

A retomada da indústria de construção naval no Brasil: uma abordagem comparativa das trajetórias de desenvolvimento dos polos navais do Rio de Janeiro e do Rio Grande do Sul (2003 a 2014)¹²

Lucas Muniz (PPGS-UFF)³

1. Introdução

A proposta deste trabalho é realizar uma descrição histórica das trajetórias de desenvolvimento regional no contexto da retomada da indústria de construção naval no Brasil, entre 2003 e 2014. Partindo das contribuições da Economia Política e da Sociologia Econômica, o objetivo é demonstrar como os atores econômicos e sociais dos polos navais do Rio de Janeiro (RJ) – polo tradicional e histórico da indústria naval – e do Rio Grande do Sul (RS) – polo recente e sem tradição no setor – construíram suas agendas de desenvolvimento a partir de esforços de construção de redes sociopolíticas locais. Esse trabalho analisa esses esforços a partir da observação das duas legislaturas (2003-2006, 2007-2010) da Frente Parlamentar em Defesa da Indústria Naval da Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (Alerj), da Comissão de Representação Externa para a instalação do polo naval na Região Sul (2005-2006) e da Subcomissão do Polo Naval do Rio Grande (2011), ambas provenientes dos trabalhos da Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul (Alers).

A retomada da indústria de construção naval no Brasil se realiza no contexto da expansão das atividades *offshore*⁴ de petróleo e gás e da chegada do Partido dos Trabalhadores (PT) ao governo federal em 2003. O setor de construção naval – que se encontrava praticamente estagnado desde a década de 1980 - recebe um conjunto de investimentos e prioridades de política industrial, na figura de uma nova política de compras da Petrobras e da Transpetro (Goularti Filho, 2010b). A prioridade de contratação em estaleiros nacionais foi fruto de uma estratégia de desenvolvimento que priorizou o mercado interno, da formulação de políticas de

¹ 44º Encontro Anual da ANPOCS - GT 40: Economia e sociedade.

² O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

³ Mestrando do Programa de pós-graduação em Sociologia da Universidade Federal Fluminense (PPGS-UFF). E-mail: lucasdebritomuniz1992@gmail.com.

⁴ O segmento *offshore* de extração de petróleo e gás se refere as operações ocorridas em alto mar e em águas profundas, “fora da costa” (Neto; Shima, 2008).

conteúdo local, caso do Prominp,⁵ e financiamento da construção e modernização de estaleiros, na figura do FMM⁶ (Campos Neto, 2014; Barat; Campos Neto; De Paula, 2014).

Dentre os efeitos da retomada, destaca-se a descentralização produtiva da construção naval para outras regiões para além do Rio de Janeiro – berço da indústria naval no Brasil e que continha a quase totalidade dos estaleiros nacionais até 2008 (Campos Neto, 2014). Chamam a atenção o polo naval de Pernambuco – com a construção do Estaleiro Atlântico Sul (EAS) – e do Rio Grande do Sul – com os estaleiros Quip, Rio Grande e EBR. Esses novos territórios produtivos trouxeram novos desafios aos atores econômicos e sociais locais, a fim de explorarem as possibilidades de desenvolvimento abertas pelos investimentos (Cf. Garcia, 2013).

A escolha dos polos navais do Rio de Janeiro (RJ) e do Rio Grande do Sul (RS) se justifica pelo fato do Rio de Janeiro ser o principal polo naval do Brasil, reunindo os maiores estaleiros (Cf. Jesus, 2017). Já o Rio Grande do Sul é um polo naval novo criado a partir da retomada do setor, se colocando como um caso de novo território produtivo naval. Além disso, conta com uma literatura sociológica extensa que vem se debruçando sobre o polo naval (Cf. Garcia; Wolfenbuttel; Dilélio, 2014, Garcia, 2013). A comparação desses dois casos permite a descrição histórica de como esses diferentes polos reagiram e formularam estratégias de desenvolvimento em resposta aos investimentos recebidos.

A partir desse escopo, o trabalho busca contribuir para as análises sobre as trajetórias regionais de desenvolvimento que foram construídas pelos atores econômicos e sociais a partir da transformação industrial promovida pela indústria naval. Os atores selecionados são as elites políticas organizadas nos parlamentos estaduais, com o objetivo de demonstrar descritivamente os esforços de construção de redes sociopolíticas na coordenação de estratégias de desenvolvimento.

A proposta teórica deste trabalho procura analisar as possibilidades de desenvolvimento a partir do papel da *politics*. Logo, três caminhos teóricos são construídos: primeiro, a compreensão da economia enquanto um processo instituído (Polanyi, 2000 2012); o segundo, sobre a globalização e o capitalismo contemporâneo, a análise integrada entre as abordagens de

⁵ O Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás (PROMINP) buscou organizar as bases e diretrizes para a integração da cadeia produtiva de petróleo e gás no Brasil, objetivando a criação de um mecanismo de maior competitividade dessa cadeia. Destacando-se a criação de cursos de qualificação, melhoria das condições de fornecedores na base da cadeia e um mínimo de 65% de componentes nacionais nas embarcações e plataformas contratadas pela Petrobras (Goularti Filho, 2010b; Campos Neto, 2014; Barat; Campos Neto; De Paula, 2014).

⁶ O Fundo de Marinha Mercante (FMM) é um fundo de caráter contábil e compulsório criado em 1958 para financiar os projetos de construção de embarcações em estaleiros nacionais. Seus rendimentos são provenientes das taxas do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) (Barat; Campos Neto; De Paula, 2014).

Cadeias Globais de Valor (CGV) (Gereffi, Humprey; Sturgeon, 2005; Gereffi, 2005) e Redes Globais de Produção (RGP) (Henderson, et al, 2011; Santos, 2012;); e o terceiro, o papel das redes sociopolíticas em contextos de desenvolvimento regional (Garcia; Wolfenbuttel; Dilélio, 2013; Lima, 2012).

Metodologicamente, esse trabalho tem caráter qualitativo, na busca de respostas do “como” e “por que” determinadas ações ou eventos produziram determinados efeitos (Lune; Berg, 2017). As técnicas e procedimentos adotados se referem à pesquisa bibliográfica e documental, privilegiando a análise das atas taquigráficas disponíveis no site institucional da Alerj, dos documentos oficiais das comissões de instalação do polo naval no RS, disponíveis no site institucional da Alers. Também foram utilizados os documentos e análises do Sinaval,⁷ e outras fontes de notícias mais gerais.

Esse trabalho está estruturado da seguinte maneira: para além dessa introdução, primeiro, apresenta-se o debate mais geral que guia as reflexões teóricas do trabalho, do capitalismo enquanto processo instituído, da literatura de cadeias e redes globais e do papel das de redes sociopolíticas. Segundo, é apresentado o histórico da indústria de construção naval no Brasil, seguido de um quadro sintetizando os atores principais do setor naval no RJ e no RS. Terceiro, a contribuição empírica de como se construíram esforços de redes sociopolíticas nos espaços locais analisados. Por fim, a conclusão com os resultados preliminares apontados pela pesquisa.

