DESIGUALDADES REGIONAIS E PÓLOS DE DESENVOLVIMENTO: O CASO NORDESTINO E O COMPLEXO INDUSTRIAL PORTUÁRIO DE SUAPE

REGIONAL INEQUALITIES AND POLES OF DEVELOPMENT: THE NORTHEAST CASE AND THE SUAPE PORT INDUSTRIAL COMPLEX

DESIGUALDADES REGIONALES Y POLOS DE DESARROLLO: EL CASO NORESTE Y EL COMPLEJO INDUSTRIAL DEL PUERTO DE SUAPE

Lucas Chaves Miquilini
Doutorando em Geografia - Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)
lucascmiquilini@gmail.com

Edson de Morais Machado
Universidade Estadual de Maringá (UEM)
edsonmachado1988@gmail.com

José Messias Bastos
Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)
j.bastos@ufsc.br

Resumo:
A Revolução de 1930 buscou diminuir a dependência brasileira do mercado externo e fomentar a criação de um mercado interno forte. Porém, a alta concentração dos investimentos no Sudeste acentuou as desigualdades regionais no Nordeste. A partir de 1950 essa região se tornou foco de políticas que incorporaram a teoria dos Polos de Desenvolvimento nas estratégias do Estado. Ocorre a implantação, em Pernambuco, do Complexo Industrial e Portuário de Suape, cujas atividades passam a exercer grande influência no desenvolvimento do estado, principalmente nas primeiras décadas do século XXI. O objetivo deste artigo é investigar as especificidades, causas e consequências que levaram a teoria dos polos de desenvolvimento a ser usada como estratégia para amenizar a disparidade regional do Nordeste frente ao Sudeste, focando, sobretudo, no Complexo Industrial e Portuário de Suape. Para tanto, foi realizada revisão bibliográfica qualitativa sobre a teoria dos polos de desenvolvimento e levantamento de dados em fontes oficiais.

Palavras-chave: Desigualdade Regional, Sudeste, Nordeste, Polos de Desenvolvimento.

Abstract:

The Revolution of 1930 sought to reduce Brazil's dependence on the foreign market and foster the creation of a strong internal market. The high concentration of investments in the Southeast accentuated regional inequalities in the Northeast. From 1950 on, this region became the focus of policies incorporating the theory of Development Poles into the strategies of the State. There is the implementation, in Pernambuco, of the Suape Industrial and Port Complex, whose activities begin to exert great influence on the development of the state, especially in the first decades of the 21st century. The objective of this article is to investigate the specificities, causes and consequences that led the theory of development poles to be used as a strategy to mitigate the regional disparity of the Northeast against the Southeast, focusing mainly on the Suape Industrial and Port Complex. A qualitative literature review was carried out on the theory of development poles and data collection from official sources.

Keywords: Regional Inequality, Southeast, Northeast, Development Poles.

Resumen:

La Revolución de 1930 buscó reducir la dependencia de Brasil del mercado exterior y fomentar la creación de un mercado interior fuerte. La alta concentración de inversiones en el sudeste acentuó las desigualdades regionales en el noreste. A partir de 1950, esta región se convirtió en el foco de las políticas incorporando la teoría de los polos de desarrollo en las estrategias del Estado. Está la implementación, en Pernambuco, del Complejo Industrial y Portuario Suape, cuyas actividades comienzan a ejercer una gran influencia en el desarrollo del estado, especialmente en las primeras décadas del siglo XXI. El objetivo de este artículo es investigar las especificidades, causas y consecuencias que llevaron a la teoría de los polos de desarrollo a ser utilizada como estrategia para mitigar la disparidad regional del noreste contra el sureste, centrándose principalmente en el Complejo Industrial y Portuario de Suape. Se llevó a cabo una revisión cualitativa de la literatura sobre la teoría de los polos de desarrollo y la recopilación de datos de fuentes oficiales.

Palabras-clave: Desigualdad Regional, Sudeste, Nordeste, Polos de Desarrollo.

Introdução[1]

Em consequência do caráter latifundiário, escravista e exportador de sua economia, a ordem espacial brasileira, de início, se deu através de um reduzido número de cidades litorâneas de grande porte (MAMIGONIAN, 1982). Nos seus primeiros quase quatro séculos e meio, o país teve como base econômica a exportação de bens primários e a importação de bens manufaturados. Perpassou por vários ciclos econômicos (da madeira pau-brasil, da cana de açúcar, do ouro e diamantes, do algodão, do café, da borracha no Norte, etc.) e, embora estes ciclos tenham atingido seu auge em determinados momentos históricos, sua exportação continuava no ciclo seguinte, apenas com menor expressividade (ANDRADE, 1995, p. 43).

Se em um primeiro momento a região Nordestina foi a que mais prosperou, posteriormente, a descoberta de minério no interior do país transferiu a sede do poder político para o Rio de Janeiro. Por outro lado, a agricultura cafeeira manteve o centro da vida econômica e política do país nessa região, tornando-a mais dinâmica, com maior população e concentradora de capital.

[1] A presente pesquisa foi realizada com apoio do CNPq, Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – Brasil, nas modalidades Edital Universal (Processo nº 438319/2018-4) e Pós-Doutorado Júnior (PDJ) (Processo nº 152113/2020-7) e do Fundo de Apoio à Manutenção e ao Desenvolvimento da Educação Superior em Santa Catarina – UNIEDU/FUMDES.

Com o processo de industrialização pós 1930 e de integração nacional, as formações regionais passam a se interligar a centros mais dinâmicos (metrópoles regionais e a São Paulo em escala nacional), provocando reestruturações em todas as regiões periféricas (Amazônia, Nordeste, Centro-Oeste e Sul) (SANTOS, 1993; MAMIGONIAN, 2009). As indústrias até então espalhadas por todo o litoral brasileiro, garantidas por um mercado cativo, pois, segundo Santos (1993), tais regiões se desenvolviam segundo lógicas próprias, sem conseguir competir com as indústrias paulistas, vão encerrando suas atividades, gerando estagnação econômica em algumas cidades e regiões, em detrimento da pujança econômica do Sudeste. Essa região, teve um salto de empregos industriais de 27% do total nacional em 1920, para 38,6% em 1950 (FURTATO, 2003). O Sudeste também passou a concentrar 62,2% dos investimentos no Brasil em 1958, face a 35,4% em 1954 (RATTNER, 1972), consumindo, em 1958, 84,3% do consumo de energia elétrica e a gerando 78,8% do valor da produção industrial (SANTOS, 1980).

As características de tal processo de desenvolvimento econômico acabaram por intensificar a tendência à disparidade estrutural regional, ocorrendo a consolidação da hegemonia paulista e a efetivação de uma periferia e de um polo, a "Região Concentrada" (SANTOS e SILVEIRA, 2013).

Dado o forte peso do passado (SANTOS, 1993), a Região Nordestina foi a que passou por maiores mudanças (destruição de setores industriais, perda populacional, estagnação das zonas canavieiras, etc.), passando a solicitar medidas estatais para amenizar as desigualdades regionais. Tais medidas, ao findar a década de 1960 e iniciar a de 1970, unem-se à necessidade de manter o ritmo

de crescimento econômico no âmbito nacional, tendo como incentivador o Estado. Os investimentos públicos passam a ser mais numerosos e há a injeção de mais recursos para exportação, esboçando uma nova divisão territorial do trabalho no Brasil, efetivada através da implantação de complexos e polos industriais (SANTOS e SILVEIRA, 2013).

O Nordeste foi a região em que mais se implantou tal modelo, tendo sido criada, em 1959, a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene) que passa a ser a grande incentivadora do desenvolvimento econômico regional, tendo a sua frente Celso Furtado.

É nesse processo que, unindo a atividade industrial à atividade portuária, baseando-se nos modelos de portos industriais já existentes na Europa e Ásia, de forma inédita no Brasil, ocorre a idealização do Complexo Industrial Portuário de Suape (CIPS), em Pernambuco. Além dos benefícios dos polos de desenvolvimento, retratados nos estudos de Perroux e Myrdal, o alinhamento da atividade industrial junto à atividade portuária (portos com função industrial) são estratégicos. As vantagens de tal relação foram apontadas por Fischer (1963), na qual inclui enorme capacidade de redução de custos.

Aos poucos, o Complexo Portuário Industrial de Suape se consolida como importante agente dinamizador local, estadual e regional, atraindo indústrias diversas, gerando emprego e ampliando o PIB tanto dos municípios que integram o complexo, como do próprio estado de Pernambuco. Sua atividade portuária, como consequência das formas espaciais criadas inicialmente para a atividade industrial do próprio complexo, passa também a ser utilizada

para outros fins e agentes, atraindo cargas de diferentes localizações da região Nordeste, do Norte e do Centro-oeste. Toda essa conjuntura torna Suape um caso de essencial análise para a ciência geográfica, visto sua enorme capacidade dinamizadora e de alteração do espaço geográfico na qual se inseriu em seus amplos aspectos (fixos, fluxos, forma e estrutura espacial, etc.).

