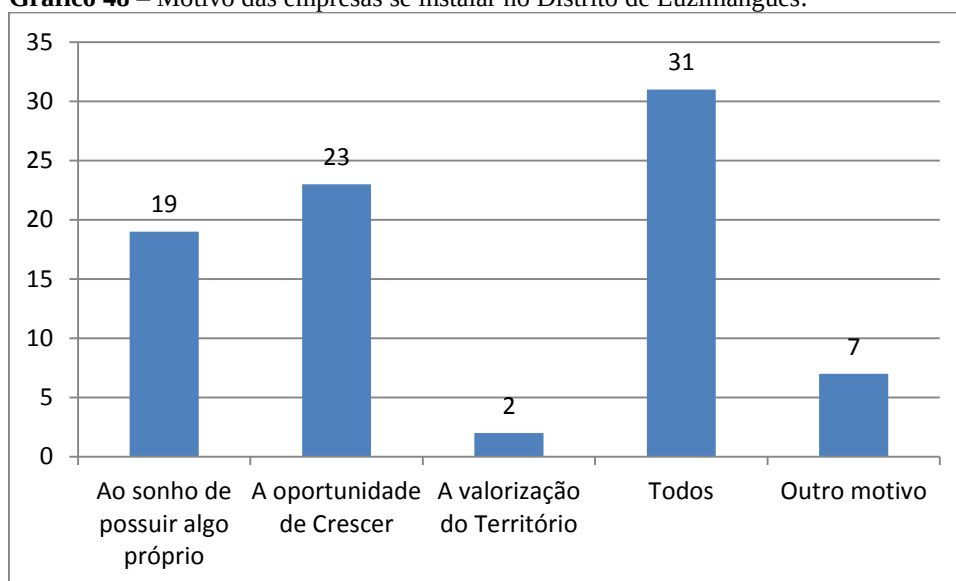
Fonte: Organizado pela autora.

Tabela 49 – Motivo das empresas se instalar no Distrito de Luzimangues.

Motivo	O sonho de possuir algo próprio	A valorização do território	A oportunidade de crescer	Todos os motivos	Outros motivos
3. Qual o motivo de instalar a empresa no Distrito de Luzimangues?	23%	28%	2%	38%	9%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 48 – Motivo das empresas se instalar no Distrito de Luzimangues.



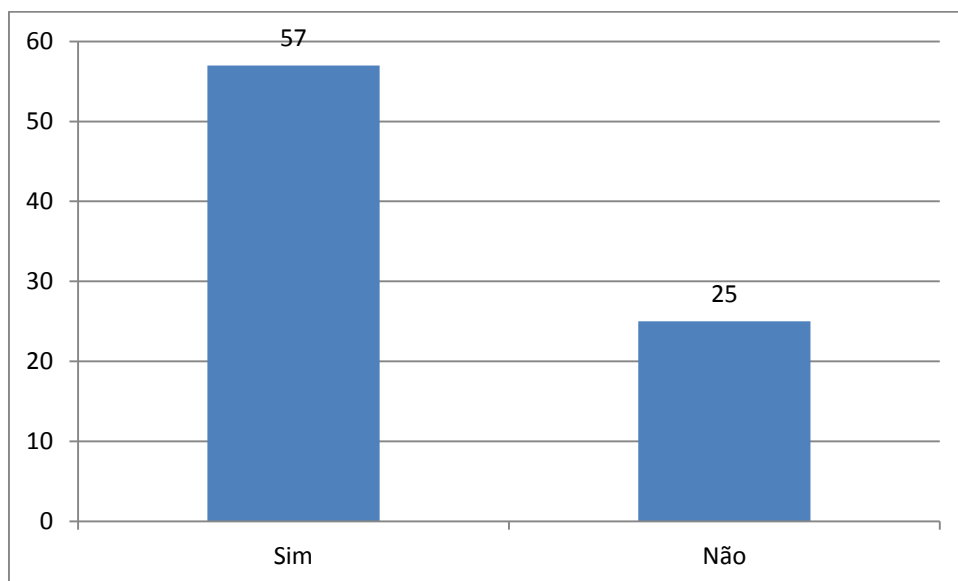
Fonte: Organizado pela autora.

Tabela 50 – Lucro das empresas

Pergunta	Sim	Não
4. Do início da instalação da empresa no Distrito de Luzimangues, até os dias atuais, houve lucro?	70%	30%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 49 – Lucro das empresas



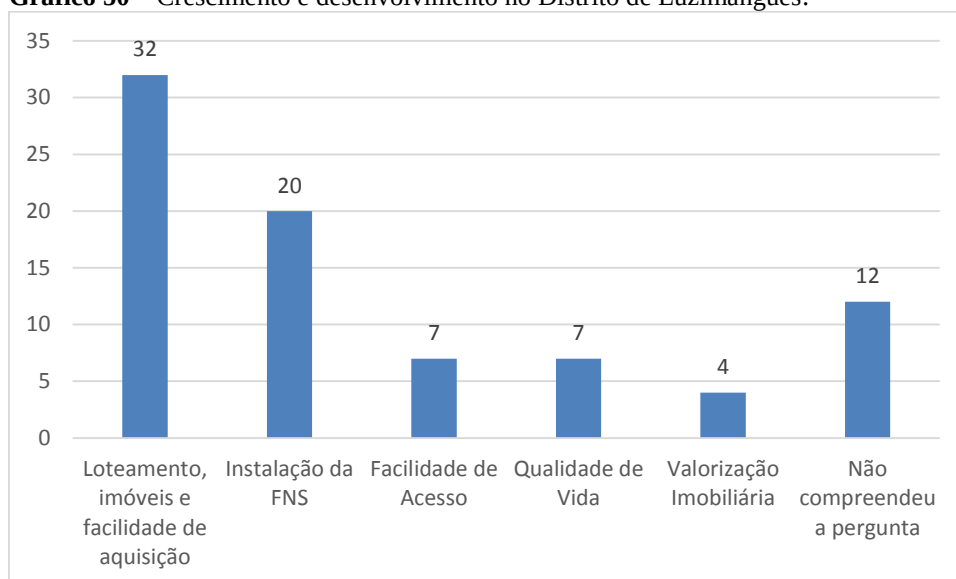
Fonte: Organizado pela autora.

