



A Gênese do Complexo Logístico Industrial Porto do Açú: oportunidades e desafios para o desenvolvimento da Região Norte Fluminense

**Roberto Moraes Pessanha¹
Hélio Gomes Filho²
Luiz Pinedo Quinto Júnior³
Romeu Silva Neto⁴
Florianio Godinho Oliveira⁵**

Resumo

Este artigo tem como objetivo analisar o processo de implantação do CLIPA, bem como os desdobramentos dessa implantação no processo de desenvolvimento da Região Norte Fluminense. Trata-se de uma pesquisa de caráter, eminentemente, exploratória e descritiva. O trabalho busca descrever a gênese do empreendimento, desde a concepção até sua consolidação, buscando investigar as formas, os procedimentos e as articulações que viabilizaram as Condições Gerais

Recebimento: 14/3/2013 • Aceite: 20/6/2013

¹ Doutorando do Programa de Políticas Públicas e Formação Humana da UERJ. Docente do Instituto Federal Fluminense. End: Instituto Federal Fluminense, Núcleo de Pesquisa em Estratégia e Desenvolvimento - NEED. Rua Dr. Siqueira, 273. Parque Dom Bosco. Campos dos Goytacazes, RJ – Brasil. E-mail: robertomoraespessanha@gmail.com

² Doutorado em andamento em Políticas Públicas e Formação Humana da UERJ. Docente do Instituto Federal Fluminense. E-mail: gomes-filho@uol.com.br

³ Doutor em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo. Docente do Instituto Federal Fluminense. E-mail: luizpinedo@uol.com.br

⁴ Doutor em Engenharia de Produção pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Docente do Instituto Federal Fluminense. E-mail: romeuneto@iff.edu.br

⁵ Doutor em Geografia pela Universidade de São Paulo. Docente da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. E-mail: fgodinho@uerj.br

de Produção. O trabalho deu especial destaque à relação da empresa com o estado do Rio de Janeiro, por entender ser ele o maior beneficiário, em se tratando dos desdobramentos do empreendimento no processo de desenvolvimento regional. Foi utilizado como recorte temporal o intervalo de 1999, ano que marca as articulações iniciais para a instalação do porto, até 2009, momento em que se consolida o desenho institucional da *holding* EBX. Para subsidiar a investigação, além da pesquisa bibliográfica, foi desenvolvida uma extensa pesquisa documental em material produzido pela mídia, relatórios do empreendedor ou mesmo publicações de órgãos públicos. Os resultados das análises apontam para a identificação de significativos impactos no processo de crescimento econômico, mas ainda tímidos no processo de desenvolvimento regional.

Palavras-chave: Desenvolvimento econômico; Porto do Açú; Região Norte Fluminense

The Genesis of the Industrial Logistic Complex of the Açú Port: opportunities and challenges for the development of the Northern Region of the State of Rio de Janeiro

Abstract

This paper aims to analyze the deployment process of the Industrial Logistic Complex of the Açú port and its implications on the development process of the Northern Region of the State of Rio de Janeiro. The research carried out was primarily exploratory and descriptive. The research study aims to describe the genesis of the project, from its conception to its consolidation, in order to investigate the forms, procedures, and actions that enabled the General Production Conditions. The research study paid special attention to the Company's relationship with the state of Rio de Janeiro, given that the state is the greatest beneficiary of the regional development

process. The time frame runs from 1999, the year that marks the initial installation of the port, to 2009, since that is when the institutional design of the EBX holding company was consolidated. To support the research, besides using the research literature, an extensive documentary research was developed, which is based on material produced by the media, reports of the entrepreneur, and even government publications. The results of the analyses point out that the Açu Port has had significant impacts in the process of economic growth, however it still hasn't been able to create significant regional development.

Keywords: Economic Development, Açu Port, Northern Region of the State of Rio de Janeiro

Introdução

O documento Decisão Rio 2012-2014 (FIRJAN, 2011), elaborado pela Federação das Indústrias do estado do Rio de Janeiro (FIRJAN) com o objetivo de orientar as indústrias fluminenses e do exterior na tomada de decisão de ampliação e instalação dos negócios no território do estado, compila investimentos recordes no estado no valor de R\$ 211,5 bilhões, no período 2012-2014.

Segundo o documento, apesar da importância de setores como petróleo e gás, construção naval, energia, siderurgia e automotivo são os investimentos em logística que se destacam. O setor responderá por R\$ 21,3 bilhões do total, valor 80,3% superior ao anunciado no período 2011-2013. Esses investimentos causarão enorme impacto na economia fluminense e servirão como importante alavanca para a atração de novos empreendimentos.

Na Região Norte Fluminense, em função desse dinamismo econômico do estado, tem-se observado, nos últimos anos, perspectivas para um novo patamar no processo de desenvolvimento econômico, em virtude da influência de diversos investimentos, como: a indústria do petróleo (tanto no pós-sal como, mais recentemente, no pré-sal), a nova fase do etanol como combustível internacionalmente cobiçado, a instalação do Complexo Logístico e Industrial do Porto do Açu (CLIPA), a construção do estaleiro em Barra do Furado, na divisa do município de Campos dos Goytacazes com Quissamã, os investimentos em infraestrutura, como a duplicação da BR 101 e o futuro corredor logístico do CLIPA, com os investimentos na construção habitacional tanto em imóveis para a população de baixa renda pelos governos municipais, estadual e federal como em investimento privado em imóveis para as classes média e alta, com o desenvolvimento da pesquisa e da educação, entre outros.

O estado do Rio de Janeiro, a partir desses investimentos em logística, desperta para a compreensão de que o dinamismo econômico se completa com a possibilidade de se ancorar os fluxos de mercadorias, seja na produção destas ou mesmo como entreposto dos caminhos por elas percorridos. O Brasil, de certo modo, a partir da década de 1990, passou a ficar atento à questão da infraestrutura logística e, em especial, à questão portuária. Segundo Gerardo Silva e Giuseppe Cocco,

Foi no início dos anos 1990, quando a abertura da economia brasileira constituía-se numa opção fundamental para a “estabilização monetária”, que a questão das

infraestruturas portuárias explicitou-se, de um lado, como um eixo fundamental da modernização e, por outro, das reformas do estado (COCCO E SILVA, 1999, p. 10).

Assim, nesta recente onda de crescimento econômico, surge, com destaque, diante dos demais investimentos na região, ao sul do município de São João da Barra e na divisa com o município de Campos dos Goytacazes, o CLIPA, um empreendimento – a princípio, em sua concepção inicial – baseado no extrativismo mineral e na tentativa de implantação de um complexo portuário exportador, que será objeto de estudo deste trabalho.

A iniciativa do CLIPA se propõe articular uma série de atividades em que estão previstos: dois terminais portuários, um *onshore* e outro *offshore*; exportação de granéis líquidos e sólidos; a chegada de um mineroduto de 524 km, com capacidade para 26,5 milhões de toneladas de minério de ferro ao ano; um terminal do tipo *hub port* para contêineres; uma unidade de processamento de petróleo extraído na Bacia de Campos, com capacidade para mais de um milhão de barris/dia; a geração de 5400 MW a partir de termoelétricas, sendo 2100 MW a carvão e 3300 MW a gás; um estaleiro para construção de plataformas e apoio à exploração de petróleo *offshore*; duas siderúrgicas com a capacidade individual de mais de cinco milhões de toneladas ao ano; duas fábricas de cimento; um polo metal mecânico, para o qual se pretende atrair uma montadora de automóveis, entre outras.

Este artigo tem como objetivo analisar o processo de implantação do CLIPA e seus desdobramentos no processo de desenvolvimento econômico da Região Norte Fluminense. Trata-se de uma pesquisa de caráter eminentemente exploratória e descritiva. Exploratória, uma vez que se observa uma ainda pequena imersão das pesquisas científicas e acadêmicas no estudo do referido empreendimento. E descritiva, uma vez que o trabalho buscará descrever a gênese do empreendimento, desde a concepção até sua consolidação, buscando investigar as formas, os procedimentos e as articulações que viabilizaram as Condições Gerais de Produção.