Neste trabalho buscou-se investigar as especificidades do caso nordestino que levaram a implantação dos polos de desenvolvimento enquanto importante metodologia orientada para o crescimento econômico dessa região brasileira, destacando-se as características, o processo de implantação e os resultados do polo de desenvolvimento Complexo Industrial Portuário de Suape. Para tal, lançamos mão de revisões bibliográficas qualitativas e levantamento de dados presentes em relatórios, livros, revistas e sites oficiais (Antaq, SEP, IBGE, MDIC, etc.), análise de imagens, elaboração de gráficos e tabelas, entre outros.

Como referencial teórico, levamos em consideração os ensinamentos do geógrafo Armen Mamigonian, que assinala através de suas obras que o conjunto de conhecimento é explicado pela conjunção de fatores pertinentes a cada uma das escalas geográficas: mundo, nação, região. Utilizamos também a ideia de "combinações de caráter geográfico", definida por CHOLLEY (1964). As ideias-chave de ciclos longos e dualidade, defendida por Ignácio Rangel (1914-1994), possuem importante influência a respeito de nossa compreensão sobre o desenvolvimento econômico e social do Brasil; e, dada a abrangência da análise, lançamos mão da teoria da formação sócioespacial proposta por Milton Santos (1982), que aponta

que o Estado faz parte de uma realidade dinâmica, em constante transformação.

Assim, dividiu-se a pesquisa em três partes, a primeira busca elucidar quais foram as conjunturas históricas que resultaram na necessidade de forte intervenção estatal na região analisada, tendo sido realizada através de pesquisa bibliográfica em autores como Andrade (1988), Rangel (1968), Furtado (2003), Rattner (1972), Santos (1965, 1993, 2013), Mamigonian (2009), entre outros. A segunda parte tem como objetivo evidenciar as singularidades e características da teoria dos polos de desenvolvimento desenvolvida por Perroux (1967) e da causação circular de Myrdal (1958), bem como sua incorporação à realidade brasileira. A terceira parte elenca a idealização, implantação, desenvolvimento e resultados do Complexo Portuário Industrial de Suape como polo de desenvolvimento e promotor do desenvolvimento local, estadual e regional.

A região nordeste: apontamentos sobre seu desenvolvimento econômico, social e espacial

As grandes cidades litorâneas brasileiras surgiram nas margens das baías, recifes, penínsulas, enseadas e desembocaduras dos rios, pois eram locais ao abrigo do vento e com águas calmas[2]. Tal realidade foi, portanto, profundamente marcada por múltiplas determinações, isto é, combinações, para usar a expressão de Cholley (1964), pois as condições naturais favoráveis à atividade portuá-

[2] Santos (1993) demonstra que ainda em 1900, das cidades brasileiras com mais de cem mil habitantes, apenas São Paulo (239.820 hab.), não era litorânea, sendo as outras a cidades o Rio de Janeiro (691.565 hab.), Salvador (205.813 hab.), Recife (113.106 hab.) e Belém (96.560).

ria se aliaram aos novos marcos da economia mercantil, constituindo, assim, as primeiras combinações da formação social brasileira.

O país chegou às primeiras décadas do século XX com um imenso território muito desigualmente ocupado, apresentando quase que exclusivamente, ao longo da costa, formações econômicas regionais, orientadas mais para o comércio exterior do que para o comércio com as outras regiões. Cada uma dessas regiões possuía como espinha-dorsal um sistema regional de transportes, o qual servia de base a um esquema regional de divisão social do trabalho (RANGEL, 1968). Com o processo de industrialização nacional, baseado na política de substituição de importações pós Revolução de 1930, e de integração nacional, efetivado quase que completamente na primeira metade do século XX, as formações regionais passaram a serem interligadas através do sistema rodoviário a centros mais dinâmicos (metrópoles regionais e a São Paulo em escala nacional). Ocorre, assim, reestruturações em todas as regiões periféricas (Amazônia, Nordeste, Centro-Oeste e Sul).

Nesta conjuntura, a região nordestina foi a que passou por maiores mudanças, pois ocorreu a destruição de setores industriais incapacitados, como numerosos estabelecimentos têxteis (MAMIGONIAN, 2009). Passa, também, a enfrentar a concorrência do Sudeste na produção açucareira, sobretudo após a crise do café e as conjunturas das grandes guerras mundiais (ANDRADE, 1988), levando as áreas produtoras, ou seja, o litoral nordestino, à estagnação econômica. Representante de 38,71% da população brasileira em 1900, o Nordeste passou a abrigar 31,60% do total em 1960 (FURTADO, 2003). Destaca-se que tal dispersão foi o resultado de um processo complexo de acontecimentos, combinando vários fato-

res. Além dos fatores físicos, que resultam em períodos de grandes secas (1791-1793, 1877-1880, 1915, 1932, etc.), agravada pela alta concentração fundiária, onde as melhores terras, com disponibilidade de água, estavam sob posse de um pequeno número de indivíduos, a permanência do poder econômico das oligarquias açucareiras possibilitaram forte representatividade política que defendia seus interesses. Essa representatividade buscou sempre socializar os investimentos para ampliar a lucratividade da produção a custo de financiamento e políticas públicas, ao passo que o lucro era privatizado e o acesso a terra mantinha-se restrito, resultando na proletarização dos camponeses sob condições de alta exploração (ANDRADE, 1988).

As fortes reestruturações tiveram agravante sobre os incapacitados setores industriais nordestinos, levando o número de empregados industriais a ser reduzido, segundo Furtado (2003), de 27% do total nacional em 1920, para 17% em 1950, ao passo que o Sudeste passou a representar, nesse último ano, 38,6% do total. A rápida industrialização dos anos 30 deu origem a um centro dinâmico interno, dirigido pela indústria paulista, que passou a comandar as regiões periféricas através de um processo de integração e reestruturação das economias regionais, voltadas até então, basicamente, ao exterior (agroexportação). Assim, as indústrias oligopólicas dessas regiões, que até então podiam contar com um mercado cativo, não suportaram as pressões das indústrias concorrenciais de São Paulo, sobretudo, e foram fechando suas portas, gerando estagnação econômica em algumas cidades e regiões (MAMIGONIAN, 2009). Tal realidade foi um dos fatores que bloquearam o desenvolvimento da concorrência no Nordeste e também no Norte, a ponto

que se chegou aos anos 50 e 60 sem a existência de numerosas fábricas nessas duas regiões.

Segundo Santos e Silveira (2013, p. 45), se os transportes marítimos sempre reforçaram a dependência em relação ao estrangeiro, os novos transportes terrestres beneficiam São Paulo, a metrópole industrial do país. As estradas de rodagem passam a obedecer às novas exigências da indústria e do comércio, reforçando a posição de São Paulo como centro produtor e, ao mesmo tempo, de distribuição primária. Há, portanto, a consolidação da hegemonia paulista, tornando-a não apenas centro de aplicação de capitais privados oriundos da própria região, mas também atraindo capitais das regiões periféricas, se tornando principal foco de investimento do Estado. Tornou-se polo de atração de numeroso contingente populacional.

Rattner (1972) comenta que em 1954 São Paulo concentrava 35,4% dos investimentos no Brasil, mas em 1958 o montante já era de 62,2%, ocorrendo forte e constante drenagem do sistema financeiro e bancário das áreas subdesenvolvidas em benefício de São Paulo e Rio de Janeiro. Santos (1980, p. 127) vai além, descreve que neste último ano São Paulo concentrava 73,3% da mão de obra do país, 84,1% dos capitais, 84,3% do consumo de energia elétrica e 78,8% do valor da produção industrial. A consequência dessa realidade foi uma intensificação da tendência à disparidade estrutural de um espaço nacional já diferenciado, com a produção de uma situação em que se tornou mais clara a existência de uma periferia e de um polo, a "Região Concentrada" (SANTOS e SILVEIRA, 2013).

Todavia, levando em consideração a ocorrência de três meias-revolução na história brasileira destacadas por Rangel (1981),

sendo elas a Independência, a Abolição-República e a Revolução de 1930, e seus respectivos pactos de poder, é possível compreender que mesmo após 1930 há a permanência dos latifundiários no campo político nacional, que deixam de estar voltados ao mercado externo, como as decadentes oligarquias cafeeiras de São Paulo e açucareira do litoral nordestino, e passam a concentrar sua atenção no mercado interno do Rio Grande do Sul, Minas Gerais e Sertão do Nordeste.

Embora nacionalista, os latifundiários do Sertão Nordestino, agora no poder, permaneceram muito mais preocupados com o prolongamento da estrutura social que lhes beneficiava, ou seja, latifundiária e monocultora, do que com o desenvolvimento de políticas de incentivo a industrialização intensiva em capital. No poder, estes grandes latifundiários conseguiram se beneficiar do processo de industrialização então em curso, mesmo sem implementar políticas de industrialização[3].

