



Eixo Temático 3 – Indústria e Infraestrutura no litoral: contextos e conflitos

As políticas do Estado e as políticas das empresas: o caso do circuito espacial de produção de embarcações em Niterói e São Gonçalo

Maíra Neves de Azevedo

Mestranda em Geografia pela UFRJ

maira.neves.azevedo@gmail.com

Resumo

A presente pesquisa visa analisar o papel das cidades de Niterói e São Gonçalo, localizadas no Estado do Rio de Janeiro, no circuito espacial de produção de embarcações. Busca-se compreender as dimensões produtiva, geográfica e institucional do circuito, quais seriam seus principais atores e quais normas o organiza. Com uma pesquisa preliminar constatamos que os estabelecimentos ligados à indústria naval em Niterói e São Gonçalo remontam ao período colonial e a primeira república. Entre 1940 e 1970 o Estado se fortalece como grande impulsionador para a ampliação da frota nacional de navios mercantes, chegando a seu apogeu entre 1970 e 1980, quando a indústria naval brasileira passou a ser considerada a segunda maior do mundo, com mais da metade dos trabalhadores do ramo concentrados nos dois municípios. Após um grande período de crise e quase extinção de estaleiros nos municípios entre os anos 1980 e 1990, no início dos anos 2000 observa-se os primeiros sinais de retomada dos estímulos do governo federal para a indústria naval. Ao longo da referida década foram lançados diversos programas para a revitalização do ramo no Brasil voltando-se principalmente para a exploração de petróleo *offshore*, cita-se o Promef. Percebe-se que o Estado exerce o papel de agente central para impulsionar o circuito espacial de produção de embarcações no Brasil. Se essa dependência traz grande demanda para a produção de navios, atualmente essa posição causa uma das maiores crises já vistas no ramo. Torna-se, portanto, essencial analisar os desafios apresentados ao circuito e as consequências para a população em decorrência dessas oscilações recorrentes.

Introdução

Desde que as sociedades humanas se sedentarizaram e criaram excedentes de produção, houve um maior imperativo para a circulação de mercadorias. Com a necessidade de ligações mais rápidas, iniciaram a construir barcos e navios que conseguiam tornar a ligação entre os mais distintos lugares mais rápida e com maior capacidade de armazenagem de mercadoria. Ao longo dos séculos as principais áreas de produção mundial de embarcações mudaram, passando pela Ásia, pela América e pela

Eixo Temático 3 – Indústria e Infraestrutura no litoral: contextos e conflitos

Europa. Nos dias de hoje, a principal área produtora de embarcações é a Ásia, em especial a China, a Coreia do Sul e o Japão os quais em 2014 concentravam aproximadamente 80% da produção de navios de todo o mundo. Apesar de quase extinta ao longo dos anos 1990, os mesmos dados de 2014 mostram que o Brasil figurava em quarto lugar na produção mundial de embarcações, com a construção de cerca de 144 navios ao ano (AGÊNCIA PETROBRAS, 2014).

A causa da retomada do crescimento encontra-se, sobretudo, no lançamento de inúmeros programas pelo Governo Federal para a retomada do setor no Brasil, o qual passou a se voltar quase exclusivamente para a exploração de petróleo *offshore*. Para ilustrar a retomada, segundo dados da Relação Anual de Informações Sociais¹ (RAIS), a indústria de confecção e reparação de embarcações e estruturas flutuantes do Brasil possuía 285 estabelecimentos e 10.746 vínculos empregatícios em 2002, doze anos depois esses dados já chegavam aos 673 estabelecimentos e 67.260 vínculos. A especificidade do circuito no Brasil faz com que a Petrobras seja praticamente a única cliente dos estaleiros, e conseqüentemente, se por um período a dependência da indústria do petróleo gerou grande demanda para a produção de navios, após o ano de 2015 uma grande crise institucional e a desvalorização do barril começaram a causar uma das maiores crises já vistas no ramo, o que faz com que atualmente seja incerto o futuro dos estaleiros no Brasil.

Com o intuito de analisarmos a forma espacial gerada pela produção, distribuição e consumo de barcos e navios utilizaremos o conceito de circuito espacial de produção, o qual abarca as diversas etapas do processo produtivo desempenhadas por empresas de diversos tamanhos (SANTOS, 2012). Para compreender de forma mais concreta como o circuito espacial de produção de embarcações se realiza no território nacional, escolhemos como recorte espacial da pesquisa os municípios de Niterói e São Gonçalo, os quais são conurbados e se localizam na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. No atual contexto da fabricação de embarcações para a indústria do petróleo, a escolha dos municípios justifica-se pela estratégia que eles apresentam devido, dentre outras coisas, à relativa proximidade de Campos dos Goytacazes e Macaé – principais

¹ Utilizamos a divisão CNAE 95 para a definição de todas as estatísticas da RAIS.

Eixo Temático 3 – Indústria e Infraestrutura no litoral: contextos e conflitos

centros de atuação da Petrobras - e da cidade do Rio de Janeiro – centro de comando e decisão do circuito espacial de petróleo e gás (BINSZTOK, 2012).

