

Grandes Projetos de Investimento e Produção do Espaço Fluminense - Notas Sobre a Instalação do Porto do Açú em São João da Barra - RJ

LARGE PRODUCTION AND INVESTMENT PROJECTS IN THE NORTH OF THE STATE OF RIO DE JANEIRO - INFORMATION ABOUT THE INSTALLATION OF THE AÇU PORT IN SAO JOAO DA BARRA MUNICIPALITY

Resumo:

Os investimentos no setor portuário devem ser pensados como instrumentos a serviço de um projeto de desenvolvimento e não apenas do ponto de vista técnico e operacional. Além do papel econômico, os portos também possuem grande capacidade de produção do espaço. Entre os projetos portuários em desenvolvimento no Estado do Rio de Janeiro, destaca-se o Porto do Açú. O empreendimento está em construção no Município de São João da Barra desde 2007. Propagandeado como o terceiro maior porto do mundo, o Porto mostra como o Estado do Rio de Janeiro tem orientado suas políticas de ocupação do território baseadas na atração de investimentos privados como forma de alcançar o suposto desenvolvimento econômico e social. Este empreendimento está inserido em um quadro de pós-abertura econômica e reestruturação produtiva. Trata-se de um projeto conduzido pelo capital transnacional privado com o apoio do Estado.

Palavras-chave:

Porto do Açú; Estado do Rio de Janeiro; grandes projetos de investimento.

Abstract:

Investments in the port sector should be analyzed not only from the technical and operational point of view but also as vehicles for development projects. Besides the economic role, ports also have large production capacity of the territory. The Açú Port stands out among the port projects in development in the State of Rio de Janeiro. The enterprise has been under construction in the municipality of Sao Joao da Barra since 2007. The port, announced as the third major one in the world, shows the way in which the State of Rio de Janeiro has been basing its territory occupation policies on attracting private investments in order to achieve the supposed economic and social development. This project is inserted in a context of post-economic opening and productive restructuring. It is a project conducted by the private transnational capital and supported by the State.

Keywords:

Açú Port; State of Rio de Janeiro; large investment projects.

Gabriela Rebello Martins

Geógrafa (UFF); mestre em Planejamento Urbano e Regional (IPPUR/UFRJ); doutoranda em Geografia (UFF); Tutora dos cursos de graduação em Geografia do Consórcio CEDERJ; e tutora do curso de graduação em Engenharia Ambiental da UFSCar
E-mail: gabrielarebello@gmail.com

Introdução

Os grandes projetos de investimento (GPI) foram introduzidos no Brasil em meio ao *ethos* nacional desenvolvimentista do governo militar. Acselrad *et al.* (2005, p. 2) afirmam que, nesse período,

estabeleceu-se um “fordismo periférico” no Brasil, no qual a implantação de grandes projetos de apropriação do espaço junto a uma complexa estrutura industrial espacialmente concentrada no Sul e no Sudeste resultou na “ampliação dos espaços integrados à dinâmica do desenvolvimento capitalista (grandes obras de infraestrutura, grandes barragens, projetos de mineração e irrigação para agroindustrialização).” Esses empreendimentos eram desenvolvidos por empresas estatais e financiados por políticas de investimento do Banco Mundial com vistas à industrialização dos países “subdesenvolvidos”.

Diversas grandes obras de infraestrutura foram projetadas com base no discurso de levar crescimento e progresso às regiões em que se instalariam, fazendo com que “o formato típico da implantação no terreno da lógica modernizadora que acompanha o novo padrão de planejamento fosse o do *Grande Projeto de Investimento*” (VAINER; ARAÚJO, 1992, p. 29). No âmbito da promoção dos GPIs, o “planejamento” regional transforma-se em produção do território para o empreendimento, de forma a viabilizar as condições necessárias para o funcionamento do projeto.

Na virada do século XXI, como resul

tado de correntes globais neoliberais, os GPIs tomaram fôlego novamente. Os governos de Luís Inácio Lula da Silva e Dilma Rousseff afirmaram a opção pelo desenvolvimento econômico baseado na implantação de GPIs ao emitir diversas licenças necessárias para a autorização de obras de grande porte e elevado impacto ambiental.

A principal diferença desses empreendimentos territoriais para os projetos do período militar parece ser o fato de que as empresas responsáveis pelo desenvolvimento dos grandes projetos não estão mais sob o controle do Estado, mas, sim, nas mãos de grupos privados. Este cenário é fruto de um novo quadro institucional marcado por privatizações de setores estratégicos da economia e de

gestão do território, pela desregulamentação econômica e produção de um corpo jurídico, como no caso dos portos, que permitiu a entrada do setor privado na produção de infraestrutura no Brasil. No entanto, mesmo com as mudanças no papel do Estado na constituição de grandes projetos econômicos, estes empreendimentos ainda mantêm grande capacidade de organizar e transformar os espaços e de decompor e compor regiões.

O Estado do Rio de Janeiro destaca-se neste cenário devido à presença crescente de grandes corporações de capital brasileiro associados ao capital estrangeiro nos primeiros anos de século XXI. O objetivo é a implantação de grandes projetos de exploração e beneficiamento de recursos naturais e de logística.