A estagnação das zonas litorâneas nordestinas, redutos das velhas oligarquias agrárias voltadas para o mercado externo, com suas indústrias desbancadas pela alta competitividade das indústrias paulistas, passou a contrastar com outras áreas do Nordeste que passaram a serem chamadas a participar do processo de industrialização do país. Essas áreas do Sertão Nordestino tornaram-se responsáveis, segundo Santos e Silveira (2013, p. 43), pelo forneci-

[3] Santos (1993) salienta que no Nordeste há uma estrutura fundiária hostil desde cedo à maior distribuição de renda, ao maior consumo e à maior terceirização, ajudando a manter na pobreza milhões de pessoas e impedindo uma urbanização mais expressiva, logo, uma industrialização também. Segundo Santos (1993), a introdução de inovações materiais e sociais acaba por encontrar grande resistência de um passado cristalizado na sociedade e no espaço, atrasando o processo de desenvolvimento, atuando como freio às mudanças sociais e econômicas.

mento de certos produtos agrícolas, como o algodão e o sisal. Ocorre, também, a implantação de grandes plantações de borracha, cacau e dendê no litoral baiano e da mamona no Nordeste, onde, do ponto de vista da produtividade, houve esforços bem sucedidos (SANTOS, 1965, p. 140). Esse processo irá atingir também a agricultura familiar de subsistência, predominante no Sertão, pois se acelera a substituição desse tipo de cultivo, que era de baixa produtividade, para uma agricultura especializada, inserida no mercado e sujeita a melhorias técnicas crescentes (MAMIGONIAN, 2009, p. 60). Fato consolidado hoje, há no Nordeste, além da tradicional produção de açúcar, diversos estados protagonistas na exportação de frutas e outros produtos agropecuários. Esses produtos, além do mercado nacional, são exportados em maior volume para a Europa, como também para a África e América do Norte, através dos portos de Suape, Fortaleza, Natal, Pecém e Salvador (MACHADO, 2020).

As perdas relativas do Nordeste frente ao Sudeste resultaram em um novo discurso político-econômico que acabou desembocando na criação da Sudene (1959), do Banco do Nordeste, da construção de hidroelétricas na região, etc., ao longo dos anos 60. É nessa conjuntura que alguns diretores da Sudene, mais comprometidos com a problemática do desenvolvimento industrial nordestino, vão procurar utilizar a teoria dos pólos de desenvolvimento de François Perroux, concentrando investimentos em algumas áreas e setores, criando polos ou núcleos de maior resistência, desenvolvendo o chamado Polonordeste. (ANDRADE, 1988).

Destaca-se que ao findar os anos 50 e iniciar os anos 60, a industrialização do Brasil havia avançado e o país se consolidava como urbano-industrial. A substituição de importação dos ramos

denominados de “indústria leve” e “indústria pesada” havia chegado ao fim, ocasionando um período de crise e ameaçando a continuidade do modelo econômico adotado (substituição de importações). Para manter tal modelo tornou-se indispensável retomar a atividade ao preço de investimentos públicos mais numerosos para promover a exportação, mais proteção ao grande capital, menor retribuição ao trabalho, ao preço de uma política social ainda menos generosa e, necessariamente, de uma ordem ainda maior no campo político-social. Uma reorganização produtiva se instala no Brasil a partir da necessidade de transformar os minérios; produzir derivados de petróleo; e implantar polos de desenvolvimento. (SANTOS e SILVEIRA, 2013, p. 48).

Esse último teve como base os estudos François Perroux e Gunnar Myrdal. Segundo Egler (2012, p. 214), a ideologia dos pólos de desenvolvimento mostrou-se o modelo mais adequado para a organização do território proposta pelo Estado autoritário, uma vez que envolvia a criação de locais privilegiados, capazes de interligar os circuitos nacionais e internacionais de fluxos financeiros e de mercadorias. Assim, a partir de então, é o momento de implantação de complexos e polos industriais como o Petroquímico de Camaçari (BA); Eletrometalúrgico de Tucuruí (PA e MA)[4]; Siderúrgico de Itaqui (MA); Industrial-portuário de Pecém (PE); Projeto Carajás (Norte); o Cloroquímico (AL), etc.

A divisão territorial do trabalho se amplia para a escala nacional. Re-hierarquiza-se as áreas de cultura do país a partir, sobretudo, da expansão da fronteira agrícola. Todavia, são áreas antes pouco povoadas (Norte e Centro-Oeste) que se mostram ex-

[4] Albrás, Alunorte, CCM, Alumar e Complexo Carajaí – CVRD.

tremamente receptivas aos interesses de uma economia moderna, pois não tinham o peso do passado, ocorrendo, tal processo, com maior velocidade e rentabilidade que nas outras regiões (SANTOS, 1993). Tal realidade ajuda a compreender a necessidade da forte intervenção estatal na Região Nordestina, a mais beneficiada pela implantação dos polos de desenvolvimento e que resultou em uma industrialização geograficamente concentrada[5].

A maturação dos investimentos realizados em polos de desenvolvimento é o que permitiu a essas estruturas a consolidação de sua capacidade instalada durante a década de 1990, que foi responsável pelo modelo econômico neoliberal que incentivou a abertura comercial, movimentos de câmbio, privatizações etc. (BRANDÃO, 2012).

O fortalecimento dos polos em meio ao cenário neoliberal ocorre, segundo Brandão (2012) em virtude do fortalecimento de grupos produtores de bens tradicionais, basicamente calçados de couro, vestuário e têxteis não padronizados, agroindústria de alimentos de baixa elaboração e bebidas que instalaram suas indústrias em direção a áreas bastante específicas e seletivas da periferia nacional.

Para Brandão (2012) esses segmentos produtivos se lograram desconcentrar, pois são caracterizados por serem pouco exigentes de ambiente mais complexo de externalidades; assim, puderam

[5] As características da socioeconomia brasileira, apresentada no início desse artigo, vão ao encontro do que Santos (1993) afirma. Segundo ele, o Nordeste apresenta uma estrutura fundiária hostil desde cedo à maior distribuição de renda, ao maior consumo e à maior terceirização, ajudando a manter milhões de pessoas na pobreza, impedindo uma modernidade mais expressiva. A introdução de inovações materiais e sociais encontra grande resistência de um passado cristalizado na sociedade e no espaço, atrasando o processo de desenvolvimento (SANTOS, 1993, p. 69).

ser atraídos para vários pólos periféricos de maior porte, sobretudo em espaços metropolitanos, através de ampla concessão de subsídios e outros favores, custos salariais menores, maior flexibilidade trabalhista e ambiental e, em alguns casos, pelo fácil acesso a recursos naturais abundantes e baratos.

O Complexo Industrial Portuário de Suape, ao alinhar a atividade industrial à portuária, tornou-se um caso inédito no Brasil, fazendo parte do pacote de estímulos do governo federal por meio do II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND). Planejado como polo de desenvolvimento, abriga, atualmente, mais de 100 empresas que geram 30 mil empregos em seu território e em sua área de influência. As indústrias implantadas em seu território consolidam dez polos industriais, sendo:

Quadro 1 – Polos industriais do Complexo de Suape, 2020

Polo	Descrição
Polo de Granéis Líquidos e Gases	Reúne empreendimentos estruturadores e um conjunto de operações importantes para a cadeia produtiva
Polo Logístico	Garante a distribuição e o armazenamento das cargas que chegam e saem da área do Porto, além de ser estratégico para a movimentação de carga dentro e fora de Suape.
Polo Naval e Offshore	Nos estaleiros são construídos navios petroleiros, gaseiros, barcos de apoio e outros, além de fazerem reparos quando preciso.
Polo Petroquímico	Está o maior empreendimento do Complexo: a Refinaria Abreu e Lima. Operam também outras duas empresas estruturadoras: a PQS, formada pela junção da PetroquimicaSuape com a Citepe, e a M&G Polímeros. O Polo ainda abastece seis empresas instaladas em Suape
Polo Pré-forma Plástica	Divide as empresas que produzem pré-forma pet e embalagens plásticas, sendo a grande maioria abastecida

	com matéria-prima do Polo Petroquímico de Suape.
Polo de Componentes Eólicos	Cluster de indústrias que fabricam componentes eólicos, responsável por produzir as torres, flanges e pás eólicas.
Polo de Geração de Energia	Possui duas usinas termelétricas, a Suape Energia e a Termopernambuco.
Polo Materiais de Construção	Estão algumas das principais indústrias de construção civil da região, responsáveis por fornecer material para fomentar o desenvolvimento de Pernambuco e do Nordeste.
Polo Metalmecânico	Formado por indústrias de base e empresas fornecedoras da cadeia produtiva de petróleo, gás e naval.
Polo Alimentos e Bebidas	Abriga grandes empresas do setor alimentício.

Fonte: Elaboração dos autores. Suape (2020).

O conceito de pólos de desenvolvimento e a realidade brasileira

Os primeiros conceitos sobre complexos industriais surgiram na década de 1960, baseando-se em teorias sobre crescimento, desequilíbrio econômico e polarização. Setores integrados, planejamento produtivo, maior concentração na produção de bens intermediários, economias de escala, aglomeração produtiva entre outros atributos, tornaram a teoria dos complexos industriais a ideal para o desenvolvimento econômico que visa a integração nacional. O argumento para o caso brasileiro é de que se deve investir em estruturas industriais robustas em regiões periféricas para que estas possam atingir um nível de maturidade produtiva capaz de competir com o Sudeste (BARROS e GALVÃO, 2002).

