

Análise do papel do Porto do Açú no emprego formal e nas receitas do município de São João da Barra, RJ

Hevilmar Carneiro Rangel¹

Rosélia Perissé da Silva Piquet²

Eduardo Shimoda³

Grupo de Trabalho: ST2. Desenvolvimento, Trabalho e Educação: mudanças no mercado de trabalho frente às novas dinâmicas econômicas; escolaridade e qualidade da educação; estrutura ocupacional; emprego e desemprego; trabalho e economia solidária, saúde e trabalho.

RESUMO

São João da Barra atravessa uma fase de grandes mudanças nos últimos anos, a partir do início da construção, em 2007, e da entrada em operação, em 2014, do Porto do Açú. Houve aumento de receitas para o Poder Público municipal, até então altamente dependente das rendas dos *royalties* de petróleo, assim como ocorreram mudanças no perfil do emprego formal, tanto em função da atividade econômica, como nos níveis de escolaridade. Este trabalho visa levantar os dados necessários para uma análise do cenário econômico municipal no período que antecede o início da construção do Porto do Açú, até o ano de 2017, abordando os aspectos econômicos e sua relação com o emprego formal por atividade econômica e nível de escolaridade no município.

Palavras-chave: Porto do Açú. Desenvolvimento. Emprego. Finanças Municipais. São João da Barra.

ABSTRACT

São João da Barra goes through a phase of great changes in the last years, from the beginning of construction in 2007 and entry into operation in 2014, of the Açú Port. There was an increase in revenues for the municipal government, until then

¹ Doutorando no Curso de Doutorado em Planejamento Regional e Gestão da Cidade da Universidade Candido Mendes – UCAM-Campos. Mestrado em Planejamento Regional e Gestão da Cidade na UCAM-Campos. E-mail: hcrangel@gmail.com

² Professora do Curso de Doutorado em Planejamento Regional e Gestão da Cidade da Universidade Candido Mendes – UCAM-Campos. Doutora em Teoria Econômica pela Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ. Pesquisadora 1 A do CNPq. E-mail: ropiquet@terra.com.br

³ Professor do Curso de Doutorado em Planejamento Regional e Gestão da Cidade da Universidade Candido Mendes – UCAM-Campos. Doutor em Produção Animal pela Universidade Estadual do Norte Fluminense – UENF. E-mail: shimoda@ucam-campos.br

highly dependent on the incomes of oil royalties, as well as changes in the profile of formal employment, both in terms of economic activity and in schooling levels. This work aims to gather the necessary data for an analysis of the economic scenario in the period prior to the beginning of the construction of the Açú Port, until the year 2017, addressing the economic aspects and its relationship with formal employment by economic activity and level of schooling in the municipality.

Keywords: Açú Port. Development. Employment. Municipal Finance. São João da Barra.

Introdução

O município de São João da Barra⁴ vem passando por um período de grandes transformações após o início da instalação e entrada em operação do Porto do Açú, que está se tornando um Complexo Portuário em virtude de possuir dois portos, sendo um *offshore* e outro *onshore*, com uma retroárea e um Distrito Industrial, onde encontram-se instaladas várias empresas, assim como outras em processo de instalação.

Neste estudo, apresentaremos os impactos econômicos no município de São João da Barra, com base nos dados sobre as receitas municipais anuais, assim como a evolução do emprego formal, tanto por atividade econômica como por escolaridade.

Nesta pesquisa, buscamos os dados junto ao TCE-RJ, RAIS/CAGED, à Prefeitura e à Câmara Municipal de São João da Barra, no período a partir de 2006, ou seja, o ano anterior ao início das obras do Complexo Portuário, até 2017. Nosso objetivo é o de mostrar a evolução das receitas municipais, o impacto que o Porto do Açú está causando nestas receitas, assim como no emprego formal do município.

Considerando que o porte do empreendimento afeta de forma significativa o município sede, assim como gera novos efeitos multiplicadores na economia local, é um momento importante analisar tais impactos.

Outro fator a ser considerado é que se trata de um empreendimento exógeno à região, que cria efeitos no local, mas não dialoga com o mesmo. O

⁴O município de São João da Barra encontra-se geograficamente localizado na Região Norte do Estado do Rio de Janeiro, junto ao Oceano Atlântico, tendo, como municípios vizinhos, Campos dos Goytacazes, ao Sul, e São Francisco de Itabapoana, ao Norte, município este que se emancipou de São João da Barra, no ano de 1996, instalando-se em 01/01/1997. São João da Barra conta com uma área de unidade territorial equivalente a 455 km², correspondendo a 4,7% da área total da Região Norte do Estado. A população estimada pelo IBGE para 2017 foi de 35.174 habitantes (IBGE, 2017).

empreendimento se instalou na localidade de Barra do Açú, uma vez que já havia um estudo preliminar que indicava a área como a melhor localização no Estado do Rio para a construção de um porto de grande porte, tendo, como vantagem, a existência de uma retroárea para servir como Distrito Industrial.

1 A evolução portuária brasileira com a globalização

O forte aquecimento da economia mundial, principalmente a partir dos anos 1990 que, juntamente com a intensificação do processo de globalização, caracterizou um período de crescente integração das esferas de produção, do consumo e da circulação em várias escalas geográficas, acabou por exercer forte pressão de novas demandas sobre os portos. (MONIÉ; VIDAL, 2006)

Os portos brasileiros encontravam-se em grande dificuldade para atender à esta nova fase, principalmente a de exportação de grãos e minério de ferro no final do século XX, passando a ser meta do governo central a maior dinamização da atividade portuária. (MARONE, 2005) A questão dos portos, portanto, passou a ser prioritária para o poder central como parte da estratégia de desenvolvimento do País. No entanto, os portos eram administrados somente pelo setor público⁵, passando por sérias dificuldades de investimentos, tornando-se assim, gargalos para a atividade econômica nacional.

Com o sistema portuário brasileiro apresentando sérias dificuldades, foi elaborada e promulgada a Lei nº 8.630 de 25/02/1993, denominada de Lei da Modernização dos Portos, cuja finalidade foi a de estabelecer um regime jurídico para a exploração dos portos e instalações portuárias, para permitir que a iniciativa privada, investisse e explorasse instalações portuárias no País através dos Terminais de Uso Privativo.

