



A VOCAÇÃO PORTUÁRIA DE MACAÉ

Gustavo Peretti Wagner¹

1. INTRODUÇÃO

A vocação marítima e portuária de Macaé possui antecedentes que recuam na longa duração do tempo histórico. A região, atualmente ocupada pela cidade de Macaé, figura nos primeiros registros históricos de navegação. Quando as Nações Ibéricas empreenderam as primeiras viagens da Era das Navegações, foram descobertas as rotas marítimas que permitiram o povoamento europeu no Continente americano.

Naquele momento, os cabos de São Tomé e Frio configuraram as principais orientações para as naus que acessavam a metade sul do Continente. As águas protegidas entre os cabos ofereceram abrigo das correntes e marés de tempestade. Ocupando a área central desta costa, Macaé figurou como endereço natural para ancoragem e suprimento das naus que singraram os mares do Norte Fluminense desde o século XVI.

Quando os primeiros europeus desembarcaram no primitivo porto da barra do rio Macaé, em meados do século XVI, depararam-se com os habitantes originais dessas terras. Não por acaso, a aldeia de Tupi de Macaé aí se encontrava. Aproveitando a proteção oferecida pelo Arquipélago de Santana contra os embates das correntes marítimas que incidem entre os cabos de São Tomé e Frio, as populações indígenas puderam estabelecer um modo de vida milenar voltado para a pesca e coleta de moluscos marinhos. Prova material dessa antiguidade são os sambaquis de Imbetiba e Ilha de Santana que juntamente com outra dezena de sítios arqueológicos definem um importante estágio de desenvolvimento tecnológico da pré-história brasileira: a Fase Macaé (cf., PROUS, 1992).

Os Sete Capitães fizeram seu primeiro desembarque no primitivo porto de Macaé em dezembro de 1632 e identificam a localização do núcleo urbano pioneiro da cidade:

(...) no dia 11 chegamos a Macahé pelas oito horas da manhã; aqui desembarcámos e fomos tomar conhecimento d'esta povoação... de choupanas cobertas de palhas se compunha seu arraial; seus habitadores eram mamelucos, porém muito costeados e agradáveis. Esta gente se ocupava da pesca, aonde achámos muitos bagres, que d'elles fizemos mantimento de refresco. Andamos mais para o interior e descobrimos mais uns moradores (GABRIEL; LUZ, 2012. p. 21).

O príncipe da Prússia Maximiliano de Wied-Neuwied, ao visitar Macaé em 1815, oferece um detalhado relato das riquezas naturais, bem como da vocação comercial e marítima da Macaé de então:

A pequena vila de S. João de Macaé se estende entre capoeiras, às margens do rio, que forma, na foz, uma curva em torno de uma ponta saliente de terra. As casas, acachapadas, são, em geral, limpas e bonitas, feitas de barro, de pau a pique, muitas vezes rebocadas a cal e pintadas de branco. Possuem terrenos 'quintais'

cercados de coqueiros, onde se criam cabras, porcos e toda espécie de aves domésticas. Os moradores fazem algum negócio com o produto das plantações, consistente de farinha, feijão, milho, arroz e um pouco de açúcar. Exportam, também, madeiras: daí se verem, geralmente, ancorados, alguns navios costeiros, 'sumacas' ou 'lanchas' (GABRIEL; LUZ, 2012. p. 85).

Nos séculos XVII e XVIII, a indústria canavieira floresceu em grande parte da região litorânea do Sudeste e Nordeste brasileiro. Mais uma vez, foram as águas calmas das enseadas macaenses que permitiram facilidade de escoamento da produção regional.

No século que se seguiu, Macaé foi palco da intensificação da produção cafeeira, sobretudo vinculada às famílias imigrantes europeias assentadas na região serrana. A área urbana protagonizou a emergência das primeiras fábricas, usinas e uma indústria incipiente, cuja demanda condicionou a construção de uma via para escoamento da produção, o Canal Campos-Macaé. Naquele momento, a barra do Rio Macaé representou a principal alternativa de acesso das mercadorias ao mar.

No século XX, a vocação marítima da cidade foi fator primordial para a instalação da base de operações da Petróleo Brasileiro SA, no ano de 1978, a maior empresa brasileira e protagonista no mercado de petróleo mundial. Em seguida instalaram-se inúmeras prestadoras de serviços que atuam principalmente no suprimento dos mais de meio milhão de poços *offshore*, exclusivamente via porto de Imbetiba. A demanda transformou Imbetiba no porto de maior volume de cargas operado pela empresa em todo o território nacional. A partir de então, a economia macaense efervesceu e diversificou, promovendo a cidade à qualidade de polo nacional de desenvolvimento e oportunidades.