É preciso enfatizar que a presente pesquisa se apresenta relevante no âmbito da Geografia Econômica, pois por meio dela podemos compreender a relevância do conceito de circuito espacial de produção para analisar as novas dinâmicas trazidas pela globalização, em que a concorrência atinge um nível mundial com imposições e exigências dos mais diversos clientes. Nesse trabalho buscamos responder algumas questões centrais encontradas ao longo da elaboração da pesquisa, quais sejam: quais transformações ocorreram ao longo dos anos na relação dos estaleiros com as cidades? De que maneira as normas e programas lançados pelo governo federal para a retomada do circuito após os anos 2000 alteraram a produção dos estaleiros? E, principalmente, qual é o papel do Estado como animador do circuito espacial de produção de embarcações?

Objetivos

O objetivo da pesquisa consiste em uma análise multiescalar das funções e do papel das cidades de Niterói e São Gonçalo no circuito espacial de produção e nos círculos de cooperação da construção e do reparo naval. Caracterizamos o setor de fabricação de embarcações nos referidos municípios no passado e atualmente, com o intuito de identificarmos os principais produtores de navios. Além disso, procuramos identificar as principais normas que organizam o circuito para compreendermos como se articulam os atores dos diversos níveis institucionais (federal, estadual e municipal) e de que maneira são administrados os interesses das empresas por meio de políticas públicas.

Métodos e metodologias

O período da globalização, apesar de ser marcado pela mundialização da produção, do comércio e do consumo, não traz somente homogeneidades, mas também acentua diferenças entre lugares. Apesar da produção moderna conseguir se espalhar por todo o planeta, os progressos da técnica e a maior circulação de informações permitem que os lugares se especializem produtivamente e que cada ponto do território seja

Eixo Temático 3 – Indústria e Infraestrutura no litoral: contextos e conflitos

chamado a oferecer aptidões específicas à produção, assim, pode-se dizer que quanto mais os lugares se tornam mundiais, menos autônomos eles ficam. Nesse contexto, uma abordagem com o conceito de divisão territorial do trabalho pode nos dar uma visão estática da repartição das atividades de um país, em que cada porção do espaço nos mostra especializações decorrentes de processos antigos e modernos. Contudo, “para entender o funcionamento do território é preciso captar o movimento, daí a proposta de abordagem que leva em conta os circuitos espaciais da produção” (SANTOS; SILVEIRA, 2011, p. 143), os quais podem ser definidos pela circulação de bens e produtos.

Com o mundo segmentado em diversos subespaços articulados com uma lógica global, precisamos falar não mais em circuitos regionais da produção, mas em circuitos espaciais da produção, que poderiam ser compreendidos pelas “diversas etapas pelas quais passaria um produto, desde o começo do processo de produção até chegar ao consumo final” (SANTOS, 2012, p.56). Tal abordagem ganha extrema importância, pois com a crescente especialização produtiva possibilitada pelo desenvolvimento dos sistemas de transportes e comunicações, os locais de produção estão cada vez mais distantes dos locais de consumo, o que torna complexo o estudo de como se distribuem e se articulam as diferentes etapas do processo produtivo.

É preciso lembrar que o âmbito da circulação nos remete a Marx, quando este enfatiza que todos os processos pertencentes à produção, à circulação, à troca e ao consumo fazem parte de um todo operacional; deste modo, a produção não estaria limitada apenas ao ato produtivo, mas dependeria também da circulação e da mercadoria. O espaço, por sua vez, teria igualmente importância, já que, nas palavras de Antonio Carlos Robert Moraes (1985, p. 4), “discutir os circuitos espaciais da produção é discutir a espacialidade da produção-distribuição-troca-consumo como movimento circular constante”. Castillo e Frederico (2010) ainda explicam que o termo produtivo surgiria da análise voltada para o ramo, o qual envolve uma gama de agentes, com especial destaque para as firmas. Deste modo, os circuitos espaciais de produção são fundamentais para o entendimento da organização, regulação e uso dos territórios (CASTILLO; FREDERICO, 2010).

Eixo Temático 3 – Indústria e Infraestrutura no litoral: contextos e conflitos

Se por um lado o circuito espacial de produção nos possibilita verificar a dissociação geográfica entre as etapas pelas quais passam um produto, existe, paralelamente, a necessidade de unificá-las. Assim, os circuitos espaciais de produção necessitam dos círculos de cooperação no espaço, os quais compreendem os fluxos de capitais, informações, mensagens, ordens que unem através de comandos centralizados as diversas etapas espacialmente segmentadas da produção (SANTOS; SILVEIRA, 2011). Em suma, pode-se afirmar que os circuitos espaciais de produção compreendem os fluxos materiais, enquanto os círculos de cooperação no espaço tratam dos fluxos imateriais. São esses agentes que animam o circuito e estabelecem as principais leis e normas que o regulam e, conseqüentemente, definem como se dá a forma espacial dele.

É preciso salientar que apesar de compartilharem pressupostos, utiliza-se nessa pesquisa o conceito de circuito espacial de produção e não o de cadeia produtiva, pois desta forma deslocamos o foco de análise da empresa para o espaço geográfico, definido por Milton Santos (2008, p.63) como “um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações”. De tal modo, busca-se compreender a organização do território nacional, mediante ações do poder público e influência de grandes corporações, para abrigar etapas do processo produtivo de embarcações, que no período atual muitas vezes extrapolam as fronteiras do país.