A maioria dos portos brasileiros, no entanto, estavam situados em centros urbanos com deficiência quanto à disponibilidade de áreas e instalações adequadas e, além disso, sem possibilidades de crescimento devido à pressão das áreas urbanas, necessitando ainda de retroáreas para instalações de empresas e estoque de materiais e equipamentos, exigência que se concretizou com o uso de

⁵ Os portos brasileiros, a partir de 1975, passaram a ser administrados pela *holding* estatal Empresa de Portos do Brasil S.A. (Portobrás), que foi extinta em 1990, durante o período de reorganização dos ministérios da República, pelo então Presidente Fernando Collor de Melo. Tal medida gerou instabilidade na organização portuária, num momento de forte aumento da movimentação de cargas, que, entre 1990 e 1995, apresentou um crescimento de 38% (LLOVERA, 1999).

contêineres no transporte marítimo, pois os mesmos necessitam de grandes áreas para armazenagem.

Os portos são importantes instrumentos para o desenvolvimento econômico nacional, já que abrigam atividades econômicas e são capazes de exercer forte influência sobre a vida dos lugares e, principalmente, sobre a dinâmica de organização dos territórios, além de contribuírem, de forma expressiva, para atender à demanda de importação, e exportação de produtos e *commodities*.

No decorrer dos anos, verificou-se que a Lei 8.630/1993 (Lei de Modernização dos Portos) apresentava falhas que impediam o crescimento dos Terminais de Uso Privativo, portanto não estava contribuindo para que ocorressem investimentos privados neste tipo de terminais. Desta forma, em 2013, foi estabelecido um novo marco regulatório para o sistema portuário nacional, com a promulgação da Lei nº 12.815 de 05/06/2013, que incentivava e facilitava, ainda mais, a construção e exploração dos Terminais Portuários de Uso Privado (TUPs) no País.

Segundo Zelaya; Mattos; Correia (2015), nosso País, com 9.198 km de litoral, movimenta apenas 1% das cargas internacionais e 1,8% no transporte de cabotagem. Considerando este fato pelo lado ambiental, deveria ser revista a opção preferencial na movimentação de cargas internas no País, pois o sistema rodoviário, atualmente predominante, emite 116kg de gás carbônico a cada mil toneladas por quilômetro útil (TKU), enquanto que, nas ferrovias, este valor é de 34kg e, no sistema hidroviário, de 20kg.

Além da questão ambiental, a movimentação de cargas via marítima cresce cada vez mais. Segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), o sistema portuário brasileiro tem apresentado aumento constante nessa movimentação. No terceiro trimestre de 2017, o aumento foi de 6,6%, com um acréscimo de 17,3 milhões de toneladas movimentadas em relação à igual período no ano anterior. Esse crescimento é um incentivo para que novos portos sejam construídos, enquanto que outros estão entrando em operação.

Trata-se de um momento oportuno para se discutir a relação dos portos com os locais onde se instalam, seus impactos, suas externalidades, a relação dos portos com as cidades, para que os novos portos tragam o mínimo de transtornos aos locais onde se instalarem, considerando a experiência obtida ao longo da história dos portos, tanto em nosso País como em outros.

Monié; Vidal (2006), nos lembra que, em relação ao porto, o mesmo não pode ser pensado apenas do ponto de vista técnico e operacional, pois este, não é apenas um corredor, mas sim, um instrumento a serviço de um projeto de desenvolvimento.

Apesar dos novos portos estarem sendo construídos em locais afastados das cidades, como os portos de Pecém (CE), Suape (PE), Sepetiba (RJ), Açu (RJ), eles sempre impactam a região e as cidades, pois alteram a mobilidade regional, trazem mais recursos econômicos/financeiros para os municípios onde foram instalados, atraem um quantitativo de trabalhadores e empresas de serviços que influenciam a economia local.

Porto (1999) nos lembra que a atividade portuária é altamente consumidora de meio ambiente, por causa do uso do solo, consumo de água, poluição do ar além do uso de recursos humanos e financeiros. A sociedade é sempre impactada pelo empreendimento, portanto deveria participar do processo de desenvolvimento portuário.

No entanto, a lógica do funcionamento dos portos é imposta pelo ambiente mundial em função da circulação de mercadorias que são importadas e exportadas, da pressão exercida pelas grandes empresas que atuam no setor, assim como pelos armadores e operadores do transporte marítimo, no qual cada ente defende, em primeiro lugar, seus interesses específicos (MONIÉ; VIDAL, 2006).

Os municípios que sediam portos têm como grande desafio o de se prepararem para fazer frente a toda uma estrutura atípica à sua organização administrativa ao mesmo tempo que é impactado pelo empreendimento, considerando que o porto, privado ou público, deve ser visto como um condomínio, cujo objeto da gestão é o patrimônio portuário, que está sob a guarda e responsabilidade de uma empresa, ou órgão público, mas que pertence a toda a sociedade (PORTO, 1999).

2 O Complexo Portuário do Açu

A mudança na legislação portuária brasileira incentivou o setor privado e os governos estaduais a investirem em portos no País. Em 1999, o Governo do Estado do Rio de Janeiro, através da Secretaria de Estado de Energia, Indústria Naval e Petróleo, elaborou, ao custo estimado de \$ 500.000,00 (quinhentos mil dólares), um

estudo de viabilidade técnica para a instalação de um porto de grande porte no litoral do Estado, tendo sido definido, como melhor local, Barra do Açu, no município de São João da Barra, tendo sido, na ocasião, elaborado um Projeto Conceitual de Engenharia para o empreendimento (RANGEL, 2012).

Em 28/06/1999, o então governador do Estado do Rio de Janeiro, Anthony William Garotinho Matheus de Oliveira, assinou o Decreto Estadual nº 25.455, tornando uma área de 24,12 km², na localidade de Barra do Açu, para fins de desapropriação por utilidade pública, no local definido para o porto, com o objetivo de construção, implantação e exploração de terminal marítimo e portuário, com a participação da iniciativa privada (GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, 1999).