Para Hirschman (1961), a necessidade de polos no curso do processo desenvolvimentista, indica que a desigualdade internacional ou inter-regional do crescimento é condição concomitante e inevitável do próprio desenvolvimento. Assim, no sentido geográfico, o desenvolvimento é necessariamente não-equilibrado. Para o caso do Brasil, com dimensões continentais, o processo de desenvolvimento industrial intensificou os desequilíbrios regionais por meio da concentração dos investimentos no Sudeste.

Essa realidade é explicada por Perroux (1967), ao afirmar que territórios extensos estão mais propensos a vivenciar a estrutura de uma economia dualista de dois setores, sendo um mais desenvolvido e outro estruturalmente mais arcaico. Em virtude disso, o desenvolvimento estimulado em determinado ponto não necessariamente irá propagar-se por todo o território, e caso o faça, não será suficiente para promover um crescimento igual ao de seu ponto de origem. Desta forma, o território acaba por constituir-se em ilhas de crescimento econômico cercadas por espaços vazios ou estagnados, não deixando nenhuma nação à revelia. Tanto os países desenvolvidos e os subdesenvolvidos não possuem um crescimento uniforme em todo o território, mas sim desenvolvimento em pontos específicos que podem propagar efeitos de expansão ou de paralisação dependendo dos investimentos que estão sendo realizados e sua finalidade (PERROUX, 1967).

> A capacidade ou tendência do desenvolvimento de se expandir em volta de um subgrupo, uma região, ou um país, por muito tempo, enquanto o atraso impera em outra parte qualquer, foi muitas vezes observada. Se essa tendência se manifesta em torno de limites geográ-

> ficos nitidamente demarcados, o resultado é a divisão do mundo em países desenvolvidos e subdesenvolvidos e na separação de um país em regiões progressistas e atrasadas (HIRSCHMAN, 1961, p. 277).

Os investimentos em complexos industriais geograficamente e estrategicamente bem localizados, concentrando atividades que gerem desenvolvimento, promovem efeitos econômicos positivos devido a proximidade dos meios de produção e da relação entre os trabalhadores dentro do complexo. A concentração das atividades industriais em meio urbano cria uma diversidade de consumidores que consomem de modo progressivo se comparados aos de meio rural. Desta forma, surgem necessidades que atendam a estes novos padrões de consumo como moradia, transporte, comércio, lazer, serviços, etc. (PERROUX, 1967).

A capacidade de complexos industriais em transformar uma região em polo de desenvolvimento econômico, fomentando não apenas os investimentos dentro do espaço industrial, mas também em seu entorno, pode ser interpretada pelo modelo da causação circular de Myrdal (1958), que propôs que as economias possuem círculos viciosos ascendentes e descendentes, dependendo dos estímulos que são realizados. No sentido ascendente, as variáveis econômicas e sociais são estimuladas para melhoria do bem-estar, promovendo o desenvolvimento, com os indicadores apresentando melhorias contínuas. No sentido descendente, os indicadores mostram contínua deterioração das variáveis econômicas e sociais. A tendência do sistema é afastar-se do equilíbrio e não ir em direção a este. Assim, o processo social tende a tornar-se cumulativo e caso o de-

senvolvimento econômico não seja controlado, continuará a promover desigualdades crescentes (SOUZA, 1993)[6].

Para Souza (1993), o processo de descentralização da atividade econômica no Brasil derivou, sobretudo, da ação política governamental no sentido da ocupação dos espaços vazios, do aproveitamento de recursos naturais nas áreas periféricas, através de investimentos públicos em grandes projetos, como os de infraestrutura, extração mineral e outros.

Com os desequilíbrios regionais mostrando-se cada vez mais latentes pós 1950 e, por meio das novas teorias de desenvolvimento regional, o governo brasileiro encontrou nos polos de desenvolvimento e complexos industriais um modelo econômico para buscar a diminuição das disparidades econômicas inter-regionais brasileiras. Egler (2012, p. 214) comenta que poucos foram os países do mundo que levaram tão longe as ideias de Perroux como o Brasil. Esse fato se intensifica, sobretudo, ao longo dos anos 70 onde a diminuição da atividade econômica que afetava o país como um todo parecia uma ameaça à continuidade do modelo econômico adotado. Assim, a partir da crise de 1973, a estratégia governamental se tornou mais seletiva, atuando não mais numa escala macroregional e sim subregional, onde o Nordeste, mas não exclusivamente, tornou-se o principal foco de tais políticas desenvolvimentistas.

[6] Geograficamente concentrado, o polo industrial complexo transforma o seu meio geográfico imediato e, se tem poder para tanto, toda a estrutura da economia nacional em que se situa. Centro de acumulação e concentração de meios humanos e de capitais fixos e fixados, chama à existência outros centros. Quando dois destes centros entram em comunicação, graças a vias de transporte material e intelectual, extensas transformações se desenham no horizonte econômico e nos planos de produtos e consumidores. (PERROUX, 1967, p. 175).

> A mudança de ênfase da política regional tinha no parco resultado obtido quanto à criação de empregos com a estratégia de industrialização uma justificativa concreta que a legitimava. Em termos políticos, o estopim terminou sendo a seca de 1970, ou a evidência de que, passados dez anos, a economia da região, em especial a da zona semiárida, continuava despreparada para a tradicional intempérie climática. Assim, consolidam-se nesse período as concepções que apontavam para a criação de complexos industriais que absorvessem os benefícios atribuídos às economias de escala e de aglomeração e que estivessem suportados especialmente em base de recursos naturais que permitissem um leque integrado e amplo de possibilidades de produção. Primeiro surge o pólo petroquímico de Camaçari, por uma decisão nacional, e mais tarde vão surgindo aos poucos outros, dentro da mesma concepção básica (BARROS e GALVÃO, 2002, p. 379).

A implantação no estado de Pernambuco do Complexo Industrial Portuário de Suape (CIPS) fez parte da agenda do regime militar no contexto supracitado. Inspirado na teoria dos polos de desenvolvimento de Perroux (1967) esperava-se que a realização do projeto promovesse atração de investimentos por meio da instalação de indústrias na região em virtude de sua localização (PEDROSA, 2015).

De acordo com Silva (1992), apesar de a ideia da construção do Complexo Industrial Portuário de Suape ser da década de 1960, a elaboração de seu Plano Diretor surge a partir de 1974, em consentâneo com o II PND, cujas diretrizes determinavam a formação de complexos integrados, vertical e espacialmente, em escalas compatíveis com as condições de competitividade a nível nacional e internacional. Segundo Brandão (1985), tal projeto territorial marcaria o desdobramento, sob o comando do Estado Nacional, do grande capital sobre as regiões periféricas, em especial, o Nordeste.

> Para Diniz (1995) esse processo resultou em vários fatores, em especial de: deseconomias de aglomeração na área metropolitana de São Paulo e criação de economias de aglomeração em vários outros centros urbanos e regiões; b) ação do estado em termos de investimento direto, incentivos fiscais e construção da infraestrutura; c) busca de recursos naturais. traduzida pelo movimento das fronteiras agricola e mineral, com reflexos na localização de um conjunto de atividades industriais; d) unificação do mercado, potenciada pelo desenvolvimento da infraestrutura de transportes e comunicações, com efeitos sobre a competição interindustrial e a localização. De forma agregada, a região Nordeste aumentou sua participação na produção industrial do país de 5,7% para 8,4% entre 1970 e 1990. (DINIZ, 1995, p. 11-12).

Brandão (2012) afirma que a partir da década de 1990 ocorreu a atração de novos investimentos ou o deslocamento de algumas indústrias produtoras de bens de consumo não-duráveis, sobretudo para o Nordeste (têxtil, confecções, calçados, alimentos, bebidas). Essas indústrias talvez ainda tenham algum raio para ocupar sua capacidade produtiva, a depender do ambiente macroeconômico (que acaba ditando o ritmo de expansão do mercado interno), e pode-se assistir ao arrefecimento do crescimento dessas indústrias e à diminuição da marcha da desconcentração regional do emprego e da renda, a depender também da política comercial praticada.