No que tange à metodologia, no presente momento da pesquisa foi realizada, de forma especial, uma revisão bibliográfica que envolveu leituras com referências ao arcabouço teórico e metodológico da pesquisa e à indústria naval no mundo, no Brasil e nos municípios de Niterói e São Gonçalo. Buscamos abranger a relação entre os estaleiros e as cidades ao longo da formação territorial dos municípios e a atuação do Estado pela promulgação de normas para estimular a produção de embarcações, especialmente para a prospecção de petróleo e gás.

Estão em processo de levantamento dados estatísticos referentes à indústria naval no Sindicato Nacional da Indústria da Construção Naval e Reparação Naval e Offshore (SINAVAL). As estatísticas que aludem ao número de estabelecimentos e de mão de obra ligados à indústria naval nos municípios foram coletadas na RAIS. Para compreendermos a relação da indústria naval com a produção de Petróleo, verificamos

Eixo Temático 3 – Indústria e Infraestrutura no litoral: contextos e conflitos

informações na Organização Nacional da Indústria do Petróleo (ONIP), na Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). Foram consultados jornais e revistas especializadas e legislações federais, estaduais e municipais que tenham interferido de alguma forma na indústria naval.

No avançar da pesquisa pretendemos fazer trabalhos de campo para Niterói e São Gonçalo para conhecermos instalações de estaleiros. Procuraremos visitar empresas grandes e pequenas, para compreendermos as diferentes lógicas presentes nos municípios. Agendaremos entrevistas nas prefeituras, em secretarias estratégicas para a indústria naval e no Sindicato dos Metalúrgicos de Niterói e Itaboraí.

Características do circuito espacial de produção de embarcações

O circuito espacial de produção de embarcações envolve diversas empresas, já que para a fabricação de navios, rebocadores, plataformas etc., precisa-se mobilizar inúmeras matérias-primas provenientes dos mais diversos ramos, como o siderúrgico, o elétrico, o mecânico etc. Trata-se de firmas voltadas tanto para a fabricação de peças e componentes essenciais como o aço, ou de serviços especializados, de acordo com a finalidade da embarcação. O papel central do circuito é exercido pelos estaleiros, os quais mantêm uma série de relações a montante, especialmente com a indústria de navipeças e fornecedoras; e a jusante, com armadores e empresas de navegação em geral. São os estaleiros que geralmente controlam o desenvolvimento de produtos, seu padrão de qualidade e quais os principais interesses dos clientes (SENTURK, 2011). No que tange aos círculos de cooperação no espaço, destaca-se ainda as diversas conexões estabelecidas entre as empresas e o Estado e associações para o estabelecimento de um sistema normativo capaz de conferir maior eficácia e fluidez à produção.

Dados da RAIS de 2014 indicam que existem no Brasil 673 estabelecimentos e 67.260 vínculos empregatícios ligados à construção de embarcações e estruturas flutuantes; a unidade federativa com maior número de empresas e concentração de mão de obra é o Rio de Janeiro, com 254 unidades e 35.371 trabalhadores. Em uma escala estadual, Niterói mostra grande preponderância no setor, com 96 estabelecimentos e 10.643 vínculos; se considerarmos sua área conurbada ao município de São Gonçalo ao

Eixo Temático 3 – Indústria e Infraestrutura no litoral: contextos e conflitos

longo da Baía de Guanabara, devemos reconhecer mais 62 unidades e 886 trabalhadores, o que faz com que seja a maior concentração de fábricas e mão de obra voltada para a produção de embarcações de grande porte no Brasil

A relevância de nosso recorte espacial deve-se a uma série de fatores. Primeiramente, devemos citar a importância histórica dos estaleiros nos municípios, já que parte da origem da indústria naval brasileira tem sua base na Baía de Guanabara, como poderá ser visto na próxima seção. Em segundo lugar, devemos lembrar que essa centralidade existente no período colonial permanece até hoje. Apesar dos estaleiros estarem cada vez mais desconcentrados no território nacional, com grandes unidades no Sul e no Nordeste, dados da RAIS revelam que em 2014 quase 24% dos estabelecimentos e 18% da mão de obra ocupada pela construção de navios no Brasil estava presente nos dois municípios.

Histórico do circuito espacial de produção de embarcações em Niterói e São Gonçalo

A presença de estabelecimentos ligados à indústria naval em Niterói e São Gonçalo remonta ao período colonial. A posição geográfica estratégica, ao longo da Baía de Guanabara, a qual é abrigada de fortes ondas e correntezas, impulsionou a existência de pequenos estaleiros artesanais que construía canoas e barcos para atenderam às demandas do transporte de cabotagem regional. A fabricação de embarcações de maior porte no Brasil começou a ser realizada durante o século XVIII com a fundação dos Arsenais de Marinha. Com a vinda da corte portuguesa para o Brasil em 1808, houve um aumento na demanda de embarcações, o que fez com que surgissem estaleiros particulares que prestavam serviço ao Arsenal do Rio de Janeiro (GOULARTI FILHO, 2011). Nesse contexto, destaca-se a inauguração do então chamado Estaleiro Ponta da Areia em Niterói pelo Visconde de Mauá. Ao longo de todo o Segundo Reinado o Arsenal e o Estaleiro Ponta da Areia cumpriam o papel de indústria motriz² na Baía de Guanabara, já que propiciavam o surgimento de outros

² Anita Kon (1994, p.171), baseada nas ideias de François Perroux, afirma que o caráter motriz de uma indústria ocorre pelo fato de que “ao aumentar o volume de sua produção, acarreta o aumento do volume de produção de várias outras indústrias, ditas ‘movidas’.”

