



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

LUCAS CHAVES MIQUILINI

**A formação de polos como política de desenvolvimento:  
O caso do Complexo Industrial e Portuário de Suape**

Florianópolis

2021

LUCAS CHAVES MIQUILINI

**A formação de polos como política de desenvolvimento:  
O caso do Complexo Industrial e Portuário de Suape**

Dissertação submetida ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina para a obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. José Messias Bastos

Florianópolis

2021

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,  
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Miquilini, Lucas Chaves

A formação de polos como política de desenvolvimento: :  
O caso do Complexo Industrial e Portuário de Suape / Lucas  
Chaves Miquilini ; orientador, José Messias Bastos, 2021.  
213 p.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Santa  
Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Programa  
de Pós-Graduação em Geografia, Florianópolis, 2021.

Inclui referências.

1. Geografia. 2. Desigualdade Regional. 3.  
Industrialização. 4. Polos de desenvolvimento. 5. Nordeste  
e Sudeste. I. Messias Bastos, José. II. Universidade  
Federal de Santa Catarina. Programa de Pós-Graduação em  
Geografia. III. Título.

LUCAS CHAVES MIQUILINI

**A formação de polos como política de desenvolvimento:  
O caso do Complexo Industrial e Portuário de Suape**

O presente trabalho em nível de mestrado foi avaliado e aprovado por banca examinadora composta pelos seguintes membros:

Prof. Dr. Hoyêdo Nunes Lins  
Universidade Federal de Santa Catarina

Prof. Dr. Domingos Sávio Corrêa  
Universidade Federal de Alagoas

Prof. Dr. Edson de Morais Machado  
Universidade Federal de Santa Catarina

Certificamos que esta é a versão **original e final** do trabalho de conclusão que foi julgado adequado para obtenção do título de mestre em geografia.

---

Prof. Dr. Clécio Azevedo da Silva  
Coordenador do PPGG/UFSC

---

Prof. Dr. José Messias Bastos (Orientador)  
Universidade Federal de Santa Catarina

Florianópolis

2021

## AGRADECIMENTOS

Eu gostaria de começar agradecendo a você que está lendo esse trabalho e que produz e/ou acredita na ciência no Brasil. Sei que não tem sido fácil nos últimos tempos, para além de todos os problemas e dificuldades que a pandemia do covid-19 nos trouxe, a educação vem sendo diminuída, desestimulada, desacreditada e desmontada aos poucos. O sentimento é de revolta, tristeza e indignação, mas continuamos aqui, você e eu, firmes e fortes, produzindo ciência, adquirindo e transmitindo conhecimento.

A educação já foi atacada antes, e vai continuar a ser atacada por muito tempo, é do interesse de alguns poucos que muitos de nós não tenhamos acesso a aprendizados que nos façam entender as desigualdades, injustiças e preconceitos que ainda se fazem tão presentes na sociedade atual. Mas escolhemos este caminho, certo? E nele resistimos e resistiremos. Então eu te agradeço, muito obrigado por continuar, por não desistir e por acreditar que podemos fazer mais, que podemos fazer melhor. Você é incrível e sua contribuição com toda certeza é necessária. Permaneça firme e forte.

Gostaria de agradecer também aos meus pais, grandes incentivadores da minha busca por conhecimento, sem vocês nada disso estaria sendo possível. Obrigado por acreditarem e confiarem em mim, essa conquista é nossa.

Ao meu orientador, Professor José Messias Bastos, minha eterna gratidão por ter acreditado na minha capacidade para ingressar na pós-graduação e realizar essa pesquisa, sua sabedoria é admirável, obrigado por ser um mestre e um guia nessa caminhada.

Agradeço também ao Laboratório de Estudos Urbanos e Regionais (LABEUR) e aos amigos que nele fiz e por quem cultivo grande carinho. Em tempos tão adversos e difíceis como os que vivemos hoje, a amizade de vocês foi essencial para seguir em frente, tanto em momentos de seriedade, quanto de descontração, muito obrigado.

Aos amigos que já estão comigo há algum tempo nessa caminhada, a todos que tem grande importância na minha vida, obrigado por fornecerem uma base sólida e acolhedora, o apoio e o afeto de vocês fez e faz toda a diferença na construção da pessoa que almejo ser.

Ao Programa de Pós-Graduação em Geografia e a Universidade Federal de Santa Catarina agradeço por serem espaços de excelência e referência para a formação de pessoas com plena capacidade de transformar a sociedade em um lugar melhor. Agradeço também a CAPES pelo apoio e financiamento desta pesquisa, importante instrumento de fomento para a formação de cidadãos conscientes e capacitados e também ao CNPq por destinar recursos aos projetos nº 152113/2020-7 e 438319/2018-4. A educação e a ciência brasileira resistem.

## RESUMO

Com a crise de 1929 a economia cafeeira entra em crise e a industrialização passa a ser a alternativa para promover o crescimento econômico, ao mesmo passo em que moderniza a economia interna, ainda em grande grau de disparidade quando comparada aos países desenvolvidos. Entre as décadas de 1930 e 1950 o Brasil recebeu grandes incentivos para sua industrialização para a estruturação do parque industrial e a taxação de produtos competitivos, entretanto, este desenvolvimento não ocorreu de modo igualitário em todo o território nacional. O Centro-Sul, e principalmente o Sudeste, concentrou a maioria dos incentivos à industrialização, ficando para o Nordeste ajudas governamentais apenas de cunho assistencialista. Em 1958, com a grande seca que atinge a região, são cobradas do governo medidas que incentivem o desenvolvimento nordestino, e por meio do Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste (GTDN), sob a liderança de Celso Furtado, é criada em 1959 a Superintendência para o Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), cujas medidas visavam atrair investimentos para o Nordeste. Entre as décadas de 1960 e 1970, a ditadura militar durante o período do “milagre econômico” e posteriormente com o II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND), incentiva a criação de um pólo de desenvolvimento no Nordeste por meio de Complexos Industriais, baseando-se nos estudos de François Perroux. Na década de 1970 é criado o Complexo Industrial Portuário de Suape no Estado de Pernambuco, dispondo de condições geográficas naturais que beneficiam suas atividades. Atualmente o Complexo de Suape possui mais de 100 empresas instaladas e outras dezenas em processo de instalação. Entre 2002 e 2017, os oito municípios abarcados pelas atividades de Suape passaram a ter uma representação 5% maior no PIB do Estado de Pernambuco, representando um crescimento de mais de 650% no período. Sendo assim, o objetivo geral desta pesquisa é analisar o papel do Complexo Industrial Portuário de Suape enquanto agente promotor de desenvolvimento econômico regional, situando sua importância para a diminuição dos desequilíbrios regionais internos no Brasil. Enquanto objetivos específicos buscou-se realizar resgate histórico sobre o processo de desenvolvimento industrial da economia brasileira e nordestina, bem como das teorias de desenvolvimento regional focadas na criação de pólos de desenvolvimento; compreender a história de Suape e quais os fatores políticos, econômicos e geográficos que resultaram na sua formação; analisar os impactos socioeconômicos do Complexo de Suape para sua área de influência imediata e para o Estado de Pernambuco; entender como se organiza o espaço do Complexo de Suape e qual o seu nível de abrangência nacional e internacional, bem como perspectivas futuras de crescimento. A metodologia descritiva (Gil, 1991) fez uso de pesquisa bibliográfica através de artigos científicos, livros, monografias, teses e dissertações, que foram importantes fontes de informação para a elaboração do presente trabalho. Foram analisadas teorias de autores que estudaram a economia brasileira, complexos industriais, pólos de desenvolvimento e desequilíbrios regionais como Mamigonian (1999), Rangel (1960), Pereira (1985), Lacerda (2006), Perroux (1967), Hirschman (1961), Myrdal (1958), Furtado (1983), Moreira (1979) entre outros.

**Palavras-chave:** Industrialização, Desenvolvimento, Nordeste, Suape.

## ABSTRACT

With the 1929 crisis, the coffee economy entered a crisis and industrialization became the alternative to promote economic growth, while modernizing the domestic economy, still with a great degree of disparity when compared to developed countries. Between the 1930s and 1950s, Brazil received great incentives for its industrialization for the structuring of the industrial park and the taxation of competitive products, however, this development did not occur in an equal way throughout the national territory. The Center-South, and especially the Southeast, concentrated most of the incentives to industrialization, leaving the government aid to the Northeast only of an assistentialist nature. In 1958, with the great drought that hit the region, measures are being taken from the government to encourage northeastern development, and through the Working Group for the Development of the Northeast (GTDN), under the leadership of Celso Furtado, it was created in 1959 the Superintendence for the Development of the Northeast (SUDENE), whose measures aimed at attracting investments to the Northeast. Between the 1960s and the 1970s, the military dictatorship during the period of the “economic miracle” and later with the II National Development Plan (II PND), encourages the creation of a development pole in the Northeast through Industrial Complexes, based on based on the studies of François Perroux. In the 1970s, the Suape Port Industrial Complex was created in the State of Pernambuco, offering natural geographical conditions that benefit its activities. Currently, the Suape Complex has more than 100 companies installed and dozens more in the process of being installed. Between 2002 and 2017, the eight municipalities covered by Suape's activities started to have a 5% greater representation in the GDP of the State of Pernambuco, representing a growth of more than 650% in the period. Therefore, the general objective of this research is to analyze the role of the Suape Industrial Port Complex as an agent that promotes regional economic development, placing its importance for the reduction of internal regional imbalances in Brazil. As specific objectives, we sought to carry out a historical recovery of the industrial development process of the Brazilian and Northeastern economy, as well as of regional development theories focused on the creation of development poles; understand Suape's history and the political, economic and geographical factors that resulted in its formation; analyze the socio-economic impacts of the Suape Complex for its immediate area of influence and for the State of Pernambuco; understand how the space of the Suape Complex is organized and its level of national and international coverage, as well as future growth prospects. The descriptive methodology (Gil, 1991) made use of bibliographic research through scientific articles, books, monographs, theses and dissertations, which were important sources of information for the elaboration of the present work. Theories of authors who studied the Brazilian economy, industrial complexes, development poles and regional imbalances were analyzed, such as Mamigonian (1999), Rangel (1960), Pereira (1985), Lacerda (2006), Perroux (1967), Hirschman (1961), Myrdal (1958), Furtado (1983), Moreira (1979) among others.

**Keywords:** Industrialization, Development, Northeast, Suape.

## LISTA DE FIGURAS

FIGURA 01: Localização do Porto de Kashima, Japão.....	50
FIGURA 02: Vista aérea do Porto de Kashima, Japão.....	51
FIGURA 03: Localização do Porto de Marseille-Fos, França.....	52
FIGURA 04: Porto de Marseille-Fos.....	53
FIGURA 05: Localização da Área Industrial de Kwinana (KIA), Austrália.....	54
FIGURA 06: Área Industrial de Kwinana.....	55
FIGURA 07: Território do Complexo Industrial Portuário de Suape.....	56
FIGURA 08: Localização dos rios Massangana, Tatuoca e Ipojuca.....	57
FIGURA 09: Representação da chegada dos holandeses no século XVII.....	58
FIGURA 10: Localização dos Holandeses na região de Suape no século XVII.....	59
FIGURA 11: Faixa territorial de Suape.....	65
FIGURA 12: Aterro feito entre o Arrecife e o continente.....	67
FIGURA 13: Navio da Petrobrás movimentando álcool no Porto de Suape em 1983.....	67
FIGURA 14: Cais de Múltiplos Usos - CMU.....	69
FIGURA 15: Zoneamento proposto pelo Plano Suape 2030.....	78
FIGURA 16: Localização de Cabo de Santo Agostinho.....	85
FIGURA 17: Localização de Ipojuca.....	90
FIGURA 18: Localização de Jaboatão dos Guararapes.....	96
FIGURA 19: Localização de Escada.....	102
FIGURA 20: Localização de Moreno.....	107
FIGURA 21: Localização de Sirinhaém.....	112
FIGURA 22: Localização de Ribeirão.....	117
FIGURA 23: Localização de Rio Formoso.....	122



FIGURA 24: Localização de Recife.....	127
FIGURA 25: Mapa do Estado de Pernambuco.....	132
FIGURA 26: Porto Externo e Porto Interno do Complexo de Suape.....	162
FIGURA 27: Porto Externo do Complexo de Suape.....	163
FIGURA 28: Porto Interno do Complexo de Suape.....	168
FIGURA 29: Instalações de Armazenagem do Complexo de Suape.....	174
FIGURA 30: Instalações Retroportuárias do Complexo de Suape.....	176
FIGURA 31: Silos da empresa Bunge Alimentos S.A no Complexo de Suape.....	176
FIGURA 32: Acessos Rodoviários ao Complexo de Suape.....	177
FIGURA 33: Acesso ao Entorno Portuário.....	179
FIGURA 34: Malha Ferroviária em Suape e outros portos.....	180
FIGURA 35: Acesso Aquaviário do Porto de Suape.....	181
FIGURA 36: Fluxograma de atracação e desatracação no Complexo de Suape.....	182
FIGURA 37: Áreas de Conservação no entorno do Porto de Suape.....	183
FIGURA 38: Áreas de conservação inseridas no Porto de Suape.....	184

## LISTA DE QUADROS

QUADRO 01: A estrutura industrial brasileira em 1919 e 1939 (distribuição percentual do valor agregado).....	27
QUADRO 02: Produto Interno Real e Produção Industrial (taxa anual média de crescimento por períodos).....	28
QUADRO 03: Distribuição dos investimentos do Plano de Metas entre 1957 a 1961.....	30
QUADRO 04: Previsão e Resultados do Plano de Metas, 1957 a 1961.....	31
QUADRO 05: Distribuição dos Estabelecimentos por setor em Suape até 1992.....	70
QUADRO 06: Empreendimentos e Investimentos em Suape em 2008.....	76
QUADRO 07: Investimentos do BNDES na Região Nordeste entre 2007 e 2013 (milhões)...	79
QUADRO 08: Pólo de Granéis Líquidos e Gases.....	152
QUADRO 09: Pólo Logístico.....	153
QUADRO 10: Pólo Naval e Offshore.....	154
QUADRO 11: Pólo Petroquímico.....	155
QUADRO 12: Pólo Pré-forma Plástica.....	156
QUADRO 13: Pólo de Componentes Eólicos.....	157
QUADRO 14: Pólo de Geração de Energia.....	158
QUADRO 15: Pólo Materiais de Construção.....	159
QUADRO 16: Pólo Metalmeccânico.....	160
QUADRO 17: Pólo Alimentos e Bebidas.....	161
QUADRO 18: Molhe.....	163
QUADRO 19: Cais de Múltiplos Usos (CMU).....;	164
QUADRO 20: Píer de Granéis Líquidos 1 (PGL-1).....	165
QUADRO 21: Píer de Granéis Líquidos 2 (PGL-2).....	166
QUADRO 22: Píer de Granéis Líquidos 3 (PGL-3A e 3B).....	167
QUADRO 23: Cais 1.....	169

QUADRO 24: Cais 2.....	170
QUADRO 25: Cais 3.....	171
QUADRO 26: Cais 4.....	172
QUADRO 27: Cais 5.....	173
QUADRO 28: Organização das Instalações Portuárias do Complexo de Suape.....	174

## **LISTA DE TABELAS**

TABELA 01: Evolução do PIB de Pernambuco, Recife e municípios da CIPS (x1000).....	81
TABELA 02: Participação (%) Regional no PIB Brasileiro.....	148
TABELA 03: Participação (%) Regional no PIB Industrial Brasileiro.....	148

## LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 01: População estimada (IBGE) - Cabo de Santo Agostinho.....	86
GRÁFICO 02: PIB Municipal (x1000) - Cabo de Santo Agostinho.....	86
GRÁFICO 03: IDHM - Cabo de Santo Agostinho.....	87
GRÁFICO 04: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal para Renda (IDHM - Renda) - Cabo de Santo Agostinho.....	87
GRÁFICO 05: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal para Educação (IDHM - Educação) - Cabo de Santo Agostinho.....	87
GRÁFICO 06: Empresas por Setor - Cabo de Santo Agostinho.....	88
GRÁFICO 07: Porte das Empresas - Cabo de Santo Agostinho.....	88
GRÁFICO 08: Participação dos Setores Econômicos no PIB Municipal em 2017 - Cabo de Santo Agostinho.....	89
GRÁFICO 09: Geração de empregos em Cabo de Santo Agostinho entre 2007 e 2019.....	89
GRÁFICO 10: População estimada (IBGE) - Ipojuca.....	91
GRÁFICO 11: PIB Municipal (x1000) - Ipojuca.....	91
GRÁFICO 12: IDHM - Ipojuca.....	92
GRÁFICO 13: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal para Renda (IDHM - Renda) - Ipojuca.....	92
GRÁFICO 14: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal para Educação (IDHM - Educação) - Ipojuca.....	92
GRÁFICO 15: Empresas por Setor - Ipojuca.....	93
GRÁFICO 16: Porte das Empresas - Ipojuca.....	93
GRÁFICO 17: Participação dos Setores Econômicos no PIB Municipal em 2017 - Ipojuca..	94
GRÁFICO 18: Participação do PIB Industrial no PIB Municipal de Ipojuca entre 2010 e 2017.....	94
GRÁFICO 19: Geração de empregos em Ipojuca entre 2007 e 2019.....	95
GRÁFICO 20: População estimada (IBGE) - Jaboatão dos Guararapes .....	97
GRÁFICO 21: PIB Municipal (x1000) - Jaboatão dos Guararapes.....	97
GRÁFICO 22: IDHM - Jaboatão dos Guararapes.....	98
GRÁFICO 23: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal para Renda (IDHM - Renda) - Jaboatão dos Guararapes.....	98

GRÁFICO 24: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal para Educação (IDHM - Educação) - Jaboatão dos Guararapes.....	98
GRÁFICO 25: Empresas por Setor - Jaboatão dos Guararapes.....	99
GRÁFICO 26: Porte das Empresas - Jaboatão dos Guararapes.....	99
GRÁFICO 27: Participação dos Setores Econômicos no PIB Municipal em 2017 - Jaboatão dos Guararapes.....	100
GRÁFICO 28: Geração de empregos em Jaboatão dos Guararapes entre 2007 e 2019.....	101
GRÁFICO 29: População estimada (IBGE) - Escada.....	103
GRÁFICO 30: PIB Municipal (x1000) - Escada.....	103
GRÁFICO 31: IDHM - Escada.....	103
GRÁFICO 32: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal para Renda (IDHM - Renda) - Escada.....	104
GRÁFICO 33: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal para Educação (IDHM - Educação) - Escada.....	104
GRÁFICO 34: Empresas por Setor - Escada.....	105
GRÁFICO 35: Porte das Empresas - Escada.....	105
GRÁFICO 36: Participação dos Setores Econômicos no PIB Municipal em 2017-Escada....	106
GRÁFICO 37: Geração de empregos em Escada entre 2007 e 2019.....	106
GRÁFICO 38: População estimada (IBGE) - Moreno.....	108
GRÁFICO 39: PIB Municipal (x1000) - Moreno.....	108
GRÁFICO 40: IDHM - Moreno.....	109
GRÁFICO 41: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal para Renda (IDHM - Renda) - Moreno.....	109
GRÁFICO 42: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal para Educação (IDHM - Educação) - Moreno.....	109
GRÁFICO 43: Empresas por Setor - Moreno.....	110
GRÁFICO 44: Porte das Empresas - Moreno.....	110
GRÁFICO 45: Participação dos Setores Econômicos no PIB Municipal em 2017-Moreno...	111
GRÁFICO 46: Geração de empregos em Moreno entre 2007 e 2019.....	111
GRÁFICO 47: População estimada (IBGE) - Sirinhaém.....	113
GRÁFICO 48: PIB Municipal (x1000) - Sirinhaém.....	113

GRÁFICO 49: IDHM - Sirinhaém.....	114
GRÁFICO 50: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal para Renda (IDHM - Renda) - Sirinhaém.....	114
GRÁFICO 51: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal para Educação (IDHM - Educação) - Sirinhaém.....	114
GRÁFICO 52: Empresas por Setor - Sirinhaém.....	115
GRÁFICO 53: Porte das Empresas - Sirinhaém.....	115
GRÁFICO 54: Participação de Setores Econômicos no PIB Municipal 2017 - Sirinhaém...	116
GRÁFICO 55: Geração de empregos em Sirinhaém entre 2007 e 2019.....	116
GRÁFICO 56: População estimada (IBGE) - Ribeirão.....	118
GRÁFICO 57: PIB Municipal (x1000) - Ribeirão.....	118
GRÁFICO 58: IDHM - Ribeirão.....	119
GRÁFICO 59: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal para Renda (IDHM - Renda) - Ribeirão.....	119
GRÁFICO 60: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal para Educação (IDHM - Educação) - Ribeirão.....	119
GRÁFICO 61: Empresas por Setor - Ribeirão.....	120
GRÁFICO 62: Porte das Empresas - Ribeirão.....	120
GRÁFICO 63: Participação de Setores Econômicos no PIB Municipal de 2017-Ribeirão...	121
GRÁFICO 64: Geração de empregos em Ribeirão entre 2007 e 2019.....	121
GRÁFICO 65: População estimada (IBGE) - Rio Formoso.....	123
GRÁFICO 66: PIB Municipal (x1000) - Rio Formoso.....	123
GRÁFICO 67: IDHM - Rio Formoso.....	124
GRÁFICO 68: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal para Renda (IDHM - Renda) - Rio Formoso.....	124
GRÁFICO 69: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal para Educação (IDHM - Educação) - Rio Formoso.....	124
GRÁFICO 70: Empresas por Setor - Rio Formoso.....	125

GRÁFICO 71: Porte das Empresas - Rio Formoso.....	125
GRÁFICO 72: Participação dos Setores Econômicos no PIB Municipal em 2017 - Rio Formoso.....	126
GRÁFICO 73: Geração de empregos em Rio Formoso entre 2007 e 2019.....	126
GRÁFICO 74: População estimada (IBGE) - Recife.....	128
GRÁFICO 75: PIB Municipal (x1000) - Recife.....	128
GRÁFICO 76: IDHM - Recife.....	129
GRÁFICO 77: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal para Renda (IDHM - Renda) - Recife.....	129
GRÁFICO 78: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal para Educação (IDHM - Educação) - Recife.....	129
GRÁFICO 79: Empresas por Setor - Recife.....	130
GRÁFICO 80: Porte das Empresas - Recife.....	130
GRÁFICO 81: Participação dos Setores Econômicos no PIB Municipal em 2017 - Recife..	131
GRÁFICO 82: Geração de empregos em Recife entre 2007 e 2019.....	131
GRÁFICO 83: População estimada (IBGE) - Pernambuco.....	133
GRÁFICO 84: PIB Estadual (x1000) - Pernambuco.....	133
GRÁFICO 85: Índice de Desenvolvimento Humano - Pernambuco.....	134
GRÁFICO 86: Índice de Desenvolvimento Humano - Renda (IDH - Renda)-Pernambuco..	134
GRÁFICO 87: Índice de Desenvolvimento Humano - Educação (IDH - Educação) - Pernambuco.....	134
GRÁFICO 88: Empresas por Setor - Pernambuco.....	135
GRÁFICO 89: Porte das Empresas - Pernambuco.....	135
GRÁFICO 90: Comparação entre o PIB Industrial de Pernambuco e dos municípios da área de influência de SUAPE entre 2010 e 2017.....	136



GRÁFICO 91: Comparação entre o PIB Industrial de Pernambuco e dos municípios de Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca entre 2010 e 2017.....	137
GRÁFICO 92: Comparação entre o PIB Industrial de Pernambuco e dos municípios da área de influência de Suape e Recife entre 2010 e 2017.....	138
GRÁFICO 93: Quantidade de empresas do setor industrial no ano de 2020 na Área de Influência de Suape, Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca e Área de Influência de Suape e Recife.....	139
GRÁFICO 94: Comparação entre o PIB Comércio e Serviços de Pernambuco e dos municípios da área de influência de SUAPE entre 2010 e 2017.....	140
GRÁFICO 95: Comparação entre o PIB de Comércio e Serviços de Pernambuco e dos municípios de Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca entre 2010 e 2017.....	140
GRÁFICO 96: Comparação entre o PIB de Comércio e Serviços de Pernambuco e dos municípios da área de influência de Suape e Recife entre 2010 e 2017.....	141
GRÁFICO 97: Quantidade de empresas do setor de comércio e serviços no ano de 2020 na Área de Influência de Suape, Cabo de Sto Agostinho e Ipojuca e Área de Influência de Suape e Recife.....	142
GRÁFICO 98: Participação dos Setores Econômicos no PIB de Pernambuco em 2017.....	143
GRÁFICO 99: Geração de empregos em Pernambuco entre 2007 e 2019.....	143
GRÁFICO 100: Crescimento (%) do PIB de 2002 para 2017 no Brasil, Pernambuco e Municípios do CIPS.....	144
GRÁFICO 101: Crescimento (%) do PIB Industrial de 2010 para 2017 no Brasil, Pernambuco e Municípios do CIPS.....	145
GRÁFICO 102: Crescimento (%) do IDH/IDHM de 1991 para 2010 no Brasil, Pernambuco e Municípios do CIPS.....	146
GRÁFICO 103: Crescimento (%) do IDH/IDHM Renda de 1991 para 2010 no Brasil, Pernambuco e Municípios do CIPS.....	147
GRÁFICO 104: Crescimento (%) do IDH/IDHM Educação de 1991 para 2010 no Brasil, Pernambuco e Municípios do CIPS.....	147
GRÁFICO 105: Movimentação de Carga Bruta (ton.) em Suape entre 2001-2020.....	185
GRÁFICO 106: Participação por tipo de carga na movimentação do Porto de Suape.....	186
GRÁFICO 107: Comparação da Movimentação de Granel Líquido Nacional e em Suape entre 2010 e 2020 em milhões de toneladas.....	187
GRÁFICO 108: Produtos Movimentados por Suape em 2019.....	188

GRÁFICO 109: Destino das Exportações realizadas pelo Porto de Suape em 2001.....	189
GRÁFICO 110: Destino das Exportações realizadas pelo Porto de Suape em 2010.....	190
GRÁFICO 111: Destino das Exportações realizadas pelo Porto de Suape em 2017.....	190
GRÁFICO 112: Origem das Importações realizadas pelo Porto de Suape em 2001.....	191
GRÁFICO 113: Origem das Importações realizadas pelo Porto de Suape em 2010.....	192
GRÁFICO 114: Origem das Importações realizadas pelo Porto de Suape em 2017.....	192
GRÁFICO 115: Estados brasileiros que mais exportaram por Suape em 2001.....	193
GRÁFICO 116: Estados brasileiros que mais exportaram por Suape em 2010.....	194
GRÁFICO 117: Estados brasileiros que mais exportaram por Suape em 2017.....	194
GRÁFICO 118: Estados brasileiros que mais importaram por Suape em 2001.....	195
GRÁFICO 119: Estados brasileiros que mais importaram por Suape em 2010.....	196
GRÁFICO 120: Estados brasileiros que mais importaram por Suape em 2017.....	196
GRÁFICO 121: Previsão de Movimentação de Cargas em Suape entre 2025 e 2060 em milhões de toneladas.....	197

## LISTA DE SIGLAS

ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

BACEN – Banco Central do Brasil

BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

CAGED – Cadastro Geral de Empregados e Desempregados

CIPS – Complexo Industrial e Portuário de Suape

CODEPE – Comissão de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco

COPPEAD – Instituto de Pós-Graduação em Administração e Pesquisa

FIESP – Federação das Indústrias do Estado de São Paulo

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IDH – Índice de Desenvolvimento Humano

IDHM – Índice de Desenvolvimento Humano Municipal

IPCA – Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo

KIA – Área Industrial de Kwinana

PAC – Programa de Aceleração do Crescimento

PDVSA – Petróleos da Venezuela

PDZ – Plano de Desenvolvimento e Zoneamento

PETROQUISA – Petrobrás Química S.A

PIB – Produto Interno Bruto

PND – Plano Nacional de Desenvolvimento

PNUD – Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento

PORTOBRÁS – Empresa de Portos do Brasil

PRODIMPE – Programa de Desenvolvimento da Indústria Naval e de Mecânica Associada ao Estado de Pernambuco

RNEST – Refinaria do Nordeste

SEBRAE – Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas

SUDENE – Superintendência para o Desenvolvimento do Nordeste

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO</b> .....	21
<b>2 BREVE RELATO SOBRE O DESENVOLVIMENTO BRASILEIRO</b> .....	25
2.1 BRASIL INDUSTRIAL.....	25
2.2 O NORDESTE.....	35
2.3 POLOS DE DESENVOLVIMENTO.....	45
2.4 A EXPERIÊNCIA PRÁTICA DOS POLOS.....	50
<b>2.4.1 Porto de Kashima, Japão</b> .....	50
<b>2.4.2 Porto de Marseille-Fos, França</b> .....	52
<b>2.4.3 Área Industrial de Kwinana (KIA), Austrália</b> .....	54
<b>3 SUAPE – DA IDEALIZAÇÃO À CONCEPÇÃO</b> .....	56
3.1 DO DESCOBRIMENTO AO FIM DO SÉCULO XX.....	56
3.2 DO SÉCULO XX PARA O SÉCULO XXI.....	68
<b>4 PERFIL SOCIOECONÔMICO DA ÁREA DE INFLUÊNCIA DE SUAPE</b> .....	83
4.1 CABO DE SANTO AGOSTINHO.....	85
4.2 IPOJUCA.....	90
4.3 JABOATÃO DOS GUARARAPES.....	96
4.4 ESCADA.....	102
4.5 MORENO.....	107
4.6 SIRINHAÉM.....	112
4.7 RIBEIRÃO.....	117
4.8 RIO FORMOSO.....	122
4.9 RECIFE.....	127
4.10 ESTADO DE PERNAMBUCO.....	132
4.11 ALGUMAS CONSIDERAÇÕES EM RELAÇÃO AO BRASIL.....	144
<b>5 ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO EM SUAPE</b> .....	149
5.1 EMPRESAS E LOCALIZAÇÃO.....	151
5.2 INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA.....	162

<b>5.2.1 Porto Externo</b> .....	162
<b>5.2.2 Porto Interno</b> .....	168
5.3 <b>INSTALAÇÕES DE ARMAZENAGEM</b> .....	174
5.4 <b>ACESSOS</b> .....	177
<b>5.4.1 Acessos Rodoviários</b> .....	177
<b>5.4.1.1 Entorno Portuário</b> .....	178
<b>5.4.2 Acessos Ferroviários</b> .....	180
<b>5.4.3 Acessos Aquaviários</b> .....	181
5.5 <b>ÁREAS DE PRESERVAÇÃO</b> .....	183
<b>6 MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS E RELAÇÕES COMERCIAIS</b> .....	185
6.1 <b>MOVIMENTAÇÃO</b> .....	185
6.2 <b>RELAÇÕES COMERCIAIS INTERNACIONAIS</b> .....	189
6.3 <b>RELAÇÕES COMERCIAIS NACIONAIS</b> .....	193
6.4 <b>MOVIMENTAÇÃO FUTURA</b> .....	197
<b>CONCLUSÃO</b> .....	198
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	204

## 1 INTRODUÇÃO

O mundo sempre foi – desde que o ser humano passou a aprimorar seus conhecimentos nas ciências sociais e aplicadas – dividido geograficamente, economicamente e socialmente entre países desenvolvidos e subdesenvolvidos ou em desenvolvimento. Tal modelo, para além das questões políticas e ideológicas que sobre ele agem, permite que se tenha uma visão global da situação socioeconômica mundial.

Ao longo da história, diferentes países ocuparam a posição de poder ditar as regras do desenvolvimento global. Diferentes guerras ao longo dos séculos foram capazes de promover a queda de impérios e a ascensão de nações, permitindo que cada ator, no período em que pôde desfrutar das glórias de um poderoso exército aliado a um desenvolvimento tecnológico e produtivo, pudesse experimentar grande expansão econômica, tanto interna quanto externa.

Outros países, que aqui podemos chamar de coadjuvantes neste processo, ou então se preferir, países subdesenvolvidos, reféns do sistema vigente e, portanto, obrigados a seguir suas regras, não restou muito se não a possibilidade de manter boas relações para que fosse possível alcançar bons frutos em seu próprio desenvolvimento interno e nas suas relações exteriores, sem riscos de sofrer sanções econômicas ou qualquer outro tipo de interferência.

O Brasil, país com dimensões continentais, sempre foi considerado hospitaleiro, um jogador obediente dentro das regras vigentes. Seu desenvolvimento ao longo de seus cinco séculos de descobrimento viu, no cenário interno, diferentes classes sociais ocuparem posições de poder. Em termos regionais, esta troca se deu entre a região Nordeste, que por pouco mais de dois séculos foi o grande centro dinâmico da economia brasileira, e que posteriormente viu seu lugar ser ocupado pelo Sudeste, região que permanece em tal posição até os dias atuais.

Propagar o desenvolvimento econômico e social em uma nação subdesenvolvida de dimensões continentais como o Brasil não é uma tarefa simples e requer políticas nacionais, mas também específicas. O Brasil ficou boa parte de sua história sendo uma economia primário-exportadora e passou apenas no início do século XX a experimentar um processo acelerado de industrialização, impulsionado pela crise econômica mundial de 1929 e pela necessidade de depender menos dos países desenvolvidos, passando a produzir internamente o necessário para seu consumo.

O Nordeste que por quase quatro séculos foi o centro agroexportador do país, ainda que dispusesse de infraestrutura e capacidade produtiva, foi refém por muito tempo do latifúndio agroexportador, fiel servidor das vontades daqueles que ocupavam o poder,

impedindo que o crescimento da economia nordestina alcançasse de modo pleno os mais pobres, ainda que tenha promovido melhora na qualidade de vida.

A região Sudeste passou a partir da década de 1930 a concentrar as atenções do governo federal, que voltou seus investimentos para promover o desenvolvimento industrial brasileiro com maior foco no Estado de São Paulo. Tal situação se manteve até meados da década de 1950, quando a falta de estímulos regionais para o resto do Brasil foi evidenciada pela grande seca do Nordeste de 1958. A partir deste momento, o país passou a ter políticas específicas advindas do governo central para as regiões.

Impulsionados por diferentes teóricos e estudiosos do desenvolvimento regional como François Perroux (1903-1987), Jacques Boudeville (1919-1975), Albert Hirschman (1915-2012) entre outros, os formuladores de políticas econômicas do Brasil enxergaram na teoria dos Pólos de Desenvolvimento e dos Complexos Industriais Produtivos a oportunidade de promover o desenvolvimento das regiões brasileiras como o Nordeste, que não haviam tido nas últimas décadas a mesma atenção e investimentos que o Sudeste vinha recebendo desde o início do século XX.

Criado dentro da política do II Plano Nacional de Desenvolvimento de 1974, que tinha como objetivo principal tornar o Brasil um país desenvolvido, o Complexo Industrial e Portuário de Suape (CIPS) iniciou suas operações na década de 1980, no Estado de Pernambuco, com sua área construída dividida entre os municípios de Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca e sua área de influência alcançando outros seis municípios do entorno.

O Complexo de Suape foi construído com o objetivo de promover o desenvolvimento industrial na região Nordeste, assim como outros complexos industriais inaugurados seguindo a mesma lógica, como o de Camaçari na Bahia, Pecém no Ceará e Itaqui no Maranhão. Os planos para a construção de Suape foram inspirados em complexos industriais estrangeiros como o do Porto de Marseille-Fos na França, reestruturado na década de 1960 e do Porto de Kashima no Japão, inaugurado em 1969.

Deste modo, o presente trabalho busca entender como o processo de desenvolvimento econômico e industrial brasileiro influenciou na criação de políticas públicas específicas para o desenvolvimento regional do país, fomentando a criação de Pólos de Desenvolvimento por meio de Complexos Industriais Produtivos.

Para tanto, o foco desta análise se dará sobre o Complexo Industrial e Portuário de Suape, localizado no Estado de Pernambuco e que possui quatro décadas de desenvolvimento na região Nordeste. Este trabalho irá se debruçar sobre o processo de criação e expansão do

Complexo de Suape, bem como dos seus efeitos para a economia regional em que está inserido e também em suas relações comerciais com o resto do Brasil e do mundo.

Sendo assim, o objetivo geral desta pesquisa é analisar o papel do Complexo Industrial Portuário de Suape enquanto agente promotor de desenvolvimento econômico regional, situando sua importância para a diminuição dos desequilíbrios regionais internos no Brasil.

Enquanto objetivos específicos, buscou-se realizar resgate histórico sobre o processo de desenvolvimento industrial da economia brasileira e nordestina, bem como das teorias de desenvolvimento regional focadas na criação de pólos de desenvolvimento; compreender a história de Suape e quais os fatores políticos, econômicos e geográficos que resultaram na sua formação; analisar os impactos socioeconômicos do Complexo de Suape para sua área de influência imediata e para o Estado de Pernambuco e entender como se organiza o espaço do Complexo de Suape e qual o seu nível de abrangência nacional e internacional, bem como perspectivas futuras de crescimento.

Para tanto, foi analisado o processo de criação e expansão das atividades do Complexo Industrial e Portuário de Suape no Estado de Pernambuco e os efeitos socioeconômicos gerados por este. Foram feitas pesquisas de cunho descritivo de acordo com os objetivos apresentados. Segundo Gil (1991) as pesquisas descritivas têm como objetivo primordial a descrição das características de determinada população ou fenômeno ou, então, o estabelecimento de relações entre variáveis.

A metodologia utilizada foi por meio de pesquisa bibliográfica através de artigos científicos, livros, monografias, teses e dissertações, que foram importantes fontes de informação para a elaboração do presente trabalho. Foram analisadas teorias de autores que estudaram a economia brasileira, complexos industriais, pólos de desenvolvimento e desequilíbrios regionais como Mamigonian (1999), Rangel (1960), Pereira (1985), Lacerda (2006), Perroux (1967), Hirschman (1961), Myrdal (1958), Furtado (1983), Moreira (1979) entre outros.

Quanto à sua organização, este trabalho está dividido em seis capítulos, sendo o primeiro referente à introdução e os outros cinco capítulos correspondendo aos objetivos específicos anteriormente apresentados e finalizado com as considerações finais.

O primeiro capítulo é formado pela introdução, objetivo geral e específico e apresentação da metodologia de análise. No segundo capítulo foi realizado um resgate histórico sobre o processo de desenvolvimento industrial da economia brasileira e nordestina, bem como das teorias de desenvolvimento regional focadas na criação de pólos de desenvolvimento.



No terceiro capítulo buscou-se compreender a história de Suape e quais os fatores políticos, econômicos e geográficos que resultaram na sua formação. O quarto capítulo analisou os impactos socioeconômicos do Complexo de Suape para sua área de influência imediata e para o Estado de Pernambuco.

O quinto capítulo foi focado em entender como se organiza o espaço do Complexo de Suape e o sexto capítulo em apresentar seus dados de movimentação, seu nível de abrangência nacional e internacional, bem como perspectivas futuras de crescimento.

As considerações finais encerram as atividades da pesquisa apresentada, fazendo uma avaliação dos pontos levantados, procurando entender como as relações estabelecidas por meio da criação do Complexo Industrial e Portuário de Suape resultaram na promoção do desenvolvimento regional.

## 2 BREVE RELATO SOBRE O DESENVOLVIMENTO BRASILEIRO

### 2.1 BRASIL INDUSTRIAL

Ao longo da história o homem foi aprimorando os diferentes meios de transporte que tinha à sua disposição, de modo que fosse possível a realização de atividades comerciais para prover seu sustento e o de sua família. Por muito tempo a movimentação de mercadorias foi realizada fazendo uso de animais como o cavalo ou então usando de veículos de tração animal, como carroças, além de pequenas embarcações. A Revolução Industrial, ocorrida na Inglaterra no final do século XVIII, começou a provocar mudanças neste cenário.

A invenção da máquina a vapor inaugurou a fase A do 1º ciclo de Kondratieff (1790 à 1815 aprox.). Seu uso permitiu a diversificação da produção e a criação de maquinaria capaz de aumentar o ritmo de produção, não mais dependente de trabalhos manuais e artesanais. Após um período de estagnação, os aprendizados adquiridos com a invenção da máquina a vapor passaram a ser usados nos meios de transporte – na fase A do 2º ciclo de Kondratieff (1848-1873 aprox.) – como trens e barcos a vapor, promovendo a expansão industrial para outras regiões geográficas. (MAMIGONIAN, 1999).

No Brasil, os primeiros sinais de industrialização começaram apenas no final do século XIX, a partir de 1885. A conjuntura da época, dada pelo surgimento do mercado de mão de obra assalariada em virtude da imigração massiva da Europa, a abolição da escravatura em 1889 e uma intensa deterioração das estruturas pré-capitalistas, contribuiu para o surgimento dos primeiros focos de produção industrial. (LACERDA, 2006).

Ao se abrir a fase A do 3º ciclo de Kondratieff (1896-1921 aprox.) o coeficiente de abertura da economia voltou a crescer, aumentando o intercâmbio com o exterior, mas, nas condições da I Guerra Mundial e da subsequente fase recessiva do terceiro ciclo longo, primeiro nas regiões mais desenvolvidas do país e, depois, na economia nacional como um todo, o esforço mercantil de substituição de importações desbordou seus quadros primitivos, isto é, escalonadamente (como veremos depois) a substituição de importações ia assumindo feição industrial. Esse movimento tinha em comum com os anteriores o fato de constituir uma forma de substituição de importações; mas distinguia-se deles pelo fato de ser industrial. Tinha começado a industrialização no Brasil. (RANGEL, 1985, p. 691).

De modo geral, até a década de 1930, o desenvolvimento capitalista do país havia ocorrido de modo esporádico, devido às condições de dominância do latifúndio semifeudal e das formas capitalistas inferiores. Tal situação criou obstáculos ao desenvolvimento de formas superiores de capital industrial. O crescimento da indústria capitalista dependia quase que majoritariamente dos ramos da economia orientados para exportação. (LACERDA, 2006).

A Revolução Industrial brasileira ocorreu de modo tardio, impulsionada principalmente pela crise da Bolsa de Nova York de 1929, que provocou uma queda de 70%

no preço do café, principal *commodity* exportada pelo país. Tal situação promoveu a necessidade de investimentos industriais com o objetivo de diversificar a estrutura produtiva brasileira e promover o desenvolvimento em meio à crise.

A crise cafeeira permitiu a ascensão ao poder de camadas nacionalistas do latifúndio do Rio Grande do Sul lideradas por Getúlio Vargas. O Brasil, que havia recebido no final do século XIX mais de 4 milhões de imigrantes europeus, que em sua maioria se instalaram nos Estados do Sul do país, possuía um mercado consumidor cuja necessidade de bens de consumo como roupas, sapatos e alimentos era crescente, o que impulsionou a criação de pequenas unidades fabris para suprir esta demanda e posteriormente o avanço do processo de industrialização. (MAMIGONIAN, 1976).

A partir de 1930 o país deixa de ser basicamente agrário, ocorrendo para somar-se à agricultura e ao comércio, o surgimento de dois novos setores produtivos de grande destaque na renda nacional, a indústria e o Estado. Além disso, duas novas classes começam a ganhar cada vez mais destaque na formação da sociedade pós revolução industrial: a burguesia industrial e o proletariado urbano. (PEREIRA, 1985).

Visando estar de acordo com a nova realidade da economia brasileira e buscando eliminar os desequilíbrios provocados pela crise externa, o governo adotou políticas para diminuir as importações, sobretudo de controle do câmbio e de elevação das tarifas alfandegárias. Deste modo, as importações ficaram mais caras e a substituição das importações foi incentivada. (MATTEI e JUNIOR, 2009).

De acordo com Rangel (1960), dadas as condições existentes no interior da economia - certo grau de madureza técnica, abundância de recursos ociosos de capital e mão de obra - o “câmbio cadente” devia ter e teve o efeito de impulsionar o aparecimento de indústrias e serviços supridores de alguns produtos antes importados. Fortalecia-se assim a classe de empresários capitalistas e se estruturava o proletariado urbano - os quais iriam buscar, pela própria ordem natural das coisas, conquistar certa medida de participação no comando do Estado.

O conceito de substituição de importações, além de significar o início da produção interna de um bem antes importado, denota também uma mudança qualitativa na pauta de importações do país. Conforme aumenta a produção interna de bens de consumo anteriormente importados, aumenta também a importação de bens de capital e de bens intermediários necessários para essa produção. Além disso, dentro do modelo de industrialização por substituição de importações, muitas vezes a produção interna de um produto novo não estava, a rigor, “substituindo importações”, na medida em que aquele produto não era importado anteriormente. (LACERDA, 2006, p. 77).

Na segunda metade da década de 1930, o crescimento da produção industrial foi acompanhado pela expansão da capacidade, como mostra o quadro 01 abaixo. De modo semelhante, surgiram novas firmas de cimento e a capacidade de produção de papel cresceu a uma taxa muito rápida. (BAER, 1996).

**Quadro 01:** A estrutura industrial brasileira em 1919 e 1939 (distribuição percentual do valor agregado)

	1919	1939
Mínerais não-metálicos	5,7	5,2
Produtos de metal	4,4	7,6
Maquinário	0,1	3,8
Equipamento Elétrico	---	1,2
Equipamento de Transportes	2,1	0,6
Produtos de Madeira	4,8	3,2
Móveis	2,1	2,1
Produtos de Papel	1,3	1,5
Produtos de Borracha	0,1	0,7
Produtos de Couro	1,9	1,7
Químicos/Farmacêuticos/Perfumaria	3,6	9,8
Têxteis	29,6	22,2
Roupas e Calçados	8,7	4,9
Produtos Alimentícios	20,6	24,2
Bebidas/Fumo	11,1	6,7
Editoras e Material Gráfico	0,4	3,6
Diversos	3,5	1,0
<b>Total</b>	100,0	100,0

Fonte: Elaboração própria. Adaptado de BAER (1996).

