

## **DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL E ENTRAVES SOCIAIS: Aspectos do Estaleiro Enseada do Paraguaçu**

Icaro Argolo Ferreira<sup>1</sup>

### **Resumo**

Este artigo propõe-se verificar aspectos acerca da atual situação do Estaleiro Enseada do Paraguaçu, na perspectiva de Desenvolvimento Territorial, levando em consideração principalmente os fatores que geram entraves sociais na região atingida pelo equipamento. Além da base de consulta teórico-metodológica, sistematizada por referências bibliográficas e online através de artigos e periódicos científicos, fez-se um apanhado das principais reportagens sobre o tema, buscou-se ainda as compreensões necessárias a partir do processo de elaboração empírica com viés na política de promoção social regional e de conteúdo local. Destacam-se os entraves a partir da leitura de aspectos da política e da gestão da indústria naval, em sua retomada, expansão e recente estagnação, comprovando a necessidade de estudos interdisciplinares que não se atrelam a um único enfoque.

**Palavras-chave:** Desenvolvimento territorial. Estaleiro enseada do Paraguaçu. Indústria naval. Entrave social.

### **1 INTRODUÇÃO**

O Estado da Bahia é uma das 27 unidades federativas do Brasil. Está situado no sul da Região Nordeste tem a mais extensa costa de todos os estados do Brasil com 900 km e acesso ao Oceano Atlântico. Ocupa uma área de 564 733,177 km<sup>2</sup>, sendo pouco maior que a França. Dentre os estados nordestinos, a Bahia representa a maior extensão territorial, a maior população, o maior produto interno bruto, o maior número de municípios. (IBGE, 2010) Ainda segundo o IBGE (2010) a Bahia é a oitava maior economia do Brasil, com o produto interno bruto superior a R\$ 150 bilhões, são pouco mais de R\$ 11 mil de PIB per capita.

No município de Maragogipe, objeto deste artigo, acontece a construção do Estaleiro Enseada do Paraguaçu que suscitou expectativa sobre a transformação socioeconômica da cidade e região. A construção do Estaleiro Enseada do Paraguaçu S/A, empreendimento

---

<sup>1</sup> Doutorando em Políticas Sociais e Cidadania pela UCSAL, Mestre em Estudos Interdisciplinares Sobre a Universidade pela UFBA, Especialista em Gestão Pública pela UNEB e Advogado. E-mail: adv.icaroargolo@gmail.com

localizado no distrito de São Roque do Paraguaçu, comportou novas relações de produção, constituídas a partir do planejamento do Estado.

Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Maragogipe possui 45.740 habitantes, tem um Produto Interno Bruto (PIB) de R\$ 156 299,534 mil segundo o IBGE/2008 e um PIB per capita de R\$ 3 583,21 IBGE/2008. Localiza-se a 130 km de Salvador a Capital da Bahia.

Segundo o site Evo Brasil Turismo (2015) o município é bastante rico no que diz respeito aos recursos naturais, apresentando um ótimo potencial para o desenvolvimento de atividades ligadas ao turismo ecológico, rural e, principalmente, ao turismo náutico, incluindo a pesca desportiva.

Segundo Amaro (2014, p.01), há: “No entanto, grandes investimentos exógenos e inovativos (que) têm ocupado ambientes periféricos, devido ao estoque de recursos naturais, sem garantir a inserção automática dos mesmos ao processo de riqueza gerada”.

O objetivo deste estudo é analisar a partir da perspectiva do desenvolvimento territorial e entraves sociais, as relações espaciais e territoriais no processo de construção e operação do Estaleiro Enseada do Paraguaçu S/A (EEPSA, 2015). Empreendimento com obras suspensas às margens do Rio Paraguaçu, na Ponta do Corujão<sup>2</sup> distrito de São Roque do Paraguaçu, município de Maragogipe, Estado da Bahia.

