

# O Complexo Portuário do Açú: as relações comerciais entre as empresas âncoras e as fornecedoras locais

*The Port Complex of Açú: trade relations between the anchors companies and local suppliers*

LAILA DE SOUZA GOMES PESSANHA

ROSÉLIA PIQUET

DENISE CUNHA TAVARES TERRA

## RESUMO

O Norte Fluminense, que, desde a década de 1970, abriga em seu território grande parte da produção nacional de óleo e gás, passou a receber, no ano de 2006, as instalações do Complexo Logístico e Portuário do Açú, maior porto privado da América Latina que, além de atender à indústria do petróleo, escoar o minério de ferro advindo do município de Conceição do Mato Dentro (MG) para o mercado internacional. Ligados à mundializada circulação de *commodities*, os grandes empreendimentos presentes na região potencializam uma série de efeitos em âmbito local. Este trabalho tem como principal objetivo analisar os impactos do Porto do Açú a partir das investigações das relações comerciais estabelecidas entre o empresariado do Norte Fluminense e as firmas transnacionais instaladas no município de São João da Barra (RJ). A metodologia utilizada foi a da pesquisa qualitativa, por meio de entrevistas realizadas com funcionários das multinacionais presentes no Porto do Açú e de membros do Serviço Brasileiro de Apoio às Micros e Pequenas Empresas (Sebrae). Os resultados do estudo apontam que as empresas locais não apresentam qualificação para atender às demandas

das transnacionais, embora haja possibilidades de mudanças no quadro atual por meio das ações das empresas instaladas no Porto e do Sebrae.

**Palavras-chave:** Porto do Açu; Transnacionais; Empresariado do Norte Fluminense.

## ABSTRACT

The North Fluminense, that, since the 1970s, it houses in its territory much of the oil and national gas production, began to receive, in 2006, the facilities of the Logistics and Port Complex of Açu, the largest port in Latin America that, in addition to meeting the oil industry, flows iron ore coming from the Conceição do Mato Dentro municipality (MG) for the international market. Linked to the globalized circulation of commodities, the large enterprises in the region potentiate a number of effects on the local level. This work aims to analyze the impacts of the Port of Açu from investigations of business relations between the businessmen of the North Fluminense and transnational firms, located in the municipality of São João da Barra (RJ). The methodology used was of qualitative research through interviews with employees of multinationals present in Porto do Açu and members of the Brazilian Support Service for Micro and Small Enterprises (Sebrae). The results of the study indicate that local companies do not have skills to meet the demands of transnational, although there are possibilities of changes in the current frame through the actions of the companies installed in the Port and Sebrae.

**Keywords:** Port of Açu; Transnationals; North Fluminense Entrepreneurship.

## INTRODUÇÃO

O Brasil passou por uma intensa modificação de sua função na divisão internacional de trabalho, reassumindo a posição de exportador de produtos primários. Ao mesmo tempo, o Estado – até então grande interventor econômico e promotor de ações ligadas ao desenvolvimento nacional, por meio de investimentos diretos e políticas e estratégias no âmbito do planejamento – passou a ter sua participação em setores estratégicos cada vez mais reduzida, permitindo assim que a esfera privada se torne crescentemente responsável por ações nesses referidos setores.

Nesse cenário de exportação de *commodities* e da privatização de setores estratégicos, o empresário Eike Batista, presidente do Grupo EBX, deu início, no ano de 2007, à implantação do Complexo Industrial Portuário do Açu (Cipa), maior porto privado da América Latina, voltado, em sua gênese, para a exportação de minério de ferro para o mercado externo, sobretudo o chinês. O projeto inicial reunia uma série de empreendimentos interligados entre si, obtendo um caráter sinérgico. As alterações começaram a ser sentidas quando, em meados do ano de 2013, a falência do Grupo acabou por paralisar as ações no Porto e, conse-

quentemente, estabelecer um cenário de incertezas quanto ao empreendimento.

O Porto do Açú passou a ser controlado pelo *Energy and Information Group* (EIG), instituição internacional de soluções integradas de comunicação para o setor de óleo e gás e responsável por investimentos e gerenciamento de empresas ligadas ao setor de energia. Desde então, as atividades da LLX, empresa do grupo EBX que até então administrava o Porto, foram assumidas pela Prumo Logística Global, pertencente ao grupo EIG. A partir da mudança de propriedade do empreendimento, observou-se também uma mudança de foco, posto que, anteriormente, as principais atividades seriam formadas pela exportação de minério de ferro oriundo de Minas Gerais e a instalação de empresas industriais instaladas na retroárea do Porto. Atualmente, as empresas em fase de instalação são ligadas ao setor de óleo e gás, com o objetivo de atender à produção na Bacia de Campos.

Diante do exposto, a presente pesquisa tem como principal objetivo identificar os impactos do Porto do Açú na Região Norte Fluminense a partir da investigação das relações comerciais entre as empresas transnacionais instaladas no Porto e o cenário empresarial regional. O Complexo Portuário do Açú é um elemento de grande importância para as pesquisas ligadas ao atual e futuro cenário do Norte Fluminense. Assim, se justifica o anseio de analisar os impactos regionais das atividades econômicas presentes em São João da Barra, a partir das relações comerciais estabelecidas.

Além da revisão bibliográfica, imprescindível a qualquer investigação científica, adotou-se como procedimentos metodológicos a pesquisa documental. Foram analisados o projeto que originou o Programa de Fornecedores para o Complexo Portuário do Açú, os decretos estaduais, a Lei Orgânica do Município de São João da Barra e o Plano Diretor Municipal. Foi também utilizada a pesquisa qualitativa, com utilização da técnica de entrevista, realizada com membros das empresas instaladas no Porto do Açú e com componentes do Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae), instituição de iniciativa privada que tem por objetivo capacitar o empresariado de menor porte frente às demandas do mercado.

Este artigo está organizado em quatro seções, além desta introdução. Na primeira elabora-se uma breve revisão teórica sobre a relação porto e cidade. Na segunda seção apresenta-se uma síntese da trajetória do Complexo Portuário do Açú, desde o início das instalações até a queda do Grupo EBX, chegando-se às novas perspectivas geradas a partir da entrada da indústria do petróleo na pauta de suas atividades. Na terceira seção é analisado o projeto que originou o Programa de Fornecedores para o Complexo Portuário do Açú, bem como os resultados alcançados com as entrevistas realizadas com membros das empresas instaladas no Porto do Açú e com componentes do Sebrae. Na quarta e última seção são feitas as considerações finais.

## A RELAÇÃO ENTRE CIDADE E ATIVIDADES PORTUÁRIAS

A relação entre as cidades e as atividades portuárias passou por um intenso processo de mudanças ao longo do tempo e das relações socioespaciais. Foram estas estabelecidas a partir do desenvolvimento do modo de produção capitalis-

ta, marcado pelo mercantilismo. As cidades marítimas adquiriram papel central, quando, nos séculos XVII e XVIII, a dimensão das relações econômicas passou a se dar em caráter mundial (MONIÉ & VASCONCELOS, 2012). No Brasil, a infraestrutura portuária desempenhava a função de recebimento de escravos, de produtos manufaturados e de colonizadores, além do escoamento de matéria-prima para a metrópole (MONIÉ, 2011).

Até a Revolução Industrial (século XVIII), os portos, mundialmente, possuíam uma infraestrutura mais simples, sobretudo no que tange às instalações de seus terminais. As atividades portuárias eram voltadas, sobretudo, para o armazenamento de produtos e sua comercialização no mercado atacadista, e localizadas nas áreas próximas aos terminais. (ORNELAS, 2008).

Com o advento da Revolução Industrial, a busca crescente por novos mercados consumidores e fornecedores de bens primários fomentou o avanço das comunicações e do sistema de transportes, ocasionando o aumento da circulação de cargas e a reestruturação portuária. O avanço técnico trouxe benefícios para as atividades ligadas ao transporte marítimo, uma vez que a dinâmica portuária foi, até o início do século XX, diretamente ligada ao comércio e aos serviços fornecidos pelo tecido urbano (MONIÉ & VASCONCELOS, 2012). Nesse contexto, a evolução da navegação marítima ocasionou uma série de alterações na infraestrutura e nas atividades ligadas aos portos, o que impactou diretamente a dinâmica de seu entorno (ORNELAS, 2008).