2. O papel da *politics* no desenvolvimento: a economia enquanto processo instituído

A partir das contribuições de Karl Polanyi (2000, 2012), a economia enquanto processo instituído remonta à compreensão do capitalismo, e de sua forma específica na qualidade de economia de mercado, como uma realidade institucionalmente distinta de outros sistemas econômicos. A instituição central distintiva se assume na figura do *mercado*, subordinando outros aspectos da vida social ao seu funcionamento, caso do trabalho e da terra. Essas instituições passam a ser encaradas como mercadorias, passíveis de serem trocados em um mercado organizado e mediado por preços concorrenciais, logicamente orientadas por uma razão econômica pautada no lucro e na fome.

Esse novo complexo institucional que emerge junto à ascensão e afirmação do capitalismo pode ser compreendido também pela mediação da *politics*. O capitalismo é um *processo* histórico, datado e múltiplo em seus resultados, dependendo de que sociedade estamos analisando, seus agentes econômicos e sociais, suas instituições e quais interesses estão em jogo.

⁷ Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore.

Nesse sentido, os efeitos da mudança social realizada pela introdução da economia de mercado revela interesses sociais que se contrapõem entre o movimento de mercado e o contramovimento de proteção à sociedade.⁸ O resultado dessa disputa influencia diretamente no ritmo da mudança promovida pela transformação econômica, revelando o papel da *politics* – em especial, das relações de poder – no direcionamento dos efeitos do desenvolvimento econômico (Polanyi, 2000, 2012).

Essa perspectiva permite observar as mudanças ocorridas pela retomada da indústria naval como um fenômeno econômico que envolveu uma multiplicidade de atores econômicos e sociais, com recursos políticos assimétricos e estratégias de desenvolvimento divergentes. Em suma, demonstram a relevância do papel da *politics* no desenvolvimento na construção naval brasileira, cujo interesse articulou trabalhadores, firmas e elites políticas.

2.1 A indústria naval em um contexto globalizado: uma abordagem integrada entre CGV e RGP

As transformações ocorridas no capitalismo a partir da década de 1980, com o advento da globalização econômica, impôs novas interpretações sobre como a economia mundial passava a se organizar, levando a um conjunto de autores a interpretar essas novas dinâmicas sob o paradigma das Cadeias Globais de Valor (CGV) (Gereffi; Humphrey; Sturgeon, 2005; Gereffi, 2005) ou de Redes Globais de Produção (RPG) (Henderson; et al, 2011; Barrientos; Gereffi; Rossi, 2018). O argumento principal se resume à emergência de um novo padrão de relacionamento entre atores econômicos e sociais espalhados pela economia global em um modelo especializado, funcional e integralizado. Esse movimento estabeleceu novas relações econômicas e sociais de natureza transfronteiriça entre firmas, regiões e trabalhadores, implicando em novas possibilidades de desenvolvimento econômico e social, em especial, para países em vias de desenvolvimento.

A abordagem de CGV oferece duas importantes contribuições para a análise do desenvolvimento econômico e social em um contexto global. A primeira, que as relações econômicas intrafirmas são mediadas por relações de *poder*, estabelecidas assimetricamente e que impactam no funcionamento e na organização da cadeia. A segunda, a formulação de *upgrading* industrial, enquanto a agência de firmas menores ou fornecedores sobre a cadeia na

⁸ O **movimento** se resume o desdobramento da introdução da economia de mercado à custa do tecido social que fornecia a subsistência dos elementos de integração do homem com a sociedade e com a natureza, enquanto o **contramovimento** se refere a reação à destruição desse tecido social na forma de proteção dessas formas de integração por parte de grupos sociais organizados ou de forma espontânea (Polanyi, 2000, cap. 11).

busca por elos mais rentáveis, de maior valor agregado, realizadas por meio de estratégias que envolveriam especializações em determinados produtos ou qualificação em mão de obra (Gereffi, 2005; Gereffi; Sturgeon; Humprey, 2005).

A CGV recebeu críticas sobre seu modelo analítico, tal como apresenta pela abordagem de Redes Globais de Produção (RGP), preocupada fundamentalmente em compreender as condições em que firmas, trabalhadores e territórios se integram a economia mundial e suas possibilidades de se desenvolverem economicamente e socialmente (Henderson; et al. 2011; Santos, 2011). A utilização de *redes* no lugar de *cadeias* como instrumento analítico reforça a necessidade da adição de outros atores econômicos e sociais relevantes inseridos nas redes para além das firmas – trabalhadores e elites políticas, por exemplo. Isso seria o que Santos (2011) define como uma “abordagem multicêntrica” (p. 128), com atores sociopolíticos que mobilizam seus interesses no desenvolvimento *vis a vis* à lucratividade das firmas. Outra reformulação seria a dimensão do enraizamento social e institucional das empresas globais em territórios inseridos nas redes, com contextos sociopolíticos particulares que influenciam a relação das firmas com o território. Por fim, a autonomia desses atores econômicos e sociais em elaborarem e aplicarem suas estratégias sobre a rede, ou seja, de uma agência sobre a estrutura organizativa da rede de produção correspondente, estabelecendo uma percepção dialética da relação global-local. Essas características são animadas por categorias analíticas que forjam a rede global de produção em seus nós, sendo elas: de valor, poder e enraizamento.

Com base nas discussões apresentadas aqui sobre as abordagens de GVC e de RGP a proposta é encarar essas contribuições de forma integrada. Analisando o alcance do conceito de *upgrading* econômico em sua dimensão social - tal como já desenvolvido por Barrientos, Gerrefi e Rossi (2010). E, em termos das relações de poder, incorporando outros atores sociais somados aos processos de enraizamento territorial e da rede, em uma perspectiva dialética da relação do global com o local e indo além da centralidade das firmas.

Com a ascensão dos estaleiros asiáticos (Coreia do Sul, China e Singapura) na década de 1990, a própria indústria naval passou por processos de mudança organizacional, com novos modelos produtivos e tecnológicos, cada vez mais integrados e organizados em rede (Gereffi; et al (2013). Segundo Gordon e Steidl (2019), a indústria naval pode ser caracterizada pela produção de bens de capital sob encomenda, organizada como uma *assembly industry*, onde cerca de 20% a 30% do valor final é criado no processo de montagem no estaleiro, enquanto cerca de 70% a 80% da participação do valor final proveem de fornecedores à montante da cadeia. Logo, isso implica que as estratégias de *upgrading* econômico e social podem envolver

o desenvolvimento de uma cadeia de fornecedores (navipeças) ou etapas de concepção e *design* das embarcações.