De acordo com Baer (1996), a estrutura existente em 1919 era dominada por indústrias leves. Têxteis, roupas, produtos alimentícios, bebidas e fumo somavam 70% da produção industrial. Até 1939, os resultados desse grupo reduziram-se a 58%, com notável crescimento de produtos metalúrgicos, maquinários e produtos elétricos. O avanço em direção a um equilíbrio maior no setor industrial contribuiu para que a indústria se tornasse a força propulsora da economia.

No período de 1940 a 1945 foi deflagrada a Segunda Guerra Mundial. Esperava-se que o desenvolvimento industrial brasileiro fosse obter muitos ganhos, entretanto, não foi o que ocorreu. Houve uma desaceleração do ritmo de desenvolvimento em virtude da diminuição

das exportações dos países desenvolvidos, prejudicando os empresários brasileiros que tinham a intenção de importar máquinas e equipamentos para continuar o processo de industrialização interna. (PEREIRA, 1985).

O crescimento na indústria brasileira no período ocorreu principalmente em virtude do uso intensivo dos equipamentos existentes. A indústria têxtil aumentou sua produção em 59% no período de 1940 a 1943, com as fábricas chegando a funcionar até 14 horas por dia. Enquanto no período de 1935 a 1939 a produção da indústria brasileira havia crescido 43%, no período de 1940 a 1944, esta taxa cai para 30%, deixando claro os impactos da guerra para o comércio internacional e principalmente para um país agroexportador como o Brasil. (PEREIRA, 1985).

Após o fim da Segunda Guerra Mundial, inicia-se a fase A do 4º ciclo de Kondratieff (1948-1973 aprox), e a década do pós-guerra entre 1946 e 1955 vem a ser um período de crescimento econômico e de aumento da atividade industrial no Brasil. Sem poder realizar importações no período de guerra, o Brasil havia acumulado grandes saldos cambiais que proporcionaram a importação de equipamentos para fortalecer a indústria. (PEREIRA, 1985).

Em 1945 é criada a Superintendência de Moeda e Crédito (SUMOC), que em 1947 cria a Instrução 70, que estabelecia um sistema flexível de câmbio, beneficiando o desenvolvimento da produção industrial. O controle do câmbio, segundo Lacerda (2006), produziu um triplo efeito em benefício da industrialização substitutiva de importações: subsídio às importações de bens de capital e bens intermediários, protecionismo contra a importação de bens competitivos e aumento da rentabilidade da produção para o mercado interno.

O quadro 02 abaixo mostra o crescimento do produto interno real brasileiro e o crescimento da produção industrial no período de 1940 a 1955:

**Quadro 02:** Produto Interno Real e Produção Industrial (taxa anual média de crescimento por períodos)

Períodos	Produto Interno Real	Produção Industrial
1940-1945	4,7%	6,2%
1946-1950	7,3%	8,9%
1951-1955	5,7%	8,1%

Fonte: Elaboração própria. Adaptado de PEREIRA (1985).

O Brasil experimentou, na primeira década pós-guerra, alto índice de desenvolvimento industrial. Enquanto a produção industrial mundial aumentou em 122% entre 1946-1955, a brasileira apresentou um crescimento de 85% no período, percentual que chega a 123% se

considerado de 1940 a 1955. Entretanto, é preciso salientar que este crescimento da indústria não ocorreu igualmente em todos os setores. Ao fim da guerra, pode-se afirmar que estava instalada no Brasil a indústria leve de consumo e de bens intermediários. Deste momento em diante, seria dado foco ao desenvolvimento das indústrias de bens de consumo mais complexas, como é o caso dos eletrodomésticos, além das indústrias de base e de bens de produção. (PEREIRA, 1985).

Ao fim do decênio de 1946-1955, após o período de crescimento da produção industrial, o Brasil se encontrava diante de três importantes desafios para a continuidade de seu processo de desenvolvimento. O primeiro, a inflação que de 1939 a 1953 apresentou uma média de elevação anual na casa dos 11%, havia subido para 26,2% em 1954. O segundo, a relação de trocas do país entra em queda após atingir seu pico em 1954, chegando a cair 25% até 1960 com a baixa dos preços internacionais do café. E o terceiro, a infraestrutura da economia brasileira era precária e apresentava sinais de estrangulamento, uma vez que seu desenvolvimento não havia sido planejado, apenas tendo seguido o ritmo do crescimento da economia mundial. (PEREIRA, 1985).

O setor de transporte era composto por ferrovias com sistema que precisava de melhorias, além da alta carga burocrática para seu funcionamento. O setor de navegação também aspirava melhores condições, era dominado por empresas estatais com recursos escassos e processos altamente burocráticos. O setor de energia era dominado por empresas estrangeiras que não eram estimuladas a investir devido às baixas taxas cobradas pelo Estado, além da siderurgia que dependia quase exclusivamente da usina de Volta Redonda, cuja capacidade estava abaixo das necessidades do país. (PEREIRA, 1985).

Em 31 de janeiro de 1956 Juscelino Kubitschek assumiu a presidência e por meio de seu Conselho de Desenvolvimento Nacional formulou o Plano de Metas para o período de 1956 a 1960, que continha dentre suas 31 metas estabelecidas a construção da capital do país, Brasília.

Não se tratava de um programa de desenvolvimento global, pois não abrangia todas as áreas de investimento público ou as indústrias básicas e, durante um período de cinco anos, não tentou conciliar as necessidades de recursos de trinta setores básicos atingidos pelo plano com as dos setores não incluídos. As metas deveriam ter sido estabelecidas tanto para o governo quanto para o setor privado. Foram cobertas cinco áreas gerais: energia, transporte, fornecimento de alimentos, indústrias de base e educação (principalmente o treinamento de pessoal técnico). [...]. As metas para as indústrias de base referiam-se ao desenvolvimento do aço, do alumínio, do cimento, da celulose, da indústria automotiva, da maquinaria pesada e dos produtos químicos. Essas eram consideradas indústrias de “pontos de desenvolvimento” que imporiam o ritmo à rápida industrialização futura. (BAER, 1996, p. 77).

De acordo com Baer (1996), os investimentos programados para o período entre 1957 a 1961 montavam Cr\$ 236,7 bilhões (US\$ 2,3 bilhões correntes), a serem distribuídos entre os principais setores da seguinte maneira, de acordo com o quadro 03 a seguir:

**Quadro 03:** Distribuição dos investimentos do Plano de Metas entre 1957 a 1961

	<b>Bens e serviços produzidos no Brasil</b>	<b>Bens e serviços importados</b>
Energia	46%	37%
Transporte	32%	25%
Produtos de alimentos	2%	6%
Indústrias de base	15%	32%
Educação	5%	---
<b>Total</b>	100%	100%

Fonte: Elaboração própria. Adaptado de BAER (1996).

A divisão do financiamento do Plano de Metas em território nacional seria feita de modo que o governo federal iria arcar com 39,7% do valor, enquanto os governos estaduais, empresas privadas ou mistas e entidades públicas arcariam com 10,4%; 35,4% e 14,5% respectivamente. O financiamento por meio de moedas estrangeiras se daria por empréstimos de entidades internacionais e de governos de outros países. (BAER, 1996).

Os departamentos produtores de bens de capital e de bens de consumo duráveis cresceram a taxas anuais de 26,4% e 23,9% no período de 1955 a 1962 em virtude do desenvolvimento industrial estimulado durante o Plano de Metas. A indústria de transformação recebeu investimentos que cresceram a uma taxa média anual de 22% entre 1955 e 1959. (LACERDA, 2006).

Segundo Lacerda (2006) os investimentos nos subsetores de material elétrico, mecânico e de material de transporte cresceram, respectivamente, a 38%, 43% e 80% ao ano, mais que triplicando sua participação conjunta no investimento total da indústria, de 12% para 38%.

No período de 1956 a 1961 a produção industrial brasileira cresceu a taxas de 11% ao ano, constituindo-se em um período de grande desenvolvimento para a economia brasileira, em que foi implantada a indústria de bens de consumo duráveis como os eletrodomésticos. Nesse período, segundo Pereira (1985), consolidou-se e encerrou-se a primeira fase da Revolução Industrial Brasileira, terminando o processo de decolagem de sua economia, que atingiu seu ponto máximo de crescimento em 1961. O quadro 04 a seguir mostra a previsão e os resultados esperados para o Plano de Metas entre 1957 e 1961.

**Quadro 04:** Previsão e Resultados do Plano de Metas, 1957 a 1961

Meta	Previsão	Resultado	%
Energia Elétrica (1.000 kW)	2.000	1.650	82
Carvão (1.000 ton.)	1.000	230	23
Petróleo - Produção (1.000 barris/dia)	96	75	76
Petróleo - Refino (1.000 barris/dia)	200	52	26
Ferrovias (1.000 km)	3	1	32
Rodovias - Construção (1.000 km)	13	17	138
Rodovias - Pavimentação (1.000 km)	5	---	---
Aço (1.000 ton.)	1.100	650	60
Cimento (1.000 ton.)	1.400	870	62
Carros e Caminhões (1.000 un.)	170	133	78
Nacionalização (carros - %)	90	75	---
Nacionalização (caminhões - %)	95	74	---

Fonte: Elaboração própria. Adaptado de LACERDA (2006).

Entretanto, apesar dos resultados positivos do Plano de Metas e do crescimento econômico que promoveu, o modelo de financiamento usado pelo governo para a execução do plano pressionou a inflação interna que se manteve com altas taxas durante o período. (LACERDA, 2006).

Segundo Rangel (1985), entre 1958 e 1963, as taxas relativas, respectivamente, à produção industrial brasileira e à inflação vinham mostrando um comportamento que, visto da perspectiva ortodoxa, era, pelo menos, anômalo, sobretudo no setor industrial. Em 1958 a inflação encontrava-se em 14,2%, ao passo que a produção industrial apresentou resultado de 16,2%. Já em 1963, a inflação atinge a casa dos 88,4%, enquanto a produção industrial apresentava resultado de apenas 0,2%.

A conjuntura política de crise que havia se instaurado na economia brasileira acabou culminando no golpe militar de 1964. Os militares quando usurparam o poder deram fim ao chamado populismo latino-americano no Brasil, que havia incluído grande contingente populacional em projetos políticos dos quais vinham sendo excluídos há séculos, transformando o país de uma economia agroexportadora para outra de base urbano-industrial. (LACERDA, 2006).

No período de 1964 a 1967 os formuladores da política econômica do regime ditatorial concentraram-se em estabilizar a economia e nas reformas estruturais do mercado financeiro. Foram tomadas medidas como corte de gastos públicos em diferentes setores, diminuição do crédito, aumento de tributos e arrocho salarial. Além de medidas para eliminar distorções de



preços, como a correção monetária, que buscou conter o acentuado crescimento inflacionário. Tal medida promoveu uma explosão do consumo, ao permitir que camadas mais pobres conquistassem poder de compra. (BAER, 1996).

Para Tavares (1978), apesar de tudo, essas medidas podem ser consideradas “funcionais” do ponto de vista da luta contra a crise e da passagem a uma nova etapa de desenvolvimento capitalista. Várias empresas marginais de menor solidez financeira ou com pouca capacidade de endividamento foram liquidadas, limpando o campo para uma reconcentração da atividade industrial e comercial.

A parte do sistema que estava com capacidade ociosa e portanto, não promovia impulsos ao desenvolvimento foi eliminada, produzindo efeitos satisfatórios sobre a eficiência produtiva em termos de dinamismo. A distribuição funcional de renda foi alterada em virtude do arrocho salarial para dar prioridade aos lucros de empresas que possuíam maiores chances de prosperar no cenário econômico em questão, abrindo caminho posteriormente para a recuperação e expansão da economia. (TAVARES, 1978).

De acordo com Pereira (1985) a partir de 1967 a economia brasileira entra em um novo processo de expansão, repetindo e tendendo a superar o desempenho expansivo ocorrido na segunda metade dos anos cinquenta. A crise econômica estava superada, enquanto a crise política marcada pelo autoritarismo do governo militar continuava a agravar-se.

A economia brasileira entrou em seu notável período de *boom* em 1968. O crescimento real do PIB, que atingiu média de somente 3,7% no período de 1962 a 1967, alcançou médias anuais de 11,3% nos anos de 1968 a 1974. [...]. A indústria foi o setor líder, expandindo-se a taxas anuais de 12,6%. No ramo manufatureiro, as maiores taxas de crescimento foram alcançadas por setores como equipamento de transportes, maquinário e equipamento elétrico, enquanto setores tradicionais como têxteis, vestuário e produtos alimentícios apresentaram índices de crescimento muito menores. (BAER, 1996, p. 91-92).

Porém, ao passo em que o país experienciou um grande ritmo de crescimento nas áreas econômicas, a área social enfrentou forte deterioração de indicadores de bem-estar social, além do aumento da concentração da renda. O “milagre” da economia brasileira, ainda que tenha proporcionado a expansão de diversos setores como indústria, agricultura e serviços, o fez sem uma correta distribuição dos benefícios gerados e com grande dependência de capital internacional. (LACERDA, 2006).

Em 1973 ocorreu o choque do petróleo, ano em que o Brasil apresentou o maior crescimento do período do “milagre econômico”, aproximadamente 14%. O país se encontrava em uma posição de grande vulnerabilidade, uma vez que o sistema industrial operava com capacidade plena e os termos de troca internacionais apresentavam índices

superiores a 20%, fazendo com que a partir de 1974 se iniciasse um período de brusca degradação. (FURTADO, 1983).

A partir de 1974 é lançado pelo Governo Geisel (1974-1979) o Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND), com o objetivo de ultrapassar a fronteira do subdesenvolvimento, tornando o Brasil um país desenvolvido por meio da modernização da economia, com maior foco no setor de bens de capital, bens de produção e de tecnologia como as indústrias petroquímica, siderúrgica, de telecomunicações, informática entre outras (MAGACHO, 2012), além do ajuste às novas realidades econômicas mundiais, visando uma maior integração nacional e um desenvolvimento social melhor orientado com o objetivo aumentar a renda da população de baixa renda e eliminar a pobreza. (CASTRO e SOUZA, 1985).

De acordo com Castro e Souza (1985), até este ponto, a escolha feita pelo governo brasileiro em 1974 foi referida, unicamente, ao seu fundamento ostensivo: a determinação por parte dos governantes de levar adiante - em meio a crise - o processo de desenvolvimento. O prosseguimento da expansão surge, assim, como uma “necessidade” enraizada na vontade política e que chega à esfera de decisões econômicas como um imperativo. Trata-se de uma cega opção pelo “crescimento-a-qualquer-custo”.

As consequências deste crescimento forçado resultaram no atraso de diversas metas do II PND. Alguns objetivos como siderurgia e celulose estavam sendo alcançados em 1978, enquanto que outros relacionados ao conjunto de insumos básicos, só seria possível ser autossuficiente por volta de 1982. Para a área de energia, muito dependente do petróleo e suas oscilações, eram esperados resultados somente em 1980. (CASTRO e SOUZA, 1985).

Em síntese: em 1979, no momento da segunda elevação dos preços do petróleo, a situação dos centros de comando da economia brasileira era de semiparalisia; quase nenhum espaço lhes restava para manobrar, seja no campo fiscal, seja no monetário, seja no cambial. As forças que os imobilizavam eram as mesmas que arrastavam o país ao crescimento do endividamento externo, forçando-o a aceitar taxas de juros e prazos de amortização cada vez mais onerosos. (FURTADO, 1983, p. 51).

A partir de 1981 o Brasil vive um aprofundamento de sua crise com o PIB apresentando resultado de 4,3% negativos. Em 1982 a moratória mexicana impacta as exportações brasileiras e se reflete no PIB de 1983 que novamente apresenta resultado negativo de 2,9% após ter tido crescimento tímido de 0,8% no ano anterior. A recuperação da economia americana em 1984 foi de grande importância para a retomada do crescimento brasileiro, que naquele ano cresceu 5,4% aliado a um aumento da produção industrial na casa dos 7%. (LACERDA, 2006).

A situação do regime militar tornou-se insustentável a partir da década de 1980. O fraco desempenho da economia brasileira e a crise da dívida externa desencadearam um

processo de transição política e econômica que promoveu mudanças na estrutura de poder do país, bem como sua relação com a população e com o exterior. (SALLUM JR e GOULART, 2015).

Para Sallum Jr e Goulart (2015), essa transição compreendeu processos de mudança distintos, embora interconectados, dentre os quais o mais intenso, de início, foi o da democratização. Esta foi sustentada por mobilizações intensas, embora intermitentes, da classe média e do operariado urbanos e de outros movimentos sociais populares que demandaram a extensão ou a instituição de direitos de cidadania e a ampliação de sua participação na renda.

A partir de 1985, com a redemocratização, José Sarney tornou-se presidente do Brasil após a morte de Tancredo Neves, que não chegou a assumir o cargo. O governo Sarney - marcado pela criação do Plano Cruzado que não obteve sucesso na estabilização da inflação e pela criação da constituição de 1988 - foi sucedido pelo governo Collor, que durou entre 1990 e 1992 com a renúncia do mandato e um processo de *impeachment* em andamento. No período de 1986 até 1992 a economia brasileira apresentou fraco desempenho, com o PIB real crescendo a uma taxa de 0,6% ao ano. (BAER, 1996).

Para Giambiagi (2005), a crise financeira do Estado foi, ainda, decididamente agravada pelos sucessivos fracassos no combate à inflação. De fato, se considerarmos o período de 1986 a 1991, a economia brasileira sofreu nada menos do que cinco choques (Plano Cruzado, Bresser, Verão, Collor I e Collor II). Enquanto o país se debatia em tentativas de combate à inflação, a indústria deixava de acompanhar os avanços tecnológicos e organizacionais em rápida propagação nas economias desenvolvidas. A retração do investimento prejudicou particularmente a indústria de bens de capital.

Ao longo dos anos 1970-1990, o Brasil experimentou uma crise do modelo de Estado construído depois da Revolução de 1930 e uma longa transição política. Esse processo foi, porém, o aspecto positivo, construtivo, de uma crise de hegemonia que quebrou as crenças centrais e desarticulou as bases sociopolíticas do Estado "varguista", orientado para a construção de um sistema industrial nacionalmente integrado (por meio da substituição de importações e com a contribuição decisiva de empresas estatais) [...]. (SALLUM JR e GOULART, 2015, p. 177).

A década de 1990 representou uma mudança na estrutura de desenvolvimento econômico do Brasil. Após quase dez anos de instabilidades inflacionárias e investimentos escassos, o modelo de crescimento brasileiro pautado pela substituição das importações havia chegado ao seu esgotamento. Desta forma, os anos 90 representaram o início do processo de privatização e de abertura da economia brasileira. (GIAMBIAGI, 2005).

## 2.2 O NORDESTE

Os ciclos de exportação de produtos primários historicamente beneficiaram diferentes regiões ao longo dos séculos: o nordeste com a cana de açúcar nos séculos XVI e XVII, Minas Gerais e o ciclo do ouro nos séculos XVII e XVIII e o Sudeste brasileiro no século XIX por meio da expansão das exportações de café, que primeiramente favoreceu o Rio de Janeiro e posteriormente, São Paulo. (BAER, 1996).

Com a expansão da economia cafeeira no estado de São Paulo impulsionada pela chegada de mais de 4 milhões de imigrantes europeus ao Brasil, a substituição de regiões alavancando o crescimento econômico brasileiro chegou ao fim. O Sudeste, responsável por boa parte da exportação no início do processo de industrialização, firmou-se enquanto região líder no processo de desenvolvimento econômico, aumentando significativamente sua participação no PIB do país. (BAER, 1996).

Moreira (1979) afirma que no período substitutivo, as políticas econômicas, a urbanização intensa, a presença de camadas urbanas como “massa de manobra”, o papel do governo como investidor em indústria de base e infraestrutura, além de proteger em todos os níveis a indústria nacional, tinham, sobretudo o objetivo de assegurar a base do projeto nacional que era o “industrialismo”.

A substituição de importações enquanto modelo adotado pelo governo para a industrialização brasileira, fez com que todos os esforços políticos e jurídicos necessários para o desenvolvimento do parque industrial nacional fossem canalizados para proteger e promover este processo que se desenvolvia majoritariamente na região Centro-Sul. (MOREIRA, 1979).

Argumentou-se que o processo de ISI agravou os desequilíbrios regionais no Brasil, principalmente entre o Nordeste e o Centro-Sul. Antes da ISI, o Nordeste era um exportador de produtos primários (cana-de-açúcar, algodão, cacau) e um importador de produtos manufaturados. As políticas que levaram à intensificação da ISI não só ocasionaram o estabelecimento da maior parte da capacidade industrial do país no Centro-Sul, mas também conduziram ao declínio da posição absoluta ocupada pelo Nordeste. Ao mesmo tempo em que continuava a exportar seus tradicionais produtos primários, essa região era obrigada, devido às políticas protecionistas praticadas no país, a importar seus produtos manufaturados do Centro-Sul, e não do estrangeiro. E, como os preços relativos dos produtos das empresas recém-instaladas eram mais elevados do que os bens antes importados, o Nordeste sofreu uma queda nas relações de troca ajudando, na verdade, a subsidiar a industrialização do Centro-Sul brasileiro. As evidências disponíveis indicam que essas tendências existiam na década de 1950. (BAER, 1996, p. 294-295).

Todo o desenvolvimento experienciado pelo Brasil entre as décadas de 1930 e 1980, que consolidou a formação de seu parque industrial, não ocorreu de modo uniforme em todo o território nacional. A industrialização brasileira estruturou-se majoritariamente no eixo

Centro-Sul, com especial foco para São Paulo e Rio de Janeiro e contribuiu para o surgimento de desequilíbrios regionais, principalmente na região Nordeste do país.

A experiência tem demonstrado que o crescimento econômico pode ocorrer de modo muito concentrado espacial e setorialmente. Enquanto a região central cresce com altas taxas, as demais permanecem estagnadas e perdem participação no produto nacional. De outra parte, a deterioração dos termos de troca, suscetível de ocorrer entre as nações, também podem reproduzir-se entre as diferentes regiões no interior dos países. O livre jogo das forças de mercado, principalmente nas "fases" iniciais do desenvolvimento, leva à concentração do crescimento na região central. Os fatores de produção, como capital e mão-de-obra, tendem a emigrar das regiões periféricas em direção do pólo nacional urbano/industrial. (SOUZA, 1993, p. 30).

O fato de a região Nordeste não ter sido diretamente beneficiada pelas políticas econômicas nacionais direcionadas para o desenvolvimento industrial remonta causas históricas. O crescimento econômico do país favoreceu - em virtude das condições do mercado cafeeiro - a abertura do processo de substituição de importações no Centro-Sul, enquanto que na região Nordeste isto ocorreu de modo superficial em virtude de sua base produtiva açucareira da qual boa parte da população dependia e por interesses particulares, uma vez que o modelo até então estabelecido favorecia uma alta concentração da renda. (MOREIRA, 1979).

O contraste que impera entre a classe dominante e o povo, torna o Nordeste uma região onde a pobreza é interpretada como consequência direta de uma distribuição de renda profundamente desigual, que tem suas bases na concentração de terra nas mãos das elites locais e no fato de o governo federal ter, por meio de políticas econômicas e industriais que priorizaram o Sudeste, transformado a região em uma fornecedora de matéria prima e mão de obra de baixa qualificação para o centro dinâmico do país, além de ter contribuído para a apropriação, pelo capital internacional e nacional de outras regiões, das riquezas do Nordeste. (ANDRADE, 1988).

Entretanto, para Furtado é a partir da propriedade da terra que a relação entre o trabalhador rural e o fazendeiro, dono dos meios de produção do complexo do algodão e da pecuária do Nordeste, é estabelecida. A relação de poder, não muito distante do que o autor chama de formas feudais clássicas, ocorre de modo que não há quase nenhum contato entre o trabalhador rural e o meio externo à fazenda. Ao camponês, é relegada a responsabilidade de produzir os alimentos que irão lhe garantir a subsistência, e com o fruto da renda do seu trabalho como meeiro de algodão é permitido a ele o contato com o meio externo para a compra de um ou outro bem de consumo. (FURTADO, 1989).

Inicialmente voltada à agricultura do algodão e da cana de açúcar, a industrialização do Nordeste teve início na segunda metade do século XIX por meio de fábricas de fiação e tecelagem e usinas de açúcar. Tal desenvolvimento também promoveu a atração de outras indústrias de pequeno porte, principalmente do ramo de metalurgia. No começo do século XX ocorreu o aperfeiçoamento das fábricas têxteis e também a atração de fábricas que trabalhavam com a extração de óleo de diferentes sementes, em especial do algodão, forte na região. Apesar da atração das novas indústrias, ao longo da primeira metade do século, houve desaceleração dos investimentos industriais, que foram posteriormente recuperados através da criação da Sudene e de suas medidas de estímulo para o desenvolvimento econômico. (ANDRADE, 1988).

O vínculo existente entre o senhor da terra e o camponês está mais próximo da escravidão do que ao de uma relação trabalhista, uma vez que este trabalhador, importante mecanismo de funcionamento da grande fazenda do semi-árido do século XIX, não é visto pelo mercado como produtor e muito menos como supridor de mão de obra. (FURTADO, 1989).

O senhor de terra precisava de trabalhadores em sua fazenda para que a produção de algodão mantivesse o ritmo desejado para o crescimento de seus lucros, entretanto, em anos de seca a produtividade seria menor. Diante de tal cenário, ao fazendeiro cabia a escolha entre ter que possivelmente gastar mais durante as secas para manter o trabalhador saudável o suficiente para realizar o trabalho quando a seca acabasse, ou adequar a produtividade da fazenda aos anos secos quando fosse necessário, portanto assim, correndo o risco de perder trabalhadores nestes períodos. (FURTADO, 1989).

A situação das secas tornou-se insustentável a partir da grande estiagem ocorrida entre 1877 e 1879, fazendo com que a seca ganhasse notoriedade nacional e forçando o governo federal a intervir no cenário regional. As ações do governo se desenvolveram em duas frentes principais: aumentar a retenção das águas de superfície, visando favorecer a pecuária, e evitar os deslocamentos de trabalhadores durante a seca, dando a população atingida meios de sustentar-se durante os períodos de estiagem. Tal ação ficou conhecida como “frentes de trabalho”. (FURTADO, 1989).

A ação do governo, de modo prático, serviu para tirar das mãos do senhor da terra a responsabilidade por dar meios de subsistência os camponeses nos períodos de seca, fazendo com que os fazendeiros pudessem manter seus lucros durante a estiagem, desviando das elites locais às atenções da população em períodos de fome, reforçando a estrutura existente. Tal

cenário permitiu que o crescimento regional continuasse e que a classe dominante continuasse a aumentar seu poder e influência na região. (FURTADO, 1989).

Nas grandes fazendas da região semi-árida, o poder político e econômico faziam parte do mesmo pacto. Os centros urbanos existentes eram como extensões das fazendas e eram usados para o desenvolvimento de algumas poucas atividades relacionadas a serviços comerciais e de consumo. Os governos estaduais delegavam aos senhores de terras as atividades relacionadas à arrecadação dos impostos e as tomadas de decisão de ordem política e jurídica locais. O mesmo funcionava com as políticas federais nos períodos de seca, quando a classe dominante fazia uso do dinheiro público para a construção de obras que serviam para proteger e reforçar a estrutura social vigente. (FURTADO, 1989).

Ao trabalhador cabia apenas a dependência total, uma vez que estes eram totalmente dependentes dos senhores da terra, cujas posses foram acumuladas por meio da formação social local da zona semi-árida ligada à pecuária extensiva. Os camponeses não possuíam margem de capital para o acúmulo, tal qual os senhores para quem trabalhavam, sendo o endividamento uma situação recorrente. Desta forma, estavam sujeitos às amarras da estrutura social vigente, sem margem financeira para conquistar a liberdade. (FURTADO, 1989).

A população mais vulnerável, formada pela massa de trabalhadores das fazendas, não tinha escolha, era usada apenas como instrumentos das brigas políticas locais e precisava, para sua própria segurança, estar sob a “guarda” de um senhor da terra. Tal cenário só reforçava a relação de dependência existente. (FURTADO, 1989).

A partir da seca de 1952, o governo federal começou a visualizar a inadequação da política regional baseada no combate às secas, sem uma visão integrada da economia do Nordeste. Assim, já em meados da década de 1950, começaram a ser criados organismos e grupos de trabalho em busca de alternativas para uma nova política regional. Foi a grande seca de 1958 a responsável pelo questionamento da política federal na região, que passa a ser denunciada como inadequada por diversos setores de classes, a nível regional e nacional. (MOREIRA, 1979, p. 50).

De acordo com Baer (1996), antes da Segunda Guerra Mundial, os governos brasileiros não dispunham de políticas econômicas regionais. Programas regionais específicos eram elaborados somente em épocas de desastres naturais, geralmente em relação às recorrentes secas do Nordeste. A medida que havia alguns programas econômicos nacionais, eles eram dirigidos à proteção e desenvolvimento de setores específicos - os programas de defesa do café, por exemplo, que datam do início do século e que foram assumidos pelo governo federal na década de 1930 - cujo efeito regional normalmente concentrava o crescimento econômico nas áreas mais desenvolvidas do país, especialmente o Centro-Sul.

Até o início da década de 1950, o Nordeste esteve relegado a receber ações governamentais apenas de cunho assistencialista e social, não sendo o foco específico de nenhuma política para promover o desenvolvimento da região, com sua economia ainda quase que majoritariamente formada pelo modelo primário-exportador que já havia deixado de ser o foco prioritário do governo - ainda que recebesse investimentos - desde a crise de 1929 com os incentivos à industrialização.

O Nordeste, então economia primário-exportadora, contribuiu para reforçar o desenvolvimento da economia brasileira por meio da aquisição de produtos de manufatura do eixo Centro-Sul, os quais em virtude da falta de incentivos ao desenvolvimento regional para a industrialização, não haviam ainda adquirido a capacidade de produzir.

Furtado (1983) diz que o quadro estrutural das relações inter-regionais que emergiu da industrialização recente opera no sentido de aprofundar a dependência do Nordeste: o mercado da região é cada vez mais um complemento do mercado do Centro-Sul e os investimentos industriais que aí se realizam subordinam-se a lógica da economia do Centro-Sul; destarte, as malformações do desenvolvimento desta última aparecem ampliadas na região mais pobre.

Desta forma, o avanço da industrialização no Rio de Janeiro e em São Paulo e a intensificação do processo de substituição de importações formaram nessa região uma economia altamente polarizada, impulsionando o crescimento do país ao mesmo tempo em que estimulava os desequilíbrios regionais. (MOREIRA, 1979).

A grande seca de 1958 foi ponto de mudança para as políticas de desenvolvimento econômico do Nordeste. Os aportes do governo federal, instituídos ainda no século XIX nas chamadas “frentes de trabalho” somados à forte redução na oferta de alimentos, provocaram um aumento da inflação na região. Junta-se a isso o fato de que os recursos federais, administrados pelas elites locais que estavam no poder, ficaram sob suspeita de irregularidades, tendo repercussões na mídia de todo o país. (FURTADO, 1989).

A falta de políticas presentes do Plano de Metas do Governo Kubitschek para a região Nordeste, associadas às graves secas na região, como a de 1958, forçou o governo a estabelecer diretrizes específicas para seu desenvolvimento. No ano de 1959 foi criado um grupo de estudos com o objetivo de elaborar uma agenda de desenvolvimento para o Nordeste brasileiro, sob a liderança de Celso Furtado. Os resultados apresentados levaram o governo a aprovar no mesmo ano a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE). (BAER, 1996).

A criação da Sudene era necessária para a continuidade dos trabalhos que o grupo de estudos liderado por Furtado vinha realizando no Nordeste com o objetivo de amenizar e



conter os efeitos das secas devastadoras. A aprovação da Sudene deu ao grupo de trabalho liderado por Furtado uma visão geral sobre o que precisava ser realizado no Nordeste para equipará-lo ao desenvolvimento já conhecido pelas regiões Sul e Sudeste. Ainda que na visão do autor, houvesse muito a ser feito, a Sudene permitiria que os investimentos pudessem ser realizados com mais autonomia e menos interferência da classe dominante, como vinha sendo feito há séculos na região. (FURTADO, 1989).

Com numerosos projetos aprovados após sua implantação e com o objetivo principalmente de desenvolvimento industrial e econômico do Nordeste, a Sudene buscava investimentos que pudessem impactar na criação de empregos e por consequência reter a migração intensa que ocorria do Nordeste para o Sudeste e Sul do Brasil. Entre os estímulos realizados, estavam aqueles que priorizavam a matéria prima local e também aqueles que tinham objetivos de atender o mercado interno nordestino, sendo estes os que obtiveram a maior atenção do órgão após sua implementação. (ANDRADE, 1988).

Segundo Furtado (1989), os incentivos de várias ordens, previstos na legislação, permitiram a aprovação, já em 1960, de 23 projetos de novas indústrias que deveriam proporcionar seis mil oportunidades de emprego. Em virtude dos trabalhos já em andamento, a aprovação da Sudene já começava a esboçar os primeiros resultados, com a participação do Nordeste nas emissões de capital, efetuadas em todo o Brasil, subindo de 1,6% em 1959, para 6,7% em 1960.

A Sudene criou entre umas de suas primeiras políticas de incentivo à industrialização do Nordeste, o sistema 34/18 que permitia que as empresas pudessem abater até 50% do valor de seus impostos devidos ao Tesouro Nacional desde que este valor fosse destinado a investimentos e/ou reinvestimentos de projetos prioritários para o desenvolvimento da região. (MOREIRA, 1979).

Wanderley (1994) afirma que é, portanto, na década de 1960, que se inicia o estágio de integração produtiva, o qual foi impulsionado pela conjuntura da economia brasileira, na medida em que perpassam ao declínio econômico deste período os incentivos fiscais financeiros patrocinados pelo Estado.

Os empresários do pólo industrial do Sudeste, em virtude da crise que atingiu o Brasil no período anterior ao início do “milagre econômico”, tinham a necessidade de realocar recursos excedentes acumulados no período do Plano de Metas. Com a política de desenvolvimento adotada pelo SUDENE, houve, por meio do incentivo aos investimentos, uma realocação destes recursos do Sudeste na região Nordeste. (WANDERLEY, 1994).

As mudanças estruturais ocorridas – ainda que, sob determinadas perspectivas, sejam consideradas insuficientes – contribuíram para que a região passasse a apresentar, de modo sustentado no tempo, taxas de crescimento econômico positivas e elevadas [...]. Vejamos alguns números: entre 1960 e 2015, as taxas médias de expansão do Nordeste se mantiveram levemente acima das taxas do Brasil como um todo para o produto interno bruto (PIB) total, de 4,13% e 4,09% ao ano (a.a.), e para o PIB per capita, de 2,38% e 2,18% a.a., respectivamente. Ou seja, no longo prazo pós-1960, a economia regional apresentou capacidade de acompanhar – e até mesmo ultrapassar em alguns períodos – o elevado crescimento econômico pelo qual passava o país. (IPEA, 2019, p.21).

Apesar dos impactos positivos que promoveu, a industrialização estimulada pela Sudene não teve sucesso na absorção, pelo mercado de trabalho local, de mão de obra de baixa qualificação, fazendo com que um de seus objetivos, que era reter a migração do Nordeste para outras regiões, não fosse alcançado. Trabalhadores rurais em sua maioria continuavam migrando para Sul e Centro-Oeste do Brasil durante os anos sessenta, tendo alguns deles durante a década de 1970 escolhido áreas periféricas e subpovoadas da própria região Nordeste como destino. (ANDRADE, 1988).

Para Andrade (1988), a pobreza que domina a região é o resultado de uma série de fatores que confluem para dificultar e enterrar um processo natural de desenvolvimento, e que estes fatores são mais de origem social do que física. Ela é comandada por um sistema que beneficia grupos dominantes que se opõem a qualquer transformação estrutural que possa tocar nos seus interesses e que até se beneficia do flagelo das secas, captando verbas que dinamizam os seus negócios e consolidam o seu poder político.

O desenvolvimento industrial promovido pela Sudene permitiu ao Nordeste beneficiar a produção local e por consequência diminuir a importação de bens, promovendo a criação de um mercado interno com mão de obra qualificada que impactou nas estruturas de ensino e também no desenvolvimento de negócios no setor de serviços, transportes - por meio do desenvolvimento rodoviário - impactando no aumento da arrecadação dos Estados. (ANDRADE, 1988).

Para Guimarães Neto (1986) o Nordeste que antes era tratado como "região-problema", merecendo por esta razão uma política de desenvolvimento global e de cunho reformista, passa a ser considerada como um "sócio" menor, mas capaz de contribuir para a concretização do objetivo do Brasil-potência.

Entretanto, esta visão do nordeste dependentista e profundamente subdesenvolvido é refutada por autores que estudam o desenvolvimento regional nordestino. As elites de modo geral, não apenas grandes latifundiários e empresários locais, mas também intelectuais e políticos, escreveram e descreveram o Nordeste de modo que fosse possível a perpetuação

deste ideário pobre e sem perspectivas que por tantos anos ressoam no aprendizado brasileiro sobre a região.

Para entender a dinâmica das relações que se estabelece na região Nordeste, é preciso compreender como a política local se comporta. Não a política como guia econômico e social de desenvolvimento, mas como uma união dos interesses dos diferentes atores que fazem parte da sociedade. O espaço regional é organizado conforme os interesses daqueles que controlam o poder do Estado e portanto, podem moldar as políticas públicas como lhes for mais benéfico. (CASTRO, 1992).

O Nordeste, visto como uma região que tem uma “questão” a ser resolvida, é parte de uma narrativa controlada pelas elites como meio para justificar o subdesenvolvimento ao qual estes grupos impuseram à região ao longo dos séculos em detrimento de atender seus próprios interesses. A narrativa mantém a dominação dos grupos dominantes sobre a massa trabalhadora que é dona de mão de obra, servindo como modo de tirar a atenção dos mais pobres das decisões tomadas pela elite. (PERRUCCI, 1984).

O apoio das elites locais a qualquer tentativa de estruturar a região e torná-la igualmente ou ainda mais moderna que o centro dinâmico da economia só ocorre desde que tais mudanças não alterem a dinâmica socioeconômica local. A pobreza do Nordeste sempre serviu bem as elites, que usaram ao longo dos séculos seu poder e influência para obter investimentos e favorecimentos políticos que beneficiassem seu crescimento patrimonial em detrimento da população mais pobre. Os interesses das elites locais não são isolados, confluem em direção aos interesses das elites do centro dinâmico da economia, uma vez que aplicam seus capitais gerados às custas do povo pobre do Nordeste nas regiões mais ricas onde podem obter maior retorno e segurança nas aplicações. (ANDRADE, 1988).

A elite nordestina, tendo noção de seu poder e influência, sempre usou de tal posição para que a manutenção das relações políticas de poder sempre atendessem aos seus interesses, ainda que tenha uma característica ambivalente, como pontua Iná Elias de Castro ao afirmar que apesar de ter posição de destaque na política regional, no cenário nacional a classe dominante do Nordeste atua como coadjuvante. (CASTRO, 1992).

Tal posição no cenário nacional não diminuiu de modo algum seu poder no âmbito regional, uma vez que sempre conseguiu conduzir os fatos políticos locais de modo que estejam constantemente atendendo às suas necessidades. Em virtude disso, no Nordeste, a concentração do poder e da riqueza na mão de pequenos grupos, perpetuou historicamente uma alteração mais lenta nas relações de poder quando comparado com outras regiões do país. (CASTRO, 1992).

A dicotomia Nordeste-Sudeste se assemelha desta forma, ao que ocorre na relação entre países desenvolvidos e os subdesenvolvidos, em que os grupos dominantes de um país cheio de riquezas como o Brasil, porém ainda em estágio de desenvolvimento, busca atender aos interesses de grupos dominantes de países desenvolvidos, que exploram o potencial das nações consideradas por eles periféricas. (ANDRADE, 1988).

Para o Nordeste em específico, a narrativa que lhe é atribuída é a de uma região que está condenada ao subdesenvolvimento em virtude de condições naturais desfavoráveis, como clima e solo, que são impedimento para que alcance o nível de desenvolvimento das regiões consideradas as mais dinâmicas do país. (ANDRADE, 1984).

Em seu artigo “O Nordeste e o Sudeste na divisão regional do Brasil” o geógrafo Armen Mamigonian também questiona a narrativa do Nordeste subdesenvolvido, tecnologicamente inferior e com condições naturais desfavoráveis em relação às outras regiões do país. Em suas críticas à Celso Furtado, traz a visão de Francisco Oliveira sobre uma Sudene dependentista e ligada aos interesses da burguesia brasileira e das elites regionais locais, sem de fato atender aos interesses da região Nordeste. (MAMIGONIAN, 2009).

Traz o exemplo de autores que fizeram estudos apurados na região Nordeste, como Leo Weibel, geógrafo alemão que em seu artigo de 1950 “O que aprendi no Brasil” na Revista Brasileira de Geografia, se mostrou surpreso ao encontrar um Nordeste com agricultura altamente desenvolvida, totalmente contrária a ideia conhecida sobre a região. O autor mostra que a região do Recôncavo Baiano possuía rotação trienal de cultivos, fumo, milho e mandiocas e aproveitava a criação do gado leiteiro como adubo orgânico. (MAMIGONIAN, 2009).

No Estado do Maranhão, apresentado por Aroldo de Azevedo e Dino Lino Mattos em seu livro “A viagem ao Maranhão” de 1952, é mostrado que nos prédios das indústrias têxteis que haviam sido fechadas na região, havia adaptação das plantas industriais para a produção de óleo de babaçu, que posteriormente seria enviado para Rio de Janeiro e São Paulo para a produção de sabonetes. (MAMIGONIAN, 2009).

Mamigonian (2009) afirma que começava a se acelerar no Nordeste a mudança da agricultura familiar de subsistência, de baixa produtividade, para uma agricultura especializada inserida no mercado e sujeita a melhorias técnicas crescentes. Assim sendo, paralelamente às duas tradicionais regiões de agricultura de exportação, a zona açucareira de Pernambuco e Alagoas e a zona do cacau da Bahia, foram se desenvolvendo outras áreas de agricultura comercial, voltadas a exportações, mas também ao mercado nacional.

Existe também um grupo de autores, com uma visão mais preconceituosa, a argumentação é com base em ideias racistas e de caráter étnico, pois alegam que o atraso da região ocorreu em virtude de seu processo de colonização, que em sua visão deturpada da realidade, o Nordeste foi colonizado por grupos que consideram inferiores como portugueses, negros e índios, não tendo por isto, capacidade de desenvolver-se. (ANDRADE, 1984).

Autores como Euclides da Cunha e Gilberto Freyre, na opinião de Armen Mamigonian, construíram importantes obras que ajudaram a desmistificar a imagem do sertanejo nordestino e a mostrar o quão erradas eram as ideias racistas e étnicas que tentavam justificar o subdesenvolvimento local. Os próprios habitantes do Nordeste têm mostrado que a ideia de atraso e falta de desenvolvimento não condiz com a realidade, pois na região sempre houveram constantes iniciativas empresariais em andamento. (MAMIGONIAN, 2007).

O Nordeste passa a ser questão nacional nas décadas de 1950 e 1960 porque os interesses que o circundam não são mais o dos empresários locais ou das massas populares e grupos do espectro político da esquerda, mas pelo fato de que o processo de industrialização estimulado pela necessidade de políticas públicas específicas para região, atraiu capital de grandes investidores do centro dinâmico da economia nacional, que passam a ter interesses financeiros próprios na região e portanto, precisam que esta possua a infraestrutura necessária para a diversificação econômica e para que não seja refém das secas periódicas. (PERUCCI, 1984).

Para Andrade (1984) o papel do Estado planejando o desenvolvimento e ele próprio executando projetos como agente direto tem grande importância para a compreensão do tipo de espaço produzido no Nordeste. Assim, agindo diretamente, o Estado constrói estradas, represas e habitações, provocando naturalmente o crescimento do consumo de uma série de matérias-primas, como o asfalto, o cimento, o calcário, a gipsita, etc. e cria empregos para uma mão de obra de baixa qualificação e de níveis salariais também baixos.

A visão tecnocrata possibilitou a entrada de grupos econômicos do Sudeste do país e de grupos transnacionais na região, por meio de grandes projetos industriais da realização de obras de infraestrutura financiadas pelo setor público, além de projetos específicos para o desenvolvimento do setor agropecuário. Os investimentos neste último setor, buscam uma substituição ao latifúndio tradicional através da injeção de capital para a compra de maquinaria e aperfeiçoamento técnico dos processos. Tal cenário provocou o desenvolvimento econômico e melhorou os indicadores sociais, apesar da diminuição da mão de obra ocasionada pela automatização. (ANDRADE, (1984).

