

MIDAS TENTANDO RENASCER NO NORTE FLUMINENSE

Roberto Moraes Pessanha, Hélio Gomes Filho, Luiz de Pinedo de Quinto Júnior

Resumo

Este artigo tem como objetivo relatar a investigação em curso, sobre o processo de implantação do Complexo Logístico Industrial Portuário do Açú (Clipa), no litoral norte do Estado do Rio de Janeiro. Um porto do tipo Maritime Industrial Development Areas (MIDAS) também chamado de porto-indústria. São descritas e analisadas as articulações públicas e privadas que consolidaram a *holding* EBX em 2009, grupo empresarial que lidera o desenho institucional deste porto-indústria. Como instrumento metodológico utilizamos pesquisa documental em material produzido pela mídia; relatórios do próprio empreendedor e de órgãos públicos. O texto analisa a relação do Clipa com as tendências do desenvolvimento econômico brasileiro, com a possível inflexão de densidade de fluxos econômicos em direção ao interior e a consequente desconcentração de investimentos no Estado do Rio de Janeiro. Pretende-se, ainda, identificar a viabilização das Condições Gerais de Produção e avaliar a participação do Estado na autorização e implantação do empreendimento.

Palavras-chave: Porto do Açú; MIDAS/porto-indústria; desconcentração e inflexão econômica interior fluminense; impacto socioeconômico; acumulação.

1. Introdução

Ultrapassadas as décadas de PIB estagnado, o Brasil busca a sua inserção na economia global de maneira menos subordinada (Araújo, 1999), embora ainda o faça de forma pouco competitiva. Esta afirmação se fundamenta no fato de que os produtos que sustentam o superávit da nossa balança comercial são, em sua maioria, *commodities*. Nesta recente onda de crescimento econômico surge, no município de São João da Barra, um empreendimento baseado no extrativismo mineral e na tentativa de implantação de um complexo portuário exportador.

A iniciativa 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 onde se pretende atrair uma montadora de automóveis, entre outras.

Neste artigo, temos como objetivo investigar o processo de implantação do Complexo Logístico Industrial Portuário do Açú (Clipa) ao sul do Município de São João da Barra, na divisa com o Município de Campos dos Goytacazes. Será utilizado como recorte temporal o intervalo de 1999, ano que marca as articulações iniciais deste porto, até 2009, momento em que, ao nosso juízo, se consolida o desenho institucional da *holding* EBX, empresa que lidera o processo.

Pretendemos, também, identificar como se deu a viabilização das Condições Gerais de Produção (CGP), além de investigar a participação do Estado nesse processo. Temos especial interesse na relação da empresa com o Estado do Rio de Janeiro (ERJ) por entendermos ser ele o maior beneficiário, em se tratando do desenvolvimento regional, de uma possível inflexão de densidade de fluxos econômicos a partir da concretização deste conjunto de empreendimentos. Vislumbramos, ainda, a oportunidade de avaliar a desconcentração de investimentos no próprio ERJ, uma vez que se trata de 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 mudaria radicalmente a face dos municípios atingidos por esse fluxo de inversões.

2. Portos são portas para o desenvolvimento regional

A implantação do Clipa se dá num momento que não víamos já algum tempo no Brasil. Desde o milagre da década de 1970, a nossa política econômica se definia anticíclica. A ponto da década de 1980 ser 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)

Não foi por acaso que enfrentamos uma das crises energéticas mais profundas que se tem notícia desde que o Presidente Vargas instalou por aqui a industrialização via Estado empreendedor.

O Século XXI, no seu início, 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. Parecia que finalmente saíamos da armadilha da Modernização Conservadora.

Para além do crescimento econômico absoluto, passamos a vislumbrar a expectativa de uma nova perspectiva de desenvolvimento regional desconcentrado. Algumas decisões de investimento estratégicos 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, p. 145).

Decisões como o investimento no Porto de Suape, em Pernambuco, e o Programa Bolsa Família, por exemplo, demonstram, entre outras coisas, uma nítida intenção de prover o país de uma nova e diversificada base espacial de desenvolvimento.