A literatura de CGV/RPG possibilita compreender a posição do Brasil e de suas regiões na rede global da indústria naval.⁹ Primeiro, como o contexto global introduziu os atores locais em novos padrões competitivos, abrindo possibilidades da formulação de estratégias de *upgrading* econômico e social. Segundo, como as firmas globais que aqui se instalaram foram enraizadas nos contextos sociopolíticos locais. Um exemplo dessas estratégias é o fato de alguns estaleiros brasileiros terem se especializado na integração de módulos de plataforma, enquanto outras etapas eram realizadas em estaleiros chineses (Sinaval, 2012), ou o fato das firmas globais instaladas no Brasil se submeterem às leis de conteúdo local, como uma forma de enraizamento territorial.

2.2 Redes sociopolíticas e mecanismos de governança local

A dimensão das redes não se encerra na nova organização global das etapas de produção de setores econômicos, mas também ganha proeminência na forma em que atores locais se organizam para aproveitarem as oportunidades de desenvolvimento. Nesse sentido, um conjunto de trabalhos aponta para os esforços de formações de redes sociopolíticas locais, potencializadas por contextos democráticos e de maior autonomia local (Cf. Ramalho, 2005, Santos, 2007, Lima, 2012; Garcia; Wolfenbuttel; Dilélio, 2014).

O uso do conceito de redes sociopolíticas remonta ao trabalho de Locke (1995) sobre a formação de distritos italianos em regiões específicas da Itália no contexto de globalização. O argumento de Locke é baseado em uma proposta de economia política comparada com ênfase em uma abordagem micropolítica. Os diferentes resultados socioeconômicos regionais se explicariam por múltiplas formas em que a ação econômica se enraíza em redes sociopolíticas particulares, se valendo dos recursos associativos dos atores econômicos e sociais locais.

A proposta aqui desenvolvida avança em um caminho mais “aberto” de redes sociopolíticas, mais como uma institucionalização de coalizões políticas locais do que como uma forma de enraizamento da ação econômica, como proposta por Locke (1995). Nesse sentido, a proposta se assemelha as pesquisas que tem sido feitas sobre desenvolvimento regional e formas de associativismo local. Alguns autores, como Ramalho (2005) e Santos (2007) apontam para as tentativas e trajetórias construídas por atores locais no contexto da introdução do polo automobilístico no Sul Fluminense a partir da década de 1990, buscando

⁹ Como um exemplo, os relatórios da STX OSV (antiga Aker-Promar) detalham que a firma encarava o Brasil como um importante elo na etapa da produção e montagem de embarcações (STX, 2012).

demonstrar como esses atores locais constroem suas relações com as firmas globais, esforçando para enraíza-las no território e aproveitar as possibilidades de desenvolvimento abertas. Também pensando o Sul Fluminense, Lima (2012) aponta para a análise dos canais de governança local como um instrumento de reação aos efeitos negativos da reestruturação produtiva e da globalização em escala regional. Seu argumento indica que apesar dos esforços de construção desses canais, visando proteger os investimentos regionais da onda de desemprego que se instalava na cidade de Volta Redonda (RJ), os efeitos residuais já demonstravam uma nova concertação regional, deslocando institucionalmente o foco do desenvolvimento entorno da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) para as montadoras em outros municípios do Sul Fluminense.

Já discutindo estratégias e trajetórias de desenvolvimento no Rio Grande do Sul, Garcia; Wolfenbuttel; Dilélio (2013) analisam o papel das redes sociopolíticas enquanto institucionalização de instancias de ação e debate, que envolveriam a participação do empresariado, da sociedade civil e de elites políticas locais. O argumento dos autores indica a liderança de representações coletivas, como a Fiersg,¹⁰ na coordenação desses espaços, buscando legitimidade para os processos de desenvolvimento local. Em especial, os autores destacam as iniciativas da Agenda 2020, como uma rede sociopolítica que buscou condensar atores diversos com interesses divergentes, mas que construíram objetivos comuns entorno do desenvolvimento local. Sobre a indústria naval gaúcha, chamam a atenção para o papel exercido pela RICINO¹¹ ao articular esforços conjuntos em inovação e desenvolvimento tecnológico entre diversos atores interessados (centros de pesquisa, universidades, governos, estaleiros) em aproveitar as oportunidades de desenvolvimento abertas pela chegada da indústria naval em Rio Grande (RS).

O fundamental dessas abordagens está no fato de que atores econômicos e sociais, portadores de interesses diversos, mobilizam recursos políticos assimétricos a fim de direcionarem os resultados do desenvolvimento (Cf. Polanyi, 2012). Em termos do desenvolvimento regional, em contextos democráticos, podem construir mecanismos de governança local (Cf. Lima, 2012) em direção a constituição de redes sociopolíticas (Cf. Garcia; Wolfenbuttel; Dilélio, 2014) na coordenação de esforços conjuntos e objetivos em comum, como melhores posições nas redes globais de produção pela via das estratégias de *upgrading* econômico e social (Cf. Henderson, 2011; Santos, 2011).

¹⁰ Federação de Indústrias do Estado do Rio Grande do Sul

¹¹ Rede de Inovação para a Competitividade da Industria Naval e Offshore

3. Histórico da indústria de construção naval no Brasil

O início da indústria de construção naval pesada no Brasil se dá na década de 1950, no contexto dos Planos de Metas do governo Juscelino Kubitschek (1955-1960), com a chegada de dois estaleiros estrangeiros (Verolme e Ishikawajima) em solo fluminense. Durante a década de 1970, o setor de construção naval no Brasil viveu o seu auge, até então. Em 1973, o Brasil alcançava o 2º lugar mundial em produção de navios, contando com uma relação indissociável entre a indústria naval e a marinha mercante nacional, com forte proteção do mercado interno e com uma demanda de longo prazo por parte das companhias de navegação estatais e coordenada pela Sunamam¹² (Goularti Filho, 2010b).

A partir da década de 1980, o setor naval entrava em sua fase de crise prolongada em um contexto da crise da dívida externa do Estado e da redução do investimento público. Esse quadro deixou os estaleiros em dificuldades financeiras resultando em atraso nas entregas e com o fim da demanda fixa por parte do Estado (Goularti Filho, 2010b; Barat; Campos Neto; De Paula, 2014). A década de 1990 representa a paralisação quase que total das atividades de construção naval no Brasil, com a adoção de diversos mecanismos de mercado: abertura do mercado de cabotagem para empresas estrangeiras, privatização das empresas de navegação, liberalização do transporte marítimo de longo curso e a reorientação da política econômica do Estado de “financiador” para “regulador” da ação econômica (Goularti Filho, 2010a).

A retomada de do setor naval só viria após uma reorientação do papel do Estado, na formulação de programas de investimento, financiamento e compra da Petrobras, na construção canais de interlocução entre Estado e sociedade civil e novas diretrizes de política industrial que privilegiavam a indústria naval, levando ao aumento do emprego no setor naval e a retomada completa da construção de embarcações de grande porte no Brasil (Cf. Goularti Filho, 2010; Campos Neto, 2014; Pires; Gomide; Amaral, 2014; Barat; Campos Neto; De Paula, 2014).