## **2 ENSEADA DO PARAGUAÇU**

A “enseada do Paraguaçu” é um estaleiro que está sendo construído na cidade brasileira de Maragogipe, no Recôncavo baiano, pela Enseada Indústria Naval. Cujo objetivo é a construção de seis sondas de perfuração para o pré-sal. O estaleiro entrou em operação em fevereiro de 2014, porém paralisou suas obras com cerca de 80% concluídas em Janeiro de 2015, embora sua conclusão estivesse projetada para março/2015. (EIA/RIMA, 2009); Um projeto arrojado que envolve o Consórcio de quatro empresas onde as três primeiras controlam 70% das ações e são: Odebrecht, com 50% das ações, as construtora OAS e, UTC tem 25%, os outros 30% corresponde a Kawasaki Heavy Industries. (EEPSA, 2015)

---

<sup>2</sup> Ponta do Corujão – Área caracteriza pela topografia relativamente plana, com fitofisionomia alterada por cultivos e áreas antropizadas. Apresenta alguns remanescentes de matas, extensos apicuns e manguezais acompanhando o curso do Rio Baetantã. (EIA/RIMA, 2009, V. 5, p. 192)

A previsão era gerar até 15 mil empregos diretos e indiretos. Segundo site da empresa: O estaleiro localiza-se na foz do rio Paraguaçu, na Baía de Todos os Santos, local onde começou a produção de navios no Brasil. Nas proximidades ainda há o Estaleiro São Roque do Paraguaçu, reativado em 2010, uma comunidade quilombola e a Área de Preservação Ambiental Baía de Todos os Santos. (EEPSA, 2015)

Segundo o projeto está prevista a construção e conversão de plataformas fixas e flutuantes, além da construção e integração de seus módulos. O Estaleiro Enseada do Paraguaçu foi projetado para ocupar uma área de aproximadamente 150,68 hectares, dos quais aproximadamente 37,67 hectares são destinados a área de Reserva Legal (EIA/RIMA, 2009, p. 8). Na fase de implantação do empreendimento, “estão previstos cerca de 3.900 empregos diretos para a construção das instalações prediais e industriais, além das áreas operacionais” (EIA/RIMA, 2009, p. 12). Construção de sondas de perfuração offshore<sup>3</sup>, principalmente para exploração em águas profundas, como a do petróleo na camada do pré-sal. Construção de navios para apoio offshore, como PLSV<sup>4</sup>, MPSV<sup>5</sup> e Construction Support Vessels<sup>6</sup>.

O Canteiro de Obras de São Roque do Paraguaçu (COSRP) é de propriedade da Petrobras, parte do Canteiro foi arrendada ao Estaleiro Enseada do Paraguaçu (EEP). Ainda no primeiro plano, ao lado do Canteiro, fica a sede do distrito de São Roque do Paraguaçu. No segundo plano, na margem oposta ao Rio Baetantã, são erguidas as edificações do Estaleiro Enseada do Paraguaçu. Ao lado do Empreendimento fica a sede do povoado de Enseada do Paraguaçu. (SILVA, 2014).

O empreendimento tem o objetivo de construir embarcações de grande porte, navios de produção de petróleo e gás natural. Também objetiva construir barcos militares, barcos especiais para apoio às atividades de perfuração e produção de petróleo, além de equipamentos especiais para a indústria do petróleo e mineração (EIA/RIMA, 2009, p. 9). O empreendimento suspendeu suas atividades em 28 de fevereiro, e houve o desligamento de 1081 funcionários, com 82% das obras concluídas.

O problema é que a Sete Brasil estaria enfrentando dificuldades de se capitalizar, como reflexo da crise enfrentada pela Petrobras devido às

<sup>3</sup> Offshore quer dizer afastado da costa, sobretudo em águas profundas, está também relacionado com a atividade (prospecção, perfuração e exploração) de empresas de exploração petrolífera que operam ao largo da costa.

<sup>4</sup> PLSV quer dizer Pipe Layng Support Vessel, ou navios de apoio, são embarcações que lançam e recolhem linhas no mar, utilizadas para conectar as plataformas à sistemas de produção de petróleo.

<sup>5</sup> MPSV (Multipurpose Supply Vessel) que quer dizer Navio multitarefa, suprimento (cimento, tubos, lama, salmura, água doce, óleo e granés) e manuseio de âncoras.