A perspectiva de consolidação dessas políticas aliadas ao fato de que as regiões metropolitanas se encontravam 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 aquecida, uma política nacional que aponta para desconcentração espacial do crescimento econômico e a pouca valorização fundiária na antiga Capitania de São Tomé, dão a deixa para a *holding* EBX.

2.1. As condições que viabilizam um porto

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, se constituir numa 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 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. Sendo assim, é importante retomar 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.

Sandra 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 um conjunto de capitais, inclusive público, 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.

2.2. Desenvolvimento meso e microrregional

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, legislação e articulações do tipo PPP (parceria público-privada), entre outras.

Para efeito de análise dos impactos do Clipa e todas as suas relações com o crescimento da economia no estado e no país, a pesquisa objetiva investigar as formas, os procedimentos e as articulações que viabilizam as CGP. Isso num entrelaçamento com as várias dimensões de poder no ERJ e no país, observando seu rebatimento no território, baseado naquilo que Brandão sintetiza em quatro conceitos que ele chama 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 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 aquela região. Há que se investigar de que modo, e em que níveis, 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 omissos no seu papel de estimular e organizar a articulação regional e inter-regional.

Todo este 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. Uma rede com qualidade de políticas públicas ou a mera reprodução do crescimento da riqueza para a acumulação privada, repetindo as velhas e indesejáveis desigualdades sociais e espaciais.

3. O Porto do Açú de terminal monofuncional a MIDAs

O ERJ, um pouco antes da virada do século, passou a viver, segundo Jorge Natal (2004) uma inflexão econômica. A percepção era que o Rio, finalmente, superava os seus problemas com a perda de referência da ida da capital federal para Brasília, bem como da fragilidade do seu parque industrial, quase exclusivo, de bens de consumo. Foi no setor de petróleo, com base estatal, que o ERJ 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.

Assim, no final do primeiro semestre de 1999, que 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 na localidade do Açú, litoral do Norte Fluminense.

Desta forma, surge o decreto nº 25.455, de 28 de junho de 1999, que declarou de utilidade pública, para fins de desapropriação, imóveis na localidade do Açú e também estabeleceu o início dos estudos de viabilidade técnica do porto, com píeres para movimentação de graneis líquidos, além de dar apoio às atividades de petróleo *offshore* da Bacia de Campos.

Depois de mais de um ano de pesquisas e estudos, no dia 1º de setembro de 2000, em reunião pública na Associação Comercial e Industrial de Campos (ACIC) foram divulgados os resultados iniciais dos estudos técnicos de engenharia, que apontaram a viabilidade da construção do porto no Açú. No relatório dos estudos, que custaram US\$ 500 mil ao governo estadual, se concluiu 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).

Neste período dos estudos e da apresentação do relatório, o empresário Eike Batista ainda vivia fora do Brasil. Ele retornou ao país no final de 2000, dizendo 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.

A desistência da Petrobras e o ambiente final do governo Fernando Henrique 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.

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 [...]” (Victor, 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 (Victor, 2010, *on line*).

O secretário Wagner Victor 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 Victor, 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 arrojado 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!*]. (Victor, 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.