O Nordeste e o Brasil mudaram desde as décadas de 1950 e 1960, porém, ainda há muito o que mudar. O então Governador da Bahia Jacques Wagner, quando este afirmou que a Bahia tinha o sexto maior PIB do Brasil, mas ocupava o vigésimo lugar em saúde e educação. O acesso à água e ao esgoto, sem o que não há saúde, assim como a eletricidade, sem o que não há produtividade econômica, são tarefas inadiáveis para milhões de nordestinos de hoje em dia. Tal cenário é resultado de séculos de investimentos e políticas direcionados e comandados às elites e para atender aos interesses regionais. (MAMIGONIAN, 2009).

### 2.3 POLOS DE DESENVOLVIMENTO

Segundo Baer (1996) o Plano de Desenvolvimento Nacional que abrangeu o período de 1975-79 pretendia que as desigualdades regionais, especialmente as do Nordeste, fossem abordadas por um programa de investimentos federais e privados induzidos pelo sistema de incentivos fiscais. Também se enfatizou a criação de vários “pólos de desenvolvimento” para regiões consideradas atrasadas - o pólo petroquímico na Bahia, por exemplo, um pólo de fertilizantes, um complexo de metal e maquinário elétrico, além do fortalecimento dos setores mais tradicionais (têxteis ou calçados).

Para Guimarães Neto (1986) neste sentido, a política global de desenvolvimento é substituída por programas específicos de impacto e pela criação de “pólos”, capazes de explorar o potencial de cada região.

Segundo Lima e Simões (2010) várias são as teorias que buscam explicar a dinâmica regional, ou seja, o processo de determinação da renda urbana que é a expressão e a causa do movimento do capital no espaço, como aquelas desenvolvidas por Gunnar Myrdal (1898-1987), Albert Hirschman (1915-2012), François Perroux (1903-1987), Jacques Boudeville (1919-1975) e Douglass C. North (1920-2015). Estes teóricos procuraram demonstrar que uma vez estabelecidas as vantagens ou desvantagens comparativas dos espaços econômicos, iniciam-se movimentos migratórios do capital, cujos resultados expressar-se-ão em determinada dinâmica regional, isto é, em relativo vigor ou estagnação do processo de acumulação em uma região.

Goodman e Albuquerque recomendaram em seu livro *“Incentivos à industrialização e desenvolvimento do Nordeste”* de 1974 a criação de pólos de desenvolvimento por meio da iniciativa de complexos industriais:

Nesse quadro geral de referência, a regionalização da oferta de matérias-primas e de insumos deve ser perseguida dentro de critérios de racionalidade e de eficiência. Deve-se dar atenção especial à formação de complexos industriais, envolvendo blocos de empresas tecnologicamente independentes, voltados para as vantagens locais oferecidas. [...]. Esses programas de investimento visando ao

desenvolvimento de complexos industriais integrados poderão assegurar a desejada intensificação da interdependência industrial e agroindustrial a nível regional, com os conhecidos reflexos sobre a competitividade e a expansão econômica. [...]. A implementação de estratégia de desenvolvimento industrial baseada em pólos de crescimento e que incorpore complexos produtivos interdependentes requer, evidentemente política de localização consistente com esses critérios de investimento. (GOODMAN e ALBUQUERQUE, 1974, p. 367-368).

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).

Crescimento é desequilíbrio. Desenvolvimento é desequilíbrio. A implantação de um pólo de desenvolvimento provoca uma série de desequilíbrios econômicos e sociais, sendo estes econômicos no sentido de uma análise moderna que estende o seu domínio de aplicação própria. Uma vez implantado, o pólo distribui salários e rendimentos monetários adicionais sem aumentar necessariamente a produção local de bens de consumo; transfere mão-de-obra e as separa das suas unidades de origem, sem necessariamente lhe conferir um novo enquadramento social; concentra cumulativamente, em determinado local e dentro de determinado ramo, o investimento, o tráfego, a inovação técnica e econômica, sem necessariamente alargar a vantagem a outros locais, onde o crescimento e o desenvolvimento podem ser, pelo contrário, retardados. (PERROUX, 1967, p. 194).

Para Hirschman (1961) a necessidade de pólos de desenvolvimento 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, um país com dimensões continentais, em um primeiro momento, o processo de desenvolvimento industrial intensificou os desequilíbrios regionais por meio da concentração dos investimentos no pólo de desenvolvimento do Sudeste, para posteriormente, contribuir para o crescimento da economia do país como um todo, por meio da consolidação de seu parque industrial, propagando dessa forma o desenvolvimento para todas as regiões.

Territórios extensos estão mais propensos a vivenciar a estrutura de uma economia dualista de dois setores, sendo um mais desenvolvido e outro estruturalmente mais atrasado. 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. (PERROUX, 1967).

Esta característica de desenvolvimento não deixa 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 geográficos 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).

Para Souza (1993) o processo de descentralização da atividade econômica no Brasil tem derivado, 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. A implantação de obras de infraestrutura facilita a movimentação das atividades econômicas das regiões centrais para as regiões periféricas.

Boudeville (1964) destaca então a importância dos instrumentos de política regional como meio de orientação dos pólos de desenvolvimento urbano. A integração do território nacional é um objetivo indiscutível da política e reflete a compatibilidade de planos dos diferentes centros de decisão do espaço econômico considerado. Coesão, complementaridade e cooperação são importantes para o crescimento harmonioso, o que evidencia a necessidade de políticas de colaboração entre as regiões, embora a experiência do Nordeste e do Sudeste não tenha ocorrido desta maneira, tendo em vista por exemplo, o caso da migração, em que vários nordestinos foram do Nordeste para o Sudeste e viveram em condições de subemprego, promovendo o crescimento de forma não harmoniosa. (LIMA e SIMÕES, 2010)

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 públicos etc. (PERROUX, 1967).



Com o objetivo de aproveitar o consumo progressivo gerado pela instalação de um pólo de desenvolvimento, existe a teoria do crescimento equilibrado, que é principalmente atribuída a Nurkse (1958), Lewis (1955) e Rosenstein-Rodan (1943). Essa estratégia prevê investimentos simultâneos em indústrias complementares que terão sua produtividade ditada pela demanda que surgirá por meio do poder de compra que será criado pelas rendas geradas através do pólo de desenvolvimento, sendo elas progressivamente absorvidas pela capacidade crescente do mercado. (NEUBAUER, 1976).

Para que isso ocorra é necessário a realização de investimentos (chamados de grande empurrão) em uma série de indústrias de bens de consumo que serão beneficiadas por este consumo progressivo do mercado interno (consumidores da região em que as indústrias estão instaladas) e pelo mercado externo (consumidores de outras regiões). Os custos de produção tornam-se mais baratos conforme o mercado se expande e a produção atinge escalas maiores. (NEUBAUER, 1976).

A capacidade de complexos industriais em transformar uma região em pólo 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. Souza (1993) afirma que algumas regiões periféricas podem aumentar suas exportações de alimentos, matérias-primas, insumos industriais e manufaturas de consumo final para os pólos nacionais de crescimento, em decorrência de seu dinamismo. Por exemplo, o Estado do Rio Grande do Sul produz peças de reposição para a indústria automobilística paulista; o Estado de Santa Catarina exporta aves congeladas para o centro do País. O Estado da Bahia vende produtos petroquímicos para as regiões Sul e Sudeste, etc.

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. Desta forma, o processo social em virtude da causação circular, tende a tornar-se cumulativo e caso o desenvolvimento econômico não seja controlado, continuará a promover desigualdades crescentes. (SOUZA, 1993).

Geograficamente concentrado, o pólo 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 de acumulação e concentração de meios humanos e de capitais fixos e fixados. 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).

Os efeitos que podem ser interpretados pelo surgimento dos pólos de desenvolvimento, chamados de efeito de polarização, são divididos em quatro categorias: técnico, renda, psicológicos e geográficos. O efeito técnico está relacionado à capacidade do pólo em promover efeitos multiplicadores, como as indústrias complementares citadas na teoria do crescimento equilibrado; o efeito de renda está relacionado à capacidade do pólo em gerar renda e atrair novos investimentos e indústrias para sua absorção; o efeito psicológico é relacionado a capacidade do pólo em atrair novos investimentos, instigando processos decisórios em relação ao pólo; e o efeito geográfico está relacionado aos benefícios gerados pelo pólo de desenvolvimento tanto no mercado interno, região em que está instalado, quanto externo, outras regiões. (NEUBAUER, 1976).

Com os desequilíbrios regionais mostrando-se cada vez mais evidentes no desenvolvimento econômico brasileiro no começo da década de 1950 e por meio das novas teorias de desenvolvimento regional que começaram a surgir entre o final da década de 1950 e o início da década de 1960, o governo brasileiro encontrou nos pólos de desenvolvimento e complexos industriais um modelo econômico para buscar a diminuição das disparidades econômicas inter-regionais brasileiras.

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 que tinha como objetivo promover e equiparar o desenvolvimento do Nordeste ao do Sudeste brasileiro. Inspirado na teoria dos pólos 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 de 1968, a elaboração do 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.

## 2.4 A EXPERIÊNCIA PRÁTICA DOS POLOS

### 2.4.1 Porto de Kashima, Japão

O Porto de Kashima fica localizado entre os municípios de Kashima e Kamisu, em um território formado por 44 municípios que fazem parte da Prefeitura de Ibaraki, uma das 47 prefeituras que compõem o território Japonês. O Porto, localizado há 80 quilômetros da capital do país, Tóquio, teve seu plano de desenvolvimento elaborado em 1960, com as construções sendo iniciadas em 1962 e a inauguração ocorrendo em 1969. O Porto de Kashima é um dos maiores portos artificialmente escavados do mundo. (PREFEITURA DE IBARAKI, 2018).



**Figura 01:** Localização do Porto de Kashima, Japão  
Fonte: Prefeitura de Ibaraki, 2018

A construção do porto ocorreu pelo fato de a região em que está localizado estar ficando em condição de subdesenvolvimento quando comparada com o resto do país. Portanto, na época, visando aproveitar uma área de 3.300 hectares de terra já reservadas para desenvolvimento industrial, uma capacidade estimada de movimentação de 1,1 bilhão de toneladas e mão de obra disponível, a Prefeitura de Ibaraki deu início ao desenvolvimento do projeto. (PREFEITURA DE IBARAKI, 2018).

A construção do Porto de Kashima foi elaborada com o objetivo de ser um porto com a capacidade de alocar grandes embarcações, além de aproveitar os os milhares hectares de terra reservados às indústrias para a construção de um complexo industrial para a produção de petróleo, aço e energia térmica, formando uma zona costeira industrial de grande escala. (PREFEITURA DE IBARAKI, 2018).

**Figura 02:** Vista aérea do Porto de Kashima, Japão



Fonte: Prefeitura de Ibaraki, 2018

Atualmente o Porto de Kashima movimenta mais de 60 milhões de toneladas e recebe em média 400 mil navios por ano. Possui um cais público capaz de receber navios de grande porte e ao longo dos anos deixou de ser um porto apenas industrial para também atuar como porto comercial. As principais atividades estão relacionadas às indústrias petroquímica, de energia, de siderurgia e de alimentação. (PREFEITURA DE IBARAKI, 2018).

### 2.4.2 Porto de Marseille-Fos, França

O Porto de Marseille-Fos está localizado na cidade de Marseille na França onde é banhado, em virtude de sua localização, pelo Mar Mediterrâneo. Sua construção data do século XV, fazendo com que o Porto de Marseille-Fos tenha testemunhado a ascensão e queda de muitos impérios durante os séculos de sua existência. (PORTO DE MARSEILLE-FOS, 2020).



**Figura 03:** Localização do Porto de Marseille-Fos, França

Fonte: MapsMarseille, s/n.

<https://pt.maps-marseille.com/marselha,-fran%C3%A7a,-mapa-de>

O Porto passou a ganhar investimentos mais expressivos a partir do século XIX, quando a partir de 1825 houve uma reorganização de suas atividades de modo que o setor industrial foi colocado no foco das atividades econômicas, o que resultou, em 1847 na movimentação de quase 25 mil navios no cais do porto. Em 1855 novos investimentos no setor industrial foram realizados buscando aumentar a capacidade do porto, que passou a ter um cais de 15 quilômetros de extensão. (PORTO DE MARSEILLE-FOS, 2020).

A abertura do Canal de Suez em 1869 impulsionou as atividades do Porto de Marseille-Fos, transformando-o em 1875 no 4º maior porto do mundo, atrás apenas de Londres, Liverpool e Nova York. Os principais produtos movimentados pelo porto na época eram

cereais, açúcar, café, cacau, sementes oleaginosas, gado, lã, vinho, vegetais, tabaco, seda, metais e madeira. No final do século XIX, com a expansão dos portos do norte europeu, o Porto de Marseille-Fos perdeu um pouco de seu protagonismo e passou de 3º para 5º maior porto da Europa. (PORTO DE MARSEILLE-FOS, 2020).

As duas grandes guerras mundiais no século XX afetaram as atividades do porto de modo significativo, trazendo a necessidade de uma nova reorganização de suas atividades, criando em 1966 a Zona Industrial de Fos. O foco do porto passa a ser armazenamento, indústria química, metalurgia e minério, fazendo com que o tráfego marítimo voltasse a crescer de modo contínuo. Foi também o período que tornou-se um porto público industrial e comercial, deixando de estar sob o comando da Câmara da Indústria e do Comércio de Marseille para ser tutelado pela Autoridade Portuária do Porto de Marseille-Fos. (PORTO DE MARSEILLE-FOS, 2020).

**Figura 04:** Porto de Marseille-Fos



Fonte: Marinelink (2013)

Atualmente o porto também opera com o transporte de passageiros, granel, contêineres, carga geral e possui indústrias ligadas às fontes alternativas de energia como energia eólica, gás liquefeito, biocombustível e fotovoltaica. Nas primeiras décadas do século XXI o Porto de Marseille-Fos bateu o recorde de 100 milhões de toneladas movimentadas e gerou mais de 40 mil empregos diretos e indiretos. (PORTO DE MARSEILLE-FOS, 2020).

### 2.4.3 Área Industrial de Kwinana (KIA), Austrália

A Área Industrial de Kwinana (KIA) é um complexo industrial em Cockburn Sound, cerca de 30 quilômetros ao sul do centro de Perth, Austrália Ocidental. Desde a conclusão de uma refinaria de petróleo em 1955, tornou-se uma zona de processamento de recursos com um porto de águas profundas que manuseia uma variedade de cargas a granel cru e semiprocessado. Emprega cerca de 4.800 trabalhadores em subsidiárias de empresas multinacionais (ALCOA, BHP Billiton, BP, Avertas Energy etc) e em empresas menores, nacionais e estrangeiras que processam produtos minerais; sintetizam produtos químicos, gases e fertilizantes, trabalham com o manuseamento de grãos para exportação e também com geração de energia. (MCLACHLAN, 2013).



**Figura 05:** Localização da Área Industrial de Kwinana (KIA), Austrália

Fonte: On The World Map (s/a)

<https://cutt.ly/xj6whFl>

Ao longo da primeira metade do século XX, a Austrália Ocidental foi a menos industrializada dos estados do continente, não obstante as fortes exportações de recursos de agricultura e mineração. O desenvolvimento econômico e a diversificação se tornaram uma

prioridade na era pós-Segunda Guerra Mundial, assim como uma reestruturação gradual da indústria de refino de petróleo com campos de petróleo e refinarias que passaram a ser mais voltadas para o mercado local. (MCLACHLAN, 2013).

Os investimentos para a construção da Área Industrial de Kwinana em 1952 foram de 50 milhões de euros, o equivalente a 1,6 bilhão de dólares no ano de 2012. O valor foi dividido entre o Estado e a Empresa Petroleira British Petroleum (BP). Kwinana pode ser interpretado como um pólo de desenvolvimento de Perroux, pois é um caso de industrialização periférica iniciado pela instalação de uma empresa motriz (a refinaria de petróleo BP), cujos investimentos de capital desencadearam mais investimentos realizados para a instalação de novas empresas que continuaram a surgir nas décadas seguintes, além de uma série de negócios auxiliares menores. (MCLACHLAN, 2013).

**Figura 06:** Área Industrial de Kwinana



Fonte: Kwinana Industrial Council (s/a)

Estima-se que a contribuição da Área Industrial de Kwinana seja de 5,1 bilhão de dólares anuais, gerando aproximadamente 4.400 empregos diretos com uma folha salarial de 300 milhões de dólares. Em 2020, as vendas totais realizadas pelas empresas instaladas em Kwinana foram de 1,8 bilhão de dólares. (KIC, 2020).



### 3 SUAPE – DA IDEALIZAÇÃO À CONCEPÇÃO

O Complexo Industrial Portuário de Suape, localizado a aproximadamente 40 km da capital pernambucana Recife, tem sua área industrial e portuária dividida de modo que 40% do seu território 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 (GUMIERO, 2018), conforme mostra a figura 07 abaixo:

**Figura 07:** Território do Complexo Industrial Portuário de Suape



Fonte: PE Desenvolvimento (2013)

#### 3.1 DO DESCOBRIMENTO AO FIM DO SÉCULO XX

Segundo Oliveira (2016) a área que hoje compreende a cidade do Cabo de Santo Agostinho está entre as primeiras ocupadas, quando da colonização brasileira pelos europeus, a partir de 1500. Pela sua localização estratégica e pelas condições favoráveis a operações portuárias, desde logo desempenhou papel fundamental na economia. Utilizando a infraestrutura portuária natural do estuário de Suape, formada pelos rios Massangana, Tatuoca e Ipojuca, ilustrados na figura 08 a seguir, deste porto era embarcada a produção da colônia, principalmente extrativista e açucareira, servindo também como o principal ponto de desembarque do tráfico negreiro.

**Figura 08:** Localização dos rios Massangana, Tatuoca e Ipojuca



Fonte: Medeiros (2013)

É nesse contexto que se insere o Nordeste e, mais especificamente, o Estado de Pernambuco e Suape (litoral Sul pernambucano), um dos principais pontos de produção e comercialização, primeiramente do pau-brasil e depois da monocultura da cana e a produção do açúcar (ANDRADE 1981). Conforme referências a Suape, desde o início o Território e seu entorno se constitui em um porto de relevância, integrando num “ativo específico” – “Esse lugar é denominado pelos portugueses de Pontal (...). É aí que carregam e descarregam as mercadorias” (MELLO, 1992, p. 21 apud ALMEIDA, 2010). (ARRUDA, 2016, p. 60).

A prosperidade da Capitania de Pernambuco - assim nomeada por Dom João III entre os anos de 1534 e 1536 pelo sistema de Capitânicas Hereditárias - que produzia grande quantidade de açúcar, tornando-se responsável por mais da metade das exportações do Brasil colônia, chamou a atenção dos holandeses que sob o comando da Companhia das Índias Orientais, invadiram em 1630 o Forte de São João Batista do Brum em Recife e posteriormente o Forte do Pontal do Nazaré em Cabo de Santo Agostinho, tomando para si o controle da região. (PLANO MESTRE DE SUAPE, 2019).

A figura 09 a seguir ilustra a representação da chegada dos holandeses no Brasil colônia e a figura 10 mostra sua localização dentro da área que hoje faz parte do Complexo Industrial Portuário de Suape e seus limites.

**Figura 09:** Representação da chegada dos holandeses no século XVII



Fonte: Gravura de Commelyn (1671) APUD Medeiros (2013)

Para Arruda (2016) nessa direção, a dinâmica de Suape estava intimamente ligada à atividade mais dinâmica de Pernambuco e do Nordeste do Brasil, a agroindústria açucareira. Por extensão, Pernambuco e o Nordeste conformaram a especialização produtiva nacional, que se justificava pela sua alta produtividade e rentabilidade, até meados do século XVII.

Os holandeses estavam localizados, conforme a figura a seguir, entre os rios Ipojuca e Tatuoca, como mostra o ponto 1 da legenda. Posteriormente a invasão do forte de São João Batista do Brum em Recife, invadiram o Forte do Pontal, em Cabo de Santo Agostinho, localizado no ponto 5.

**Figura 10:** Localização dos Holandeses na região de Suape no século XVII



Fonte: Mello Netto (1981) APUD Medeiros (2013)

Quase três décadas depois, por volta de 1654, os portugueses conseguem retomar a região e sob a liderança de Vidal de Negreiros e obstruem o acesso à barra do porto para evitar novas invasões. (OLIVEIRA, 2016). Os portugueses, ao restabelecer seu domínio promovem a migração de mercadores, mestres de ofício e aventureiros para preencher as vagas comerciais locais. Estimulada pelas atividades comerciais e portuárias, Recife cresce e se urbaniza neste período, elevando-se a condição de Vila no início do século XVIII. (PLANO MESTRE DE SUAPE, 2019).

Por meio da forte monocultura do açúcar e da implantação de grandes engenhos, ocorre uma retomada do desenvolvimento na região no século XIX, dando início a um intenso processo de ocupação, elevando Cabo de Santo Agostinho a uma posição de destaque econômico em Pernambuco, passando em 1877 a condição de município. (OLIVEIRA, 2016).

Segundo Medeiros (2013) durante todo o período colonial, o açúcar foi o principal produto de exportação brasileiro. Até o século XIX, os engenhos, movidos à tração animal ou por moinhos d'água, eram responsáveis por sua manufatura. O avanço tecnológico promovido pelo advento da estrada de ferro, em 1858, viabilizou o surgimento dos Engenhos Centrais e Usinas, unidades agroindustriais para as quais os antigos engenhos passaram a ser fornecedores de cana (GOMES, G., 1997, p. 18; ANDRADE; LINS, 1984, p. 160). A estrada de ferro também atraiu outras indústrias, a exemplo da implantação da Fábrica de Pólvora

Elefante (1861), o Cotonifício José Rufino (1926) e a Destilaria Central Presidente Vargas (1940).

Durante o século XX gradativamente foi se implantando no Cabo um pequeno polo industrial, tal destino tendo sido intensificado nos anos 60 onde, seguindo a perspectiva de desenvolvimento pela industrialização, então defendida, se instalaram ali indústrias de maior porte. Desde então a região passou a conviver com uma realidade agrícola, pesqueira e industrial. Embora não exclusiva da região onde se localiza o Cabo, a sua realidade social tem sido historicamente marcada pela desigualdade, exploração e pobreza, não diferente da mesma situação apresentada pelo conjunto dos estados da região nordeste. (OLIVEIRA, 2016, p. 106-107).

O Porto de Recife, inaugurado no século XVI e modernizado em 1918 apresentava em meados do século XX sinais de esgotamento. Com o desenvolvimento de Pernambuco, a presença do porto na capital provocava problemas em virtude do contato direto de suas operações com a malha urbana, além de não haver área disponível para expansão das atividades portuárias. (ALVES, 2011).

Ao contrário do Porto de Recife que havia sido inaugurado sem planejamento, para o Estado a elaboração de um novo sistema portuário em Pernambuco deveria ser planejado e passar por todos os estudos necessários antes de sua implantação, além de que era imprescindível que fosse localizado próximo à indústrias e fora do sistema urbano. (ALVES, 2011).

Cabo de Santo Agostinho, na época, já atraía a atenção em virtude de sua tendência para industrialização. Sua localização também era um ponto forte, uma vez que requisitos geográficos naturais eram de grande importância para facilitar as atividades portuárias sem a necessidade de realizar dragagens e quaisquer outros desvios. Para Prado (1974 apud CAVALCANTI, 2008), poucos pontos no Brasil, como São Sebastião, em São Paulo; Ponta do Espadarte, no Pará, e Suape, em Pernambuco, possuem as condições geográficas favoráveis à instalação de um super porto. (ALVES, 2011).

Os documentos do primeiro momento da implementação do Complexo Industrial Portuário de Suape apresentou um caráter exploratório realizado por intermédio de estudos formulados por pesquisadores. Nos anos 1950, a Comissão de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco (CODEPE) organizou esses estudos com o objetivo de formular o diagnóstico de Pernambuco e tecer alternativas para o desenvolvimento desse estado em conjunto com o do Nordeste. A CODEPE dividiu essa produção por diferentes seções temáticas: Série Problemas Populacionais; Série Política Econômica; Série Planificação Econômica; Série Localização Industrial e Urbanismo; e Série Problemas de Região. Fizeram parte destas séries de pesquisas o Estudo Sobre Desenvolvimento e Implantação de Indústrias, Interessando a Pernambuco e ao Nordeste, de 1955, autoria de Le Bret; Problemas de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco, de 1959, de Francisco de Oliveira; Estudos sobre o Desenvolvimento Econômico do Nordeste, de 1954, de Hans Singer; e Análise crítica do Relatório do dr. H. W. Singer sobre o Nordeste, de 1954, de autoria de Acioly Borges. (GUMIERO, 2015, p. 133).

Segundo Godoy (2016), citando os estudos de Antonio Baltar sobre as cidades satélites, Lebret indicava o rumo privilegiado para o crescimento da cidade: “[...] o terreno colocado pela natureza, oferecido pelo Criador, a cerca de 40 km do Recife e lá é que é necessário estabelecer o grande Recife. Não se deve aceitar a ideia de um Recife como São Paulo ou o Rio, que são máquinas de fabricar homens, necessariamente são subprodutos humanos” (LEBRET, 1955, p. 54). Lebret dizia que a cidade de Cabo de Santo Agostinho “entra no que chamamos a segunda etapa do Recife, a ser atingida quando a Capital estiver no limiar da monstruosidade, isto é, um milhão de habitantes” (LEBRET, 1955, p.60). Lebret apontava que a expansão do complexo industrial portuário deveria ser direcionada para o sul do Recife, reforçando a ideia de aproveitamento de terrenos favoráveis ao resguardo para a instalação de plantas industriais e galpões de logística.

Oliveira (1959) apontou como problema histórico estrutural a ambiguidade da atividade econômica do açúcar, que centralizava os recursos gerados na economia pernambucana e reproduzia vícios deletérios do subdesenvolvimento. Os principais vícios eram a dependência da economia pernambucana dessa atividade e o sistema estrutural rígido em que estava assentada a sociedade pernambucana. A mão de obra era produto do trabalho escravo, o seu efeito impossibilitava a formação do mercado interno e, por conseguinte, de novas atividades econômicas que poderiam derivar ou não da atividade açucareira. [...] Por outro lado, os recursos originados pela indústria do açúcar ficavam restritos aos latifundiários, que produziam a indústria do açúcar, a partir do cultivo de cana-de-açúcar. [...] Contudo, Oliveira alertou que a dependência da atividade monocultura de açúcar possui um limite para esgotar a geração de renda. As condições para expandir a renda era ampliar o mercado interno e diversificar a produtividade. [...]. A ideia do porto seria uma condição para o abastecimento de todo o Nordeste e ponto nodal na ligação comercial entre o Brasil e o exterior. (GUMIERO, 2015, p. 135-136).

Com o Porto de Recife apresentando sinais de que não conseguiria atender mais aos fluxos das operações portuárias do Estado - em virtude de sua estrutura não suportar navios de grande porte que traziam grandes quantidades de cargas e exigiam calados mais profundos - e visando incrementar o parque industrial Pernambucano que viu sua economia perder posições em relação a Bahia por causa da criação do Centro Industrial de Aratu, o governo passa a trabalhar, em 1968, a ideia de construir um porto industrial em Suape como projeto para promover o desenvolvimento regional. (SILVA, 1992).

De acordo com Sá e Santos (2008) também no século XX, com o crescimento acelerado da economia brasileira com a vinda das multinacionais que estocavam combustíveis inflamáveis, derivados de petróleo e demais produtos químicos, além de importação e exportação de grãos e cereais, foram construídos galpões, armazéns e tanques de combustíveis, pondo em risco a segurança da população da cidade. A sobrecarga das áreas urbanas no entorno do Porto do Recife também cresceu e contribuiu para acelerar o estudo de

alternativas portuárias que viessem a complementar as suas atividades (PERNAMBUCO, 1976), principalmente em função do risco que representava para a população.

Baseado em estudos de teóricos como Le Bret e Oliveira que publicaram em 1955 trabalhos sobre o desenvolvimento do Nordeste e de Pernambuco, o governo do Estado passou, por meio da Secretaria do Planejamento e Gestão de Pernambuco, a elencar ações que viessem a promover o desenvolvimento. Em 1969 foi elaborado, sob supervisão da Comissão de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco (CODEPE), um relatório chamado Governo de Pernambuco 1967-1970 Programas e Realizações, que trazia como ideia prioritária um porto como agente promotor da expansão industrial pernambucana. (GUMIERO, 2015).

Segundo Pedrosa (2015) a instalação de um Complexo Industrial Portuário em Suape seria a atividade motriz capaz de promover o desenvolvimento econômico da região. Neste caso o projeto do CIP de Suape se justificaria, sob inspiração de implantações similares que ocorreram na Europa, nos Estados Unidos e no Japão, entre elas a área portuária e industrial de Maasvlakte, em Roterdã; o porto de Fos a oeste de Marseille; Kashima, no Japão, entre outros.

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).

Entretanto, para Silva (1992) o Complexo Industrial Portuário de Suape chegou atrasado. No ano de 1972, depois de uma reivindicação dos políticos baianos, o Estado Nacional decide instalar o segundo complexo petroquímico na Bahia. Entretanto, apesar dos interesses locais, que remontavam aos anos 50, a ideia da instalação de um segundo pólo petroquímico no Nordeste e, especialmente na Bahia, encontrava resistência, pois todo o esforço do Estado na área petroquímica estava no Pólo Paulista, na Petroquímica União. Com a criação da Petrobrás Química S.A. (PETROQUISA), em 1967, para coordenar as ações do setor petroquímico nacional, o Projeto de instalação de um complexo industrial em Camaçari ganha coesão. Essa empresa foi considerada a única com capacidade administrativa para assumir a implantação do Pólo de Camaçari.

O Governo brasileiro, em virtude do projeto de implantação de um complexo petroquímico em Camaçari, acabou direcionando os recursos da União, deixando outras cidades do nordeste sem financiamento. Soma-se isso ao fato de que o projeto de Suape, diferentemente de Camaçari que teria a PETROQUISA, não possuía uma indústria motriz que

fosse capaz de justificar a sua execução atraindo a atenção da União para consolidar o projeto. Inicialmente considerou-se a PORTOBRÁS (extinta em 1990), entretanto, por ser um projeto estadual, esta nunca esteve presente no financiamento do projeto. (SILVA, 1992).

A Indústria Motriz é aquela que por meio de seu processo de produção tem a capacidade de promover o surgimento de novas indústrias e atrair indústrias já existentes para seu entorno, criando um conjunto de empresas - chamadas de movidas - interligadas a Motriz. Estas empresas, em um panorama geral, possuem a capacidade de aumentar o volume de produção e promover o desenvolvimento do complexo industrial e de seu entorno. (PERROUX, 1967).

Em 1973 o projeto do Complexo Industrial Portuário de Suape foi aceito no Programa Nacional de Desenvolvimento do Governo Federal, após o então governador Eraldo Gueiros ter feito, naquele mesmo ano, o encaminhamento de um ofício ao Ministro do Planejamento, salientando a importância de Suape para o desenvolvimento do Nordeste e de Pernambuco. No documento, o governador relatou que estava realizando concorrência pública para escolha da empresa que realizaria a elaboração do Plano Diretor do complexo. O Estado de Pernambuco, que já vinha arcando com as despesas do projeto de Suape até aquele momento, recebeu nove milhões de cruzeiros para Suape por meio do Fundo de Desenvolvimento de Programas Integrados. (CUNHA e LUCENA, 2006 APUD ALVES, 2011).

A idealização de Suape coincidiu com a época do “milagre econômico” brasileiro, que tinha como seu slogan o “Brasil Potência”. Esta realidade, como já mencionado anteriormente, durou até 1973, com o crescimento sendo focado no setor de bens de consumo duráveis. Entretanto, era necessário reforçar o setor de bens de produção para suprir as indústrias da construção civil, de eletrodomésticos e automobilística. Tal cenário justificou os investimentos no complexo para a implantação de indústrias de base. (SILVA, 1992).

Em 1974 é lançada a pedra fundamental de Suape e em 1976, de acordo com Jornal do Comércio (1976) APUD Pedrosa (2015) uma missão japonesa integrada por dez técnicos que vinha estudar a viabilidade de instalação do Complexo Industrial Portuário de Suape chegou em Recife, após contatos com o Ministro do Interior, em Brasília. A missão permaneceu dez dias na capital, cumprindo longa programação, que incluiu visitas à área já desapropriada do complexo. Em 1978, dois anos após a avaliação japonesa, é criada a empresa Suape Complexo Industrial Portuário. (SILVA, 1992).

Em 1978, foi formulado pela Secretaria Extraordinária para Assuntos Relativos à implantação do Complexo Industrial Portuário de Suape (SEAS) o primeiro plano diretor de Suape, intitulado Suape: Complexo Industrial Portuário, em que apontou as vantagens competitivas do porto para captação de investimentos: a localização geográfica em relação às grandes rotas de navegação; o ótimo posicionamento entre



a região metropolitana do Recife e a infraestrutura disponível em termos de mobilidade (aeroportos, rodovias, ferrovia, sistema de distribuição de energia elétrica); os incentivos fiscais aos empresários, provenientes da Sudene pelo Fundo de Investimentos do Nordeste (FINOR), do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDE), do Banco de Desenvolvimento do Nordeste (BNB) e pelo Banco Estadual de Pernambuco (BANDEPE); o apoio dos centros de formação e qualificação profissional, como o Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial (SENAC) e o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI), para atender à qualificação de trabalhadores para satisfazer à oferta de vagas nos segmentos industriais. (GUMIERO, 2018, p. 36)

O Plano Diretor do Complexo Industrial Portuário de Suape apresentava um sistema de divisão industrial que tinha como objetivo a implantação de pólos integrados de produção. O sistema definiu os critérios que seriam usados para a escolha das atividades industriais do complexo e sua disposição na área, bem como de que maneira iriam se vincular ao porto, com as outras indústrias presentes e com a infraestrutura disponível. Os pólos previstos, segundo Silva (1992), baseando-se no sistema de divisão industrial foram os seguintes:

- pólo de fertilizantes;
- pólo de minerais não metálicos;
- pólo petroquímico;
- pólo sucroquímico;
- pólo metal-mecânico;
- pólo de indústrias elétricas, eletrônicas e de comunicações.

A recomendação do Plano Diretor foi de que o Complexo Industrial Portuário de Suape deveria ser implantado na faixa territorial que se estende da costa sul de Recife, da foz do rio Jaboatão até o pontal do Cupe, em Ipojuca, atingindo cerca de 325 km<sup>2</sup>, atribuídos ao distrito articulado a um porto de grande calado e o restante destinado a áreas residenciais, turísticas de lazer, preservação para agricultura. O complexo estaria situado em uma área protegida do mar aberto por arrecifes de arenito, com profundidade de aproximadamente 10 metros e com uma retroterra plana, entrecortada por rios, canais e depressões alagadiças. (ROCHA, 2000 APUD, PEDROSA, 2015).

Segundo Pedrosa (2015) para a elaboração do Plano Diretor de Suape, foram realizados quatro Relatórios de Avaliação, por diferentes institutos técnicos e a pedido de diferentes Entidades envolvidas no projeto. Todos os relatórios foram unânimes em considerar o CIP de Suape fundamental para o desenvolvimento da Região Metropolitana do Recife, de Pernambuco e do Nordeste Setentrional. Aprovaram também a sua localização, considerando as condições adequadas para a construção de um porto, pelas vantagens geomorfológicas citadas e pela situação estratégica frente às rotas marítimas. A figura 11 a seguir apresenta a extensão da faixa territorial de Suape.

**Figura 11:** Faixa territorial de Suape



Fonte: PDZ, 2020

Os Relatórios de Avaliação tinham como objetivo pontuar que o Complexo de Suape cumpriria com suas obrigações oferecendo uma infraestrutura moderna, que atendesse as necessidades das indústrias por meio de um superporto com capacidade de produção e distribuição de seus produtos. (PEDROSA, 2015).

Situado em Ipojuca, na área do Complexo Industrial de Suape, o pólo de fertilizantes disporá de toda infra-estrutura necessária, segundo os itens abordados na carta-consulta: proximidade de porto marítimo (Terminal Marítimo Industrial de Suape), indispensável à importação de matérias primas e exportação de produtos finais, ambos a baixo custo; abundância de energia elétrica; disponibilidade de água marinha e doce, necessária ao processo produtivo; amplo mercado, uma vez que a lavoura da cana-de-açúcar detém a primeira posição na procura efetiva de adubos no Nordeste; acesso rodoferroviário às principais regiões consumidoras de fertilizantes do País; comunicação com o resto do mundo; tradição empresarial no fabrico dos insumos agrícolas; capacitação de recursos humanos de grau superior; excesso de mão-de-obra não qualificada, porém facilmente adestrável; interação com as economias externas, já existente no Grande Recife. (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 1973 APUD PEDROSA, 2015, p. 4).

As crises do petróleo na década de 1970 acabaram por modificar os planos iniciais em relação à formulação de uma estrutura voltada para política energética em Suape. Foi abandonado o projeto da implantação de uma refinaria de petróleo no complexo e buscou-se uma nova política energética, que tinha incentivo no uso de recursos minerais como carvão, xisto betuminoso, além de investimentos no setor sucroalcooolquímico, aproveitando a condição de Pernambuco enquanto estado com a maior produção de álcool e açúcar do país. (SEAS/CONDEPE, 1982 APUD GUMIERO, 2015).

As oportunidades de investimento em Suape recomendadas pela SEAS e CONDEPE (1982) foram na direção de incentivar pontos estratégicos com poder de germinação para a economia regional. Entre eles, foram destacados: 1) metalurgia e mecânica, para atender à demanda que existe e que poderia ser gerada por conta de Suape, em empreendimentos industriais nos subsetores de fundição, forjaria, caldeiraria pesada e central de laminação; 2) material elétrico, eletrônico e de comunicações, com a construção de hidrelétricas para aumentar a oferta de geração, transmissão e transformação de energia; 3) minerais não metálicos, para a elaboração de estudos que viabilizassem a utilização de derivados da gipsita natural, proveniente da região do Araripe, o que abriria oportunidades para a sua aplicação na indústria química; e 4) sucroquímica, setor que oferece aplicações em segmentos dele derivados, tais como sacarose e melado. (GUMIERO, 2015, p. 145).

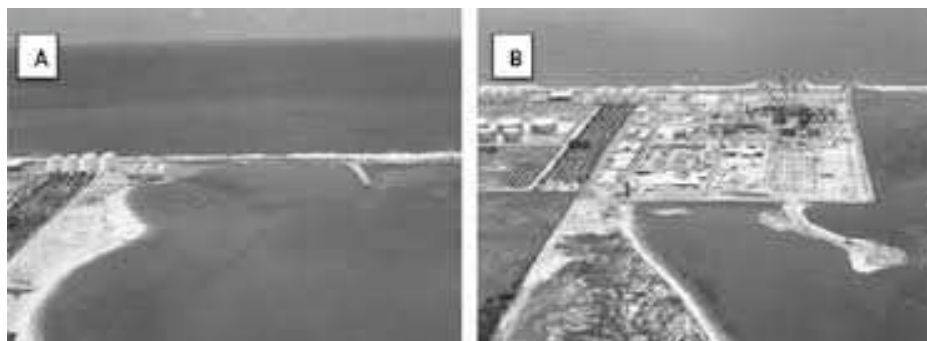
Em virtude das mudanças ocorridas por causa das crises do petróleo, Suape chega aos anos 1980 com importantes alterações: desconsidera-se a ideia de transferir do Porto de Recife o terminal receptor de trigo e o terminal exportador de açúcar; o complexo passa a aceitar empresas de produtos alimentares e de material de transporte; desistência definitiva da construção de um pólo petroquímico e a transformação do pólo originalmente pensado como sucroquímico em pólo sucroalcoolquímico. (CONDEPE, 1982 APUD SILVA, 1992).

Percebe-se que tal situação era muito diferente do que foi planejado. No entanto, na concepção do Plano Diretor, apesar das alterações, persiste a vinculação das indústrias à infra-estrutura portuária de Suape. Persiste ainda a construção do porto interno escavado como nos moldes do plano original. Vale ressaltar que, na prática, a concepção de Suape apresenta características diferentes dos demais complexos industriais do país. Tomando como exemplo o Pólo de Camaçari e o Complexo Suape, a diferença entre eles está no fato de que o primeiro se classifica como complexo por conter indústrias ligadas pela relação insumo-produto no mesmo local do empreendimento. Por outro lado, o Complexo de Suape compreende "mais um agrupamento industrial acoplado a um porto, configurando-se como complexo à medida que reunir um grupo de indústrias voltadas para um serviço comum - o porto" (PISTQNESI, 1984 APUD SILVA, 1992 p. 172).

De acordo com o PDZ de Suape (2010), definido institucional e fisicamente, o porto passa no período de 1979 a 1982, pelo primeiro período de investimentos na construção de obras de grande importância como:

- Pavimentação do Tronco Sul (TDR-Sul) e da Avenida Portuária;
- Dragagem do istmo de Cocaia;
- Aterro entre o arrecife e o continente, com o bloqueio do rio Ipojuca, para construção do Parque de Tancagem (figura 12 a seguir);
- Construção do molhe externo e a instalação do píer de granéis líquidos e gasosos (PGL-1).

**Figura 12:** Aterro feito entre o Arrecifê e o continente



Fonte: MORETTI e COX (2016)

Recém inaugurado em 1983, o Pier de Granéis Líquidos (PGL - 1) começou a operar no Porto de Suape movimentando álcool para Petrobrás (figura 13 a seguir), que instalou quatro tanques na área portuária para realizar armazenamento de combustível. (CAVALCANTI, et. all, 2018). No ano de 1984, para a proteção da entrada do Porto Interno, aberta no cordão de arrecifes, foi concluído um molhe em pedras, provendo um maior suporte aos embarques na área portuária. (PDZ, 2010).

**Figura 13:** Navio da Petrobrás movimentando álcool no Porto de Suape em 1983



Fonte: Jornal JC Online (2018)

Segundo Cavalcanti et. all (2018) em 1986, após um incêndio em um navio de combustível no Porto do Recife, terminal que atendia ao Estado desde 1916, o então governador Roberto Magalhães ordenou que as empresas de combustíveis fossem transferidas para Suape, o que acelerou o projeto de transferência. As empresas BR Distribuidora, Texaco,

Shell e Esso formaram em Suape um “Pull de Derivados de Petróleo”. No mesmo ano, a necessidade de desembarque de outros tipos de cargas propiciou a construção do Cais de Múltiplos Usos (CMU), que favorecia a movimentação de contêineres e granéis sólidos.

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<sup>3</sup>/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.

Em 1988, após as alterações no plano diretor funcionavam no complexo: O parque de tancagem de granéis líquidos (Shell, Esso, Atlantic, Texaco, e Petrobras Distribuidora) realocado do Porto de Recife; Diamar, fábrica de embarcações de fibra; Tequimar, produtos químicos; A Norte Gás Butano, a Novogas e a Norgas, Distribuidoras de gás liquefeito de petróleo – GLP e logo em seguida a Pande, beneficiamento de arroz e envasamento de óleo comestível e a Sanbra (atual Bunge), refinação de óleos vegetais (SILVA, 1993; CAP 16/1994 APUD ALVES, 2011, p. 133).

Para Gumiero (2018) entre as décadas de 1950 e 1980, a interpretação dos planos diretores de Suape sobre o conceito de desenvolvimento foi orientada pela racionalidade do planejamento econômico. Reconhecia-se que a via para o desenvolvimento era pautada pelo crescimento econômico, instituído por um projeto fomentado por investimentos nos setores de infraestrutura (energia e transportes) e na indústria. A área social e a distribuição de bem-estar social foram representadas por medidas de acesso a saneamento básico, água potável, energia elétrica, habitação e educação. Essas ações seriam complementares e ex-post às medidas econômicas.

### **3.2 DO SÉCULO XX PARA O SÉCULO XXI**

Dentre deste contexto, em 1990, a SUDENE monta um programa de industrialização para o Nordeste para as décadas seguintes. 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).

Os reflexos da crise brasileira da década de 1980 ainda estavam muito presentes no começo da década seguinte. O Estado lutava contra a crise fiscal e elaborava sucessivas tentativas de controle inflacionário. Neste cenário, em 1990, Joaquim Francisco toma posse como governador de Pernambuco e coloca o Complexo Industrial Portuário de Suape entre suas prioridades, buscando alavancar o porto com o objetivo de reposicionar a economia local no contexto regional e de inserção do país numa economia internacional cada vez mais competitiva e reativa. (ALVES, 2011).

No início nos anos noventa, três eventos vão marcar profundamente o sistema portuário nacional e a trajetória histórica de Suape em particular, contribuindo para que o porto, objeto técnico, entre em uma nova fase de sua construção, e estão relacionados à extinção da empresa holding PORTOBRÁS em 1990, a consolidação do modelo de gestão portuária, predominante na Europa, do tipo *landlord port* (investimentos privados e administração pública) e com ele a ampliação do processo de privatização das operações portuárias de Suape, em 1991, no que contribuiu a autonomia administrativa capitaneada pela empresa Suape, e na seqüência, em 1993, temos a promulgação da Lei de Modernização dos Portos, que, dentre outras medidas, regulamenta e estende as privatizações para todo o sistema portuário nacional, além do acordo que regulamentou institucionalmente Suape perante o governo federal, em 1992. (ALVES, 2011, p. 138-139).

Suape foi incluído na lista dos onze portos prioritários do Brasil, os quais estavam no foco do governo federal para o recebimento de investimentos em estrutura portuária. Em 1991 com a inauguração de seu Cais de Múltiplos Usos, figura 14 a seguir, Suape deixa de ser considerado apenas um porto industrial e passar a ser um porto concentrador de cargas (*hub port*) de uso público, fazendo movimentação de contêineres no recém inaugurado cais. (FILHO et. all, 2017).