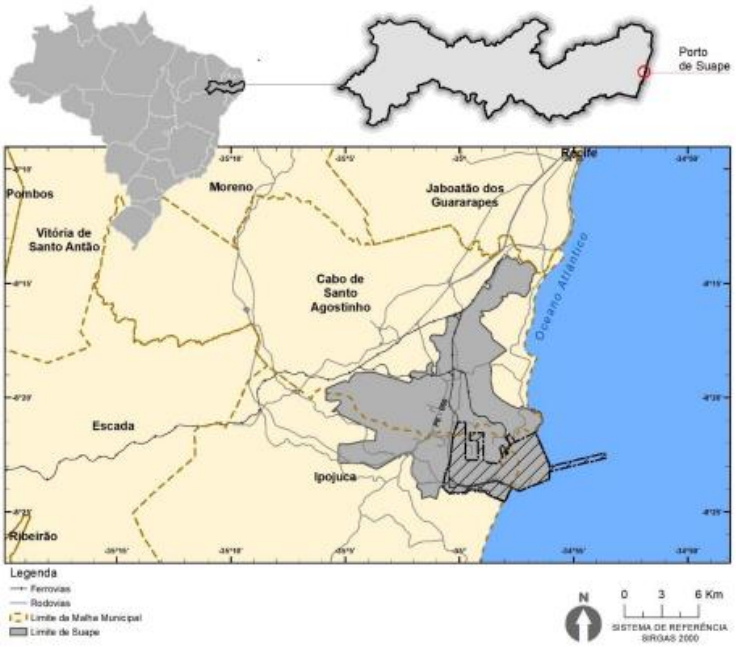
O Complexo Industrial e Portuário de Suape (CIPS)

O Complexo Industrial Portuário de Suape (CIPS), localizado a aproximadamente 40 km da capital pernambucana, Recife, tem sua área industrial e portuária dividida de modo que 40% está localizado no município de Cabo de Santo Agostinho e os outros 60%

no município de Ipojuca. O alcance total do complexo abarca em conjunto a estes, outros seis municípios, sendo: Jaboatão dos Guararapes, Moreno, Escada, Ribeirão, Rio Formoso e Sirinhaém, conforme mostra o Mapa 1 a seguir. (GUMIERO, 2018). A idealização de Suape teve como base modelos de portos industriais já existentes na Europa e Ásia, sobretudo os situados em Marselha (França) e Kadima (Japão). Entretanto, a construção se iniciou em 1974, tendo o início das operações no ano de 1983, através da movimentação de álcool pela Petrobrás. (BRASILa, 2015).

A função industrial alinhada à atividade portuária foi analisada por Fischer (1963), que destacou que o porto não é apenas uma etapa ou um lugar de estágio da carga; é também um lugar onde permanecem por algum tempo grandes quantidades de mercadorias e matérias primas pesadas. Essas, sobretudo as de baixo valor mercantil, suportam melhor os custos de transportes interiores depois de sofrer uma transformação. Segundo Fischer (1963), excluindo as indústrias tipicamente marítimas (pesca e naval), a função industrial alinhada à atividade portuária intensificou-se pós-1945. A partir de então, ocorre um verdadeiro deslocamento das indústrias para frente do mar e, consequentemente, uma profunda transformação da geografia industrial. Trata-se de uma consequência do fato das indústrias serem cada vez mais tributárias de fontes do exterior, destacando-se as pesadas (minério de ferro, carvão, produtos petrolíferos, etc.).

Mapa 1 – Localização do Porto de Suape e sua área de influência, 2020



Fonte: PDZ (2020)

No caso do CIPS, ao encontro do salientado por Fischer (1963), o projeto foi concebido para atrair indústrias de primeiras e de segundas gerações, com a possível atração de indústrias de terceira geração. De acordo com Cerqueira e Hemais (2001), essas indústrias compõe a chamada Cadeia Petroquímica, que compreende desde os produtores de derivados de petróleo até os transformadores de plásticos, as de primeira geração, produtoras de matéria-prima; as de segunda geração, destinadas à produção de resinas, que são produtos intermediários e materiais para transformação; e as de empresas de terceira geração, destinadas à produção de bens de consumo, embalagens, componentes, etc.

A escolha da região de Suape para localização do porto se deu pelas seguintes condições: águas profundas junto à linha da costa, com cerca de 17 metros a cerca de 1,2 quilômetros do cordão de arrecifes; quebra-mar natural formado pelos arrecifes; extensa área para implantação de um parque industrial; distância da movimentação metropolitana da cidade do Recife (SUAPE, 2020). Embora o complexo já estivesse operando, foi somente em 1990 que a Sudene montou um programa de industrialização para o Nordeste. No documento "Política Regional de Desenvolvimento Industrial" foram elaborados objetivos para consolidar o parque industrial nordestino, de modo a torná-lo mais integrado a nível regional e nacional. A consolidação de complexos industriais consta como uma das metas a serem atingidas, considerando o Complexo Industrial Portuário de Suape como um dos promotores de desenvolvimento econômico e social da indústria regional e, portanto, devendo ser considerado como foco de investimentos em infraestrutura (SILVA, 1992).

Segundo Cunha e Lucena (2006) Suape ganhou um impulso maior durante o governo de Roberto Magalhães (1983 a 1987). Sem contrair empréstimos, o governador de Pernambuco fez obras de infra-estrutura tais como a pavimentação do sistema viário, terminal de carga e descarga de combustível com capacidade operacional de 360 m^3/h, rede de transmissão elétrica de 69 kv, interligação da central de telefonia à zona portuária, instalação para sistema roll-on/roll-off entre outras. Por isso chegou a dizer que tocou Suape com dinheiro azul e branco, numa referência às cores da bandeira de Pernambuco.

Até 1992 a maior parte dos investimentos em infraestrutura portuária e de apoio que foram feitos em Suape foram realizados pelo estado de Pernambuco, quando o complexo passou a integrar a malha portuária do país, após ser reconhecido como prioritário pelo Governo Federal. Desse modo, torna-se independente do Porto de Recife, de quem recebia recursos federais até 1990, através da extinta Portobras (SILVA, 1992). Entre 1995 e 1998, Suape recebeu investimentos de R$ 155 milhões via recursos públicos, reduzidos a R$ 136 milhões entre 1999 e 2002 (GODOY, 2014 *apud* CAVALCANTI et. all, 2018).

A década de 2000, através da implantação de empresas de médio porte e da instalação da Refinaria Abreu e Lima[7], inaugurada em 2014, significaram uma expansão do aumento dos investimentos no Complexo de Suape, tendo impacto também nas dinâmicas do território em virtude do aumento do fluxo de pessoas e operações (SANTIAGO et. all, 2014). Os resultados desse processo já são consideráveis desde 2005, onde o PIB do Território Estratégico de Suape foi da ordem de R$ 9.3 bilhões, concentrados nos municípios de Jaboatão dos Guararapes, Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho, representando, aproximadamente, 18% do PIB de Pernambuco no referido ano (SEBRAE, 2009).

Até 2006, em Suape, já haviam sido investidos R$ 550 milhões via recursos públicos e mais de US$ 2,5 bilhões em recursos privados, resultando na implantação de 81 empresas geradoras 7.500 empregos diretos divididos entre indústria, terminais portuá-

[7] Trata-se de um projeto da Petrobras com a empresa venezuelana PDVSA, na qual pode processar até 230 mil barris por dia de petróleo cru, proveniente da Bacia de Campos e da Venezuela. Tal montante responde por cerca de 20% do total de diesel produzido no Brasil, sendo utilizado para o abastecimento das regiões Nordeste e Norte (MACHADO, 2020).

rios e empresas de serviços de apoio às atividades portuárias (SÁ, 2008). Em 2008, Suape buscou atrair mais 19 empreendimentos, que juntos poderiam totalizar quase US$ 10 bilhões, se destacando a instalação de quatro usinas termelétricas com previsão de investimentos de US$ 2,6 bilhões e uma fábrica processadora de celulose (US$ 2.5 bilhões) (CAVALCANTI et. all, 2018).

Em 2009, Pernambuco gerou mais de 45 mil empregos e apresentou aumento do PIB na casa dos 3,4%. Até aquele momento, o Complexo de Suape continha mais de 100 empresas instaladas e outras 35 em processo de instalação. Os investimentos públicos haviam atingido a casa dos R$ 700 milhões em 2009, com estimativas de que para o ano seguinte este valor seria dobrado, chegando aos R$ 1,4 bilhão. Suape passa a ser visado como área de negócios para importantes investimentos do mercado imobiliário (CAVALCANTI et. all, 2018). Em 2010, ao completar 32 anos, o complexo consolidava-se com forte contribuição nas cadeias produtivas naval, petroquímica, siderúrgica, alimentos e de tecnologia da informação do país, e por consequência estimulando o crescimento destes setores (ANTAQ, 2011).

O PIB dos Municípios do CIPS, conforme Tabela 1, apresentou ao longo dos anos aumento gradativo. Entre 2002 e 2017, o crescimento foi de 653%. Em nível de comparação, o PIB do estado cresceu 500% e o da capital, Recife, 365% no mesmo período. Os municípios da CIPS passaram a ter representação 5% maior no PIB estadual, evoluindo de 15% em 2002 para 20% em 2017, no mesmo período, Recife passou a representar 11% a menos, diminuindo sua participação de 39% para 28%.