Ornelas (2008) afirma que a relação entre porto e cidade é tanto física – situada basicamente na fronteira entre zona urbana e zona costeira – quanto funcional. Ou seja, tal relação se dá a partir de diversas atividades industriais, comerciais e de serviços, além da própria interligação da área portuária com o espaço urbano, por meio da rede de transportes presente no território.

Essa fase é marcada pela expansão dos ancoradouros e construção de píeres, para atender à crescente demanda de circulação de pessoas, produtos e de navios maiores. A interligação territorial passa a lançar mão de um sistema intermodal, por meio da construção de linhas férreas, ampliando o acesso a uma hinterlândia<sup>1</sup> cada vez maior. Assim, as atividades ligadas ao porto começam a ser ampliadas (ORNELAS, 2008).

O processo de ampliação/desenvolvimento das relações comerciais ultramarinas leva à massificação das etapas de produção e de operações de distribuição (MONIÉ & VASCONCELOS, 2012). Segundo Ornelas (2008), a fase de especialização da atividade portuária é marcada pela containerização e transporte de *commodities* ligadas ao setor energético (petróleo e carvão, principalmente), além de grãos e outros tipos de minérios. Esse conjunto de mudanças ligadas às atividades portuárias demanda uma maior área de atuação, fazendo com que a tendência de migração de inúmeros portos para fora dos centros urbanos seja uma nova realidade (ORNELAS, 2008). Buscam-se áreas com maior extensão territorial e condições de instalações favoráveis.

Assim, em meados do século XX, se observa o distanciamento entre porto e cidade (MONIÉ & VASCONCELOS, 2012). Sobretudo a partir da década

1 Segundo SANTOS (2008, p.122), Hinterlandia é a área de influência de uma cidade portuária que, por concentrar significativa atividade econômica, pode engendrar uma rede urbana, constituída por centros urbanos menores.

de 1970, o processo de reestruturação produtiva, marcado pelo deslocamento de parte da atividade industrial dos países centrais para países periféricos, intensifica as trocas comerciais internacionais. Com o advento da chamada globalização, o território se vê “tomado” pela dinâmica reticular das trocas comerciais. Os mais diversos tipos de fluxos perpassam os territórios, em nível mundial, e promovem um verdadeiro processo de desterritorialização. Território e rede constituem um binômio, em que a rede pode estabelecer-se tanto como um fator fortalecedor e interno ao território, quanto como um elemento que se direciona para fora do mesmo, sendo responsável por sua desestruturação (HAESBAERT, 2011).

As redes técnicas de comunicação e transportes configuram-se, então, como o grande elemento (re)modelador dos territórios, promovendo a sobreposição de escalas, alterando as hierarquias espaciais existentes, pois “ela é o veículo por excelência da maior fluidez que atinge o espaço e [...] o componente mais importante da territorialidade contemporânea” (HAESBAERT, 2011, p. 58)

O processo de globalização tem como consequência a reorganização mundial das atividades produtivas, e o tempo de deslocamento dos produtos e pessoas é cada vez mais diminuído, por conta dos avanços tecnológicos do setor de telecomunicações e transportes. Nesse contexto, a modernização estrutural da atividade portuária torna-se um objetivo a ser alcançado pelos países pertencentes ao circuito do comércio mundial, pois possuir acesso aos dispositivos logísticos regionais e mundiais é tido como fator de competitividade para os atores que formam as redes produtivas multilocalizadas (MONIÉ e VIDAL, 2006).

Monié e Vidal (2006) esclarecem ainda que boa parte dos investimentos feitos no setor portuário mundial consiste na criação dos chamados *hubports*, megaportos construídos para atender à concentração e redistribuição dos fluxos do comércio internacional para outros portos ou hinterlândias, localizadas no território. Segundo Monié e Vasconcelos (2012), são considerados nós portuários, pois, mesmo com ausência de uma retroárea de grande porte, estão localizados, de maneira estratégica, dentro dos “eixos marítimos que conectam os três polos da tríade” (MONIÉ & VASCONCELOS, 2012, p. 9).

Esses portos são considerados importantes instrumentos das empresas multinacionais do setor marítimo, no qual grandes navios circulam pelas rotas internacionais estabelecidas. Os projetos referentes a esses portos apresentam inúmeros problemas:

Os investimentos são consideráveis, as tecnologias de manuseio das cargas restringem a criação de empregos, as interações com o local de implantação são também limitadas, pois a função maior da plataforma portuária reside na sua capacidade de redistribuir imediatamente os fluxos que para ela convergem (MONIÉ e VIDAL 2006, p. 984).

Nesse caso, a infraestrutura portuária restringe-se e se configura tão somente como corredor logístico de circulação de mercadorias altamente globalizada, e os benefícios para o lugar onde esse corredor está inserido são diminutos, em relação aos impactos produzidos. Nesse sentido, um *hub* é considerado um enclave na região onde foi implantado (MONIÉ e VIDAL, 2006).



Já o Complexo Logístico e Portuário do Açú se enquadra em outra categoria. É considerado um porto-indústria, conceito empregado para caracterizar o advento de *clusters* contíguos aos portos marítimos, e são utilizados, de forma intensiva, para escoar a produção industrial das empresas presentes no referido *cluster*, ou mesmo para o recebimento de matéria-prima e equipamentos (CABRAL, 2014). Assim, o porto-indústria é um complexo logístico que integra as atividades portuárias à indústria e aos serviços, marcado pelas aglomerações de empresas em sua retroárea.

Ao longo da década de 1990, o Brasil, diante da internacionalização da economia em decorrência da integração competitiva do território nacional, retomou a atenção para a infraestrutura de transportes, sucateada ao longo dos anos de 1980. Com efeito, a inserção do país no circuito global de movimentação de fluxos passou a fazer parte da estratégia dos governos (MONIÉ & VASCONCELOS, 2012). Diante disso, os portos retomaram papel de destaque no cenário logístico nacional, já que as políticas públicas tinham por objetivo reduzir os inúmeros gargalos prejudiciais ao sistema operacional portuário.

O Complexo Portuário do Açú é fruto dessa tendência econômica e das demandas geradas a partir da exportação de *commodities*, tanto pela exportação de minério de ferro quanto pelo apoio à atividade *offshore*, ligada à indústria do petróleo. Assim, o município de São João da Barra configura-se como um território a ser transformado diante dos interesses internacionais estabelecidos que norteiam a dinâmica dos fluxos globais de mercadorias, pessoas, capitais e informações.

A relação estabelecida entre o porto e a cidade acaba por se resumir a demandas administrativas, na tentativa de diminuir os entraves burocráticos, e à utilização da mão de obra local, de acordo com a necessidade, via de regra em serviços que exigem menor qualificação profissional (ORNELAS, 2008). Dessa forma, a atividade portuária, marcada pela circulação de fluxos, ajusta-se majoritariamente ao cenário econômico mundial, em detrimento da escala local.

## O GRUPO EBX: A CONSTRUÇÃO DO PORTO DO AÇU NO MUNICÍPIO DE SÃO JOÃO DA BARRA

O Complexo Industrial Portuário do Açú (Cipa), segundo relatório da Associação de Geógrafos do Brasil (AGB), configura-se como a maior obra industrial portuária, em extensão territorial, de toda América, contando com a construção de um terminal portuário privativo, com infraestrutura capaz de receber navios de grande porte, além de estrutura *offshore* para atracação e exportação de inúmeros produtos, tais como o minério de ferro e produtos de siderurgia. Ainda segundo o relatório, o Cipa contaria ainda com um grande condomínio industrial, contendo

plantas de pelotização, indústrias cimenteiras, um polo metal-mecânico, unidades petroquímicas, siderúrgicas, montadoras de automóveis, pátios de armazenagem inclusive para gás natural, *cluster* para processamento de rochas ornamentais e usinas termoelétricas (AGB, 2011, p. 4).