Segundo Wagner Granja Victor (2013), que ocupava, na época, o cargo de Secretário Estadual de Energia, Indústria Naval e Petróleo, inicialmente, o porto foi concebido como um polo de apoio à indústria petrolífera, tendo o governo estadual apresentado o projeto ao então presidente da Petrobras, Sr. Henri Philippe Reichstul, em 2001; no entanto, a empresa não se interessou pelo empreendimento.

O projeto foi ainda apresentado a vários empreendedores, entre os quais o empresário Eike Fuhrken Batista da Silva, que, em 2005, através da empresa Mineração Pesquisas e Comércio Ltda. (MPC), elaborou um ambicioso projeto de porto *offshore* e *onshore*, para possibilitar o atracamento de navios de grande porte, numa região marítima que, além de permitir a execução da obra devido ao calado náutico do local, possui ainda uma extensa retroárea para a instalação de um Distrito Industrial. (MATTA; RANGEL, 2017)

Em 2006, através do Decreto Estadual nº 40.456 de 22/12/2006, a Governadora do Estado do Rio de Janeiro, Sra. Rosinha Garotinho Matheus de Oliveira, autoriza um diferimento tributário às empresas Mineração Pesquisas e Comércio Ltda. (MPC) e Mineração e Metálicos S.A. (MMX), para as fases de construção, pré-operação e operação do Complexo Portuário do Açu.

A autorização para construção e exploração do porto foi concedida pela ANTAQ, através da Resolução nº 814-ANTAQ, de 20/06/2007, à empresa Mineração, Pesquisas e Comércio Ltda. (MPC), que mudou a denominação para LLX Minas-Rio (RANGEL, 2012).

No dia 27/12/2006, o empreendimento teve sua pedra fundamental lançada com a presença de várias autoridades públicas estaduais e municipais, entre as

quais a Governadora do Estado do Rio de Janeiro, e a Prefeita do município de São João da Barra.

As obras do Porto do Açú foram iniciadas em novembro de 2007, pela empresa LLX Logística S.A., e o início das operações portuárias ocorreu em outubro de 2014, quando foi efetuado o primeiro carregamento de 80 mil toneladas de minério de ferro pela empresa Anglo American, no navio “*Key Light*”, com destino à China.

A área adquirida para o porto foi de cerca de 58 km², onde se localizava a fazenda Saco D’Antas, em Barra do Açú. O governo do Estado do Rio de Janeiro, através da Cia. de Desenvolvimento Industrial do Estado do Rio de Janeiro (CODIN), integrou ao projeto do Porto do Açú, o Distrito Industrial de São João da Barra, ocupando uma área de 72 km².

Desta forma, o Porto do Açú e sua retroárea passaram a ter uma área de cerca de 130 km², tendo ainda uma Reserva Particular do Patrimônio Natural (RPPN), com 40 km², totalizando, portanto, 170 km². Todo o empreendimento ocupa um espaço equivalente a 37,4% do território do município de São João da Barra (MATTA; RANGEL, 2017).

Entre o Projeto Conceitual de Engenharia, efetuado em 1999, e o projeto executado a partir de 2007, a área do porto e retroárea saltaram de 24,12 km² para 170 km², ou seja, um aumento de mais de 600%, o que caracteriza a grandiosidade do projeto em execução.

A partir de outubro de 2013, o Complexo Portuário do Açú passou a ter controladores internacionais⁶. É administrado pela empresa Prumo Logística Global S.A., da qual a *EIG Management Company LLC*, fundo financeiro sediado nos Estados Unidos da América, que atua nos setores de energia e infraestrutura, possui 80,2% de seu capital; seguido pelo *Mubadala Development Company*, fundo financeiro de Abu Dhabi (Emirados Árabes Unidos) pertencente ao governo daquele país, que possui 6,9% do capital da Prumo. Os demais capitais (12,9%), são constituídos de vários investidores de menor porte, dos quais se destaca o Porto da Antuérpia, com 1,176%. (PRUMO, 2017)

Segundo a PRUMO (2017), o empreendimento emprega, atualmente, mais de

⁶ A empresa EBX Holding Ltda., cuja subsidiária a LLX Logística S.A. era a responsável pela construção e operação do Porto do Açú, começou a ter sérios problemas financeiros em 2013, devido a erros na gestão da empresa, o que levou à venda de seus ativos. A LLX foi adquirida pelo grupo *EIG Management Company LLC*, que assumiu o controle da empresa em 14/10/2013.

4.000 trabalhadores, sendo o 4º terminal privado em movimentação portuária no País.

O Porto do Açú situa-se numa localização estratégica na Região Sudeste do País, em posição equidistante entre os Portos de Vitória e Rio de Janeiro, com vantagem para escoar a produção de minério de ferro do estado de Minas Gerais e produção agrícola da Região Centro-Oeste brasileira.

Esta localização o coloca ainda numa excelente posição estratégica em relação à bacia petrolífera de Campos e Espírito Santo e grande parte das reservas petrolíferas do pré-sal brasileiro.

Desta forma, permite melhores condições de acesso marítimo e apoio logístico às empresas petrolíferas que atuam na região, o que atrai para o Porto do Açú importantes empresas relacionadas à indústria do petróleo.

Durante o ano de 2017, foram transferidas do Porto de Imbetiba, em Macaé, para o Porto do Açú todas as operações de apoio logístico às plataformas de petróleo da bacia petrolífera de Campos, que eram operadas pela empresa Edison Chouest Offshore (ECO), diminuindo, com isso, 80% da movimentação portuária do Porto de Imbetiba, o que ajudou a causar mais externalidade negativa na combalida cidade de Macaé, que já vinha sofrendo pelo esvaziamento de empresas do setor petrolífero em seu território.

A PRUMO emitiu um Fato Relevante no dia 22/12/2017, pelo qual anunciou assinatura de um Acordo de Investimento entre a sua subsidiária Gás Natural Comercializadora de Energia Ltda. e a empresa British Petroleum (BP), para a construção de uma usina termelétrica no Complexo Portuário.⁷

A termelétrica terá capacidade de geração de 1.238 MW, o que significa ser de grande porte, e estará viabilizando, no Complexo Portuário, a instalação e operação do terminal Açú Gás Hub, uma instalação de armazenamento e distribuição de gás natural, transportado por navios.