**Figura 14:** Cais de Múltiplos Usos - CMU



Fonte: PDZ (2010)

Silva (1992) afirma que segundo o Plano de Governo 1991-95 "Cresce Pernambuco", o modelo de exploração comercial praticado em Suape iria aproveitar o processo de privatização dos portos brasileiros, na medida que contempla a participação da iniciativa privada na atividade de execução da operação nas instalações portuárias de uso público. Esse modelo já vinha funcionando em caráter provisório. Vale ressaltar que, até 1990, o modelo de industrialização brasileira ainda era baseado no financiamento estatal de toda a infraestrutura. A partir do Governo Collor, a tendência era transferir para a iniciativa privada a instalação da infraestrutura, tendo em vista os fatores locacionais que interessem às empresas.

Até 1992 a maior parte dos investimentos em infraestrutura portuária e de apoio que foram feitos em Suape foram realizados pelo Governo do Estado de Pernambuco. Entretanto, em abril deste mesmo ano, o Porto de Suape passa a integrar a malha portuária do país após ser reconhecido como prioritário pelo Governo Federal. Deste modo, Suape torna-se independente do Porto de Recife, de quem recebia recursos federais até 1990 através da PORTOBRÁS, até o encerramento de suas atividades. (SILVA, 1992).

Administrado pela Cia das Docas do Rio Grande do Norte, um órgão federal, ao qual estava vinculada a Docas de Pernambuco, Suape passa por um processo de estadualização e passa a ser administrado pelo Estado de Pernambuco. A Empresa Suape, sob comando do governo estadual, passa a ter o controle sobre a gestão do porto. (SILVA, 1992).

A distribuição dos estabelecimentos por setor em Suape, até o ano de 1992, quando o complexo passa a ter administração estadual, estava da seguinte forma de acordo com o quadro 5 abaixo:

**Quadro 05:** Distribuição dos Estabelecimentos por setor em Suape até 1992

Setor	Estabelecimentos	Empregos
Não-Metálicos	3	485
Material Elétrico	2	348
Metalurgia	2	1.014
Transporte	2	855
Borracha	3	954
Química	13	1.355
Farmacêutica	1	150
Têxtil	2	990
Diversos	10	não declarado
<b>TOTAL</b>	<b>38</b>	<b>6.171</b>

Fonte: Elaboração própria. Adaptado de Silva (1992)

Os investimentos no Complexo Industrial Portuário de Suape somavam US\$ 518 milhões, estando US\$ 156 milhões em empreendimentos já implantados no complexo, US\$ 184,5 milhões em investimentos em fase de implantação e os outros US\$ 177,5 milhões ainda a serem implantados. (SILVA, 1992).

Incluído no Programa Avança Brasil e contando com apoio do Governo Federal, Suape recebeu em 1996 investimentos para a implantação da primeira etapa de seu porto interno, finalizada em 1999. (PLANO MESTRE DE SUAPE, 2019). Segundo informações oficiais, entre 1995 e 1998, no primeiro mandato de Fernando Henrique Cardoso, foram investidos em Suape recursos públicos da ordem de R\$ 155 milhões. Entre 1999 e 2002, em seu segundo governo, os recursos foram reduzidos, atingindo R\$ 136 milhões. (GODOY, 2014).

Buscando eliminar gargalos, melhorar a oferta de mão-de-obra, reduzir custos de produção e comercialização e aumentar a competitividade econômica, o programa Brasil em Ação teve dificuldades na escolha dos projetos, que foram escolhidos com o objetivo de impulsionar novos investimentos que criassem um efeito multiplicador para o desenvolvimento econômico e social do Brasil. (AVANÇA BRASIL, 2008 APUD JÚNIOR, 2008).

Segundo Júnior (2008) no Programa Avança Brasil, o balizamento quanto à organização espacial das ações e à seleção de empreendimentos estruturantes foi dado pelo estudo dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento. O Estudo dos Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento foi uma radiografia dos grandes problemas nacionais e das imensas oportunidades que o país oferece. Ao esquadrihar o território nacional, levantar as realidades regionais e identificar potencialidades e obstáculos ao crescimento, foi possível compreender melhor o Brasil e definir caminhos para o desenvolvimento econômico e social.

Presente dentro do Programa Avança Brasil, o Programa Federal Corredor Nordeste teve como foco a melhoria do sistema de transportes multimodal dos estados do Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas e nordeste da Bahia. Por intermédio do programa foram realizadas obras que promoveram a redução dos custos de transporte de cargas e um melhor acesso aos insumos necessários para produção industrial, além de um maior competitividade no processo de distribuição destes produtos na região. (JÚNIOR, 2008).

Júnior (2008) afirma que no Porto Suape, através deste programa, houve a execução da dragagem dos canais de acesso ao cais do porto interno e de acesso ao cais do terminal pesqueiro, a construção dos cais de Tatuoca e de Cocaia e da construção do 4º berço do cais do



porto interno. Foram concluídos o acesso rodoviário ao 3º berço de cais do porto interno, instalação do sistema de controle de atracação de navios e de meio ambiente.

Retornando ao poder (1995-1998), Miguel Arraes voltou com a bandeira em defesa da refinaria em Pernambuco. Foi criada a Comissão Pró-refinaria e novos estudos foram realizados para mostrar a vantagem competitiva do Estado, dessa vez sob o comando de Cunha e Lucena que desde o governo de Nilo Coelho (1967- 1971) acompanhavam o processo de criação de Suape. Como mobilização popular, atletas percorreram todo território pernambucano levando a chama da refinaria. Em 1995 o debate foi levado para São Paulo, sendo realizado na Federação das Indústrias do Estado de São Paulo - FIESP. Por outro lado, a Comissão Pró-refinaria manteve contatos com empresários e várias entidades financeiras. Cunha e Lucena (2006, p. 56) chegam a afirmar que na época o presidente Fernando Henrique Cardoso não decidiu onde instalar a refinaria para evitar desgaste político perante os outros governadores nordestinos que pleiteavam o empreendimento. Chegou-se a cogitar a divisão da Refinaria do Nordeste - RNEST em duas unidades a serem implantadas em Pernambuco e no Ceará, mas, a Petrobras não avalizou a proposta e a decisão foi adiada. (ALVES, 2011, p. 182).

Ainda em 1995, no primeiro ano do governo Arraes, foi constituída uma comissão pluripartidária buscando mobilização popular dos pernambucanos pela defesa da construção de uma refinaria de petróleo no complexo de Suape. Dois documentos foram elaborados com o objetivo de mostrar as vantagens comparativas para a instalação da refinaria: Pernambuco Pró-Refinaria e Refinaria Nordeste - Eixo Químico no Nordeste oriental Visão Estratégica. Cunha e Lucena estiveram a frente da comissão técnica para a elaboração dos documentos. (JÚNIOR, 2008).

Segundo Castilho (2007) APUD Júnior (2008) o terceiro governo Arraes (1995-1998) atuou na abertura dos arrecifes para a passagem dos navios, fez a dragagem da parte interna do porto, começou as obras de aterramento e a construção de mais um píer, além de ter asfaltado alguns acessos. A terceira gestão de Arraes foi marcada por grandes complicações, quando, em julho de 1996, contratou a operação dos precatórios. Entraram no caixa, naquele mês, R\$ 502 milhões. A conta da dívida, que em 1995 era de R\$ 1,9 bilhão, subiu para R\$ 3,2 bilhões ao final de sua gestão.

A execução do cais interior do porto, que havia sido iniciada no governo Arraes, foi concluída no governo Jarbas Vasconcelos (1999-2002). O porto interno foi inaugurado pelo governo Vasconcelos em 1999, possibilitando a realização de investimentos por indústrias e empresas de serviços portuários. Em 2001, houve a inauguração de outro píer no porto externo, a pavimentação de 30 quilômetros de rodovia interna e a instalação da primeira torre de controle de operação portuária do Brasil. (SUAPE, 2007 APUD JÚNIOR, 2008).

A década de 2000, através da implantação de empresas de médio porte e da instalação da Refinaria Abreu e Lima, significaram uma expansão significativa 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 sendo realizadas. (SANTIAGO et. all, 2014).

As conversas sobre a refinaria continuam a ser o foco das discussões em Suape no ano 2000. Hugo Chávez, então presidente da Venezuela, buscou estreitar relações com o estado de Pernambuco, pois tinha a intenção de construir um gasoduto ligando o Recife à Venezuela e posteriormente, em 2005, discutiu a possibilidade de estender esta ligação com a Argentina também. (ALVES, 2011).

Segundo Júnior (2008) em 14 de novembro, o presidente e o vice-presidente da Fiepe, juntamente com outros integrantes da missão, mantiveram reunião com a diretoria da Petróleos PDVSA da Venezuela. Durante esta reunião a diretoria da PDVSA apresentou todo seu planejamento estratégico, com destaque para os seguintes pontos:

1. Tinha interesse em iniciar, rapidamente, um estudo para uma refinaria de petróleo em Suape-PE, com proposta de viabilizar o empreendimento do ponto de vista financeiro e econômico, com o fornecimento de petróleo bruto e com o compromisso de compra de toda sua produção de derivados. A PDVSA considera recomendável e importante a participação da Petrobras no empreendimento, mesmo como acionista minoritária.
2. Estudar, também, a participação numa unidade industrial em Suape para produzir ácido acético a partir de metano/gás natural, produto hoje totalmente importado pelo Brasil;
3. Disputar o suprimento de gás natural na futura Usina de Regaseificação de Gás Natural importado, em Suape (PE), projeto encabeçado até então pela parceria Shell/Petrobras, que seria destinada a atender as novas termelétricas do Nordeste;
4. Implantar, sobretudo nas regiões Norte-Nordeste, uma rede de postos de abastecimento de combustível. (JÚNIOR, 2008, p. 79-80).

De acordo com Júnior (2008) o real interesse da PDVSA de iniciar estudos de pré-viabilidade econômica e participar, se possível conjuntamente com a Petrobras, da construção de uma refinaria em Pernambuco, foi transmitido ao presidente da República, Fernando Henrique Cardoso, e ao governador Jarbas Vasconcelos, pelo presidente da Fiepe, Armando Monteiro Neto, no dia 1 de dezembro de 2000.

A empresa Container Terminal Service (ISTCI), grande grupo multinacional filipino, saiu vencedora de uma concorrência internacional realizada pelo governo de Pernambuco em 2001 para operacionalizar um terminal de contêineres (TECON). Pelo direito de 30 anos de exploração do terminal, a empresa pagou R\$ 348,8 milhões, que foram destinados a montagem da estrutura portuária (equipamentos, instalações, edificações), pois ainda nesta época a estrutura do porto era considerada razoável. (ALVES, 2011).

Em 2002, buscando atender às novas necessidades de desenvolvimento do porto e do crescimento da movimentação de cargas, são realizadas obras de duplicação da avenida

portuária e de construção do primeiro Prédio da Central de Operações portuárias. (SANTIAGO et. all, 2014).

Um estudo da Booz Allen Hamilton, divulgado em 2002, coloca novamente em pauta a construção de uma refinaria em Pernambuco ao alertar que caso o Brasil não construísse três refinarias com capacidade de processamento de 200 mil barris/dia, chegaria ao ano de 2010 importando US\$ 10 bilhões em derivados de petróleo e combustíveis, face aos US\$ 2,8 bilhões que haviam sido importados naquele ano. (ALVES, 2011).

Em 2004, visando uma maior inclusão educacional e social dos residentes e funcionários do complexo e seu entorno, criou-se o Centro de Treinamento do Complexo de Suape. Em conjunto, foram criados o Programa de Desenvolvimento da Indústria Naval e de Mecânica Associada ao Estado de Pernambuco (PRODINPE) e o Programa de Desenvolvimento de Pernambuco (PRODEPE), com o objetivo de promover a economia regional e a geração de empregos. (SANTIAGO et. all, 2014).

Neste mesmo ano também houve o início das operações da Usina Termoelétrica Termopernambuco do grupo Neoenergia, que realizou investimentos de R\$ 600 milhões no complexo e a assinatura de protocolos de intenções com a construtora Camargo Corrêa visando a instalação de um estaleiro no porto. (PDZ, 2010).

O grupo italiano M&G firmou com Suape parceria para a instalação de um parque fabril com quatro unidades industriais, estimulando a formação de um Pólo de Poliéster de escala global. Suape também captou investimentos industriais importantes ao firmar convênios com grandes empresas como PepsiCO, Refresco Guararapes e Condor, além de ter inaugurado em conjunto com a Emplal, uma das maiores fabricantes plásticas por termoformagem do país, uma unidade dentro do complexo. (JÚNIOR, 2008).

A Petrobrás e a Petróleos PDVSA da Venezuela assinam um acordo para a implantação de uma refinaria de petróleo no Complexo de Suape em 2005. Com capacidade inicial de 200 mil barris/dia, a Refinaria Abreu e Lima contou com um investimento de US\$ 2,5 bilhões e começou a ser construída em 2007. Entretanto, em 2009, seus custos foram atualizados para US\$ 12 bilhões e sua capacidade foi aumentada para 230 mil barris/dia. (ALVES, 2011).

Buscando diminuir desigualdades regionais, a construção da refinaria em Pernambuco enquanto instrumento de política pública teve como objetivo promover o desenvolvimento e o dinamismo da região, impactando na geração de emprego e renda. (ALVES, 2011). Na época a estimativa era de que o empreendimento iria gerar aproximadamente 10 mil empregos em sua fase de construção e 1,5 mil empregos quando estivesse finalizado. (JÚNIOR, 2008).

O PIB do Território Estratégico de Suape, no ano de 2005, foi da ordem de R\$ 17,7 bilhões, concentrados nos municípios de Jaboatão dos Guararapes, Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho, o que representou aproximadamente 17% do PIB do Estado de Pernambuco, que no mesmo ano foi de R\$ 105 bilhões. (SEBRAE, 2009).

Até o ano de 2006, no Complexo Industrial Portuário de Suape, já haviam sido investimentos R\$ 550 milhões via recursos públicos e mais de US\$ 2,5 bilhões em recursos privados, resultando na implantação de 81 empresas e 7.500 empregos diretos divididos entre indústria, terminais portuários e empresas de serviços de apoio às atividades portuárias. (SÁ e SANTOS, 2008).

De acordo com o PDZ (2010) o ano de 2007 caracterizou-se como o de maior dinamismo desde o início das operações em SUAPE, tanto em relação à implantação de empreendimentos quanto no reforço da infra-estrutura. Em março foi inaugurado o canteiro de obras do maior e mais moderno moinho de trigo da América Latina, da Bunge Alimentos. Foi assinado contrato de fornecimento entre a Transpetro, subsidiária da Petrobras e o Estaleiro Atlântico Sul, com a encomenda de dez navios de porte Suezmax. Em setembro foi concluída a obra do Cais 4 iniciada em 2001. Tiveram início, também, as seguintes obras:

- Duplicação da avenida principal de acesso e do tronco rodoviário sul (TDR - SUL);
- Construção do novo acesso a Zona Industrial Portuária;
- Relocação de linhas de distribuição de energia elétrica;
- Terraplanagem e o acesso a área do estaleiro.

O Complexo Industrial Portuário de Suape foi escolhido pela Agência Nacional de Transporte Aquaviários (ANTAQ) como o segundo melhor porto do país nas áreas de Coordenadoria de Logística e Gestão Ambiental e no mesmo ano também foi escolhido pelo Instituto de Pós Graduação em Administração e Pesquisa (COPPEAD) da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) como o melhor porto público do Brasil, deixando clara a importância de Suape para o desenvolvimento do Estado de Pernambuco e para a região Nordeste. (NUNES, 2017).

Em 2008, a distribuição dos investimentos em Suape entre empresas com obras a serem iniciadas, em obras e com obras concluídas era a seguinte de acordo com o quadro 6 abaixo:

**Quadro 06:** Empreendimentos e Investimentos em Suape em 2008

<b>Empresa/Empreendimento</b>	<b>Ramo</b>	<b>Situação</b>	<b>Investimento (x1000)</b>
Arcor	Guloseimas	Concluída	US\$ 32.000,00
Condor Nordeste	Higiene Pessoal	Concluída	US\$ 5.000,00
Terranor	Materiais gráficos	Concluída	US\$ 4.300,00
Sapeka	Fraldas Descartáveis	Concluída	US\$ 4.500,00
Plastipak	Sopradora Plástica	Concluída	US\$ 6.000,00
Suata II (ampliação)	Mov. de Contêineres	Concluída	US\$ 2.500,00
Petrobras/PDVSA	Refinaria de Petróleo	Em obras	US\$ 4.000.000,00
Petroquímica Suape	Fábrica de PTA	Em obras	US\$ 632.000,00
Estaleiro Atlântico Sul	Estaleiro	Em obras	US\$ 670.000,00
Bünger	Moinho de Trigo	Em obras	US\$ 70.000,00
Máquinas Piratininga	Metal-mecânica	Em obras	US\$ 13.000,00
Impsa	Geradores eólicos	Em obras	US\$ 80.000,00
Fasal	Metal-mecânica	Em obras	US\$ 4.800,00
Urbano Agroindustrial	Beneficiamento de arroz	Em obras	US\$ 14.500,00
Arelima	Peças p/ ar-condicionado	Em obras	US\$ 2.600,00
Citepe	Fábrica de POY	A ser iniciada	US\$ 320.000,00
Nutrinor	Alimentos	A ser iniciada	US\$ 7.700,00
Enertec	Logística industrial	A ser iniciada	US\$ 200,00
Multifarinha do Brasil	Trigo p/ mistura	A ser iniciada	US\$ 1.000,00
Suata III (Suata log)	Armazenagem de Contêineres	A ser iniciada	US\$ 13.800,00
22 Medabil	Metalúrgica	A ser iniciada	US\$ 40.000,00
UTE Suape II	Usina Térmica 350 MW	A ser iniciada	US\$ 300.000,00
Campari	Bebidas	A ser iniciada	US\$ 24.000,00
<b>Total</b>			US\$ 6.247.900,00

Fonte: Elaboração própria. Adaptado de CAVALCANTI et. all (2018)

Suape estava também em negociação para que fossem feitos investimentos em mais 19 empreendimentos, que juntos iriam totalizar quase US\$ 10 bilhões. Os destaques seriam a instalação de 4 novas usinas termelétricas que tinham previsão de investimentos de US\$ 2,6 bilhões e uma fábrica processadora de celulose que iria investir US\$ 2.5 bilhões no complexo. (CAVALCANTI et. all, 2018).

Segundo Cavalcanti et. all (2018) em 2008 foi criado o Projeto “Suape Global”, que visou fomentar em Pernambuco (no CIPS) a implantação de um polo provedor de bens e serviços da indústria de petróleo, gás, offshore e naval. A Empresa Suape criou uma diretoria específica para gerenciar o Projeto, como parte da estratégia de consolidação de cadeias

produtivas de suporte aos novos clusters (automobilístico, TIC, alimentos, eólica, etc). O projeto valorizava a participação que visava a construção de um pacto social presente nas diretrizes da cartilha do planejamento estratégico, que reuniu 185 representantes de entidades governamentais, privadas, acadêmicas e bancos públicos em seis grupos temáticos e no Fórum Suape Global.

Em 2009 o Estado de 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, representando a grande confiança que os empresários tinham no porto e na sua capacidade de promover o desenvolvimento. 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).

De 2007 a 2010, já estavam em movimento investimentos da ordem de US\$17,7 bilhões, em especial para a implantação dos empreendimentos estruturadores que geraram, aproximadamente, 15 mil novos empregos diretos e outros 45 mil na fase de construção. O CIPS vive, nesse momento, sua melhor fase, consolidando-se com a instalação de empresas estruturadoras. A propaganda é a de ser “o maior e o melhor polo de investimentos do Brasil”. A partir de 2007, ocorre um verdadeiro boom no Complexo de Suape, com o estímulo dos governos de Luiz Inácio da Silva e de Eduardo Campos. Suape passou rapidamente a concentrar investimentos públicos e privados de grande porte, com destaque para aqueles vinculados ao Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Apesar da crise mundial iniciada em 2008, o CIPS torna-se um gigantesco canteiro de obras.(CAVALCANTI et. all, 2018, p. 45).

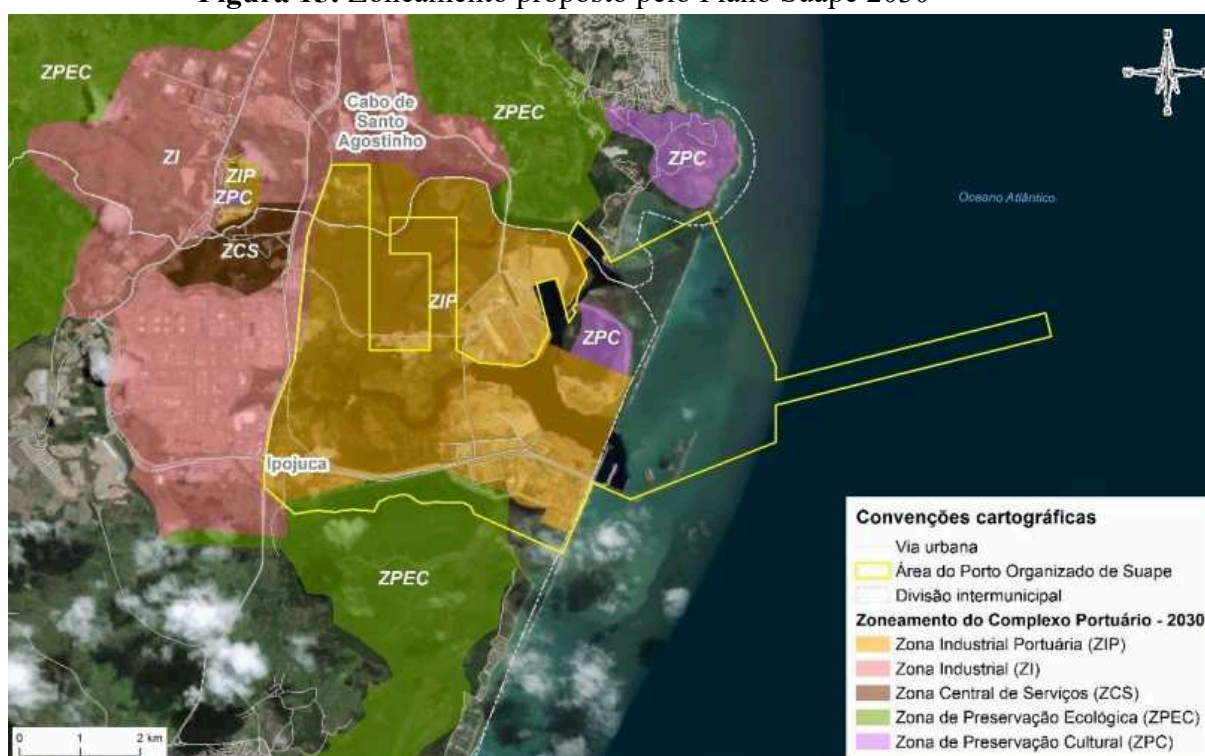
Contribuindo para a consolidar as cadeias produtivas naval, petroquímica, siderúrgica, alimentos e de tecnologia da informação do país, e por consequência estimulando o crescimento destes setores, o Complexo Industrial Portuário de Suape, no ano de 2010, completou 32 anos e foi considerado o segundo maior porto do Brasil em movimentação de cargas containerizadas. (ANTAQ, 2010 APUD CARNEIRO, 2011).

Para Nunes (2017) no decorrer dos anos, Suape deixou de ser considerado um porto de pequeno escalão passando a ser um dos mais importantes portos concentradores e distribuidores de cargas (*Hub Port*) do Atlântico Sul, de uso público, em função da sua grande profundidade e da sua localização estratégica, e tendo como atual objetivo se tornar um *Hub Port* em escala global. O Plano de Diretor do Complexo Portuário de Suape estava sendo revisado e projetado para atender as demandas dos próximos 30 anos. Diante dessa necessidade, o Porto de Suape firmou um Convênio de Cooperação Técnica com o Porto de Rotterdam, que teve como objeto a consultoria internacional, visando ao desenvolvimento das atividades portuárias e auxílio nas diretrizes para execução do Novo Plano Diretor.

O novo Plano Diretor de Suape, que traça objetivos para o Complexo Industrial Portuário até o ano de 2030, é dividido de modo que trata do zoneamento da área portuária nas áreas ambiental, industrial e do próprio espaço territorial geral do complexo, buscando delimitar condições para o uso e ocupação do solo dentro dos 13,5 mil hectares que o compõe. As zonas (figura 15 a seguir) dentro do Plano Suape 2030 ficaram divididas da seguinte forma de acordo com Santiago et. all (2014), p. 72:

A Zona Industrial Portuária – ZIP e a Zona Industrial - ZI correspondem às áreas destinadas predominantemente à implantação de empreendimentos de produção industrial, priorizados aqueles que mantêm correlações com a estrutura portuária. A Zona Central de Serviços - ZCS corresponde à área destinada a usos e atividades diversificados, como um pólo de empreendimentos, que deverá ser o principal centro de serviços. O Setor Especial de Habitação de Interesse Social - SEHIS; inserido na ZCS, compreende as áreas de consolidação dos assentamentos informais de Massangana e Dois Irmãos que, em função de interesse social, serão objeto de programas de urbanização e regularização fundiária. A Zona de Preservação Ecológica - ZPEC compreende a parcela de terras com características ambientais diversas que circunda as zonas produtivas de SUAPE, delimitada como área de proteção para fins de preservação ecológica por determinação legal, bem como para a promoção de compensação ambiental futura. O Setor Especial Ambiental - SEA contempla área especial inserida na ZPEC, onde deverá ser instalado Centro de Excelência de Produção Agrícola para fins de pesquisa e produção experimental sustentável. A Zona de Preservação Cultural – ZPC compreendem sítios de especial interesse arquitetônico ou arqueológico, podendo se sobrepor a todas as zonas de SUAPE, os quais deverão ser protegidos e explorados em suas características singulares para fins de pesquisa e divulgação do patrimônio cultural e as áreas destinadas à proteção do patrimônio histórico, arquitetônico, arqueológico e paisagístico.

**Figura 15: Zoneamento proposto pelo Plano Suape 2030**



Fonte: Plano Mestre de Suape (2019)

Ao analisar os investimentos realizados pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) em Pernambuco entre os anos de 2011 e 2014 foi possível identificar que o eixo energético, composto por Petróleo e Gás Natural, somaram R\$ 39.8 bilhões em valores correntes, sendo a principal destinação dos investimentos realizados. (BRASIL, 2014, p.42). A Petroquímica Suape, que recebeu R\$ 13 bilhões em valores correntes e a Refinaria Abreu e Lima, R\$ 41.3 bilhões em valores correntes, foram os maiores projetos. A nível de comparação, o eixo Minha Casa Minha Vida recebeu R\$ 9.5 bilhões em valores correntes, e ficou na segunda posição em relação aos investimentos realizados pelo PAC em Pernambuco, e apesar de ser um valor alto, ficou distante do valor investido no eixo energético. (GUMIERO, 2018).

Investimentos realizados em estaleiros para produção de embarcações de grande porte, plantas petroquímicas e farmacoquímicas, refino de petróleo, produção de papel de celulose, fabricação de equipamentos para geração de energia limpa, refino de petróleo, produção da indústria automobilística foram alguns dos investimentos que atendeu aos setores tradicionais e a nichos produtivos novos, em sua maioria, realizados pelo BNDES nas gestões Lula e Dilma. (GUIMARÃES et al., 2014 APUD GUMIERO, 2018).

O quadro 7 abaixo apresenta os investimentos realizados pelo BNDES no período de 2007 a 2013 na região Nordeste nas gestões Lula e Dilma.

**Quadro 07:** Investimentos do BNDES na Região Nordeste entre 2007 e 2013 (em milhões)

ESTADOS	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL	%
Alagoas	89	151	261	588	860	518	953	3.420	2,9
Bahia	2.760	3.150	3.366	4.799	4.978	5.731	9.262	34.046	29,0
Ceará	448	961	1.969	3.592	2.489	3.009	2.484	14.952	12,7
Maranhão	293	1.092	1.599	1.327	2.702	3.772	3.919	14.704	12,5
Paraíba	107	279	370	482	727	589	980	3.534	3,0
Pernambuco	1.320	1.647	13.026	4.245	4.601	3.208	3.636	31.683	26,9
Piauí	171	77	820	697	379	785	868	3.797	3,2
Rio Grande do Norte	91	186	347	806	1.471	2.813	2.845	8.559	7,3
Sergipe	44	83	308	675	563	625	709	3.007	2,6
<b>NORDESTE</b>	<b>5.322</b>	<b>7.627</b>	<b>22.067</b>	<b>17.211</b>	<b>18.768</b>	<b>21.048</b>	<b>25.657</b>	<b>117.700</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Elaboração própria. Adaptado de BNDES (2014)

Com a soma de recursos entre 2007 e 2013 destinados ao Nordeste chegando a R\$ 117 bilhões em valores correntes, o Estado de Pernambuco recebeu 26,9% deste montante, totalizando R\$ 31,6 bilhões, com quase metade deste valor, R\$ 13 bilhões, sendo recebido



apenas no ano de 2009. Pernambuco ficou apenas atrás da Bahia, que no mesmo período recebeu R\$ 34 bilhões, 29% do total destinado à região. (BNDES, 2014).

Entretanto, apesar dos investimentos realizados no período, desde 2012 o governo Dilma Rousseff já alertava a sociedade e os empresários sobre os efeitos da crise econômica no Brasil. As consequências da crise bancária americana haviam se espalhado pela Europa e estavam desestabilizando a economia de alguns países. No Brasil, o governo realizou na época políticas expansionistas, aumentando os gastos públicos e o crédito, diminuindo os impostos e incentivando o consumo, o que funcionou por um tempo, mantendo a taxa de crescimento do país estável no auge do estouro da crise. (CAVALCANTI et al., 2018).

Em 2013 o Estado de Pernambuco começa a experienciar uma desaceleração no seu ritmo de crescimento após ter passado três anos crescendo dois pontos percentuais acima da média nacional. O desafio para o Estado estava em garantir a continuidade dos investimentos que já estavam em fase de execução no período de 2011 e 2014 para promover a retomada do crescimento econômico e superar a crise. (CAVALCANTI et al., 2018).

A crise acompanha o governo do segundo mandato da presidente Dilma Rousseff. Há sinais de tensão, desgaste e quebra de confiança envolvendo empresas brasileiras, como o superfaturamento das empresas da Petrobrás. Vários segmentos sociais insatisfeitos vão às ruas e tornam-se atores no cenário político brasileiro, cuja permanência pode continuar ao longo de 2015. Várias empresas começam a sentir os efeitos da crise iniciando-se com as demissões de trabalhadores da construção civil com a finalização das obras estruturadoras de Suape. A estimativa prevê a demissão de 37.000 trabalhadores em 2015, segundo os meios de comunicação local e entrevista com representante do Suape Global. O maior desafio é manter o dinamismo das empresas, garantir a operação plena dos grandes investimentos realizados e a segurança dos empregos em Suape, que foram implantados para fazer mudanças relevantes na estrutura produtiva estadual. (CAVALCANTI et al., 2018, p. 46).

Segundo Gumiero (2018) em 2015, é possível apontar que o ciclo de investimentos do governo federal no Complexo Industrial Portuário de Suape descendeu. O quarto relatório do PAC de 2017 anunciou a redução de investimentos de R\$ 1,05 trilhão para R\$ 494,6 bilhões em valores correntes, em Pernambuco, para os anos de 2015 a 2018 (BRASIL, 2017, p. 12; BRASIL, 2015, p. 9). O Plano de Negócios e Gestão da Petrobrás incentivou o programa de desinvestimento, calculado em US\$ 13,7 bilhões no biênio 2015 e 2016. A Petroquímica Suape localizada em Ipojuca foi inserida nesse programa.

A tabela 1 a seguir apresenta a evolução do PIB, entre 2002 e 2017, do Estado de Pernambuco, da capital do estado, Recife e dos oito municípios que fazem parte da área de alcance do Complexo Industrial Portuário de Suape: Cabo de Santo Agostinho, Ipojuca, Jaboatão dos Guararapes, Escada, Moreno, Sirinhaém, Rio Formoso e Ribeirão.

**Tabela 1:** Evolução do PIB de Pernambuco, de Recife e dos municípios da CIPS (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 (2020), valores atualizados com base na inflação de dez/2019.

O PIB dos Municípios do CIPS apresentou ao longo dos anos aumento gradativo, entre 2002 para 2017, o crescimento foi de 653%. A 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%.

Entre os anos de 2013 e 2015 é possível notar uma queda na arrecadação do Estado 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%.

Com o que foi apresentado até aqui, é possível constatar que a região em que está instalado o Complexo Industrial Portuário de Suape esteve, desde sua formação, ligada a atividades portuárias e posteriormente ao processo de industrialização do Estado de Pernambuco, com grande destaque para o município de Cabo de Santo Agostinho.

A proximidade com a capital do estado, Recife, e com o Porto de Recife, além das condições geográficas naturais da região foram fatores fundamentais para a instalação e desenvolvimento das atividades em Suape. Essas especificidades contribuíram para atrair investimentos para a instalação de um pólo de desenvolvimento e posteriormente na luta do estado de Pernambuco junto ao governo federal para a realização do projeto petroquímico da Refinaria Abreu e Lima, inaugurada em 2014.

A crise brasileira iniciada em 2013 e que ainda possui grandes efeitos sobre a sociedade, apesar da lenta recuperação econômica, contribuiu para o processo de desaceleração dos investimentos no complexo. Entretanto, após anos de crescimento, Suape demonstrou ser um complexo industrial e um pólo de desenvolvimento já consolidado e com grande atração para investimentos privados com mais de 100 empresas instaladas e outras dezenas em processo de instalação.

#### **4 PERFIL SOCIOECONÔMICO DA ÁREA DE INFLUÊNCIA DE SUAPE**

Para que fosse possível estruturar o perfil socioeconômico dos municípios que fazem parte da área de influência do Complexo Industrial e Portuário de Suape, bem como do próprio Estado de Pernambuco, foi necessária a análise de dados e indicadores que foram imprescindíveis para estabelecer a relação entre o desenvolvimento ocorrido nos últimos anos no Brasil, em Pernambuco e nas localidades que possuem relação com Suape e a influência econômica e social que este possui nestes territórios.

A população estimada é publicada anualmente e seu método utiliza como base os dados mais recentes obtidos das Projeções da População para o Brasil e para os Estados brasileiros. No caso das estimativas municipais de população, estas incorporam a cada ano, atualizações da divisão político-administrativa do Brasil que refletem, por sua vez, as alterações dos limites territoriais dos Municípios ocorridas após o último Censo Demográfico. (IBGE, 2020).

O Produto Interno Bruto (PIB) é a soma de todos os bens e serviços finais produzidos por um país, estado ou cidade no período de um ano e é calculado na moeda local de cada país. O PIB, entretanto, não é o total da riqueza que existe em determinada localidade. É um indicador que contabiliza o fluxo de novos bens e serviços finais produzidos por uma economia durante dado período. (IBGE, 2020). Dentro do indicador do PIB pode haver ramificações que são responsáveis por análises setoriais da economia. Tais análises são responsáveis por determinar se houve crescimento em determinado setor e tem dentre seus objetivos a elaboração de políticas econômicas voltadas para atração de investimentos visando a expansão e/ou continuidade das atividades existentes, caso estejam de acordo com o interesse nacional. Indústria, comércio, serviços, agropecuária, saúde, tecnologia e etc são alguns dos setores que possuem análises de PIB setoriais.

O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) foi criado com o objetivo de oferecer um contraponto ao PIB, que considera apenas a dimensão econômica do desenvolvimento. Apesar de ampliar a perspectiva sobre o desenvolvimento humano, o IDH não abrange todos os aspectos de desenvolvimento e não é uma representação da "felicidade" das pessoas, nem indica "o melhor lugar no mundo para se viver". Seu mérito é o de sintetizar a compreensão do tema e ampliar e fomentar o debate. Quanto mais próximo de 1, melhor é a qualidade do indicador. (PNUD Brasil, 2020).

De acordo com o PNUD Brasil, no país tem sido utilizado pelo governo federal e por administrações regionais o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M), sendo este um reajuste do IDH Global. Atualmente, os três pilares que constituem o IDH (saúde, educação e renda) são mensurados da seguinte forma:

Uma vida longa e saudável (saúde) é medida pela expectativa de vida; O acesso ao conhecimento (educação) é medido por: i) média de anos de educação de adultos, que é o número médio de anos de educação recebidos durante a vida por pessoas a partir de 25 anos; e ii) a expectativa de anos de escolaridade para crianças na idade de iniciar a vida escolar, que é o número total de anos de escolaridade que um criança na idade de iniciar a vida escolar pode esperar receber se os padrões prevalentes de taxas de matrículas específicas por idade permanecerem os mesmos durante a vida da criança; E o padrão de vida (renda) é medido pela Renda Nacional Bruta (RNB) per capita expressa em poder de paridade de compra (PPP) constante, em dólar, tendo 2005 como ano de referência. (PNUD Brasil, 2020).

Também foram considerados dados do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED) com o objetivo de demonstrar como se comportou a geração de emprego nos municípios da área de influência de Suape na última década, visando por meio das oscilações ocorridas compreender como o mercado de trabalho se comportou diante dos períodos de crescimento e crise da economia brasileira e local. O CAGED serve também como base para a elaboração de estudos, pesquisas, projetos e programas ligados ao mercado de trabalho, ao mesmo tempo em que subsidia a tomada de decisões para ações governamentais. (MINISTÉRIO DA ECONOMIA, 2020).

Os valores monetários presentes neste trabalho foram atualizados com base no Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) do IBGE. O IPCA engloba uma parcela maior da população e aponta a variação do custo de vida médio de famílias com renda mensal de 1 e 40 salários mínimos. É usado pelo governo federal como o índice oficial de inflação do Brasil, servindo de referência para as metas de inflação e para as alterações na taxa de juros. (IBGE, 2020).

A atualização dos valores teve como base de correção a inflação acumulada em dezembro de 2019 e contou com o auxílio da Calculadora do Cidadão do Banco Central do Brasil (Bacen) que é uma aplicação interativa, de acesso público, que permite simular situações do cotidiano financeiro. Após a escolha do serviço financeiro, os cálculos são realizados a partir de informações fornecidas pelo usuário. No caso de correção de valores, também são utilizadas séries históricas de taxas e indicadores financeiros.

#### 4.1 CABO DE SANTO AGOSTINHO



**Figura 16:** Localização de Cabo de Santo Agostinho

Fonte: CAGED (2020)

As terras do litoral do Cabo testemunharam encontros e desencontros notáveis. Último ponto de separação dos continentes Africano e Americano, que formavam a “Gondwana”, foram as primeiras terras visitadas por europeus no Brasil. Documentos históricos registram que, em 26 de janeiro de 1500, o navegador espanhol Vicente Yañez Pinzón desembarcou na Enseada de Suape. Isso faz com que a área litorânea do município possua características histórica e cultural ímpar. (PROJETO ORLA, 2004).

O município divide-se em três espaços homogêneos: a Área Costeira, com características de turismo e lazer; a Área Central, que concentra a mais intensa ocupação urbana, de comércio, indústria e serviços e a Área Rural, com predominância do latifúndio da cana-de-açúcar e presença esparsa de sítios de cultura de subsistência. (PROJETO ORLA, 2004).

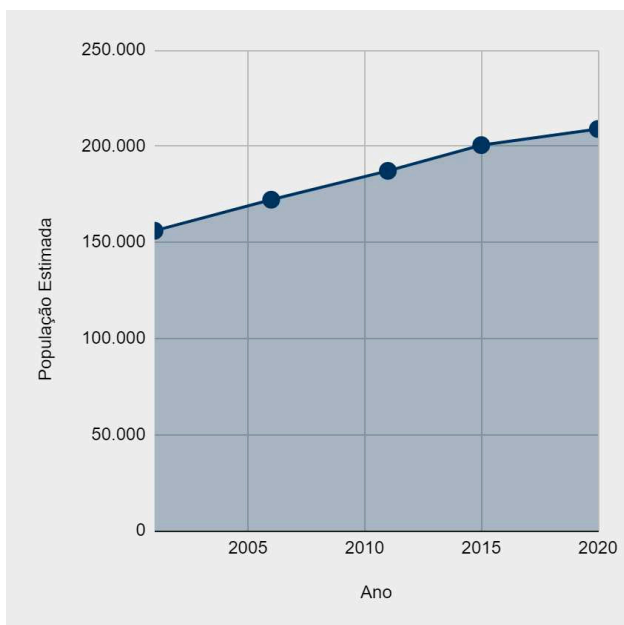
Sendo considerado um município de médio porte, Cabo de Santo Agostinho possui aproximadamente 209 mil habitantes segundo estimativas do IBGE para o ano de 2020. Em 2001 o município possuía 156 mil habitantes, ultrapassando no ano de 2015 a faixa dos 200 mil pela primeira vez. Considerado o período entre 2001 e 2020, apresentou crescimento populacional de 33%.

O município apresentou crescimento expressivo do Produto Interno Bruto (PIB) nas duas primeiras décadas do século XXI. Em 2002 os valores chegavam a pouco mais de R\$ 4,3 bilhões, número que chegou a casa dos R\$ 10 bilhões pela primeira vez em 2013 e manteve-se em 2014 antes da crise política e econômica brasileira.

Após dois anos de queda entre 2015 e 2016, no ano de 2017 volta a figurar novamente na casa das dezenas com R\$ 10,8 bilhões, o que representa aproximadamente 5,5% do PIB do Estado de Pernambuco para o mesmo ano. O crescimento do PIB Municipal entre 2002 e 2017 foi de 147%.

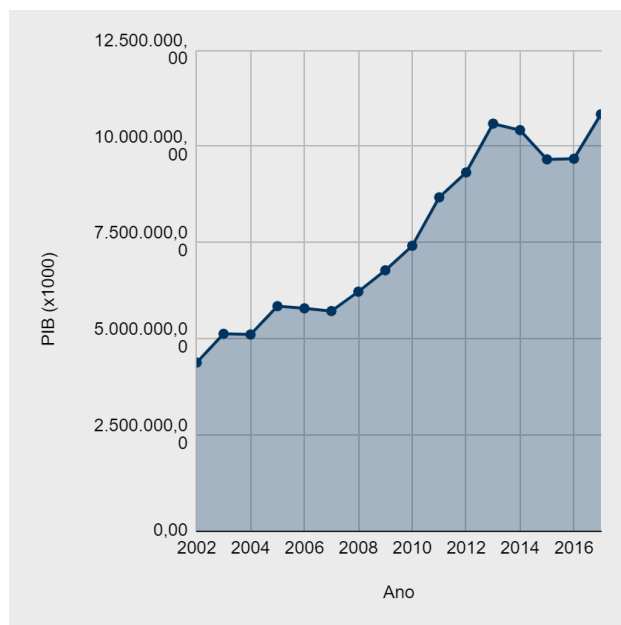
Os gráficos 01 e 02 abaixo apresentam a evolução do crescimento populacional e do PIB Municipal:

**Gráfico 01:** População estimada (IBGE) - Cabo de Santo Agostinho



Fonte: Sidra IBGE (2020)

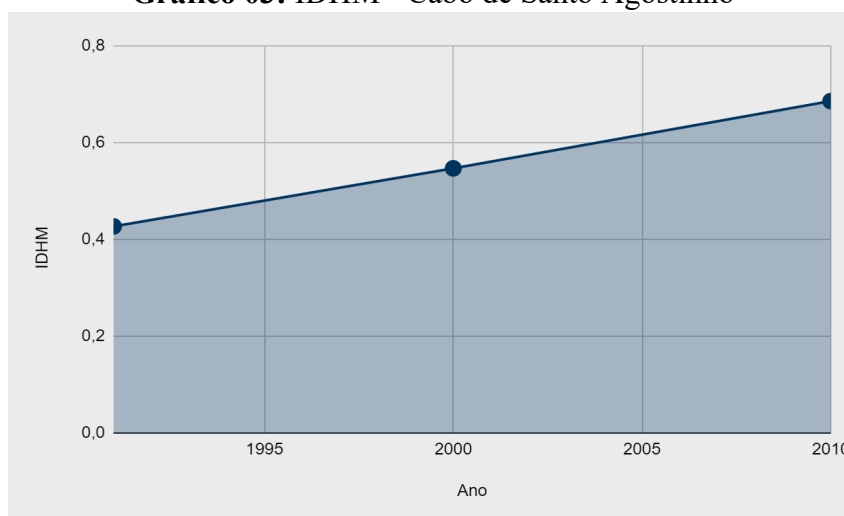
**Gráfico 02:** PIB Municipal (x1000) - Cabo de Santo Agostinho



Fonte: Sidra IBGE (2020)

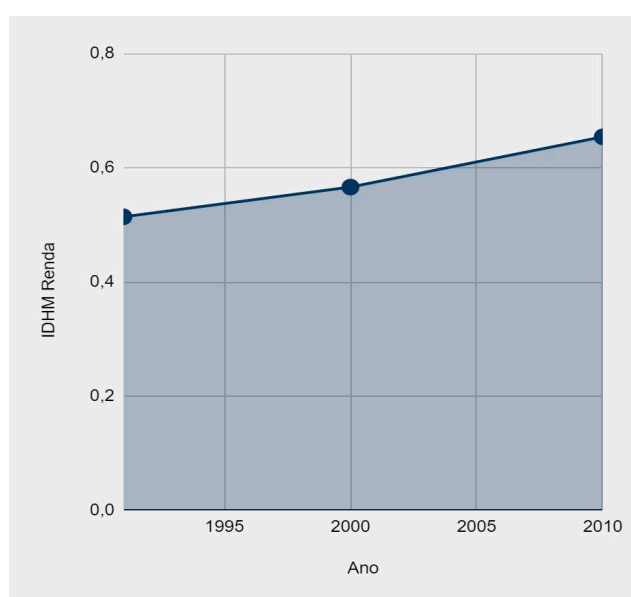
O crescimento populacional e do PIB Municipal tiveram impacto em outros indicadores socioeconômicos do município para o período. Cabo de Santo Agostinho apresentou melhoras no Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) de modo geral e também dentro das variáveis de Renda e Educação segundo dados do IBGE.