Contaria ainda com um mineroduto, com cerca de 500 quilômetros de ex-

tensão, perpassando 32 municípios, com o objetivo de transportar minério de ferro extraído da mina em Conceição do Mato Dentro (MG) pela MMX, até o Porto do Açú, para que lá passasse por processamento anterior à exportação.

As empresas que formavam o Grupo EBX seriam regidas a partir de um sistema sinérgico denominado “visão 360 graus”. Nesse sistema, o empresário Eike Batista identificou a necessidade de articulação de nove “engenharias” para a obtenção de êxito em quaisquer que sejam os seus negócios: “engenharia de pessoas, financeira, jurídica, política, logística, ambiental e social, de comunicação, de saúde e segurança, além da própria engenharia da engenharia” (BATISTA, 2011, p. 63).

A partir deste sistema, o Grupo EBX, criado na década de 1980, teve seus investimentos voltados para área de mineração (MMX), logística (LLX), energia (MPX), óleo e gás natural (OGX), e indústria *offshore* (OSX). A intenção do empresário Eike Batista era promover a sinergia das empresas listadas acima, através do planejamento das ações ligadas às operações de cada uma, para chegar a um denominador comum, com índices de lucratividade potencializados pelo domínio de todo o processo.

No caso do Porto do Açú, diante dos ideais de Eike, a LLX e a Anglo American – empresa mineradora responsável pela extração e transporte, via mineroduto do minério de ferro a ser escoado pelo Porto – utilizariam o mesmo para o abastecimento de mercados externos, sobretudo o chinês. Mas a intenção do empresário não era somente esta. No projeto inicial, constava que a MPX executaria a geração de energia através de uma usina termelétrica presente no complexo industrial, lançando mão da logística gerida pela LLX.

Endossando o raciocínio anterior, para o empresário, no caso da MMX, a ação não havia encontrado um fim tão somente na descoberta da mina de minério. Entendeu, então, que também poderia ser o controlador da empresa responsável pela logística e do porto que escoaria o produto: a visão 360 graus começava a se instalar no município de São João da Barra.

A sinergia proposta por Eike se faria presente a partir da integração do projeto, com a construção de uma usina termelétrica presente no condomínio industrial anexo ao Porto. Também iria atrair empresas do ramo da siderurgia e montadoras de automóveis, que, por sua vez, seriam atraídas pelas infraestruturas de logística e de energia elétrica.

Vale aqui ressaltar que a “sinergia” não estava completa, uma vez que a MPX dependia diretamente do gás natural fornecido pela empresa Petrobras. Após algumas turbulências e desavenças com membros da empresa – que atravancaram o fornecimento do hidrocarboneto –, Eike tomara a decisão de também ser o detentor da energia que moveria suas usinas, escolhendo o controverso carvão mineral como fonte energética. Controverso, sobretudo, a partir da visão de ambientalistas, pois o carvão se configura como elemento extremamente poluente (LEO, 2014).

O minério de ferro a ser escoado via Porto do Açú está localizado no município de Conceição do Mato Dentro, em Minas Gerais. Para realizar o referido escoamento, foi criado o projeto Minas-Rio, configurando-se como o maior mineroduto do mundo, com 529 quilômetros de extensão, integrando unidades de

concentração e tratamento de minério entre o complexo portuário e o município mineiro, sendo previsto que a duração da atividade extrativa levaria em torno de 40 anos.

Cabe ressaltar que, mesmo diante de muitos questionamentos judiciais e de manifestações de grupos da sociedade, o projeto Minas-Rio ganhou fôlego a partir junção de interesses públicos e privados, nas escalas regional e global. Tanto os governos de Minas Gerais e Rio de Janeiro, quanto o governo federal apoiaram a construção do empreendimento. Tal junção expressa o poder de coalizão que o setor privado possui no que diz respeito às políticas públicas e, conseqüentemente, às ações ligadas ao planejamento regional. Desse modo, permitiu-se que o projeto Minas-Rio adquirisse um *status* estratégico para ambas as unidades da federação, além do governo federal. Este, através do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), proveu o financiamento de projetos ligados à infraestrutura, além de outros financiamentos, via BNDES, aprovados para empresas do grupo EBX.

Torna-se importante destacar que a ideia de implantação de um porto no município de São João da Barra é anterior às ações do grupo EBX. Rangel (2012) aponta que, em fins do século XX, com o aquecimento da economia brasileira, os portos voltaram a ter papel fundamental no cenário logístico nacional, tanto para a importação de produtos quanto para a exportação de *commodities*. No ano de 1999 o governo do Estado do Rio de Janeiro elaborou um estudo de viabilidade técnica para a construção de um porto no litoral fluminense, e o distrito do Açu foi detectado como a melhor opção em todo o estado (RANGEL, 2012). Deu-se, então, o início da participação estatal no projeto portuário no Norte Fluminense, quando o então governador Anthony Garotinho estabeleceu, por meio do decreto 25.455, de 28 de junho de 1999, a desapropriação de imóveis rurais no município de São João da Barra. Ressaltou-se, na época, que “os imóveis objeto do presente decreto serão utilizados na construção, implantação e exploração de terminal marítimo e portuário, com participação da iniciativa privada, incluindo, ainda, retroárea de apoio” (RIO DE JANEIRO, Decreto nº 25.455 de 28 de junho de 1999). A intenção do governador era construir um terminal portuário para apoiar as atividades *offshore* da empresa Petrobras, que possui sua principal base de operação na Bacia de Campos. Mas a quebra do monopólio da empresa, no ano de 1997, e a subsequente venda das unidades de negócio da mesma acabaram por adiar os planos da gestão estadual (AGB, 2013).

Eis que o caminho da família Garotinho se cruzou com os interesses do grupo EBX: entre os anos de 2005 e 2006, as prospecções realizadas pela parceria Anglo American/MMX iniciaram-se em Minas Gerais, e a procura por um ponto de escoamento tornou-se premente. No final do ano de 2006, o projeto de um porto no distrito do Açu foi oferecido a Eike Batista pelo governo estadual. Por meio do decreto 40.456, de 22 de dezembro de 2006, o governo de Rosinha Garotinho concedeu à empresa MMX diferimento no tratamento tributário para aquisição de bens, prestação de serviços, operações internas, dentre outros (RIO DE JANEIRO, Decreto nº 40.4562 de 22 de dezembro de 2006).

Já no ano de 2010, a lei estadual nº 5.636 prevê isenções fiscais e regime diferencial de tributação para estabelecimentos industriais. Não foi só em âmbito estadual que um verdadeiro regime de exceção foi estruturado para que um em-



preendimento da dimensão do Porto do Açú pudesse se tornar realidade. Como exemplo, podem-se destacar as alterações realizadas no Plano Diretor de São João da Barra, destacando-se o advento de novas áreas destinadas às atividades industriais e portuárias. Sobre este fato, observa-se que o processo de revisão do Plano foi realizado sem os devidos esclarecimentos à população, com a realização de audiências-relâmpago, além de prazos “apertados”, forçando os vereadores a tomarem suas respectivas decisões “a toque de caixa”.

A grande alteração está na mudança ocorrida na Lei de Ocupação e Uso do Solo (Lous). Por ela, uma grande área do município passou a ser destinada às atividades relacionadas direta ou indiretamente ao Complexo Portuário do Açú, e o Grupo EBX passou a ter garantias na utilização não só das áreas obtidas através de desapropriações do Distrito Industrial de São João da Barra, como também da área contígua ao Porto. Áreas estas que eram majoritariamente formadas por pequenas propriedades rurais, nas quais boa parte das desapropriações foi promovida pelo governo estadual de maneira sumária (MORAES *et al.*, 2014, p. 14). Com isso, eliminou-se uma parte significativa das terras destinadas à produção agropecuária do município.