No dia 28/12/2017, o Diário Oficial da União publicou o Decreto que criou a Zona de Processamento de Exportação (ZPE) do Açú, que foi assinado em ato ocorrido no Complexo Portuário no dia anterior, com a presença do Presidente da República (BRASIL, 2018).

⁷ A empresa que será a gestora da Usina Termelétrica será a UTE GNA I Geração de Energia S.A.

Esta ZPE^{8,9} terá 182,2ha e, inicialmente, já conta com uma empresa âncora, denominada Rochas do Açú Ltda., destinada ao beneficiamento e comércio internacional de rochas ornamentais (PRUMO, 2018).

As principais empresas que se instalaram no Complexo Portuário são predominantemente de atuação em nível internacional. São as relacionadas a seguir, com seus países-sede e suas respectivas finalidades de produção ou serviços.

2.1 Empresas por atividade

2.1.1 Empresas de Produtos

- National Oilwell Varco – NOV (EUA) – unidade de produção de tubos flexíveis para apoio à indústria offshore;
- TechnipFMC (Inglaterra) – fábrica de dutos flexíveis, considerada a mais moderna do mundo, visando atender principalmente às demandas das empresas que atuam na produção de petróleo nos campos do pré-sal brasileiro;
- Wärtsilä (Finlândia) – planta de montagem e produção de grupos geradores e propulsores azimutal, oferecendo soluções e serviços nas áreas de energia e propulsão marítima.

2.1.2 Empresas de Serviços

- InterMoor (EUA) – unidade para apoio logístico e serviços especializados à indústria de óleo e gás.
- Edison Chouest Offshore – ECO (EUA) – empresa que opera uma base de apoio logístico às plataformas de petróleo *offshore* das bacias petrolíferas de

⁸ De acordo com o Art. 18, da Lei 11.732/2008, as empresas que atuam numa ZPE deverão auferir e manter, por ano-calendário, receita bruta decorrente de exportação para o exterior de, no mínimo, 80% (oitenta por cento) de sua receita bruta total de venda de bens e serviços.

⁹ O Art. 6º-A, e seus incisos da Lei 11.732/2008, diz que as importações ou as aquisições no mercado interno de bens e serviços por empresa autorizada a operar em ZPE terão suspensão da exigência dos seguintes impostos e contribuições: I - Imposto de Importação; II - Imposto sobre Produtos Industrializados - IPI; III - Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - Cofins; IV - Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social devida pelo Importador de Bens Estrangeiros ou Serviços do Exterior - Cofins-Importação; V - Contribuição para o PIS/Pasep; VI - Contribuição para o PIS/Pasep-Importação; e VII - Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante - AFRMM

Campos e Espírito Santo, e estaleiro de reparos navais.

- Vallourec (França) – base logística destinada ao atendimento das companhias de petróleo que atuam na Bacia de Campos, através da armazenagem e do fornecimento “*just in time*” de tubos e serviços especializados.
- BP Marine (Inglaterra) – possui um centro de abastecimento para atender às demandas de navios dos mais variados portes e atividades.
- AngloAmerican (Inglaterra) – efetua a movimentação de minério de ferro e embarque do mesmo nos navios destinados à exportação do minério e importação de carvão mineral e coque.
- BG Brasil – Consórcio Shell/Prumo (Holanda/Brasil) – utiliza o terminal de petróleo do Porto do Açu para o transporte e a movimentação de um volume médio de até 200.000 barris de petróleo por dia.
- Oil Tanking (Alemanha) – empresa responsável pelo desenvolvimento e gerenciamento das operações de transbordo do Terminal de Petróleo do Porto do Açu.
- DOME – Consórcio Gran IHC/Prumo (Brasil) – unidade de reparos navais de vários tipos de embarcações.
- TRX Investimento Imobiliários S.A. (EUA) – empresa destinada ao desenvolvimento e implantação do Condomínio Logístico e Industrial do Porto do Açu.
- Estação Açu (Brasil) – empresa destinada a operar o Centro de Convivência no Complexo Portuário.
- Açu CondLog (Brasil) – empresa administradora de um Condomínio Logístico com galpões modulares para as indústrias que se instalam no Complexo Portuário.
- Rochas do Açu Ltda. (Brasil) – empresa de beneficiamento e comércio internacional de rochas ornamentais.
- Gás Natural Açu – GNA (Brasil) – empresa que está construindo e irá operar a termelétrica a gás do Complexo Portuário do Açu.
- Port Antwerp International - PAI¹⁰ (Bélgica) – empresa de consultoria para o

¹⁰ O Porto de Antuérpia Internacional (PAI) é uma subsidiária da Autoridade Portuária de Antuérpia. A empresa foi criada para participar e investir em portos em várias partes do mundo, oferecendo seu *know-how* no desenvolvimento de portos e gerenciamento portuário. O Porto de Antuérpia possui

Complexo Portuário do Açú, fornecendo o *know-how* para a instalação de um porto-indústria, baseado no modelo do Porto da Antuérpia, na Bélgica.

2.1.3 Empresas de Construção Civil

- InterRio Incorporadora (Brasil) – empresa que construirá um hotel de 10 andares e 200 quartos no Complexo Portuário.
- Euro Consult Engenharia (Brasil) – empresa que se destina a construir um Centro de Convivência, com restaurantes, farmácias, bancos, escritórios para locação a agentes marítimos e serviços diversos.

2.1.4 Empresas de Exploração e Produção de Petróleo

- Chevron (EUA) – empresa de exploração e produção de petróleo, utiliza 1 (um) berço de atracação da Edison Chouest Offshore, para serviços de armazenamento, manobras de embarcações e fornecimento de água.
- Petrobras (Brasil) – empresa de exploração e produção de petróleo, utiliza 6 (seis) berços de atracação da Edison Chouest Offshore, de forma simultânea, para a retirada de cargas das embarcações de apoio à produção de óleo e gás nas bacias petrolíferas de Campos e do Espírito Santo.