Hoje a cidade vive um cenário de intensa agitação frente aos desafios que a própria vocação marítima e portuária impõe à gestão pública. A enorme quantidade de navios de suprimento (*supplyboats*) permanentemente ancorados em frente à barra demonstra a incapacidade do pequeno porto de Imbetiba em suprir a demanda atual. Com a descoberta de novas jazidas nacionais e previsão de ampliação das operações de exploração *offshore* o Município obriga-se à rápida adaptação de sua infraestrutura cumprindo sua vocação histórica, suprimindo com emprego, renda e garantindo um desenvolvimento econômico sustentável e equilibrado a seus cidadãos.

2. UMA NAÇÃO EM BUSCA DE AUTONOMIA

A busca por petróleo em nosso território remonta a concessões outorgadas pelo então Imperador D. Pedro II em 1858, para extração de carvão, turfa e betume na planície do Rio Maraú, em Ilhéus e, em 1867, para pesquisa e lavra de betume na costa do Maranhão, em Barreirinhas e São Luís. Mas a primeira indicação da existência de petróleo no Brasil aconteceu só em 1932 e por acaso. Na realidade, foi a sagacidade do agrônomo e funcionário do estado baiano, Manoel Inácio Bastos que, percebendo que os moradores de Lobato utilizavam uma lama de cor escura como combustível para iluminação no arraial, resolveu analisá-la: estava descoberto o petróleo na Baía de Todos os Santos (GUERRA; GUERRA, 2006; CUNHA, MOURA, 2014).

Daquele momento em diante multiplicaram-se as buscas por todo o território nacional até que Candeias, na Bahia, proveu o primeiro poço com óleo comercializável, o PN-01 (poço nacional 01). A indústria do petróleo entrou definitivamente na agenda do Governo Federal e ganhou os noticiários, ocupando o cotidiano do

brasileiro. Era tempo de soltar as amarras em busca da grande conquista industrial de uma nação.

A década de 1940 é marcada por novas descobertas e uma crescente pressão popular que em 1946 chega a se transformar em um *slogan* "o petróleo é nosso". A demanda por combustíveis fósseis que vitimou os exércitos alemães, tanto na invasão do leste da França quanto na invasão soviética já em fins da II Guerra Mundial, deixaram claro o quão estratégico era o controle sobre as fontes de combustíveis. O petróleo seria a autonomia de uma nação e explorá-lo só poderia ser um esforço de Estado.

Coroando o eferescente momento econômico, o governo brasileiro funda a Petrobras, em 03 de Outubro de 1953, através da qual a União lançava o monopólio não apenas das operações de exploração e produção, como também o restante da cadeia produtiva envolvendo refino e distribuição dos derivados. Como disse Getúlio Vargas em carta ao Congresso, a Petrobras nasceu para ser uma empresa do poço ao posto (VARGAS, 1964).

O intento sempre foi a ancoragem definitiva de uma indústria capaz de diminuir a dependência brasileira das economias hegemônicas e seus interesses, transferindo a atenção e o compromisso para os interesses do cidadão. A carta do presidente Vargas ao Congresso indicando a urgência da criação de uma indústria petrolífera nacional dá a tônica da esperança depositada: "(...) é o petróleo um fator básico para a emancipação econômica e o bem-estar social do nosso povo" (VARGAS, 1964, p. 83).

Na época da criação da Petrobras, 98% das compras externas correspondiam a derivados e só 2% a óleo cru; em 1967, o perfil das importações já se inverte: 8% de derivados e 92% de petróleo bruto (...)" (VARGAS, 1964, p. 82).

As reservas *onshore* nitidamente eram incapazes de prover o petróleo que o Brasil consumia. Se o país realmente pretendia a autonomia de sua produção frente à demanda, seria necessário procurar em outro lugar.

3. O MAR: A FRONTEIRA FINAL

A década de 1960 é marcada pela definição da próxima fronteira exploratória nacional: o mar. Apenas as bacias sedimentares marinhas teriam volume suficiente para suprir a demanda crescente que acompanhava o modelo de desenvolvimento econômico adotado no país. O intuito era antecipar a inevitável dependência externa do fornecimento de combustíveis. No ano de 1966, a Petrobras construiu a primeira plataforma de perfuração *offshore* que operou em lâmina d'água de 30m na costa do Espírito Santo. Sem os resultados esperados, avançou sobre a costa do Sergipe onde o campo de Guaricema garantiu o sucesso e impulsionou a continuidade da campanha marítima brasileira (CUNHA; MOURA, 2014).

Enquanto a Guerra Fria direcionava os interesses das grandes potências para o horizonte espacial com as expedições de *Gagarin* e *Armstrong* na década de 1960, o Brasil mergulhava em busca da tão sonhada autonomia energética nacional, batizando um verdadeiro "cardume" de campos exploratórios e instalando um arsenal de equipamentos com investimentos que vêm garantindo emprego e renda para milhões de brasileiros até os dias atuais.