Foi utilizado como recorte temporal o intervalo de 1999, ano que marca as articulações iniciais para a instalação do porto, até 2009, momento em que, na opinião dos autores deste trabalho, se consolida o desenho institucional da *holding* EBX, empresa que lidera o processo. Para subsidiar a investigação, além da pesquisa bibliográfica, foi

desenvolvida uma extensa pesquisa documental em material produzido pela mídia, em relatórios do empreendedor ou mesmo nas publicações de órgãos públicos.

O trabalho pretende, em particular, identificar como se deu a viabilização das Condições Gerais de Produção (CGP) do empreendimento, além de investigar a participação do estado nesse processo. Tem-se especial interesse na relação da empresa com o estado do Rio de Janeiro (ERJ), por se entender ser ele o maior beneficiário, em se tratando dos desdobramentos do empreendimento sobre o processo de desenvolvimento regional, e de uma possível inflexão de densidade de fluxos econômicos em direção ao interior, uma vez que o Rio de Janeiro é um ente federativo com claros sinais de macrocefalia metropolitana.

O conjunto de mudanças que ocorrem na Região Norte Fluminense neste momento pode vir a ser longo, o que poderá mudar radicalmente a face dos municípios atingidos por esse fluxo de investimentos. Assim, na visão dos autores deste trabalho, é preciso reconstruir e reconstituir os caminhos e os fatos que compõem todos esses movimentos. Este artigo é apenas o primeiro passo nesse sentido.

O contexto macroeconômico nacional no início da implantação do CLIPA

O início da implantação do CLIPA na Região Noroeste Fluminense se dá num momento positivo da cíclica economia brasileira. A década de 1970 foi tida como a década do milagre econômico, já a década de 1980 é digna da alcunha de década perdida. Os anos 1990, em que pese a festejada estabilização da moeda, transcorrem numa ambiência de austeridade fiscal, de obediência religiosa ao Consenso de Washington e às políticas recessivas do FMI. Segundo Emir Sader,

Com estas palavras, FHC sentenciou a inflexão de seu governo: “Viraremos a página do getulismo”. Ele tinha consciência de que o neoliberalismo – o reino do mercado, do Estado mínimo – não conseguiria impor-se sem destruir a sobrevivência do Estado nacional, regulador, indutor do desenvolvimento e distribuidor de renda (SADER, 2010, p. 14).

No início dos anos 2000, o mundo apresentou um surto de economia global dinâmica, sobretudo nos chamados BRICS – Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul. A ampla adoção de políticas keynesianas e a inserção, em particular via exportação de *commodities*, na economia global, faz renascer o crescimento econômico no país. Não obstante o pequeno ganho de competitividade brasileira, em função de nossa balança comercial se basear, preponderantemente, em produtos primários, o crescimento do mercado interno é acompanhado por um novo fenômeno de inserção social jamais experimentado no Brasil. Essa favorável situação da economia brasileira permanece até hoje, apesar das crises americana e européia.

Cabe salientar, no entanto, que, segundo Vieira e Santos (2012), o conceito de desenvolvimento é muito mais abrangente que o conceito de crescimento econômico. Enquanto o último demonstra uma variação na taxa de crescimento do PIB, o primeiro representa a melhoria das condições socioeconômicas dos indivíduos.

Então, para além do crescimento econômico absoluto, passa-se a vislumbrar no Brasil a expectativa de uma nova perspectiva de desenvolvimento regional desconcentrado. Algumas decisões de investimento estratégico do Estado nacional, a partir de 2003, distribuem o eixo dos investimentos para regiões até então relegadas pelo mercado e pelos governos centrais. Na opinião de Tânia Bacelar: “Subordinar a dinâmica econômica regional ao objetivo da *consolidação da integração nacional* é tarefa do Estado – não apenas do Governo” (ARAÚJO, 1999: 145).

Portos como portas para o desenvolvimento regional

Decisões como os investimentos no Porto de Suape, em Pernambuco, no Porto do Pecém, no Ceará, no Porto da Ferrous, no Espírito Santo e nos Portos Sudeste e Itaguaí, ambos na Baía de Sepetiba – RJ, demonstram, entre outras coisas, uma nítida intenção de prover o país de uma nova e diversificada base espacial de desenvolvimento, com base na logística portuária.

A perspectiva de consolidação dessas políticas, aliadas ao fato de que as regiões metropolitanas se encontrarem saturadas no início deste século, além do já bem sucedido modelo exportador, que utiliza mineroduto e porto dedicado, criam uma oportunidade de negócios em regiões litorâneas ainda inexploradas. A decisão de usar a restinga pouco habitada de São João da Barra para exportar minério de ferro se

vale dessa conjunção de fatores que vão do local ao global. A economia global, na época, aquecida, uma política nacional que aponta para desconcentração espacial do crescimento econômico e pouca valorização fundiária na Região Norte Fluminense dão a deixa para a *holding* EBX. Ali desembocará o mineroduto que parte a 524 km de distância em Conceição do Mato Dentro – MG, além da construção do porto da LLX, empresa de logística responsável pela viabilização da exportação do minério trazido pelo duto. Nasce, então, a primeira proposta de Porto no Açu.

A EBX, entretanto, prevê a possibilidade de aumentar o nível dos seus negócios buscando agregar a este porto outros empreendimentos sinérgicos que potencializassem seu poder de acumulação. A ampliação do retroporto com a criação de um distrito industrial para outros negócios como: siderurgia, cimento, construção naval, petróleo *offshore*, montadoras de automóvel etc. sugere a implantação, no Açu, de um complexo portuário do tipo porto-indústria. Nasce então a proposta do CLIPA.

A reestruturação produtiva ocorrida a partir do último quarto do século XX intensificou as atividades portuárias, tendo entre as consequências o desemprego de trabalhadores da estiva e a obsolescência de grandes áreas de armazenagem. Ainda sob este cenário, uma nova forma de organizar a produção cria a necessidade de baixar estoques e sincronizar o fluxo de mercadorias com a demanda de consumo.

Os portos, especificamente, devem assumir rapidamente uma nova função, que é a de organizar e gerenciar fluxos contínuos de bens para a produção e o consumo, a partir de redes de empresas que se estendem de maneira difusa e flexível pelos territórios (COCCO e SILVA, 1999, p. 17).

Essa lógica faz emergir um dualismo portuário no que tange à relação entre o porto e o território: o *hub port*, desterritorializado, que opera mediante os interesses dos grandes armadores internacionais e do comércio globalizado de bens de consumo em contêineres (COCCO e SILVA, 1999; MONIÉ e VASCONCELOS, 2012); além do porto integrado ao território, que contribui com o processo de desenvolvimento local, ou seja, incorporando-se aos fluxos que potencializam as atividades produtivas e a geração de emprego e renda na região em que está inserido (COCCO e SILVA, 1999; MONIÉ e VASCONCELOS, 2012).

Neste cenário, a EBX passa a projetar no Açu um complexo industrial portuário, superando a primeira versão de terminal

portuário monofuncional, para se constituir em um porto-indústria do tipo *Maritime Industrial Development Areas* (MIDAs), também chamado de Zona Industrial Portuária (ZIP), que, no Açu, prescindiria do grande centro metropolitano como território base. Para Frédéric Monié e Flavia Vasconcelos, este não seria um caso único no país.

É em particular o caso do Brasil, onde os investimentos de grande porte aplicados nas ZIP de Itaguaí, Suape e Vila do Conde e a construção de complexos industriais litorâneos fora dos grandes centros (Pecém, Porto do Açu, Porto Sul) fazem emergir uma nova geração de portos-indústria inseridos nas cadeias de valor de atores econômicos cujas escalas de ação ignoram o nível local [...] (MONIÉ e VASCONCELOS, 2012, p. 10).