2.2 Os terminais do Complexo Portuário

O Porto do Açú possui, até o presente momento, 3km de cais, com possibilidade de expansão imediata para até 17km. É composto de 2 (dois) terminais. O terminal *offshore*, denominado de T1, fica localizado na ponta e ao longo de uma ponte de 3 km de comprimento. Tem uma profundidade de 25m, possibilitando o atracamento de navios de grande calado.

O terminal T1 possui 2 (dois) *decks* de atracação, sendo um destinado à exportação de minério de ferro e outro para o transbordo de petróleo proveniente dos navios de alívio das plataformas de petróleo. Estes transferem o produto para superpetroleiros que fazem o transporte de exportação do petróleo extraído das plataformas brasileiras.

150km de cais ocupa uma área de 120km² na Bélgica, sendo o 2º maior porto em movimentação de cargas na Europa. Atualmente, mais de 6,4 milhões de toneladas de frete são trocadas anualmente entre o Brasil e o Porto de Antuérpia.

O terminal T2 é do tipo *onshore*, tendo sido escavado¹¹ em terra. É denominado de multicargas, pois sua finalidade é a movimentação de cargas gerais como granéis minerais, agrícolas, fertilizantes, cargas de projetos específicos, contêineres e veículos. (PRUMO, 2017)

Atualmente, o terminal T2 é utilizado para a importação de carvão mineral e coque¹². Exportação de bauxita. Embarque de cargas de tubulações para a indústria do petróleo, produzidas pelas empresas National Oil Vargo (NOV) e TechiphFMC. Apoio logístico às plataformas de petróleo das bacias de Campos e Espírito Santo.

3 Impactos nas receitas do município de São João da Barra

São João da Barra, desde 2008, vem atravessando mudanças econômicas em virtude do fechamento de importante empresas, como a Cia. Açucareira Barcellos, uma importante usina de fabricação de açúcar e álcool, assim como a Fábrica de Tecidos Tecex. Ambas eram empresas que contribuía, de forma significativa, para a economia local, tanto com a arrecadação de impostos como com o emprego de um contingente de trabalhadores, que ficou à mercê da nova dinâmica econômica que se iniciou com a instalação do Complexo Portuário do Açú.

No mesmo ano de 2008, iniciaram-se as obras do Porto do Açú ao mesmo tempo que houve um aumento significativo na arrecadação dos *royalties* de petróleo, pois esta arrecadação anteriormente era como município limítrofe, passando a ser considerado “produtor” com o início de operações de produção de petróleo no mar pela Petrobras dentro das linhas ortogonais e paralelas, que beneficiaram São João da Barra, na bacia petrolífera de Campos.

A tabela 1 demonstra a evolução das receitas municipais no período de 2006 a 2016; mostra, portanto, o comportamento das receitas no período.

Tabela 1 – Evolução das Receitas de *royalties* e outras receitas de São João da Barra (MR\$)

Receitas	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Royalties	54.964	45.949	161.428	168.329	203.028	251.515	233.262	228.789	237.086	159.202	89.976
Outras Receitas	28.328	43.690	36.954	47.974	70.386	87.717	123.667	152.806	188.589	187.538	179.186
Total	83.292	89.639	198.382	216.303	273.414	339.232	356.929	381.595	425.675	346.740	269.162

¹¹ A escavação foi feita em 2012, por um navio de dragagem, que abriu o canal com 14,5m de profundidade, 300m de largura e uma bacia de evolução de 600m. O terminal possui 500m de cais e uma área alfandegada de 163.000m². (PRUMO, 2017)

¹² Os granéis minerais são transportados por cerca de 350km através das rodovias, em carretas com carga de 32 toneladas de minério por viagem, até o terminal MRS Mesquita-Dutra, da empresa MRS Logística, que faz a distribuição do material para empresas cimenteiras e siderúrgicas.

Dependência royalties (%)	66,0	51,3	81,4	77,8	74,3	74,1	65,4	60,0	55,7	45,9	33,4
---------------------------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

Fonte: TCE-RJ, 2017

É possível identificar, na tabela 1, o aumento significativo do recebimento de *royalties* de petróleo a partir de 2008, o que tornou o município altamente dependente desta renda (81,4%). No entanto, com as obras do Porto do Açu, houve um crescimento expressivo de Outras Receitas, que compreendem, entre outras, mas de forma mais expressiva, o Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS), Imposto de Transação de Bens Imóveis (ITBI), Imposto de Renda Pessoa Física (IRPF), assim como as transferências constitucionais, como o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), Fundo de Participação dos Municípios (FPM) e Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA).

Com isso, São João da Barra deixou de ser tão dependente das receitas de *royalties*, que é um tipo de renda de alta volatilidade, como fica demonstrado na mesma tabela, pois, nos anos de 2015 e 2016, houve uma diminuição expressiva desta receita, devido à queda do preço internacional do petróleo, aliada à flutuação do dólar, o que altera sensivelmente este tipo de arrecadação.

A economia de São João da Barra, portanto, só não entrou em colapso graças à arrecadação crescente das rendas oriundas das obras e entrada em operação do Complexo Portuário do Açu. Em 2014, com o início das exportações de minério de ferro e, em 2016, com a entrada em operação das fábricas de tubos da TechnipFMC e da National Oil Vargo (NOV), as receitas cresceram de forma extraordinária.

Entre as receitas que mais evoluíram no período, destaca-se a do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), conforme demonstrado na tabela 2. Entre 2006 e 2017, aumentou 483%. Em 2017, este aumento foi mais significativo, devido à transferência das operações de apoio logístico às plataformas de petróleo da bacia de Campos, que eram feitas no Porto de Imbetiba, em Macaé, e passaram a ser executadas a partir do Porto do Açu, pela empresa Edison Chouest Offshore (ECO).

Tabela 2 – Evolução das Receitas de ICMS (MR\$)

Receitas	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ICMS	12.317	13.341	15.849	15.449	21.222	24.514	26.619	30.867	31.218	29.907	45.494	71.808

Fonte: TCE-RJ, 2017; CMSJB, 2017

A tabela 3 mostra a evolução das receitas próprias do município de São João da Barra, onde se destaca o aumento expressivo de algumas receitas, como o ISS, oriundo, em sua quase totalidade, das obras e a entrada em operação do Complexo Portuário do Açú.