A pesquisa em reservatórios marinhos desloca-se, então, em direção ao sul, aproximando-se dos

grandes centros consumidores da Região Sudeste. Foi a Bacia de Campos, na costa do estado do Rio de Janeiro, em que foram descobertos os primeiros grandes campos do Brasil: Namorado e Enchova (1975). Seguiram-se Pargo e Badejo naquele mesmo ano, Linguado, Bicuda e Corvina nos três anos subsequentes.

Acompanhando as descobertas, seguiram-se os desafios: a adoção de um inédito sistema flutuante de produção, perfuração em lâminas d'água superiores a 40m, tudo em um curto espaço de tempo, pois o Brasil continuava com uma balança comercial desfavorável, dependendo cada vez mais da importação, tanto do óleo bruto quanto dos derivados. Em 1977, entra em produção o campo de Enchova, em uma lâmina de 124m, inaugurando a extração na Bacia de Campos e coroando um capítulo de extrema ousadia da indústria nacional.

Passados 40 anos de exploração e produção na mais importante bacia petrolífera da história do Brasil, a Bacia de Campos abrange hoje 711 poços, 868 árvores de natal, 78 *manifolds*, quilômetros de *risers* e tubos de escoamento, bem como 13.842 km de dutos submarinos, equipamentos estes instalados através de investimentos bilionários que fomentaram uma longa cadeia produtiva industrial e empregaram milhões de brasileiros (PNG, 2017-2021). Trata-se de um colosso que, apesar de 40 anos de exploração, teve suas reservas e magnitude apenas arranhadas.

4. IMBETIBA: O PORTO QUE FALTAVA

A exploração marítima do petróleo nacional dependia então de um ponto de apoio terrestre capaz de ligar as soluções e insumos vindos de terra com as demandas e desafios em mar.

A escolha do local dependia necessariamente da proximidade do mesmo aos campos em exploração e, ao mesmo tempo, de um ambiente costeiro abrigado em uma região marcada por uma geografia acidentada com duas significativas projeções na linha de costa. O suave embaçamento caracterizado pela região de Macaé, situada entre o promontório de Cabo Frio e a projeção do Cabo de São Tomé, constituiu-se em situação locacional ideal.

A praia de Imbetiba, até então utilizada para banhos e lazer macaenses, passou a ser alvo de visitas técnicas e vistorias de engenheiros "estrangeiros" contratados pelo Governo Federal, que logo instalaram escritório nas dependências da antiga rede ferroviária e, em 1977, iniciaram as obras do terminal portuário de Imbetiba. Em dois anos estava entregue o terminal.

Os 40 anos que se seguiram foram marcados pelo protagonismo ímpar daquele porto e o suprimento das necessidades e desafios que marcavam a fronteira marítima do petróleo brasileiro. A partir de Imbetiba, os mais de 500 poços perfurados em 4 décadas de operações na Bacia de Campos foram supridos. As plataformas foram abastecidas e Imbetiba passou de "balneário da Princesinha do Atlântico" a "Porto do Petróleo Nacional", no qual foram depositadas todas as esperanças de autonomia e grandeza de uma nação.

5. O NOVO TERMINAL PORTUÁRIO DE MACAÉ: OS DESAFIOS DE UMA CIDADE EM UM CENÁRIO DE CRISE

Desde 1993, o Brasil vem propondo alterações legais em sua estrutura organizacional portuária no intuito de promover a competitividade entre os portos com vistas à redução de custos operacionais e,

consequentemente, o aumento da utilização do modal. A Lei Nacional 8.630/1993 é considerada marco na abertura do setor e consolidação de um processo irreversível de desoneração do Estado e atração de capital privado para toda a cadeia produtiva do setor. Surge então a figura do operador portuário enquanto ente privado, muito embora a infraestrutura ainda fosse exclusivamente pública.

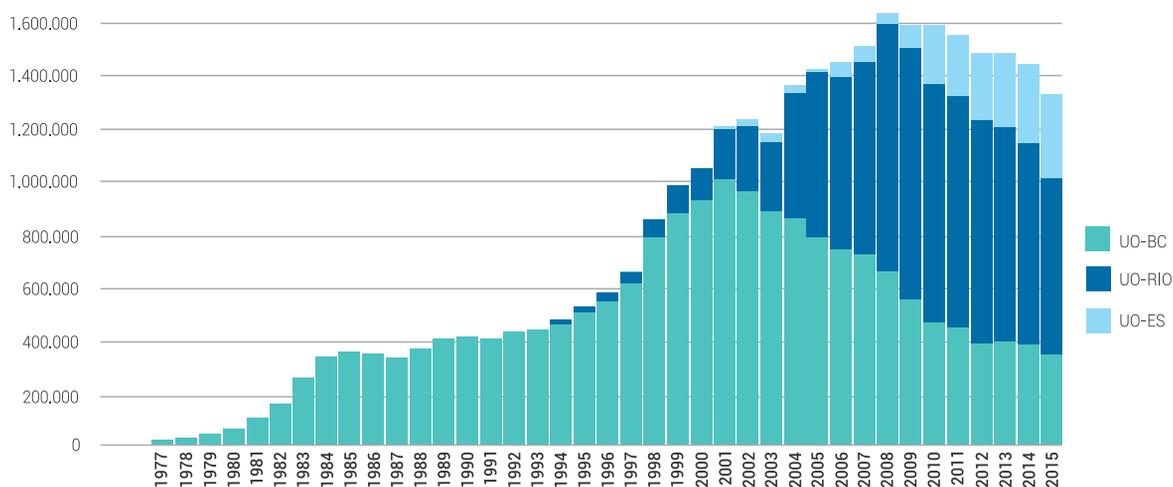
Exatos 20 anos mais tarde, a Lei Nacional 12.815/2013, conhecida como a nova lei dos portos, permite definitivamente que os operadores portuários carreguem, descarreguem e transportem cargas de qualquer cliente, público ou privado, operando estes em portos públicos ou exclusivamente privados. A figura dos TUPs - terminais de uso privado - surge como equipamento logístico capaz de otimizar o setor e dinamizar o mercado atrelado ao modal.