Tabela 51 – Crescimento e desenvolvimento no Distrito de Luzimangues.

Pergunta	Facilidade de aquisição de imóvel	Instalação da FNS	Facilidade de acesso	Qualidade de vida	Valorização imobiliária	Não compreendeu a pergunta
6. O que tem incentivado o crescimento e o desenvolvimento do Distrito de Luzimangues	39%	23%	9%	9%	5%	15%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 50 – Crescimento e desenvolvimento no Distrito de Luzimangues.



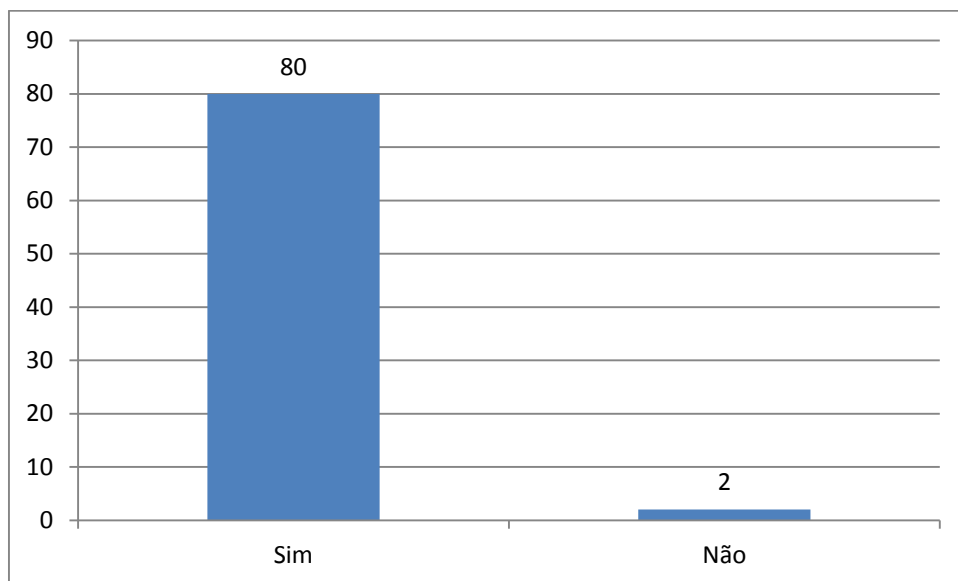
Fonte: Organizado pela autora.

Tabela 52 – Influências do Polo Industrial no Distrito de Luzimangues.

Influência	Sim	Não
7. As grandes empresas instaladas próximas à Ferrovia Norte-Sul influenciam o crescimento e o desenvolvimento do Distrito de Luzimangues:	98%	2%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 51 – Influências do Polo Industrial no Distrito de Luzimangues.



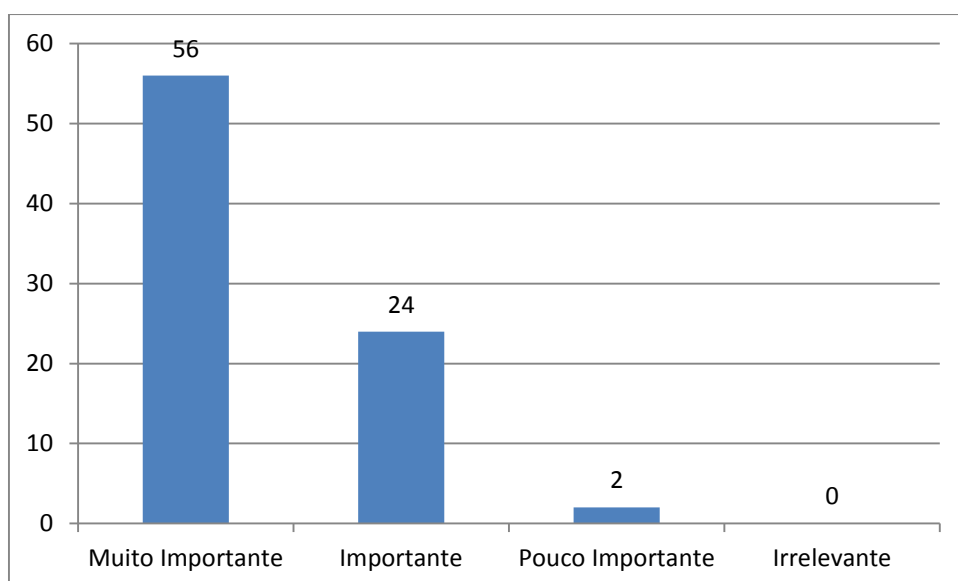
Fonte: Organizado pela autora.

Tabela 53 – Grau de relevância

Grau de relevância	Muito importante	Importante	Pouco importante	Irrelevante
7.1 Qual o grau de relevância da vinda da FNS:	68%	29%	3%	0%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 52 – Grau de relevância



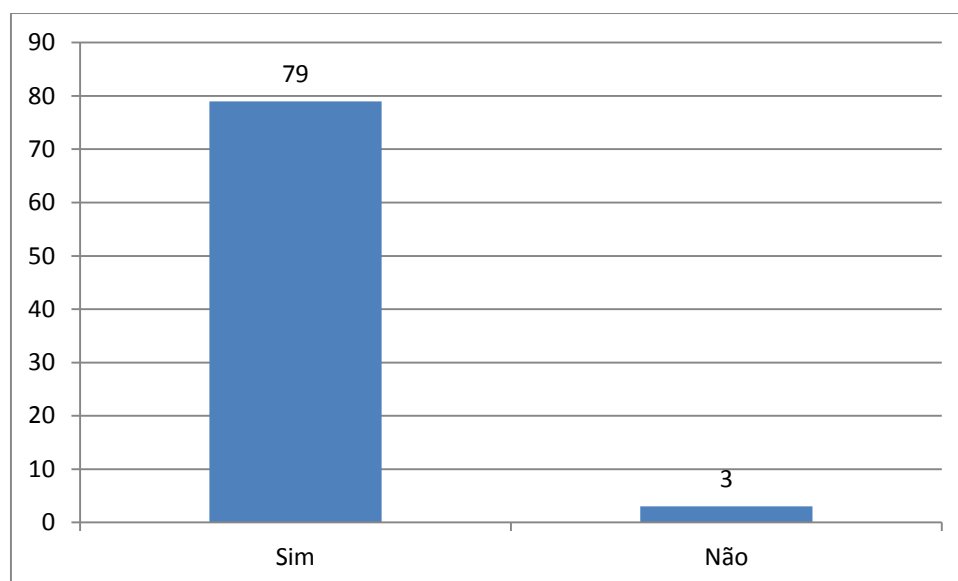
Fonte: Organizado pela autora.