Eixo Temático 3 – Indústria e Infraestrutura no litoral: contextos e conflitos

estaleiros e de atividades correlatas. Essa foi a gênese da concentração do ramo em Niterói e São Gonçalo, consolidada após a proclamação da república com a inauguração do estaleiro da estatal Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro e dos estaleiros Mauá e Mac Laren Oil.

Entre os anos 1940 e 1970 o Estado se fortalece como grande impulsionador para a ampliação da frota nacional de navios mercantes. Por meio de uma série de dispositivos como o Conselho da Marinha Mercante e o Fundo de Desenvolvimento da Marinha Mercante, buscava-se condições para sustentar a longo prazo um programa de construção naval no país. É preciso dar ênfase ao Grupo Executivo da Indústria Naval, criado durante o governo de Juscelino Kubitschek para aprovar a ampliação e modernização de alguns estaleiros já existentes e criar condições para o surgimento de novos (BARAT; CAMPOS NETO; PAULA, 2014). Nesse contexto, foi instalado o estaleiro Aliança em Niterói.

Nos anos 1970 ocorre uma considerável ampliação da frota mercante e o amadurecimento da indústria naval brasileira, devido principalmente, ao Programa de Construção Naval, que fez com que os estaleiros, utilizando-se de tecnologia estrangeira, tivessem sua capacidade técnica e de produção ampliadas. Destaca-se a instalação de novos estaleiros em Niterói e a expansão desses fixos para São Gonçalo. Foram inaugurados nessa época os estaleiros São Miguel, Equipemar, e Renave/Enavi. No final dos anos 1970 o Brasil era considerado o segundo maior construtor naval do mundo, só perdendo para o Japão, e empregava cerca de 40 mil pessoas no setor (BARAT; CAMPOS NETO; PAULA, 2014).

No início nos anos 1980 uma grande crise fiscal reduziu a capacidade do investimento público no ramo. Somado a isso, a defasagem tecnológica dos navios construídos no Brasil fez com que inúmeros contratos fossem paralisados. Os anos 1990 marcam a abertura do mercado de navegação brasileiro, que até então mantinha-se no modelo protecionista e de reserva de mercado. Com a liberalização do transporte aquaviário de longo curso, os armadores e estaleiros ficaram expostos à concorrência internacional, o que gerou um grande processo de falências, fusões e incorporações de empresas nacionais por grupos estrangeiros (PIRES, GOMIDE, AMARAL, 2014).

Eixo Temático 3 – Indústria e Infraestrutura no litoral: contextos e conflitos

Gerou-se então um cenário de forte crise e quase extinção da indústria naval, com uma redução drástica na mão de obra do setor, que trouxe consequências especialmente fortes para Niterói e São Gonçalo, que empregavam uma mais da metade dos trabalhadores do ramo no Brasil (MASCARENHAS, 2013).

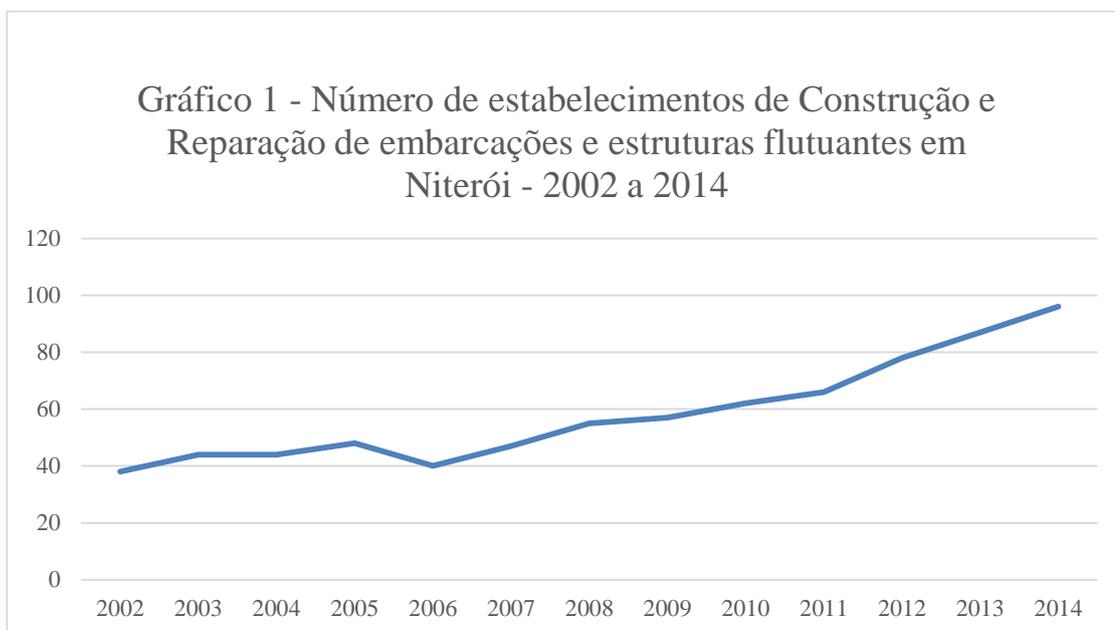
Retomada da indústria naval: circuito espacial de produção de embarcações como base para a exploração de petróleo