Tabela 1 –PIB anual de Pernambuco, de Recife e dos municípios da CIPS em valores atualizados pela inflação de 12/2019 (x1000)

Ano	Pernambuco	Recife (Capital)	% PIB Estadual	Municípios do CIPS	%PIB Estadual
2002	R$ 96.019.405,42	R$ 37.792.491,80	39,36	R$ 15.105.229,73	15,73
2003	R$ 93.110.125,37	R$ 34.340.207,29	36,88	R$ 15.926.294,35	17,10
2004	R$ 100.620.123,97	R$ 37.870.626,95	37,64	R$ 17.414.988,94	17,31
2005	R$ 105.132.771,66	R$ 38.773.054,24	36,88	R$ 19.642.604,35	18,66
2006	R$ 113.441.931,42	R$ 40.955.480,01	36,10	R$ 20.702.547,56	18,25
2007	R$ 122.150.476,48	R$ 44.750.902,41	36,64	R$ 22.435.446,61	18,37
2008	R$ 129.911.533,34	R$ 45.475.139,98	35,00	R$ 24.353.268,73	18,75
2009	R$ 138.787.745,56	R$ 49.577.177,71	35,72	R$ 27.710.398,23	19,94
2010	R$ 162.813.044,03	R$ 55.901.149,89	34,33	R$ 31.938.585,52	19,62
2011	R$ 173.051.371,95	R$ 59.113.862,38	34,16	R$ 34.065.242,85	19,69
2012	R$ 190.513.251,97	R$ 63.843.190,30	33,51	R$ 38.642.431,66	20,28
2013	R$ 198.633.974,43	R$ 65.818.840,82	33,14	R$ 41.691.911,98	20,99
2014	R$ 204.893.171,79	R$ 66.715.119,58	32,56	R$ 40.848.816,39	19,94
2015	R$ 187.640.584,49	R$ 57.452.661,01	30,62	R$ 38.415.624,88	20,47
2016	R$ 186.985.346,69	R$ 55.203.821,89	29,52	R$ 39.946.194,83	21,35
2017	R$ 197.325.468,35	R$ 56.365.669,09	28,56	R$ 40.294.114,86	20,42

Fonte: Sidra IBGE. Elaboração dos Autores (2020).

Entre 2013 e 2015 é possível notar uma queda na arrecadação estadual em virtude da crise econômica que começa a apresentar seus impactos na economia brasileira. Consequentemente, a participação de Recife e dos municípios do CIPS no PIB do estado também apresenta queda, chegando para o Complexo Industrial Portuário de Suape a patamares de 2011 e posteriormente, em 2016, atinge sua maior média na série em análise, 21,3%.

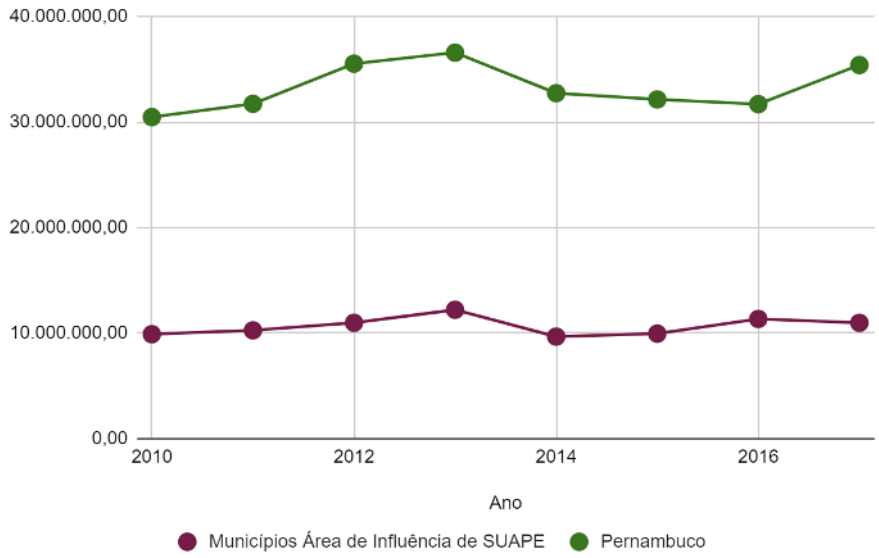
Além do PIB, o setor de comércio e serviços e o setor industrial são importantes indicadores de desenvolvimento a serem levados em consideração quando se pretende analisar a formação de complexos industriais produtivos. A indústria, por ser a atividade principal para o qual o complexo foi construído e o setor de comércio e serviços por ser o responsável pela espacialização econômica destas atividades.

O setor de comércio e serviços pode estar presente tanto dentro do espaço do complexo industrial por meio das empresas lá instaladas, quanto em seu entorno por meio das atividades comerciais que vão ser atraídas em suas proximidades para atender aos interesses das indústrias do complexo e das pessoas que passarão a serem responsáveis pelo funcionamento desta grande estrutura econômica.

Ao fazer uma análise comparativa do PIB Industrial e do PIB de Comércio e Serviços entre o Estado de Pernambuco e os municípios que fazem parte da área de influência de Suape, os dados revelaram como tal influência se estruturou e impactou no desenvolvimento econômico da região.

O gráfico 1 abaixo ilustra a evolução, entre 2010 e 2017, do PIB Industrial do Estado de Pernambuco e dos oito municípios da área de influência de Suape: Cabo de Santo Agostinho, Ipojuca, Jaboatão dos Guararapes, Escada, Moreno, Sirinhaém, Ribeirão e Rio Formoso.

Gráfico 1 - PIB Industrial de Pernambuco e dos municípios da área de influência de SUAPE entre 2010 e 2017 (x1000).

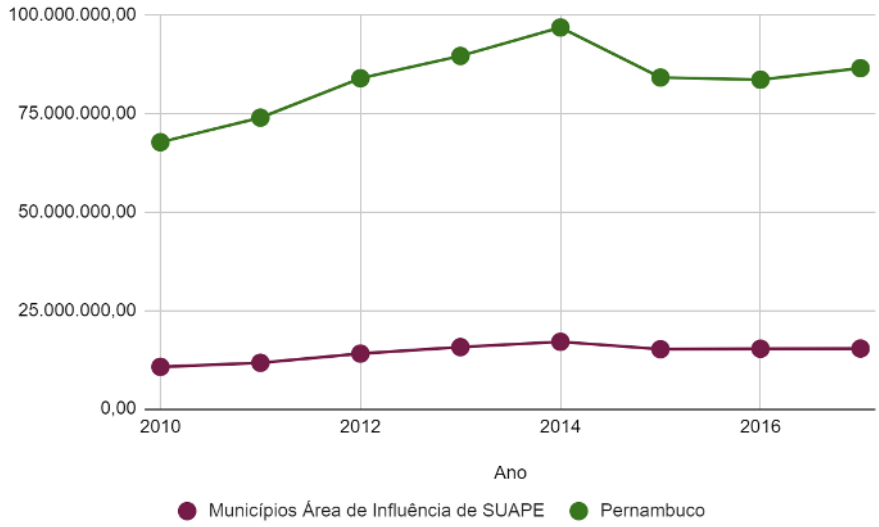


Fonte: DataSebrae. Elaboração dos Autores (2020).

Os municípios da área de influência de Suape foram responsáveis, em média, por aproximadamente 32% do PIB Industrial do Estado de Pernambuco entre os anos de 2010 e 2017, com o pico para o período sendo o ano de 2016 quando chegaram a representar 36%, com pouco mais de R$ 11,3 bilhões. Segundo dados do DataSebrae de 2020, esses municípios possuem aproximadamente 13% das empresas do setor industrial do Estado.

Quando analisado do setor de comércio e serviços para o mesmo recorte de municípios e dentro das mesmas ramificações, é possível notar que neste setor também existe participação significativa dentro do PIB de Comércio e Serviços do Estado, ainda que seja menor do que a do PIB Industrial, conforme gráfico 2 a seguir:

Gráfico 2 - Comparação entre o PIB Comércio e Serviços de Pernambuco e dos municípios da área de influência de SUAPE entre 2010 e 2017 (x1000).



Fonte: DataSebrae. Elaboração dos Autores (2020).

Os municípios da área de influência de Suape foram responsáveis, em média, por aproximadamente 17,2% do PIB de Comércio e Serviços do Estado de Pernambuco entre os anos de 2010 e 2017, mantendo estabilidade de 18% desde 2014, com pouco mais de R$ 15 bilhões. Lembrando que estes municípios representam apenas 4% do Estado de um total de 185 municípios. De acordo com dados do DataSebrae de 2020, esses municípios possuem aproximadamente 14% das empresas do setor de comércio e serviços do Estado.

As indústrias instaladas atualmente em Suape se beneficiam diretamente da ampla hinterlândia que a atividade portuária possibilita, pois essa pode atingir a escala regional e nacional através da cabotagem ou vias rodoferroviárias, ou internacional, em sua face marítima. Além da produção das indústrias instaladas na área do porto organizado, há a movimentação de cargas de vários pontos

do país, com maior concentração de cargas dos estados de Paraíba, Alagoas, Rio Grande do Norte, Ceará e interior do Maranhão, além do próprio estado de Pernambuco (85% do total de cargas movimentadas). Os grandes parceiros comerciais do complexo portuário são o Nafta, a União Europeia e a Ásia, que respondem por mais de 75% das mercadorias movimentadas no complexo (BRASILa, 2015).