Torna-se claro que o objetivo inicial do Porto do Açú era o desenvolvimento de empreendimentos ligados ao setor de mineração, escoando o minério de ferro advindo do interior de Minas Gerais para o mercado externo, sobretudo o chinês. Para além do referido escoamento, Eike Batista previa o beneficiamento de parte da já referida matéria-prima, a partir da instalação de siderúrgicas e de empresas automobilísticas e de construção naval.

A tão sonhada “Roterdã dos trópicos”, almejada pelo empresário, começou a ganhar corpo com a inauguração da pedra fundamental, no distrito do Açú, no ano de 2006, com previsão de atracação do primeiro navio graneleiro em 2009. Mas essa meta não foi cumprida. Leo (2014) enfatiza que o projeto Minas-Rio enfrentou inúmeras dificuldades de implantação, quando, justamente no ano de 2006, com a mudança do governo estadual, o então secretário de Meio Ambiente, Carlos Minc, promoveu uma série de sanções e empecilhos aos planos de Eike Batista: recusa de pedidos de licenciamento ambiental para o prosseguimento do projeto e a desapropriação de 50% das terras compradas por Eike, transformando-as em reserva ambiental, são alguns exemplos.

O atraso nas obras e o conseqüente descumprimento de prazos fizeram com que houvesse uma série de insucessos em conseguir “inquilinos” para ocuparem a área destinada ao complexo industrial. Com atraso nas obras, questões ambientais ainda a serem solucionadas e custos com o Complexo Portuário acima das previsões estabelecidas, o empreendimento do grupo EBX encontrava-se em dificuldades. Mas Eike não desistiria: tentou se utilizar da vantagem logística de o Porto do Açú estar localizado a 150 km da Baía de Campos e deu início às negociações com a Petrobras. Para tanto, buscou auxílio do governo federal, já sob o comando da presidenta Dilma Rousseff (LEO, 2014).

O empresário assinalava que o Porto do Açú possuía potencial de ser uma das bases de operações da Petrobras, com grande capacidade de se tornar um fator decisivo de multiplicação para o Complexo, atraindo novos investimentos.

Eike chegou a acumular uma fortuna estimada em US\$ 30 bilhões e desejava

se tornar o homem mais rico do mundo até o ano de 2015. Mas o sonho acabou por passar longe da realidade: o descumprimento de prazos e das metas estabelecidas criou um cenário de incertezas no mercado, tendo como resultado a queda das ações das empresas do grupo na Bolsa de Valores. O empresário caminhou, ao longo de sua trajetória, pela linha tênue entre os grandes empreendimentos e o mercado especulativo. Tal atitude foi uma das grandes responsáveis por seu sucesso e ascensão financeira, mas também foi o que potencializou sua derrocada. A OGX mudou o discurso de otimismo que possuía sobre campos de exploração na Bacia de Campos – que tinha elevado o valor de suas ações na bolsa de valores – e reavaliou sua produção, para desespero dos acionistas da petroleira. Em 2013, a empresa acumulava uma dívida de US\$ 5 bilhões e possuía um valor de mercado de R\$ 744 milhões. A “quebra” da OGX se refletiu sobre as demais empresas do grupo, a começar pela OSX, que contava com as demandas geradas a partir da construção de plataformas para atender ao setor *offshore*. Ambas entraram em recuperação judicial, sem obtenção de êxito.

Apesar de inúmeras tentativas, Eike Batista não conseguiu resgatar seu “Império X”: o efeito cascata foi uma consequência inevitável. A crise financeira afetou todas as empresas do grupo EBX, promovendo um verdadeiro desmanche, lançando incertezas quanto ao futuro do Porto do Açu.

Mas novos rumos foram tomados a partir do ano de 2013, quando a então LLX passou a se chamar Prumo Logística Global, pertencente ao *Energy and Information Group* (EIG), responsável por investimentos e gerenciamento de empresas ligadas ao setor de energia, que aumentou o capital privado da Prumo em R\$ 1,3 bilhão.

O escoamento de minério não deixou de ser um dos objetivos da Prumo Logística, tanto que no dia 23 de outubro de 2014 o *Key Light*, um Panamax de 83.027 toneladas e 229 metros de comprimento, atracou no Porto do Açu para (enfim) escoar o minério de ferro de Conceição do Mato Dentro. Nesse mesmo dia, não por acaso, a Prumo recebeu um grupo de membros de universidades da região Norte Fluminense para divulgar a notícia e também apontar quais seriam os novos rumos do Porto. Tornou-se claro, no discurso dos representantes da empresa, o objetivo de também se voltar para operações no setor petrolífero.

Apontou-se o potencial que a indústria do petróleo possui, além da proximidade da Bacia de Campos e da possibilidade de crescimento da frota para 200 embarcações. Destacou-se ainda uma série de vantagens logísticas, tais como redução do consumo de diesel das embarcações (salientou-se que o empreendimento está a uma distância equivalente à metade daquela percorrida partindo do município de Macaé), aumento da produtividade de petróleo e da frota de apoio, além de redução dos riscos e dos custos no transbordo para a exportação. Foram ainda apresentadas as nove empresas que o Porto do Açu conta em sua retroárea: NOV, Technip, Anglo American, Ferroport, Intermoor, Vallourec (contrato fechado), Wärtsilä, Prumo, BP, Edson Chouest Offshore (Eco).

## O PORTO DO AÇU E SUAS RELAÇÕES COMERCIAIS COM O NORTE FLUMINENSE

Na presente seção será apresentada a metodologia utilizada e o Programa

de Fornecedores para o Complexo Portuário do Açú e será discutida a relação estabelecida entre as empresas instaladas neste Complexo e a região Norte Fluminense. O objetivo é identificar os principais pontos ressaltados pelas empresas, no seu contexto regional, especificamente os principais reveses enfrentados, a relação com o setor público, as perspectivas que têm em relação ao conteúdo local oferecido, além da participação que estas possuem no desenvolvimento da região a partir de suas respectivas óticas.

Para atingir os objetivos propostos, utilizou-se da pesquisa documental e de entrevistas. A pesquisa documental foi realizada diante da necessidade de levantamento de decretos estaduais, da Lei Orgânica do município de São João da Barra e de seu Plano Diretor, bem como do Programa de Fornecedores para o Complexo Portuário do Açú.

Depois de selecionados os procedimentos metodológicos, o passo seguinte foi a escolha dos entrevistados. Esta foi guiada pelos objetivos da pesquisa, e se tornou essencial que os referidos sujeitos em questão fossem capazes de responder com propriedade às perguntas ligadas ao tema (ALBERTI, 2004). Julgamos de extrema importância entrevistar profissionais que fossem ligados ao setor de operação das empresas atuantes no Complexo Portuário do Açú, haja vista que as perguntas elaboradas são específicas para este grupo de empresas âncoras sediadas no Complexo Portuário. Importante ressaltar que a seleção dos entrevistados não foi, absolutamente, guiada por critérios quantitativos, pois o objetivo primeiro era identificar a posição do indivíduo no grupo, sua experiência e sua relevância no contexto em questão (ALBERTI, 2004).

Assim, a já referida listagem inicial não impede que novos nomes surjam ao longo do caminho, e novos atores passem a ser considerados relevantes. Tal fato ocorreu no início da pesquisa, quando se teve acesso à informação de que o Serviço Brasileiro de Apoio às Micros e Pequenas Empresas (Sebrae), a pedido da Prumo Logística Global (administradora do Porto do Açú), estava promovendo ações com o objetivo de preparar o empresariado local para atender às demandas de suprimentos das empresas presentes no Complexo. A partir desta informação, passou a se tornar relevante também efetuar uma entrevista com um membro do Sebrae, o que foi feito.

No momento da entrevista salientou-se que os nomes da empresa e do entrevistado não seriam divulgados no trabalho, posto que a intenção é tão somente traçar um panorama do Porto do Açú no cenário atual da região. Destacou-se ainda que cada entrevista não teria duração superior a 30 minutos, prazo que foi atingido com êxito, exceto em uma delas, na qual a disponibilidade do entrevistado permitiu que o encontro ultrapassasse o tempo previsto.