Não por acaso aquele foi o ano em que surge em Macaé a expectativa por um novo porto, agora privado, capaz de suprir as demandas da operação *offshore* da Bacia de Campos em complementaridade ao histórico e sobrecarregado porto de Imbetiba³.

A confirmação de reservas petrolíferas de potencial extremamente elevado no pré-sal brasileiro em 2006, com a descoberta de petróleo no bloco de Tupi, hoje campo de Lula, abriu perspectivas inimagináveis para a indústria de petróleo do país. Abaixo de uma extensa camada de sal em bacias sedimentares que vão da costa do Espírito Santo a São Paulo, encontra-se um reservatório com gigantesco potencial recuperável principalmente nas Bacias de Campos e Santos, da ordem de 76 bilhões de barris (PEDROSA; CORREA, 2016). As tentativas mais modernas de mensuração do óleo associado (ainda não confirmado) apontam para volumes da ordem de 119 bilhões de barris adicionais (com margem de segurança de 90%) e 216 bilhões de barris (com grau de segurança de 10%) (SAUER; RODRIGUES, 2016). Trata-se de um incremento significativo na demanda de serviços para desenvolvimento daqueles campos de alta produtividade, elevando a necessidade de infraestrutura portuária e níveis jamais experimentados.

Naquele momento, a Bacia de Campos vinha de um histórico recente de produtividade extraordinária, batendo metas ano a ano variando entre suas unidades operacionais o protagonismo do sucesso. O Gráfico 1, que segue, ilustra claramente o momento ímpar vivenciado.

Gráfico 1 - Série histórica da produção na Bacia de Campos entre 1977 e 2016 (PNG 2017-2021)



Fonte: Petrobras, Plano de Negócios e Gestão, 2017-2021.

Foi neste espírito que a cidade de Macaé iniciou o ano de 2014: produtiva, com economia aquecida e ânimos efervescentes. As receitas municipais⁴ permitiam a plena manutenção dos serviços públicos sem prejuízo à modernização da infraestrutura pública e a requalificação da cidade caminhava a passos largos. A ampliação da infraestrutura para um novo ciclo de crescimento era cada vez mais necessária e um novo terminal portuário encaixava-se perfeitamente naquele momento.

Na virada de 2014 para 2015, entre os festejos de final de ano, o mercado internacional de petróleo colapsa. Em meio às disputas geopolíticas envolvendo índices elevados de reservas mundiais, queda vertiginosa do preço do barril e a viabilização do óleo de xisto nos EUA, o Brasil mergulha em profunda crise política que acaba deflagrando a crise institucional da petroleira brasileira: Macaé submerge na pior crise econômica já vivida. Os setores historicamente aquecidos como comércio, construção civil, intermediação imobiliária e, naturalmente, a prestação de serviços *offshore* experimentam retrações jamais vistas. A subtração de 41 mil postos de trabalho, entre 2014 e 2017, deixa claro o impacto no cotidiano da cidade. Restaurantes, bares, hotéis, experimentam a retração de até 70% de suas receitas.

Com capacidade de investimento reduzida, a Petrobras passou imediatamente à redução dos contratos. As multinacionais prestadoras de serviços espelharam a estratégia cautelosa de sua contratante: naturalmente, o novo terminal portuário de Macaé teria que esperar.

O ano de 2015 marcou a cidade de forma indelével, como se a "ferro e fogo". A apreensão espalhou-se rapidamente e a crise passou a ser tema insubstituível no cotidiano dos cidadãos. A demanda sobre os serviços públicos cresceu. Agora, sem plano de saúde corporativo, as famílias buscavam as unidades de saúde públicas. No ano de 2016 a rede de ensino municipal recebeu o acréscimo de 9 mil alunos oriundos da rede privada. O órgão público foi pressionado como nunca havia sido em Macaé.