Tabela 54 – Polo Industrial.

Pergunta	Sim	Não
8. Você acredita que o Distrito de Luzimangues será um grande polo industrial devido a vinda várias empresas em função da FNS?	96%	4%

Fonte: Organizado pela autora.

Tabela 53 – Polo Industrial.



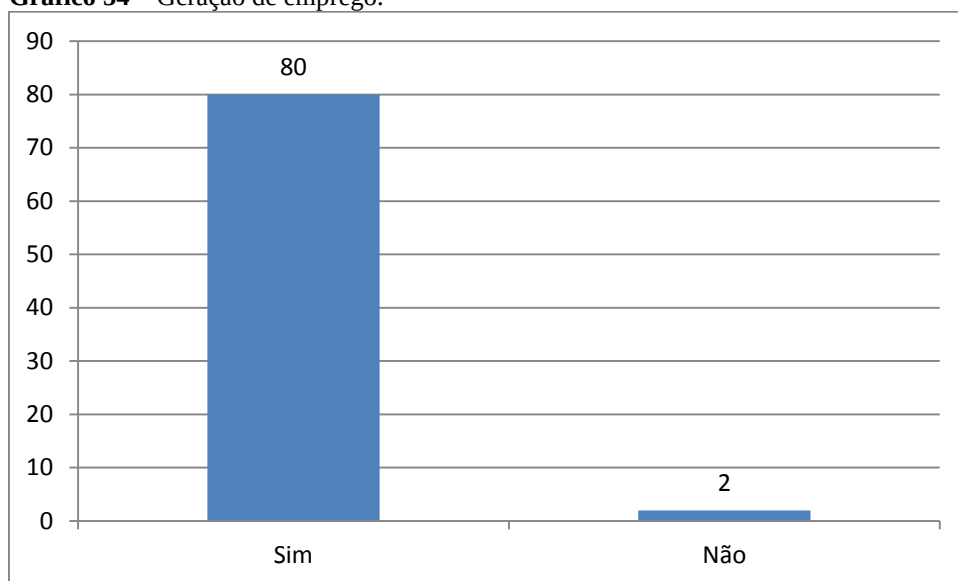
Fonte: Organizado pela autora.

Tabela 55 – Geração de emprego.

Pergunta	Sim	Não
9. Na sua visão, o polo industrial localizado na Ferrovia Norte-Sul aumentará a disponibilidade de mão de obra e geração de emprego no Distrito de Luzimangues?	98%	2%

Fonte: Organizado pela autora.

Gráfico 54 – Geração de emprego.



Fonte: Organizado pela autora.

CAPITULO 6

Análise das entrevistas nas empresas instalada no Pátio de Integração Multimodal / Terminal de Porto Nacional.

Foi realizado no dia 13/08/2014 a entrevista com o superintendente da NORCHIP e no dia 15/08/2014 a entrevista com o responsável pelo setor LD&T-Operações da RAÍZEN, indústrias localizadas na Plataforma Logística Multimodal do Tocantins no Distrito de Luzimangues, em Porto Nacional. Durante toda a entrevista foi realizada a gravação do diálogo entre o entrevistador e o entrevistado. À pedido dos entrevistados, seus nomes não foram registrados, somente o nome da empresa em que atuam e cargo exercido. A entrevista foi transcrita de forma literal conforme a fala do entrevistado.

6.1 Resultados obtidos pela entrevista aplicada na empresa NORCHIP.

1. A empresa pretende realizar uma política de responsabilidade social no estado do Tocantins?

Sim! Pretendemos, a empresa tem uma política de responsabilidade social, porém como a empresa tem pouco menos de três meses instalada no Tocantins ainda não temos projetos prontos, provavelmente em um futuro bem próximo, poderemos realizar.

2. O senhor tem alguma noção do que esse projeto possa ser voltado?

Provavelmente nós devemos atuar na área de educação.

3. Já tem em mente em que local esse projeto social será realizado?

Provavelmente no Distrito de Luzimangues ou em Porto Nacional.

4. Gostaria de saber se a mão de obra da empresa que está sendo contratando veio de outros estados brasileiros ou se a NORCHIP realizou algum curso de capacitação e contratou a mão de obra do estado do Tocantins:

Na empresa são cerca de 95% de mão-de-obra do estado do Tocantins, não sei se são naturais do estado, mas quando contratamos a maioria já estava no estado do Tocantins, a não ser três funcionários que são de fora, afim de ter uma base para poder repassar aos demais as suas experiência na área. Não há pessoas especializada até por ser uma área nova, segmento novo, então eu busquei um pessoal especializado para esta ensinando os demais.

5. Então vocês realizaram cursos para capacita a mão de obra tocantinense?

Primeiramente a gente utilizou uma empresa de R.H ela selecionou o pessoal e isso durou uns dois a três meses, então a nós contratamos cerca de 20 pessoas com base nessa seleção que ela fez e a partir da contratação os mais adequados para nossa atividade à gente começou com a capacitação, o pessoal contratado tiveram treinamento teórico e depois o prático, enviamos para São Luiz do Maranhão a qual tiveram uma experiência prática em um terminal igual ao nosso e agora voltaram para Porto Nacional para esta praticando para daqui dois meses possivelmente iniciarem o trabalho.