De um universo de nove empresas âncoras instaladas no Complexo Portuário do Açú, cinco concordaram em participar das entrevistas. As dificuldades para a execução da pesquisa foram muitas, posto que estabelecer contato com as transnacionais presentes do Porto foi uma tarefa árdua. Com o apoio do Sebrae e de pessoas que trabalham nas referidas empresas, foi possível, paulatinamente, estabelecer os contatos necessários e aplicar o roteiro de entrevistas para que fosse possível alcançar os objetivos propostos.

As empresas localizadas no Complexo Logístico e Portuário do Açú são denominadas âncoras, por serem as principais empresas instaladas na retroárea portuária, ocupando porções significativas do condomínio industrial. Cabe, então, ressaltar que se optou, metodologicamente, por analisar de forma específica as âncoras devido à importância que estas possuem no cenário atual do Porto e por estas já estarem em fase avançada de instalação ou mesmo no início de suas respectivas operações.

Como ressaltado na seção anterior, houve uma série de mudanças ao longo da instalação do Complexo Portuário do Açú, sobretudo após a venda do empreendimento do empresário Eike Batista para o grupo internacional EIG. Diferentemente do projeto inicial, em que a LLX Logística tinha como meta administrar o Porto e o condomínio industrial instalado na retroárea, de forma a abrigar um grande número de empresas de diferentes segmentos econômicos, a fim de montar uma estrutura produtiva sinérgica e, ao mesmo tempo, diversificada, o atual cenário da administração do Porto do Açú se desenha de forma a obter duas frentes produtivas de destaque. São elas: o apoio à produção de óleo e gás presente na Bacia de Campos e o transporte de minério de ferro proveniente de Minas Gerais. Apresenta-se a seguir a linha de atuação das empresas âncoras presentes no Porto, segundo seus respectivos sítios eletrônicos.

#### **Wärtsilä Brasil Ltda.**

Fundada em 1834, a finlandesa Wärtsilä é uma empresa especializada no fornecimento de produtos e serviços voltados para os setores naval, de óleo e gás e de energia, sendo uma das maiores fornecedoras de usinas de geração de energia do mundo, possuindo usinas termelétricas em 169 países. É a principal fornecedora de máquinas para navios e de serviços, tais como: motores, conjuntos geradores, serviços de automação, projetos de embarcações, sistema de distribuição de energia e soluções para a diminuição e/ou eliminação de poluentes.

#### **Anglo American Níquel Brasil Ltda.**

A Anglo American é uma empresa de mineração, com sede situada em Londres, contando com operações no Sul da África, Austrália, além das Américas do Norte e do Sul. Em 1973, iniciou suas atividades no Brasil, e possui, atualmente, bases de operações nos estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro, Goiás e São Paulo, empregando 5.600 funcionários diretos.

Seus principais produtos são: manganês, carvão metalúrgico, carvão mineral, metais básicos e minerais, cobre, níquel, nióbio, fosfato, metais preciosos (sendo líder mundial na extração de platina e diamante) e minério de ferro.

#### **Prumo Logística S.A.**

A Prumo Logística Global, atual administradora do Porto do Açú, é fruto da então LLX, comprada, em outubro de 2013, pela EIG (*Energy and Information Group*), instituição internacional de soluções integradas de comunicação para o setor de óleo e gás e responsável por investimentos e gerenciamento de empresas ligadas ao setor de energia.

### **Edison Chouest Offshore**

A norte-americana Edison Chouest Offshore (ECO) foi fundada no estado da Louisiana, (USA), em 1960. Iniciou as operações no Brasil em 1991, operando através da subsidiária *Bram Offshore*, empresa especializada em transporte marítimo de apoio às atividades ligadas à indústria do petróleo.

Empresa do ramo de logística, seus serviços no Brasil são soluções em embarcações de apoio marítimo, tais como: PSV, AHTS, FSV, Oil Recovery, produção de navios através do estaleiro da subsidiária Navship. E agora, com o arrendamento de área no Açu, também oferecerá serviços portuários.

### **National Oilwell Varco do Brasil Ltda. (NOV).**

Sediada no Texas, a norte-americana NOV possui operações em todos os cinco continentes, sendo líder mundial no fornecimento de equipamentos e componentes utilizados nas atividades de perfuração e produção de óleo e gás. Seus principais produtos são: concepção, fabricação e comercialização de equipamentos e componentes utilizados no setor petrolífero de perfuração e produção, além da inspeção de campos petrolíferos e serviços de integração da cadeia de fornecimento para a indústria de óleo e gás.

### **Technip Brasil ENG INST e Apoio Marítimos S.A.**

Concorrente direta da NOV, a francesa Technip atua no Brasil desde 1976, atuando em três segmentos: *onshore*, *offshore* e *subsea*.

Atua na área de gerenciamento de projetos, engenharia e construção para a indústria do petróleo, oferecendo soluções e tecnologias. Além disso, projeta, fabrica e instala dutos submarinos e equipamentos voltados para o setor *offshore*, constrói refinarias e plantas petroquímicas, além de atuar em segmentos outros, tais como: produtos químicos, fertilizantes, cimento e atividades de mineração, entre outros.

### **Intermoor do Brasil Serviços Offshore de Instalação Ltda**

Fundada em 1989, a Intermoor, empresa com sede nos Estados Unidos, atua na África, América do Norte, Noruega, Sudeste da Ásia e Reino Unido. Está presente no Brasil desde 2006, possuindo escritórios no Rio de Janeiro, Macaé e Vila Velha, além de uma base logística e marítima no Porto do Açu.

Empresa do Grupo Acteon – que trabalha com produtos e serviços para o mercado *subsea* – a empresa oferece serviços de ancoragem, fundações, e serviços submarinos, movimentações de plataformas e projetos de instalação *offshore*. Oferece também assistência a operadores e prestadores de serviços em serviços de engenharia, supervisão *off shore* e gerenciamento de projetos, além de serviços de *survey* e de posicionamento.

### **BP Biocombustíveis S.A.**

Originada no ano de 1909, a inglesa BP – cujo nome inicial era *Anglo-Persian Oil Company* e posteriormente foi denominada de *British Petroleum* – atua em diversas áreas: geração de energia, através do fornecimento de combustíveis; produção de uma linha de lubrificantes para motores e equipamentos voltados



para o setor industrial; e ainda serviço de varejo e de produtos petroquímicos voltados para itens de uso diário. Atua em 80 países.

### **Vallourec Tubos do Brasil S.A.**

O grupo Vallourec, um dos líderes mundiais na fabricação de tubos de aço sem costura, está presente em 20 países. Atua especificamente nos setores de energia, industrial, automotivo, petrolífero e de construção civil. Fundada no ano de 1952, instalou-se no Brasil ainda na década de 1950, para atender às demandas provenientes da produção de petróleo, que se iniciara no país com a então recente criação da Petrobras.

Tendo sido apresentadas brevemente as áreas de atuação das empresas âncoras passamos agora à apresentação dos principais objetivos do convênio firmado entre o Sebrae e a Prumo Logística Global: o Programa de Desenvolvimento de Fornecedores do Açu (PDFA), que pretende aumentar os índices de compra local<sup>2</sup>, sobretudo os negócios entre as micro ou pequenas empresas e as âncoras localizadas no Porto, a fim de inserir as empresas de menor porte na cadeia produtiva originada nas atividades portuárias

Para alcançar o objetivo proposto, o programa prevê uma série de ações, compostas por marcos críticos. São estes formados por eventos importantes das atividades propostas e por metas, originadas da quantificação e qualificação do produto e dos serviços assistidos. Ao longo da execução do projeto, iniciado em 2014, as ações foram planejadas a partir de quatro focos estratégicos distintos, sendo eles: (a) gestão do projeto; (b) inteligência competitiva; (c) cultura de cooperação; (d) desenvolvimento de fornecedores e inovação e acesso ao mercado.