Os projetos recebem apoio institucional e financeiro do Estado, com destaque para a atuação do governo do estado, no empenho na emissão de licenças, e dos governos locais bem como das principais organizações empresariais atuantes no Rio de Janeiro.

Entre estes projetos, destaca-se o Complexo Industrial do Porto do Açu em construção no Município de São João da Barra desde 2007. Propagandeado como o terceiro maior porto do mundo, o empreendimento mostra como o Estado do Rio de Janeiro tem orientado suas políticas de ocupação do território baseadas na atração de investimentos privados como forma de alcançar o chamado desenvolvimento econômico e social.

A busca pelo desenvolvimento econômico e pela inserção no mercado internacional: a instalação do Porto do Açu em São João da Barra

As discussões para a criação do Complexo do Porto do Açu tiveram início nos primeiros anos da década de 2000, quando o governo do Estado do Rio de Janeiro, na figura do então governador Anthony Garotinho, convidou o empresário brasileiro Eike Batista para construir um porto na Região Norte Fluminense do estado (VICTER, 2010).

O porto supostamente auxiliaria na dinamização da economia regional considerada estagnada, após a decadência do setor sucroalcooleiro, e dependente do recebimento de royalties originados na exploração petrolífera da Bacia de Campos. A proposta foi feita a Eike Batista. Este, segundo Victor (2010) “se encontrou com o Projeto e seus olhos brilharam para oportunidade”. Logo após avaliar o projeto, Eike Batista comprou as fazendas Caruara e Saco Dantas no 5º Distrito de São João da Barra, e o porto, no Norte Fluminense, tornou-se um porto de minério.

A escolha da localização deveu-se à presença de grandes porções de terras improdutivas, em São João da Barra, ameaçadas pela reforma agrária, fazendo com que o seu processo de compra e venda pudesse ser desenvolvido de

forma mais ágil e a um custo mais baixo.

O lançamento da pedra fundamental do projeto ocorreu em 27 de dezembro de 2006. Nessa mesma época, foi proposto ao governo municipal de São João da Barra elaborar um novo Plano Diretor de forma que se adequasse ao projeto mudando seu zoneamento. A licença de instalação do Porto foi emitida em 2007, já durante o governo de Sérgio Cabral. A partir de então, o governo do estado criou uma série de leis capazes de facilitar e diminuir os impactos da criação e operação do Porto.

A construção de um porto por uma empresa privada no Brasil só se tornou possível após a promulgação da Lei de Modernização dos Portos (Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993). Esta lei foi instituída com a finalidade de modernizar o setor portuário brasileiro. Ela estabelece uma nova concepção de construção e gestão dos portos brasileiros, tendo como objetivo diminuir a participação do Estado no setor, abrindo-o para a iniciativa privada.

Monié e Vidal (2006) afirmam que a reforma do sistema portuário brasileiro foi parte do conjunto de medidas adotadas para alcançar a inserção com-

petitiva do País na economia mundial. A reforma do setor foi uma resposta para questionamentos como “à ausência de competitividade dos portos brasileiros, comprometimento e inadequação da infraestrutura portuária, exaustão do modelo público de exploração portuária e esgotamento da capacidade de investimentos pelo Estado, excesso de centralização das decisões e, especialmente, pressões externas derivadas da inserção do país em uma economia mundial”.

Para a EBX, a localização do Porto, próximo à bacia petrolífera de Campos, assim como os interesses dos governos federal, estadual e municipal pela área, juntamente com a EBX, fizeram com que o projeto fosse ampliado, alcançando o patamar de porto-indústria, culminando na criação do Distrito Industrial de São João da Barra na retroárea do Porto do Açu. Desta forma, estava formado o que a EBX denominou de Superporto do Açu ou Complexo Logístico Industrial do Porto do Açu, que congrega o Terminal Portuário e o Distrito Industrial de São João da Barra.

De acordo com a chamada Avaliação Ambiental Estratégica do Complexo do Açu (LLX/ARCADIS TETRAPLAN, 2009),

este conjunto de empreendimentos se constituiria como um fator estruturante, apresentando alto valor estratégico para o desenvolvimento da Região do Norte Fluminense.

A holding EBX (a empresa LLX, braço logístico da holding EBX, foi responsável pela construção do Porto do Açú até 2013) lançou, em 2012, um projeto de organização do território que denominou de *Plano de Gestão Integrada do Território* - GIT. O objetivo da atuação da EBX no Norte Fluminense era o de estruturar

“uma dinâmica territorial integrada, envolvendo diversos municípios e as diversas partes interessadas, para construir um território altamente competitivo por seus índices de qualidade empresarial, social e ambiental” (SCHEUNEAMANN; OOSTERBEEK, TRISTÃO 2012, p.255).

Segundo seus autores, o GIT foi idealizado em um contexto em que a realidade deixou de ser nacional e os governos, em sua atuação uninacional, não dariam conta de questões mundiais. Neste contexto, as empresas, sem vínculo nacio-

nal, apareceriam como potencialmente aptas para resolver problemas que afetam a sociedade global.