Conforme dados apresentados no gráfico 03 a seguir, no ano de 1991, Cabo de Santo Agostinho apresentava o IDHM de 0,427, passando para 0,547 nos anos 2000 e chegando a 0,686 em 2010. Se considerados o primeiro e o último ano da série, o crescimento para o índice foi de pouco mais de 60%.

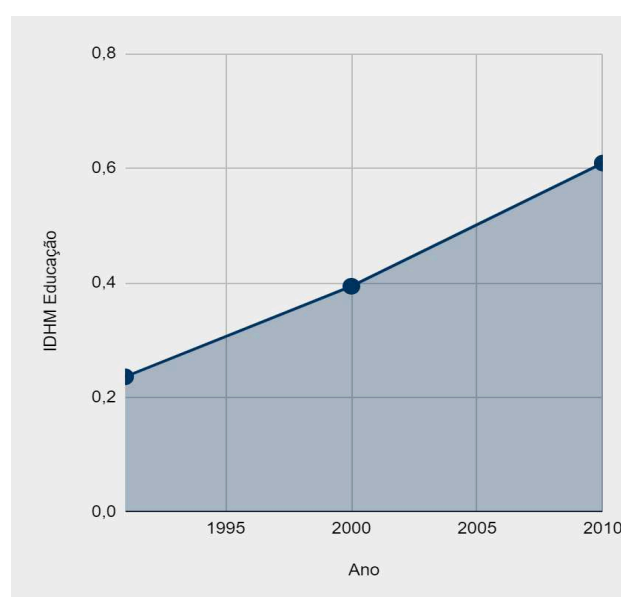
**Gráfico 03: IDHM - Cabo de Santo Agostinho**

Fonte: Sidra IBGE (2020)

No recorte do IDHM para Renda, no ano de 1991, Cabo de Santo Agostinho apresentava no índice o valor de 0,514, passando para 0,566 nos anos 2000 e chegando a 0,654 em 2010. Se considerados o primeiro e o último período, o crescimento foi de pouco mais de 27%. No IDHM Educação os resultados foram mais expressivos, passando de 0,236 em 1991 para 0,394 nos anos 2000 e chegando a 0,609 em 2010. Crescimento de 158% entre 1991 e 2010.

**Gráfico 04: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal para Renda (IDHM - Renda) - Cabo de Santo Agostinho**

Fonte: Sidra IBGE (2020)

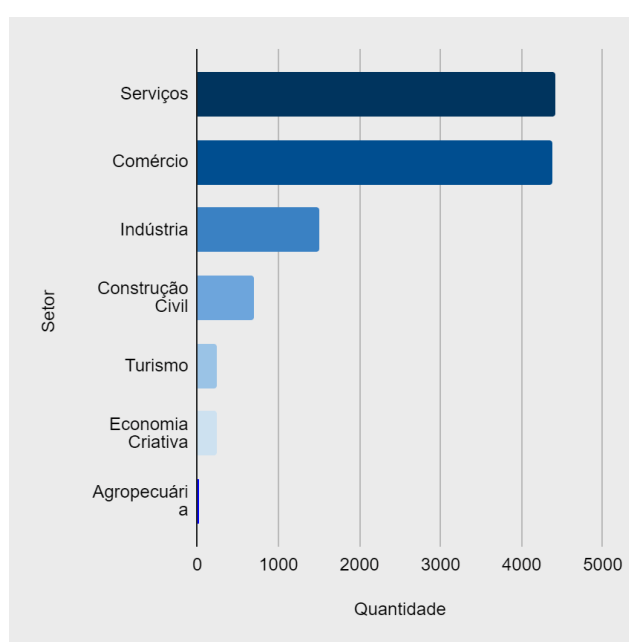
**Gráfico 05: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal para Educação (IDHM - Educação) - Cabo de Santo Agostinho**

Fonte: Sidra IBGE (2020)



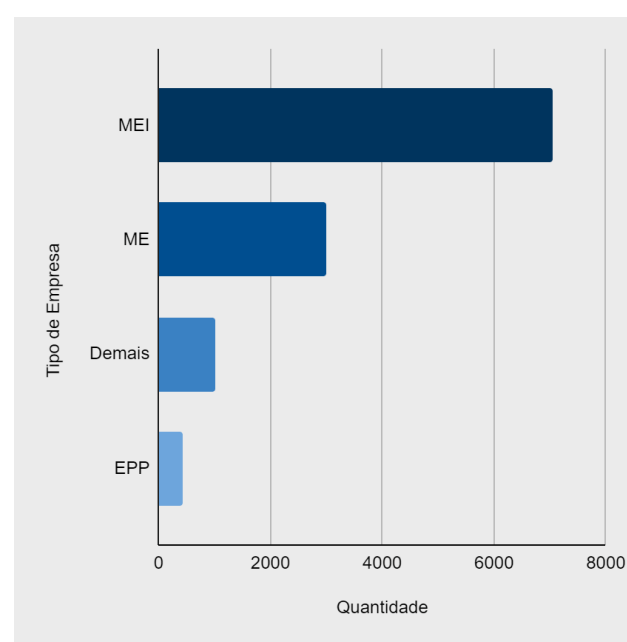
Segundo dados do DataSebrae de 2020, Cabo de Santo Agostinho possui 11.498 empresas, sendo 38% destas do setor de serviços, 38% do setor de comércio e 13% da indústria. Quanto ao seu porte, pouco mais de 61% das empresas são classificadas como sendo de Microempreendedores Individuais (MEI), 26% como Microempresa (ME) e 3,7% como Empresas de Pequeno Porte. Os gráficos 06 e 07 abaixo mostram o número de empresas por setor e o número de empresas por porte.

**Gráfico 06:** Empresas por Setor - Cabo de Santo Agostinho



Fonte: DataSebrae (2020)

**Gráfico 07:** Porte das Empresas - Cabo de Santo Agostinho

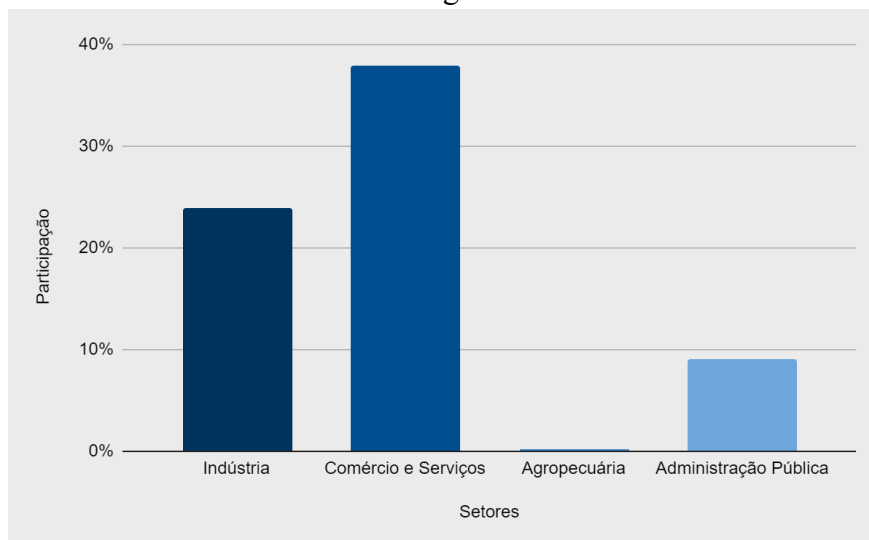


Fonte: DataSebrae (2020)

Apesar de representar apenas 13% das empresas, pouco mais de 1.500, o setor da indústria teve participação de 24% no PIB Municipal no ano de 2017, com pouco mais de R\$ 2,6 bilhões, segundo dados do DataSebrae. Apesar disso, sua participação vem caindo ao longo dos anos, com o pico tendo ocorrido em 2011 quando chegou a ter participação de 39% com valores pouco acima dos R\$ 3,3 bilhões.

O setor de comércio e serviços que juntos somam 76% das empresas, quase 8.800, têm participação de 38% no PIB Municipal, atingindo juntos a soma de aproximadamente R\$ 4 bilhões. No caminho inverso ao setor industrial, estes dois setores tiveram crescimento de sua participação no PIB Municipal, que em 2010 era de 29% e pouco mais de R\$ 2 bilhões.

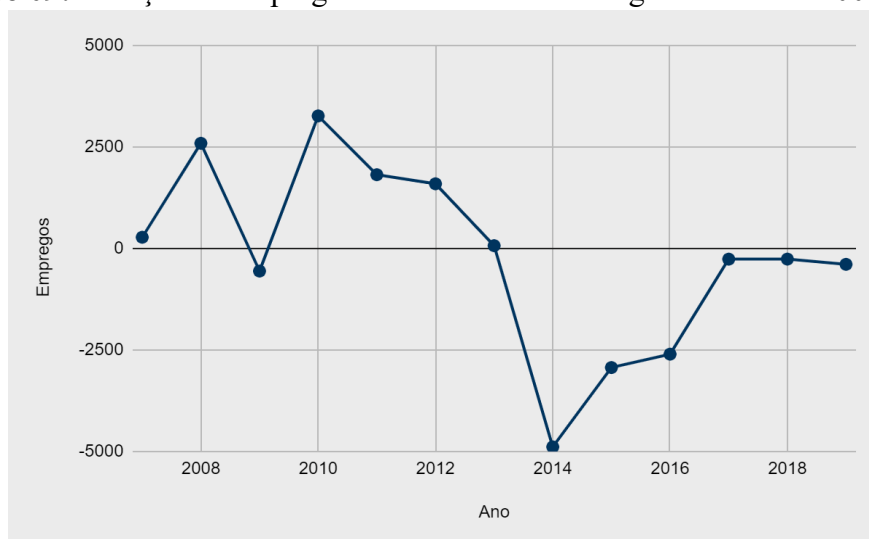
**Gráfico 08:** Participação dos Setores Econômicos no PIB Municipal em 2017 - Cabo de Santo Agostinho



Fonte: DataSebrae (2020)

A queda do PIB Industrial de Cabo de Santo Agostinho pode ser explicada pela crise brasileira que começou a se instaurar a partir de 2014, mesmo ano em que os investimentos públicos em Suape começaram a entrar em queda, como já mencionado anteriormente. O município, que possui 40% da área do complexo em seu território, também apresentou queda na geração de empregos, tendo perdido 5 mil destes apenas no ano de 2014, conforme gráfico 09 abaixo:

**Gráfico 09:** Geração de empregos em Cabo de Santo Agostinho entre 2007 e 2019



Fonte: CAGED (2020)

## 4.2 IPOJUCA



**Figura 17:** Localização de Ipojuca

Fonte: CAGED (2020)

O município de Ipojuca surgiu entre 1569 e 1571, quando o donatário de Pernambuco Duarte Coelho de Albuquerque desbravou as terras entre os municípios do Cabo de Santo Agostinho e Sirinhaém, no Litoral Sul. Em 30 de março de 1846, Ipojuca se tornou um município autônomo e, em seguida, suas terras foram divididas em três distritos (Ipojuca, Nossa Senhora do Ó e Camela), conforme a Lei Municipal de 1º de julho de 1955. (PREFEITURA DE IPOJUCA, 2020).

A bacia hidrográfica do Ipojuca é composta por pequenos rios litorâneos, riachos, represas de Utinga e do Bitá, além do Rio Ipojuca. A orla marítima conta com 10 praias. Todas internacionalmente conhecidas, como a famosa Porto de Galinhas, eleita dez vezes consecutiva a melhor praia do Brasil, pela Revista Viagem e Turismo. (PREFEITURA DE IPOJUCA, 2020).

Considerado um município de pequeno porte, Ipojuca possui aproximadamente 98 mil habitantes segundo estimativas do IBGE para o ano de 2020. Em 2001 o município possuía 61 mil habitantes, ultrapassando no ano de 2015 a faixa dos 90 mil pela primeira vez. Considerado o período entre 2001 e 2020, apresentou crescimento populacional de 60%.

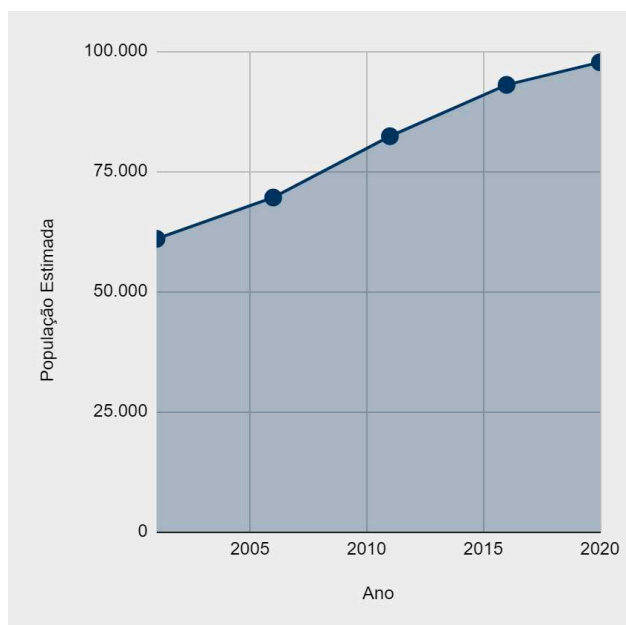
Ipojuca apresentou crescimento ainda mais expressivo do Produto Interno Bruto (PIB) nas duas primeiras décadas do século XXI que o município de Cabo de Santo Agostinho. Em 2002 os valores chegaram a pouco mais de R\$ 1,7 bilhão, número que chegou a casa dos R\$ 10 bilhões pela primeira vez em 2012 e manteve-se em 2013 antes da crise política e econômica brasileira.

Após dois anos de queda entre 2014 e 2015, voltou a crescer no ano de 2016 quando seu PIB foi de R\$ 12,3 bilhões. Entretanto, em 2017 apresenta nova queda, fechando o ano com PIB de 11,8 bilhões, que representando aproximadamente 6% do PIB do Estado de

Pernambuco para o mesmo ano. O crescimento do PIB Municipal entre 2002 e 2017 foi superior a 500%.

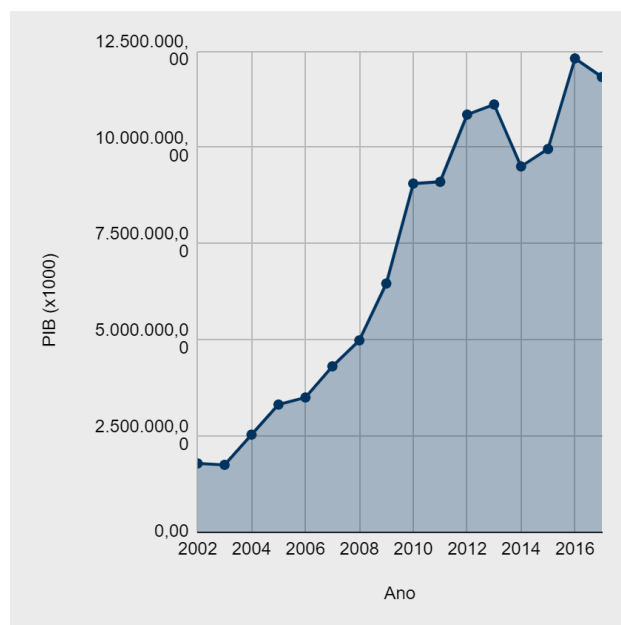
Os gráficos 10 e 11 abaixo apresentam a evolução do crescimento populacional e do PIB Municipal:

**Gráfico 10:** População estimada (IBGE) - Ipojuca



Fonte: Sidra IBGE (2020)

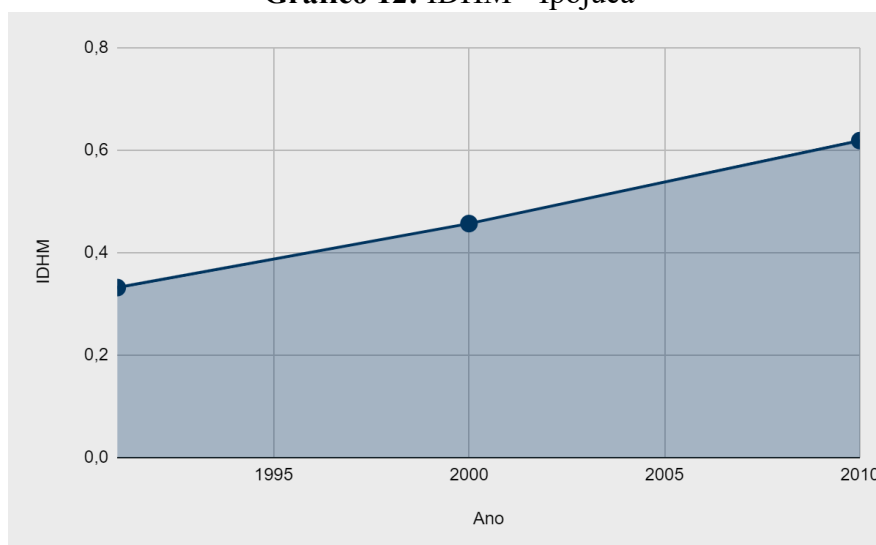
**Gráfico 11:** PIB Municipal (x1000) - Ipojuca



Fonte: Sidra IBGE (2020)

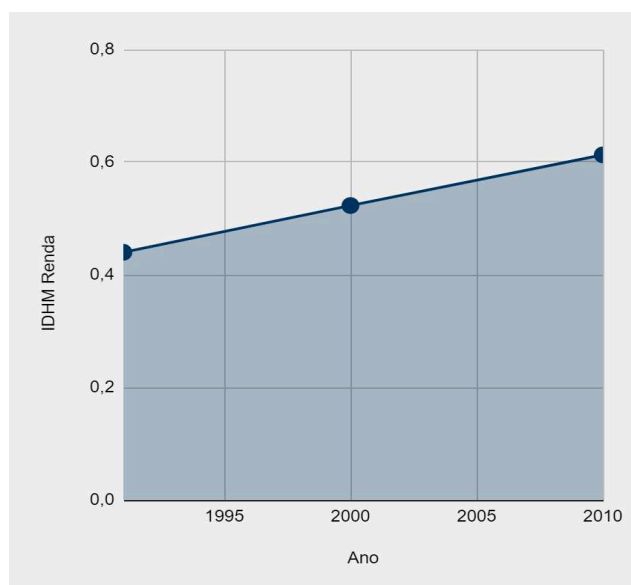
O crescimento populacional e do PIB Municipal tiveram impacto em outros indicadores socioeconômicos do município para o período. Ipojuca apresentou melhoras no Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) de modo geral e também dentro das variáveis de Renda e Educação segundo dados do IBGE.

Conforme dados apresentados no gráfico 12 a seguir, no ano de 1991, Ipojuca apresentava o IDHM de 0,332, passando para 0,457 nos anos 2000 e chegando a 0,619 em 2010. Se considerados o primeiro e o último ano da série, o crescimento para o índice foi de pouco mais de 80%.

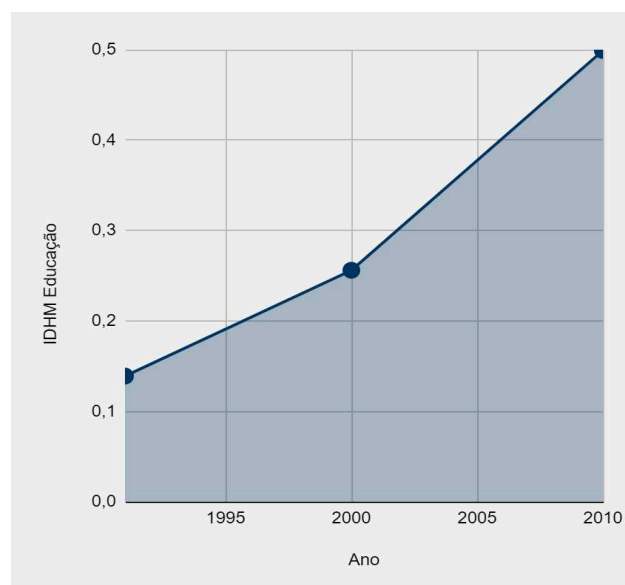
**Gráfico 12: IDHM - Ipojuca**

Fonte: Sidra IBGE (2020)

No recorte do IDHM para Renda, no ano de 1991, Ipojuca apresentava no índice o valor de 0,440, passando para 0,523 nos anos 2000 e chegando a 0,613 em 2010. Se considerados o primeiro e o último período, o crescimento foi de pouco mais de 39%. No IDHM Educação os resultados passaram de 0,139 em 1991 para 0,256 nos anos 2000, chegando a 0,499 em 2010. Crescimento de 258% de 1991 para 2010.

**Gráfico 13: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal para Renda (IDHM - Renda) - Ipojuca**

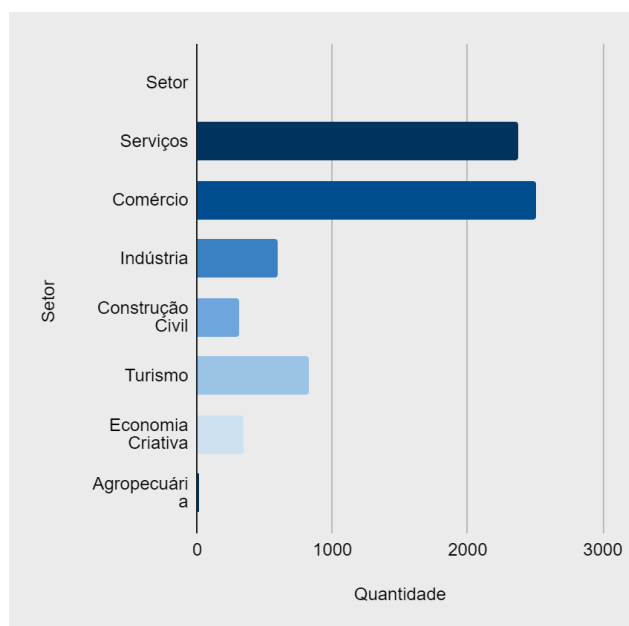
Fonte: Sidra IBGE (2020)

**Gráfico 14: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal para Educação (IDHM - Educação) - Ipojuca**

Fonte: Sidra IBGE (2020)

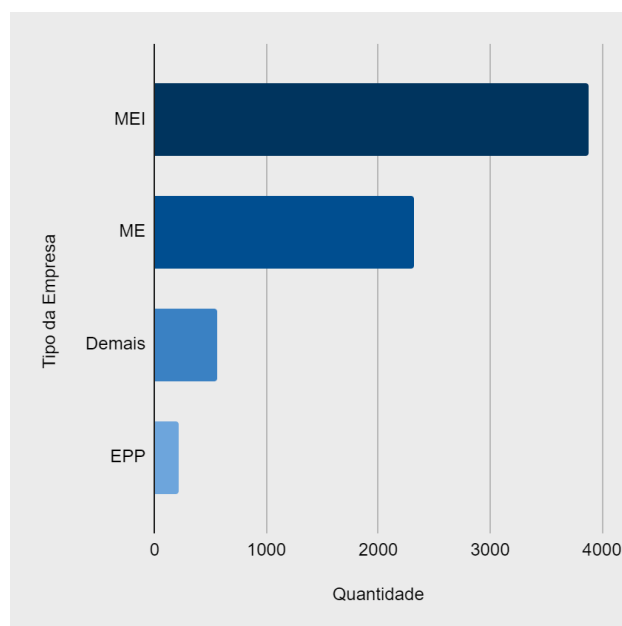
Ipojuca possui 6.962 empresas segundo dados do DataSebrae de 2020, sendo 34% destas do setor de serviços, 36% do setor de comércio, 8% da indústria e 12% do Turismo. Quanto ao seu porte, pouco mais de 56% das empresas são classificadas como sendo de Microempreendedores Individuais (MEI), 33% como Microempresa (ME) e 3% como Empresas de Pequeno Porte. Os gráficos 15 e 16 abaixo mostram o número de empresas por setor e o número de empresas por porte.

**Gráfico 15:** Empresas por Setor - Ipojuca



Fonte: DataSebrae (2020)

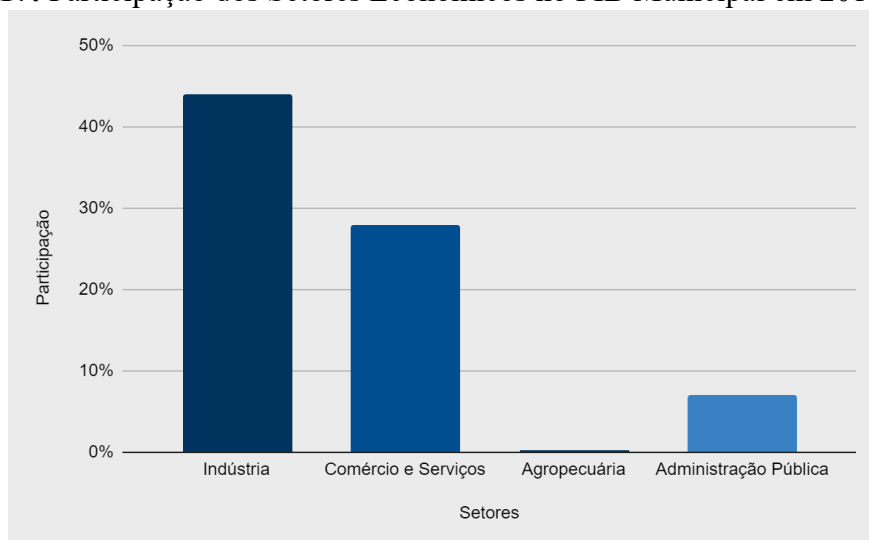
**Gráfico 16:** Porte das Empresas - Ipojuca



Fonte: DataSebrae (2020)

Apesar de representar apenas 8% das empresas, aproximadamente 590, o setor da indústria teve participação de 44% no PIB Municipal no ano de 2017, com pouco mais de R\$ 5,2 bilhões, segundo dados do DataSebrae. Sua participação se mantém estável ao longo dos anos, apesar da queda brusca que sofreu em 2014 com o início da crise, em que passou a representar apenas 29% do PIB ante 41% do ano anterior.

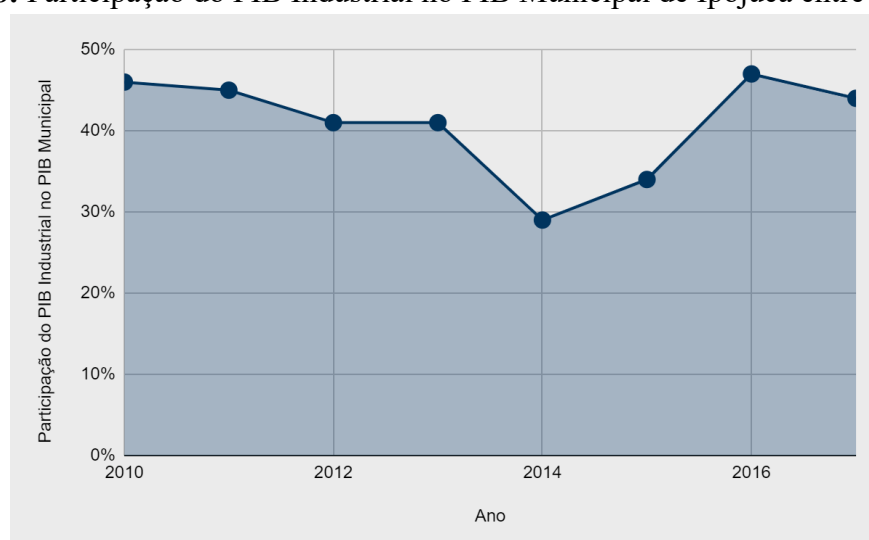
O setor de comércio e serviços, que juntos somam 70% das empresas, quase 4.900, têm participação de 28% no PIB Municipal, atingindo juntos a soma de aproximadamente R\$ 3,3 bilhões. Estes dois setores já chegaram a representar 34% Do PIB Municipal em 2014 e depois voltaram a sua estabilidade próximo dos 30%.

**Gráfico 17:** Participação dos Setores Econômicos no PIB Municipal em 2017 - Ipojuca

Fonte: DataSebrae (2020)

A participação do PIB Industrial no PIB Municipal de Ipojuca é ainda mais expressiva que a de Cabo de Santo Agostinho. O município abriga em seu território, 60% do espaço portuário de Suape e portanto, em cenários adversos com a crise econômica e política iniciada em 2014 e os desinvestimentos realizados pelo governo federal no Complexo Industrial, têm mais impacto em seus dados econômicos.

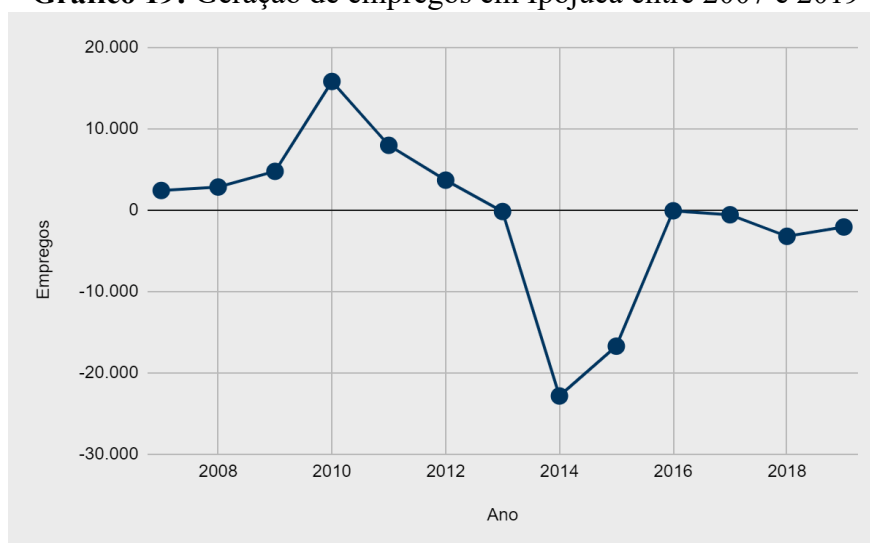
O gráfico 18 abaixo foca apenas nas oscilações da participação do PIB Industrial no PIB Municipal de Ipojuca entre os anos de 2010 e 2017, segundo dados do DataSebrae de 2020.

**Gráfico 18:** Participação do PIB Industrial no PIB Municipal de Ipojuca entre 2010 e 2017

Fonte: DataSebrae (2020)

As variações do PIB Industrial e da crise política e econômica também puderam ser notadas nos dados sobre emprego do município. No ano de 2013 o município tem modesta perda de 149 empregos, número que salta para mais de 22 mil postos de trabalhos perdidos em 2014 e cai para menos 16 mil empregos em 2015 conforme gráfico 19 abaixo:

**Gráfico 19:** Geração de empregos em Ipojuca entre 2007 e 2019



Fonte: CAGED (2020)



### 4.3 JABOATÃO DOS GUARARAPES



**Figura 18:** Localização de Jaboatão dos Guararapes

Fonte: CAGED (2020)

Surgida durante o final do século XVI na confluência de dois rios – O rio Jaboatão e o rio Duas Unas – o povoado de Jaboatão cresceu através de doações de terras realizadas pelo terceiro proprietário do Engenho São João Batista, o português Bento Luís de Figueiroa, tendo com data simbólica de fundação 04 de maio de 1593. O nome da cidade é originário da palavra indígena Yapoatan, que faz referência a uma árvore comum na região, usada na fabricação de mastros para embarcações. (PREFEITURA DE JABOATÃO DOS GUARARAPES, 2020).

O município é cortado por rodovias que levam ao Porto de Suape e aos principais destinos do litoral sul de Pernambuco. É ainda um município com grande polo industrial e comercial do estado, que cada vez mais se desenvolve por meio de obras estruturadoras. A cidade está localizada a apenas 14 quilômetros da capital do Estado, Recife. (PREFEITURA DE JABOATÃO DOS GUARARAPES, 2020).

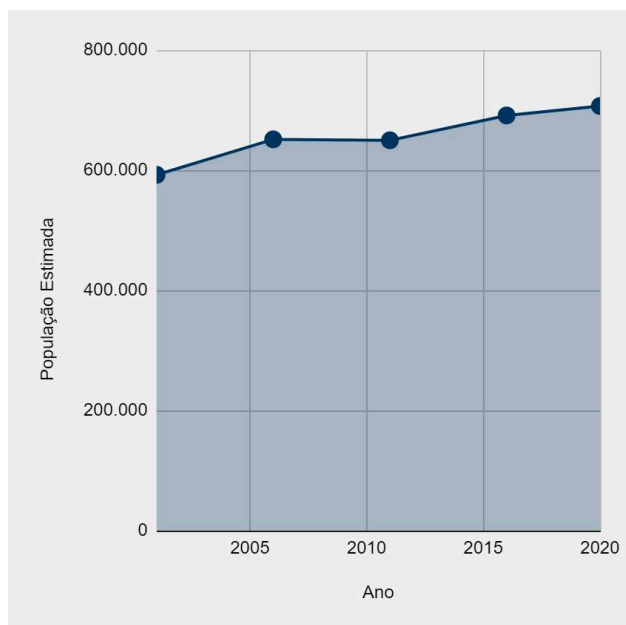
Jaboatão dos Guararapes é um município de grande porte, possui aproximadamente 707 mil habitantes segundo estimativas do IBGE para o ano de 2020. Em 2001 o município possuía 592 mil habitantes, ultrapassando no ano de 2006 a faixa dos 650 mil pela primeira vez. Considerado o período entre 2001 e 2020, apresentou crescimento populacional de 19%.

O Produto Interno Bruto (PIB) do município dobrou nas duas primeiras décadas do século XXI. Em 2002 os valores chegavam a pouco mais de R\$ 7,3 bilhões, número que chegou a casa dos R\$ 10 bilhões pela primeira vez em 2007 e manteve crescimento contínuo até 2014 quando alcançou R\$ 17,7 bilhões.

Entre os anos de 2015 e 2017 o PIB Municipal diminuiu, chegando a R\$ 14,7 bilhões, o que representou aproximadamente 7,5% do PIB do Estado de Pernambuco para o mesmo ano. O crescimento do PIB Municipal entre 2002 e 2017 foi de 100%.

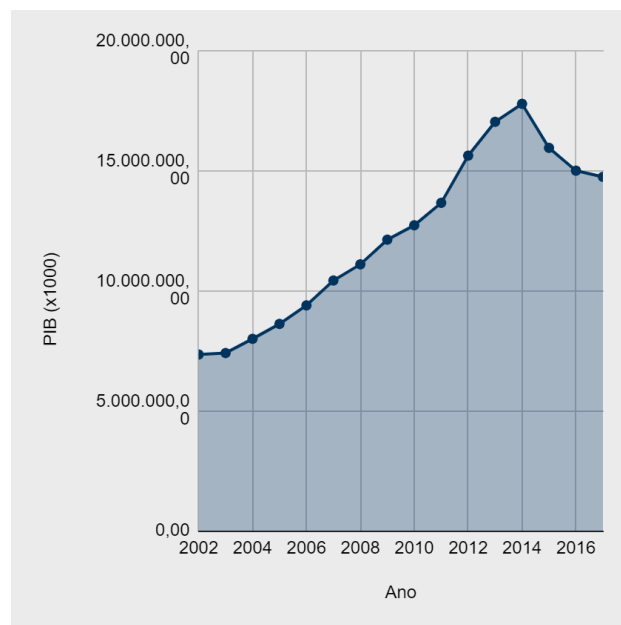
Os gráficos 20 e 21 abaixo apresentam a evolução do crescimento populacional e do PIB Municipal:

**Gráfico 20:** População estimada (IBGE) - Jaboatão dos Guararapes



Fonte: Sidra IBGE (2020)

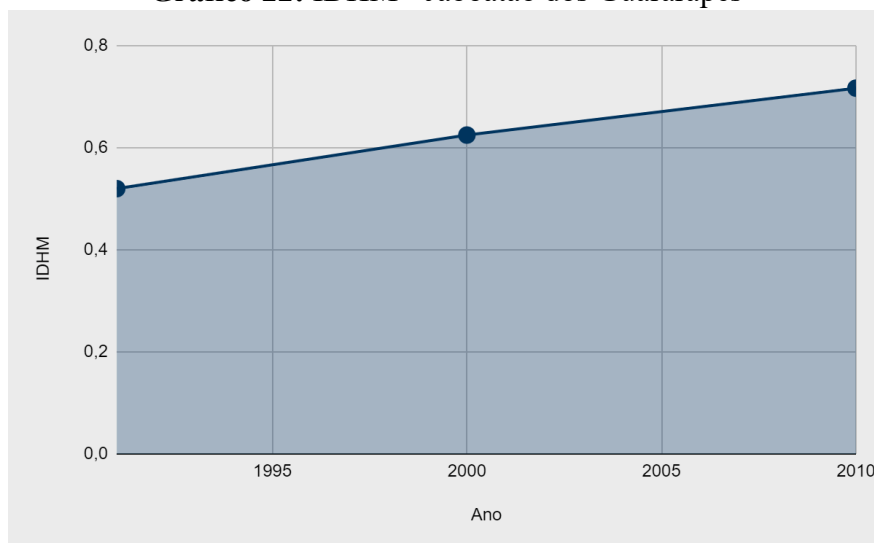
**Gráfico 21:** PIB Municipal (x1000) - Jaboatão dos Guararapes



Fonte: Sidra IBGE (2020)

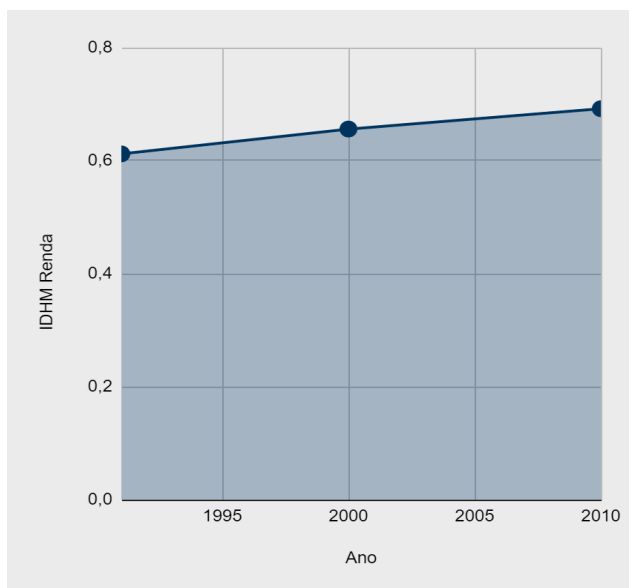
O crescimento populacional e do PIB Municipal tiveram impacto em outros indicadores socioeconômicos do município para o período. Jaboatão dos Guararapes apresentou melhoras no Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) de modo geral e também dentro das variáveis de Renda e Educação segundo dados do IBGE.

Conforme dados apresentados no gráfico 22 a seguir, no ano de 1991, Jaboatão apresentava o IDHM de 0,520, passando para 0,625 nos anos 2000 e chegando a 0,717 em 2010. Se considerados o primeiro e o último ano da série, o crescimento para o índice foi de pouco mais de 37%.

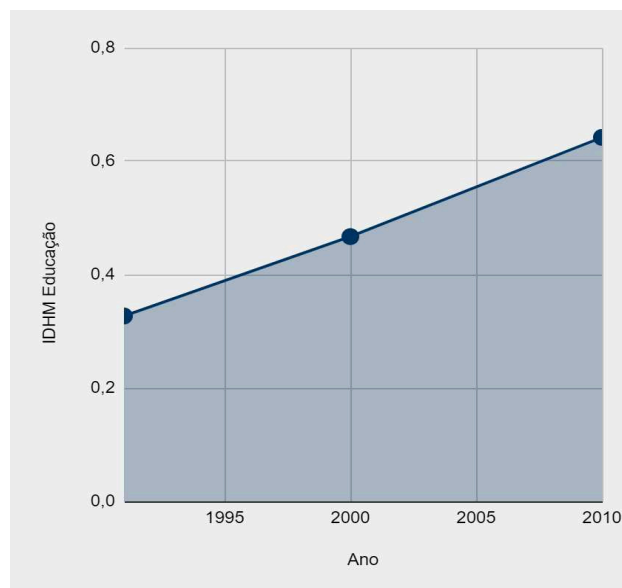
**Gráfico 22: IDHM - Jaboatão dos Guararapes**

Fonte: Sidra IBGE (2020)

No recorte do IDHM para Renda, no ano de 1991, Jaboatão dos Guararapes apresentava no índice o valor de 0,612, passando para 0,656 nos anos 2000 e chegando a 0,692 em 2010. Se considerados o primeiro e o último período, o crescimento foi de pouco mais de 13%. No IDHM Educação os resultados passaram de 0,327 em 1991 para 0,467 nos anos 2000, chegando a 0,642 em 2010. Crescimento de 96% de 1991 para 2010.

**Gráfico 23: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal para Renda (IDHM - Renda) - Jaboatão dos Guararapes**

Fonte: Sidra IBGE (2020)

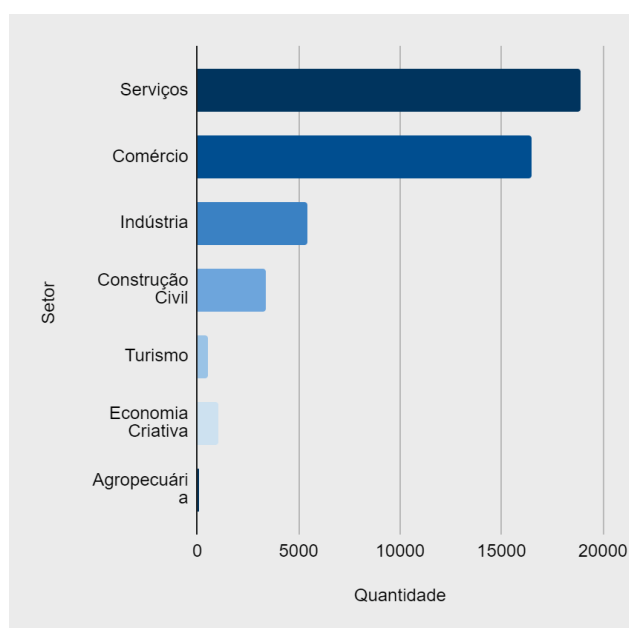
**Gráfico 24: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal para Educação (IDHM - Educação) - Jaboatão dos Guararapes**

Fonte: Sidra IBGE (2020)

Diferente dos municípios de Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca, Jaboatão dos Guararapes apresentou evolução mais modesta dos índices de IDHM e IDHM Renda, o que pode ter ocorrido em virtude de ser um município de grande porte com um PIB considerado alto já no início dos anos 2000. O destaque fica para o IDHM Educação, que foi a variável que mais apresentou crescimento.

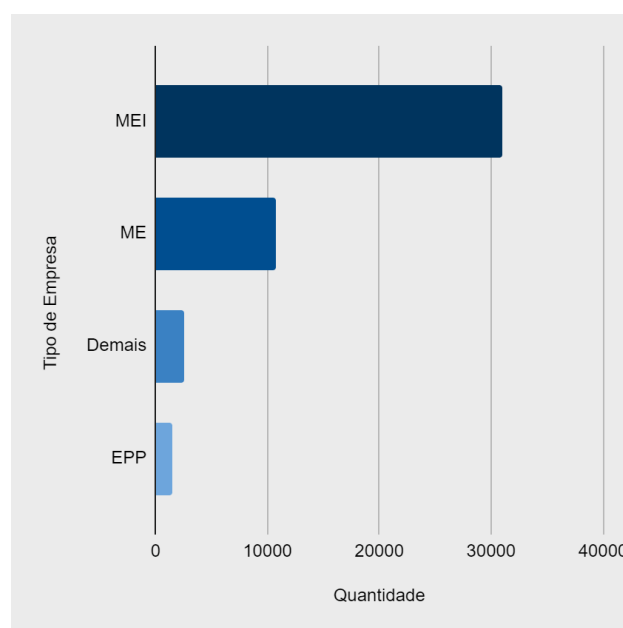
Jaboatão dos Guararapes possui 45.837 empresas segundo dados do DataSebrae de 2020, sendo 41% destas do setor de serviços, 36% do setor de comércio, 12% da indústria e 7% da Construção Civil. Quanto ao seu porte, pouco mais de 68% das empresas são classificadas como sendo de Microempreendedores Individuais (MEI), 24% como Microempresa (ME) e 3% como Empresas de Pequeno Porte. Os gráficos 25 e 26 abaixo mostram o número de empresas por setor e o número de empresas por porte.