3.1 O ressurgimento do polo naval do Rio de Janeiro

Como já foi colocado, o Rio de Janeiro é o berço da indústria de construção naval brasileira. Até a chegada da P-51 em 2003, para ser construída no estaleiro BrasFells, em Angra dos Reis (RJ), o estado enfrentava a quase total paralisação do setor, com apenas 2000 empregados naquele momento (Sinaival, 2010). Além dos esforços do governo federal, também houve iniciativas no plano estadual para a retomada do setor. Em especial, pode-se destacar o

¹² A Superintendência Nacional da Marinha Mercante (Sunamam) tinha como objetivo a coordenação dos fundos provenientes do FMM, no repasse desses recursos para os estaleiros e da apreciação técnica dos projetos que fossem de interesse nacional para a indústria naval e a marinha mercante (Barat; Campos Neto; De Paula, 2014)

trabalho da Seinp,¹³ no mandato de Anthony Garotinho (1999-2002). Dentre as iniciativas, estiveram a exoneração do tributo de ICMS cobrado as atividades de construção e reparo naval, o apoio institucional da realização de *joint-ventures* com grupos estrangeiros (caso da Aker-Promar, em 2001, e da Maua-Jurong, em 2000) (Revista Petro & Química, 2002; Filho, 2004). A política estadual de incentivos continuou na gestão de Rosinha Garotinho (2003-2006) levando a construção de novos estaleiros, impulsionados pela alta demanda *offshore* no estado. As encomendas da Petrobras e da Transpetro continuavam, de navios de apoio marítimo e plataformas de produção de petróleo (Sinaval, 2007).

Com as duas eleições de Sergio Cabral (2007-2014), a indústria naval no Rio de Janeiro viveu um novo impulso nas suas atividades. Em termos institucionais, a Seinp deu lugar a uma secretaria mais ampla, a Sedeis,¹⁴ que colocava a indústria naval sob o “guarda-chuva” de uma secretaria que se preocupava com projetos de desenvolvimento em geral (Rio de Janeiro, 2008). Em termos das encomendas junto aos estaleiros fluminenses, destaca-se o fato da descoberta do pré-sal, em 2007, expandir os investimentos. Dessa maneira, os programas de investimento e compra da Petrobras e Transpetro se expandiram como o Promef, EBN Petrobras¹⁵ e a terceira etapa do Prorefam¹⁶ (Campos Neto, 2014). Em termos de novos estaleiros, foram construídos o estaleiro ICN,¹⁷ voltado para a construção de submarinos para a Marinha do Brasil, o início das obras do estaleiro OSX, do grupo do empresário Eike Batista, e o arrendamento do estaleiro Inhaúma pela Petrobras (Sinaval, 2010, 2015).

3.2 A criação do polo naval do Rio Grande do Sul

A expectativa da criação do polo naval no Rio Grande do Sul se iniciou por volta de 2004, com a perspectiva de construção de um estaleiro na cidade de Rio Grande (RS), no Extremo Sul do Estado, aproveitando a carteira de encomendas de plataformas da Petrobras. As primeiras movimentações davam conta de um empreendimento do grupo norueguês Aker Yards. Dentre as vantagens da escolha de Rio Grande (RS), apontavam o tamanho do calado do porto da cidade e a qualidade da mão de obra gaúcha (Anba, 2004). O Governo do Estado

¹³ Secretaria de Energia, Indústria Naval e Petróleo do Governo do Estado do Rio de Janeiro.

¹⁴ Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Energia, Indústria e Serviços.

¹⁵ O Programa de Modernização e Expansão da Frota (Promef) foi destinado a compra de petroleiros visando a renovação da frota da Transpetro, enquanto que a Empresa Brasileira Nacional – Petrobras (EBN Petrobras) foi organizado com o objetivo de criar uma frota de embarcações de cabotagem para a Petrobras pela via do afretamento (Campos Neto, 2014).

¹⁶ Programa de Renovação e Ampliação da Frota de Apoio Marítimo (Prorefam) foi lançado em 1999 e renovado em 2004 e 2008, buscando a contratação de navios de apoio marítimo nos estaleiros nacionais para as demandas *offshore* para a Petrobras (Campos Neto, 2014).

¹⁷ Itaguaí Construção Naval.

do Rio Grande do Sul, na figura do governador Germano Rigotto (2003-2007) atuou no sentido da isenção de impostos (caso do ICMS), na cessão de um terreno no porto de Rio Grande ao empreendimento e no investimento público em cursos de qualificação de mão de obra (Gov Rs, 2005). Todavia, o grupo que construiria um estaleiro em Rio Grande (RS) seria um consorcio formado pelas construtoras Queiroz Galvão, Ultratec e IESA, formando o estaleiro Quip, conquistando a licitação da integração dos módulos da P-53 (Gov RS, 2006). Ainda na gestão de Rigotto, seriam firmados os acordos para a construção do estaleiro Rio Grande¹⁸ junto à construção de um dique seco na área do estaleiro (Gov Rs, 2006).

Durante o governo estadual de Yeda Crusius (2007-2011), o estaleiro Rio Grande entraria em funcionamento em 2010, com encomendas da Petrobras de 8 cascos de plataforma do tipo FPSO (GauchaZH, 2010). O estaleiro Quip renovava sua carteira de encomendas, ganhando a licitação da integração dos módulos da P-55, P-62, P-63 (Sinaval, 2010). Já na gestão do governo estadual de Tarso Genro (2011-2015) foi dado início as construções do estaleiro EBR na cidade de São José do Norte (RS), um empreendimento da SOG Óleo e Gás com a empresa japonesa Toyo Engineering em 2013, que tinha incumbência de construir os módulos da P-74 (Gov Rs, 2013; Sinaval, 2013). No plano institucional, essa gestão criou a AGDI,¹⁹ em 2011, com o objetivo de orientar e formular políticas de desenvolvimento para o estado em conjunto com a Sedpi²⁰ (Rio Grande do Sul, 2011).

Esses foram os contextos locais em que os polos navais desenvolveram a construção naval em seus territórios. Abaixo, um quadro com a disposição de alguns dos atores e instituições relevantes em cada um deles e no contexto nacional. Dentre eles, a Frente Parlamentar em Defesa da Industria Naval na Alerj, e a Comissão Externa e a Subcomissão da Alers, das quais serão tratadas em seguida.

¹⁸ Fruto de um consorcio formado entre a Ecovix e o grupo japonês JB Minovix.

¹⁹ Agência Gaúcha de Desenvolvimento e Promoção do Investimento.

²⁰ Secretaria de Desenvolvimento e Promoção do Investimento.