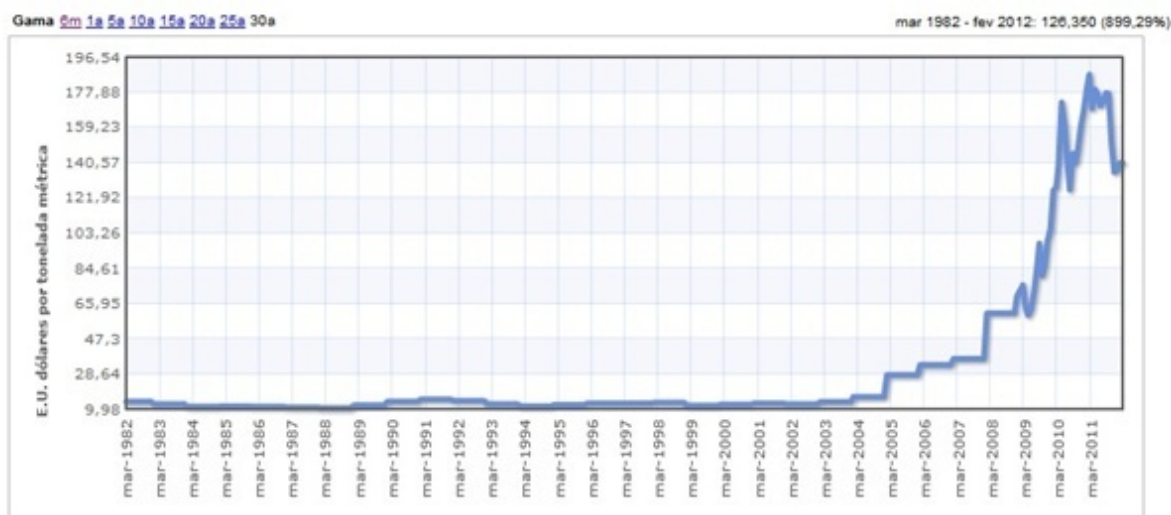
“Isso tudo começou em 1999 quando fiz o estudo de batimetria, e localizamos no Açu o local ideal para a construção desse porto, que na ocasião foi oferecido à Petrobras – que tinha como presidente Henri Philippe Reichstul – e três meses depois, disse que a companhia estava com o plano de investimento 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 (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).

As CGP para a implantação do Porto do Açu, com área já adquirida, se ampliam com o aprofundamento do marco legal e incentivo do governo estadual. Em abril de 2005, o governo do ERJ sanciona a Lei Estadual N° 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.

A proposta do terminal portuário do Açu, já nas mãos de Eike Batista, foi apresentada, com o esboço original de seu Projeto Básico, para transporte e movimentação de granéis líquidos. Nesta época se chegou a cogitar o projeto do Porto do Açu como opção logística para facilitar a instalação do Comperj em Campos. O fato fortaleceu o conceito da localização estratégica do Porto do Açu, na exploração petrolífera, entre as Bacias de Campos e do Espírito Santo. Isso viria ser mais tarde o embrião da OGX – empresa com maior valor de mercado do grupo – e a consolidação do desenho básico da *holding* EBX.

No ano de 2005, momento da criação da MMX, empresa de mineração da EBX, a cotação do minério de ferro salta para o patamar de US\$ 30 a tonelada. Cinco anos depois dispara para valores entre US\$ 150 e US\$ 170 a tonelada, como visto no gráfico a seguir.



Descrição: China import Iron Ore Fines 62% FE spot (CFR Tianjin port), E.U. dólares por tonelada métrica

Unidade: E.U. dólares por tonelada métrica

Figura 1 - Cotação do minério de ferro mercado mundial nos últimos 30 anos. Fonte: <http://indexmundi.com>

É neste cenário de alta do preço do minério no mercado internacional que, em outubro de 2007, os projetos de mineração Amapá e o sistema Minas – Rio são vendidos por US\$ 6,6 bilhões. O objetivo era alocar recursos nos demais projetos e consolidar a *holding* EBX e o Complexo Logístico-industrial do Açú, com negócios para além do minério, já com vistas à diversificação dos empreendimentos em direção ao petróleo.

Em 2006 foi realizada a oferta pública de ações da MMX na BM&FBovespa e com os US\$ 500 milhões captados, Eike Batista amplia sua aposta no projeto do Clipa e decide pela 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 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 Complexo Industrial Portuário do Açú.

No plano nacional a reeleição do presidente Lula é comemorada com o 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.

Logo após a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) autoriza a implantação e 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, em especial, os portos de: Santos, Rio de Janeiro e Vitória. Assim, na região Sudeste, apenas o Porto do Açu reuniria condições pra se transformar num complexo do tipo *MIDAs*.

Nesta conjuntura é lançada a pedra fundamental do Porto do Açu, em dezembro de 2006, 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. Neste mesmo momento a MPX, empresa do ramo de geração de energia, que nasceu com a Termoceará em 2001, agora no Açu, amplia sua atuação com o projeto de duas termoelétricas, uma a gás e outra a carvão.