A contratação das pessoas começou em maio de 2014, temos quase três meses preparando os profissionais para poder iniciar o serviço. Pois é um segmento de um auto grau de risco então tem que estar com o pessoal bem confiante no que vai fazer.

6. O governo está dando algum incentivo fiscal para que a empresa se instale na BAPON?

O incentivo fiscal foi para essa região para esse pátio multimodal da vale, esse incentivo veio antes da nossa instalação.

Na verdade, foi a Vale que trouxe o incentivo e acredito que com isso a gente acabou meio que vindo de carona com o incentivos que eles tiveram, mas de certo assim a gente não teve nada de incentivo, tivemos uma atenção especial devido a nossa área ser uma área que cresceu muito, então tudo foi mais fácil, mas direto não sei te informar devido eu ter pouco tempo na empresa eu não sei te informa algo definitivo, mais eu sei que nessa área teve um algo especial, até porque aqui antigamente não tinha nada além do cerrado, então é isso.

6.2 Resultados obtidos pela entrevista aplicada na empresa RAÍZEN.

1. A empresa pretende realizar uma política de responsabilidade social no estado do Tocantins?

Em outros estados brasileiros a Raízen tem uma fundação da companhia que faz serviços, principalmente na região, bem eu só não sei o que dizer o que vi ter aqui, eu só não sei te dizer se nós vamos ter essa fundação aqui devido ainda ser um terminal novo.

Em educação nós temos em outros locais, campanha do agasalho, visitas da entidade dentro do terminal, política comunitária quando a população quer conhecer o terminal geralmente a população que está à nossa volta.

Acredito que esses projetos serão aplicado no Distrito de Luzimangues, pois não adianta trabalhar lá no outro lado do rio, a gente está construindo uma história aqui mas vai requerer um prazo, conforme vai acontecendo o desenvolvimento.

A gente está construindo uma história aqui, não temos prazo em relação a isso, a gente vai construir conforme ver a necessidade.

2. A empresa já realizou algum curso para o Tocantins, para futura contratação de mão de obra?

A gente envolveu com o pessoal do SINE Tocantins, Sesi, Senac, todos esse pessoal que a qual nos divulgamos as vagas e os requisitos.

Se a pessoa tem vontade de trabalhar aqui conosco tem o cadastramento via site da companhia, se alguém olhar o site e ver que tem vaga em Porto Nacional e quiser passar pela seleção. Tem a comunicação pessoal se a pessoa deseja conversar deixa currículo aqui na empresa, há esses dois caminhos. E existem cargos que exige pré requisitos, a pessoa já vem pronta, ou geralmente se a pessoa já vem de uma outra empresa.

No caso do Tocantins, como é uma área nova a empresa deu curso de capacitação, alguns foram para São Paulo no nosso terminal e outros foram treinado aqui mesmo. Tem coisas que é habitual e fazem o treinamento pela internet ou DVD.

3. O Governo de alguma forma incentivou a Raízen se instalar aqui no Tocantins?

Bem! isso eu não sei te disser.

6.3 Resultados obtidos pela entrevista aplicada na empresa PETROBRAS E VALE.

6.3.1 Empresa PETROBRAS:

Primeiramente fui pessoalmente à empresa PETROBRAS que fica no Pátio de Integração Multimodal / Terminal em Porto Nacional, conversei com o responsável pelo setor, ele me disse que não poderia fazer a entrevista sem antes falar com os superiores e me pediu para enviar a entrevista via e-mail. Enviei a entrevista e entrei em contato via celular para saber quando ele poderia me dar a resposta, depois de aproximadamente 15 (quinze) dias ele me respondeu via e-mail informando que não foi autorizado responder o questionário.

6.3.2 Empresa VALE

Fui pessoalmente à VALE localizada no Pátio de Integração Multimodal / Terminal em Porto Nacional, entrei em contato pessoalmente com o Supervisor de Via Permanente, da mesma forma ele disse que não poderia realizar a entrevista sem antes falar com o seu superior me entregou o seu cartão com e-mail e telefone e pediu que entrasse em contato com ele via e-mail. Enviei vários e-mails e não obtive resposta entrei em contato por celular porém estava fora de área. Vendo que não obtinha resposta nem via e-mail e nem via celular fui pessoalmente três vezes ao local, mas infelizmente não encontrei o responsável pelo setor.

CONCLUSÃO

O presente trabalho teve como objetivo caracterizar o crescimento econômico regional do Distrito de Luzimangues, município de Porto Nacional, referente à vinda da Ferrovia Norte-Sul e as grandes empresas instaladas ao seu redor. A Ferrovia Norte-Sul foi criada para funcionar em integração multimodal, participando das diferentes formas de transporte, como o hidrográfico, rodoviário e o ferroviário, com intuito de se transformar num eixo de condução entre as regiões norte e sul do país, aprimorando ainda mais o escoamento da produção, rompendo a economia e melhorando a logística brasileira (SILVA, 2008).

E a partir deste enfoque, observa-se que a localização do Distrito de Luzimangues é estratégica, pois a Plataforma Logística Multimodal foi instalada próxima a capital de Palmas-TO, fator este que influencia diretamente no crescimento econômico e populacional desta região.

Essa pesquisa é qualitativa, isto é, realizada por meios de protocolo de estudo de caso. A análise dos resultados obtidos através dos questionários aplicados nas pequenas e micro empresas, já as entrevistas foram aplicadas com os gestores das empresas instaladas próximas a Ferrovia Norte-Sul, ambas realizada no ano de 2014.

Segundo análise do questionário aplicado, observa-se que os dados coletados demonstraram os seguintes resultados:

1º) Quanto ao tempo de atuação das empresas nesta localidade verificou-se que em média as mesmas estão instaladas a menos de um ano nesta região, que equivale a aproximadamente 50% (cinquenta por cento); o que deixa claro a importância da ferrovia e de como a mesma tem atraído investimentos.