A gestão do projeto referente ao PDFA diz respeito à sua estruturação, além do monitoramento das atividades propostas, de ações ligadas ao arcabouço financeiro e físico do projeto, além da preocupação com o envolvimento dos diferentes atores participantes, desde as empresas âncoras até o empresariado local, passando pelas instituições (públicas ou privadas) competentes.

No que se refere à inteligência competitiva, a primeira ação se constitui a partir do diagnóstico de demanda e oferta, isto é, promove um mapeamento das demandas de produtos e serviços gerados com a instalação e posterior operação das âncoras, além de analisar os principais elementos que podem ser fornecidos pelos municípios de São João da Barra e Campos, respectivamente.

Para se fomentar a cultura de cooperação entre as partes interessadas, foi criado o Comitê de Suprimentos do Complexo Logístico e Portuário do Açu, com o intuito de fomentar o engajamento de instituições. É formado por representantes das âncoras e membros do Sebrae. A meta é promover um diálogo mais próximo entre as transnacionais instaladas no Porto e o empresariado local, por meio da intervenção do Sebrae, identificando demandas comuns e elaborando atividades conjuntas a partir de reuniões realizadas periodicamente.

Além do Comitê, há o Fórum de Fornecedores, que se constituiu com o encontro de uma das âncoras com o empresariado local. Nele há a apresentação das principais atividades da empresa transnacional no Porto, sua política de compras, suas principais demandas e os maiores empecilhos que enfrenta ao tentar contra-

<sup>2</sup> O Programa considera fornecedores locais as empresas situadas em São João da Barra e Campos dos Goytacazes.

tar produtos e serviços locais. Os eventos são realizados em Campos e São João da Barra. Há ainda a tentativa de articulação com o setor financeiro, com a expectativa da criação de linhas de financiamento específicas para as empresas que têm interesse ingressar na cadeia produtiva do Açú.

No que tange ao desenvolvimento de fornecedores e inovação, são executadas avaliações que mensuram a competitividade das empresas participantes do Programa, utilizando-se de ferramentas específicas. A principal delas é formada pelo questionário de Diagnóstico de Maturidade da Gestão para Micros e Pequenas Empresas, organizado com base nos “critérios de excelência em gestão utilizados pela Fundação Nacional de Qualidade – FNQ” (PRUMO & SEBRAE, 2014).

Outra ação realizada é a capacitação dos fornecedores locais, por meio de programas elaborados em consonância com o diagnóstico acima descrito e dos elementos fundamentais exigidos pelas âncoras. Depois de realizado o diagnóstico, há a oferta de um conjunto de cursos promovidos pelo Sebrae, sendo este formado por: gestão financeira, gestão em *marketing*, gestão de qualidade, gestão de pessoas, planejamento estratégico, indicadores de desempenho e gestão legal. As atividades têm um custo original de R\$ 31.820,00, mas, diante do subsídio originário da parceria entre Sebrae e Prumo, esse valor sofre um abatimento de 95%, tendo para o empresário inscrito o custo de R\$ 1.500,00, podendo chegar até R\$ 900,00, se todo o pacote de produtos (consultoria e todos os cursos) for contratado.

Para impulsionar o acesso ao mercado, são realizados encontros de negócios entre as micro e pequenas empresas e as âncoras. A intenção é aumentar a compra local pelas transnacionais instaladas no Porto do Açú. Entre esses encontros, insere-se a rodada de negócios realizada pelo Sebrae, em parceria com a Prumo. Nela, as empresas de setores produtivos e de serviços específicos se inscrevem para um encontro de aproximadamente 15 minutos com cada âncora, individualmente. A expectativa é mobilizar uma via mais próxima de diálogo, que vem a ser uma das dificuldades apontadas pelo empresariado local. Além da rodada, há a realização de feiras e eventos, nas quais as micro e pequenas empresas participam, em conjunto, com as grandes empresas ligadas aos setores instalados no Porto. Busca-se, assim, interação com novas tecnologias, oportunidade de negócios, informações do mercado, entre outros.

Um estudo de atração de investimentos também é executado. Essa ação projeta os principais elementos a serem impulsionados para fomentar a migração de investimentos para São João da Barra, sobretudo. Dessa forma, são apontados os segmentos a serem atraídos para o município, a partir da demanda gerada pelas atividades portuárias. Busca-se, também, a estruturação da comercialização rural, incentivando, com a formação de uma cooperativa, capacitar e preparar para comercialização os produtores rurais do 5º Distrito de São João da Barra, que tiveram suas respectivas atividades agropecuárias atingidas pela implantação do Complexo Portuário do Açú.

Nos anos de 2011 e 2012, o Sebrae promoveu ações em conjunto com a LLX e, em 2013, com a OSX. Ao firmar parceria com a Prumo, em 2014, o Sebrae encontrou resistências por parte do empresariado local. Constatou-se um certo receio em relação aos empreendimentos instalados no Porto do Açú, pois, quando

controlado pelo grupo EBX, muitos não receberam os honorários pelos produtos e serviços comercializados.

O Programa de Desenvolvimento de Fornecedores para o Complexo do Açú se faz presente em um cenário discrepante, pois as demandas geradas pela mundializada cadeia produtiva das atividades portuárias se deparam com o escasso fornecimento de produtos e serviços pela região Norte-Fluminense. Os municípios de Campos e São João da Barra se tornam, assim, as principais áreas de interesse a serem fomentadas pelos criadores do referido programa.

São analisados, a seguir, as principais carências e potencialidades que a região apresenta, a participação da administração pública e as perspectivas sobre o Porto do Açú na perspectiva dos membros das empresas âncoras, localizadas na retroárea portuária, todas em fase avançada de instalação ou mesmo já em operação.

O papel da administração pública frente ao empreendimento gerou diagnósticos diversos por parte dos entrevistados. Foi apontado que o contato estabelecido entre a âncora e a prefeitura de São João da Barra é muito bom, o apoio é irrestrito e não há qualquer tipo de empecilho frente às demandas da empresa. Atrela-se a este fato a intenção do município em acelerar o processo de operacionalização das atividades portuárias, sobretudo para iniciar o recolhimento do Imposto Sobre Serviços (ISS). Salientou-se ainda que a prefeitura acelera constantemente a liberação de alvarás e a negociação de impostos.

Cabe aqui salientar que em nenhum momento foi destacada a participação da prefeitura de Campos dos Goytacazes, apesar de este ser o município que mais fornece mão de obra local, com maiores níveis de capacitação, e de ter, em comparação com São João da Barra, maiores potencialidades frente aos negócios com as âncoras. Além disso, grande parte dos funcionários, advindos de outras regiões, acabam por estabelecerem sua morada nesta cidade.

O melhoramento da infraestrutura também foi destacado, como a duplicação da estrada de acesso ao 5º Distrito de São João da Barra e a construção de maiores acessos logísticos ao empreendimento, uma vez que a tendência de mais empresas se instalem no município acabará por aumentar a necessidade de maiores e melhores acessos de entrada e saída. O advento de uma melhor gestão financeira também aparece como elemento citado.

Os principais empecilhos enfrentados pelas empresas foram igualmente relatados. Novamente, a carência por mão de obra qualificada obteve destaque, afirmando-se que há muita dificuldade em se contratar pessoal para ocupar postos de trabalho que exigem maior capacitação. O distanciamento dos grandes centros e dos principais fornecedores é outro problema a ser enfrentado, pois as atividades presentes no porto demandam produtos e serviços de alta tecnologia, que não são dominados pela região. Assim toda intervenção necessária é demorada e onerosa.

Foi relatado ainda que, quando se é pioneiro em uma área erma – expressão esta utilizada por um dos entrevistados –, os problemas ligados à logística são muito comuns. De maneira geral, compra-se mais caro dos fornecedores e há inúmeros problemas com o tempo de entrega dos produtos adquiridos, sobretudo por conta do não cumprimento dos prazos estabelecidos no ato da compra. Contudo, foi salientado que este é um problema nacional, não sendo uma questão

presente somente nos negócios realizados pelas empresas presentes no Complexo Portuário do Açú.