<sup>6</sup> Construction Support Vessels ou navio de apoio na construção.

investigações da Operação Lava Jato. Sem receber os repasses da Sete Brasil, a Enseada Indústria Naval estaria devendo a diversas empresas, inclusive à fornecedora de aço, principal matéria-prima do estaleiro, segundo informações do Sindicato dos Trabalhadores da Construção Pesada e Montagem Industrial do Estado da Bahia (Sintepav). (GOMES, 2015)

A empresa Sete Brasil administra o Consórcio das empresas do empreendimento Estaleiro Enseada Paraguaçu, é a principal parceira nas operações de perfuração de poços de óleo e gás em águas ultraprofundas no país. Com uma encomenda de 28 sondas de perfuração (navios-sonda e sondas semi-submersíveis) e uma carteira de recebíveis de mais de US\$ 80 bilhões para os próximos 20 anos, a empresa ocupa o primeiro lugar em contratos de afretamento no mundo, com a maior frota privada de navios em seu segmento. (EPPSA, 2015)

Segundo o site da UOL (08.06.2015) a operação lava jato é: uma operação da Polícia Federal, deflagrada em março de 2014, que investiga um grande esquema de lavagem e desvio de dinheiro envolvendo a Petrobras, grandes empreiteiras do país e políticos. A operação fora deflagrada após a Polícia Federal rastrear em outra investigação um presente dado (uma Land Rover, carro de luxo) a Paulo Roberto Costa, diretor da companhia, pelo “doleiro” Alberto Youssef.

### **3 INDÚSTRIA NAVAL - ESTALEIROS NO BRASIL**

Conforme a economista Claudiana Guedes de Jesus prevê, a indústria naval está saindo do Estaleiro, impulsionada por políticas públicas. A economista previa em 2013 um avanço do setor depois das crises dos anos 80 e 90. (ANUNCIAÇÃO, 2013)

O primeiro estaleiro brasileiro foi construído pelo Barão de Mauá em Niterói, quando o então governo brasileiro fez um empréstimo, a ser pago em onze anos em 1846 para tal finalidade. Teve seu primeiro navio construído em 1850. Até 1961 já havia construído 72 navios (metade militar e metade civil). (ABSNAVAL, 2014)

A indústria naval depende de um fundo, o Fundo da Marinha Mercante (FMM). Com esse fundo, o Brasil alcançava em 1972 o segundo parque industrial de navios mercantes do mundo perdendo apenas para o Japão. O Brasil não possuía exportações mundiais como o Japão e dependia exclusivamente das encomendas internas e as dos militares. Sendo assim

acabou saindo do cenário mundial. (ABSNAVAL, 2014). O Brasil conta na atualidade com cerca de 40 estaleiros.

A indústria da construção naval pesada foi instalada no Brasil no bojo do Plano de Metas, dentro da Meta 28 no governo JK, a partir da vinda do Estaleiro Ishibrás, de origem japonesa. (PROMINP, 2014). O financiamento da Meta 28 foi possível mediante a aprovação da Lei 3.381 de 24 de abril de 1958, que criou o Fundo da Marinha Mercante (FMM) e a Taxa de Renovação da Marinha Mercante (TRMM). (PROMINP, 2014). É fato que a indústria naval brasileira teve um grande avanço nos últimos anos, impulsionado, sobretudo pelo Pré-Sal cuja produção será de petróleo de alta qualidade e em escala.

Há um sensível crescimento da indústria naval nos últimos anos representado pelo emprego nos estaleiros, que significa mais investimento, ou seja, houve uma dinamização da indústria naval nos últimos anos.

Segundo o PROMINP (2014) a indústria brasileira de 2004 à 2014 criou um dinâmico ambiente de negócios e menciona (p.83) a situação em 2011: 47 estaleiros; 11 novos estaleiros em construção; 59.000 trabalhadores empregados; 6,2 milhões de toneladas de porte bruto (TPB) em carteira de pedidos; 18 plataformas offshore em construção; 30 navios-sonda contratados.

#### **4 DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL**

É fato que o conceito de território vem sendo debatido muito em função da mutação conceitual pela geografia, onde se discute a atividade humana e do poder, na sociologia analisando a constituição a performance dos espaços urbano e rural; na economia referenciando a localização da produção, dentre outros.

O território ganha espaço nas bases conceituais das pesquisas agrárias porque se refere a um espaço intrínseco, delimitado por relações de poder e identidade. (ALVES, 2011, p.183) O desenvolvimento territorial passa pelo ordenamento territorial da zona costeira onde segundo Arzabe (2011, p.06),

O ordenamento territorial da zona costeira é tema central no equacionamento do desenvolvimento sustentável sendo necessário para harmonizar os conflitos decorrentes dos múltiplos interesses que recaem sobre o uso desse

território. No Brasil, parte considerável da zona costeira, na qual se incluem os terrenos de marinha e seus acréscidos, são patrimônio público da União.