Tabela 3 – Evolução das Receitas Próprias da Prefeitura Municipal de São João da Barra (MR\$)

Receitas	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
IPTU	537	602	1.625	698	756	1.048	1.107	1.073	1.490	1.485	1.293	1.484
IRPF	315	498	728	992	1.309	4.074	5.931	7.635	8.942	10.119	5.668	4.370
ISS	920	1.247	7.264	8.208	9.005	12.720	33.029	57.219	63.743	61.304	43.094	43.094
TAXAS	187	227	244	280	350	288	453	1.390	902	2.084	2.241	2.053
ITBI	85	479	136	200	290	1.642	1.630	1.620	1.029	1.322	2.675	873
TOTAL	2.044	3.053	9.997	10.378	11.710	19.772	42.150	68.937	76.106	76.314	54.971	51.874

Fonte: TCE-RJ, 2017

Em 2016 e 2017, houve uma forte redução de novas obras; no entanto as operações portuárias que geram receitas de ISS se mantiveram constantes. O ISS do Complexo Portuário do Açú é arrecadado via contrato fixo entre a empresa Prumo Logística Global e a Prefeitura Municipal de São João da Barra. Se o ISS anual for igual ou inferior ao valor contratado, paga-se este. Se for superior, o repasse é feito após apuração do valor majorado ao contratado. Isto fez o ISS se manter constante nos dois últimos anos, conforme tabela 3. (PMSJB, 2017)

Outra receita que cresceu de forma expressiva foi o Imposto de Renda Pessoas Físicas (IRPF)¹³. Este tipo de receita é oriundo do recolhimento do imposto de renda, recolhido na fonte, dos servidores públicos municipais. Entre 2006 e 2015, esta receita teve um aumento de 3.112,4%, demonstrando que ocorreu um aumento significativo de servidores públicos municipais, assim como aumento de suas rendas neste período. Nos anos seguintes, com a crise que se abateu em decorrência da queda dos *royalties*, a Prefeitura municipal foi obrigada a diminuir seu efetivo, que era composto de uma grande quantidade de funcionários comissionados.

As obras do Complexo Portuário vêm provocando um efeito multiplicador na economia local. Em visitas à região, é visível a crescente movimentação de alguns

¹³ O IRPF recolhido dos funcionários públicos municipais, tanto servidores diretos como de autarquias e fundações municipais, é um tipo de receita própria exclusiva das Prefeituras Municipais, conforme disposto no inciso I do art. 158 da Constituição Federal.

segmentos, como o comércio de alimentação e o de transportes.

Uma das formas desse efeito multiplicador aparece na economia, são as transações de imóveis, que geram pagamentos do Imposto de Transmissão de Bens Imóveis (ITBI). A evolução destas transações no município, entre 2006 e 2016, foi de 3.047,1%. Em 2017, houve uma queda nestas transações, devido ao atendimento à demanda inicial gerada pelo empreendimento, havendo uma acomodação momentânea no mercado de imóveis.

4 Impactos no emprego formal em São João da Barra

As transformações que as obras e a operação do Complexo Portuário do Açú estão provocando têm seu maior impacto no emprego formal no município de São João da Barra, conforme demonstrado nas tabelas 4 e 5. O emprego formal aumentou gradualmente até 2015. Em 2016, uma crise econômica, juntamente com incertezas sobre o projeto, fez com que o emprego formal diminuísse em quase todas as atividades econômicas, com exceção de Serviços, conforme tabela 4.

Ainda na tabela 4, é mostrada a evolução do emprego formal por atividade econômica. Os dados apontam que a atividade Extrativa Mineral teve aumento significativo a partir de 2013, com as preparações para a entrada em operação do terminal de exportação de minério de ferro no Porto do Açú. Ao final de 2014, houve o primeiro embarque de minério de ferro no navio “*Key Light*”, com aproximadamente 80.000 toneladas. O número de empregos na atividade atinge 214, em 2015. Ao longo de 3 anos, foram embarcadas 37.000.000 toneladas de minério de ferro (PRUMO, 2018). O emprego formal nesta atividade, em 2016 e 2017, ficou em 170 empregados.

Tabela 4 – Número de empregos formais por atividade econômica.

Atividade	ANOS											
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017*
Extrativa mineral	2	4	1	0	0	1	1	6	8	214	170	170
Indústria de Transf.	619	467	466	404	423	473	1.020	970	1.370	1.464	1.339	1.362
Serv. Ind. de Util. Públ	0	0	6	4	3	1	0	5	2	0	1	1
Construção Civil	281	592	1.292	1.590	1.747	2.819	3.133	3.294	2.676	2.068	1.129	1.129
Comércio	471	478	552	579	649	702	692	805	888	945	766	821
Serviços	415	479	608	694	824	1.287	1.270	1.602	1.390	1.921	2.096	2.168
Administração Pública	1.997	2.129	2.211	2.252	3.583	3.001	2.636	3.078	3.970	3.630	2.782	2.782

Agrop. Ex.Veg. C. Pes.	209	211	176	192	168	142	121	131	111	107	79	79
TOTAL	3.994	4.360	5.312	5.715	7.397	8.426	8.873	9.891	10.415	10.449	8.362	8.512

Fonte: RAIS/CAGED, 2017

*Em 2017 os dados são até outubro

A intensificação das obras de construção do porto e de seu quebra mar, assim como a construção do terminal *onshore*, que usaram a tecnologia de caixões de concreto flutuantes preenchidos de areia e tamponados de concreto, fez com que o emprego da Indústria de Transformação aumentasse significativamente a partir de 2012. Com o fim das obras, outros empregos nesta atividade surgiram com a entrada em operação, em 2014, das fábricas da TechnipFMC e da NOV, que produzem tubos flexíveis para a indústria de petróleo.

Fato semelhante ocorreu com o emprego na Construção Civil, que cresceu de forma acentuada, até 2013, devido às obras no Complexo Portuário, decrescendo significativamente em 2016, já que várias obras foram concluídas.

A atividade de Comércio teve seu contingente de trabalhadores acrescidos causado pelo efeito multiplicador das atividades do porto na economia municipal. A atividade de Serviços segue o mesmo efeito, considerando que várias empresas deste setor prestam serviços no Complexo Portuário.