Mas qual a perspectiva de reação? De onde sairia a solução para crise? Onde erramos? A busca dessas respostas passou a ser foco dos noticiários nacionais e nela estava o espírito combativo que tomava as principais instituições do setor, mantinham uma agenda constante de debates e, por vezes, embates, na busca da superação do momento.

Logo identificou-se que a ausência de um calendário regular de leilões de novos blocos exploratórios engessava a dinâmica de contratos e demandas para as fases de exploração e desenvolvimento de produção⁶, fases em que são necessários os maiores investimentos. Da mesma forma, ficou clara a necessidade da multiplicação dos contratantes impedindo que uma crise institucional, como a que se vivia naquele momento na petroleira nacional, estagnasse toda a indústria do país. O conceito monopolista da exclusividade de operação que impulsionou a campanha "o petróleo é nosso", tão importante na Era Vargas, agora produzia efeito constritor na indústria que representou 16% do PIB do país.

A solução era: desobrigar a Petrobras de participar com pelo menos 30% de todas as operações em cada poço do pré-sal⁷ permitindo a entrada de capital estrangeiro através de suas multinacionais, para que participassem do financiamento da retomada no setor. A proposta de solução virou celeuma nacional e a flexibilização do marco regulatório do pré-sal virou noticiário no país todo.

Naquele contexto, a 8ª edição da *Brasil Offshore* (2015), maior feira de negócios do setor de óleo e gás do continente e a segunda maior do mundo, consistia em palco ímpar para os debates e, se possível, para apresentação de algum alento. A cerimônia de lançamento da feira contou com a presença do Senador José

Serra (PSDB), que tinha em Macaé seu laboratório para a criação do PLS 131/2015⁸. Quebra do marco regulatório do pré-sal, operador único, calendário regular de leilões de áreas exploratórias ditavam a tônica das agendas técnicas em seminários e a apreensão era sentida nos salões e estandes, tal era o cenário. A trama consistia em lançar as bases e conquistar apoio parlamentar para aprovar o projeto de lei PLS 131/2015 de autoria do Senador José Serra, que distensionaria o mercado. O enredo estendeu-se por um ano de intensos embates em Brasília. Em Macaé, a crise não promoveu pausa para discussão.

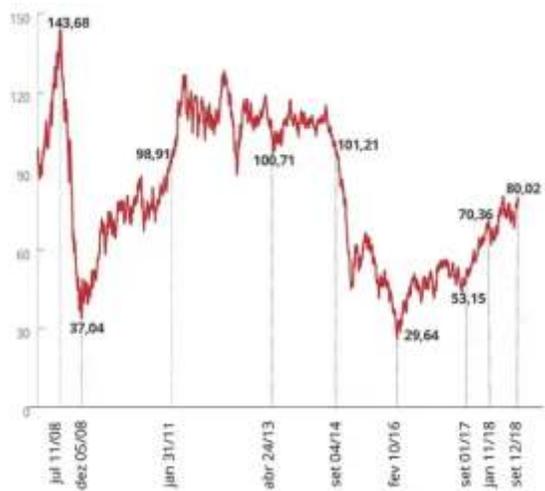
A cidade convivia com o fechamento de comércios, restaurantes tradicionais, grandes bandeiras hoteleiras e de grandes prestadoras de serviços do petróleo deram lugar a placas de corretoras imobiliárias: "aluga-se", "vende-se". Como se diz em Macaé: "2015 foi o ano da quebradeira".

Sem uma perspectiva clara de uma pauta positiva que desonerasse o setor, garantisse investimentos e promovesse segurança jurídica para os investidores, a cidade moveu-se na direção contrária aos discursos "receitistas" e lançou mão à redução do "custo Macaé", já que o "custo Brasil" não apresentava expectativa de redução. Ainda em 2015, o município lançou um pacote de benefícios tributários reduzindo as alíquotas daquelas receitas que lhe cabiam: ISS e IPTU. Fez-se o que estava ao alcance. A LCM 247/2015 de 26 de novembro reduziu ao piso nacional as principais alíquotas de ISS para os códigos de serviços do petróleo e promoveu isenção de IPTU para as empresas âncoras do setor, responsáveis pelos grandes volumes de contratos, empregos e, conseqüentemente, renda para o cidadão que conviva com o paulatino crescimento dos índices de desemprego. A iniciativa foi muito bem recebida pelo mercado e o objetivo de frear o êxodo das bandeiras que tracionam a economia local foi contemplado.

A entrada de 2016 não apresentava nenhuma mudança significativa na política nacional de óleo e gás e a economia local continuava em retração. A queda vertiginosa no preço do barril levou setores da sociedade a considerar o pré-sal inviável, argumentando que o alto custo para extração tornaria a operação deficitária. Uma análise rápida da flutuação do preço internacional do barril, apresentada no Gráfico 2, permite observar o quão elástica e dinâmica foram as variações do mercado. As incertezas e inseguranças decorrentes transformaram-se em crítica ao modelo econômico exclusivista decorrente do petróleo e a sociedade passou a cobrar alternativas.