A nova dinâmica espacial surgida pela instalação do CLIPA produz mudanças de base regionais (supramunicipais) importantes, vinculadas a algumas cadeias produtivas e à necessidade de estar voltada para o litoral, para que a logística opere o que dela se espera enquanto instrumento de interligação da produção com os mercados. Assim, a instalação do CLIPA traz para o território do Açu uma relação até então desconhecida para o interior fluminense, ou seja, constituir-se como uma porta para os fluxos da economia globalizada. Isto concretiza uma articulação entre o regional, o nacional e o mundial que nem mesmo a exploração do petróleo na Bacia de Campos conseguiu viabilizar. Afinal, a produção de petróleo em alto mar tem o óleo e o gás exportados a partir do próprio local de onde são extraídos. A costa e o litoral servem apenas como bases de apoio à estrutura *offshore* de produção, o que caracterizaria um sistema produtivo desterritorializado, aproximando-se, contraditoriamente, da configuração de enclave econômico.

O CLIPA, pela diversidade da proposta de seus empreendimentos, tende a produzir uma nova dinâmica espacial identificada, especialmente nesta fase inicial de implantação de infraestruturas, com a construção das Condições Gerais de Produção (CGP). Sendo assim, é importante retomar, no próximo item, este conceito marxista, desenvolvido por Lojkin (1981) e por ele definido como a relação entre a unidade de produção, o processo de produção e a circulação do capital.

As condições que viabilizam um porto

Lencioni (2007) destaca que Marx define o consumo em três tipos: produtivo, individual e de luxo. O consumo individual diz respeito à reprodução da força de trabalho; o consumo de luxo é também individual, contudo se trata de bens supérfluos. Ela observa, ainda, que o consumo produtivo se dá no campo da reprodução dos meios de produção (máquinas, matérias primas, energia, escolas, hospitais etc.), “se situa no âmbito do consumo coletivo” (Lencioni, 2007, p. 2) e considera conveniente alertar que:

[...] essa relação entre o consumo produtivo e o processo de produção e circulação do capital não se dá de forma direta, mas mediada por aquilo que Marx denominou de *condições gerais de produção*. São as condições gerais de produção, portanto, que articulam o consumo produtivo (consumo coletivo) ao processo de produção e circulação do capital. Dizendo de uma outra forma, a relação entre o processo imediato de produção (A) e o conjunto da produção e circulação do capital em geral (B) se dá por meio das condições gerais de produção. Essas condições articulam, portanto, A e B (LENCIONI, 2007, p. 3).

Nesta fase inicial da implantação do CLIPA, é visível a aplicação do capital fixo no território, caracterizando o consumo coletivo, baseado no consumo produtivo da infraestrutura básica do empreendimento. As condições são gerais porque dizem respeito não apenas ao capital particular, mas a um conjunto de capitais, inclusive públicos, fazendo também com que o consumo seja coletivo. Ainda segundo Lencioni (2007), as CGP mantêm conexão direta ou indireta com o processo de produção por meio de equipamentos coletivos de consumo.

Assim, não há como analisar o CLIPA sem observar as relações entre a produção, os capitais, o mercado e o estado. É com este último que os empreendedores negociam e complementam as CGP que estruturam e garantem os licenciamentos, a legislação e as articulações do tipo PPP (parceria público-privada), entre outras.

Para efeito de análise dos impactos do CLIPA e de todas as suas relações com o desenvolvimento no estado e no país, a pesquisa

objetiva investigar as formas, os procedimentos e as articulações que viabilizam as CGP. Isso a partir de um entrelaçamento com as várias dimensões de poder no estado do Rio de Janeiro e do país, observando seu rebatimento no território, baseado naquilo que Brandão sintetiza em quatro conceitos, designados por ele de forças-processo: Inter-ramificações de setorialidade econômica; Inter-regionalidades; Interurbanidades e Interestatalidades (BRANDÃO, 2012).

Estes conceitos definem a capacidade e as possibilidades de arrasto de um empreendimento na economia; as suas articulações entre regiões e dentro das regiões e como o estado se apresenta nas regiões para coordenar, regular e articular os agentes das políticas.

Conforme já foi dito, a dinâmica espacial que o investimento do CLIPA tende a produzir é completamente diversa da realidade da atual produção de petróleo *offshore*. Esta atividade lega à região Norte Fluminense, considerada produtora, os *royalties*, sem maiores vínculos com a sua cadeia produtiva. Enquanto isto, o CLIPA, pelo que se anuncia, tem potencial de arrasto, com capacidade de aumentar a potência das forças produtivas, ampliando as complementaridades, a densidade e a chamada intersetorialidade em toda a região. Há que se investigar de que modo e em que nível se efetivará a integração econômica inter-regional nos supraespaços urbano-regionais (BRANDÃO, 2012). No mesmo patamar de importância, merecem também atenção as relações entre o aparelho estatal na escala supralocal e subestadual. Com efeito, o estado subnacional se mostra invariavelmente omissivo no seu papel de estimular e organizar a articulação regional e interregional.

Todo esse processo pode contribuir para romper com a concentração econômica fluminense, por meio do fortalecimento de suas regiões não metropolitanas, gerando novas coalizões de forças em prol de uma rede de cidades mais justas e eficientes.

A gênese do CLIPA: de terminal monofuncional a MIDAS

O estado do Rio de Janeiro, um pouco antes do final dos anos 1990, passou a viver, segundo Natal (2004), uma inflexão econômica. A percepção era de que o Rio de Janeiro, finalmente, superava os seus problemas com a perda de referência da ida da capital federal para Brasília, bem como com a fragilidade do seu parque industrial, quase que exclusivamente, voltado a bens de consumo. Foi no setor de petróleo, com base estatal, que o estado acabou encontrando o ponto desta mudança de rota que, contraditoriamente, se alicerçou em

investimentos privados, numa lógica pró-mercado e antiestatal, durante a década de 1990.

É neste período que as indústrias extrativista e de transformação aumentam seu peso nas atividades econômicas do estado, para 28%, sendo 16% só na extração de petróleo. Ainda segundo Natal (2004), entre as oito maiores empresas do estado, seis eram do setor de petróleo e, de acordo com o DIEESE, o setor secundário da economia teve o seu PIB ampliado de 29% para 37%.

Com o aumento da circulação do dinheiro do setor de petróleo e o crescimento significativo das receitas dos *royalties* no Norte Fluminense e na Baixada Litorânea, a economia do estado avança. Instala-se, também, a cruzada liberalizante na abertura para o capital estrangeiro, seguida de boas doses de renúncia fiscal, visando à atração de montadoras de automóveis, que se estabelecem na região Sul Fluminense, tendo como polo o município de Resende. Pode-se dizer que, nesta toada, houve efetivamente: um crescimento da riqueza; uma melhoria no mercado de trabalho e um aumento da importância destas regiões dentro do contexto estadual. Tudo isso por meio do estabelecimento, sem precedentes, de fluxos de capital e de pessoas em direção às regiões fora da metrópole fluminense, bem como entre essas regiões.

Ainda nesta conjuntura, no final do primeiro semestre de 1999, são iniciados estudos técnicos de engenharia, sob a supervisão da Secretaria Estadual de Energia, Indústria Naval e Petróleo, objetivando a viabilidade da construção de um terminal oceânico. Localizado no Açú, litoral do Norte Fluminense, este terminal com píeres movimentaria granéis, além de dar apoio às atividades de petróleo *offshore* da Bacia de Campos.

A concepção básica surgia da determinação do governo estadual de criar condições para aproveitar a pujança econômica do petróleo no litoral norte que agregasse instalações para além da base de apoio e gestão da Petrobras, sediada em Macaé. O entendimento era de que só um porto com incentivo do governo estadual poderia transformar o que era apenas uma intenção em uma ação planejada.