Outro fato que chama a atenção é o crescimento dos empregados da Administração Pública, notadamente empregados pela Prefeitura Municipal, que, por dispor de mais recursos, empregou um maior contingente de pessoal, cuja relação com o aumento de arrecadação do IRPF apresentamos.

No entanto, a tabela 4 chama a atenção para os trabalhadores da atividade de Agropecuária, Extrativismo Vegetal, Caça e Pesca, que tiveram uma redução de 62% no período de 2006 a 2017, demonstrando também que há uma interferência da modernização da economia local, que faz diminuir atividades de um setor que exige mão de obra de baixa qualificação ou, ainda, indica uma fuga de trabalhadores deste ramo para outros que remuneram melhor.

Na tabela 5, está indicada a evolução dos empregos formais em função da escolaridade no período de 2006 a 2017. Nesta tabela, é possível identificar que o Complexo Portuário do Açú altera sensivelmente o quadro do emprego formal em função deste atributo.

Tabela 5 – Número de empregos formais por escolaridade

Escolaridade	ANOS											
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017*
Analfabetos	72	55	41	25	32	38	16	14	11	15	10	10
Até 5º ano incompleto	349	372	334	317	345	365	386	485	474	360	372	373
5º completo fundam.	545	526	530	501	597	555	533	473	357	298	257	266
6º a 9º fundamental	497	597	795	807	1.105	849	763	898	798	797	543	543
Fundamental compl.	686	745	927	980	1.458	1.044	1.099	1.406	1.481	1.482	1.154	1.156
Médio incompleto	207	237	475	526	550	531	498	518	410	379	303	314
Médio completo	1.228	1.324	1.625	1.843	2.335	4.052	4.039	4.504	4.338	4.072	3.517	3.640
Superior incompleto	66	101	134	123	151	116	193	149	167	194	187	188
Superior completo	344	403	451	592	822	868	1.334	1.439	2.273	2.783	1.929	1.932
Mestrado	0	0	0	1	2	7	20	3	103	66	85	85
Doutorado	0	0	0	0	0	1	2	2	3	3	5	5
TOTAL	3.994	4.360	5.312	5.715	7.397	8.426	8.883	9.891	10.415	10.449	8.362	8.512

Fonte: RAIS/CAGED, 2017

*Em 2017, os dados são de até outubro

A queda de empregos no nível de Analfabetos, entre 2006 e 2017, foi de 86%. Este tipo de escolaridade era encontrado, principalmente, na atividade de Agropecuária, Extrativismo Vegetal, Caça e Pesca.

No entanto, nos níveis Fundamental Completo, Médio Completo, Superior Incompleto, Superior Completo, Mestrado e Doutorado, os empregos são crescentes, com flutuações em função de oscilação nas obras e operações portuárias, entre 2015 e 2017.

5 Dificuldades na instalação do Complexo Portuário do Açú

A grande dificuldade que se apresenta ainda para o município de São João da Barra com a construção e operação do Complexo Portuário são os gargalos impostos pela infraestrutura do local. As estradas de rodagem não comportam o fluxo de veículos pesados que circulam para a movimentação das cargas em trânsito, como carvão mineral, coque, bauxita e outras.

Apesar de existirem projetos para uma estrada de ferro para o transporte de grandes quantidades de cargas, ainda não houve o movimento necessário para que a mesma seja colocada em fase de construção.

Outro fator importante é a falta de abastecimento de energia elétrica de forma segura e constante. A maior parte da energia fornecida para as empresas do Porto do Açú são geradas no local a partir de geradores a diesel. A concessionária de energia da região fornece uma pequena parcela da energia necessária para o funcionamento das empresas no local.

Desta forma, torna-se de fundamental importância a construção de uma termelétrica a gás no Complexo Portuário, pois fornecerá a energia necessária para que o empreendimento tenha esse insumo importante para que possa dar o suporte às empresas que necessitam de energia elétrica para seu funcionamento.

Considerações Finais

Pelo exposto, a economia do município de São João da Barra passou por significativas mudanças a partir de 2007, com a decisão de ser instalado no seu território o Complexo Portuário do Açú.

Apesar de ser um município que recebeu, durante um bom tempo, generosas receitas provenientes dos *royalties* de petróleo, tornando-o altamente dependente deste tipo renda, as obras e a entrada de operação do Porto do Açú, com sua extensa retroárea e um Distrito Industrial, com a pretensão dos seus controladores de que se torne um importante porto-indústria no País, vem trazendo receitas crescentes para o município.

No entanto, é possível identificar as mudanças no território e na economia de São João da Barra. A transferência de parte das operações portuárias do Porto de Imbetiba, em Macaé-RJ, para o Porto do Açú, as recentes decisões de instalação de uma ZPE e de termelétricas de grande porte no local demonstram que o Complexo Portuário é um empreendimento voltado para o crescimento.

Outro fator importante é a participação do Porto da Antuérpia como sócio minoritário, mas não só com direito à participação no Conselho de Administração, como também de veto e opção de compra de maior quantidade de ações da empresa Prumo Logística Global. O *know-how* que será fornecido possibilitará que o Complexo Portuário do Açú tenha condições de se tornar um importante porto-indústria nesta nova tipologia portuária no País.

Apesar de se instalar no território de São João da Barra, e estar influenciando a economia local, há críticas quanto ao distanciamento da administração e dos

gestores do Complexo Portuário em relação às administrações da cidade-sede e das cidades circunvizinhas e, portanto, com o local. As dificuldades de comunicação se tornaram maiores, a partir de 2014, após a transferência da gestão do Complexo Portuário, que era efetuada pela empresa brasileira LLX Logística S.A., para os atuais controladores, a Prumo Logística Global, cujos principais acionistas são de outros países.

Para a administração municipal, o grande desafio é o de ter equipe técnica especializada e preparada para lidar com toda uma série de situações que são novas para seu ambiente. Enquanto que as empresas possuem pessoal altamente preparado para as questões legais, tributárias, territoriais e ambientais. Além destas, o município ainda deve lidar com outras questões, como o aumento populacional, a mobilidade urbana, a educação, a saúde, os problemas sociais, etc.