Naquele espírito, o município criou uma comissão de diversificação da economia local. O decreto municipal 54/2016, de 27 de abril, reuniu as secretarias titãs (com maior responsabilidade nas ações concernentes ao tema) que, lideradas pela Secretaria de Desenvolvimento Econômico, criariam uma proposta de diversificação da matriz econômica. O relatório entregue sistematizou as ações básicas para fomento de três pilares de diversificação, partindo dos ativos identificados: conhecimento, turismo e logística. O desenvolvimento desses potenciais fomenta cadeias

Gráfico 2- Variação estimada do preço internacional do barril de petróleo durante os anos de crise



Fonte: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2018/09/24/Petroleo-sobe-para-quase-us-81-nivel-mais-alto-em-4-anos.ghtml>

produtivas alternativas: complementares, não substitutivas ao óleo e gás.

Em 29 de novembro de 2016, foi finalmente promulgada a Lei Nacional 13.365, que ficou conhecida como o novo marco regulatório do pré-sal. Como um desfibrilador, reanimou o mercado que imediatamente passou ao redimensionamento de seus orçamentos e recursos humanos para a retomada dos investimentos. O MME¹⁰ sinalizou a retomada do calendário de leilões, agora sob o novo regime de partilha, e a ANP¹¹ promoveu, entre 2017 e 2018, uma sequência de leilões de novas áreas exploratórias tanto no pré-sal quanto no pós-sal, conforme ilustra a Tabela 1, que segue.

Tabela 1 - Blocos exploratórios arrematados nos leilões, a saber: 14ª e 15ª rodadas do pós-sal e 2ª, 3ª, 4ª e 5ª rodadas do pré-sal

BACIA	BLOCO	EMPRESA / CONSÓRCIO VENCEDOR	BÔNUS DE ASSINATURA (R\$)	EXCEDENTE EM ÓLEO OFERTADO	REGIME EXPLORATÓRIO
Campos	-	Exxon Mobil (50%) Petrobras (50%)	3.655.316.105,76	-	Concessão
Campos	C-M-657	Petrobras (30%) Equinor (30%) Exxon Mobil (40%)	2.128.500.000,00	-	Concessão
Campos	C-M-709	Petrobras (40%) Equinor (20%) Exxon Mobil (40%)	1.500.000.000,00	-	Concessão
Campos	C-M-753	QPI (30%) Exxon Mobil (40%) Petrobras (30%)	330.000.000,00	-	Concessão
Campos	C-M-789	QPI (30%) Exxon Mobil (40%) Petrobras (30%)	2.824.000.000,06	-	Concessão
Campos	C-M-821	Repsol (40%) Wintershall (20%) Chevron (40%)	51.770.822,13	-	Concessão
Campos	C-M-823	Repsol (40%) Wintershall (20%) Chevron (40%)	40.080.826,13	-	Concessão
Campos	C-M-791	Shell (40%) Petrogal (20%) Chevron (40%)	551.100.197,94	-	Concessão
Campos	C-M-755	BP Energy (60%) Equinor (40%)	43.361.000,00	-	Concessão
Campos	C-M-793	BP Energy (60%) Equinor (40%)	43.361.000,00	-	Concessão
Campos	Alto de Cabo Frio Oeste	Shell (55%) Petroleum (20%) QPI Brasil (25%)	-	22,87%	Partilha de Produção
Campos	Alto de Cabo Frio Central	Petrobras (50%) BP Energy (50%)	-	75,8%	Partilha de Produção
Campos	Dois Irmãos	Petrobras (45%) Equinor (25%) Exxon Mobil (30%)	-	16,43%	Partilha de Produção
Campos	Sudoeste Tartaruga Verde	Petrobras (100%)	-	10,01%	Partilha de Produção

Fonte: Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Trabalho e Renda de Macaé.

O sucesso dos leilões passou sobremaneira pelo sucesso da Bacia de Campos. O potencial produtivo já instalado em terra e mar ditaram a tônica dos investimentos, e os blocos mais concorridos pelos investidores concentraram-se entre sul do Espírito Santo e a Baía da Guanabara, na região central do Rio de Janeiro. Os lances bilionários pelos blocos tornaram pública a região de interesse dos investidores e renovaram o ânimo ao mercado de óleo e gás local.

Passados dois anos do início da crise, a 9ª edição da *Brasil Offshore* (2017) imbuía-se de espírito renovador: a palavra de ordem era “retomada”. Contudo, o PNG 2017-2021 da Petrobras trazia uma expectativa de 40 bilhões de dólares de receita à empresa em programas de parcerias e desinvestimento. Trata-se, de forma simplificada, de transferência de ativos a operadores parceiros e até abandono de poços já maduros e menos produtivos após décadas de produção. Este foi o momento em que a reativação de campos maduros tornou-se tema central na agenda técnica e política para óleo e gás.