Este processo foi formalizado pelo governo estadual, por meio do decreto nº 25.455, de 28 de junho de 1999, que declarou de utilidade pública, para fins de desapropriação, imóveis na localidade do Açú. Este Decreto também estabeleceu o marco de início dos estudos de viabilidade técnica de um porto neste local.

Depois de mais de um ano de pesquisas e estudos, no dia 1º de setembro de 2000, um mês antes das eleições municipais, foi

convocada pelo governo estadual uma reunião pública, que aconteceu na Associação Comercial e Industrial de Campos (ACIC). Pela primeira vez, então, foram divulgados os resultados iniciais dos estudos técnicos de engenharia, que apontaram para a viabilidade da construção do porto no Açú. No relatório dos estudos, que custaram US\$ 500 mil ao governo estadual, concluiu-se pela conveniência da construção de um terminal oceânico, com extensão de 1200 metros mar adentro, em frente à Fazenda Saco D'antas, exatamente a área prevista no decreto estadual de 1999 (ASSIS, 2000).

Na ocasião, também foi divulgado que se tratava de um projeto com custo estimado em US\$ 100 milhões, valor que seria rateado entre: governo estadual, com até 33% de investimento; Petrobras, que teria participação minoritária e empresas privadas, que construiriam pelo menos 51% do porto.

O projeto inicial previa um calado de 11 metros para o porto, que teria múltiplo uso, embora fosse dirigido à indústria petrolífera. No chamado projeto básico, foi mostrado que o terminal permitiria: o atracamento simultâneo de três navios com o uso de monoboias; a ocupação de uma área de cerca de 25 milhões de metros quadrados dotados de armazéns, heliporto, centro de serviços e hotel; um retroporto com condomínio industrial e a previsão da disponibilização de terrenos a serem alugados para a construção de unidades fabris, ao custo de R\$ 1,00 o metro quadrado.

O secretário estadual de Energia, Indústria Naval e Petróleo, Wagner Victer, responsável pela apresentação do relatório, informou, na oportunidade, que a Prefeitura de São João da Barra já havia concedido isenções parciais de ISS e IPTU, cuja redução só viria, de fato e de direito, três anos depois, pela Lei Municipal N° 032 de dezembro de 2003. Victer também informou que os custos de construção e manutenção do terminal seriam baixos, por conta de sua localização *offshore* e não na costa – como veio a ser construído em 2008. Essa configuração reduziria as despesas com dragagem para obtenção do calado, além da motivação econômica traduzida pelo fato de que 80% dos blocos de exploração da Bacia de Campos estariam localizados num raio de até 200 km do ponto definido para a construção do porto, já chamado, então, de Porto do Açú.

Vale destacar que outro decreto estadual de 1987, de N° 9760, assinado nos últimos dias do governo Leonel Brizola, havia identificado e listado diversas áreas, chamadas de interesse especial no interior do estado, em que se definiam normas de ocupação, loteamento e desmembramento em diversos municípios fluminenses, incluindo São

João da Barra. Este marco legal estabeleceu áreas de interesse turístico e áreas de proteção do patrimônio cultural e histórico, envolvendo as lagoas de Grussaí, Iquipari, Açú, Taí Grande e Salgada. Estes locais hoje se encontram assediados e impactados pela construção do CLIPA.

Neste período dos estudos e da apresentação do relatório, o empresário Eike Batista ainda vivia fora do Brasil. Ele retornou ao país no final do ano 2000, afirmando estar de posse do seu primeiro bilhão de dólares, obtido com a venda da sociedade na mineradora de ouro canadense TVX, da qual foi presidente, além da venda de participações em outras propriedades e minas no exterior.

Em julho de 2001, a Organização dos Municípios Produtores de Petróleo (OMPETRO), em uma das poucas decisões de um tema diverso da defesa dos *royalties* do petróleo, aprovou por unanimidade, em uma reunião no município de Quissamã, a defesa da construção do porto *offshore* no Açú. Isso mediante um discurso unificado a favor do desenvolvimento regional, que questionava pressões políticas defendendo a implantação de um porto no litoral do Espírito Santo. A Petrobras havia decidido pela descentralização da gestão da exploração do petróleo, com a criação das chamadas unidades de negócio (UN) no Espírito Santo e no Rio de Janeiro, durante a gestão do presidente Henri Philippe Reichstul. Sobre tal decisão pairavam suspeitas de que se tratava de uma estratégia para uma possível privatização dessa estatal. No mesmo período, também foram divulgados os gastos em comunicação para mudar o nome da empresa para Petrobrax. Com a deliberação, a Ompetro tentava influenciar a Petrobras a se interessar pelo projeto, exigindo o cumprimento da sinalização garantida ao governo estadual durante o ano 2000.

A estratégia da estatal, no entanto, parecia querer dividir o poder da UN-BC com unidades em Vitória e no Rio, que se apresentavam como áreas mais credenciadas, do que o vazio Açú. O que dizer das CGP oferecidas pela centralidade destas capitais, que já possuíam terminais portuários em funcionamento entre outras infraestruturas básicas?

A desistência da Petrobras e o ambiente final do governo Fernando Henrique Cardoso levaram as construtoras interessadas em participar do consórcio – Odebrecht, Queiroz Galvão, Global e Coimex – a desistirem do Projeto Básico do Porto do Açú.

Entre 2002 e 2004, mudanças de governo acontecem em diversas escalas do país. Lula assumiu o governo central, Rosinha Garotinho, o governo estadual e, em 2004, a professora Carla Machado

assume a prefeitura de São João da Barra, onde se encontra localizado o Açú.

Sem a Petrobras, o projeto ficou paralisado, o que confirmava o seu viés de atuação na logística ligada à exploração de petróleo no mar junto à Bacia de Campos. Assim, a OMPETRO, mais uma vez, viu suas posições serem solenemente ignoradas pela estatal.

Dado o desencanto de ver ruir toda a estratégia para a implantação do Porto do Açú, restou ainda um mínimo de esperança e disposição do governo estadual de tentar levar o projeto adiante com novas tratativas de articulação com outras empresas e readequação do perfil do terminal.

Ao final do segundo ano do mandato da governadora Rosinha, em 2004, os coordenadores do estudo, por meio da Secretaria Estadual de Energia, Indústria Naval e Petróleo, resolveram redirecionar “[...] o projeto para a área de granéis sólidos, em especial minério [...]” (VICTER, 2010: *on-line*). As negociações com as empresas Vale e FCA (Ferrovia Centro Atlântica – concessionária de transporte ferroviário na região, ligada ao grupo Vale), todavia não avançaram por falta de interesse da Vale na viabilização do empreendimento, mesmo com a inclusão no projeto de terminais para exportação de minério, setor em que esta empresa atua tradicionalmente (VICTER, 2010: *on-line*).

O secretário Wagner Victer foi autorizado, então, pela governadora e pelo ex-governador Garotinho – como membro do Conselho de Desenvolvimento Econômico e Social – CDES - no governo de sua mulher – a repassar ao empresário Eike Batista o projeto do porto do Açú, já readequado para a exportação de minério de ferro. Episódio que contou, inclusive, com a interferência de Eliezer Batista, ex-presidente da Vale do Rio Doce e também membro do CDES-RJ.

Os fatos que evidenciam este encaminhamento constam em duas fontes distintas que se complementam. A primeira, um texto do próprio ex-secretário Wagner Victer, hoje presidente da CEDAE (Companhia Estadual de Água e Esgoto), em seu blog pessoal.