2º) Em relação ao quantitativo de funcionários por empresa observa-se que esses dados variam de acordo com o ramo de atuação, sendo consideradas de micro a pequeno porte. Referente ao questionário aplicado, observou-se que 7% das empresas não tem funcionários, 28% tem um funcionário, 28% tem dois funcionários, 12% tem três funcionários, 11% tem quatro funcionários, 2% tem cinco e 12% tem mais de cinco funcionários.

3º) Já em relação ao motivo para instalar sua empresa naquela localidade, esta foi a pergunta chave para análise deste questionário, pois observa-se que a maioria dos empresários almejavam no local um lugar de crescimento econômico e oportunidade para realizar o sonho de abrir seu próprio negócio;

4º) Quanto à lucratividade das empresas constatou-se que a maioria dos empresários respondeu que estão satisfeitos com os resultados alcançados.

5º) Essa questão foi anulada devido ter respaldo com órgãos de pesquisas, por isso as respostas dos empresários foram invalidadas.

6º) A questão seis trata da seguinte forma: o que incentivou o crescimento e o desenvolvimento do Distrito de Luzimangues. Foi observado que a maioria dos entrevistados responderam que foi a facilidade de adquirir imóvel e a instalação da Ferrovia Norte-Sul, a minoria responderam que foi a facilidades de acesso no Distrito de Luzimangues à Palmas e também a valorização imobiliária. Porém, houve um equívoco do entrevistador ao colocar no questionário uma alternativa desconexa ao viés da pergunta. Devido à esse engano, a porcentagem correspondente à alternativa citada foi realocada à porcentagem da resposta “não compreenderam a pergunta”.

7º) Quanto à influência do Polo Industrial no Distrito de Luzimangues, observa-se que em sua maioria responderam que a instalação do Porto Multimodal e as empresas que estão sendo instaladas influenciam no crescimento e no desenvolvimento do Distrito de Luzimangues, em função da geração de emprego.

8º) A presença da Ferrovia Norte-Sul e a vinda de grandes Empresas no Distrito de Luzimangues foi um fator crucial quanto ao âmbito de atrair micro e pequenos empresários que viram nessa instalação uma grande oportunidade de obter retornos em empreendimentos realizados. Tal atrativo é considerado o maior motivador do crescimento econômico da região.

Segundo análise da entrevista aplicada durante a pesquisa observa-se que somente duas empresas se dispuseram a participar da mesma, sendo elas: NORCHIP e RAIZEN, onde os resultados obtidos foram de suma importância devido a abordagem que foi dada aos questionamentos realizados em relação as estratégias direcionadas a Política de Responsabilidade Social, percebe-se que ambas as empresas devido o tempo de instalação nesta localidade ainda não desenvolveram projetos voltados para o crescimento Distrito de Luzimangues. Vale lembrar que por motivos burocráticos não foi possível realizar a entrevista nas empresas: PETROBRAS e VALE.

Logo, percebe-se que os resultados obtidos após a análise das coletas de dados, contemplam ao seguinte questionamento: Que tipo de crescimento econômico o Porto Multimodal poderá trazer para o Distrito de Luzimangues localizado em Porto Nacional no Estado do Tocantins devido a construção da Ferrovia Norte-Sul.

Os resultados demonstram que houve um crescimento econômico muito relevante, percebe-se que através da instalação da Plataforma Multimodal, as empresas que já estavam instaladas neste distrito se consolidaram no mercado, gerando novos empregos (diretos e indiretos), e consequentemente atraindo novos investimentos para esta localidade, o que reflete diretamente no crescimento do local. Conforme (DIAS, 2005 apud SILVA et al., 2011), são locais nos quais existem empreendimentos logísticos e infraestrutura de transporte, realizando a distribuição de cargas, fortalecendo a economia e contribuindo para inovação de empregos.

Destarte, conclui-se que o trabalho foi de grande valia, devido à importância da temática voltada para o desenvolvimento e o crescimento deste distrito, considerando que este trabalho sirva de contribuição para pesquisas sobre crescimento econômico regional e Ferrovia Norte-Sul.

REFERÊNCIAS

BACOVIS, Márcia Maria Costa. **Estudo comparativo das plataformas logísticas europeias x brasileiras**, como forma de identificar um modelo que atenda as empresas do PIM. II Congresso de Pesquisa e Inovação da Rede Norte-Nordeste de Educação Tecnológica (CONNEPI). João Pessoa (PB), 2007. Disponível em: <<http://pt.slideshare.net/CludioCarneiro1/estudo-comparativo-das-plataformas-logistic-as-europias-x-brasileiras-como-forma-de-identificar-um-modelo-que-atenda-as-empresas-do-pim>>. Acesso em: 14 Abr. 2014.

BOAVENTURA, Edivaldo M. **Metodologia da pesquisa**: monografia, dissertação, tese. São Paulo: Atlas, 2004.

BRANCO, José Eduardo Soler et al. **Desenvolvimento de modelo matemático de otimização logística para o transporte multimodal de safras agrícolas pelo corredor centro-oeste 1**. Informe Gepec, Toledo, v.14, n.1, p.84-100, jan./jun., 2010 Disponível em: <<http://www.producao.usp.br/handle/BDPI/44050>>. Acesso em: 08 Abr. 2013.

CARNEIRO, João Marcelo. **Modelo de Previsão de Insolvência de Concessionárias de Ferrovias no Brasil**. Brasília, 2011. 89 p. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil). Universidade de Brasília (UNB), 2011.

CAÇADOR, Sávio Bertochi; GRASSI, Robson Antonio. **Olhar Crítico Sobre o Desempenho Recente da Economia Capixaba: Uma Análise a Partir da Literatura de Desenvolvimento Regional e de Indicadores de Inovação**. Documento técnico científico. Espírito Santo, v.40. n.3, p.7-20, Jul./set. 2009. Revista Econômica do Nordeste.

CAIXETA-FILHO, José Vicente; GAMEIRO, Augusto Hauber. **Transporte e logística em sistemas agroindustriais**. São Paulo: Atlas, 2001.