Tabela 1 – Quadro descritivo com atores relevantes da indústria de construção naval no Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul e no Brasil

	Rio de Janeiro	Brasil	Rio Grande do Sul
Estaleiros e demandantes	20 estaleiros (Maua, EISA, BrasFells, OSX, ICN, dentre outros)	Demandantes: Petrobras e Transpetro	3 estaleiros (Quip, Rio Grande e EBR)
Embarcações e Programas	Plataformas, petroleiros, porta-contêineres, navios de apoio marítimo, submarinos	Programas: Prorefam, Promef, Prosub, EBN	Integração de módulos, cascos de FPSOs, navios-sonda
Órgãos de formulação e deliberação	Seinp (1999-2006), Sedeis (2007-2014)	Ministério do Transporte, Ministério de Minas e Energia (MME)	AGDI (2011-2014), Sedpi (2011-2014)
Iniciativas políticas	Frente Parlamentar de Apoio da Indústria Naval (2003-2007, 2007-2011) da Alerj	Câmara dos Deputados e Senado Federal	Comissão de Representação Externa (2005-2006), Subcomissão do Polo Naval de Rio Grande (2011) da Alers
Qualificação Profissional e Desenvolvimento Tecnológico	UFRJ, CEFET, SENAI	RICINO, Prominp	FURG, UFRGS, CEFET, UCPEL, UFPEL, SENAI

Fonte: Sinaval (2007, 2010, 2012, 2014); Gov Rs (2004); Rio de Janeiro (2008).

4. Iniciativas de construções de redes sociopolíticas nos polos navais do Rio de Janeiro e do Rio Grande do Sul: uma abordagem preliminar

Privilegiou-se a análise das tentativas de construção de redes sociopolíticas a partir da coleta de dados na Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro (ALERJ) e na Assembleia Legislativa do Rio Grande do Sul (ALERGS). Na primeira, são apresentados os discursos de

alguns parlamentares que integravam a Frente Parlamentar de Apoio à Indústria Naval do Estado do Rio de Janeiro na legislatura de 2003 a 2007 e a sua renovação para a legislatura de 2007 a 2011. Na segunda, são analisados os trabalhos da Comissão Externa para Acompanhar a Implantação do Polo Naval na Região Sul e o Plano Federal que o Originou de 2005 a 2006 e os trabalhos da Subcomissão do Polo Naval do Rio Grande de 2011. Os resultados demonstram que as tentativas de construção de redes sociopolíticas no RS se mostraram mais amplas, buscando estratégias de *upgrading* como a qualificação profissional, enquanto o RJ demonstrou mais dificuldades na construção das redes, atuando de forma mais limitada na primeira frente e ampliando as iniciativas a partir da segunda Frente.

4.1 A Frente Parlamentar de Apoio a Indústria Naval do Estado do Rio de Janeiro nas legislaturas de 2003-2007 e 2007-2011

A Frente Parlamentar de Apoio a Indústria Naval foi um esforço de diversos deputados de diferentes partidos com o objetivo de apoiar as iniciativas vinculadas ao desenvolvimento da indústria naval no Estado do Rio de Janeiro, as legislações referentes ao setor e as demandas e reivindicações das entidades empresariais e de trabalhadores do setor (Alerj, 2004).

Optou-se por analisar os discursos dos deputados da Frente que trataram da indústria naval como tema de suas intervenções, buscando demonstrar como essa Frente lidou com as questões da retomada da indústria naval. Dentre os poucos discursos encontrados, destacam-se os discursos Deputado Aurélio Marques (PR) – metalúrgico e dirigente sindical em Angra (RJ) - e do Deputado Edmilson Valentim (PCdoB) – presidente da Frente - ambos do ano de 2004.

O discurso do deputado Aurélio Marques (PR) crítica a condução das novas licitações da construção de 22 navios da Petrobras, defendendo a escolha de estaleiros fluminenses para as suas construções e da importância dos investimentos na questão do emprego na região e as possibilidades que serão perdidas caso as encomendas sejam feitas em outros estados ou fora do país. Abaixo um trecho do discurso.

Novamente, estão querendo fazer com que esses navios não sejam construídos no Estado do Rio de Janeiro, não fiquem no nosso País. Estão aumentando a largura das embarcações para que elas não possam ser construídas nos estaleiros do Estado do Rio de Janeiro, para que sejam construídas fora do nosso Estado. (Alerj, 2004).

Partindo de premissas parecidas, o deputado Edmilson Valentim (PCdoB) também chama a atenção para as licitações feitas pela Transpetro. O deputado avança no sentido de trazer os investimentos para o Rio de Janeiro, inclusive convocando o presidente da Transpetro para uma audiência pública com o objetivo de obter esclarecimentos e reforçar o papel do Rio de Janeiro na indústria naval nacional (Alerj, 2004).

A partir da renovação da Frente Parlamentar de Apoio à Indústria Naval e *Offshore* do Estado do Rio de Janeiro para a segunda legislatura (2007-2011) novos deputados apareceram na sua composição. A Frente passou a ser presidida pelo Deputado Rodrigo Neves (PT). Dois de seus discursos em nome da Frente chamam a atenção. No primeiro, em 2007, o deputado apresenta os esforços de coordenação do PAC no Rio de Janeiro. Abaixo, um trecho do discurso.

A nossa Comissão Especial de Acompanhamento do Programa de Aceleração do Crescimento, o PAC, promoveu mais uma audiência pública, compreendendo o papel estratégico que o PAC poderá exercer para o Estado do Rio de Janeiro, afinal de contas, são 50 bilhões de reais de investimentos nos próximos quatro anos, se considerarmos que o Tesouro Estadual, o Orçamento do Estado prevê investimentos de três a quatro bilhões de reais, nos próximos quatro anos (Alerj, 2007).

No segundo discurso, em 2010, o deputado informa sobre a participação de um seminário promovido pelo jornal *O Dia* que reuniu atores interessados no desenvolvimento do setor. Também reforça o fato do Rio de Janeiro ainda ser o principal polo naval do Brasil, porem salientando positivamente a criação de novos polos navais, nominalmente o do Rio Grande do Sul.

No dia de ontem, eu participei, representando a nossa Casa, de uma mesa que foi promovida pelo jornal *O Dia*, com apoio de várias entidades, tanto de trabalhadores como de empresários, para fazermos um balanço das conquistas e desafios do setor da construção naval fluminense do Rio de Janeiro. Um balanço daquilo que foi, daquilo que é e daquilo que pode ser esse setor tão importante da economia do Rio de Janeiro; uma vocação incontestável, levando-se em conta que aqui nesta cidade e em Niterói se iniciou o processo de industrialização do Brasil ainda no século XIX. (Alerj, 2010).

A partir da análise dos discursos proferidos pelos deputados que estiveram presentes nas duas formações da Frente Parlamentar de Defesa da Indústria Naval da ALERJ é possível observar uma mudança entre a constituição da primeira e da segunda Frente. Na primeira Frente (2003-2007), a condução política dos trabalhos dos parlamentares se pautou em uma proposta mais limitada e menos abrangente na constituição de uma rede sociopolítica. De caráter mais reativa, ela se baseou na pressão a outros agentes estatais, como a Petrobras, e ao governo federal pela manutenção dos investimentos aos estaleiros do Rio de Janeiro e da crítica à descentralização do setor naval. Na segunda Frente (2007-2011), observa-se uma tentativa de constituição de uma rede sociopolítica mais propositiva e integrada com a participação e articulação com o governo federal e com a Petrobras, resultando na reativação de estaleiros e na participação de fóruns locais, tal como citada na iniciativa do jornal *O Dia*.