Na ocasião, vislumbramos a possibilidade de trazer um novo investidor que já se mostrava arrogado e empreendedor em outros setores que era Eike Batista. Me lembro [*sic*] que na época, através do seu Diretor Institucional, Adriano Vaz, marcamos um almoço no seu escritório na Praia do Flamengo, quando levei meus assessores Delmo Pinho e Jota Júnior. Na ocasião o Eike se encontrou com o Projeto

e seus olhos brilharam para oportunidade [sic!]. A única dúvida seria como levar o minério ao local diante do domínio da Vale, inclusive Ferrovia FCA. Propus a ele a construção de um mineroduto, que alguns a mesa ficaram [sic] céticos, porém falamos que seria perfeitamente viável pois [sic] existiam outros minerodutos no mundo e que com essa alternativa conseguiríamos de uma maneira rápida e viável tecnicamente “By Passar” qualquer restrição ferroviária. Ele comprou a idéia na hora, mandou seus técnicos aprofundar [sic] no estudo na semana seguinte me deu o “de acordo” para execução do projeto, inicialmente sozinho, e adquiriu a área de maneira tão rápida que não tive mais dúvida do seu compromisso firme com o Projeto. (VICTER, 2010: *on-line*).

A segunda fonte é uma declaração, em entrevista, do ex-governador Garotinho, ao acompanhar, em 26 de abril de 2012, a visita da presidenta Dilma às obras de construção do Complexo Industrial Portuário do Açú.

“Isso tudo começou em 1999 quando fiz o estudo de batimetria e localizamos no Açú o local ideal para a construção desse porto, que na ocasião foi oferecido a Petrobras, que tinha como presidente Henri Philippe Reichstul, e três meses depois, disse que a companhia estava com o plano de investimento todo comprometido. Então o Dr. Eliezer Batista, pai do Eike Batista, que era membro do nosso conselho de desenvolvimento Econômico pediu o projeto, e hoje é esse sonho que está virando realidade”, relata Garotinho.

Na ocasião, por decreto, Garotinho tornou a área de 90 milhões de metros quadrados da massa falida Usina Baixa Grande, como área de interesse industrial, culminando com o lançamento da pedra fundamental em 2006 [...] (Oliveira, 2012, p. 2).

Assim, da articulação entre o gestor público e o capital privado, o projeto muda de mãos e nasce o empreendimento, que hoje se apresenta com o objetivo de ser o maior porto-indústria da América Latina e um dos três maiores complexos portuários do mundo, com estimativa de movimentação de 350 milhões de toneladas entre importação e exportação (PIMENTEL *et al.*, 2011).

Em 2005, é fundada a MMX, empresa de mineração da EBX, que vai realizar em 2006 a primeira oferta pública de ações na BM&FBovespa, momento em que consegue captar seus primeiros US\$ 500 milhões.

As CGP para extração de minério de ferro em MG – com o transporte sob a forma de pasta, através de um mineroduto de 524 km, num tempo estimado de três dias, com filtragem, beneficiamento e exportação pelo Porto do Açú, com área já adquirida – se ampliam com o aprofundamento do marco legal e incentivo do governo estadual. Em abril de 2005, o governo do estado sanciona a Lei Estadual Nº 4.533, que concede a 37 municípios, incluída toda região Norte Fluminense, o direito à redução de 19% para 2% na base de cálculo do ICMS durante 25 anos. Neste período, o projeto do Porto do Açú chegou a ser relacionado como opção logística, entre trunfos e vantagens comparativas, por Campos dos Goytacazes, para sediar o Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (COMPERJ) na disputa, com o município de Itaguaí, na região do então Porto de Sepetiba, hoje denominado Porto de Itaguaí. Isso se deu antes da opção definitiva da Petrobras pela localização deste complexo no município de Itaboraí, oficializada em junho de 2006.

A proposta do terminal portuário do Açú, já nas mãos de Eike Batista, foi apresentada, com o esboço original de seu Projeto Básico, para transporte e movimentação de granéis líquidos. A oferta de opção logística para o COMPERJ, em Campos, fortaleceu o conceito da localização estratégica do Porto do Açú, na exploração petrolífera, entre as Bacias de Campos e do Espírito Santo. Isso viria ser mais tarde o embrião da OGX – empresa de exploração de óleo e gás, a com maior valor de mercado do grupo – e a consolidação do desenho básico da *holding* EBX.

A empresa de mineração MMX nasceu incorporando a gestão de três sistemas integrados e independentes: Amapá, Corumbá e Minas-Rio, que incluía o porto do Açú no chamado Centro de Logística Integrada do Norte Fluminense. Este sistema possuía projeção de investimentos da ordem de R\$ 3 bilhões, sendo que R\$ 150 milhões já tinham sido alocados nas jazidas de minério de ferro em Minas

Gerais. É importante registrar que entre 1984 a 2004 a cotação da tonelada do minério de ferro no mercado internacional oscilou em torno de US\$ 10 a tonelada. No momento exato da criação da MMX esta cotação salta para o patamar de US\$ 30, e, depois de cinco anos, dispara para valores entre US\$ 150 e US\$ 170 a tonelada.

Neste intervalo de tempo, o minério não só aumentou sua cotação no mercado internacional como ampliou sua participação na economia nacional. Segundo o IBRAM (Instituto Brasileiro de Mineração), o extrativismo mineral em 2012 já representava 5% do PIB nacional e respondia por 30% da balança comercial, faturando cerca de US\$ 50 bilhões e com previsão de chegar, em 2015, a quase 800 milhões de toneladas de minério de ferro. Mais que o dobro das 370 milhões de toneladas produzidas em 2011.

O Brasil é detentor da quinta maior reserva de minério de ferro do mundo, equivalente a 8,3% de todo planeta, apesar de ter apenas 20% do território geologicamente mapeado (CILO, 2012). É neste cenário de alta do preço do minério no mercado internacional que, em outubro de 2007, os projetos de mineração Amapá e Minas-Rio são vendidos por US\$ 6,6 bilhões. O objetivo era alocar recursos nos demais projetos e consolidar, não mais o Centro de Logística Industrial do Norte Fluminense, mas sim a *holding* EBX e o Complexo Logístico Industrial do Porto do Açú (CLIPA), com negócios para além do minério, já com vistas à diversificação dos empreendimentos em direção ao petróleo.

O projeto Minas-Rio já previa um mineroduto de 524 quilômetros de extensão, passando por 32 municípios, com a capacidade de circulação de 26,5 milhões de toneladas de polpa de minério ao ano, que seriam filtradas e desidratadas em uma unidade de beneficiamento, junto ao Porto do Açú, de onde seriam exportadas. Isto a um custo quinze vezes menor que o valor desembolsado pela Vale para transportar a produção de Carajás por ferrovias do Pará até o Porto do Itaqui, no Maranhão. Ou seja, uma redução de R\$ 25,00 para R\$ 1,50 (CILO, 2012).

É com este ganho em logística que, em 2006, foi realizada a oferta pública de ações da MMX na BM&FBovespa, quando se conseguiu captar US\$ 500 milhões. Eike Batista abriu mão destes ganhos para apostar no projeto do CLIPA, além da entrada definitiva da EBX no segmento do petróleo.

No plano local, nas articulações para início da construção do porto ampliaram-se os marcos e a garantia sobre a posse e uso do novo território. A MMX faz gestão para acelerar e aprovar um novo Plano

Diretor para o município de São João da Barra, plano esse que se transformou na Lei Municipal Nº 50/2006 e que definiu como e onde seriam as zonas de expansão industrial do município. O Plano foi discutido em audiências públicas nas comunidades sanjoanenses, ainda sem um traço de noção da dimensão do empreendimento que adiante iria se constituindo no CLIPA.

Neste momento, a economia do país já começava a deslanchar com o governo Lula superando os problemas políticos e garantindo sua reeleição, que é comemorada junto do lançamento do Plano de Aceleração do Crescimento (PAC), que traça e/ou passa a apoiar projetos de infraestrutura e logística, nos quais o Porto do Açú viria se incluir.