CAIXETA-FILHO, José Vicente; MARTINS, Ricardo Silveira. **Gestão logística do transporte de cargas**. 1. ed. 5. reimpr. São Paulo: Atlas, 2009.

CARDOSO, Roberto e et al. **Método Delphi – uma ferramenta para uso em Microempresas de Base Tecnológica**. Curitiba, v.10, n.2, p.157-164, jul./dez. 2007 Revista FAE.

CNT – CONFERÊNCIA NACIONAL DO TRANSPORTE. **Pesquisa CNT de Ferrovias**. Brasília: CNT, 2011. Disponível em: <http://www.cnt.org.br/Paginas/Pesquisas_Detalhes.aspx?p=7>. Acesso em: 14 Abr. 2014.

COMISSÃO EUROPEIA. **Portos marítimos europeus no horizonte de 2030: os desafios**. 2013. Disponível em: <http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-13-448_pt.htm>. Acesso em: 04 Jun. 2014.

COSTA, Oberdan Barbosa da. **Ferrovias Norte-Sul: licenciamento ambiental (lote 12) e desenvolvimento socioeconômico**. Palmas (TO), 2009. Monografia (Curso de Tecnologia e Gestão Ambiental). Faculdade Católica do Tocantins, 2009.

DUBKE, Alessandra F.; FERREIRA, Fábio R. N.; PIZZOLATO, Nélcio D. **Plataformas Logísticas: características e tendências para o Brasil**. XXIV Encontro Nacional de Engenharia de Produção (ENEGEP). Florianópolis (SC), 2004. Disponível em: <http://www.abepro.org.br/biblioteca/ENEGEP2004_Enegep0112_0549.pdf>. Acesso em: 14 Abr. 2014.

DUNCAN, Julian Smith. **Public and private operation of railways in Brasil**. New York: Columbia University Press, 1932.

DUARTE, Patrícia Costa. **Desenvolvimento de um mapa estratégico para apoiar a implantação de uma plataforma Logística**. Porto Alegre (RS) 2004, 284 p. Dissertação (Tese Submetida ao Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção da universidade Federal do Rio Grande do Sul para obtenção do título de Doutor em Engenharia). Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2004.

FIGUEIREDO, Gustavo Soares. **O papel dos portos concentradores na cadeia logística global**. XX Encontro Nacional de Engenharia de Produção (ENEGEP). Rio de Janeiro (RJ), 2001. Disponível em: <http://www.abepro.org.br/biblioteca/ENEGEP2001_TR11_0464.pdf>. Acesso em: 14 Abr. 2014.

FILHO, José Anunciação Batista. **A infraestrutura de transporte e impactos dos investimentos da construção da Ferrovia Norte-Sul no Tocantins: uma abordagem**. Palmas (TO), 2009. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional e Agronegócio. Programa de Pós graduação em Desenvolvimento Regional e Agronegócio) Universidade Federal do Tocantins, 2009.

GASPARIN I, André; FARIA, Bruno S. **Análise de relatório de impacto ambiental da Ferrovia Norte-Sul**. Ponta Grossa (PR), 2013. 115 p. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção). Programa de Pós Graduação em Engenharia de Produção, Universidade Tecnológica Federal do Paraná, 2013. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/busca/1/palavras/ferrovia>>. Acesso em: 12 Mar 2013.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 1999.

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. **Turismo no Espírito: um Estado com muitas tradições e belezas naturais.** 2011. Disponível em: <<http://www.es.gov.br/Noticias/115159/detalhes.htm>>. Acesso em: 21 Mai 2014.

GUIMARÃES, Waldir Ribeiro. **Estudo de caso da Plataforma Logística Multimodal Goiás. – Anápolis-Go.** 2009. 159 p. Dissertação (Mestrado Sociedade, em Tecnologia e Meio Ambiente) Centro Universitário de Anápolis, 2009.

_____. **Debates sobre petróleo e gás, mineração e energia marcam primeiro dia da Mec Show 2009.** 2009. Disponível em: <<http://www.es.gov.br/Noticias/130220/detalhes.htm>>. Acesso em: 01 Jul. 2009.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento.** 2013. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/estadosat/temas.php?sigla=es&tema=idhm>>. Acesso em: 14 Abr. 2014.

LANG, Aline Eloyse. **As ferrovias no Brasil e avaliação econômica de projetos: uma ampliação em projetos ferroviários.** Distrito Federal, 2007. 166 p. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil e Ambiental). Universidade de Brasília (UnB), 2007.

NOVAES, Antônio Galvão. **Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição.** 2. ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2004.

_____. **Logística e gerenciamento da cadeia de distribuição.** 3. ed. 6. reimpr. Rio de Janeiro: Elsevier, 2007.

OIKOS PESQUISAS APLICADAS LTDA. **Ferrovia Norte-Sul do Estado de Goiás.** Relatório de impacto ambiental – divisa Petrolina de Goiás, Jesunópolis e Ribeirão Sete Volta, 2002. Secretaria de Indústria e Comércio do Tocantins. Disponível em: <<http://www.sic.to.gov/conteúdo.php?id=87>>. Acesso em: 05 Abr. 2013.

OLIVIERA, Sebastião de Souza. **PORTO NACIONAL: De Porto Real a Espaço Periférico de Palmas - TO.** Goiânia (GO), 2009. 182 p. Dissertação (Mestrado em Geografia do Instituto de Estudos Sócios Ambientais). Universidade Federal de Goiás (UFG), 2009.

PAOLINI, Maria Francisca Pereira dos Santos. **Histórico de Porto Nacional.** Fonte: Prefeitura Municipal/IPHAN/IBGE. Porto Nacional (TO), 2013. Disponível em: <<http://www.portonacional.to.gov.br/pagina-historico-de-porto-nacional.html>>. Acesso em: 05 Abr. 2013.

PAVARINA, Paula Regina de Jesus Pinsetta. Desenvolvimento, crescimento econômico e o capital social do estado de São Paulo. Piracicaba, 2003.