Com a criação da LLX e a expansão do projeto de terminal portuário monofuncional do Açu para o Complexo Logístico Industrial do Porto do Açu (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).

COMO SERÁ O COMPLEXO

Porto do Açú, onde está o estaleiro OSX, receberá navios maiores

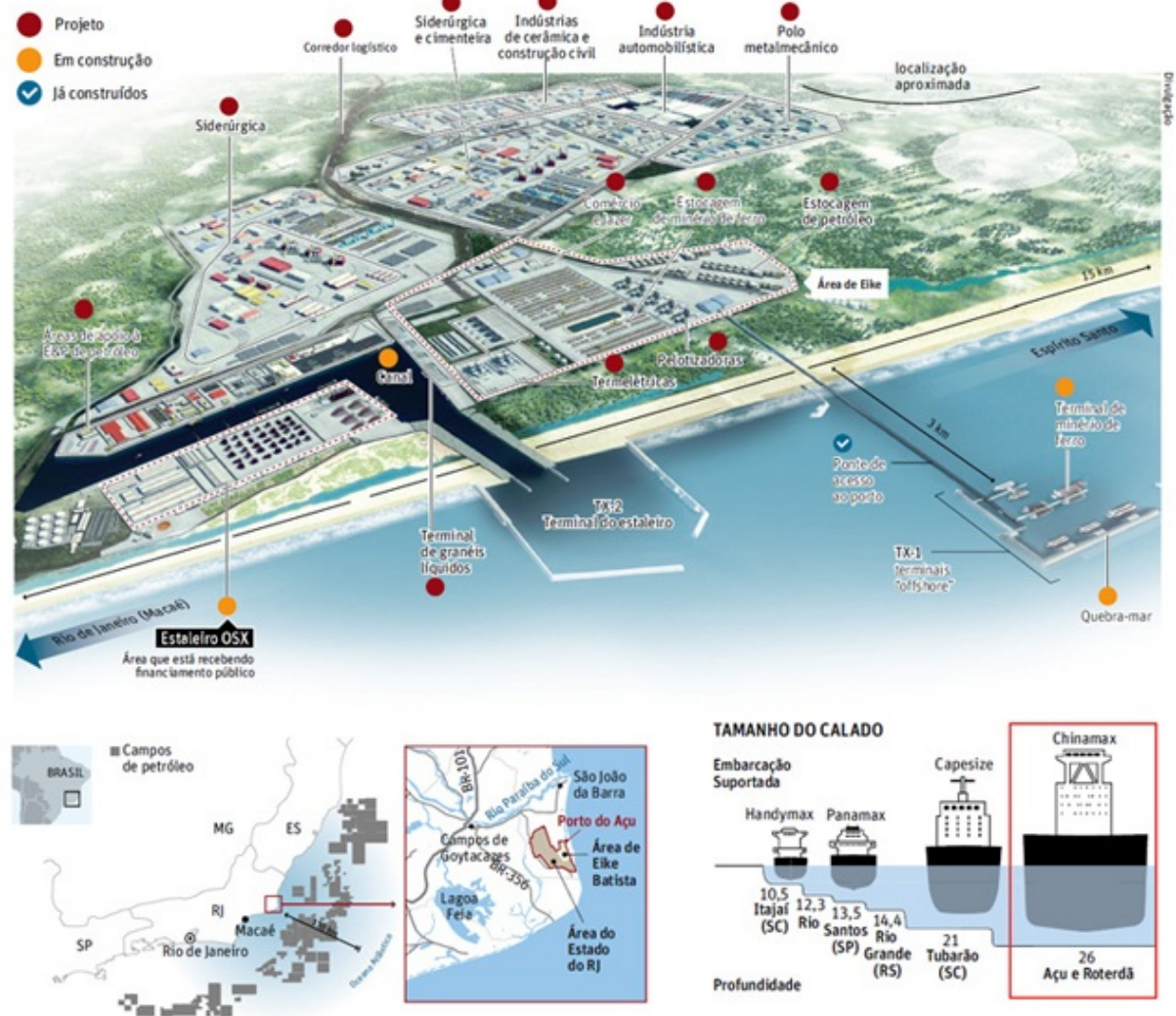


Figura 2 - Empreendimentos previstos para o Complexo do Açú - Fonte: Folha de São Paulo - 16/10/2012

Tentando conferir credibilidade e visibilidade aos seus empreendimentos recém-nascidos, com o objetivo de despertar o interesse de grupos de investidores, sobretudo internacionais, o líder do Complexo do Açú, Eike Batista, recorre ao fundo canadense *Ontario Teachers Pension Plan* – OTPP.