Munido das experiências de sucesso em reativação de campos maduros tanto no mar do norte, quanto nos vizinhos latino americanos, como Equador e Colômbia, a defesa do protagonismo na história do petróleo com a campanha “*Bacia de Campos é Preciso Investir*”, passou ao apelo popular e logo ganhou uma *hashtag* tomando conta das redes sociais e até os vidros dos automóveis da cidade. A luta era pelo investimento em produção na já madura Bacia de Campos, a senhora de todas as bacias petrolíferas brasileiras, na qual a autonomia da produção de petróleo nacional foi conquistada, pela qual o Brasil se tornou líder mundial em tecnologia para operação em águas profundas, da qual saíram já 84% do abastecimento anual de petróleo do nosso mercado, na qual milhares de trabalhadores atuaram e da qual milhares de famílias viveram.

Mas como atrair os interesses de parceiros operacionais a campos maduros com cada vez mais baixos índices de retorno? As curvas de produção em campos maduros são inexoravelmente descendentes e para retardá-las só há um meio: modernização tecnológica e operacional. Mas como viabilizar mais investimento em campos cada vez menos rentáveis?

Foi com este espírito que uma nova campanha surgiu: “menos *royalties*, mais empregos”. A campanha em defesa do emprego e renda emerge na cidade. A premissa técnica era aproveitar uma previsão legal contida no artigo 47, § 1º da Lei Nacional 9.478/1997, lei que institui a política de *royalties* e participações governamentais, onde a redução de 10% para até 5% nos repasses dos produtores ao estado seria permitida, tendo em vista o risco geológico e/ou a expectativa de produção. A proposta consistia especificamente em redução dos *royalties* incidentes sobre a produção incremental decorrente dos novos investimentos em campos maduros. Para as operações já estabelecidas nos campos em operação não há previsão legal de redução dos repasses. Apesar da celeuma criada em parte dos municípios que compunham a OMPETRO, a ANP aquiesceu à proposta sendo endossada pela própria Petrobras. Registra-se aqui que em 27 de julho de 2017 o CNPE¹² publicou, no Diário Oficial da União, a Resolução nº 17, elaborada em 6 de junho do mesmo ano. Os resultados se materializaram na abertura dos campos maduros aos parceiros interessados e, recentemente, em 28 de novembro de 2018, a Petrobras anunciou a formalização da parceria com a operadora Perenco, transferindo seus ativos no histórico campo de Pargo (1975) para a Franco-Britânica¹³.

Nesse espírito de retomada, o tema do novo terminal portuário de Macaé ressurgiu. Com ele ressurgem grandes expectativas, uma vez que o projeto ganhou proporções para muito além de um terminal de operação de *supplyboats*.

O novo terminal portuário de Macaé é uma obra estritamente privada destinada a atender as demandas por logística e infraestrutura da maior bacia petrolífera do Brasil. Não se trata de explicitar aqui os aspectos construtivos do projeto. Interessa-nos menos a engenharia envolvida e mais os respectivos efeitos na cidade.

O projeto prevê para além de um porto com berços de atracação, uma unidade de processamento de gás natural, um terminal de combustíveis, uma unidade fabril de solventes e hidrocarbonetos e ainda um conjunto de termoeletricas para destinação do gás advindo da produção dos campos de petróleo. Os investimentos estimados são da ordem de 7,5 bilhões de dólares com capacidade de geração de cerca de 20 mil empregos na cidade. Consiste em uma obra de exceção capaz de impulsionar a demografia da cidade e dinamizar a economia.

Os próximos anos serão anos de retomada de crescimento e desenvolvimento econômico para toda a região norte fluminense. Os grandes projetos de infraestrutura ancorarão a longa cadeia de fornecimento das operações do petróleo e, agora, gás, oportunizando emprego e renda para a população. Contudo, o desenvolvimento econômico precisa ser acompanhado pelo desenvolvimento humano. O desenvolvimento econômico precisa ser acompanhado pelo desenvolvimento social e aí reside o grande desafio do poder público: a criação de políticas inclusivas que permitam os desenvolvimentos concomitantes, para que além de uma cidade rica financeiramente, tenhamos uma cidade rica em conhecimento. Para que além de uma cidade rica financeiramente, tenhamos uma cidade com atendimento isonômico para a população e garantia de acesso à saúde e à educação com qualidade. Resta aos gestores públicos arregaçarem as mangas e trabalharem diuturna e comprometidamente para que a população faça parte desse novo ciclo de crescimento.