4.2 A Comissão de Representação Externa (2005-2006) e a Subcomissão do Polo Naval do Rio Grande (2011)

Essa Comissão foi instalada em abril de 2005 e apresentando seu relatório em janeiro de 2006. Três principais objetivos foram alcançados pela Comissão. Primeiro, o

estabelecimento de uma primeira fase do projeto de qualificação profissional para ocorrer nos anos subsequentes, com a participação e articulação junto a universidades, colégios técnicos, empresas e prefeituras, anunciando 28 cursos nos três níveis (médio, técnico e superior) com a expectativa de qualificar cerca de 4 mil trabalhadores. Segundo, o pontapé inicial para um projeto de integração regional em torno de um projeto de desenvolvimento. Em terceiro, a aprovação na ALRS de cedência do terreno para a construção do estaleiro Aker Promar em Rio Grande (Alrs, 2005).

Cronologicamente, no dia 5 de maio de 2005, ocorreu uma Audiência Pública na Câmara Municipal de Rio Grande e nos dias 16 e 17 de maio ocorreram as reuniões do Fórum Regional da Indústria Naval, que contou com a presença de representantes da Transpetro, da Petrobras, do Prominp e de agentes locais, como sindicatos, universidades e empresa (Alrs, 2005).

Uma parte importante dos trabalhos da Comissão envolveu a articulação entre as universidades da região (FURG, UFPEL, UCPEL) e escolas técnicas (CEFET/RS e SENAI) junto aos cursos ofertados ao Prominp, resultando na proposta de um Centro Tecnológico em 2005. Posteriormente, em setembro de 2005, a Comissão participou de visita ao Senai em Caxias do Sul, no sentido de trocar experiências a fim de implantarem o projeto em Pelotas. Em outubro de 2005, a Secretaria Executiva do MME e um representante do Prominp estiveram presentes em Rio Grande para tratar dos detalhes de implementação de cursos do programa. A comissão também participou das atividades nacionais do Prominp, com a ocorrida na Bahia em novembro de 2005, e no Rio de Janeiro em dezembro. Por fim, em janeiro de 2006, em reunião do Prominp no Rio de Janeiro, foram fechados a proposta do Governo Federal para o Polo Naval do Rio Grande do Sul, com 28 cursos de nível superior, técnico e básico (Alrs, 2005).

Os trabalhos e os resultados dessa Comissão demonstram como foram construídas estratégias de *upgrading* econômico e social que envolveram a qualificação profissional para os trabalhadores da região. Os esforços de construção da rede sociopolítica pela Comissão privilegiou as universidades, que buscavam participar na formação da mão de obra, dos sindicatos que buscavam a criação de postos de trabalho, e das empresas que encontrariam uma mão de obra que já estaria em processo de qualificação para as suas necessidades. Dessa forma, a estratégia de construir uma mão de obra qualificada esteve no horizonte da rede sociopolítica do polo naval do Rio Grande desde o início.

Após a entrega do relatório da Comissão de Representação Externa em 2006, outra iniciativa nesse sentido foi construída em 2011: a Subcomissão do Polo Naval do Rio Grande enquanto desdobramento da Comissão de Economia e Desenvolvimento Sustentável da Alrs.

O objetivo dessa Subcomissão foi acompanhar os andamentos dos empreendimentos, formando um conjunto de propostas enquanto resultado de seus trabalhos (Alrs, 2011).

Na apresentação do relatório é possível observar uma continuidade com os trabalhos da Comissão de 2006, ampliando as ações conjuntas entre membros do poder público, iniciativa privada e da sociedade civil, objetivando qualificar a mão de obra local e a infraestrutura para receber os novos investimentos. Outro elemento que mostra a continuidade entre os trabalhos das comissões é a necessidade de continuação dos cursos do Prominp na mediação com o Plano de Ação do Projeto Rio Grande desenvolvido pelo Fórum Regional do Rio Grande, citados no documento. A Subcomissão atuou por 120 dias, entre março e junho de 2011, e realizou um conjunto de atividades a fim de atingir seus objetivos (Alrs, 2011).

Dentre as atividades, destacam-se a viagem ao Rio de Janeiro e a missão à Coreia do Sul. Na primeira, com visitas ao escritório da Quip S/A, Ecovix, da sede da Petrobras e da Andrade Gutierrez, levando questões relacionada a qualificação profissional, infraestrutura e o papel dessas empresas no desenvolvimento do polo naval do Rio Grande do Sul. Da segunda, retornou com acordos com a Hyundai, a Samsung e a Daewoo. Também houve a assinatura de um protocolo de intenções entre a Insung e um consorcio formado por empresas do Rio de Janeiro e do Rio Grande do Sul, além de um acordo entre a Unisinos²¹ e o centro de tecnologia KAIST²² com o objetivo de estabelecer intercambio de estudantes entre as instituições (Alrs, 2011).

A Subcomissão também realizou audiências públicas em Rio Grande e Porto Alegre. Na primeira, no dia 17 de junho, com o título “Crescimento Econômico e Sustentabilidade: Os desafios do Polo Naval Gaúcho”. Contou com a presença da FURG, da CIENTEC,²³ da FIERGS, AGDI e do Badesul, os temas discutidos envolveram os desafios do setor naval para a região em termos de investimento, fomento e desenvolvimento da cadeia produtiva local. Na segunda, o objetivo foi explanar para a capital os andamentos e o projeto de investimentos do polo naval (Alrs, 2011).

O relatório também apresenta um balanço das medidas de desenvolvimento tecnológico, capacitação da indústria e do trabalhador. Chama a atenção o PGTec²⁴, enquanto iniciativa de construir sinergias entre governos, empresas e universidades. Outra medida foi a criação do programa RS Tecnópole em 2011, com a destinação de R\$ 12 milhões para a constituição de

²¹ Universidade do Vale do Sinos

²² Korea Advanced Institute of Science and Technology

²³ Fundação de Ciência e Tecnologia

²⁴ Programa Gaúcho de Parques Científicos e Tecnológicos

polos e parques tecnológicos no Rio Grande do Sul. Em termos de coordenação, a iniciativa do PGPIN²⁵ em 2011. O objetivo desse programa foi apoiar e formular diretrizes e metas públicas para a constituição do polo naval e petroquímico do Rio Grande do Sul, envolvendo atividades de formação profissional, inovação e financiamento, sendo coordenado pela Sedpi (Alrs, 2011).

A análise dos relatórios da Subcomissão do Polo Naval de Rio Grande demonstra que houve continuidade dos esforços de implementação do polo naval na região que envolvessem múltiplos atores sociais e econômicos. Esses documentos apresentam um esforço de construção de redes sociopolíticas de forma mais *propositiva*, tendo um foco em qualificação profissional, como mostram as articulações junto ao governo federal, na realização dos cursos oferecidos pelos Prominp em 2006, e de esforços locais como a constituição do PGPIN em 2011.