O primeiro aporte, realizado pelo OTPP, 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 OTPP representa 289 mil professores em atividades ou aposentados da província de Ontário, no Canadá, que administra mais de US\$ 90 bilhões investindo principalmente em petróleo, mineração e *shopping centers*.

3.1. O Estado do Rio de Janeiro sob o toque de *MIDAS*

Neste cenário, observando o processo de crescimento econômico, Brandão (2012) identifica o ERJ 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 (2012) estima os investimentos no ERJ, entre 2012 e 2014, em R\$ 212 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 CSN e depois com a 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 enlaces urbanos, regionais e setoriais” (Brandão, 2012, p. 17).

O Clipa surge em meio a esta alteração da dinâmica econômica do ERJ quando o petróleo aumenta sua importância, com a descoberta do pré-sal. Isto coincide com um fortalecimento, sem precedentes, da aliança política entre os governos federal, estadual, da capital, além de outros municípios do ERJ. 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.

Aqui 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, caminham para a espoliação urbano-regional, em busca das acumulações privadas amplas e diversas, tal como em outros grandes empreendimentos em implantação no estado.

As obras do Porto do Açu são iniciadas 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 consegue captar US\$ 4,1 bilhões na IBOVESPA e sua campanha exploratória se inicia em 2009 na Bacia de Campos.

No final de 2008, 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. SJ da Barra sede do complexo e Campos município mais importante dentro da AID (área de influência direta) do Clipa.

O Clipa e a EBX ganham o contorno de grande e estratégico complexo de empreendimentos interligados, onde 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 através de uma PPP entre a EBX e o ERJ 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.

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).

Assim, a EBX segue viabilizando o consumo produtivo no processo de implantação do Clipa, atrai diversas empresas de apoio offshore – com algumas áreas já alugadas – destacando-se a Mendes Junior, que assinou contrato em agosto de 2012 com o estaleiro OSX. Este contrato prevê a montagem de plataformas para a Petrobras, estatal de quem a EBX intencionava se aproximar. Confirmando sua inclinação, cada vez mais evidente, de ampliar suas ações no setor de petróleo e gás com todas as perspectivas da produção na camada pré-sal.

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 secciona a Lagoa do Veiga. Neste terminal ficam previstas as instalações de um estaleiro; uma retroárea para contêineres, com capacidade anual de 330 mil TEUs e empresas de apoio às atividades *offshore*.

3.2. Nem tudo que o MIDAs toca vira ouro

Como vimos, o processo de implantação do Clipa foi paulatino e por camadas, de uma forma que poderia ser qualificada como uma macroincorporação de investimentos, já que se assemelha aos projetos 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 ERJ 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, numa cadeia de empreendimentos incorporados, em área quase equidistante de Rio, Vitória e Belo Horizonte.

Uma parte da área adquirida para a implantação do Clipa, mais precisamente a fazenda Caruara com seus 4234 ha, acabou sendo transformada numa RPPN (Reserva Particular do Patrimônio Natural) como condicionante de licenciamento ambiental 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 ERJ. Provém daí uma série de desapropriações questionáveis de pequenas propriedades rurais, sobretudo na forma sumária como foram executadas. Mais uma ação do ERJ, 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 controverso 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. [...] 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 uma amálgama composta 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, identificamos objetivos mais notadamente no campo da acumulação e menos preocupados com a 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 Furtado¹ (apud Moricochi e Gonçalves, 2000), também o desenvolvimento social, que nesta espécie de enclave parece um mero detalhe ou mesmo uma miragem.