PINTO, L.M.C. **Luzimangues: processos sociais e política urbana na gênese de uma “nova cidade”**. Dissertação (Programa de Mestrado em Desenvolvimento Regional). Universidade Federal do Tocantins. Palmas, 2012. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/14.164/5019>>. Acesso em: 29/07/2016.

PEREIRA. Luiz Carlos Bresser. **CRESCIMENTO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO**. São Paulo. Curso de desenvolvimento econômico na Escola de Economia Fundação Getúlio Vargas, 2008.

_____. Capturado em 20/03/2008b. Disponível em: <<http://www.wpeerotterdam.com>>. Acesso em: 21 Mai. 2014.

RATTON NETO, H. X. **O futuro das ferrovias**. Revista Ferroviária. Empresa Jornalística dos Transportes Ltda., v. 54, n. 12, pp. 31-2, dez., 1993.

RODRIGUES, Alexandre Demartini. **As Característica de plataformas logísticas encontradas pela Europlattoms E. E. I. G. Na Europa e a Plataforma Logística Multimodal de Goiás**. Goiânia (GO). 2006, Pós-Graduação. Faculdade de Tecnologia Senai Uma comparação (FATESG), 2006.

LANG, Aline Eloyse. **As ferrovias no Brasil e avaliação econômica de projetos: uma ampliação em projetos ferroviários**. Distrito Federal, 2007. 166 p. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil e Ambiental). Universidade de Brasília (UnB), 2007.

SEPLAN – Secretaria de Planejamento do Estado do Tocantins. **Plano de Desenvolvimento Regional – PDR**. Palmas: SEPLAN, 2012.

SILVA, Rafael de Mozart e et al. **Utilização da Parceria Público-Privada em Projetos de Plataforma Logística no Brasil**. SIMPOI, 2013.

SILVA, Leonardo de Souza Sampaio e et al. **Panorama para implementação de uma Plataforma Logística em Ponta Grossa**. XXXII Encontro Nacional de Engenharia de Produção (ENEGEP). Bento Gonçalves (RS), 2012. Disponível em: <http://www.abepro.org.br/biblioteca/enegep2012_tn_wic_157_915_19642.pdf>. Acesso em: 14 Abr. 2014.

SILVA, Olavo Celso Tapajós. **Um procedimento para a concepção de um modelo de plataforma logística regional: características e tendências para o desenvolvimento sustentável**

da região amazônica. Rio de Janeiro, 2008. 267 p. Dissertação (Doutorado em Engenharia de Transportes). Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2008.

SOUZA, Nali de Jesus de. **Desenvolvimento regional**. São Paulo: Atlas, 2009.

SOUZA, Nali de Jesus de. **Desenvolvimento econômico**. Ed 6. São Paulo: Atlas, 2012.

SANTOS, João José dos. **Impactos da implantação da ferrovia transnordestina no polo gesseiro do Araripe: cenário e perspectivas dos stakeholders regionais**. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil na área de Transporte e Gestão das Infraestruturas Urbanas). Universidade Federal de Pernambuco, 2015.

STUDIO ARQUITETURA E CONSTRUÇÕES (Palmas, TO). Macrozoneamento urbano município de Porto Nacional. Porto Nacional, 2006. 1 mapa. Escala 1:50.000

THOMÉ, Nilson. **Trem de ferro: história da ferrovia no Contestado**. 2. ed. Florianópolis: Lunardellis, 1983.

TELES, Annyelle Figueiredo et al. Gestão ambiental e cidade: quando o discurso e a prática não dialogam. Interface. Ed 6. Tocantins. 2013.

TEIXEIRA, Tamara Lopes; RIBEIRO, Nelson Pôrto. **PATRIMÔNIO INDUSTRIAL: O VALOR DO ESPAÇO NA FERROVIA VITÓRIA A MINAS**. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/VI_coloquio_t1_patrimonio_industrial_valor.pdf>. Acesso em: 25 Jul. 2015.

TEIXEIRA, Lopes Tamara. **Estrada de Ferro vitória e Minas: Elementos para a gestão da paisagem ferroviária**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Federal do Espírito Santo. 2013

VALEC, Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. **Relatório Final Memória Justificativa volume 2.5 Estudos Socioeconômicos**. Contrato 0931.2012

VALEC, Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. Disponível em <http://www.valec.gov.br/acoos> programas/FNSFerroviaNorteSul.php>. Acesso 20/06/2016

VALE S.A. **Estrada de Ferro Vitória a Minas completa 111 anos sobre os trilhos**. Disponível em: <<http://www.vale.com.br/pt/aboutvale/news/paginas/estrada-ferro-vitoria-minas-completa-111-anos-sobre-trilhos.aspx>>. Acesso em: 20 Jul. 2016.

VIAÇÃO FÉRREA CENTRO-OESTE (VFCO) – REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. (RFFSA). **Mapa das conexões regionais. 2003.** Disponível em: <<http://vfco.brazilia.jor.br/Carros/efvm/trem-Vitoria-Belo-Horizonte-mapa-trilhos.shtml>>. Acesso em: 03 Abr. 2014.

WITTMANN, Milton Luiz; RAMOS, Marília Patta. **Desenvolvimento regional:** capital sócia, redes e planejamento. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2004.

YIN, Robert K. **Estudo de caso:** planejamento e métodos. 2. ed. Porto Alegre: Brookman, 2002.

ZAMMAR, Alexandre. **Estudo da viabilidade de existência de transferência de tecnologia a partir da implantação de um centro logístico e industrial aduaneiro na cidade de Ponta Grossa – PR.** Ponta Grossa, 2013. 115 p. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção). Programa de Pós Graduação em Engenharia de Produção, Universidade Tecnológica Federal do Paraná, 2013.



INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DO TOCANTINS -
Campus Palmas

Curso Superior de Tecnologia em Gestão Pública

APÊNDICE A – Questionário¹

PREZADO PARTICIPANTE,

ESTE QUESTIONÁRIO É PARTE INTEGRANTE DA PESQUISA PARA TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO, SENDO APLICADO AO SETOR COMERCIAL DO DISTRITO DE LUZIMANGUES. TODOS OS DADOS OBTIDOS SÃO CONFIDENCIAIS, PODENDO SER UTILIZADOS SOMENTE PELA PESQUISADORA E OS RESULTADOS DA ANÁLISE PODERÃO SER COMPARTILHADOS COM OS COMERCIANTES.