Território segundo Souza (1995, p.78) “um espaço definido e delimitado por e a partir de relações de poder”. O autor ainda vai mais além: “quem domina e influencia ou como domina ou influencia esse espaço?” (SOUZA, M. J. L, 1995, p. 79). O desenvolvimento territorial parte da premissa que essa questão vincula-se ao Estado na sua forma de atuação quando em suas decisões políticas e sociais na delimitação do espaço público, dentro do âmbito da organização administrativa.

O Estado no exercício da prática administrativa e por meio das políticas públicas reordena o espaço público e deve dinamizar o desenvolvimento territorial assim sendo, a territorialização segundo Perraud (2005, p. 290): “remete, de uma certa maneira, ao tratamento das dimensões administrativas (desconcentração) e políticas (descentralização)”.

É importante ressaltar que as políticas territoriais devem ter a finalidade também de reorganizar o espaço bem como de criar soluções novas, para ser compatível aos grandes desafios sociais como a desigualdade social, a pobreza, o crescimento sustentável e capitalismo.

#### **4.1 DESENVOLVIMENTO TERRITORIAL E ESTALEIRO PARAGUAÇU**

Na região do estaleiro Enseada de Paraguaçu existe um sistema de conflitos mais precisamente na Ilha de Maré, na parte central da Baía de Todos os Santos, é o lar de diversas colônias de pescadores e cinco comunidades quilombolas reconhecidas pela Fundação Cultural Palmares (FCP). Apesar da proximidade com Salvador, a ilha tem pouca ou quase nenhuma infraestrutura, dentre outros problemas como ausência de serviços de saúde e educação, assim como ainda comunidades negras, pescadores artesanais e quilombolas a impactos gerados por acidentes com embarcações com transporte de produtos químicos.

Em 2010 foi reativada uma comunidade quilombola de descendentes de africanos escravizados que mantêm tradições culturais, de subsistência e religiosas ao longo dos séculos, é parte da Área de Preservação Ambiental da Baía, além dela, existe outro estaleiro na região, São Roque do Paraguaçu. Segundo a Fiocruz (2014):

As cerca de 500 famílias das comunidades quilombolas de Bananeiras, Martelo, Ponta Grossa, Porto dos Cavalos e Praia Grande lutam, desde 2004,

pela demarcação de seus territórios tradicionais. Embora as contínuas ações e campanhas das comunidades, com o apoio de diversas organizações da sociedade civil e até mesmo de entidades ligadas ao Governo do Estado da Bahia, elas ainda não conseguiram a identificação e delimitação de suas terras. O processo junto ao Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra) ainda se encontra na fase de elaboração do Relatório Técnico de Identificação e Delimitação. RTID.

Com a construção do Estaleiro Enseada do Paraguaçu a despeito do crescimento espetacular, sobretudo em termos de emprego que foi proporcionado, embora se saiba que esses empregos são temporários, não se tem certeza do fluxo empregatício de longo prazo, esses conflitos e entraves sociais não seriam minorados conforme aponta Dias:

Proposto pelo governo estadual nos limites de uma Reserva Extrativista (RESEX), e concebido licença para implantação após redefinição tendenciosa das poligonais da RESEX, o Polo Naval na Baía do Iguape, ou Estaleiro Enseada do Paraguaçu – denominado atualmente, configura um empreendimento da lógica desenvolvimentista e anuncia potenciais efeitos negativos sobre os recursos naturais e comunidade locais, configurando um conflito socioambiental. (DIAS, CODES E BANDEIRA, 2010, p.06)

O Consórcio, embora desenvolva atividades sociais com essas comunidades, através de um Centro de referência para trabalho social, verifica-se a tensão: em detrimento a territorialidade, a inserção no mercado de trabalho não seria um resgate a cidadania e até a construção do território de cada um?

#### **4.2 ENSEADA DE PARAGUAÇU E ENTRAVE SOCIAL**

A suspensão das obras no estaleiro Enseada do Paraguaçu por tempo indeterminado provocou a perda de 7.600 empregos, um recuo na Indústria da Construção Naval que vinha em ritmo acelerado. O Consórcio responsável pelas obras, formado por empreiteiras que estão denunciadas e, portanto, envolvidas em corrupção, inclusive com seus executivos presos, e que após tais envolvimento tiveram muitas obras suspensas, restou-se inviabilizado: fragilizado pelo envolvimento das empresas na Operação Lava-Jato; pela reorientação política-contratual-financeira da Petrobrás e supostamente pela crise fiscal que repercute nas prioridades do governo federal, atribuindo conflitos de ordem financeira, política e de credibilidade com o mercado externo.