Quanto aos serviços oferecidos para a mão de obra ocupada no Complexo, muitas críticas foram feitas com relação à oferta de alimentação, farmácia, creches e outros, como por exemplo, o ramo hoteleiro.

O setor de hotelaria é visto como um dos gargalos enfrentados pela Prumo e todas as âncoras instaladas no Porto do Açú. Nesse sentido, a empresa promove ações para o credenciamento de pousadas e hotéis do município.

Ao de discutir a contribuição das respectivas empresas para o desenvolvimento do Norte Fluminense, a oferta de emprego para a mão de obra da região ganhou destaque. Enfatizou-se que as oportunidades são inúmeras e que há a necessidade de se qualificarem os profissionais para atuarem em uma área portuária, que possui um considerável grau de periculosidade.

O caráter social também foi ressaltado, pois qualquer região que recebe um empreendimento como esse é afetada de inúmeras maneiras e, se a administração pública, a população e o empresariado local souberem utilizar este cenário da maneira correta para se alcançar o desenvolvimento, essa nova situação pode ser altamente produtiva.

Há uma grande preocupação com a sustentação da cadeia logística. As âncoras realizam ações ligadas à capacitação das empresas locais, alavancando processos frente aos empreendimentos que estão se instalando ou mesmo já estão na fase operacional. Há também esforços de identificar os potenciais das empresas locais, fornecendo ao Sebrae as informações obtidas, para que, a partir daí, haja a geração de negócios entre o empresariado local e as transnacionais presentes no Complexo Portuário do Açú.

Ao serem indagados sobre as expectativas alcançadas até então, a resposta foi unânime: o saldo das fases de licenciamento, instalação e operação é positivo, apesar de terem sido ressaltadas as dificuldades vivenciadas após a saída do grupo EBX e a retomada das atividades, por meio da administração da Prumo Logística Global.

Cabe salientar que as empresas presentes no Porto atendem às mais diversas escalas de negócios, e seus principais clientes fogem totalmente da seara local. O lucro é o objetivo principal de quaisquer empreendimentos, e os interesses empresariais sempre penderam para essa realidade: se a região não se adequar, ela perderá uma grande oportunidade.

Por sua vez, a administração pública que, teoricamente, seria o ator capaz de promover o diálogo entre as âncoras e o empresariado local, a fim de promover maior dinamismo para a economia da região, acaba por ter um papel dúbio no processo: ao mesmo tempo em que não oferece empecilhos no processo de licenciamento e negociação de impostos, atendendo a todas as necessidades das âncoras, não fomenta ações ligadas à capacitação das empresas locais e ao consequente aumento dos índices de compra local. Torna-se claro que o Porto do Açú é tido como uma fonte de recolhimento de impostos e de oferta de emprego, somente.

A ausência da administração pública em meio ao cenário de baixa participação das empresas da região vai de encontro às expectativas geradas em torno do empreendimento, sobretudo no que se refere ao anseio de grande parte da popu-

lação. Apesar de todos os impactos sofridos com a instalação do Porto, acreditava-se que o efeito renda seria potencializado, através do dinamismo econômico gerado pelas atividades ligadas ao Porto, o que ainda não se comprovou.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Norte Fluminense passa por processos dicotômicos, haja vista que, ao mesmo tempo em que possui uma posição de extrema importância no cenário econômico nacional, não consegue promover uma diversificação econômica, mesmo abrigoando a maior parte da produção de óleo e gás do Brasil desde a década de 1970 e, mais recentemente, possuindo, em seu território, o maior porto privado da América Latina. Além disso, tornou-se extremamente dependente dos *royalties* do petróleo para a composição dos orçamentos municipais.

As empresas âncoras instaladas no Porto do Açú tentam promover a capacitação dos fornecedores de Campos e São João da Barra, por meio de uma série de ações, com o objetivo de potencializar a oferta de suprimentos da área contígua ao Porto, para alcançarem uma maior contenção de despesas, a partir do processo de compra local. Se a capacitação não se converter em melhores condições de negócios, terão de buscar a oferta de produtos e serviços em outros locais, e a região contará tão somente com os impostos advindos das atividades portuárias e do emprego de uma mão de obra com menores níveis de qualificação.

Sobre a questão da mão de obra local, cabem algumas observações. A primeira centra-se no fato de que uma das principais atividades econômicas do município de São João da Barra são os setores pesqueiro e agropecuário. Estes foram afetados diretamente pelas instalações do Complexo, a partir do intenso processo de remoção de produtores rurais e das dificuldades em se continuar com a atividade pesqueira. Essa mão de obra excedente não é absorvida pelas atividades portuárias, exceto na fase de construção civil, que está se concluindo. Ou seja, não se pode afirmar que o desemprego gerado nestes setores específicos será necessariamente sanado por postos de trabalho no Porto do Açú.

O Porto do Açú é a materialização do que se chama de elemento transescalar, haja vista que é um empreendimento privado, ligado ao mercado internacional de comercialização de *commodities*, que se instala no território, causando uma série de impactos (sociais, ambientais e econômicos, entre outros), reforçando o papel do país na atual divisão internacional do trabalho. Torna-se importante ressaltar que os impactos territoriais anteriormente citados não são sentidos somente em âmbito local: toda a região em que está instalado sofre e sofrerá os efeitos da instalação do Porto de maneira direta.

Cabe salientar que as atividades portuárias são complexas e mundializadas. Neste sentido, já era esperado comprovar que dificilmente os principais fornecedores das âncoras seriam provenientes da escala local. O que se discute é o fato de que nem mesmo a setores de menor valor agregado, – que não demandam altos índices de especialização – a região consegue atender.



A queda do preço das *commodities* energéticas no mercado internacional fez com que a extração de minério passasse a ser uma atividade de caráter antieconômico. Com isso, a produção e escoamento deste estão, mesmo que temporariamente, paralisados. Assim, toda a estrutura instalada no Complexo Portuário do Açú não está sendo empregada.

As atividades da Petrobras – já há a utilização de dois dos seis berços de atracação de navios alugados pela empresa – são o principal foco do Porto do Açú atualmente. Outro ponto a ser destacado é o interesse de empresários advindos do Espírito Santo em relação às demandas de suprimentos que o Porto possui. Empresários participantes do Programa de Fornecedores do estado capixaba já realizaram uma reunião com as empresas âncoras instaladas no Porto do Açú.

Diante do estudo realizado, aponta-se que o Porto do Açú pouco tem impactado no desenvolvimento do Norte Fluminense, onde o setor público, com a ausência de uma política efetiva de planejamento, atende, de maneira irrestrita, às exigências do setor privado cada vez mais mundializado, e, ao mesmo tempo, não promove quaisquer tipos de ações em âmbito regional para que se estabeleçam relações comerciais com as empresas transnacionais instaladas no Norte Fluminense.

O imperativo de fluidez acaba por reger as relações estabelecidas no território. Este deve passar por um processo de adequação às demandas geradas pelos empreendimentos instalados, pois, caso isso não ocorra, outros locais irão, inescapavelmente fornecer os produtos, serviços e a mão de obra necessária, consolidando a concorrência entre diferentes pontos do espaço geográfico. A mundializada dinâmica reticular, formada pelos meios de transporte e de comunicação, liga as áreas mais diversas aos maiores mercados consumidores existentes. Contudo, potencializa processos de fragmentação territorial, através da seletividade espacial.

As instalações das estruturas portuárias são fruto do processo de seletividade espacial, e as vantagens locacionais são determinantes para a definição do ponto a serem implantadas. Observa-se, assim, o distanciamento entre o porto e a cidade, e as relações estabelecidas a partir das atividades portuárias são, na maioria dos casos, muito tênues com o local. Tal fato não se dá somente do ponto de vista econômico, mas também das relações socioespaciais que regem o território no qual o porto está localizado, “já que se trata de uma relação que ainda comporta estigmas, perdas, redefinições de funções, conflitos e interesses diversos, e isso nem sempre está presente nas negociações de mercado” (MONIÉ & VIDAL, 2006, p. 992).