IMPORTANTE: LEIA COM ATENÇÃO TODAS AS INFORMAÇÕES DO QUESTIONÁRIO ANTES DE RESPONDER ÀS QUESTÕES.

DESDE JÁ, AGRADECEMOS PELA COLABORAÇÃO.

¹ Todas as questões propostas são de autoria da pesquisadora, não tendo sido baseadas em qualquer outro trabalho de sua ciência.

PERFIL DA EMPRESA

Nome da empresa: _____

Nome do proprietário: _____

CNPJ: _____

Endereço: _____

CEP: _____ Bairro: _____

Município: _____

Telefone: _____

E-mail: _____

1. Há quanto tempo à empresa reside no Distrito de Luzimangues?

☐ menos de 1 ano

☐ 1 ano

☐ 2 anos

☐ 3 anos

☐ 4 anos

☐ 5 anos

☐ mais de 5 anos

2. A empresa tem quantos funcionários?

☐ nenhum

☐ 1

☐ 2

☐ 3

☐ 4

☐ 5

☐ mais de 5

3. A empresa se instalou no Distrito de Luzimangues devido:

☐ ao sonho de possuir algo próprio

☐ à oportunidade de crescer

☐ à valorização do território

☐ todos

☐ outro motivo: _____

4. Do início da instalação da empresa no Distrito de Luzimangues, até os dias atuais, houve lucro?

☐ Sim

☐ Não

5. Do início da instalação da empresa, até os dias atuais, houve um crescimento populacional no Distrito de Luzimangues?

☐ Sim

☐ Não

6. O que você acredita estar incentivando o crescimento e desenvolvimento do Distrito de Luzimangues?

7. Em sua opinião, empresas como RAIZEN, NORCHIP, PETROBRAS, VALE e outras, atuando nos mais diversos segmentos de fertilizantes e grãos, e instaladas próximas à Ferrovia Norte-Sul, influenciam o crescimento e desenvolvimento do Distrito de Luzimangues?

☐ Sim

☐ Não

Relevância*: _____

* numa escala onde: 1 = muito importante

2 = importante

3 = pouco importante

4 = irrelevante

8. Você acredita que o Distrito de Luzimangues será um grande polo de indústria, devido à vinda de várias empresas em função da Ferrovia Norte-Sul?

☐ Sim

☐ Não

9. Na sua visão, o polo industrial localizado na Ferrovia Norte-Sul aumentará a disponibilidade de mão de obra e geração de emprego no Distrito de Luzimangues?

☐ Sim

☐ Não

MUITO OBRIGADA!

Entrevistador (a): Thallyta Teixeira Silva

Data de aplicação: ____/____/ 2014

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIMENTO (TCLE)

- Declaro para os devidos fins de realização de pesquisa para trabalho de conclusão de curso que todas as informações por mim prestadas foram voluntária e com meu consentimento, bem como autorizo a divulgação dos dados para fins científicos e de publicações de trabalhos, artigos, e afins.
- Tenho ciência que os dados pessoais e de caráter sigiloso não serão utilizados para fins de publicação e que o tratamento e a tabulação dos dados serão realizados dentro dos conceitos de ética e sigilo.

Assinatura do entrevistado:

Data: ____/____/ 2014



INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DO TOCANTINS -
Campus Palmas

Curso Superior de Tecnologia em Gestão Pública

APÊNDICE B – Entrevista²

PREZADO PARTICIPANTE,

ESTA ENTREVISTA É PARTE INTEGRADA DA PESQUISA PARA O TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO. TODOS OS DADOS OBTIDOS SÃO CONFIDENCIAIS, PODENDO SER UTILIZADOS SOMENTE PELA PESQUISADORA E OS RESULTADOS DA ANÁLISE PODERÃO SER COMPARTILHADOS COM A COOPERATIVA.

ROTEIRO DA ENTREVISTA COM: _____

1. A empresa pretende realizar uma política de responsabilidade social no estado do Tocantins?

☐ Sim

☐ Não

2. O projeto social é voltado para:

☐ Reflorestamento

☐ Educação

☐ Infraestrutura

☐ Outro motivo: _____

² Este instrumento de pesquisa faz parte do Trabalho de Conclusão da acadêmica Thallyta Teixeira Silva, do Curso Superior em Tecnologia de Gestão Pública do IFTO, intitulado “Ferrovia Norte-Sul: Desenvolvimento e Crescimento para o município de Porto Nacional e distrito de Luzimangues, no Estado do Tocantins”, que tem por objetivo avaliar se as empresas instaladas no município de Porto Nacional – TO pretendem investir na economia local, em particular quanto ao desenvolvimento de projetos na área social e voltados à população de Luzimangues, bem como à geração de empregos em âmbito regional.

3. O projeto social será realizado em:

☐ Porto Nacional

☐ Distrito de Luzimangues

☐ Palmas

4. Qual é o objetivo do projeto?

5. A empresa já realizou algum curso no Tocantins, para futura contratação de pessoal?

☐ Sim

☐ Não

6. O governo está oferecendo algum incentivo fiscal para que a empresa se instale na BAPON?

☐ Sim

☐ Não

Qual? _____

Entrevistador (a): Thallyta Teixeira Silva

Data de aplicação: ____/____/ 2014

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIMENTO (TCLE)

- Declaro para os devidos fins de realização de pesquisa para trabalho de conclusão de curso que todas as informações por mim prestadas foram voluntária e com meu consentimento, bem como autorizo a divulgação dos dados para fins científicos e de publicações de trabalhos, artigos, e afins.
- Tenho ciência que os dados pessoais e de caráter sigiloso não serão utilizados para fins de publicação e que o tratamento e a tabulação dos dados serão realizados dentro dos conceitos de ética e sigilo.

Assinatura do entrevistado:

Data: ____/____/ 2014