No final dos anos 1990 observa-se os primeiros sinais de retomada dos estímulos governamentais para a indústria naval. Esse movimento ganha força especial a partir de 2003, quando o governo Lula, por meio do Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás (Prominp) pôs em marcha uma série de encomendas da Petrobras para a produção de plataformas e navios, com o objetivo de ampliar a autonomia no transporte marítimo e para apoiar a indústria de petróleo e gás. No ano de 2005 é lançado o Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef), que busca encomendar a estaleiros brasileiros embarcações com um índice de nacionalização de 65%. Todas essas medidas, junto da descoberta da camada pré-sal, conseguiram aos poucos retomar a indústria naval brasileira, já que havia crescimento da exploração e produção de petróleo *offshore*, área em que a Petrobras concentra sua atuação e mantém sua excelência tecnológica (EGLER; MATTOS, 2012).

O arranjo político-institucional que amparou essas iniciativas governamentais para a retomada da indústria naval envolvem quatro atores centrais, quais sejam: a Petrobras e sua subsidiária Transpetro, grandes demandantes da construção naval *offshore*; o Ministério dos Transportes; os agentes financeiros; e os estaleiros e armadores. Pode-se notar a existência de um fluxo no qual os estaleiros e armadores apresentam projetos de construção de embarcações ao Ministério dos Transportes, que pleiteia financiamentos com recursos do Fundo de Marinha Mercante. Caso sejam aprovados, os projetos podem ser contratados junto aos agentes financeiros, os quais gerenciam o financiamento até a construção e operação da embarcação. (PIRES, GOMIDE, AMARAL, 2014).

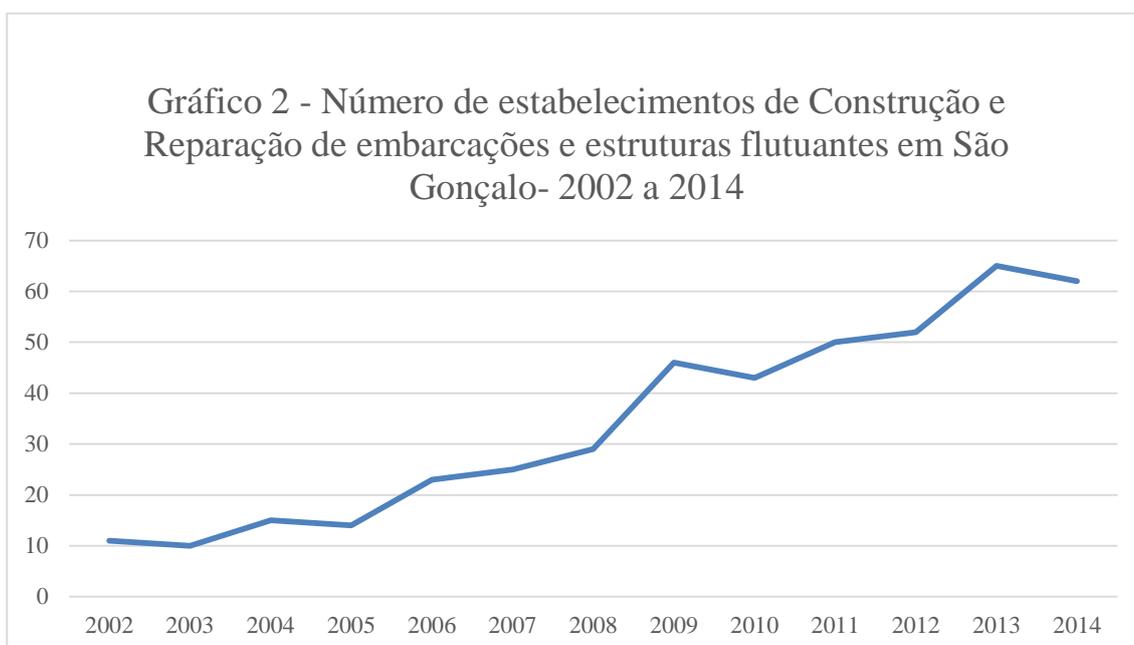
Eixo Temático 3 – Indústria e Infraestrutura no litoral: contextos e conflitos

Para ilustrar a retomada da indústria naval, nos gráficos 1 e 2 vemos que o número de estabelecimentos em Niterói e São Gonçalo cresceu vertiginosamente entre os anos de 2002 e 2014.