**Gráfico 25:** Empresas por Setor - Jaboatão dos Guararapes



Fonte: DataSebrae (2020)

**Gráfico 26:** Porte das Empresas - Jaboatão dos Guararapes



Fonte: DataSebrae (2020)

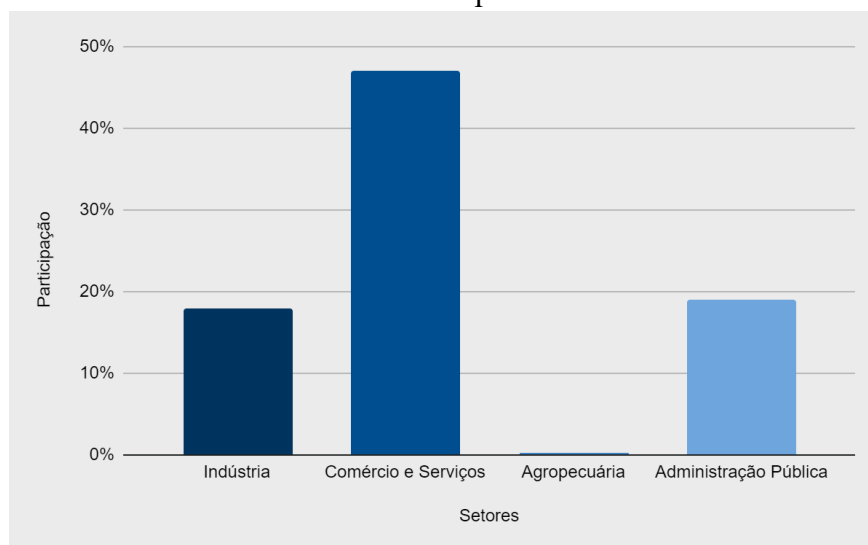
O setor de comércio e serviços é o que possui maior representatividade no PIB Municipal, 47% ou quase R\$ 7 bilhões no ano de 2017. Juntos somam 77% das empresas, aproximadamente 36 mil. Estes dois setores já chegaram a representar 50% do PIB do município em 2016 quando encostaram na cifra dos R\$ 7,5 bilhões.

A indústria representa aproximadamente 12% das empresas, o equivalente a pouco mais de 5.400 e possui participação de 18% no PIB Municipal, aproximadamente R\$ 2,6 bilhões em 2017, segundo dados do DataSebrae. Sua participação se mantém estável ao longo

dos anos, com seu pico de participação tendo ocorrido em 2013, quando alcançou 20% do PIB ao somar quase R\$ 3,5 bilhões.

A administração pública fica a frente da indústria em termos de PIB. Responsável por 19% de tudo o que é arrecadado pelo município, o setor alcançou valores de aproximadamente R\$ 2,7 bilhões em 2017. O gráfico 27 abaixo mostra a participação dos setores no PIB Municipal:

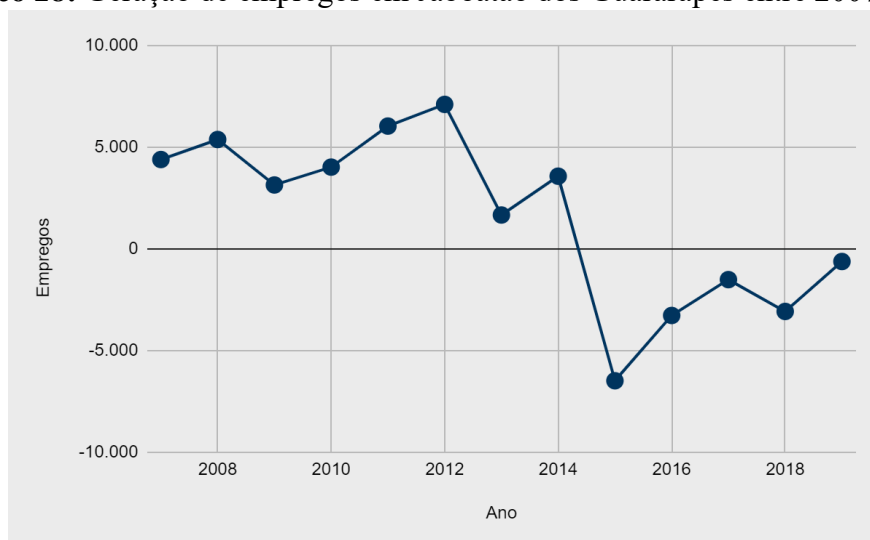
**Gráfico 27:** Participação dos Setores Econômicos no PIB Municipal em 2017 - Jaboatão dos Guararapes



Fonte: DataSebrae (2020)

O município de Jaboatão dos Guararapes apresentou queda na geração de empregos a partir de 2015, mas não de forma tão expressiva quanto as que ocorreram em Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca, que possuem a área de Suape em seus territórios.

Jaboatão, ainda que tenha uma participação importante do setor industrial em seu PIB, na casa dos 20%, os outros 70% são formados por Comércio, Serviços e Administração Pública, fazendo com que a queda do emprego tenha sido menos brusca por ter uma dependência menor do setor industrial e da economia diretamente ligada ao Complexo Industrial de Suape.

**Gráfico 28:** Geração de empregos em Jaboatão dos Guararapes entre 2007 e 2019

Fonte: CAGED (2020)

#### 4.4 ESCADA



**Figura 19:** Localização de Escada

Fonte: CAGED (2020)

O município foi primitivamente uma aldeia de índios e conta-se que a denominação de Escada provém do fato de um missionário, encarregado da catequese dos índios, ter resolvido construir, no alto do morro onde se acha a atual igreja matriz, uma estátua para Nossa Senhora d'Apresentação. Em virtude do Alvará de 7 de dezembro de 1813, foram os seus limites primitivos aumentados com a incorporação de alguns engenhos das freguesias do Cabo, da Vitória de Santo Antão e de Sirinhaém. (PREFEITURA DE ESCADA, 2020).

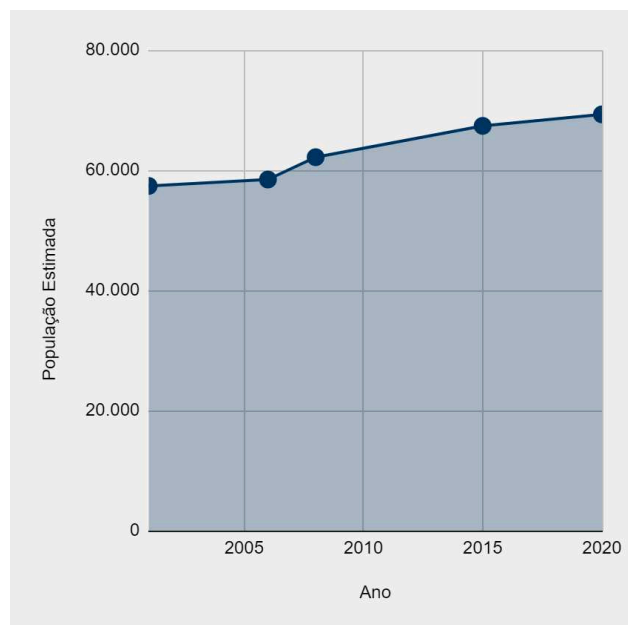
O município de Escada está localizado na Mesorregião Mata e na Microrregião Meridional do Estado de Pernambuco, e faz parte da Região Metropolitana do Recife, limitando-se a norte com o Cabo de Santo Agostinho Vitória de Santo Antão, a sul com Sirinhaém e Ribeirão, a leste com Ipojuca e a oeste com Primavera. (PREFEITURA DE ESCADA, 2020).

Escada é um município de pequeno porte, possui aproximadamente 69 mil habitantes segundo estimativas do IBGE para o ano de 2020. Em 2001 o município possuía 57 mil habitantes, ultrapassando no ano de 2008, de acordo com os dados disponíveis, a faixa dos 60 mil pela primeira vez. Considerado o período entre 2001 e 2020, apresentou crescimento populacional de 20%.

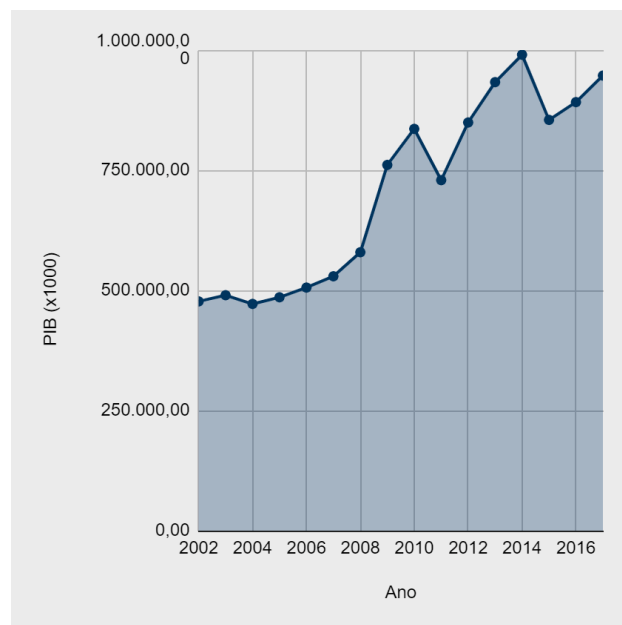
Assim como ocorreu com Jaboatão dos Guararapes, o Produto Interno Bruto (PIB) de Escada dobrou nas duas primeiras décadas do século XXI. Em 2002 os valores chegavam a pouco mais de R\$ 477 milhões, chegando quase a casa do bilhão em 2014 quando apresentou valores de R\$ 990 milhões.

Entre os anos de 2015 e 2017 o PIB Municipal diminuiu, chegando a R\$ 946 milhões, o que representou aproximadamente 0,5% do PIB do Estado de Pernambuco para o mesmo ano. O crescimento do PIB de Escada entre 2002 e 2017 foi de 98%.

Os gráficos 29 e 30 abaixo apresentam a evolução do crescimento populacional e do PIB Municipal:

**Gráfico 29: População estimada (IBGE) - Escada**

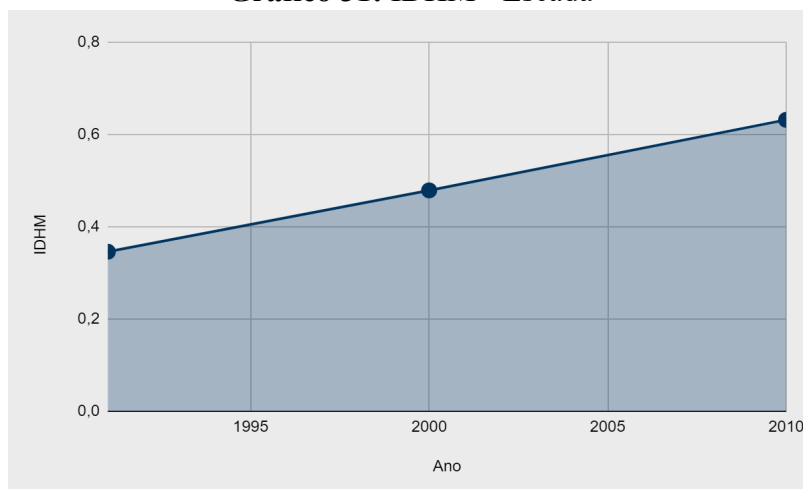
Fonte: Sidra IBGE (2020)

**Gráfico 30: PIB Municipal (x1000) - Escada**

Fonte: Sidra IBGE (2020)

O crescimento populacional e em especial do PIB Municipal tiveram impacto em outros indicadores socioeconômicos do município para o período. Escada apresentou melhoras no Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) de modo geral e também dentro das variáveis de Renda e Educação segundo dados do IBGE.

Conforme dados apresentados no gráfico 31 a seguir, no ano de 1991, Escada apresentava o IDHM de 0,346, passando para 0,479 nos anos 2000 e chegando a 0,632 em 2010. Se considerados o primeiro e o último ano da série, o crescimento para o índice foi de pouco mais de 82%.

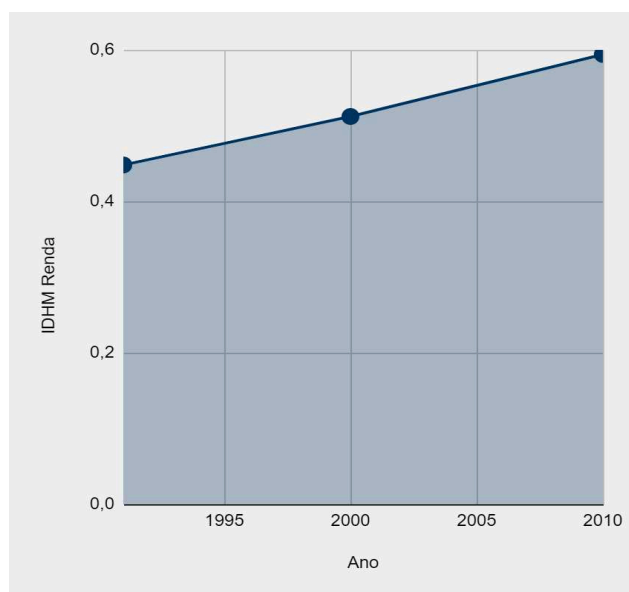
**Gráfico 31: IDHM - Escada**

Fonte: Sidra IBGE (2020)



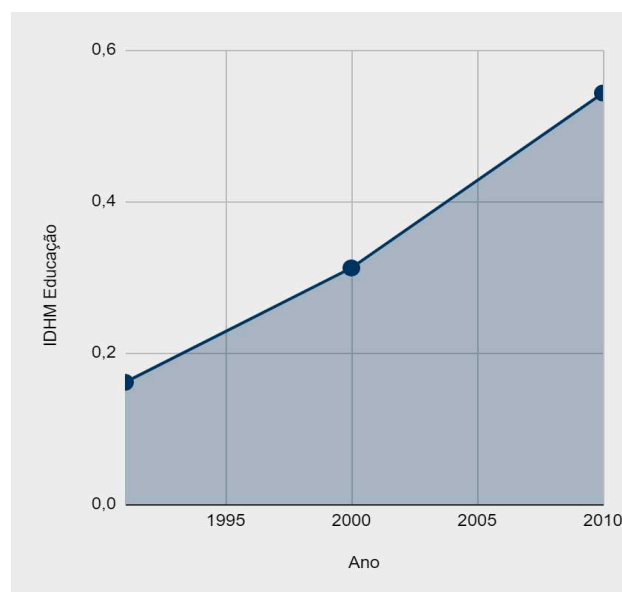
No recorte do IDHM para Renda, no ano de 1991, Escada apresentava no índice o valor de 0,448, passando para 0,512 nos anos 2000 e chegando a 0,594 em 2010. Se considerados o primeiro e o último período, o crescimento foi de pouco mais de 32%. No IDHM Educação os resultados passaram de 0,161 em 1991 para 0,312 nos anos 2000, chegando a 0,543 em 2010. Crescimento de 237% de 1991 para 2010.

**Gráfico 32:** Índice de Desenvolvimento Humano Municipal para Renda (IDHM - Renda) - Escada



Fonte: Sidra IBGE (2020)

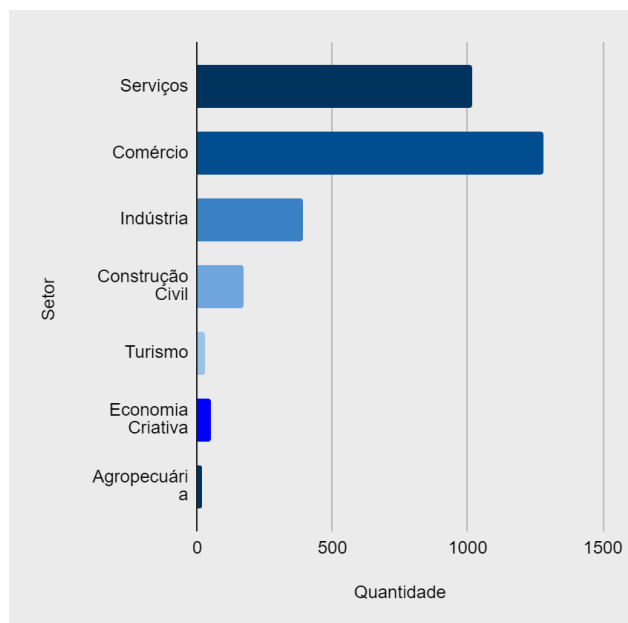
**Gráfico 33:** Índice de Desenvolvimento Humano Municipal para Educação (IDHM - Educação) - Escada



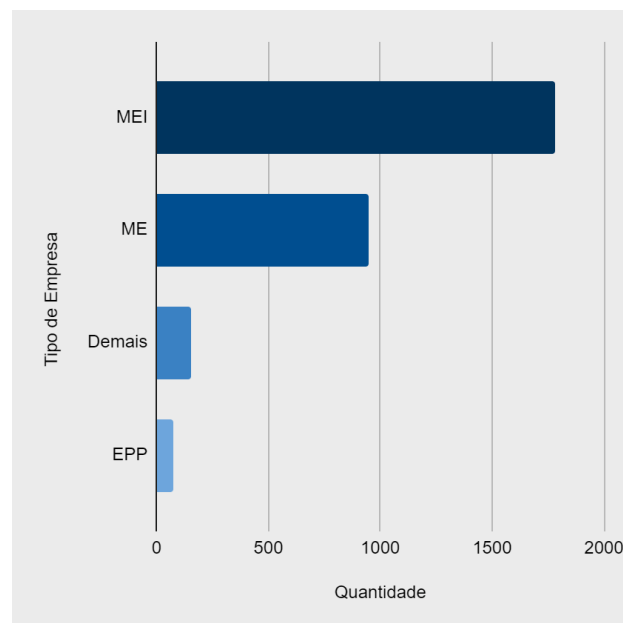
Fonte: Sidra IBGE (2020)

O IDHM Educação foi o indicador com maior destaque no município de Escada, com crescimento superior a 250%, semelhante ao de Ipojuca. O IDHM geral, apesar de não apresentar um crescimento tão grande quanto o recorte de Educação, teve grande evolução no período, quase dobrando entre 1991 e 2010.

Escada conta com 2.952 empresas segundo dados do DataSebrae de 2020, sendo 34% destas do setor de serviços, 43% do setor de comércio, 13% da indústria e 6% da Construção Civil. Quanto ao seu porte, pouco mais de 60% das empresas são classificadas como sendo de Microempreendedores Individuais (MEI), 32% como Microempresa (ME) e 2,5% como Empresas de Pequeno Porte. Os gráficos 34 e 35 abaixo mostram o número de empresas por setor e o número de empresas por porte.

**Gráfico 34: Empresas por Setor - Escada**

Fonte: DataSebrae (2020)

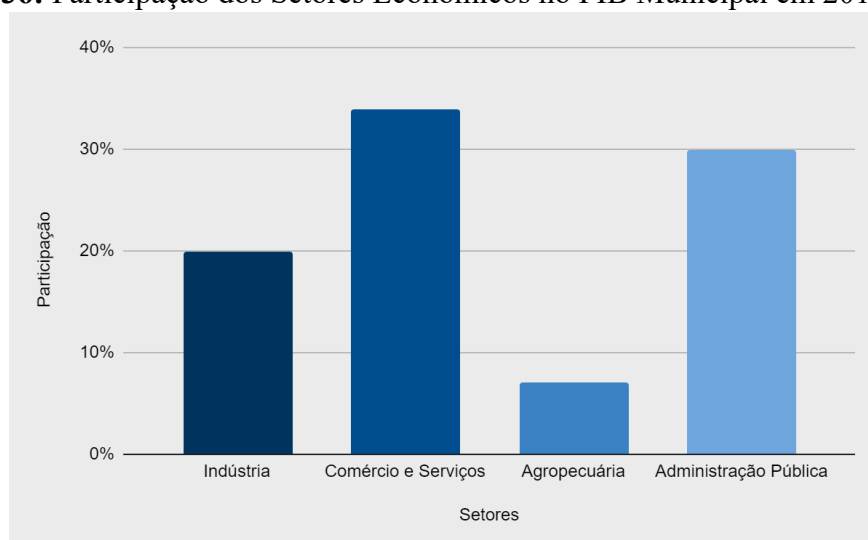
**Gráfico 35: Porte das Empresas - Escada**

Fonte: DataSebrae (2020)

O setor de comércio e serviços conta com aproximadamente 79% das empresas de Escada, um total de 2.294. No PIB Municipal a representatividade destes setores foi de 34% no ano de 2017, o equivalente a R\$ 320 milhões. A administração pública é o setor que tem a segunda maior representatividade do PIB de Escada, 30%, o que equivale a aproximadamente R\$ 286 milhões.

A indústria representa aproximadamente 13% das empresas, o equivalente a 389 e teve em 2017 participação de 20% no PIB Municipal, aproximadamente R\$ 193,4 milhões, segundo dados do DataSebrae. Sua participação se mantém estável ao longo dos anos, com seu pico tendo ocorrido em 2013, quando alcançou 22% do PIB ao somar quase R\$ 190 milhões.

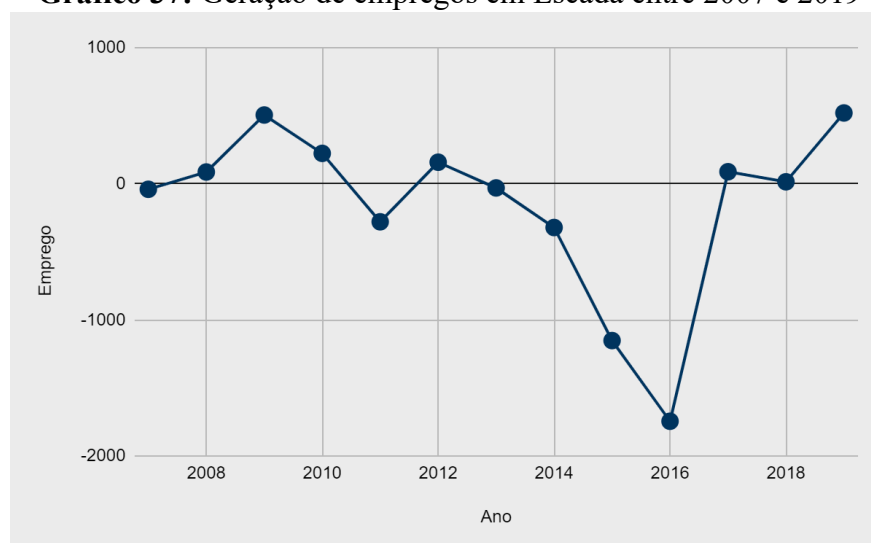
Em Escada, diferente dos outros municípios até aqui apresentados, a agropecuária possui participação mais expressiva, ainda que sua representatividade dentro do PIB seja menor que a dos outros setores. Com 7% em 2017, a agricultura foi responsável por valores de R\$ 66 milhões, tendo seu pico ocorrido no ano anterior, 2016, em que havia alcançado 9%, aproximadamente R\$ 81 milhões. O gráfico 36 abaixo mostra a participação dos setores no PIB Municipal:

**Gráfico 36:** Participação dos Setores Econômicos no PIB Municipal em 2017 - Escada

Fonte: DataSebrae (2020)

Diferente de Cabo de Santo Agostinho, Ipojuca e Jaboatão, o município de Escada voltou a criar emprego depois de quatro anos de sucessivas quedas entre 2013 e 2016. No triênio entre 2017 e 2019, o município criou 615 novas vagas, com destaque para 2019 em que foram criadas 521 destas.

Escada tem uma participação expressiva da Administração pública, que somada ao setor de comércio e serviços, representa aproximadamente 65% de seu PIB. A situação de Jaboatão também se repete em relação ao setor industrial, que ainda que uma participação importante, de 20%, os outros setores possuem forte representatividade, ocasionando uma queda menos brusca do emprego em relação àqueles que possuem maior dependência do Complexo Industrial de Suape.

**Gráfico 37:** Geração de empregos em Escada entre 2007 e 2019

Fonte: CAGED (2020)

#### 4.5 MORENO



**Figura 20:** Localização de Moreno

Fonte: CAGED (2020)

O nome do município de Moreno origina-se da história de dois irmãos portugueses, Baltazar e Gaspar Gonçalves Moreno. Após a guerra holandesa, o Engenho do Moreno foi vendido, sendo em 1850 adquirido pela família Souza Leão. Em 1884, a direção da Estrada de Ferro The Great Western of Brazil Railway pretendeu construir uma estação na ponta de cana do Engenho Moreno, mas a família não consentiu e o ponto escolhido foi no Engenho Catende (Moreno era um arraial de Catende). (GOVERNO DE PERNAMBUCO, 2006).

O Engenho Catende foi vendido em 1907 a uma empresa têxtil chamada Sociedade Algodoeira Belgo-Brasileira - SCBB. A empresa promovia iniciativas de bem-estar social, além de empregar praticamente toda a mão-de-obra que passou a ser atraída de diferentes locais. Também realizou o plantio de cerca de dois milhões de mudas de eucaliptos nas colinas, o que fez Moreno ser conhecido como “terra dos eucaliptos”. (GOVERNO DE PERNAMBUCO, 2006).

Na década de 1960 a SCBB diminuiu progressivamente suas atividades até fechar e ser vendida. No entanto, a derrocada da fábrica aconteceu num momento em que a localidade já havia adquirido a condição de município. (GOVERNO DE PERNAMBUCO, 2006).

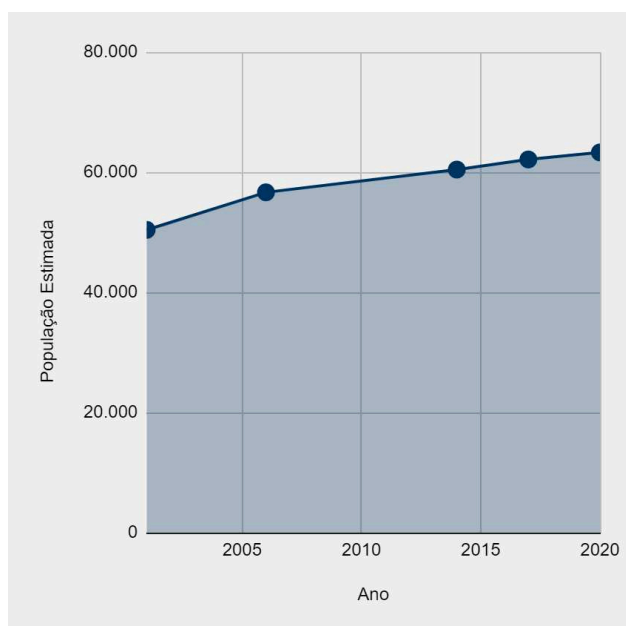
Moreno possui aproximadamente 63 mil habitantes segundo estimativas do IBGE para o ano de 2020, sendo considerado portanto um município de pequeno porte. Em 2001 o município contava com pouco mais de 50 mil habitantes, ultrapassando no ano de 2014 a faixa dos 60 mil pela primeira vez. Considerado o período entre 2001 e 2020, apresentou crescimento populacional de 25%.

Assim como ocorreu com Jaboatão dos Guararapes e Escada, o Produto Interno Bruto (PIB) de Moreno praticamente dobrou nas duas primeiras décadas do século XXI. Em 2002 os valores alcançaram a cifra de pouco mais de R\$ 378 milhões, apresentando em 2014 valores de R\$ 739 milhões.

Entre os anos de 2015 e 2016 o PIB Municipal diminuiu, recuperando-se em 2017, quando alcançou o valor de R\$ 741 milhões, levemente superior ao seu pico que havia sido em 2014. Tendo como base o PIB de 2017, representa aproximadamente 0,4% do PIB do Estado de Pernambuco. O crescimento do PIB de Moreno entre 2002 e 2017 foi de 96%.

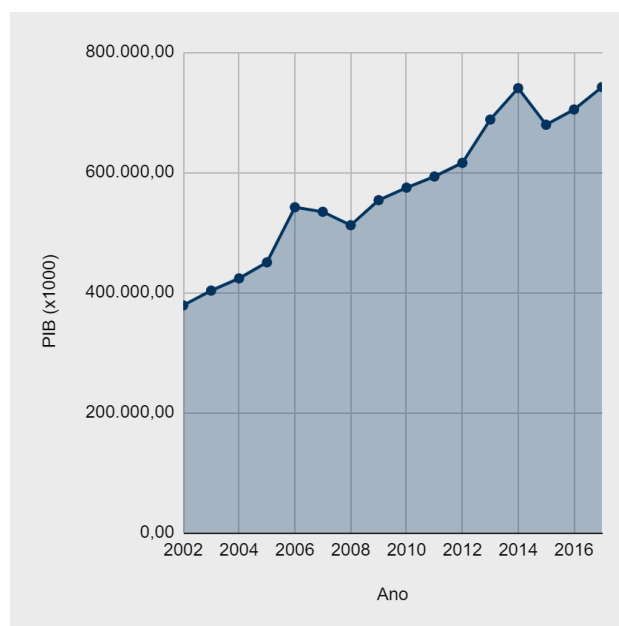
Os gráficos 38 e 39 abaixo apresentam a evolução do crescimento populacional e do PIB Municipal:

**Gráfico 38:** População estimada (IBGE) - Moreno



Fonte: Sidra IBGE (2020)

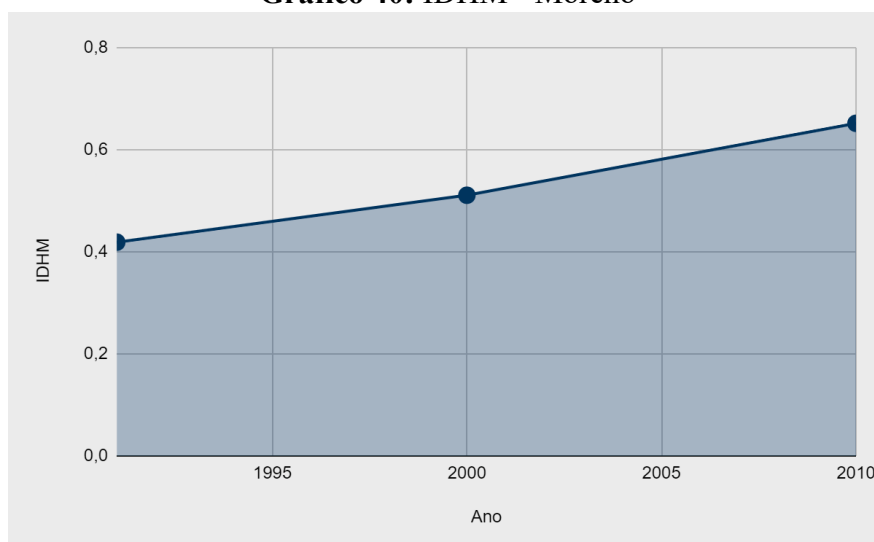
**Gráfico 39:** PIB Municipal (x1000) - Moreno



Fonte: Sidra IBGE (2020)

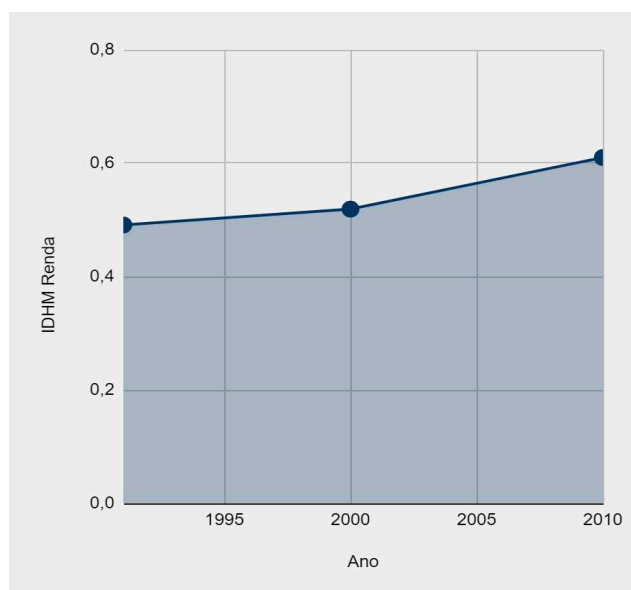
O crescimento da população e do PIB Municipal tiveram impacto em outros indicadores socioeconômicos do município para o período. Moreno apresentou melhoras no Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) de modo geral e também dentro das variáveis de Renda e Educação, segundo dados do IBGE.

Conforme dados apresentados no gráfico 40 a seguir, no ano de 1991, Moreno apresentava o IDHM de 0,419, passando para 0,511 nos anos 2000 e chegando a 0,652 em 2010. Se considerados o primeiro e o último ano da série, o crescimento para o índice foi de pouco mais de 55%.

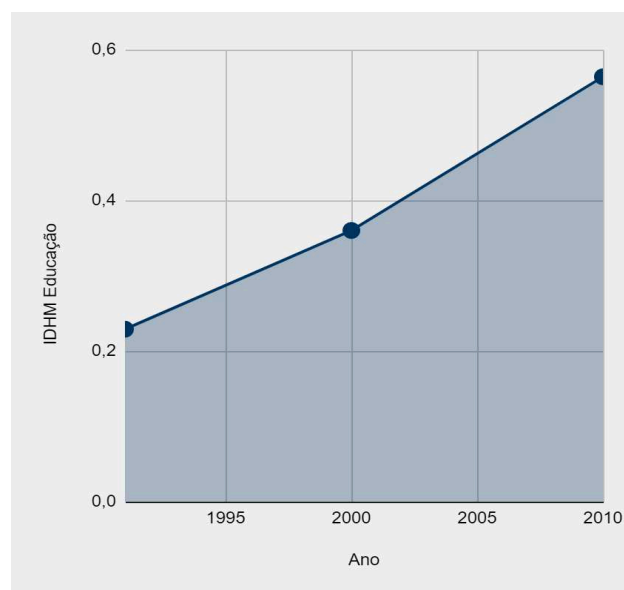
**Gráfico 40: IDHM - Moreno**

Fonte: Sidra IBGE (2020)

No recorte do IDHM para Renda, no ano de 1991, Moreno apresentava no índice o valor de 0,491, passando para 0,519 nos anos 2000 e chegando a 0,610 em 2010. Se considerados o primeiro e o último período, o crescimento foi de pouco mais de 24%. No IDHM Educação os resultados passaram de 0,229 em 1991 para 0,360 nos anos 2000, chegando a 0,564 em 2010. Crescimento de 146% de 1991 para 2010.

**Gráfico 41: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal para Renda (IDHM - Renda) - Moreno**

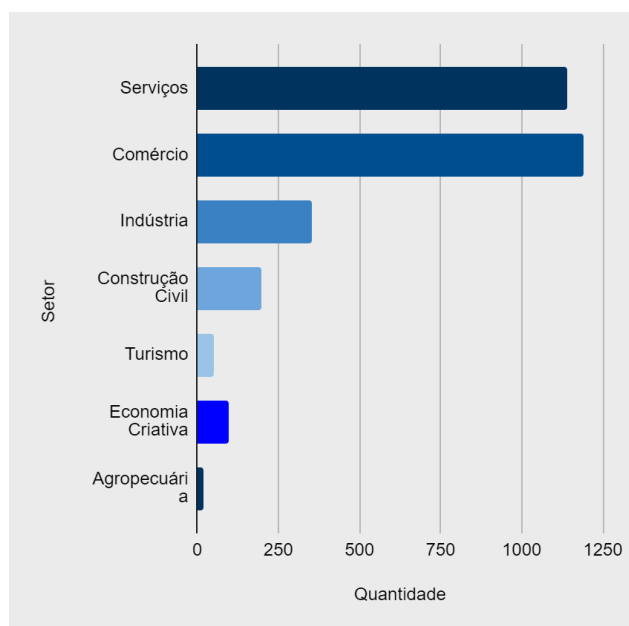
Fonte: Sidra IBGE (2020)

**Gráfico 42: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal para Educação (IDHM - Educação) - Moreno**

Fonte: Sidra IBGE (2020)

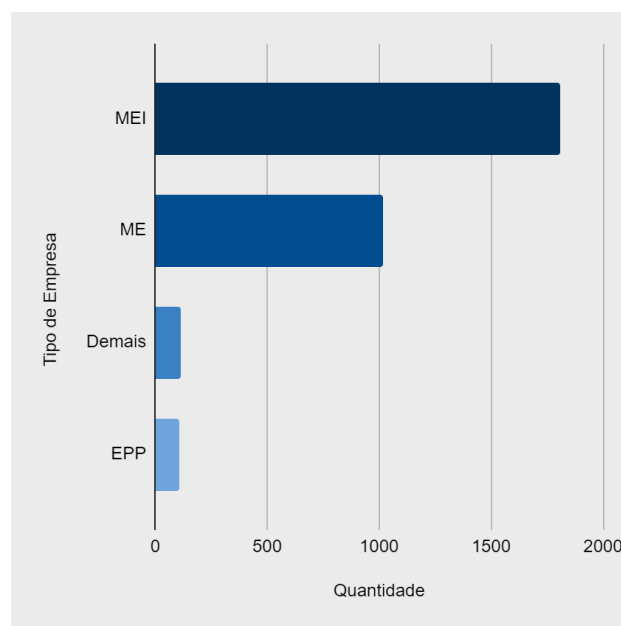
Moreno conta com 3.047 empresas, segundo dados do DataSebrae de 2020, sendo 37% destas do setor de serviços, 39% do setor de comércio, 12% da indústria e 6% da Construção Civil. Quanto ao seu porte, 59% das empresas são classificadas como sendo de Microempreendedores Individuais (MEI), 33% como Microempresa (ME) e 4% como Empresas de Pequeno Porte. Os gráficos 43 e 44 abaixo mostram o número de empresas por setor e o número de empresas por porte.

**Gráfico 43:** Empresas por Setor - Moreno



Fonte: DataSebrae (2020)

**Gráfico 44:** Porte das Empresas - Moreno



Fonte: DataSebrae (2020)

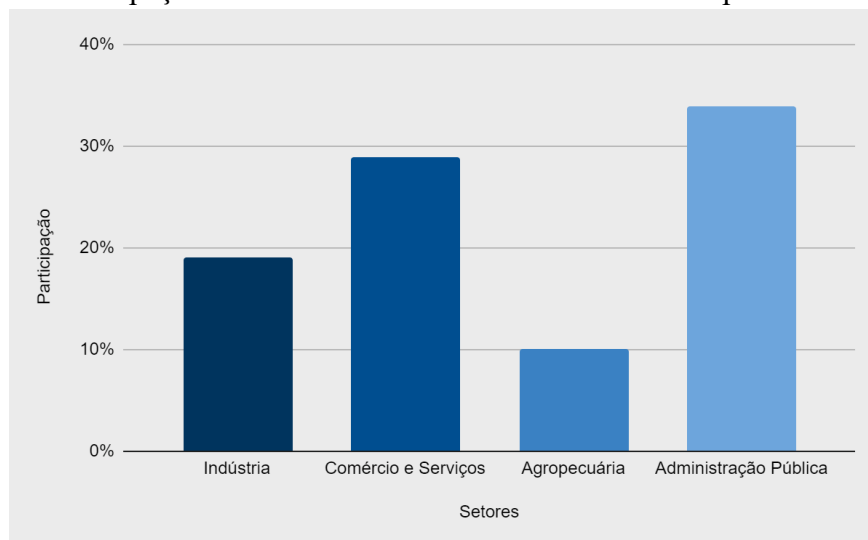
O setor de comércio e serviços conta com aproximadamente 76% das empresas de Escada, um total de 2.333. No PIB Municipal a representatividade destes setores foi de 29% no ano de 2017, o equivalente a R\$ 214,8 milhões. A administração pública, diferente de todos os municípios apresentados até aqui, é o setor que tem a maior representatividade do PIB de Moreno, 34%, o que equivale a aproximadamente R\$ 253 milhões em 2017.

A indústria representa 12% das empresas, o equivalente a 351 e teve em 2017 participação de 19% no PIB Municipal, aproximadamente R\$ 143,7 milhões, segundo dados do DataSebrae. Sua participação se mantém estável desde 2013 quando representava 16% do PIB Municipal e desde então cresceu 1% ao ano.

Assim como em Escada, no município de Moreno a agropecuária possui participação expressiva, ainda que sua representatividade dentro do PIB seja menor que a dos outros setores. Com 10% em 2017, o setor foi responsável por valores de R\$ 71,5 milhões, tendo seu

pico ocorrido no ano de 2011, em que havia alcançado 15%, aproximadamente R\$ 91 milhões. O gráfico 45 abaixo mostra a participação dos setores no PIB Municipal:

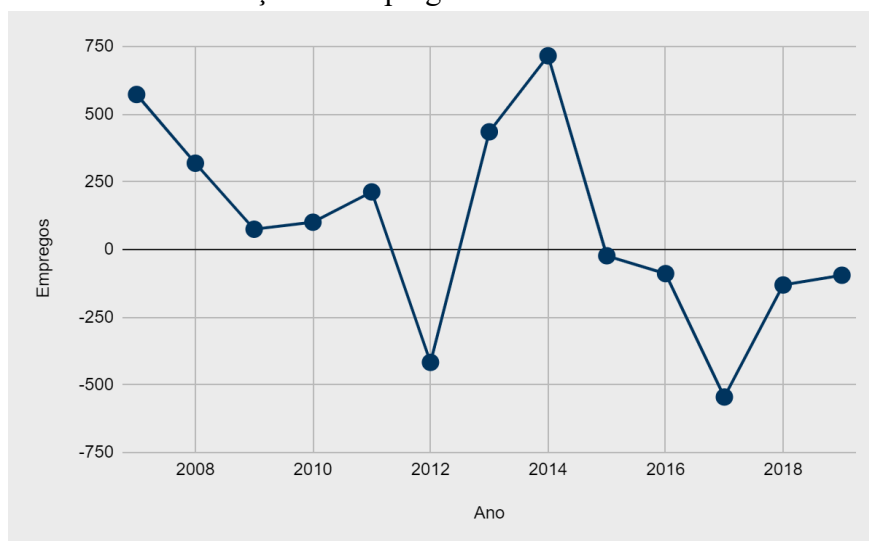
**Gráfico 45:** Participação dos Setores Econômicos no PIB Municipal em 2017 - Moreno



Fonte: DataSebrae (2020)

Apesar de ser um município com expressiva participação da Administração Pública em seu PIB, Moreno vem perdendo empregos desde 2015, segundo dados do CAGED. A maior perda ocorreu no ano de 2017, com menos 545 vagas.

**Gráfico 46:** Geração de empregos em Moreno entre 2007 e 2019



Fonte: CAGED (2020)



#### 4.6 SIRINHAÉM



**Figura 21:** Localização de Sirinhaém

Fonte: CAGED (2020)

A região onde atualmente se encontra o Município do Sirinhaém foi inicialmente habitada pelos índios Tupis, que se concentravam majoritariamente na faixa litorânea. O nome Sirinhaém é uma denominação Tupi para o rio que atravessa a cidade. Desde os primórdios da colonização portuguesa, Sirinhaém tornou-se importante pólo de produção canavieira e de tráfico de escravos oriundos dos países da costa oeste africana. O tráfico e o comércio escravista alavancaram a produção canavieira que, até os dias atuais é a principal atividade econômica do Município. (PROJETO ORLA, 2004).

O povoamento de Sirinhaém iniciou-se em 1621 quando aí foi erguida a Capela de São Roque. Ainda neste ano virou uma freguesia e, em 1627 passou a categoria de vila. Em 1892, a lei nº 52 elevou Sirinhaém à categoria de município, sendo desmembrada de Rio Formoso e da freguesia de Água Preta. Limita-se ao Norte com os municípios de Ipojuca e Escada, à Oeste com o município de Ribeirão, ao Sul com o município de Rio Formoso e ao Leste com o Oceano Atlântico. (PROJETO ORLA, 2004).

Sirinhaém possui aproximadamente 46 mil habitantes segundo estimativas do IBGE para o ano de 2020, sendo considerado um município de pequeno porte. Em 2001 o município contava com quase 33 mil habitantes, ultrapassando no ano de 2011 a faixa dos 40 mil pela primeira vez. Considerado o período entre 2001 e 2020, apresentou crescimento populacional de 41%.

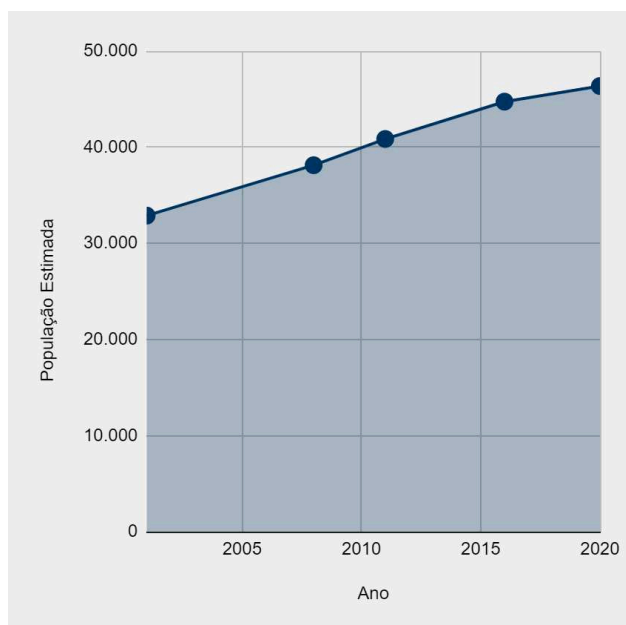
O Produto Interno Bruto (PIB) de Sirinhaém dobrou nas duas primeiras décadas do século XXI. Em 2002 os valores alcançaram a cifra de pouco mais de R\$ 260 milhões, apresentando em 2014 valores de R\$ 642 milhões e depois encolhendo nos anos seguintes.