Em sua face terrestre a hinterlândia de Suape possui fluxos que se utilizam das rodovias BR-101 e BR-232, e também as estaduais, PE–60 e a PE–28, sendo o acesso ferroviário possível pela ferrovia EF–101, gerido pela TransNordestina Logística (TNL), onde, entre as estações do Cabo e Ponte dos Carvalhos, deriva-se o Tronco Distribuidor Ferroviário (TDF), composto por uma via com 23 km de extensão. Todavia, se encontra praticamente desativado, limitando-se basicamente a uma pequena parcela dos contêineres que chegam e saem do complexo. Há dutos para o transporte de butadieno e MEG (monoetileno glicol).

As facilidades destacadas resultam em alta atratividade para a implantação de novas indústrias no complexo, pois, além das vantagens locacionais existentes, como uma posição geográfica extremamente favorável (o complexo está localizado no centro do litoral nordestino), as indústrias se beneficiam das formas espaciais já criadas. Ou seja, a movimentação portuária alinhou-se à produção industrial do complexo, na qual foram desenvolvidas infraestruturas para o escoamento da produção (exportação ou cabotagem) e/ou importação de insumos industriais e agropecuários de sua hinterlândia terrestre. Essas mesmas formas espaciais podem ser utilizadas para outros fins e por outros agentes, constituindo-se uma ver-

dadeira economia de aglomeração[8]. Face a tal realidade, há diversas empresas instaladas dentro do complexo industrial e portuário de Suape, não sendo exclusividade apenas aquelas diretamente ligadas às atividades industriais.

Destaca-se, como ponto negativo, a distância entre o complexo e as regiões fornecedoras de mão de obra, pois o percurso entre o complexo e os bairros residenciais, em que moram os trabalhadores, demora aproximadamente duas horas. Essa realidade pode ser altera com a construção de um ramal do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT- Ramal Suape), que atualmente opera até o município de Cabo Santo Agostinho, de onde os trabalhadores portuários precisam pegar outra condução. A extensão do ramal seria de aproximadamente 11 km de trilhos, ampliando a malha ferroviária que atualmente é de 39,5 km (MACHADO, 2020). Ainda como ponto negativo e de grande necessidade de resolução, há o fato da não concretização da ferrovia Transnordestina[9], que permitiria a ligação do complexo portuário e industrial com o Norte do País e toda a região Nordeste, podendo receber cargas do Centro-Oeste, como a soja em grãos, ou a possibilidade de atração de maior volume da movimentação de minério de ferro no complexo, especialmente oriundos das minas do Piauí, que ainda não são exploradas por falta de logís-

[8] Corrêa (2000) define como economias de aglomeração quando há várias atividades juntas, beneficiando-se mutuamente umas das outras pela escala que criam, ao se utilizarem das mesmas formas espaciais.

[9] Deveria entrar em operação em 2015, todavia, vários trechos encontram-se parados em virtude de decisões judiciais. O trecho Piauí-Porto de Pecém (CE) possui previsão de término para 2021, enquanto que o trecho Salgueiro-Suape previsão para 2027. A obra tem despertado o interesse de investimento de grupos empresariais chineses, como o grupo CCCC (China Communications Construction Company), que contariam com a possibilidade e viabilidade de construir terminais de minério de ferro no Complexo Portuário de Suape (MACHADO, 2020).

tica, mas seriam viabilizadas pela ferrovia, com um potencial de produção de 15 milhões de toneladas por ano (BRASILb, 2015).

Por fim, destacamos que o período de baixo crescimento iniciado em 2013, e que ainda possui grandes efeitos sobre a sociedade, contribuiu para o processo de desaceleração dos investimentos no complexo. Entretanto, após anos de crescimento, Suape demonstrou ser um complexo industrial e um polo de desenvolvimento consolidado, fato comprovado pelo crescimento do PIB dos municípios que abrangem o CIPS e, consequentemente, do PIB estadual; pela ampliação do número de estabelecimentos industriais no estado e pela geração de empregos no setor industrial. O complexo tornou-se atrativo para investimentos privados, sendo que podem se tornar ainda mais atraídos face a resolução das dificuldades elencadas.

Conclusão

Frente a análise proposta, é essencial levar em consideração o fato inicial de que as características primárias da socioeconomia brasileira (latifundiária, escravista e agroexportadora), resultaram em uma formação territorial caracterizada pela existência de arquipélagos regionais, voltadas economicamente para o exterior e sobre lógicas próprias (divisão social do trabalho própria, maior autonomia econômica e social, etc.). Realidade que resultou, como mostrado, em um razoável número de indústrias de consumo pulverizadas, sobretudo, por todo o litoral brasileiro. A integração territorial, que ocorreu após a Revolução de 1930, colocou fim a tal conjuntura, dando vantagens à indústria paulista, com maior e mais moderna infraestrutura, amplo mercado consumidor, acúmulo de capital, ampla dinamicidade populacional, etc. Tornou-se, assim,

líder no processo de industrialização via substituição de importações, chegando a absorver, em 1958, 84,1% dos capitais disponíveis (SANTOS, 1980).

Ocorre forte e constante drenagem de capitais das áreas subdesenvolvidas para a região Sudeste, sobretudo São Paulo, através do sistema bancário e financeiro. A consequência desse processo, abrupta integração territorial, que pôs fim a mercados regionais cativos, e investimentos espacialmente seletivos, foi a ampliação da tendência às disparidades regionais que geraram, a partir da década de 1950, um novo discurso político-econômico: a necessidade da intervenção Estatal para amenizar tal realidade. Realidade alavancada, sobretudo, pós-1970, onde, unindo um regime autoritário e a necessidade manter as altas taxas de crescimento econômico, frente a crise econômica mundial, e concretizado a preço de investimentos públicos mais numerosos, o país adota a estratégia de polos de desenvolvimento, baseando-se nos estudos de François Perroux e Gunnar Myrdal.

As especificidades econômicas e socioespaciais da região nordestina a fizeram palco central da política de implantação de polos de desenvolvimento, destacando-se a idealização do Complexo Industrial Portuário de Suape, no litoral pernambucano. Tal complexo se destaca por seu ineditismo, no Brasil, na união da atividade industrial à portuária, tendo em vista que na maioria dos casos essas atividades ocorrem de modo separado, com polos industriais distantes geograficamente de grandes complexos portuários. Não há, portanto, uma simbiose direta entre ambas as atividades (produção e serviços portuários), tornando-se, desta forma, um caso de essencial análise para a ciência geográfica.

A união de porto e indústria, dentro do mesmo território, o papel desempenhado pelas políticas públicas de atração industrial, a modernização contínua das infraestruturas portuárias, faz com que o complexo venha desempenhando importante papel na consolidação do estado de Pernambuco como o segundo maior PIB da região Nordestina (IBGE, 2018). Desde sua inauguração, em 1983, desenvolveu dez polos industriais, incluindo o metalmecânico logístico, eólico, petroquímico, materiais de construção, alimentos e bebidas, naval e *offshore*, com investimentos que somam aproximadamente R$ 50 bilhões vindos do poder público e da iniciativa privada, dentre eles a Refinaria Abreu e Lima.

Possuindo mais de 100 empresas que resultam em 30 mil empregos em seu território e em sua área de influência, Suape tem forte influência no crescimento do PIB dos oito municípios que municípios que alcança. O PIB de tais municípios passaram, somados, de R$ 15 bilhões em 2002 para R$ 40 bilhões em 2017, crescimento de quase 170%. No PIB Estadual, a representação destes municípios passou a ser quase 5% maior nas duas primeiras décadas do século XXI. No setor industrial o PIB somado destes municípios atingiu 32% do PIB Industrial do Estado de Pernambuco em 2017, enquanto que para o PIB de Comércio e Serviços, este percentual foi de 17,2% para o mesmo ano.

Assim sendo, conclui-se que a implantação do Complexo Industrial Portuário de Suape como um polo de desenvolvimento, embora ainda em implementação, configura-se como importante dinamizador e agente impulsionador da atividade industrial no estado de Pernambuco, extrapolando, em diversas ocasiões, os próprios limites estaduais. A ampliação de seus resultados para além

da área do complexo resulta da possibilidade de uso dos fixos, ou seja, da forma espacial criada inicialmente para a atividade industrial dentro do território do complexo de Suape, mas que hoje são utilizadas para outros fins e agentes. Há, portanto, ampliação de fluxos ao longo de toda sua área de influência e de suas vias de acesso, permitindo o desenvolvimento de uma verdadeira economia de aglomeração em área estratégica na região nordestina.

Referências

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). Análise de Movimentação Portuária Brasileira. 2011. Disponível em: http://www.antaq.gov.br/portal/Anuarios/Anuario2011/Tabelas/AnaliseMovimentacaoPortuaria.pdf. Acesso em: 15 de abr. de 2020.

ALVES, José Luiz. **Suape e sua trajetória histórica:** um olhar geográfico. 2011. Tese (Doutorado). Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2011. Disponível em: https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/6054. Acesso em: 11 de agosto de 2019.

ANDRADE, Manuel Correia de. **Nordeste: alternativas da agricultura**. Campinas, SP: Papirus, 1988.

ANDRADE, Manuel Correia de. **A questão do território no Brasil**. São Paulo-Recife: IPESP/ Hucitec, 1995.