É neste processo que a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) autoriza a implantação e a operação deste “terminal portuário de uso privativo, na modalidade de uso misto” (BRASIL, 2008, p. 1), onde também se integraria um distrito industrial, na concepção de porto-indústria do tipo *MIDAs*. O complexo aproveitaria as vantagens da disponibilidade de uma imensa retroárea e as limitações que têm os principais portos da região Sudeste em dispor de espaço para esse fim. Trata-se, em especial, dos portos de Santos, Rio de Janeiro e Vitória. Desta forma, identifica-se que, dentre os principais portos da região Sudeste, apenas o Porto do Açú reuniria condições pra se transformar num complexo do tipo *MIDAs*.

Nesta conjuntura, é lançada a pedra fundamental do Porto do Açú, em solenidade no dia 27 de dezembro de 2006 e, logo a seguir, em março de 2007, é formalizada a criação da empresa de logística do grupo, a LLX. Segundo Eike Batista, “a LLX nasceu da costela da MMX” (BATISTA, 2011, p. 116). Em outubro de 2007, as obras do porto são efetivamente iniciadas. Em outubro deste mesmo ano, a MPX, empresa do ramo de geração de energia, que nasceu com a Termoceará, em 2001, amplia sua atuação, agora no Açú, com o projeto de duas termoeletricas, uma a gás e outra a carvão. Em novembro de 2007, a MPX solicita o licenciamento da Termoeletrica a carvão no Açú.

Com a criação da LLX e a expansão do projeto de terminal portuário monofuncional do Açú para o Complexo Logístico Industrial do Porto do Açú (CLIPA), a *holding* EBX agrega consistência. Embora, segundo a própria empresa, ela tenha sido criada na década de 1980, só neste processo começa a ganhar corpo, atingindo, em 2012, o total de 14 companhias (VALENTI, 2012).

Os empreendedores identificaram o potencial das oportunidades geradas com o Porto do Açú, que se desdobrou na decisão da criação de outra empresa, a LLX, independente da MMX e exclusiva de logística, da seguinte forma:

O setor logístico está em uma fase de amplo crescimento e modernização de processos, sendo o Brasil um mercado altamente promissor em virtude da dimensão territorial e, principalmente, do intrincado sistema tributário que envolve a produção e a distribuição de mercadorias. A demanda por serviços de logística cresceu, não somente em decorrência do aumento da produção brasileira como resultado do crescimento do PIB, mas também por causa do comércio internacional. O mercado logístico cresceu significativamente quando diversas companhias que costumavam planejar internamente o transporte e o armazenamento dos seus produtos decidiram terceirizar esses serviços a companhias com tecnologia mais avançada e custos menores (PIMENTEL *et al.*, 2011, p. 8).

Tentando conferir credibilidade e visibilidade aos seus empreendimentos recém-nascidos, com o objetivo de despertar interesse de grupos de investidores, sobretudo internacionais, o líder do Complexo do Açú, Eike Batista, recorre ao fundo canadense *Ontario Teachers Pension Plan* – OTTP. Este fundo era um velho conhecido seu do tempo em que foi *chairman* e *CEO* da empresa de mineração TVX Gold, no Canadá, entre as décadas de 1980 e 1990. Esta iniciativa viabilizou um importante aporte de recursos exaustivamente divulgados em uma estratégia midiática na imprensa especializada em negócios no Brasil e no exterior.

O primeiro aporte realizado pelo OTTP foi de US\$ 185 milhões, em 27 de setembro de 2007, equivalente a 15% das ações da emissão da LLX (MMX, 2007: *on-line*). O fundo do OTTP representa 289 mil professores em atividade ou aposentados da província de Ontário, no Canadá, e administra mais de US\$ 90 bilhões, investindo. Principalmente, em petróleo, mineração e *shopping centers*. “Dentre as quatro maiores participações acionárias do fundo, três são no Brasil, onde está aplicado mais de 5% do portfólio. A China e a Índia recebem

menos de 1%” (ÁVILA, 2011, p. 37). O fundo da OTPP também aportou recursos na OGX e MMX. “O OTPP comemora os resultados que o fundo obteve em reais no ano de 2009: retorno de 255% na OGX, 163% na Multiplan [administradora brasileira de *shopping centers*] e 570% na LLX. Além dessas companhias, o fundo tem ações da MMX e da Brasil Foods” (ÁVILA, 2011, p. 37).

O cenário econômico do Estado do Rio de Janeiro no surgimento do CLIPA

Neste cenário, observando o processo de crescimento econômico, Brandão (2012) identifica o estado do Rio de Janeiro como uma miniatura do Brasil e como um resumo que evidencia as potencialidades, as mazelas e os desafios brasileiros, mesmo dizendo que se deve “[...] desvendar os movimentos sincrônicos e diacrônicos da economia fluminense em relação ao andamento cíclico da economia brasileira [...]” (BRANDÃO, 2012, p. 17). O documento Desafio Rio 2012-2014, da FIRJAN (FIRJAN, 2011), conforme mencionado anteriormente, estima os investimentos no estado, entre 2012 e 2014, em R\$ 211,5 bilhões, com perspectivas de chegar à ordem de R\$ 600 bilhões até o final da década.

Brandão (2012), visitando o passado recente, também identificou na herança da industrialização fluminense a forte participação das empresas estatais, em particular nas indústrias de base. Este processo tem início com a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) e, depois, com a Refinaria Duque de Caxias (REDUC), até chegar às atividades de extração mineral. Ele observa que isso levou ao que chama de heterogeneidades setoriais e microrregionais, que contribuíram para um “[...] truncado dinamismo metropolitano com baixíssimo espraiamento e dinamização dos enlces urbanos, regionais e setoriais” (BRANDÃO, 2012, p. 17).

O CLIPA surge em meio a esta alteração da dinâmica econômica do estado, quando o petróleo aumenta sua importância com a descoberta do pré-sal e ocorre um fortalecimento, sem precedentes, da aliança política entre os governos federal, estadual e da capital fluminense, além de vários outros municípios do estado. Também neste momento deslançam as obras do COMPERJ; a indústria naval em Niterói e Angra dos Reis; concluem-se as obras da siderúrgica TKSA em Santa Cruz – no município do Rio de Janeiro; expandem-se as plantas e implantam-se novas montadoras de automóveis no sul do estado. Novos projetos de terminais portuários na Baía de Sepetiba

começam a ser executados, além de se confirmar a realização dos grandes eventos esportivos na capital como a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016.

Assim, ficam criadas as condições de “[...] metamorfosear crescimento com desenvolvimento [...]” (BRANDÃO, 2012, p. 17). Em que pese a euforia com o crescimento econômico, a linha do desenvolvimento não traz indicativos de estar seguindo um trajeto paralelo. Parece que a coalizão das forças sociopolíticas, mais uma vez, caminha para a espoliação urbano-regional, em busca das acumulações privadas amplas e diversas, tal como em outros grandes empreendimentos em implantação no estado do Rio de Janeiro.

As obras do Porto do Açú são iniciadas em julho de 2007, no mesmo período em que é formalizada a criação da empresa de exploração de óleo e gás do grupo, a OGX. O processo se dá no mesmo período em que o grupo arremata o direito de explorar 21 blocos de petróleo no mar (cerca de sete mil Km²) e nove em terra (21,5 mil km²), na 9ª rodada de Licitações da ANP, referentes às bacias de Campos, RJ; Santos, SP; ES, Parnaíba, PI e Pará-Maranhão.

A OGX capta, inicialmente, US\$ 1,3 bilhão no mercado e, em seguida, no que é considerado o maior IPO (oferta inicial de ações – numa tradução livre) da história das bolsas no Brasil, a OGX consegue captar US\$ 4,1 bilhões. A campanha exploratória da OGX se inicia em 2009 na Bacia de Campos e depois no litoral de Santos e Nordeste.