O PIB de Sirinhaém apresentou queda de 6% em 2015 e então leve crescimento de 3% em 2016, entretanto, a recuperação não se manteve no ano seguinte. Em 2017 o PIB Municipal apresentou queda de quase 17%, com valores de R\$ 524 milhões. Tendo como base o PIB de

2017, representa aproximadamente 0,25% do PIB do Estado de Pernambuco. O crescimento do PIB de Sirinhaém entre 2002 e 2017 foi de 101%.

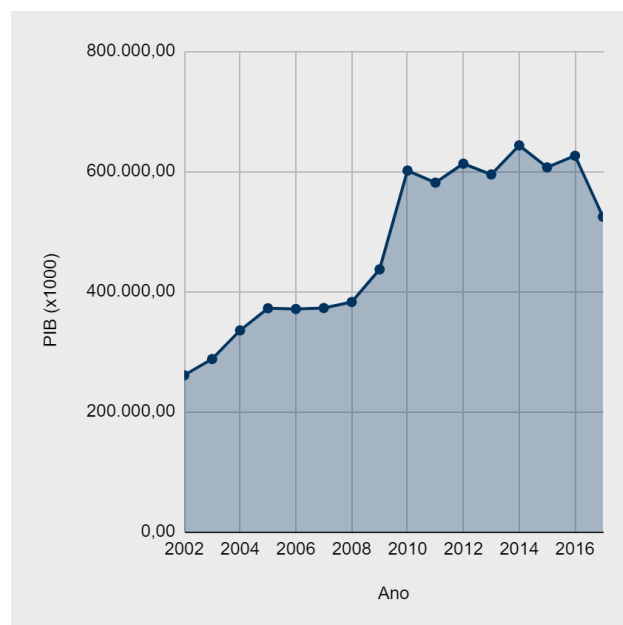
Os gráficos 47 e 48 abaixo apresentam a evolução do crescimento populacional e do PIB Municipal:

**Gráfico 47:** População estimada (IBGE) - Sirinhaém



Fonte: Sidra IBGE (2020)

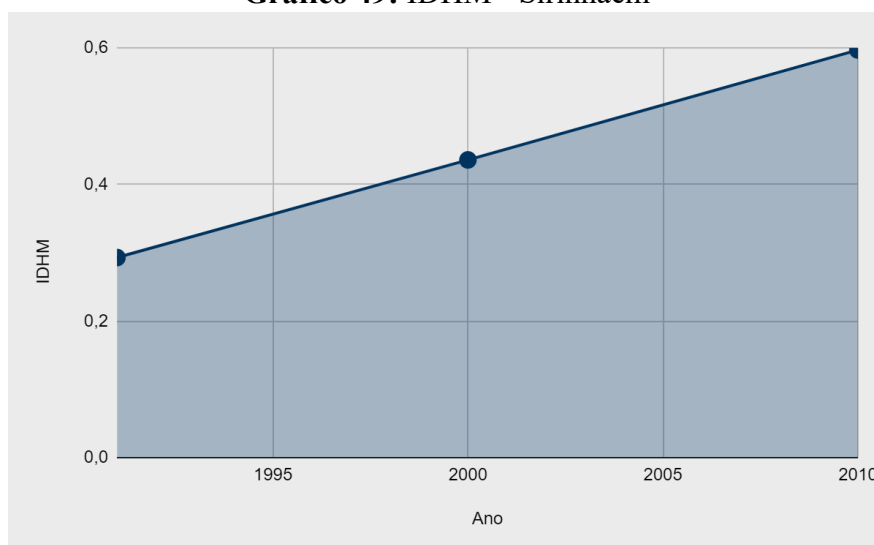
**Gráfico 48:** PIB Municipal (x1000) - Sirinhaém



Fonte: Sidra IBGE (2020)

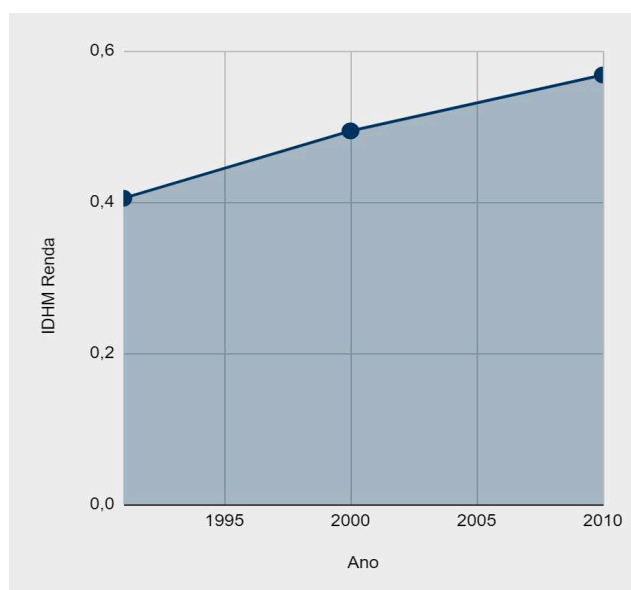
O crescimento da população e do PIB Municipal tiveram impacto em outros indicadores socioeconômicos do município para o período. Sirinhaém apresentou melhoras no Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) de modo geral e também dentro das variáveis de Renda e Educação segundo dados do IBGE.

Conforme dados apresentados no gráfico 49 a seguir, no ano de 1991, Sirinhaém apresentava o IDHM de 0,293, passando para 0,436 nos anos 2000 e chegando a 0,597 em 2010. Se considerados o primeiro e o último ano da série, o crescimento para o índice foi de pouco mais de 103%.

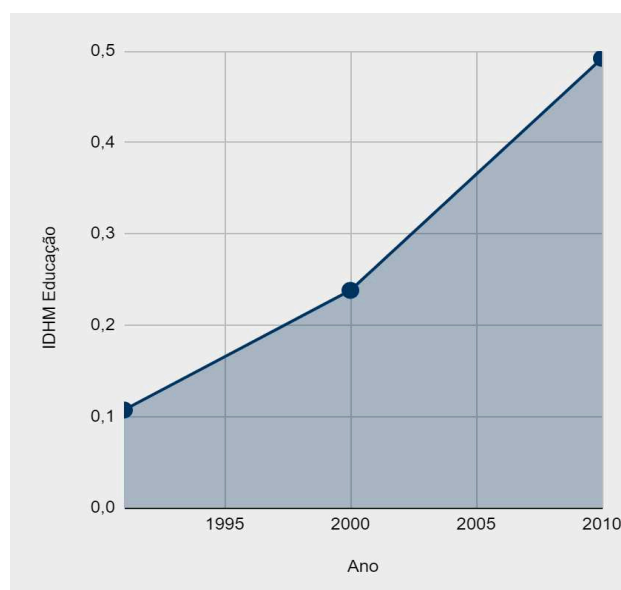
**Gráfico 49: IDHM - Sirinhaém**

Fonte: Sidra IBGE (2020)

O IDHM para Renda, no ano de 1991, Sirinhaém apresentava no índice o valor de 0,405, passando para 0,494 nos anos 2000 e chegando a 0,568 em 2010. Se considerados o primeiro e o último período, o crescimento foi de pouco mais de 40%. No IDHM Educação os resultados passaram de 0,107 em 1991 para 0,238 nos anos 2000, chegando a 0,492 em 2010. Crescimento de 359% de 1991 para 2010.

**Gráfico 50: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal para Renda (IDHM - Renda) - Sirinhaém**

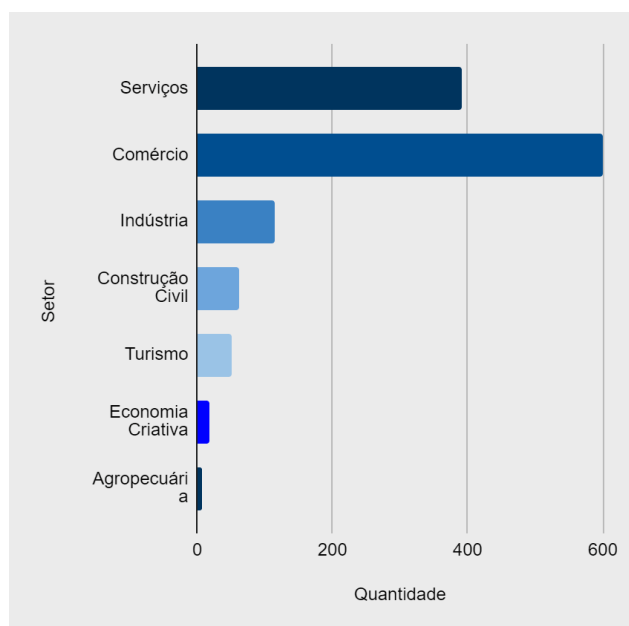
Fonte: Sidra IBGE (2020)

**Gráfico 51: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal para Educação (IDHM - Educação) - Sirinhaém**

Fonte: Sidra IBGE (2020)

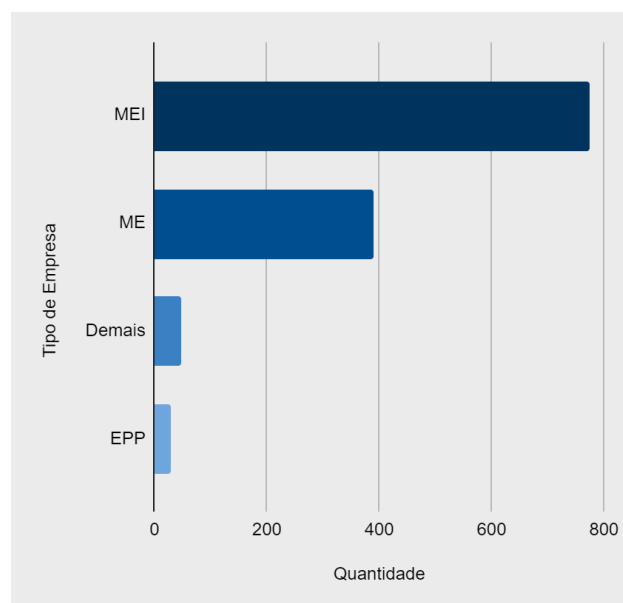
Sirinhaém conta com 1.243 empresas, segundo dados do DataSebrae de 2020, sendo 31% destas do setor de serviços, 48% do setor de comércio, 9% da indústria e 5% da Construção Civil. Quanto ao seu porte, 62% das empresas são classificadas como sendo de Microempreendedores Individuais (MEI), 31% como Microempresa (ME) e 2,4% como Empresas de Pequeno Porte. Os gráficos 52 e 53 abaixo mostram o número de empresas por setor e o número de empresas por porte.

**Gráfico 52:** Empresas por Setor - Sirinhaém



Fonte: DataSebrae (2020)

**Gráfico 53:** Porte das Empresas - Sirinhaém



Fonte: DataSebrae (2020)

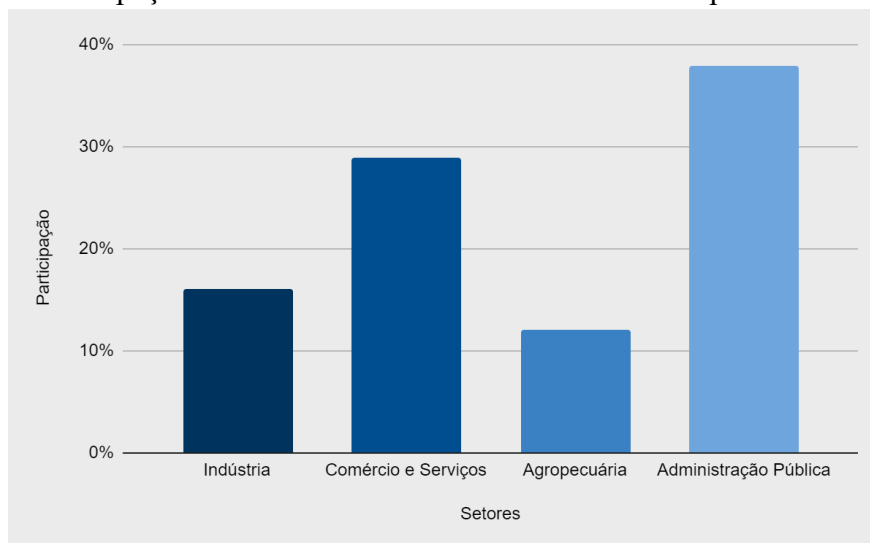
O setor de comércio e serviços conta com aproximadamente 80% das empresas de Sirinhaém, um total de 990. No PIB Municipal a representatividade destes setores foi de 29% no ano de 2017, o equivalente a R\$ 149,7 milhões. A administração pública é o setor que tem a maior representatividade do PIB de Sirinhaém, 38%, o que foi equivalente a R\$ 196,6 milhões em 2017.

A indústria representa 9% das empresas, o equivalente a 114 e teve em 2017 participação de 16% no PIB Municipal, aproximadamente R\$ 82 milhões, segundo dados do DataSebrae. Sua participação vem caindo nos últimos anos, tendo sido o ano de 2015 o que obteve o maior percentual do setor no PIB, 24%.

No município de Sirinhaém a agropecuária possui participação expressiva, ainda que sua representatividade dentro do PIB tenha caído pela metade desde 2010. Com 12% em 2017, o setor foi responsável por valores de R\$ 63,3 milhões, tendo seu pico ocorrido no ano

de 2010, em que tinha participação de 24%, aproximadamente R\$ 143 milhões. O gráfico 54 abaixo mostra a participação dos setores no PIB Municipal:

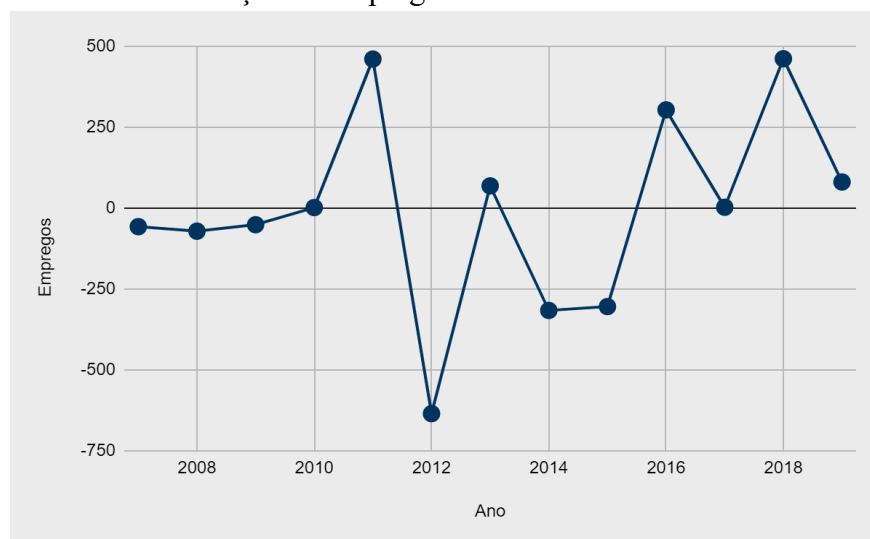
**Gráfico 54:** Participação dos Setores Econômicos no PIB Municipal em 2017 - Sirinhaém



Fonte: DataSebrae (2020)

Apesar de ser um município das quedas expressivas em seu PIB, Sirinhaém tem gerado empregos desde 2016, segundo dados do CAGED. Apenas no ano de 2018 o município gerou 462 novas vagas.

**Gráfico 55:** Geração de empregos em Sirinhaém entre 2007 e 2019



Fonte: CAGED (2020)

## 4.7 RIBEIRÃO



**Figura 22:** Localização de Ribeirão

Fonte: CAGED (2020)

Segundo a tradição local, Ribeirão teve origem no século XVIII, em um aglomerado de casas populares, construídas em torno de uma capela sob a invocação de Sant'Ana. Daí apareceu o engenho Ribeirão, mais tarde a Usina Pinto, depois Usina Ribeirão, o que muito contribuiu para o desenvolvimento do povoado. O seu progresso foi grandemente acelerado com a inauguração, em 25 de março de 1862, da estação da Estrada de Ferro do rio São Francisco. (GOVERNO DE PERNAMBUCO, 2006).

O distrito de Ribeirão, então pertencente ao município de Gameleira, foi criado por Lei Municipal de 19 de agosto de 1895 e a sua sede foi elevada à categoria de vila pela Lei Estadual nº 991, de 1º de julho de 1909. Em 1910 foi construído um ramal ferroviário, partindo de Ribeirão para Barreiros, e outro para Cortês, o que muito favoreceu o desenvolvimento local. (GOVERNO DE PERNAMBUCO, 2006).

A Lei Estadual nº 1.931, de 11 de setembro de 1928, criou o município de Ribeirão, desmembrado de Gameleira, e elevou a sua sede à categoria de cidade. O topônimo Ribeirão é originário de um ribeiro, tributário do rio Amaraji, que banha a cidade pelo lado leste. (GOVERNO DE PERNAMBUCO, 2006).

Ribeirão possui aproximadamente 48 mil habitantes segundo estimativas do IBGE para o ano de 2020, sendo considerado um município de pequeno porte. Em 2001 o município contava com 41 mil habitantes, ultrapassando no ano de 2013 a faixa dos 45 mil pela primeira vez. Considerado o período entre 2001 e 2020, apresentou crescimento populacional de 14%.

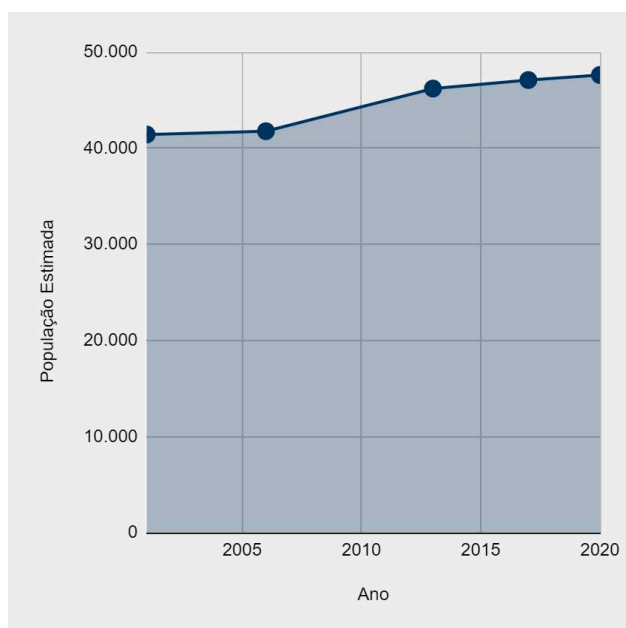
O Produto Interno Bruto (PIB) de Ribeirão apresentou grande crescimento nas duas primeiras décadas do século XXI. Em 2002 os valores alcançaram a cifra de pouco mais de R\$ 250 milhões, apresentando em 2014 valores de R\$ 493 milhões e depois encolhendo nos anos seguintes.

O PIB de Ribeirão apresentou queda de quase 11% em 2015 e então pequeno crescimento de 1% em 2016, entretanto, a recuperação não se manteve no ano seguinte. Em

2017 o PIB Municipal apresentou queda de 8%, com valores de R\$ 421 milhões. Tendo como base o PIB de 2017, representou aproximadamente 0,21% do PIB do Estado de Pernambuco. O crescimento do PIB de Ribeirão entre 2002 e 2017 foi de 67%.

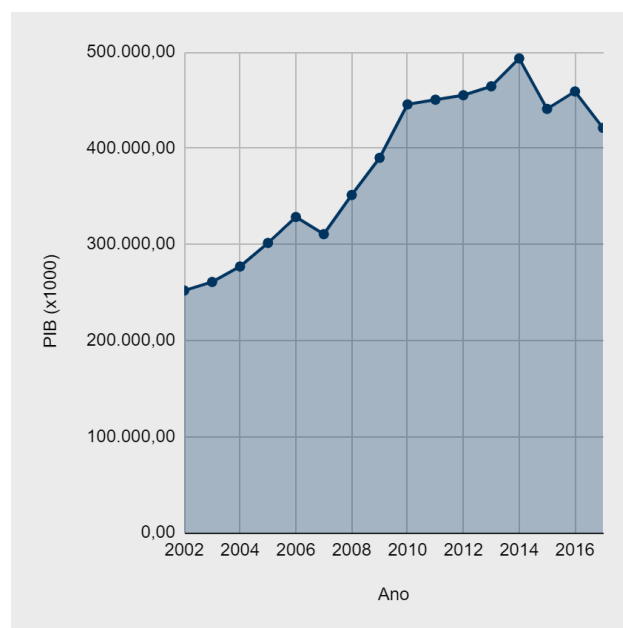
Os gráficos 56 e 57 abaixo apresentam a evolução do crescimento populacional e do PIB Municipal:

**Gráfico 56:** População estimada (IBGE) - Ribeirão



Fonte: Sidra IBGE (2020)

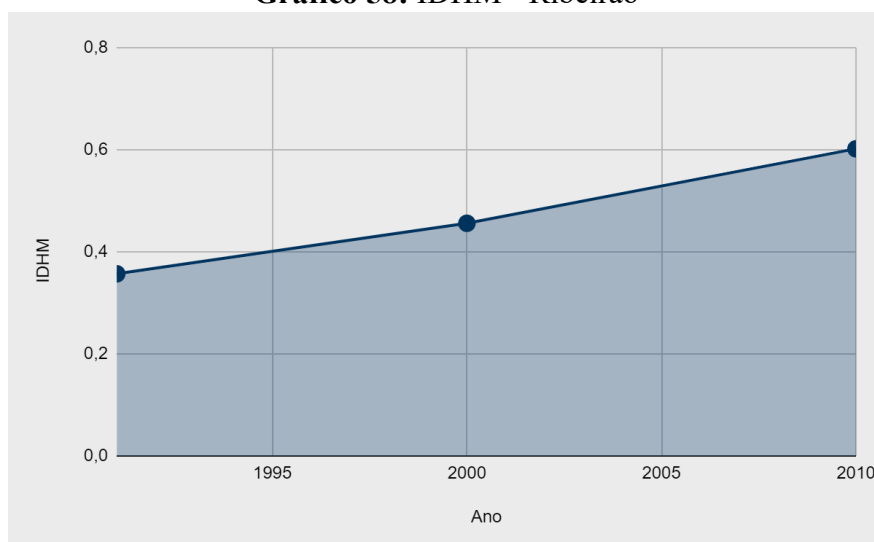
**Gráfico 57:** PIB Municipal (x1000) - Ribeirão



Fonte: Sidra IBGE (2020)

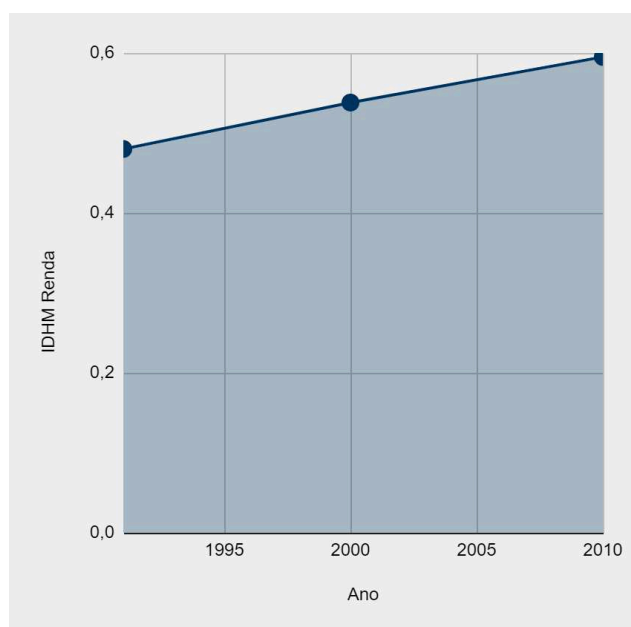
O crescimento do PIB Municipal teve impacto em outros indicadores socioeconômicos do município para o período. Ribeirão apresentou melhoras no Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) de modo geral e também dentro das variáveis de Renda e Educação segundo dados do IBGE.

Conforme dados apresentados no gráfico 58 a seguir, no ano de 1991, Ribeirão apresentava o IDHM de 0,357, passando para 0,456 nos anos 2000 e chegando a 0,602 em 2010. Se considerados o primeiro e o último ano da série, o crescimento para o índice foi de pouco mais de 68%.

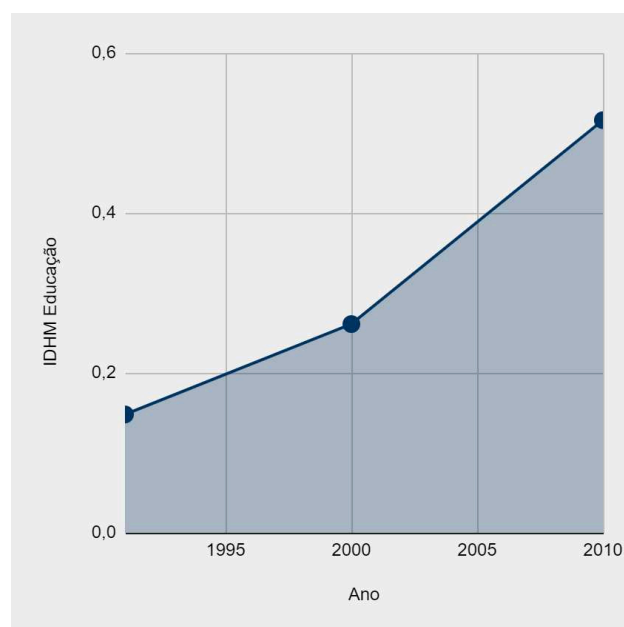
**Gráfico 58: IDHM - Ribeirão**

Fonte: Sidra IBGE (2020)

O IDHM para Renda, no ano de 1991, Ribeirão apresentava no índice o valor de 0,480, passando para 0,538 nos anos 2000 e chegando a 0,595 em 2010. Se considerados o primeiro e o último período, o crescimento foi de pouco mais de 23%. No IDHM Educação os resultados passaram de 0,148 em 1991 para 0,261 nos anos 2000, chegando a 0,516 em 2010. Crescimento de 248% de 1991 para 2010.

**Gráfico 59: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal para Renda (IDHM - Renda) - Ribeirão**

Fonte: Sidra IBGE (2020)

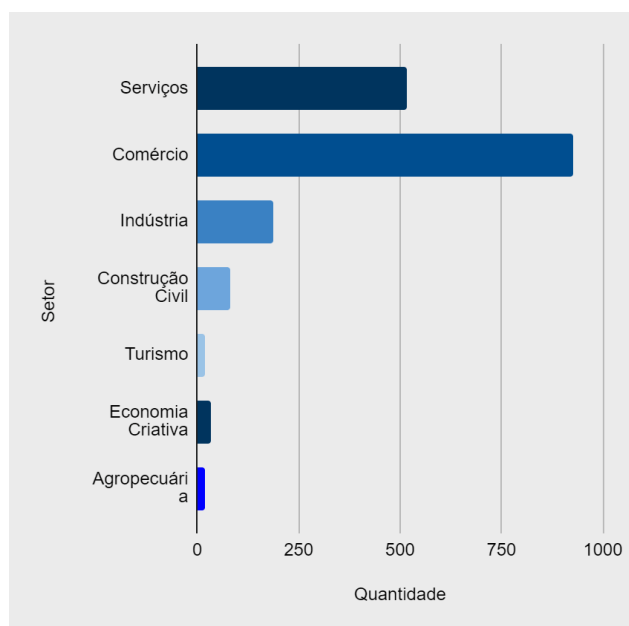
**Gráfico 60: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal para Educação (IDHM - Educação) - Ribeirão**

Fonte: Sidra IBGE (2020)



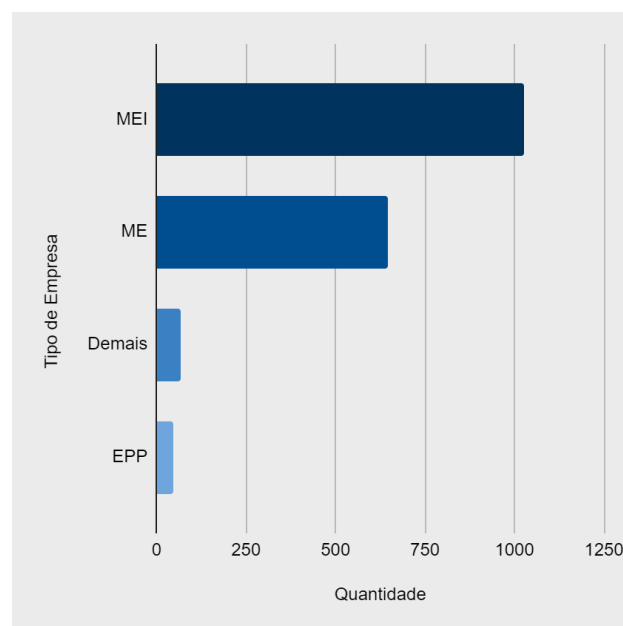
Ribeirão conta com 1.785 empresas segundo dados do DataSebrae de 2020, sendo 29% destas do setor de serviços, 52% do setor de comércio, 10,5% da indústria e 4,5% da Construção Civil. Quanto ao seu porte, 57% das empresas são classificadas como sendo de Microempreendedores Individuais (MEI), 36% como Microempresa (ME) e 2,6% como Empresas de Pequeno Porte. Os gráficos 61 e 62 abaixo mostram o número de empresas por setor e o número de empresas por porte.

**Gráfico 61:** Empresas por Setor - Ribeirão



Fonte: DataSebrae (2020)

**Gráfico 62:** Porte das Empresas - Ribeirão



Fonte: DataSebrae (2020)

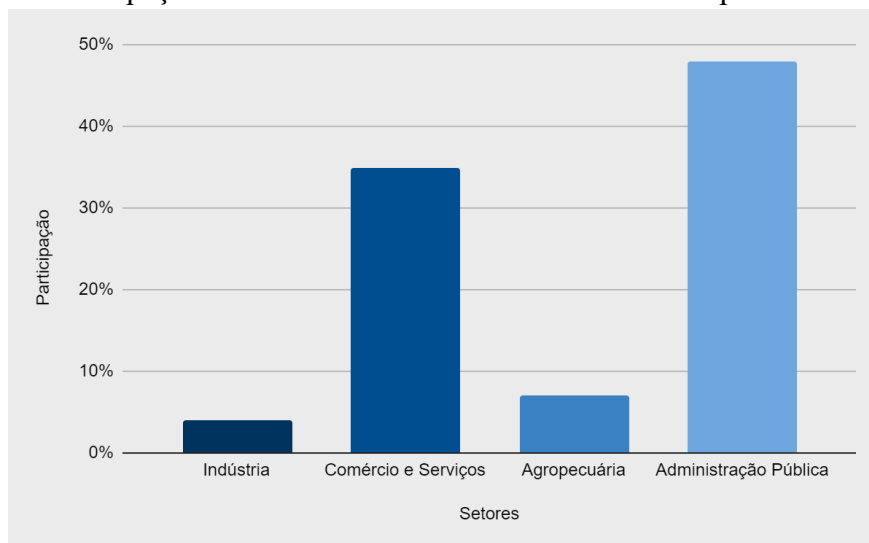
O setor de comércio e serviços conta com aproximadamente 81% das empresas de Ribeirão, um total de 1.446. No PIB Municipal a representatividade destes setores foi de 35% no ano de 2017, o equivalente a R\$ 145,3 milhões. A administração pública é o setor que tem a maior representatividade do PIB de Ribeirão, 48%, o que foi equivalente a quase R\$ 204 milhões em 2017.

A indústria representa 10,5% das empresas, o equivalente a 187 e teve em 2017 participação de 4% no PIB Municipal, aproximadamente R\$ 18 milhões, segundo dados do DataSebrae. Sua participação vem caindo nos últimos anos, tendo sido o ano de 2010 o que obteve o maior percentual do setor no PIB, 14%.

No município de Sirinhaém a agricultura possui participação expressiva, ainda que sua representatividade dentro do PIB tenha caído quase pela metade desde 2010. Com 7% em 2017, o setor foi responsável por valores de quase R\$ 31 milhões, tendo seu pico ocorrido no

ano de 2010 e em 2016, quando sua participação foi de 13% em ambos os anos. O gráfico 63 abaixo mostra a participação dos setores no PIB Municipal:

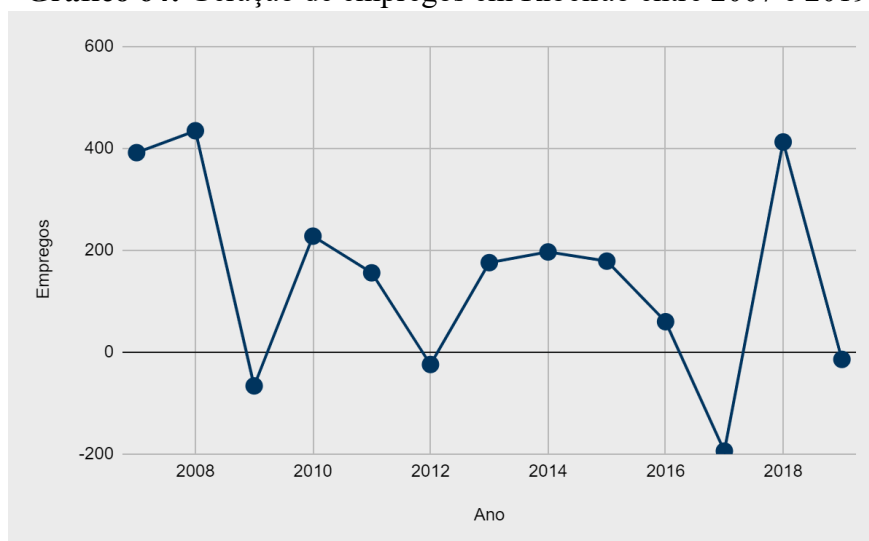
**Gráfico 63:** Participação dos Setores Econômicos no PIB Municipal em 2017 - Ribeirão



Fonte: DataSebrae (2020)

Apesar de ser um município com quedas expressivas em seu PIB, Ribeirão tem gerado empregos na maioria dos anos entre 2007 e 2019, com quedas pontuais tendo ocorrido, mas sem manter-se no ano seguinte, segundo dados do CAGED. A maior perda ocorreu em 2017, com menos 194 novas vagas.

**Gráfico 64:** Geração de empregos em Ribeirão entre 2007 e 2019



Fonte: CAGED (2020)

#### 4.8 RIO FORMOSO



**Figura 23:** Localização de Rio Formoso

Fonte: CAGED (2020)

Inicialmente abrangido pelo distrito do Cabo de Santo Agostinho, comarca de Santo Antônio do Recife, Rio Formoso já era termo da vila de Sirinhaém em 07 de novembro de 1789. Em 20 de maio de 1833 foi criada a comarca do Rio Formoso, desmembrada da capital pernambucana, por Resolução do Conselho do Governo de Pernambuco. A nova comarca ficou compreendendo os termos das vilas do Rio Formoso e de Sirinhaém. (GOVERNO DE PERNAMBUCO, 2006).

O município de Rio Formoso foi constituído no dia 31 de dezembro de 1892, o rio que deu origem ao nome do município era chamado de *Iobugussu* (grande rio verde) pelos índios tupis. Em 1933 o município é constituído de quatro distritos: Rio Formoso, Cucaú, Santo André e Tamandaré, e em posterior divisão territorial datada de 15 de julho de 1999 o município aparece com dois distritos: Rio Formoso e Cocaú, assim permanecendo em divisão de 2005. (GOVERNO DE PERNAMBUCO, 2006).

Rio Formoso possui aproximadamente 24 mil habitantes segundo estimativas do IBGE para o ano de 2020, sendo considerado um município de pequeno porte. Em 2001 o município contava com quase 21 mil habitantes, ultrapassando no ano de 2014 a faixa dos 23 mil pela primeira vez. Considerado o período entre 2001 e 2020, apresentou crescimento populacional de 12%.

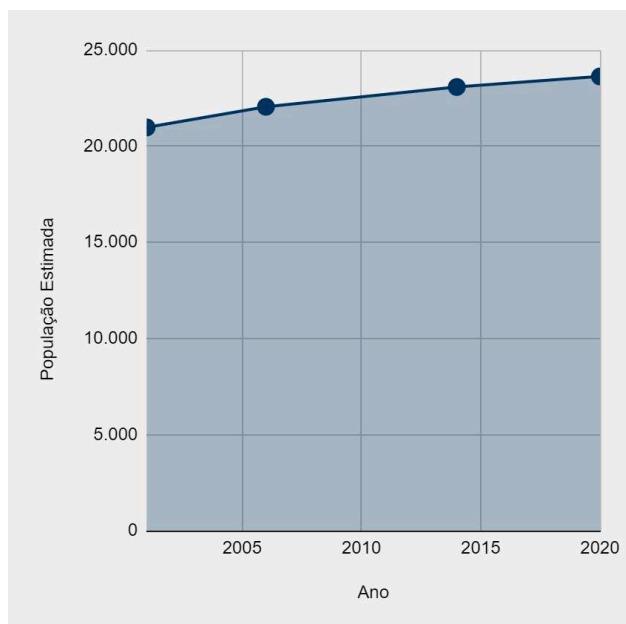
O Produto Interno Bruto (PIB) de Rio Formoso permaneceu praticamente estável nas duas primeiras décadas do século XXI. Em 2002 os valores alcançaram a cifra de pouco mais de R\$ 262 milhões, com seu pico tendo ocorrido em 2012 com valores de R\$ 339 milhões e depois encolhendo nos anos seguintes.

O PIB de Rio Formoso apresentou queda de quase 11% em 2013, com os anos seguintes tendo crescimentos abaixo de 1% e queda novamente. Em 2017 o PIB Municipal apresentou queda de quase 8%, com valores de R\$ 282 milhões. Tendo como base o PIB de

2017, representa aproximadamente 0,14% do PIB do Estado de Pernambuco. O crescimento do PIB de Rio Formoso entre 2002 e 2017 foi de aproximadamente 8%.

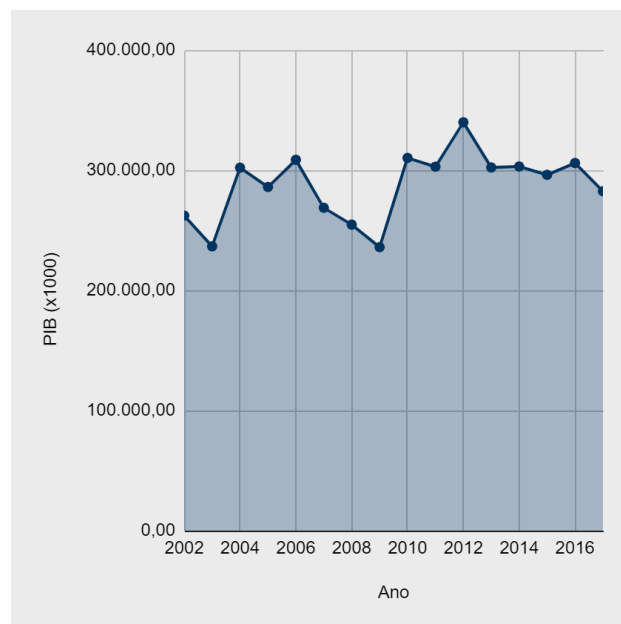
Os gráficos 65 e 66 abaixo apresentam a evolução do crescimento populacional e do PIB Municipal:

**Gráfico 65:** População estimada (IBGE) - Rio Formoso



Fonte: Sidra IBGE (2020)

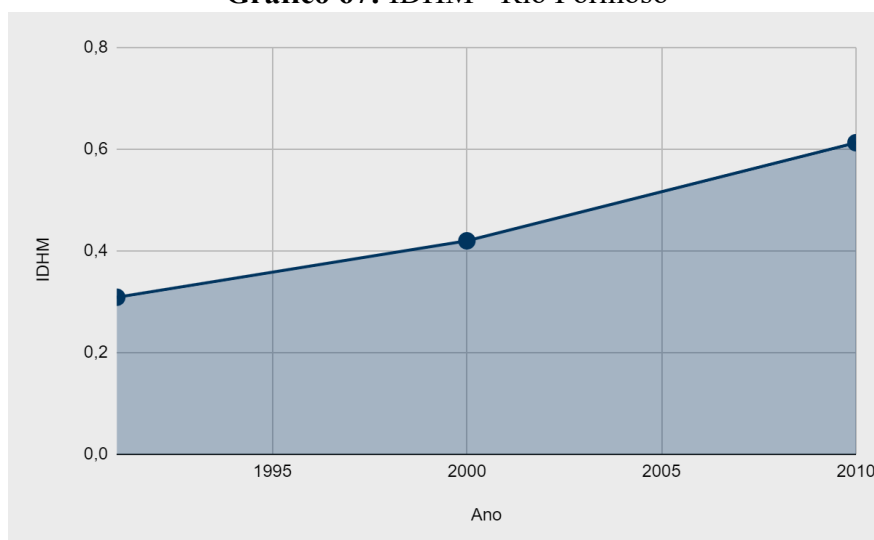
**Gráfico 66:** PIB Municipal (x1000) - Rio Formoso



Fonte: Sidra IBGE (2020)

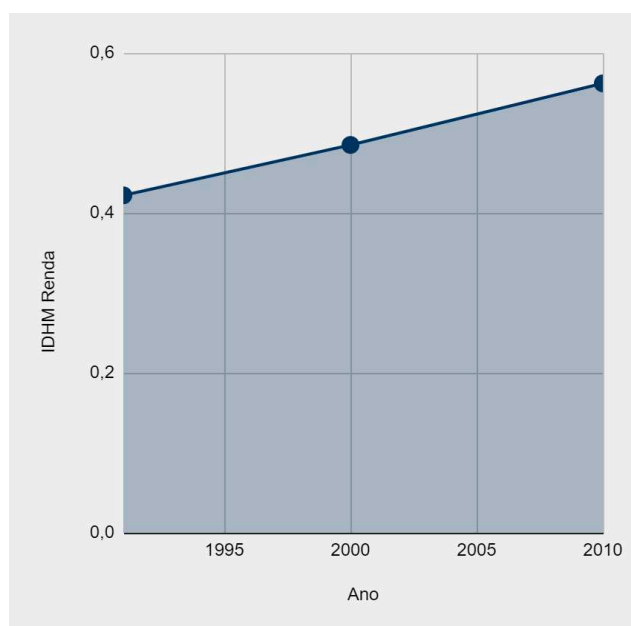
O crescimento do PIB Municipal teve impacto em outros indicadores socioeconômicos do município para o período. Rio Formoso apresentou melhoras no Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) de modo geral e também dentro das variáveis de Renda e Educação segundo dados do IBGE.

Conforme dados apresentados no gráfico 67 a seguir, no ano de 1991, Rio Formoso apresentava o IDHM de 0,309, passando para 0,420 nos anos 2000 e chegando a 0,613 em 2010. Se considerados o primeiro e o último ano da série, o crescimento para o índice foi de pouco mais de 98%.

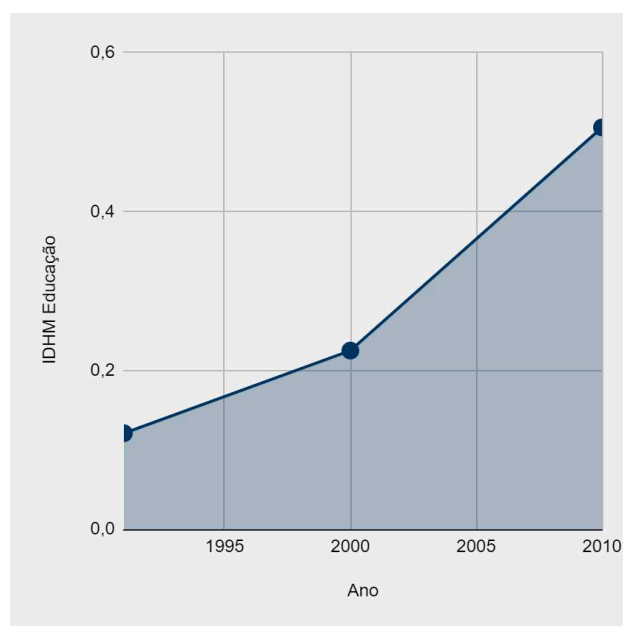
**Gráfico 67: IDHM - Rio Formoso**

Fonte: Sidra IBGE (2020)

O IDHM para Renda, no ano de 1991, Rio Formoso apresentava no índice o valor de 0,422, passando para 0,485 nos anos 2000 e chegando a 0,562 em 2010. Se considerados o primeiro e o último período, o crescimento foi de pouco mais de 33%. No IDHM Educação os resultados passaram de 0,121 em 1991 para 0,225 nos anos 2000, chegando a 0,506 em 2010. Crescimento de 318% de 1991 para 2010.