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGB.(2011) Associação dos Geógrafos Brasileiros – Seção Local Rio-Niterói – Grupo de Trabalho em Assuntos Agrários. Relatório dos Impactos Socioambientais do Complexo Industrial-Portuário do Açú. Rio de Janeiro.

\_\_\_\_\_. (2013) O projeto Minas–Rio e seus impactos socioambientais : olhares desde a perspectiva dos atingidos. Rio de Janeiro.

ALBERTI, Verena. (2004) *Manual de história oral*. 2.ed. Rio de Janeiro: Editora FGV.

BATISTA, Eike. (2011) *O X da questão*. Rio de Janeiro: Sextante.

CABRAL, Thaiane Pinheiro. (2014) *Porto-indústria e clusters portuários: Uma análise comparativa*. 2014. 70 f. Monografia - Curso de Ciências Econômicas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.

HAESBAERT, Rogério.(2011) Concepções de território para entender a desterritorialização. In: SANTOS, Milton; BECKER, Bertha( Orgs). *Território, territórios:Ensaio sobre o ordenamento territorial*. Rio de Janeiro: Lamparina,p. 43-71.

LEO, Sergio. (2014) *Ascensão e queda do império X: Eike Batista e as jogadas, traças e os bastidores da história da fortuna de mais de US\$ 34 bilhões que virou pó*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira.

MONIÉ, Frédéric.(2011) Globalização, modernização do sistema portuário e relações cidade-porto no Brasil. In: Márcio Rogério Silveira. (Org.). *Circulação, Transportes e Logística. Diferentes perspectivas..1ed*.São Paulo: Outras Expressões, p. 299-330.

MONIÉ, Frédéric; VASCONCELOS, Flávia Nico. (2012)Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação. *Revista Franco-brasileira de Geografia*, Paris, v. 15, n. 15, p.-, 7.

MONIÉ, Frédéric; VIDAL, Maria Soraia S. C. (2006). Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração competitiva. *Revista da Administração Pública*, Rio de Janeiro, v. 40, p. 975-995.

MORAES, R. *et al.*(2014) Complexo logístico Industrial Porto do Açú: O midas tentando renascer no Norte fluminense. II Seminário Nacional de Planejamento e Desenvolvimento. Universidade do Estado de Santa Catarina, UDESC. Florianópolis.

ORNELAS, Ronaldo dos Santos.(2008)*Relação porto/cidade: o caso de Santos*. 141 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo.

PRUMO LOGÍSTICA E SEBRAE.(2014).*Programa de desenvolvimento de fornecedores para o Complexo do Açú*. São João da Barra: 2014.

RANGEL, Hevilmar Carneiro. (2012). *Complexo Portuário do Açú: Impacto do empreendimento no município de São João da Barra*. 2012. 192 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Planejamento Regional e Gestão de Cidades, Universidade Candido Mendes, Campos dos Goytacazes.

RIO DE JANEIRO (Estado).(2006) Decreto nº 40.456, de 22 de dezembro de 2006. Concede Tratamento Tributário Especial Ao Empreendimento Que Especifica, e Dá Outras Providências. Rio de Janeiro, RJ, 26 dez. 2006.

RIO DE JANEIRO (Estado).(1999) Decreto nº 25.455, de 28 de junho de 1999. Declara de Utilidade Pública, rara fins de desapropriação, os imóveis que menciona, situados no município de São João da Barra, no Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, RJ, 29 jun. 1999.

RIO DE JANEIRO (Estado). (2010) Lei nº 5.636, de 06 de janeiro de 2010. Dispõe

sobre política de recuperação industrial regionalizada e dá outras providências. Rio de Janeiro, RJ, 07 jan. 2010.

SANTOS, Milton. (2008). Manual de Geografia Urbana. 3.ed. São Paulo:Edusp.

### Endereços eletrônicos

ANGLO AMERICAN NÍQUEL BRASIL LTDA. (2015) Quem somos. Disponível em: <[http://brasil.angloamerican.com/quem-somos/resumo?sc\\_lang=pt-PT](http://brasil.angloamerican.com/quem-somos/resumo?sc_lang=pt-PT)>. Acesso em: 04 mar. 2015.

BP. O que fazemos.(2015).Disponível em: <[http://www.bp.com/pt\\_br/brazil/o-que-fazemos/combustiveis-maritimos.html](http://www.bp.com/pt_br/brazil/o-que-fazemos/combustiveis-maritimos.html)>. Acesso em: 09 mar. 2015.

EDISON CHOUEST OFFSHORE. (2015).TransportationSolutions. Disponível em: <<http://www.chouest.com/about.html>>. Acesso em: 08 mar. 2015.

INFORMATIVO DOS PORTOS. (2014)Práticos atracam com êxito navio graneleiro no Porto Açú.2014. Disponível em: <<http://www.informativodosportos.com.br/praticos-atracam-com-exito-navio-graneleiro-no-porto-acu/>>. Acesso em: 10 fev. 2015.

INTERMOOR. Diferencial Intermoor.(2015)Disponível em: <<http://www.intermoor.com/pt/diferencial-intermoor-496>>. Acesso em: 12 mar. 2015.

PRUMO LOGÍSTICA S.A. (2015). Porto do Açú. Disponível em: <<http://www.prumologistica.com.br/pt/superporto-do-acu/Paginas/default.aspx>>. Acesso em: 11 mar. 2015.

NATIONAL OILWELL VARCO DO BRASIL LTDA. (2015)OurCompanyStructure. Disponível em: <[http://www.nov.com/About\\_NOV.aspx](http://www.nov.com/About_NOV.aspx)>. Acesso em: 09 mar. 2015.

SOBRE ADMINISTRAÇÃO. (2015).Conheça a Eikelândia, a obra mais arrojada de Eike Batista. 2011. Disponível e <http://www.sobreadministracao.com/conheca-a-eikelandia-a-obra-mais-arrojada-de-eike-batista/>>. Acesso em: 10 fev. 2015.

UOL. (2015)Entenda a crise que abalou o império de Eike Batista em 2013. 2014. Disponível:<<http://economia.uol.com.br/noticias/redacao/2013/12/11/entenda-a-crise-que-abalou-o-imperio-de-eike-batista-em-2013.htm>>. Acesso em: 15 fev. 2015.

TECHNIP. (2015).O Grupo Technip no Brasil.Disponível em: <<http://www.technip.com/pt-br/entities/brasil/technip-group-brasil>>. Acesso em: 11 mar. 2015.

TERRA. (2015). Grupo EBX: entenda o calote das empresas. 2014. Disponível em: <<http://economia.terra.com.br/grupo-ebx-entenda-o-calote-das-empresas-,5892352be9e32410VgnCLD2000000ec6eb0aRCRD.html>>. Acesso em: 15 fev. 2015.

VALLOUREC.(2015)Sobre nós.Disponível em: <<http://www.vallourec.com/COUNTRIES/BRAZIL/PT/AboutUs/Paginas/default.aspx>>. Acesso em: 09 mar. 2015.

WÄRTSILÄ BRASIL LTDA.(2015)Sobre a Wärtsilä no Brasil.Disponível em: <<http://www.wartsila.com/bra/sobre/historia>>. Acesso em: 10 mar. 2015.

### **Laila de Souza Gomes Pessanha**

Mestre em Planejamento Regional e Gestão de Cidades, professora do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia Fluminense

### **Rosélia Piquet**

Doutora em Teoria Econômica pela UFRJ, professora titular da UFRJ, coordenadora do Programa de Pós-graduação em Planejamento Regional e Gestão de Cidades da Universidade Candido Mendes.

### **Denise Cunha Tavares Terra**

Doutora em Geografia, professora associada do Centro de Ciências do Homem, Laboratório de Gestão e Políticas Públicas da Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro, professora do Programa de Pós-Graduação em Políticas Sociais da Uenf