Neste caso, temos um empreendimento privado colocado como um elemento produtor do espaço com o apoio do Estado em suas diferentes escalas de poder. Assim, há um questionamento do papel do Estado capitalista monopolizador dos processos de produção do espaço (POULANZAS 2000 *apud* HAESBAERT, 2013).

Considerações finais

O Porto do Açú está inserido em um quadro de pós-abertura econômica e reestruturação produtiva. Trata-se de um projeto conduzido pelo capital transnacional privado com o apoio do Estado para sua materialização. Tanto a localização do Porto do Açú quanto seus acordos comerciais são resultados dos interesses das empresas controladoras, não fazendo parte de um projeto nacional de transportes e circulação de mercadorias. Para o Estado, a instalação do Porto é vantajosa à medida que ele supostamente movimentaria a economia local por meio da geração de impostos e empregos.

A rotina dos moradores de São João da Barra começou a se alterar com a chegada do empreendimento. Para atender à criação do Complexo do Açú, além de grande número de trabalhadores circulando pela cidade, verificou-se a expansão dos serviços. Entre as principais expectativas da Prefeitura de São João da Barra em relação à instalação

do Complexo, menciona-se o aumento da arrecadação municipal e a diminuição da dependência dos royalties do petróleo, o que, supostamente, poderá levar a uma maior independência financeira. As transformações também recaem sobre a organização do território. Neste caso, destaca-se a reformulação do zoneamento do município de forma a permitir a ocupação industrial, com base nas concepções do projeto, em uma área anteriormente destinada às atividades rurais.

A partir deste cenário, a imprensa caricaturou as mudanças do quadro político local, afirmando que “de patinho feio do Norte Fluminense, o município está se transformando em queridinho dos políticos” (RITTO, 2012), repercutindo, assim, na visita da presidente Dilma Rousseff, em abril de 2012, e nas idas do governador Sérgio Cabral ao canteiro de obras do Açú.

Desta forma, a criação do Complexo do Açú é exemplo dos vários projetos de

produção do espaço sendo estabelecidos no País em áreas que, historicamente, não apresentavam atividade econômica voltada para o mercado externo.

Há uma estreita relação feita pelos governos entre a melhoria da infraestrutura portuária no Brasil e o reposicionamento do País na Divisão Internacional do Trabalho como exportador de produtos primários e semielaborados, enfrentando assim o histórico problema de infraestrutura, garantindo a circulação de mercadorias e, em especial, sua exportação. Como advertem Monié e Vidal (2006, p. 977), o investimento no setor portuário, “não pode ser pensado apenas do ponto de vista técnico e operacional. Ele não é apenas um corredor, ele é mais: um instrumento a serviço de um projeto de desenvolvimento”. Além do papel econômico, os portos também possuem grande capacidade de produzir o espaço.

Referências

ACSELRAD, H. (Org.). *Conflitos Ambientais e Deslocalização do Capital*. XI Encontro nacional da Associação Nacional de Pós-graduação em pesquisa e planejamento urbano e regional. Bahia, 2005.

HAESBAERT, R. Os dilemas da globalização. In: HAESBAERT, R. (Org.). *Globalização e fragmentação no mundo contemporâneo*. Niterói: Editora da UFF, 2013.

LLX - ARCADIS TETRAPLAN. *Avaliação Ambiental Estratégica* - Complexo Industrial e Portuário do Açú. LLX Logística, São Paulo, fevereiro de 2009.

MONIÉ, F.; VIDAL, S. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. *Revista de Administração Pública*, v. 40, n. 6, p. 975-995, 2006.

RITTO, C. O que leva Dilma Rousseff à pequena São João da Barra: Presidente vai festejar obras de 3,8 bilhões de reais do Porto do Açú, de Eike Batista. Último chefe de estado a pisar na cidade foi Dom Pedro II. *Revista Veja*, 26 de abril de 2012. Disponível em: <http://veja.abril.com.br/noticia/economia/o-que-leva-dilma-rousseff-a-pequena-sao-joao-da-barra-rj.org.br/pdf/JE_agosto_2012.pdf>. Acesso em: 25 ago. 2012.

SCHEUNEAMANN, I.; OOSTERBEEK, L.; TRISTÃO, A. Estudo de caso: o programa de gestão integrada do território do Superporto do Açú. In: SCHEUNEAMANN, I.; OOSTERBEEK, L. (Orgs.). *Um novo paradigma da sustentabilidade: teoria e prática da gestão integrada do território*. Rio de Janeiro: IBIO, 2012.

VAINER, C. B.; ARAÚJO, F. G. B. *Grandes projetos hidrelétricos e desenvolvimento regional*. Rio de Janeiro: CEDI, 1992.

VICTER, V. Porto do Açú. *O Globo*, 14 de abril de 2010. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/blogs/wagner/posts/2010/04/14/porto-do-acu-283776.asp>>. Acesso em: 20 fev. 2011.