Entretanto o grande prejudicado são as pessoas: trabalhadores, empresários, comunidades e governos. Empresários porque investiram na prestação de serviços na região. Segundo Fortes (2015): “Aproximadamente trinta empreendimentos, entre restaurantes, pousadas, lavanderias e lojas comerciais de roupas e utensílios domésticos agora sofrem as consequências do interrompimento das obras”.

Enfim a economia da região despencou, e a esperança de desenvolvimento ruiu, conforme ratifica Fortes (2015), “A situação do povoado tem se repetido em diversos municípios do Recôncavo Baiano, colocando muitos negócios em risco, e assim, deslanchando um efeito cascata que, pouco a pouco, debilita a economia da região”. Um total de 7.600 desempregados representa 16,0% de desemprego, um índice altíssimo. Fortes (2015) relata o desencanto e derrocada de um empresário:

[...] como foi o caso de Pedro Dias. O comerciante tem um restaurante que passou por uma reforma, em 2013, quando o estaleiro chegou ao pico de sua produção. Motivado pelo crescimento, Dias ampliou a área do restaurante – que passou a ter um espaço três vezes maior – e logo em seguida, ergueu uma pousada com 60 quartos no andar superior do empreendimento. Naquela época, a circulação semanal de pessoas beirava a dois mil clientes.

O desnorteamento das pessoas, as consequências sociais nesse caso são evidentes com a perda financeira e do estímulo, esperança, rumo, etc. Fortes (2015) continua o relato:

Vieram as demissões, e o investimento, com expansão da cozinha, compra de móveis e equipamentos novos – e que beiram aos R\$ 3 milhões – agora estão pendentes, e sem possibilidade clara de retorno. O último desligamento em massa na obra da enseada fez a pousada fechar, ocasionou o desligamento de 15 funcionários, além de reduzir consideravelmente as refeições. “A gente se atem muito a Deus, pois estamos realmente sem qualquer direção neste momento, e esperando que a construção volte a ser executada o quanto antes”, declara ele, apreensivo.

Outra pousada que antes da crise tinha 60 aposentos, a Pousada Recanto Sertanejo, administrado pela família de Marinalva Assis, agora está com seus 156 aposentos vazios. Ainda segundo Bastos (2015): “Com a crise de liquidez no estaleiro e a desaceleração do projeto, muitos empresários não resistiram e fecharam as portas. Muitos outros estão, literalmente, com a corda no pescoço, à beira da falência. "Foi um baque muito forte", lamenta Jailson Bonfim Lima, 38 anos, dono do mercado Cinco Estrelas”.

Bastos (2015) afirma ainda que:

O distrito de Enseada vive hoje o que se pode chamar de depressão econômica - uma combinação perversa de desemprego, falência de pequenos negócios e quase nenhum dinheiro circulando pela localidade. Perto dali, na agradável São Roque do Paraguaçu, o drama é bem parecido.

A paralisação da obra de Enseada de Paraguaçu representa um entrave social, pois a indústria naval ou a construção na indústria naval. Segundo Filho (2014, p.01) “requer um planejamento bastante antecipado, pois exige longos prazos de entrega, extensa organização logística e programação nas etapas de produção das diversas partes e componentes do navio”. Para Filho (p.02):

É uma indústria integrada com o setor metalmeccânico e eletrônico, além de utilizar diversas estruturas de materiais convencionais como plástico, madeira, vidro e outros.

O território atingido, Maragogipe, vê-se diante da estagnação no canteiro das obras do Estaleiro, e todo o otimismo com o crescimento econômico propagandeado, um ambiente de incertezas e em maio a um desfavorável ciclo de queda de receitas.

Neste sentido é que o planejamento na indústria naval é de extrema importância, há o aspecto das construções normalmente serem de longo prazo, o que reflete de modo a configurando-se como inabilidade do governo, suas políticas públicas, mal organizadas acarretam grandes entraves sociais, como é caso da Enseada de Paraguaçu, onde Souza (2013, p.220) afirma: “Critica também a incapacidade do Estado de conter o processo de desindustrialização da economia, caracterizado pelos índices negativos de crescimento industrial”. Há ausência de um planejamento eficiente do Governo de forma generalizada, pois se pode ver que a suspensão das obras fora uma atitude generalizada (outras obras estão paralisadas).