5. Conclusão

A proposta deste trabalho buscou descrever os processos de construção dos polos navais do Rio de Janeiro e do Rio Grande do Sul entre 2003 e 2014, a partir do papel da *politics* (Polanyi, 2012) no desenvolvimento econômico e social. Partindo da premissa de que os atores econômicos e sociais interessados no setor constroem canais de governança local ou redes sociopolíticas (Lima, 2012; Garcia; Wolfenbuttel; Dilelio, 2014), em um contexto de inserção do território em Redes Globais de Produção (Henderson; et al, 2011), com o objetivo de atingirem resultados em termos de *upgrading* econômico e social (Barrientos; Gereffi; Rossi, 2010).

Ao analisar os documentos e ações das duas Frentes da Alerj e da Comissão e da Subcomissão da Alers é possível afirmar que as tentativas de constituição de redes sociopolíticas construídas no Rio de Janeiro e do Rio Grande do Sul foram sustentadas de formas diferentes, com relação às elites políticas locais organizadas nos respectivos parlamentos. O caso fluminense foi inicialmente construído em bases mais limitadas, contando com pouca participação de outros atores interessados no desenvolvimento do setor, focando a sua atuação mais na afirmação tradicional do polo, sintetizada nos discursos dos deputados da primeira Frente (2003-2007). Em um segundo momento a articulação se ampliou, buscando alianças com o governo federal e a Petrobras, como mostram os discursos dos deputados da segunda Frente (2007-2011). Já no Rio Grande do Sul, a construção das redes sociopolíticas se mostrou propositiva desde a constituição da Comissão Externa em 2005, com o foco na qualificação profissional, estabelecendo um diálogo e uma coordenação mais ampla dos

²⁵ Programa de Estruturação, Investimento e Pesquisa em Gás Natural, Petróleo e Indústria Naval do Rio Grande do Sul

interessados no desenvolvimento do setor naval na região. A formação da Subcomissão em 2011 manteve as estratégias constituídas anteriormente, inclusive atuando na institucionalização de espaços de deliberação e ação (Cf. Garcia; Wolfenbuttel; Dilelio, 2014), fortalecendo as possibilidades de construção de redes sociopolíticas.

Empiricamente, a escolha da análise dos atores em termos das elites políticas em cada parlamento estadual é insuficiente para a apreciação de resultados mais consistentes, permitindo apenas observar como um único segmento dos atores interessados reagiu à retomada do setor naval. Todavia, esse recorte fornece um primeiro passo do papel das redes sociopolíticas nas trajetórias de desenvolvimento, demonstrando os esforços de coordenação dos parlamentares estaduais em ampliar (ou não) os instrumentos de deliberação coletiva em busca do *upgrading* econômico e social.

Referências Bibliográficas

ALERJ. Frente Parlamentar de Apoio à Industria Naval do Estado do Rio de Janeiro. Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro. 24 de nov de 2004. Acesso em: 18/07/2020. Disponível em: <http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/scpro0307.nsf/34d172ccdd9fa4c6832566ec0018d835/5fdc885478c855bb83256f500066c040?OpenDocument>.

_____. Frente Parlamentar de Apoio à Industria Naval do Estado do Rio de Janeiro e Offshore do Estado do Rio de Janeiro. 23 de mar de 2007. Acesso em: 18/07/2020. Disponível em: <http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/scpro0711.nsf/dde654f2fb34806783256cee005890ed/5fb1873e66a304e9832572a6007682e1?OpenDocument>.

_____. Discurso do Deputado Rodrigo Neves (PT). Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro. 27 de mai de 2010. Acesso em: 18/07/2020. Disponível em: <http://alerjln1.alerj.rj.gov.br/taqalerj2006.nsf/3620b663fe7fd44f832565370043e8be/7cffc40b7453d0f583257b6b006b089b?OpenDocument>.

ALRS. Comissão de Representação Externa para Acompanhar a Implantação do Polo Naval na Região Sul e o Plano Federal que o Originou. Relatório de Conclusão de Atividades. 14 de mar de 2006. Acesso em: 18/07/2020. Disponível em: http://www.al.rs.gov.br/FileRepository/repdcp_m505/ComRepresentacaoExterna/Polo_Naval.pdf.

_____. Relatório da Subcomissão do Polo Naval do Rio Grande. Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, 2011. Acesso em: 18/07/2020. Disponível em: http://www.al.rs.gov.br/download/SubPoloNaval/RFPolo_Naval.pdf.

ARAUJO, T. B. Desenvolvimento regional brasileiro e políticas públicas federais no governo Lula In SADER, E. (Org). *Lula e Dilma: 10 anos de governos pós-neoliberais no Brasil*. São Paulo: Boitempo Editorial, Flaco-Brasil, p. 157-172, 2013.

BARAT, J.; CAMPOS NETO, C.A.S.; DE 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; POPERMAYER, F.M (Org.). *O ressurgimento da indústria naval no Brasil (2000-2013)*. Brasília: IPEA, pp. 31-68, 2014.

CAMPOS NETO, C.A.S. Investimentos e financiamentos na indústria naval brasileira 2000-2013 In CAMPOS NETO, C.A.S; POPERMAYER, F. M (Org.). *O ressurgimento da indústria naval no Brasil (2000-2013)*. Brasília: IPEA, p. 109-150, 2014.

DE vento em popa. Revista Petro & Química. Edição 235. São Paulo: Mar de 2002. Disponível em: http://petroquimica.com.br/edicoes/ed_235/ed_235b.html. Acesso em: 08 de nov. de 2020.

ESTALEIRO norueguês vai investir US\$ 100 milhões no Brasil. Agência de Notícias Brasil-Árabe. 25 de mar de 2004. Disponível em: <https://anba.com.br/estaleiro-noruegues-vai-investir-us-100-milhoes-no-brasil/>. Acesso em: 09 de nov. de 2020.

FILHO, F. A. Dos estaleiros aos hangares. IstoÉ. Economia & Negócios. 24 de mar de 2004. Disponível em: https://istoe.com.br/27954_DOS+ESTALEIROS+AOS+HANGARES/. Acesso em: 08 de nov. de 2020.

GARCIA, S. Agentes produtivos e desenvolvimento: polo naval e capacidade de inovação no Rio Grande do Sul. *Política & sociedade*. Florianópolis. vol. 12, n. 24, maio/ago. p. 89-114, 2013.

_____; WOLFFENBUTTEL, R.; DILÉLIO; R. Construção de instancias de ação e debate sobre desenvolvimento no Rio Grande do Sul. *R. Pós Ci. Soc.* v.11, n.21, jan/jun. 2014.

GEREFFI, G. The global economy: organization, governance, and development in: SMELSER, N; SWEDBERG, R. (Eds.) *The Handbook of Economic Sociology* (2 ed.). New York: Russel Sage Foundation, p. 160-182, 2005.