Ainda como parte da criação das CGP provenientes do empreendedor, mas também de suas articulações com os governos nas três escalas, além de outros empreendedores privados, em fevereiro de 2008, é assinado o contrato de concessão por 25 anos de 320 km da BR-101. Uma decisão que contempla os interesses da EBX, pois essa rodovia se conectará ao futuro Corredor Logístico do CLIPA, na altura do município de Campos. Isto é feito numa localização estratégica tanto em direção ao sul – Rio de Janeiro – quanto ao norte – Vitória – e também a oeste – Minas Gerais – com ligação ferroviária, rodoviária, via de comunicação e dutos de utilidades.

Nesta mesma época, com apoio público do empresário Eike Batista, Carla Machado é reeleita prefeita de São João da Barra e Rosinha Garotinho é eleita prefeita de Campos dos Goytacazes, respectivamente sede do complexo e município mais importante dentro da AID (área de influência direta) do CLIPA.

Ainda nas articulações de viabilização do consumo produtivo, em julho de 2009, o empresário Eike Batista prossegue no aprofundamento da coalizão de forças políticas, ao seu redor e a seu

favor, levando o governador Sérgio Cabral e a prefeita Carla Machado a uma viagem à China, com o objetivo de negociar parcerias com a Wuhan. Esta empresa, considerada a quarta maior siderúrgica do mundo, acaba alçando à condição de sócia da MMX e parceira no projeto de construção de uma siderúrgica no Açu, com o compromisso de entrar com 70% dos custos, ficando o restante a cargo da EBX.

O CLIPA e a EBX ganham o contorno de grande e estratégico complexo de empreendimentos interligados, no qual o capital fixo usa a retroárea livre e incrustada no litoral, junto do porto-indústria, definindo o uso do território, incluindo o Distrito Industrial de São João da Barra (DISJB). Distrito este constituído por meio de uma PPP entre a EBX e o estado do Rio de Janeiro, reservando, ainda, uma área contígua e complementar para um investimento imobiliário, visando à construção de um bairro – inicialmente chamado de Cidade X – junto ao empreendimento, numa lógica de acumulação rentista pela incorporação imobiliária. Cabe lembrar que, em 2008, o empresário Eike Batista criara a REX, empresa de incorporação imobiliária, projetos urbanísticos e investimentos em ativos imobiliários.

É também neste cenário que nasce o estaleiro da OSX, em acordo de transferência de tecnologia com a Hyundai, para a construção de plataformas, afretamento de unidades de exploração e produção e serviços de operação e manutenção. Essa concepção de verticalização dentro da *holding* segue uma das máximas do empreendedor que se propõe “[...] não depender de ninguém na criação de riqueza” (BATISTA, 2011, p. 128). Mais uma ação de garantia do consumo produtivo na implantação do CLIPA.

O complexo portuário passa a ter dois terminais, o TX-1, *offshore*, para granéis líquidos e sólidos e o TX-2, *onshore*, cujo canal de acesso ao mar corta a Lagoa do Veiga. Neste terminal estão previstas as seguintes instalações: um estaleiro; uma retroárea para contêineres, cuja capacidade anual é de 330 mil TEUs e empresas de apoio às atividades *offshore*, tendo já diversas áreas alugadas.

As relações público-privado na estruturação das CGP do CLIPA

Conforme apresentado, o processo de implantação do CLIPA foi se dando por camadas, de uma forma que poderia ser qualificada como uma espécie de macroincorporação de investimentos, já que se assemelha aos projetos conhecidos de incorporação do setor imobiliário. Embora seja considerado o maior empreendimento privado da América do Sul, o CLIPA tem significativos investimentos

públicos desde a sua gênese, num período de expressivo crescimento econômico do estado do Rio de Janeiro e do país.

Os empreendedores aproveitam a oportunidade gerada pela ausência de capital fixo em territórios estrategicamente localizados, visando à obtenção de lucros com oferta de serviços de logística, somada à industrialização de bens de produção. Tal processo de redução de custos se dá com a radicalização do *just in time*, por meio de apurada articulação público-privada, em uma cadeia de empreendimentos incorporados, em área quase equidistante do Rio, Vitória e Belo Horizonte.

Outro aspecto evidente nesta análise mostra que os fatos fundamentais na definição e busca da viabilização do empreendimento estão fortemente vinculados à presença do petróleo no litoral fluminense.

Outro fator de destaque está relacionado à disponibilidade de área contígua e extensa, no litoral, para o desenvolvimento do conceito porto-indústriapois este aspecto aparece como definidor no estudo de viabilidade técnico-econômica realizado pelo governo estadual, na virada deste século. Muito embora essa disponibilidade de espaço viesse representar problemas posteriores, sobretudo com a exigência de contrapartida ambiental para liberação do licenciamento.

Uma parte da área adquirida para a implantação do CLIPA, mais precisamente a fazenda Caruara, com seus 4.234 ha, acabou sendo transformada numa RPPN (Reserva Particular do Patrimônio Natural), como condicionante de licenciamento exigido pelo INEA (Instituto Estadual de Ambiente). Por representar cerca de metade da área inicialmente adquirida pelo empreendedor, esse desfalque no capital fixo do CLIPA provocou uma rearticulação com o governo do estado e daí uma série de desapropriações questionáveis de pequenas propriedades rurais, sobretudo na forma sumária como foram executadas. Mais uma ação do estado do Rio de Janeiro, por meio de uma PPP, realizada pela CODIN (Companhia de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro), no processo de implantação do DISJB, ao lado do retroporto. Esta ação se encontra repleta de questionamentos e denúncias de desrespeito dos direitos dos pequenos proprietários locais. Pode-se dizer que esta situação, no mínimo, careceu de transparência.

Na análise de todo este processo, não há como separar o envolvimento do público com o privado na estruturação das CGP necessárias à reprodução dos meios de produção, no que Marx chamou de consumo produtivo, relacionado ao consumo de estradas,

terraplanagens, dragagens etc. Ações que são necessárias à implantação efetiva do processo de produção do beneficiamento de minério, da extração e tratamento de petróleo, da geração de energia, da construção naval etc. Atividades que demandam o consumo pela escolarização e saúde, que se vinculam à força de trabalho e se relacionam com consumo individual. O próprio empreendedor reconhece algumas colaborações significativas dos governos:

A LLX recebe, de forma pontual, ajuda financeira indireta de governos municipais e estaduais para a instalação ou ampliação de empreendimentos considerados prioritários, que possam impactar positivamente a economia local. Esses impactos são medidos por meio de geração de renda, emprego para a mão de obra local, aquisição de matérias-primas produzidas localmente e potencial influência na criação de micro e pequenas empresas. A participação dos governos se dá por meio de incentivos fiscais, financiamentos em condições especiais e doações de terrenos. Por motivos estratégicos, a empresa não considera conveniente divulgar detalhes dessas operações (PIMENTEL *et al.*, 2011, p. 60)

Não se pode deixar de identificar o viés schumpeteriano do CLIPA, ao produzir um amálgama de empresa, capital e inovação, combinando forças produtivas com valores materiais (terra e trabalho) e imateriais (tecnologia e ambiente sociocultural). Isso sem abandonar a coalizão de forças produtivas, numa articulação mais monopolista que competitiva. Por outro lado, identificam-se objetivos mais notadamente no campo da acumulação e menos no campo da inovação. A busca do lucro parece superar, e muito, a expectativa do progresso econômico no conceito gradualista de crescimento econômico de Schumpeter. Uma realidade que se estabelece como contraponto do desenvolvimento que se daria por saltos e que pressupõe, segundo Furtado (1961 *apud* MORICCHI E GONÇALVES, 2000), também o desenvolvimento social, que nesta espécie de enclave parece um mero detalhe ou mesmo uma miragem.

Considerações finais

A implantação de um complexo industrial portuário do tipo *MIDAs* está longe de ser um processo tranquilo. A criação das CGP parece mobilizar a todos e fazer com que qualquer outra demanda ou necessidade pareça de menor importância. Junte-se a isso a vida simples que se vivia na bucólica São João da Barra há cerca de meia década. Pouco mais de 30 mil habitantes, lagoas, praias, o estuário de um grande rio, manguezais e restingas. Trabalho rural e pesca. Havia até pesca artesanal.