NOTAS

¹ Departamento de Antropologia e Arqueologia, Instituto de Ciências Humanas, Universidade Federal de Pelotas. (UFPe). Historiador e Arqueólogo com Doutorado em História (PUCRS), Pós-doutorado em Arqueologia (PUCRS), Pós-doutorado em Antropologia (UFBA). Endereço Institucional: PPGCIAC/NUPEM, Rua Cel. Alberto Rosa, Campus Porto, 154 - Porto, Pelotas - RS, 96010-770. Email: gustavo.wagner@ufpel.edu.br

² Trabalho escrito no período em que ocupava o cargo de Secretário Municipal de Desenvolvimento Econômico, Trabalho e Renda de Macaé. Atualmente, professor do Instituto de Ciências Humanas na Universidade Federal de Pelotas.

³ O porto de Imbetiba conta com três píeres, 6 berços de atracação de 90 m de comprimento cada e opera especificamente para *supply*, com capacidade de 449 atracações/mês.

⁴ As questões concernentes aos repasses governamentais em *royalties* pela produção de petróleo serão tratados em outro capítulo deste livro.

⁵ O período de vida de um campo ou poço passa basicamente por quatro fases: exploração que pode durar de 2 a 10 anos, desenvolvimento da produção que pode levar de 3 a 10 anos, produção que pode levar de 20 a 50 anos e o descomissionamento que pode levar de 3 a 10 anos.

⁷ O modelo de concessão é aquele em que o concessionário assume todos os riscos e investimentos de exploração e produção, sendo ele o responsável pelas participações governamentais e impostos. Neste modelo o petróleo extraído do poço pertence exclusivamente ao concessionário. O modelo de partilha de produção é aquele em que uma companhia ou consórcio repassa à União parte do volume de óleo produzido. Os custos operacionais são de responsabilidade do explorador que será ressarcido com parte do óleo produzido até atingir as despesas de custeio. O óleo excedente é partilhado entre união e explorador conforme percentuais definidos no momento do leilão.

⁸ O PLS 131/2015 versa sobre a retirada da obrigatoriedade da Petrobras ser a operadora única dos blocos do pré-sal e de ter pelo menos 30% de participação financeira nos consórcios.

⁹ Gráfico apresentando o a variação estimada do preço internacional do barril de petróleo durante os anos de crise. Fonte: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2018/09/24/petroleo-sobe-para-quase-us-81-nivel-mais-alto-em-4-anos.ghtml> Acesso em: 11 dez. 2018.

¹⁰ MME: Ministério de Minas e Energia.

¹¹ ANP: Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis.

¹² CNPE: Conselho Nacional de Políticas Energéticas.

¹³ <https://g1.globo.com/economia/noticia/2018/11/28/petrobras-vende-fatia-em-campos-no-rj-e-no-rn-por-us-823-milhoes.ghtml>

REFERÊNCIAS

CUNHA, J.; MOURA, C. *Em Busca do Ouro Negro*. São Paulo: Dórea Books and Art, 2014: 140p.

GABRIEL, A. H. D.; LUZ, G. (Orgs.) *Roteiro dos Sete Capitães Documentos e Ensaios*. Macaé: FUNEMAC Livros, 2012. 150p.

GARCIA, E. *A Petrobras na Amazônia, a História da Pesquisa de Combustíveis Fósseis*. Manaus: Norma, 2008. 130p.

GUERRA, A.; GUERRA, A. J. *Novo Dicionário Geológico-Geomorfológico*. 5.ed. Rio de Janeiro: Bertrand, 2006. 648p. Disponível em <https://g1.globo.com/economia/noticia/2018/11/28/petrobras-vende-fatia-em-campos-no-rj-e-no-rn-por-us-823-milhoes.ghtml>. Acesso em 28 de fevereiro de 2019.

<https://g1.globo.com/economia/noticia/2018/09/24/petroleo-sobe-para-quase-us-81-nivel-mais-alto-em-4-anos.ghtml>. Acesso em 28 de fevereiro de 2019.

MEIRELLES, Ricardo. *Macaé Portuária, a Luta de uma Cidade por um Porto*. Rio de Janeiro: Íris, 2018. 74p.

PEDROSA, O.; CORRÊA, A. A Crise do Petróleo e os Desafios do Pré-Sal IN: *Caderno FGV Energia (Opinião)*, Rio de Janeiro, FGV, 2016. 14p.)

PROUS, A. *Arqueologia Brasileira*. Brasília: UNB, 1992. 605p.

PETROBRAS. *Plano de Negócios e Gestão 2017-2021*. Rio de Janeiro: Petrobras, 2016. 68p.

SAUER, I. L.; RODRIGUES, L. A. Pré-sal e Petrobras Além dos Discursos e Mitos Disputas, Riscos e Desafios. IN: *Estudos Avançados*, 30 (88), São Paulo, 2016, 185-229pp.

SUGUIO, K. *Dicionário de Geologia Marinha*. São Paulo: T.A. Queiróz, 1992. 171p.

VARGAS, G. *A Política Nacionalista do Petróleo no Brasil*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1964. 156p.