BARROS, J. R. M de; GALVÃO, A. C. A Política de Industrialização do Nordeste em face da Crise Econômica Brasileira. **Revista Econômica do Nordeste,** v.33, n. Especial. Fortaleza, 2002. p. 371-389.

BRANDÃO, Carlos Antônio. **Território & Desenvolvimento:** as múltiplas escalas entre o local e o global. 2ª ed. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2012.

BRANDÃO, M. Azevedo. A Regionalização da Grande Indústria do Brasil: Recife e Salvador na década de 70. In: **Revista de Economia. Política.,** v. 5, n. 4, p. 88, out./dez., 1985.

BRASIL. Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR. Plano Mestre: Porto de Suape. Florianópolis, SC: 2015a. Disponível em: <https://infraestrutura.gov.br/images/SNP/planejamento_portuario/planos_mestres/versao_preliminar/vp25v1.pdf>. Acesso em: 27 abr. 2020.

BRASIL. Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR. Plano Mestre: Porto de Recife. Florianópolis, SC: 2015b. Disponível em: <http://www.infraestrutura.gov.br/images/SNP/planejamento_portuario/planos_mestres/versao_completa/pm25.pdf>. Acesso em: 27 abr. 2020.

CAVALCANTI, Helenilda; SOUZA, Maria Ângela de Almeida; OLIVEIRA, Roberto Veras (Org.) **Suape desenvolvimento em questão impactos do Complexo Industrial Portuário de Suape (CIPS):** migração, trabalho, condições de moradia, identidade e novas territorialidades. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Editora Massangana, 2018.

CERQUEIRA, Vicente; HEMAIS, Carlos A.. Estratégia Tecnológica e a Indústria Brasileira de Transformação de Polímeros. **Polímeros**, São Carlos , v. 11, n. 3, p. 7-10, Sept. 2001 . Available from <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-14282001000300004&lng=en&nrm=iso>. Acesso em 23 de dezembro de 2020.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Região e Organização Espacial**. São Paulo: Editora Ática, 2000. 7ª ed. Série Princípios.

CHOLLEY, André. Observações sobre alguns pontos de vista geográficos. **Boletim Geográfico: IBGE**, nº 179, Rio de Janeiro: 1964.

CUNHA, Paulo Gustavo de Araújo; LUCENA, Vinicius Guerreiro de. **Do sonho à realidade.** Negócio Editora Ltda/Elsevier: Rio de Janeiro, 2006.

DATASEBRAE. Indicadores. 2020. Disponível em: https://datasebraeindicadores.sebrae.com.br/resources/sites/datasebrae/data-sebrae.html#/Economia Acesso em: 06 de outubro de 2020.

DATASEBRAE. Total de Empresas Brasileiras. 2020. Disponível em: https://datasebrae.com.br/totaldeempresas/ Acesso em 08 de outubro de 2020.

DINIZ, Clélio Campolina. **A dinâmica regional recente da economia brasileira e suas perspectivas**. IPEA - Instituto de Economia e Pesquisa Aplicada, 1995.

EGLER, Claudio A. G. **Questão regional e gestão do território no Brasil**. In: CASTRO, Iná Elias; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs.). Geografia: Conceitos e Temas. 15ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012. p. 207 - 238.

FISCHER, André. Les ports maritimes. Essai de Classification. **Information Géographique**. n. 3, 1963, . 105-114.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. 31 ed. Companhia editora nacional, 2002.

GUMIERO, Rafael Gonçalves. A concepção de desenvolvimento nos quatro momentos de implementação do complexo industrial portuário de Suape: 1955 a 2015. **Rev. Bras. Estud. Urbanos Reg.**, São Paulo , v. 20, n. 1, p. 32-50, abr. 2018 . Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2317-15292018000100032&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em 09 de setembro de 2019.

HIRSCHMAN, Albert O. **Estratégia do desenvolvimento econômico.** Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1958. 314 p.

MACHADO, Edson de Morais. **A questão portuária nacional: estudo geográfico**. 2020. 399 p. Tese (Doutorado) - Programa de Pós Graduação em Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2020.

MAMIGONIAN, Armen. Notas sobre a geografia urbana brasileira. In: **Novos Rumos da geografia brasileira**. Santos, M. (org.). São Paulo: Hucitec, 1982.

MAMIGONIAN, Armen. O Nordeste e o Sudeste da divisão regional do Brasil. **Geografia Econômica: Anais de Geografia Econômica e Social**, Florianópolis - SC, v. 1, n. 1, p.49- 70, 1 abr. 2009. Anual.

MYRDAL, Gunnar. **Economic theory and underdeveloped regions.** London: G. Duckworth, 1957.

NUNES, Liliane de Souza. Porto de Suape como provedor de pernambuco nas relações internacionais. Faculdade Damas. **NEARI em Revista**, v. 03, n. 03, 2017. Disponível em:

https://www.faculdadedamas.edu.br/revistafd/index.php/neari/article/view/510/449. Acesso em: 07 de janeiro de 2020.

PEDROSA, Fred Rego Barros. Embates sociopolíticos na implantação do Complexo Industrial Portuário de Suape: uma política pública de proteção ao meio ambiente de Pernambuco (1973-1980). **XXVIII Simpósio Nacional de História.** Florianópolis, 2015. Disponível em: http://www.snh2015.anpuh.org/ Acesso em 17 de setembro de 2020.

PERROUX, François. **A economia do século XX.**. Lisboa: Herder, 1967.

RANGEL, Ignácio M. Características e perspectivas da integração das economias regionais. **Revista do BNDE**, Rio de Janeiro, v.5, n.2 , p. 43-71, dez. 1968.

RATTNER, Henrique. **Industrialização e concentração econômica em São Paulo**. Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 1972.

SÁ, Maria Evelina Menezes de; SANTOS, Maria de Lourdes Florencio. **Análise comparativa entre os portos do Recife e de Suape:** desafios para a gestão ambiental. 2008. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Gestão e Políticas Ambientais, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2008. Disponível em: https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/6026. Acesso em: 03 de outubro de 2019.

SANTIAGO, L. et. all. Os impactos do Complexo Industrial Portuário de Suape – CIPS nos municípios do Cabo e Ipojuca. Faculdade Damas. ARCHITECTON - **Revista de Arquitetura e Urbanismo** – v. 04, n. 07, 2014. Disponível em: https://faculdadedamas.edu.br/revistafd/index.php/arquitetura/article/view/299. Acesso em: 07 de janeiro de 2020.

SANTOS, Milton. **A cidade nos países subdesenvolvidos**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira S.A, 1965.

SANTOS, Milton. **A Urbanização desigual**. 1 ed. São Paulo: Vozes, 1980.

SANTOS, Milton. **Espaço e sociedade.** Petrópolis: Vozes, 1982.

SANTOS, Milton. **A Urbanização brasileira**. 1 ed. São Paulo: Hucitec, 1993.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura da. **O Brasil: Território e sociedade no início do século XXI.** 17. ed. Rio de Janeiro: Record, 2013. 476 p.

SEBRAE. **Suape Global, Suape Local:** o caminho sinuoso do desenvolvimento integrado. 2009. Disponível em: https://www.sebrae.com.br/Sebrae/Portal%20Sebrae/Anexos/estudos ecopolis_suapeglobal.pdf. Acesso em: 17 de janeiro de 2020.

SIDRA. **Sistema IBGE de Recuperação Automática.** Produto interno bruto dos municípios 2002-2017. Disponível em: https://sidra.ibge.gov.br/pesquisa/pib-munic/tabelas. Acesso em: 20 de janeiro de 2020.

SILVA, Carlos Alberto Franco da. O complexo industrial portuário de Suape enquanto instrumento de política territorial. Recife: **Cadernos de Estudos Sociais**, v. 8, n. 2, p 165-184, 1992.

SOUZA, Nali de Jesus de. Desenvolvimento Polarizado e Desequilíbrios Regionais no Brasil. **Revista Análise Econômica, v.11, n.19.** Porto Alegre, 1993. p. 29-59.

SUAPE. Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros. Apresentação - Complexo Industrial e Portuário de Suape: Pernambuco preparado para novos negócios. 2015. Acesso em: 23/12/2020. Disponível em: https://pt.slideshare.net/ADDiper/apresentao-suape-2015

SUAPE. Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros. Histórico: 1970. Acesso em: 28/12/2020. Disponível em: http://www.suape.pe.gov.br/pt/institucional/historico-de-suape/117-1970.

Submetido em: 19 de maio de 2022.
Devolvido para revisão em: 24 de junho de 2022.
Aprovado em: 06 de julho de 2022.

Como citar este artigo:

CHAVES MIQUILINI, L.; MESSIAS BASTOS, J.; DE MORAIS MACHADO, E. Desigualdades regionais e pólos de desenvolvimento: o caso nordestino e o complexo industrial Portuário de Suape. Terra Livre, [S. l.], v. 2, n. 57, p. 615–655, [2021]. Disponível em: https://publicacoes.agb.org.br/index.php/terralivre/article/view/2306.