O complexo portuário nem começou a operar e já agita as, outrora pouco movimentadas, ruas de São João da Barra. Muita gente diferente, de hábitos diferentes. Os preços dispararam e os empregos prometidos passam longe dali. O povo sanjoanense se sente barrado na porta da festa.

O estado do Rio de Janeiro consegue as inversões tão esperadas e a macrocefalia metropolitana promete esmaecer. A dependência do petróleo e o fantasma da sua finitude diminuem de importância. Mais uma vez, a Região Norte Fluminense, depois da cana-de-açúcar e dos *royalties* do petróleo, tem de volta seus dias de fausto, contudo São João da Barra paga um preço alto por isso e paga a maior parte da conta.

A definição clássica de enclave econômico tende a se repetir por ali, desafiando as novas territorialidades promovidas pelas novas tecnologias. Afinal, no Açú, a telefonia é quase inexistente, um terreno fértil para a reprodução deste fenômeno. O capital, aliado ao seu fiel escudeiro, o estado, constrói as condições de produção que desfiguram o território. O poder, que já era distante, caminha para o inatingível e o acesso aos bens, que era difícil para a população local, se aproxima a cada dia do impossível. A corporação que chega ignora as iniciativas econômicas locais e até regionais, ela só se articula com o grande capital dos grandes centros.

São João da Barra só se pergunta quando é que passarão por aqui os tais fluxos materiais do dinamismo econômico. Mais uma vez, descola-se o desenvolvimento econômico do crescimento econômico.

Referências

ARAÚJO, Tânia Bacelar de (1999); “Por Uma Política Nacional de Desenvolvimento Regional”, Revista Econômica do Nordeste; Fortaleza, volume 30, nº 2, 144-161.

ASSIS, Roberto (2000); “Porto do Açú – Porto só depende da iniciativa privada”, Folha da Manhã; dois de setembro. Política, 3.

ÁVILA, Marília (2011); “Fundos de pensão canadenses ampliam investimentos no Brasil e comemoram o fato de terem ‘redescoberto’ o País bem antes de ele ascender no cenário internacional”, Capital Aberto; São Paulo, ano 8, n° 91, 36-38.

BATISTA, Eike [colaboração de Roberto D’Avila] (2011); *O X da Questão*, Rio de Janeiro, Sextante.

BAUMAN, Zygmunt (2001); *Modernidade Líquida*, Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editora.

BRANDÃO, Carlos (2012); “Prefácio”, em (Robson Dias da Silva), *Indústria e Desenvolvimento Regional no Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, Editora FGV.

BRASIL (2008); “Termo de Autorização N° 443-ANTAQ”, de 11 de junho, Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/pdfSistema/Publicacao/Termos/TermosAntigos/TermosAutorizacaoPortos/pdf/Termo443.pdf>>. Último acesso em: 13 de julho de 2012.

CARVALHO, Ailton Motta de Carvalho; ROSENDO, Roberto (2004); “Formação Econômica da Região Norte Fluminense”, In: (Roberto Moraes Pessanha, Romeu e Silva Neto), *Desenvolvimento econômico Norte Fluminense: da cana-de-açúcar aos royalties do petróleo*, Campos dos Goytacazes, RJ, WTC Editora.

CASTELLS, Manuel (2003); *A sociedade em rede*, São Paulo, Paz e Terra.

CILO, Hugo (2012); “O novo Eldorado da mineração”, Istoé Dinheiro; 16 de março, n° 754, Disponível em: <http://www.istoedinheiro.com.br/noticias/79639_O+NOVO+ELDORADO+DA+MINERACAO>. Último acesso em 14 de julho de 2012.

COCCO, Giuseppe e SILVA, Gerardo (1999); *Cidades e portos: os espaços da globalização*, Rio de Janeiro, DP&A.

ESTEVES, Francisco de Assis (2011); *Do Índio Goitacá à Economia Do Petróleo: uma viagem pela história e ecologia da maior restinga protegida do Brasil*. Campos dos Goytacazes (RJ), Essentia Editora.

FIRJAN. Decisão Rio, Investimentos 2012-2014. Disponível em: <http://www.firjan.org.br/decisaoport2012-2014/files/resumo_executivo_pt.pdf>. Último acesso em 13 de julho de 2012.

HARVEY, David (2001); *Condição pós-moderna*, São Paulo, Edições Loyola.

LAMEGO, Alberto Ribeiro (2007); *O Homem e o Brejo*, Rio de Janeiro, IBGE.

LENCIONI, Sandra (2007); “Condições Gerais de Produção: Um Conceito a ser Recuperado para a Compreensão das Desigualdades de Desenvolvimento Regional”, Scripta Nova – Revista Electrónica de Geografia y Ciencias Sociales; Barcelona, volume XI, nº 245, 1138-9788.

LOJKINE, Jean (1981); *O Estado Capitalista e a Questão Urbana*, São Paulo, Livraria Martins Fontes.

MONIÉ, Frédéric e VIDAL, Soraia Maria do S. C. (2006); “Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva”, Revista de Administração Pública; Rio de Janeiro, volume 40, nº 6, 975-995.

MONIÉ, Frédéric e Vasconcelos, Flavia Nico (2012); “Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação”, Confins – Revista Franco-brasileira de Geografia; <<http://confins.revues.org/7685#quotation>>, nº 15, 1-19.

MMX (2007); “MMX e LLX assinam contrato definitivo com a OTPP”, disponível em: <[MORICOCCHI, Luiz e GONÇALVES, José Sidnei \(1994\); “Teoria do Desenvolvimento Econômico de Schumpeter: Uma Revisão Crítica”, Informações Econômicas; São Paulo, volume 24, nº 8, 27-35.](http://ri.mmx.com.br/Show.aspx?IdMateria=vGOhUmVUxuqBh/w4vIK8Qw==&IdCanal=Xoe4t+TfUttgbDO0ZQMhJw==>>; Último acesso em 14 de agosto de 2012.</p></div><div data-bbox=)

NATAL, Jorge (2004); “Inflexão econômica e dinâmica espacial pós-1996 no Estado do Rio de Janeiro”, Nova Economia; Belo Horizonte, Volume 14, nº 3, 71-90.

OLIVEIRA, Paulo César (2012); “Dilma defende parceria no Açú”, O Diário; Campos dos Goytacazes, 27 de abril, 2-3. Disponível em: <<http://www.odiariorj.com/dilma-defende-parceria-no-acu/>>. Último acesso em 30 de abril de 2012.

PIMENTEL, Dilma *et al.* (2011); “Relatório de Sustentabilidade LLX”, EBX/LLX; Rio de Janeiro. Disponível em:

<http://www.llx.com.br/media/Relatorio_LLX_pt.pdf>. Último acesso em 12 de julho de 2012.

SADER, Emir (2010); “Brasil, de Getúlio a Lula”, In: (Emir Sader e Marco Aurélio Garcia), *Brasil, entre o passado e o futuro*, São Paulo, Editora Fundação Perseu Abramo: Boitempo.

VALENTI, Graziela e TORRES, Fernando (2012); “Eike precisa retomar maior ativo: confiança – Crise X – Empresário tem recursos para dois anos em média, mas projetos exigirão dinheiro novo de investimentos”, *Valor*; São Paulo, 10 de julho, Caderno Empresas, B5.

VICTER, Wagner (2010); Blog pessoal. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/blogs/wagner/posts/2010/04/14/porto-do-acu-283776.asp>>. Último acesso em 12 de julho de 2012.

VIEIRA, Edson Trajano e SANTOS, Moacir José. Desenvolvimento econômico regional – uma revisão histórica e teórica. *Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional*. v.8. n.2. mai-ago/2012. pp.344-369.