Fonte: RAIS – 2002 a 2014

Elaboração: Máira Neves de Azevedo

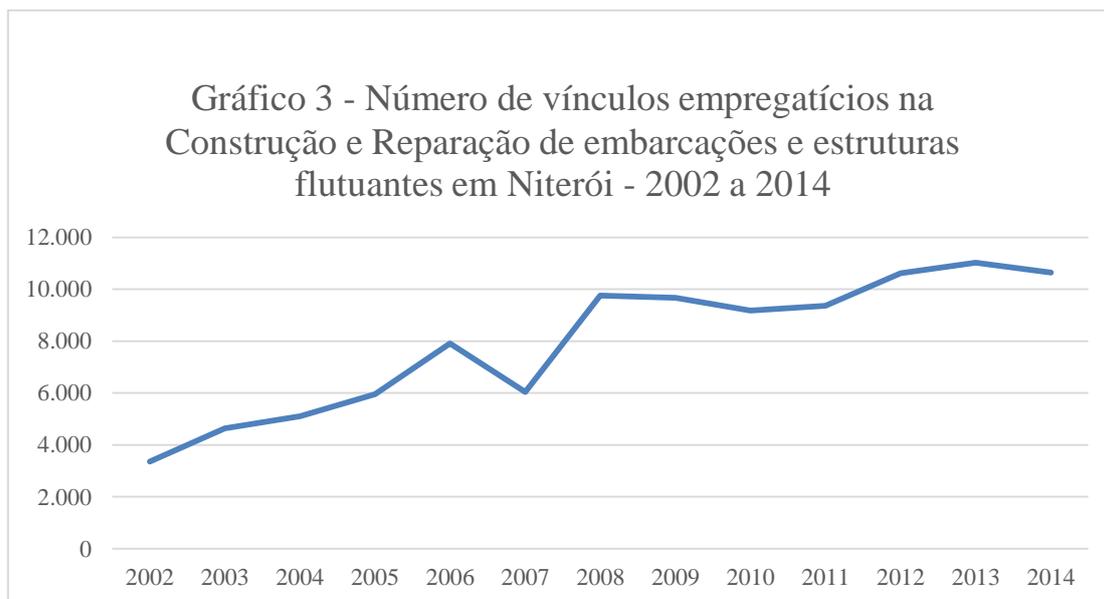


Fonte: RAIS – 2002 a 2014

Elaboração: Máira Neves de Azevedo

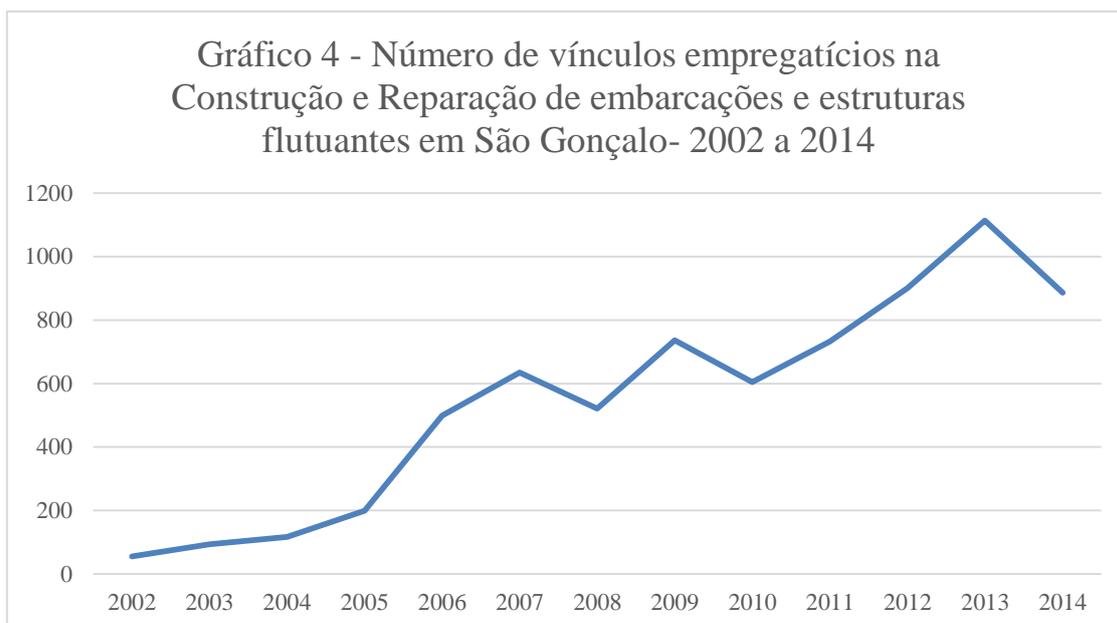
Eixo Temático 3 – Indústria e Infraestrutura no litoral: contextos e conflitos

Por meio dos gráficos 3 e 4 observa-se que o crescimento no número de estabelecimentos foi acompanhado do aumento do número de postos de trabalho em Niterói e São Gonçalo, apesar de terem ocorrido oscilações.