O caso do estaleiro Enseada de Paraguaçu e outros estaleiros parados, reflete, sistematicamente, a desconstrução da credibilidade alcançada, do marketing realista do Pré-Sal, que a despeito de ser uma grande descoberta não tem correspondido ao seu fundamento desenvolvimentista anunciado de modo agressivo no seu lançamento.

Por outro lado, uma cidade não pode e nem deve ficar refém de uma só economia, porém é o que mais acontece no Brasil, na indústria naval que fora esquecida, desmontada nas décadas anteriores. Por exemplo, a navegação do São Francisco que fora paralisada na década de 80, deixou cidades inteiras desmontadas, como é o caso de Pirapora em Minas Gerais que até na atualidade nunca se recompôs; Juazeiro da Bahia que na década de 90 se restabeleceu

com a irrigação. Enfim, erros de planejamento de políticas públicas que desarticulam cidades e afetam regiões.

## **5 INDUSTRIALIZAÇÃO E DESINDUSTRIALIZAÇÃO - AVANÇO E ENTRAVE SOCIAL**

A industrialização é conceituada como o processo de desenvolvimento industrial, a evolução ou crescimento da indústria em determinado local ou região onde acontece a mudança do modo de produção pela maximização dos lucros. Geralmente acontece por meio de uma economia de grande escala com amplas produções de bens duráveis, o que reduz o custo de produção. Normalmente se mecaniza muito as atividades, o que permite uma produção em série ou em grande escala.

Cerqueira (2014) define o processo industrial como: “um conjunto sistematizado de arte e ofícios de produção dentro de instalações (a fábrica), usando máquinas, energia e trabalho humano, que transforma e combina as matérias-primas para produzir uma mercadoria que será posta à venda”. E nesse sentido, há uma relação direta entre o impacto dos efeitos que o processo de industrialização pode socialmente causar, se desarticulado com a política de afirmação de direitos territoriais e a pactuação contratual do cumprimento de prazos para a efetivação do processo.

Para Lamonica e Feijó (2011, p.01), “existe uma relação positiva entre o crescimento da indústria e o crescimento do produto agregado, daí quanto maior a taxa de crescimento da indústria, maior será a taxa de crescimento do produto agregado”. Portanto a industrialização, em seu ciclo integral, ou seja, concluída, produz o aumento do produto interno bruto (PIB), produz empregos em grande escala, alavanca a economia, e concretamente, gera efeitos sociais de positividade da cidadania, como foi perceptível no ápice da construção do Estaleiro, quando a arrecadação do município foi diferenciada.

Há ainda o entendimento de Bielschowsky (2000, p.48), refletindo que o pensamento desenvolvimentista é definido como defensor da industrialização como meio de superação da pobreza e do subdesenvolvimento, sob a condição de haver planejamento e intervenção estatais.

Por outro lado, a desindustrialização, no entanto provoca o revés de todos esses benefícios, como crescimento econômico, riqueza, emprego e desenvolvimento. Em abril

(2015) o Brasil apresentou quatro trimestres consecutivos de retração na atividade industrial. Portanto a queda na atividade industrial atinge todos os ramos da industrialização como a indústria naval, automobilística e a construção civil.

É importante ressaltar o papel do Estado. Por meio de políticas públicas, sobretudo, nesse caso na indústria nacional; o reflexo mais objetivo dessa discussão é a incidência reversa, ou seja, a desindustrialização, que ocasiona o desaparecimento de empresas e empregos, e principalmente da circulação de renda. No caso do Estaleiro Enseada de Paraguaçu ainda não se pode designar de desindustrialização, apesar da grande perda de empregos, e empresas, o desmonte da economia de uma cidade ou região, pois as obras ainda podem ser retomadas, já que o maior entrave gira na rearticulação das prioridades do governo central, e a consequente liberação da verba destinada à conclusão da obra.