4. 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, lagunas, praias, o estuário de um grande rio, manguezais e restingas. Trabalho rural e pesca. Havia até mesmo 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 disparam 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

¹ Furtado, C. 1961. *Desenvolvimento e subdesenvolvimento*, Rio de Janeiro, Fundo de Cultura.

diminuem de importância. O Norte Fluminense 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, 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.

A gente se esforça para identificar os aspectos relacionados com a implantação do Clipa que ainda temos que investigar e São João da Barra só se pergunta quando é que passarão por aqui os tais fluxos materiais do dinamismo econômico.

5. Referências

Araújo, T. B. 1999. "Por Uma Política Nacional de Desenvolvimento Regional", *Revista Econômica do Nordeste*, Fortaleza, vol. 30, nº 2, pp.144-161.

Assis, R. 2000. "Porto do Açú - Porto só depende da iniciativa privada". *Folha da Manhã*, dois de setembro. Política, p. 3.

Batista, E. 2011 [colaboração de Roberto D'Avila]. *O X da Questão*, Rio de Janeiro, Sextante.

Brandão, C. 2012. "Prefácio", In: Silva, R. D. *Indústria e Desenvolvimento Regional no Rio de Janeiro*, Rio de Janeiro, Editora FGV pp. 15 - 21.

Brasil. 2008. "Termo de Autorização Nº 443-ANTAQ", de 11 de junho [On line]. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/pdfSistema/Publicacao/Termos/TermosAntigos/TermosAutorizacaoPortos/pdf/Termo443.pdf>>. Último acesso em: 13 de julho de 2012.

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

Folha de São Paulo. 2012. "Estaleiro de R\$ 4,8 bilhões de Eike tem 88% de crédito público" [On line]. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/mercado/1169724-estaleiro-de-r-48-bilhoes-de-eike-tem-88-de-credito-publico.shtml>>. Último acesso em 10 de novembro de 2012.

Lencioni, S. 2007. "Condições Gerais de Produção: Um Conceito a ser Recuperado para a Compreensão das Desigualdades de Desenvolvimento Regional", *Scripta Nova - Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Barcelona, vol. XI, nº 245, pp. 1138-9788.

Lojkin, J. 1981. *O Estado Capitalista e a Questão Urbana*, São Paulo, Livraria Martins Fontes.

MMX (2007); “MMX e LLX assinam contrato definitivo com a OTPP” [On line]. Disponível em: <<http://ri.mmx.com.br/Show.aspx?IdMateria=vGOhUmVUxuqBh/w4vIK8Qw==&IdCanal=Xoe4t+TfUttgbDO0ZQMhJw==>>; Último acesso em 14 de agosto de 2012.

Moricochi, L. e Gonçalves, J. S. 1994. “Teoria do Desenvolvimento Econômico de Schumpeter: Uma Revisão Crítica”, *Informações Econômicas*, São Paulo, vol. 24, nº 8, pp. 27-35.

Natal, J. 2004. “Inflexão econômica e dinâmica espacial pós-1996 no Estado do Rio de Janeiro”, *Nova Economia*, Belo Horizonte, vol. 14, nº 3, pp. 71-90.

Oliveira, P. C. 2012. “Dilma defende parceria no Açu”, *O Diário*; Campos dos Goytacazes, 27 de abril, 2-3 [On line]. Disponível em: <<http://www.odiariorj.com/dilma-defende-parceria-no-acu/>>. Último aceso em 30 de abril de 2012.

Pimentel, D. et al. 2011. “Relatório de Sustentabilidade LLX”, *EBX/LLX* [On line]. Rio de Janeiro. Disponível em: <http://www.llx.com.br/media/Relatorio_LLX_pt.pdf>. Último acesso em 12 de julho de 2012.

Sader, E. 2010. “Brasil, de Getúlio a Lula”. In: Sader, E. e Garcia, M. A. *Brasil, entre o passado e o futuro*, São Paulo, Editora Fundação Perseu Abramo: Boitempo.

Valenti, G. e Torres, F. 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.

Victor, W. 2010. *Blog pessoal* [On line]. 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.