Fonte: RAIS – 2002 a 2014

Elaboração: Maíra Neves de Azevedo



Fonte: RAIS – 2002 a 2014

Elaboração: Maíra Neves de Azevedo

Eixo Temático 3 – Indústria e Infraestrutura no litoral: contextos e conflitos

É preciso lembrar que além de inúmeras fábricas de navipeças, coexistem nos dois municípios pequenos estaleiros de capital nacional - cuja área de atuação não ultrapassa o Estado do Rio de Janeiro - e grandes estaleiros - que foram incorporados a multinacionais do ramo, cuja lógica de atuação é global e os municípios apresentam-se apenas como um ponto na topologia da empresa (SANTOS; SILVEIRA, 2011). A exemplo do último caso destaca-se a compra do Estaleiro Mauá em 2000 pela Jurong Shipyard, multinacional do ramo de engenharia naval proveniente de Singapura.

A presença de empresas globais nos municípios pode ser considerada como um dado da reestruturação produtiva global posta em marcha após a década de 1970, em que se assiste a um maior predomínio das informações e das finanças, além da fragmentação e dispersão geográfica da produção (BENKO, 1996). Contudo, deve-se enfatizar que a chamada acumulação flexível não ocorre de maneira homogênea, assim, ao contrário de outros ramos, não se vê uma flexibilização preponderante na maioria dos estaleiros presentes nos municípios, já que eles ainda necessitam de grande quantidade de mão de obra e apresentam baixa modernização no processo produtivo (PIRES, GOMIDE, AMARAL, 2014).

Com base na exposição feita, percebe-se que o Estado, por meio do lançamento de leis e incentivos específicos, exerceu o papel de agente central para impulsionar o circuito espacial de produção de embarcações no Brasil, especialmente após os anos 1940. Pode-se dizer que existe uma relação entre a estratégia das empresas, as políticas públicas, as normas e regulamentações para a determinação da repartição geográfica da produção (PIRES DO RIO, 2012). Assim, se anteriormente existia estímulo estatal para a produção de navios para o longo curso e para cabotagem, com o passar dos anos a produção dos estaleiros se tornou altamente dependente das demandas da Petrobras e de sua subsidiária Transpetro. Tal disposição traz uma das especificidades do circuito no Brasil, qual seja, a vinculação quase que exclusiva da produção de embarcações para a exploração, produção e transporte de petróleo e gás.

Se por um período essa dependência da indústria do petróleo gerou grande demanda para a produção de navios, especialmente após a descoberta do pré-sal, atualmente essa posição causa uma das maiores crises já vistas no ramo. A

Eixo Temático 3 – Indústria e Infraestrutura no litoral: contextos e conflitos

desvalorização do barril de petróleo no mercado internacional e a crise institucional deflagrada na Petrobras fizeram com que no primeiro semestre de 2015 14 mil trabalhadores vinculados a indústria naval fossem demitidos em decorrência da retirada de embarcações do plano de investimento da empresa. Pela primeira vez em quinze anos houve mais demissões que contratações na indústria naval, e não há perspectivas de retomada dos investimentos (INDÚSTRIA, 2015).

Uma vez que os ciclos da indústria naval muitas vezes refletem os ciclos macroeconômicos brasileiros, torna-se essencial compreender a vinculação desse circuito ao Estado e suas políticas fiscais. No atual contexto de queda da produção de embarcações, é necessário analisar os desafios apresentados ao circuito para manter o índice de produção a longo prazo e as consequências para a população em decorrência dessas oscilações recorrentes. No caso de Niterói e São Gonçalo estima-se que o número de desempregados esteja chegando a 15 mil se somarmos empregos diretos e indiretos relacionados à indústria naval. Tal configuração faz com que as lojas dos municípios marquem perdas de vendas que chegam a 80%, o que causa ainda mais consequências para toda a população (MELLO; AMIN, 2015). Assim, podemos falar que do mesmo jeito que toda a sociedade é chamada a financiar os estímulos dados para as empresas se instalarem e permanecerem, a massa de trabalhadores é a que mais sofre com as oscilações produtivas. Pode-se afirmar, portanto, que existe uma drenagem dos recursos locais para o setor privado no lugar de melhorias sociais.

Considerações finais

Os conceitos de circuito espacial de produção e círculos de cooperação no espaço mostraram-se operacionais, pois por meio deles conseguimos analisar *a forma espacial da produção, distribuição e consumo das embarcações*. Apesar de o território ser usado por diversos atores, hegemônicos ou não, as empresas, instituições e Estados nacionais são os únicos capazes de usar plenamente o território nacional com suas ações, as quais interferem toda a sociedade.

Assim, a participação de Niterói e São Gonçalo em determinadas etapas do circuito espacial de produção de embarcações reflete a submissão desses locais a ordens



III SEMINÁRIO NACIONAL
ESPAÇOS COSTEIROS
04 a 07 de outubro de 2016

Eixo Temático 3 – Indústria e Infraestrutura no litoral: contextos e conflitos

e lógicas muitas vezes alheias ao lugar e a seus habitantes, os quais são os principais afetados pela variação produtiva dessa indústria. Apesar da pesquisa ainda estar em um estágio inicial, a área de estudo mostrou-se relevante para a análise desse processo, pois devido à forte concentração de empresas e à proximidade dos centros de gestão do petróleo, ela reflete diretamente as diversas escalas e intenções de atores que operam no circuito, com fortes consequências nos períodos de crescimento e diminuição da produção. Ao longo do trabalho pretendemos enfatizar a relação dos estaleiros com as cidades e as transformações do espaço urbano decorrente do vínculo do Estado com os estaleiros.