É importante ressaltar que, conforme afirma Goularti Filho (2014, p.04), “o desempenho da indústria naval brasileira de 1990 a 2010, de desmonte parcial e retomada, foi resultado das opções políticas adotadas ao longo dos últimos 20 anos, ações de governo que priorizaram interesses diversos por enfoque e circunstâncias complexas e difusas, como a narrativa empreendida na década de 90 de rearticulação da economia nacional, bem como a política de conteúdo local viabilizadas a partir do fortalecimento da indústria naval realizado nos governos à esquerda.

## **6 CONSIDERAÇÕES**

A obra do Estaleiro Enseada do Paraguaçu foi paralisada por diversos motivos entre eles: falta de planejamento eficaz do governo federal, excesso de otimismo criando uma distância entre teoria e prática, no caso do pré-sal, corrupção na Petrobrás, gestão ineficiente da Petrobrás, dentre outros. O Petróleo deve produzir riqueza para a população com a grande capacidade de investimento do setor, sobretudo pode fomentar e alavancar a economia de qualquer cidade ou região, mas, especialmente é imprescindível o planejamento eficiente em longo prazo.

Articular a política de conteúdo local, o envolvimento em corrupção e a credibilidade no mercado, torna-se um desafio para a empresa (e governo) e o modelo de gestão para a exploração do petróleo, que embora precise estar em consonância com a indústria naval, necessita produzir um efeito social de representação suficientemente capaz de alavancar a

cidade e região atingidas pelo equipamento. De fato o empreendimento alavancou a economia da região e da cidade de Maragogipe, incluiu diversas pessoas no mercado de trabalho, porém na mesma proporção vem desmontando a economia do município e provoca diversos e incontáveis prejuízos financeiros, morais às pessoas e à região.

Cabe a reflexão, o capitalismo que produz riqueza e articula interesses econômicos e políticos de poder, é o mesmo que desmonta e destrói a vida, em perspectivas e realizações materiais de consumo. Como no capitalismo a evolução acontece em fases cíclicas espera-se que em Maragogipe seja apenas um momento, e que inerente seja emerso com maior intensidade, alterando o centro de poder, o Estado, conservando as peculiaridades originais, reconstruindo a garantia dos direitos da classe trabalhadora, fazendo a desconcentração do capital de modo à sua circulação promover melhorias sociais.

Os ganhos do empreendimento seriam espetaculares se não tivesse havido a paralisação, os impactos sociais foram fantásticos, entretanto foram substituídos por uma realidade material de desequilíbrio da vida das pessoas. Espera-se que a paralisação seja apenas uma revisão na gestão e os construtores se capitalizem e retomem a obra, sob pena de deixar a região, os governos e as pessoas piores do que estavam antes.

## **7. REFERÊNCIAS**

ABSNAVAL. Construções e Montagens Ltda. **Construção e Reparos Navais**. 2014. Disponível em <<http://www.absnaval.com.br/construcoes.php>>. Acesso em 15 mai 2015.

ALVES, Flamarion Dutra. **ABORDAGENS POLÍTICAS NA GEOGRAFIA AGRÁRIA: Tendências metodológicas e a interdisciplinaridade pós 1990**. 2011. Disponível em <<http://www.unifal-mg.edu.br/geres/files/atelie.pdf>>. Acesso em 10 mai 2015.

AMARO, Teresa Cristina Fontaine. **Entendendo as características fundamentais e indutoras do desenvolvimento territorial com base em sistemas de inovação: o complexo portuário do Açú**. Universidade Estadual do Norte Fluminense, Darcy Ribeiro – UENF. Campos Dos Goytacazes – RJ. Dezembro– 2014.

ANUNCIÇÃO, Silvio. **Saindo do estaleiro. Políticas públicas são responsáveis pela retomada da construção naval, aponta estudo do Instituto de Geociências**. Jornal da Unicamp. Campinas, ANO 2013 – Nº 562.

ARZABE, Jorge. **Gestão da Zona Costeira e os Terrenos de Marinha**. Fundação Getúlio Vargas. FGV Management – Núcleo Brasília. Pós-Graduação Em Administração Pública. Turma – 2011.

BASTOS, Geraldo. **Empresários penam com demissões em estaleiro na Bahia**. A Tarde. Edição 28.02.2015. Disponível em <<http://atarde.uol.com.br/economia/noticias/1663538-empresarios-penam-com-demissoes-em-estaleiro-na-bahia>>. Acesso em 14 abr 2015.