Considerando que os estudos sobre a influência que os portos exercem nos territórios em que se localizam são aspectos relevantes da dinâmica regional, a análise do caso do Porto do Açu indica um meio de pesquisa promissor.

O aumento de receitas do município, a partir do início das obras do Porto do Açu e entrada em operação do mesmo, diminuiu a dependência do município em relação às rendas oriundas dos *royalties* de petróleo, ao mesmo tempo que alterou o perfil do emprego formal por atividade econômica, por conseguinte, do emprego formal por escolaridade no município.

As dificuldades impostas pela carência da necessária infraestrutura para atender ao empreendimento são grandes, mas sanáveis, e, na medida em que o Complexo Portuário cresça, esses gargalos terão que ser solucionados, sendo, portanto, necessária uma atuação efetiva das autoridades públicas, para que não se repitam localmente falhas que são recorrentes em outros portos brasileiros.

A participação da sociedade e da administração municipal pode oferecer condições de criar um ambiente propício para que a instalação do Complexo Portuário do Açu, na medida em que se expande o número de empresas no local, estas possam trazer benefícios para o território e para a cidade, com o mínimo possível de externalidades negativas, considerando ainda que este Complexo Portuário é um equipamento que poderá propiciar, de modo crescente, significativos efeitos multiplicadores na economia da região, em seus vários segmentos.

Referências

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). Resolução nº 814-ANTAQ, de 20/06/2007.

_____. **Sistema portuário do país movimenta 279,3 milhões de toneladas de carga no terceiro trimestre.** Disponível em : <<http://portal.antaq.gov.br/index.php/2017/11/14/sistema-portuario-do-pais-movimenta-2793-milhoes-de-toneladas-no-terceiro-trimestre/>>. Acesso em: 13 jan. 2018.

BRASIL. Lei nº 8.630, de 25/02/1993 (Lei da Modernização dos Portos).

_____. Lei nº 11.732 de 30/06/2008.

_____. Lei nº 12.815 de 05/06/2013.

_____. Câmara dos Deputados. Decreto de 27 de dezembro de 2017 - Cria a Zona de Processamento de Exportação do Açúcar. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/sn/2017/decreto-57753-27-dezem-bro-2017-786030-publicacaooriginal-154651-pe.html>>. Acesso em: 08 jan. 2018.

_____. Ministério do Trabalho (MT). Relação Anual de Informações Sociais (RAIS). Evolução do emprego formal. Disponível em: <http://bi.mte.gov.br/bgcaged/caged_rais_vinculo_id/caged_rais_vinculo_basico_tab.php>. Acesso em: 07 jan. 2018.

_____. Ministério do Trabalho (MT). Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED). Evolução do emprego formal. Disponível em: <http://bi.mte.gov.br/bgcaged/caged_acerto/caged_acerto_basico_tabela.php>. Acesso em: 07 jan. 2018.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Contagem da População.** Disponível em: <ftp://ftp.ibge.gov.br/Censos/Contagem_da_Populacao_1996/DensidadeDemografica/>. Acesso em: 10 dez. 2017.

LLOVERA, Joan Alemany. Por um desenvolvimento sustentável da cidade portuária. In: SILVA, Geraldo; COCCO, Giuseppe. **Cidades e portos: os espaços da globalização.** Rio de Janeiro: Lamparina editora, 1999.

MARONE, Eduardo. et al. **Os portos brasileiros frente à ciência, tecnologia e**

inovação: um novo desafio para a sociedade. Brasília: MCT, 2005.

MATTA, Ludmila Gonçalves da; RANGEL, Hevilmar Carneiro. O Complexo Portuário do Açú e os Desafios para a Educação em São João da Barra. In: SEMINÁRIO DE INTEGRAÇÃO, 16., 2017, Campos dos Goytacazes, RJ. **Anais...** Campos dos Goytacazes: UCAM, 2017.

MONIÉ, Frédéric; VIDAL, Soraia Maria do S.C. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. Revista de Administração Pública, FGV, Rio de Janeiro, n. 40, nov.-dez. 2006.

PIQUET, Rosélia Perissé da Silva; SHIMODA, Eduardo. De braços abertos: as expectativas quanto aos impactos do Porto do Açú. Rio de Janeiro. Revista Política e Planejamento Regional, Rio de Janeiro, v. 1, n.1, p. 121-137, jan. – jun. 2014.

PORTO, Marcos Maia. Desenho Institucional e modelos de gestão portuária: o caso brasileiro. In: SILVA, Geraldo; COCCO, Giuseppe. **Cidades e portos:** os espaços da globalização. Rio de Janeiro: Lamparina, 1999.

PRUMO LOGÍSTICA GLOBAL. **Estrutura societária.** Disponível em: <<http://www.prumologistica.com.br/pt/a-empresa/Paginas/estrutura-de-capital.aspx>>. Acesso em: 15 jan. 2018.

_____. **Fato Relevante.** Disponível em: <file:///C:/Hevilmar/UCAM/Doutorado/Ros%C3%A9lia/Artigo/2017.12.22%20FR_Acordo%20de%20Investimento%20BP%20GNA%20Portugu%C3%AAs.pdf>. Acesso em: 12 jan. 2018.

RIO DE JANEIRO (ESTADO). Decreto Estadual nº 25.455 de 28/06/1999. Rio de Janeiro.

_____. Decreto Estadual nº 40.456 de 22/12/2006. Rio de Janeiro.

_____. Decreto Estadual nº 41.915 de 19/06/2009. Rio de Janeiro.

TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO (TCE-RJ). **Estudos Socioeconômicos dos Municípios do Estado do Rio de Janeiro.** Disponível em: <<http://www.tce.rj.gov.br/>>. Acesso em: 05 jan. 2018.

ZELAYA, Luis Gustavo; MATTOS, Nathalia Oliveira de; CORREIA, Stefano Zelaya;

CORREIA, Maria Fernanda Zelaya. Logística portuária brasileira: sua evolução do setor e perspectivas. In: CONGRESSO NACIONAL DE EXCELÊNCIA EM GESTÃO, 11., 2015, FIRJAN.