Referências

AGÊNCIA PETROBRAS. Brasil é o quarto maior construtor naval do mundo. Portal Naval, Rio de Janeiro, 26 mar. 2014. Disponível em: <http://www.portalnaval.com.br/noticia/brasil-e-o-quarto-maior-construtor-naval-do-mundo/>. Acesso em: 10 jul. 2016.

BARAT, J.; CAMPOS NETO, C. A. S.; PAULA, J. M. P. Visão Econômica da implantação da indústria naval no Brasil: aprendendo com os erros do passado. In: CAMPOS NETO, C. A. S.; POMPERMAYER, F, M (orgs.). Ressurgimento da Indústria Naval no Brasil: 2000-2013. Brasília: Ipea, 2014.

BENKO, G. Economia, espaço e globalização na aurora do século XXI. São Paulo: Hucitec, 1996.

BINSZTOK, J. A cidade do Rio de Janeiro e a cadeia produtiva de petróleo. In: MONIÉ, F; BINSZTOK, J. (orgs.). Geografia e geopolítica do petróleo. Rio de Janeiro: Muad X, 2012.



**III SEMINÁRIO NACIONAL
ESPAÇOS COSTEIROS**
04 a 07 de outubro de 2016

Eixo Temático 3 – Indústria e Infraestrutura no litoral: contextos e conflitos

CASTILLO, R. A.; FREDERICO, S. Espaço geográfico, produção e movimento: uma reflexão sobre o conceito de circuito espacial produtivo. *Sociedade & Natureza*, Uberlândia, v. 22, n.3, p.461-474, dez.2010.

EGLER, C. A. G.; MATTOS, M. M. C. L. Multinacionais do setor petrolífero, geoeconomia e integração regional na América do Sul. In: MONIÉ, F; BINSZTOK, J. (orgs.). *Geografia e geopolítica do petróleo*. Rio de Janeiro: Muad X, 2012.

GOULARTI FILHO, A. História econômica da construção naval no Brasil: formação de aglomerado e performance inovativa. *Revista EconomiA*, Brasília, v.12, n.2, p. 309-336, mai/ago. 2011.

INDÚSTRIA naval demite 14 mil trabalhadores no primeiro semestre. *Portos e Navios*, Rio de Janeiro, 10 set. 2015. Disponível em: <https://www.portosenavios.com.br/noticias/ind-naval-e-offshore/31584-industria-naval-demite-14-mil-trabalhadores-no-primeiro-semester>. Acesso em: 15 jun. 2016.

KON, A. *Economia Industrial*. São Paulo: Nobel, 1994.

MASCARENHAS, P. RJ tem papel decisivo para retomada da competitividade naval. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 17 nov. 2013. Disponível em: <http://www.jb.com.br/economia/noticias/2013/11/17/rj-tem-papel-decisivo-para-retomada-da-competitividade-naval/>. Acesso em: 5 jun. 2016.

MELLO, I; AMIN, J. Crise na indústria naval já afeta comércio de Niterói: perdas chegam a 80%. *O Globo*, Rio de Janeiro, 13 jul. 2015. Disponível em: <http://oglobo.globo.com/rio/bairros/crise-na-industria-naval-ja-afeta-comercio-de-niteroi-perdas-chegam-80-16732036>. Acesso em: 14 jul. 2016.

MORAES, A. C. R. Os circuitos espaciais de produção e os círculos de cooperação no espaço. Departamento de geografia – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências, Universidade de São Paulo, 1985 (mimeo.).

PIRES DO RIO, G. A. A espacialidade da economia: superfícies, fluxos e redes. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C.; CORRÊA, R. L (orgs). *Olhares geográficos: modos de ver e viver o espaço*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012.



**III SEMINÁRIO NACIONAL
ESPAÇOS COSTEIROS**
04 a 07 de outubro de 2016

Eixo Temático 3 – Indústria e Infraestrutura no litoral: contextos e conflitos

PIRES, R. GOMIDE, A. AMARAL, L. A ver navios? A revitalização da indústria naval no Brasil democrático. In: CAMPOS NETO, C. A. S.; POMPERMAYER, F, M (orgs.). Ressurgimento da Indústria Naval no Brasil: 2000-2013. Brasília: Ipea, 2014.

SANTOS, M. A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 4. ed. 4. reimpr. São Paulo: Edusp, 2008.

_____. Metamorfoses do Espaço Habitado: Fundamentos Teóricos e Metodológicos de Geografia. 6. ed. 1. reimpr. São Paulo: Edusp, 2012.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. O Brasil: território e sociedade no início do século XXI. 15. ed. Rio de Janeiro: Record, 2011.

SENTURK, O. U. The interaction between the ship repair, ship conversion and shipbuilding industries. OECD Journal: General papers, V.3, p.7-36, 2011.