BIELSCHOWSKY, Ricardo. **Pensamento Econômico Brasileiro: o ciclo ideológico do desenvolvimentismo**. Rio de Janeiro: Contraponto, 2000.

BRASIL, IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Área Territorial Oficial - Consulta por Unidade da Federação**. Disponível em <<http://www.ibge.gov.br/home/geociencias/areaterritorial/principal.shtm>. 2010>. Acesso em 17 jun 2015.

CERQUEIRA Wagner. **Industrialização**. 2014. Disponível em <<http://www.mundoeducacao.com/geografia/industrializacao.htm>>. Acesso em 17 jun 2015.

DIAS, T. L da S.; CODES, D. H. C. de; BANDEIRA, F. P. S. de F. **Comparação de Conflitos Sócio-ambientais em dois municípios da Baía de Todos os Santos, Bahia – um estudo preliminar de percepção**. II CONGRESSO LATINOAMERICANO DE ETNOBIOLOGIA, VIII SIMPÓSIO BRASILEIRO DE ETNOBIOLOGIA E ETNOECOLOGIA. Recife, novembro de 2010.

EEPSA. **Estaleiro Enseada do Paraguaçu S.A**. Disponível em: <<http://www.eepssa.com.br/>>. Acesso em: 15 jun 2015.

EIA/RIMA. **Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental do Estaleiro do Paraguaçu**. SUDIC: Salvador, 2009.

EVO BRASIL TURISMO, Maragogipe (BA). 2015. Disponível em <<http://www.evobrasil.com/maragogipe.html>>. Acesso em 16 jun 2015.

FILHO, Alcides Goularti. **Estado, crédito e planejamento no desempenho da indústria da construção naval brasileira 1990-2010**. 2014. Disponível em <[http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0104-06182014000200287&script=sci\\_arttext&tlng=en](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0104-06182014000200287&script=sci_arttext&tlng=en)>. Acesso em 01 mai 2015.

FORTES, Matheus. **Fechamento de estaleiro do Paraguaçu deixa vilarejo apreensivo**. Tribuna da Bahia. Edição 27.02.2015. Disponível em <<http://www.tribunadahia.com.br/2015/02/27/fechamento-de-estaleiro-do-paraguacu-deixa-vilarejo-apreensivo>>. Acesso em 14 abr 2015.

GOMES, Donaldson. **Estaleiro Paraguaçu: indústria naval vai suspender obras em estaleiro até melhorar caixa**. Correio 24 horas. Edição 25.02.2015. Disponível em <<http://www.correio24horas.com.br/detalhe/noticia/estaleiro-paraguacu-industria-naval-vai->

suspender-obras-em-estaleiro-ate-melhorar-caixa/?cHash=2b4ccc8c198710a4ead70f76c1865007>. Acesso em 18 jun 2015.

LAMONICA, Marcos Tostes; FEIJO, Carmen Aparecida de. **Crescimento e industrialização no Brasil: uma interpretação à luz das propostas de Kaldor**. Rev. Econ. Polit. 2011, vol.31, n.1, pp. 118-138.

PERRAUD, D. **Le soutien de l'agriculture: politiques agricoles et territoires**. In: Laurent, C.; Thi-non, P. (eds.). *Agricultures et territories*. Paris: Lavoisier, 2005.

PROMINP. Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás Natural. **Historia da Indústria Naval**. 2014.

SILVA, Carlos Augusto Oliveira da. **O capitalismo e o Recôncavo da Bahia: análise do processo de implantação do Estaleiro Enseada do Paraguaçu**. Cachoeira, 2014.

SOUZA, Julio Gomes. **Indústria da construção naval e neoliberalismo no Brasil: primeiras aproximações**. Anais do V Simpósio Internacional Lutas Sociais na América Latina. "Revoluções nas Américas: passado, presente e futuro". ISSN 2177-9503.10. 2013

SOUZA, Marcelo José. **O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento**. In: CASTRO, Iná Elias (org.). *Geografia: conceitos e temas*. Rio de Janeiro, Bertrand, 1995, p. 77 - 116.

UOL. Universo on line. Petrolão. **Entenda a Operação Lava Jato, da Polícia Federal**. Edição 08.06.2015. Disponível em <<http://www1.folha.uol.com.br/poder/2014/11/1548049-entenda-a-operacao-lava-jato-da-policia-federal.shtml>>. Acesso em 18 jun 2015.