_____. HUMPHREY, J.; STURGEON, T. The governance of global value chains. *Review of International Political Economy*, 12:1 Feb, p. 78–104, 2005.

_____. et al. *The NSPS shipbuilding value chains*. Center on Globalization, Governance & Competitiveness (CGGC), Duke University, 2013.

GOULART FILHO, A. Estado, crédito e planejamento no desempenho da indústria da construção naval brasileira 1990-2010. *Economia e Sociedade*, Campinas, v. 23, n. 2 (51), p. 287-317, ago, 2014a.

_____. Presença e ausência do Estado na trajetória da indústria da construção naval brasileira – 1959-1989. *Nova Economia*, Belo Horizonte 24 (2) p. 445-470 maio-agosto, 2014b.

GORDON, K; STEIDL, C. *Global value chains and the shipbuilding industry*. OECD Science, Technology and Industry Working Papers, 2019

GOVERNADOR inaugura adutora e participa do início da construção de estaleiro em São José do Norte. Governo do Estado do Rio Grande do Sul. 06 de set 2013. Disponível em: <https://estado.rs.gov.br/governador-inaugura-adutora-e-participa-do-inicio-da-construcao-de-estaleiro-em-sao-jose-do-norte>. Acesso em: 09 de nov de 2020.

HENDERSON; et al. Redes de produção globais e a análise do desenvolvimento econômico. *R. Pós Ci. Soc.* v.8, n.15, jan./jun, 2011.

JESUS, C. Notas sobre a desconcentração regional da indústria de construção naval brasileira no princípio do século XXI. *Revista de Desenvolvimento Econômico – RDE*, Salvador, Ano XVIII, v. 2, n. 34, p. 685 – 703, 2017.

LIMA, R. Estratégias integradas de regeneração em regiões industriais: uma aproximação com a conjuntura pós-década de 1990 no Sul Fluminense. *Cadernos CRH*, Salvador, v. 25, 66, p. 433-449, Set/Dez. 2012.

LOCKE, R. The composite economy: local politics and industrial change in contemporary Italy. *Stato e Mercato*, February. 1995.

LULA inaugura oficialmente polo naval em Rio Grande. GauchaZH. 21 de out. 2010. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/economia/noticia/2010/10/lula-inaugura-oficialmente-polo-naval-em-rio-grande-3082136.html>. Acesso em: 09 de nov de 2020.

NETO, J. B. O; SHIMA, W. T. Trajetórias tecnológicas no segmento *offshore*: ambientes e oportunidades. *R. Econ. contemp.*, Rio de Janeiro, v. 12, n. 2, p. 301-332, maio/ago, 2008.

PETROBRAS. Pré-sal. Disponível em: <https://petrobras.com.br/pt/nossas-atividades/areas-de-atuacao/exploracao-e-producao-de-petroleo-e-gas/pre-sal/> Acesso em: 14 de mar de 2020.

PIRES, R.; GOMIDE, A.; AMARAL, L. A revitalização da indústria naval no Brasil democrático in GOMIDE, A.; PIRES. *Capacidades estatais e democracia: a abordagem dos arranjos institucionais para a análise de políticas públicas*. Brasília: Ipea. p. 187-212, 2014.

RAMALHO, J. R. Novas Conjunturas Industriais e Participação Local em Estratégias de Desenvolvimento. *DADOS – Revista de Ciências Sociais*, Rio de Janeiro, Vol. 48, no 3, p. 491-524, 2005.

RIGOTTO inaugura canteiro de obras da plataforma P-53 em Rio Grande. Governo do Estado do Rio Grande do Sul. 26 de jan. 2006. Disponível em: <https://estado.rs.gov.br/rigotto-inaugura-canteiro-de-obras-da-plataforma-p-53-em-rio-grande> Acesso em: 09 de nov de 2020.

RIO de Janeiro – Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão. Plano Plurianual 2008/2011. Rio de Janeiro: SEPLAG, 2008, nº 625, p. 645.

RIO Grande terá o primeiro dique seco de grande porte do país. Governo do Estado do Rio Grande do Sul. 31 de mai. 2006. Disponível em: <https://www.estado.rs.gov.br/rio-grande-tera-o-primeiro-dique-seco-de-grande-porte-do-pais>. Acesso em: 09 de nov de 2020.

RIO GRANDE DO SUL. Lei nº 13.657 de 07 de janeiro de 2011. Cria a Agência Gaúcha de Desenvolvimento e Promoção do Investimento e dá outras providencias. Diário Oficial do Estado, Porto Alegre, RS, 07 de jan de 2011. 6p.

SANTOS, R. S. P. Redes de Produção Globais (RPGs): contribuições conceituais para a pesquisa em Ciências Sociais. *R. Pós Ci. Soc.* v.8, n.15, jan./jun. 2011.

_____. O Sul Fluminense em questão: o papel das redes sociopolíticas na promoção do desenvolvimento regional in RODRIGUES, I. R; RAMALHO, J. R. (Orgs) *Trabalho e sindicato em antigos e novos territórios produtivos: comparações entre o ABC Paulista e o Sul Fluminense*. São Paulo: Annablume. Col. Trabalho e Contemporaneidade, 2007.

SARDINHA, A. *Dimensões de navios. Porte, arqueação, deslocamento*. Lisboa: Coleção Mar Fundamental. 2013.

SINAVAL. *Indústria naval no Brasil: um novo horizonte*. Rio de Janeiro: Sindicato Nacional da Indústria de Construção e Reparação Naval e Offshore, 2007.

_____ *Balanço 2008: principais acontecimentos, construções em andamento, capacidade produtiva e tecnologia naval.* Rio de Janeiro: Sindicato Nacional da Indústria de Construção e Reparação Naval e Offshore, 2008.

_____ *Cenário 2010 - 1º semestre.* Rio de Janeiro: Sindicato Nacional da Indústria de Construção e Reparação Naval e Offshore, 2010.

_____ *Resultados da Indústria da Construção Naval Brasileira 2010.* Rio de Janeiro: Sindicato Nacional da Indústria de Construção e Reparação Naval e Offshore, 2010.

_____ *Indústria brasileira da construção e reparação naval e offshore – visão geral.* Rio de Janeiro: Sindicato Nacional da Indústria de Construção e Reparação Naval e Offshore, 2012.

_____ *Cenário da construção naval 4º trimestre – Balanço de 2013.* Rio de Janeiro: Sindicato Nacional da Indústria de Construção e Reparação Naval e Offshore, 2013.

_____ *Cenário do 1º semestre de 2014.* Rio de Janeiro: Sindicato Nacional da Indústria de Construção e Reparação Naval e Offshore, 2014.

STX OSV Holding Limited. 3Q 2010 Results Presentation. Disponível em: <https://www.vard.com/investor/announcements/Pages/Archive.aspx?RootFolder=%2Finvestor%2Fannouncements%2FArchive%2F2010&FolderCTID=0x012000157464C0A62F984991A26BE27648A40E&View={5C12F7B1-DAF3-4189-9821-49FB47BAB2F0}>