**Gráfico 68: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal para Renda (IDHM - Renda) - Rio Formoso**

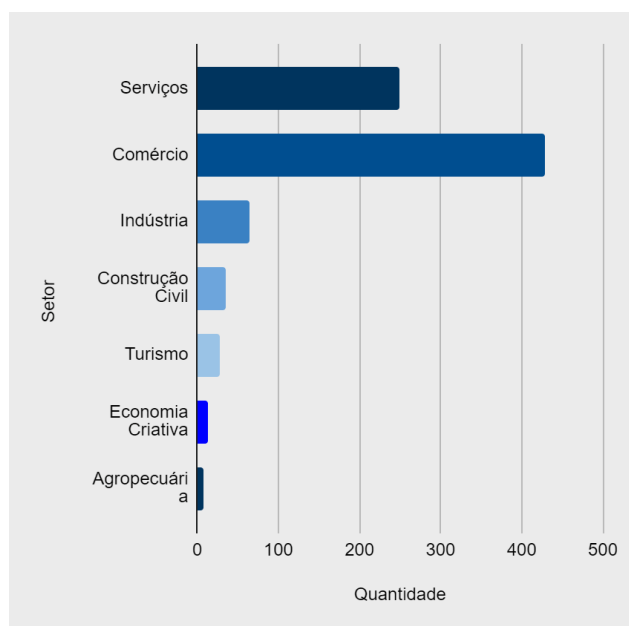
Fonte: Sidra IBGE (2020)

**Gráfico 69: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal para Educação (IDHM - Educação) - Rio Formoso**

Fonte: Sidra IBGE (2020)

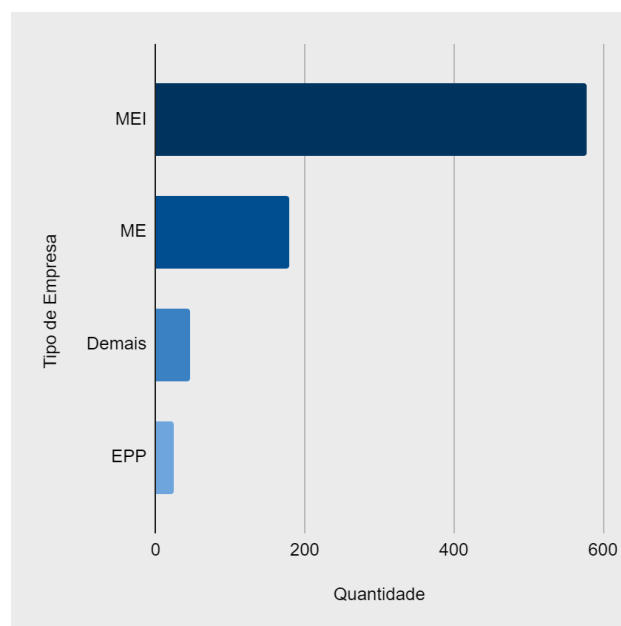
Rio Formoso conta com 827 empresas, segundo dados do DataSebrae de 2020, sendo 30% destas do setor de serviços, 52% do setor de comércio, 8% da indústria e 4,5% da Construção Civil. Quanto ao seu porte, 70% das empresas são classificadas como sendo de Microempreendedores Individuais (MEI), 22% como Microempresa (ME) e 3% como Empresas de Pequeno Porte. Os gráficos 70 e 71 abaixo mostram o número de empresas por setor e o número de empresas por porte.

**Gráfico 70:** Empresas por Setor - Rio Formoso



Fonte: DataSebrae (2020)

**Gráfico 71:** Porte das Empresas - Rio Formoso

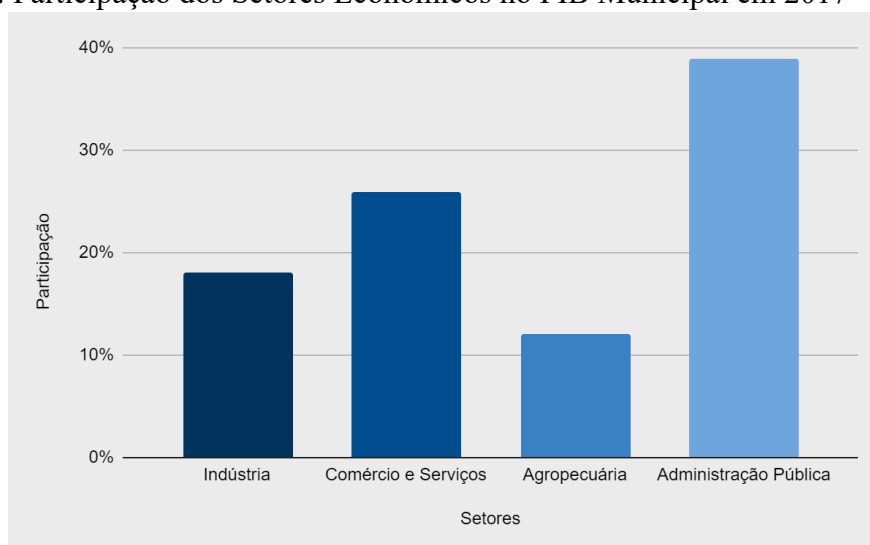


Fonte: DataSebrae (2020)

O setor de comércio e serviços conta com aproximadamente 82% das empresas de Rio Formoso, um total de 679. No PIB Municipal a representatividade destes setores foi de 26% no ano de 2017, o equivalente a R\$ 73,3 milhões. A administração pública é o setor que tem a maior representatividade do PIB do município, 39%, o que foi equivalente a quase R\$ 110 milhões em 2017.

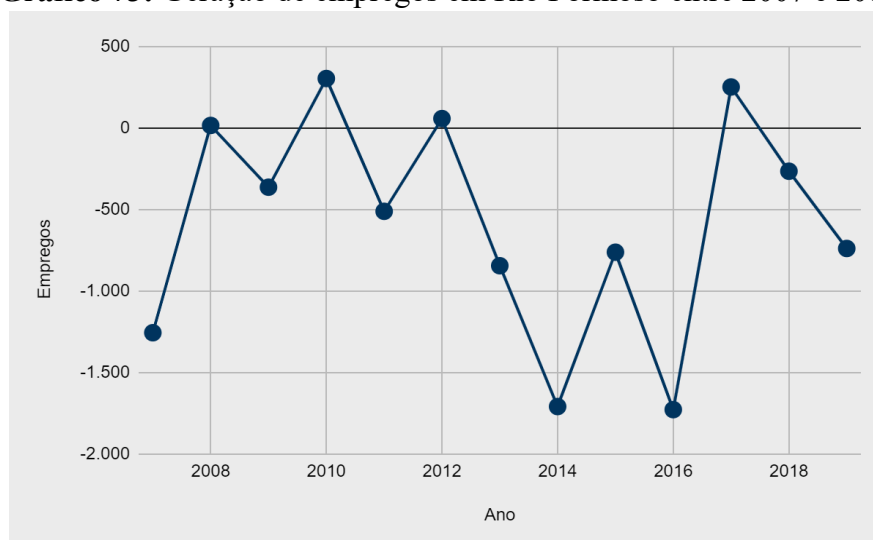
A indústria, que representa 8% das empresas, o equivalente a 65, teve em 2017 participação de 18% no PIB Municipal, aproximadamente R\$ 51 milhões, segundo dados do DataSebrae. Sua participação vem caindo nos últimos anos, tendo sido o ano de 2010 o que obteve o maior percentual do setor no PIB, 27%.

No município de Rio Formoso a agricultura possui participação expressiva e estável. Com 12% em 2017, o setor foi responsável por valores de quase R\$ 34 milhões, tendo seu pico ocorrido no ano anterior, 2016, quando sua participação havia sido de 13%. O gráfico 72 abaixo mostra a participação dos setores no PIB Municipal:

**Gráfico 72:** Participação dos Setores Econômicos no PIB Municipal em 2017 - Rio Formoso

Fonte: DataSebrae (2020)

A geração de empregos em Rio Formoso vem se comportando negativamente ao longo dos anos, com mais quedas do que novos empregos. Entre 2007 e 2019, segundo dados do CAGED, só foram gerados empregos em 4 dos 13 anos da série de análise.

**Gráfico 73:** Geração de empregos em Rio Formoso entre 2007 e 2019

Fonte: CAGED (2020)

#### 4.9 RECIFE



**Figura 24:** Localização de Recife

Fonte: CAGED (2020)

O Recife começou a ser habitado mais ou menos em 1548, quando alguns pescadores e homens do mar se estabeleceram na estreita faixa de terra que vinha de Olinda e se alargava para o sul. Três armazéns haviam sido construídos no porto, a fim de recolher açúcar e receber as mercadorias que vinham por via marítima. (GOVERNO DE PERNAMBUCO, 2006).

O distrito do Recife foi criado por Alvará de 20 de março de 1772. Em 25 de agosto de 1789 um Alvará expedido pela rainha D. Maria I criou a freguesia de Santo Antônio, separando-a da de S. Frei Pedro Gonçalves de Recife. O Recife foi elevado a capital da província, por resolução do Conselho do Governo, de 15 de fevereiro de 1827, confirmando uma portaria de 29 de dezembro de 1825. (GOVERNO DE PERNAMBUCO, 2006).

Em 20 de maio de 1833, também por resolução do Conselho do Governo, foi criada a comarca do Recife, abrangendo os termos de Recife, Cabo, Olinda, Igarassu e Itamaracá. Em 02 de dezembro de 1838, assume o governo da província Francisco do Rego Barros, posteriormente conde da Boa Vista, cuja administração foi assinalada por notáveis melhoramentos urbanos. (GOVERNO DE PERNAMBUCO, 2006).

Recife é a capital do Estado de Pernambuco e se encontra há aproximadamente 42 km do Complexo Industrial e Portuário de Suape. Possui aproximadamente 1,6 milhão habitantes segundo estimativas do IBGE para o ano de 2020, sendo considerado um município de grande porte. Em 2001 o município contava com quase 1,4 milhão habitantes, ultrapassando no ano de 2005 a faixa do 1,5 milhão pela primeira vez. Considerado o período entre 2001 e 2020, apresentou crescimento populacional de 14%.

O Produto Interno Bruto (PIB) de Recife apresentou crescimento de quase 50% nas duas primeiras décadas do século XXI. Em 2002 os valores alcançaram a cifra de pouco mais de R\$ 37 bilhões, com seu pico tendo ocorrido em 2014 com valores de quase R\$ 67 bilhões e depois encolhendo nos anos seguintes.

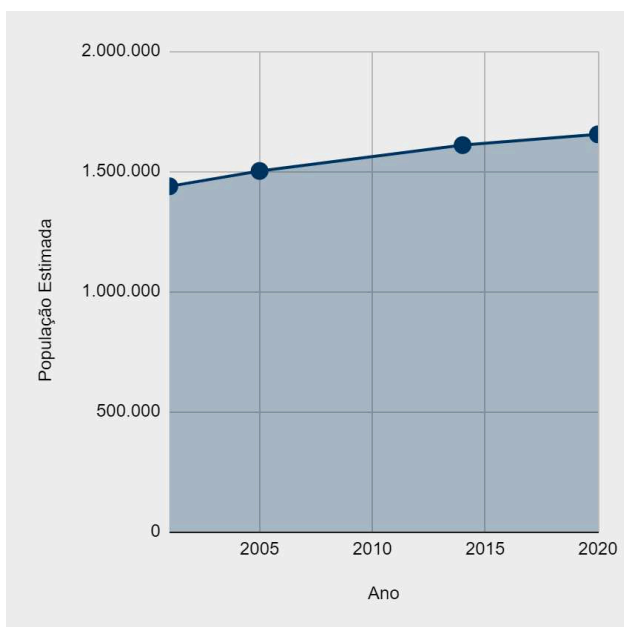
O PIB de Recife apresentou queda de quase 14% em 2015 e de quase 4% em 2016. Em 2017 o PIB Municipal apresentou tímido crescimento de 1%, com valores de R\$ 56,3



bilhões. Tendo como base o PIB de 2017, representa aproximadamente 28,5% do PIB do Estado de Pernambuco.

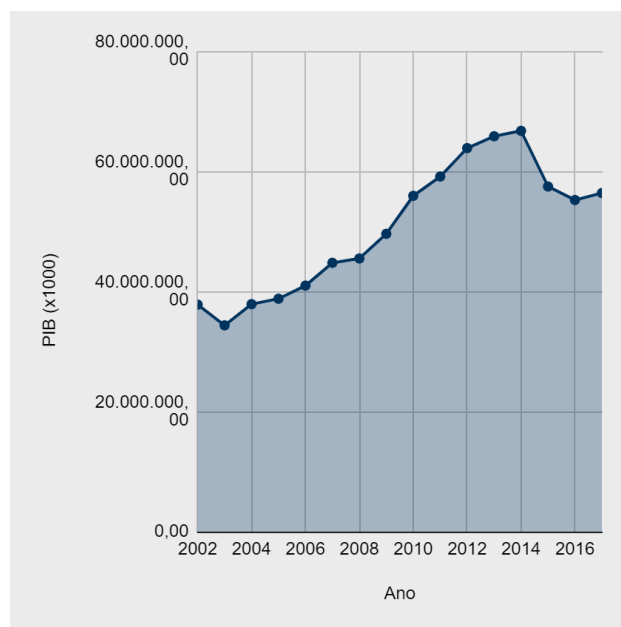
Os gráficos 74 e 75 abaixo apresentam a evolução do crescimento populacional e do PIB Municipal:

**Gráfico 74: População estimada (IBGE) - Recife**



Fonte: Sidra IBGE (2020)

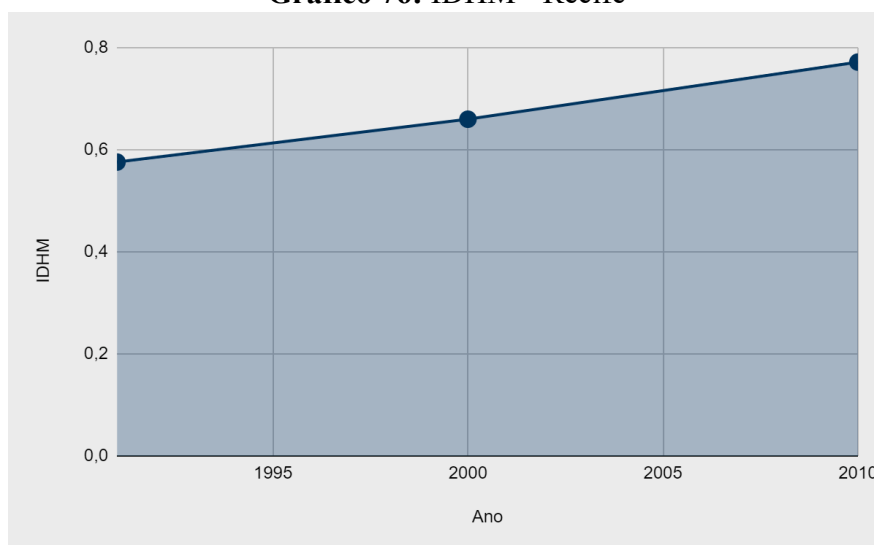
**Gráfico 75: PIB Municipal (x1000) - Recife**



Fonte: Sidra IBGE (2020)

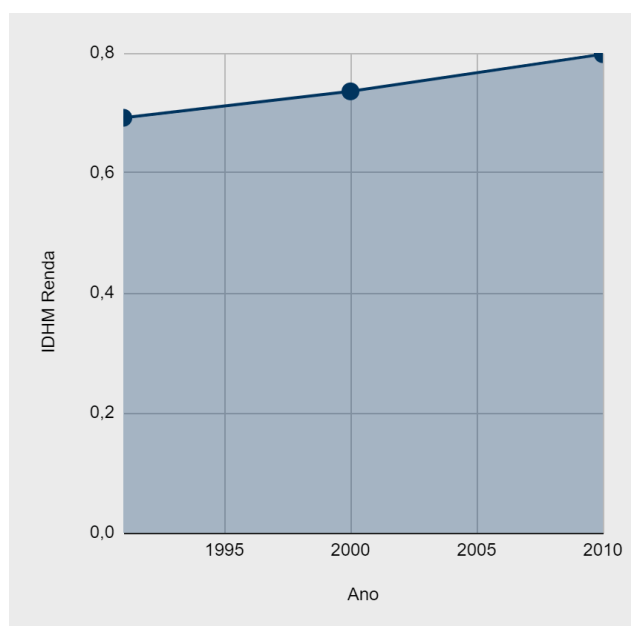
O crescimento da população e do PIB Municipal teve impacto em outros indicadores socioeconômicos do município para o período. Recife apresentou melhoras no Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) de modo geral e também dentro das variáveis de Renda e Educação segundo dados do IBGE.

Conforme dados apresentados no gráfico 76 a seguir, no ano de 1991, Recife apresentava o IDHM de 0,576, passando para 0,660 nos anos 2000 e chegando a 0,772 em 2010. Se considerados o primeiro e o último ano da série, o crescimento para o índice foi de pouco mais de 34%.

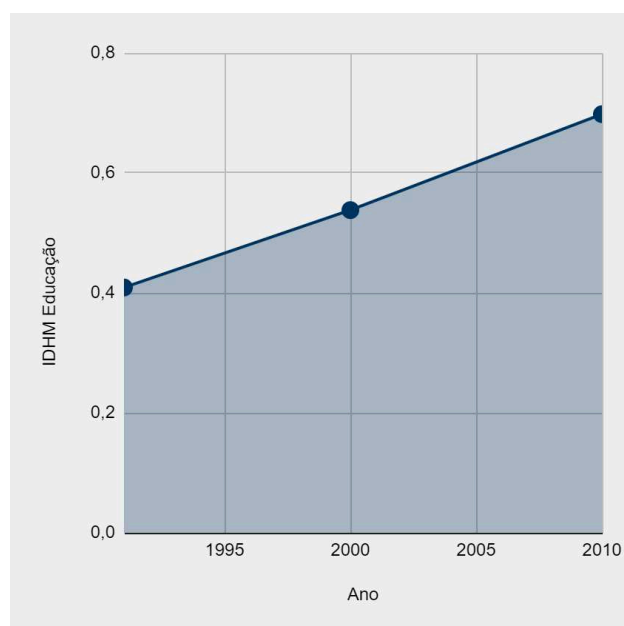
**Gráfico 76: IDHM - Recife**

Fonte: Sidra IBGE (2020)

O IDHM para Renda, no ano de 1991, Recife apresentava no índice o valor de 0,692, passando para 0,736 nos anos 2000 e chegando a 0,798 em 2010. Se considerados o primeiro e o último período, o crescimento foi de pouco mais de 15%. No IDHM Educação os resultados passaram de 0,409 em 1991 para 0,538 nos anos 2000, chegando a 0,698 em 2010. Crescimento de 70% de 1991 para 2010.

**Gráfico 77: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal para Renda (IDHM - Renda) - Recife**

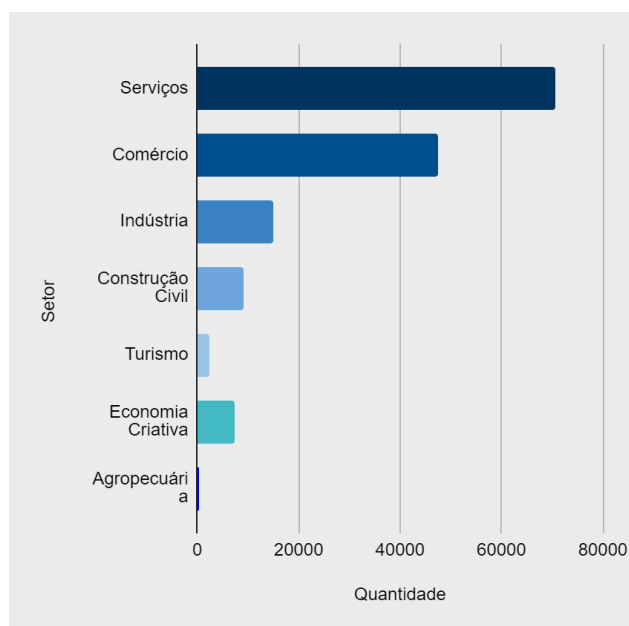
Fonte: Sidra IBGE (2020)

**Gráfico 78: Índice de Desenvolvimento Humano Municipal para Educação (IDHM - Educação) - Recife**

Fonte: Sidra IBGE (2020)

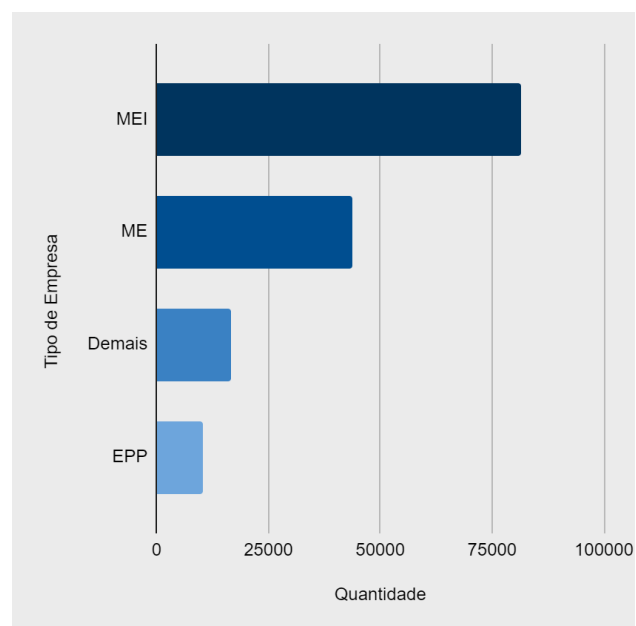
Recife conta com 152.225 empresas segundo dados do DataSebrae de 2020, sendo 46,5% destas do setor de serviços, 31,2% do setor de comércio, 10% da indústria e 6% da Construção Civil. Quanto ao seu porte, 53,5% das empresas são classificadas como sendo de Microempreendedores Individuais (MEI), 29% como Microempresa (ME) e 7% como Empresas de Pequeno Porte. Os gráficos 79 e 80 abaixo mostram o número de empresas por setor e o número de empresas por porte.

**Gráfico 79: Empresas por Setor - Recife**



Fonte: DataSebrae (2020)

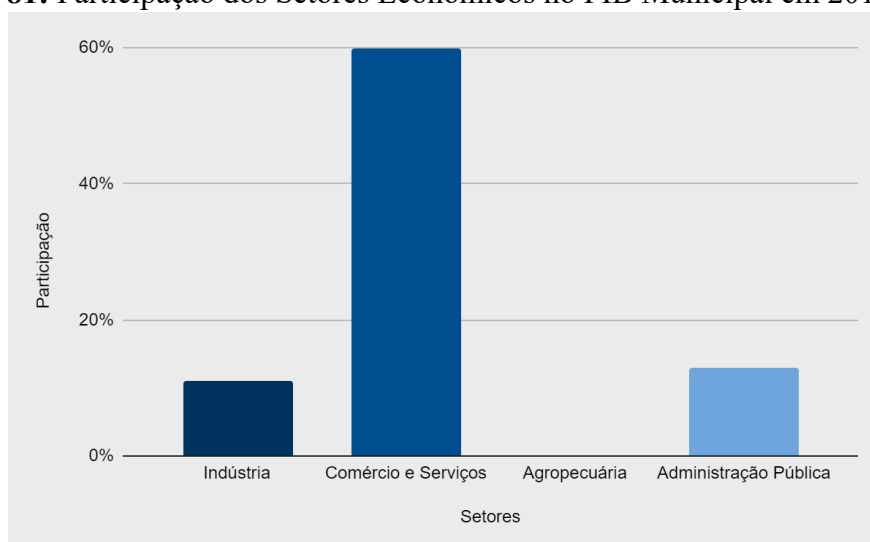
**Gráfico 80: Porte das Empresas - Recife**



Fonte: DataSebrae (2020)

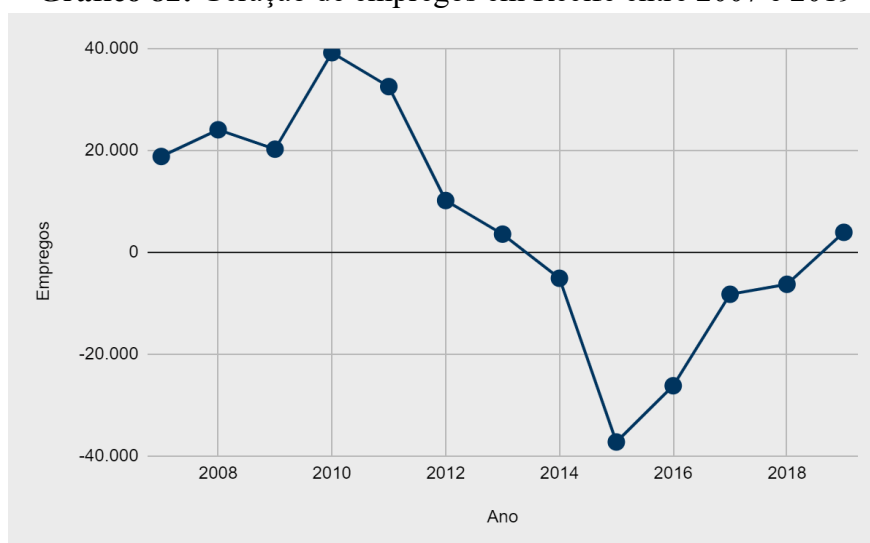
O setor de comércio e serviços conta com aproximadamente 77% das empresas de Recife, pouco mais de 118 mil. No PIB Municipal a representatividade destes setores foi de 60% no ano de 2017, o equivalente a R\$ 33,8 bilhões. A administração pública é o setor que tem a segunda maior representatividade do PIB do município, 13%, o que foi equivalente a R\$ 7,3 bilhões em 2017.

A indústria, que representa 10% das empresas, o equivalente a quase 15 mil, teve em 2017 participação de 11% no PIB Municipal, aproximadamente R\$ 6,1 bilhões, segundo dados do DataSebrae. Sua participação vem caindo nos últimos anos, tendo sido o ano de 2013 o que obteve o maior percentual do setor no PIB, 17%. O gráfico 81 a seguir mostra a participação dos setores no PIB Municipal:

**Gráfico 81:** Participação dos Setores Econômicos no PIB Municipal em 2017 - Recife

Fonte: DataSebrae (2020)

A geração de empregos em Recife foi bastante afetada em virtude da crise política e econômica brasileira, com milhares de postos de trabalho sendo perdidos entre 2014 e 2018. Entretanto, no ano de 2019 o município voltou a criar empregos, ainda que bem abaixo das perdas dos anos anteriores, mas já mostra sinais de recuperação, segundo dados do CAGED.

**Gráfico 82:** Geração de empregos em Recife entre 2007 e 2019

Fonte: CAGED (2020)

#### 4.10 ESTADO DE PERNAMBUCO



**Figura 25:** Mapa do Estado de Pernambuco  
Fonte: CAGED (2020)

Em 1501, quando a expedição do navegador Gaspar de Lemos fundou feitorias no litoral da colônia portuguesa, na recém descoberta América, teve início o processo de colonização de Pernambuco, uma das primeiras áreas brasileiras a ter ativa colonização portuguesa. No período colonial, Pernambuco torna-se um grande produtor de açúcar e durante muitos anos é responsável por mais de metade das exportações brasileiras. Tal prosperidade chamou a atenção dos holandeses, que, entre 1630 e 1654, período em que é fundada no Recife a primeira sinagoga das Américas. (GOVERNO DE PERNAMBUCO, 2006).

Em 1817, Pernambuco tentou proclamar-se independente de Portugal, mas o movimento foi derrotado. A Revolução Praieira, em 1848, questionava o regime monárquico, e já pregava a República. Os pernambucanos se orgulham de sua participação ativa na História do Brasil, sempre mantendo altos ideais libertários. (GOVERNO DE PERNAMBUCO, 2006).

Com o advento da República, Pernambuco procura ampliar sua rede industrial, mas continua marcado pela tradicional exploração do açúcar. O Estado moderniza suas relações trabalhistas e lidera movimentos para o desenvolvimento do Nordeste, como no momento da criação da Sudene. A partir de meados da década de 60, Pernambuco começa a reestruturar sua economia, ampliando a rede rodoviária até o sertão e investindo em pólos de investimento no interior do Estado. (GOVERNO DE PERNAMBUCO, 2006).

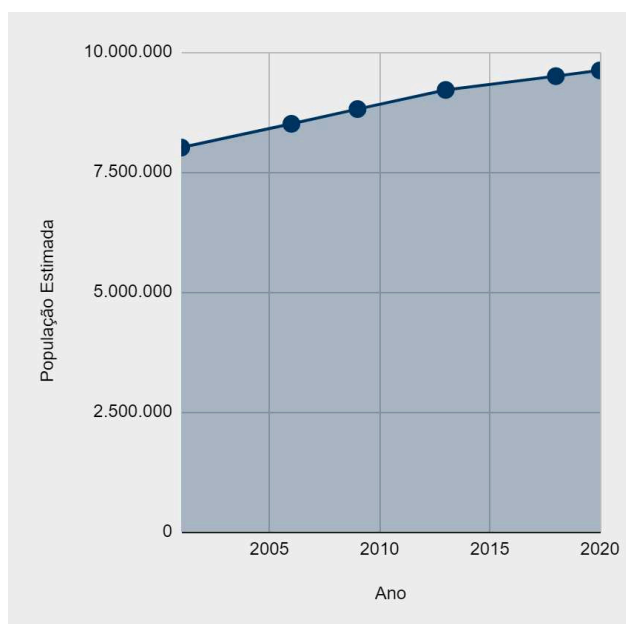
O Estado de Pernambuco conta com aproximadamente 9,6 milhões de habitantes segundo estimativas do IBGE para 2020. Isso significa aproximadamente 4,5% da população brasileira para o mesmo ano. Em 2001 o Estado contava com quase 8 milhões de habitantes, ultrapassando no ano de 2013 a faixa dos 9 milhões pela primeira vez. Considerado o período entre 2001 e 2020, apresentou crescimento populacional de 20%.

O Produto Interno Bruto (PIB) de Pernambuco dobrou nas duas primeiras décadas do século XXI. Em 2002 os valores alcançaram a cifra de pouco mais de R\$ 96 bilhões, com seu pico tendo ocorrido em 2014 com valores de quase R\$ 204 bilhões e depois encolhendo nos anos seguintes.

O PIB de Pernambuco apresentou queda de quase 9% em 2015 e de quase 0,5% em 2016. Em 2017 o PIB Estadual apresentou crescimento de aproximadamente 5,5%, com valores de R\$ 197,3 bilhões. Tendo como base o PIB de 2017, representa aproximadamente 3% do PIB do país.

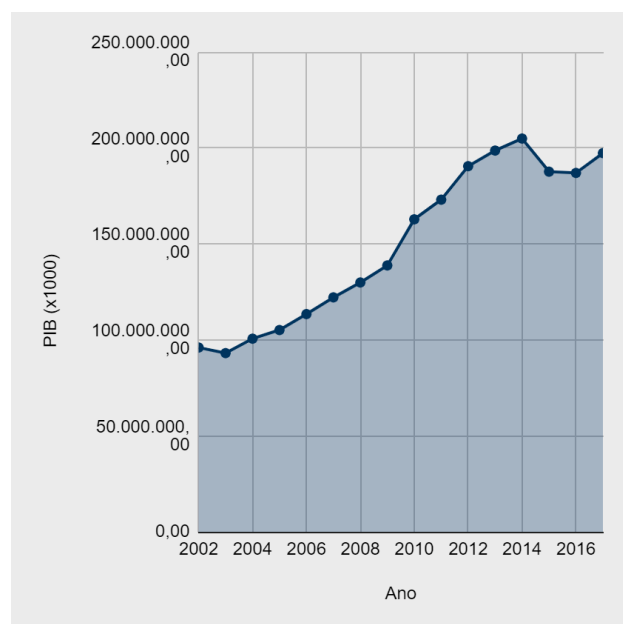
Os gráficos 83 e 84 abaixo apresentam a evolução do crescimento populacional e do PIB Municipal:

**Gráfico 83:** População estimada (IBGE) - Pernambuco



Fonte: Sidra IBGE (2020)

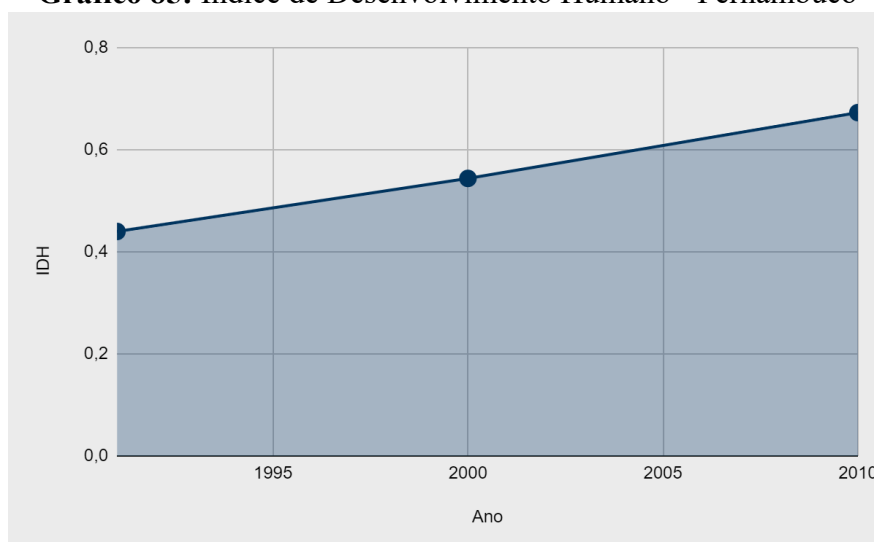
**Gráfico 84:** PIB Estadual (x1000) - Pernambuco



Fonte: Sidra IBGE (2020)

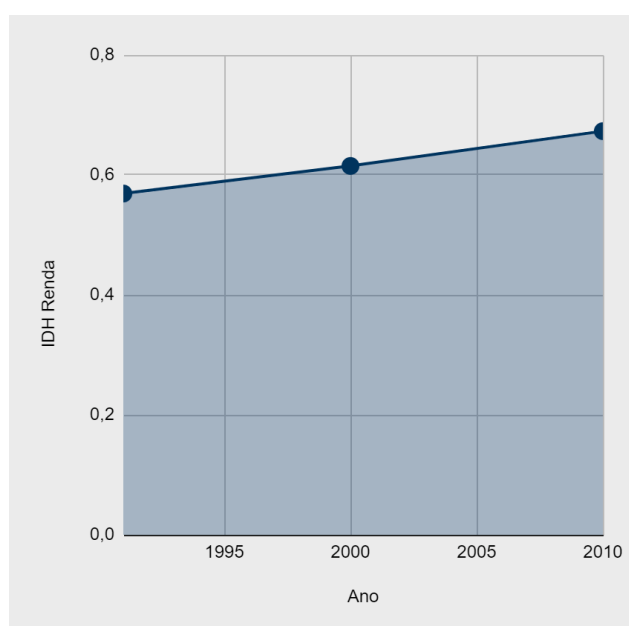
O crescimento da população e do PIB Estadual teve impacto em outros indicadores socioeconômicos do município para o período. Pernambuco apresentou melhoras no Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) de modo geral e também dentro das variáveis de Renda e Educação segundo dados do IBGE.

Conforme dados apresentados no gráfico 85 a seguir, no ano de 1991, Pernambuco apresentava o IDH de 0,440, passando para 0,544 nos anos 2000 e chegando a 0,673 em 2010. Se considerados o primeiro e o último ano da série, o crescimento para o índice foi de pouco mais de 52%.

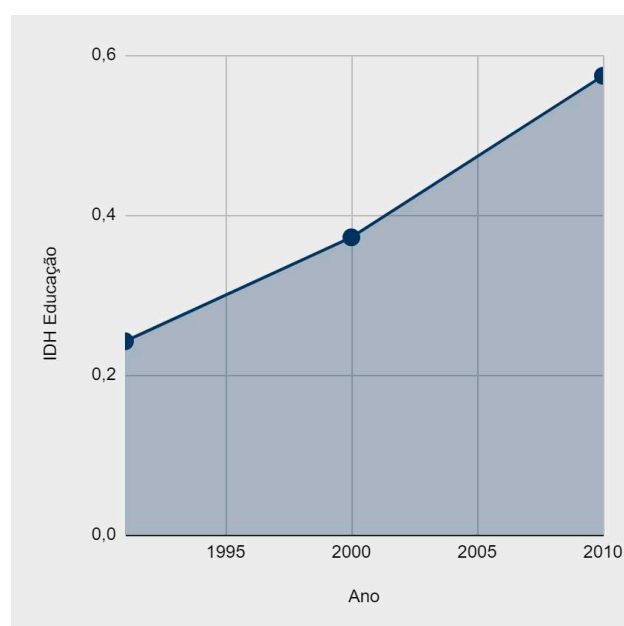
**Gráfico 85: Índice de Desenvolvimento Humano - Pernambuco**

Fonte: Sidra IBGE (2020)

O IDH para Renda, no ano de 1991, Pernambuco apresentava no índice o valor de 0,569, passando para 0,615 nos anos 2000 e chegando a 0,673 em 2010. Se considerados o primeiro e o último período, o crescimento foi de pouco mais de 18%. No IDH Educação os resultados passaram de 0,242 em 1991 para 0,372 nos anos 2000, chegando a 0,574 em 2010. Crescimento de 137% de 1991 para 2010.

**Gráfico 86: Índice de Desenvolvimento Humano para Renda (IDH - Renda) - Pernambuco**

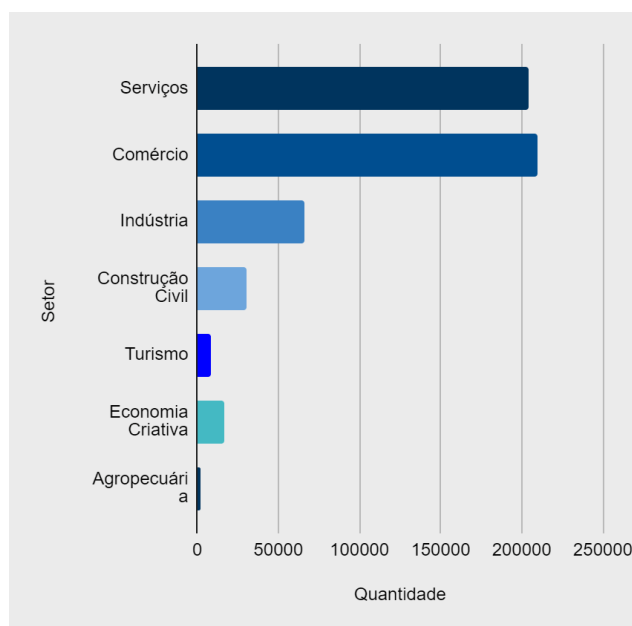
Fonte: Sidra IBGE (2020)

**Gráfico 87: Índice de Desenvolvimento Humano para Educação (IDH - Educação) - Pernambuco**

Fonte: Sidra IBGE (2020)

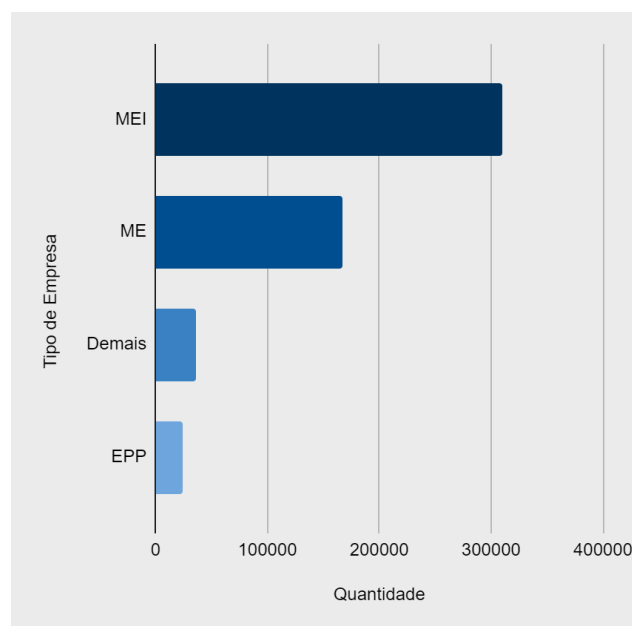
Pernambuco conta com 537.530 empresas, segundo dados do DataSebrae de 2020, sendo 38% destas do setor de serviços, 39% do setor de comércio, 12% da indústria e 5,6% da Construção Civil. Quanto ao seu porte, 58% das empresas são classificadas como sendo de Microempreendedores Individuais (MEI), 31% como Microempresa (ME) e 4,5% como Empresas de Pequeno Porte. Os gráficos 88 e 89 abaixo mostram o número de empresas por setor e o número de empresas por porte.

**Gráfico 88:** Empresas por Setor - Pernambuco



Fonte: DataSebrae (2020)

**Gráfico 89:** Porte das Empresas - Pernambuco



Fonte: DataSebrae (2020)

O setor de comércio e serviços conta com aproximadamente 77% das empresas do Estado, pouco mais de 413 mil. No PIB Estadual a representatividade destes setores foi de 44% no ano de 2017, o equivalente a R\$ 86,5 bilhões. A administração pública é o setor que tem a segunda maior representatividade do PIB do município, 21%, o que foi equivalente a R\$ 41,3 bilhões em 2017.

A indústria, que representa 12% das empresas, o equivalente a quase 66 mil, teve em 2017 participação de 18% no PIB de Pernambuco, aproximadamente R\$ 35,4 bilhões, segundo dados do DataSebrae. Sua participação vem se mantendo estável nos últimos anos, tendo sido os anos de 2010 e 2012 os que o setor obteve o maior percentual no PIB, 19% em ambos.

O setor de comércio e serviços e o setor industrial são importantes indicadores de desenvolvimento a serem levados em consideração quando pretende-se analisar a formação de complexos industriais produtivos. A indústria, por ser a atividade principal para o qual o



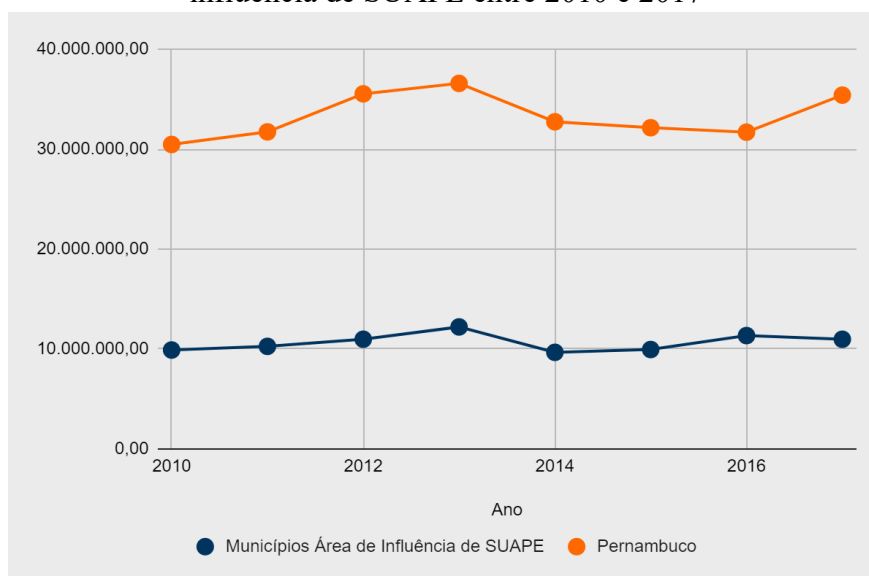
complexo foi construído e o setor de comércio e serviços por ser o responsável pela especialização econômica destas atividades.

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 90 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 90:** Comparação entre o PIB Industrial de Pernambuco e dos municípios da área de influência de SUAPE entre 2010 e 2017



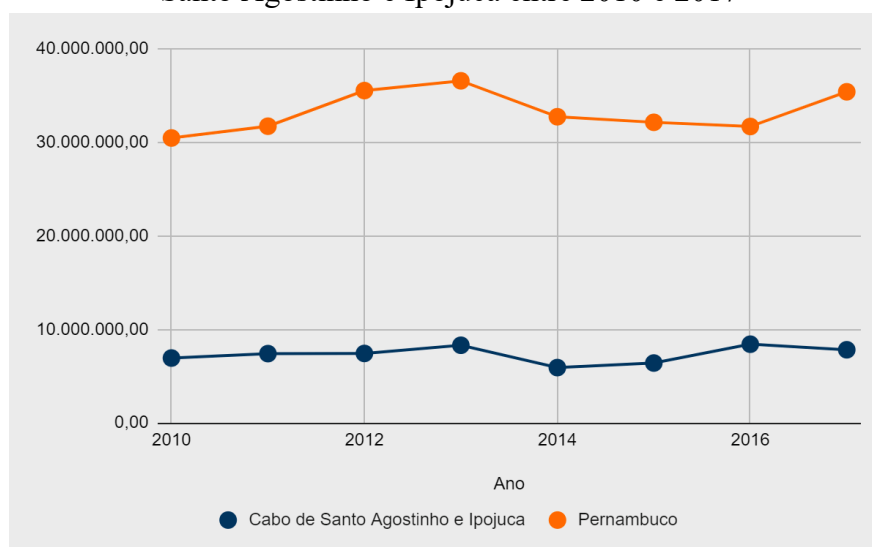
Fonte: DataSebrae (2020)

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.

Considerando que, segundo o IBGE, Pernambuco possui 185 municípios, é notória a influência do Complexo Industrial de Suape quando se leva em consideração que apenas os 4% dos municípios do Estado, que fazem parte de sua área de influência, possuem tamanha representatividade em um único setor da economia.

Quando feito um novo recorte, conforme gráfico 91 abaixo, em que são considerados apenas os municípios que possuem a instalação física das atividades industriais e portuárias de Suape em seu território, Cabo de Santo Agostinho com 40% e Ipojuca com 60% do espaço do complexo, os dados revelam um impacto ainda maior.

**Gráfico 91:** Comparação entre o PIB Industrial de Pernambuco e dos municípios de Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca entre 2010 e 2017



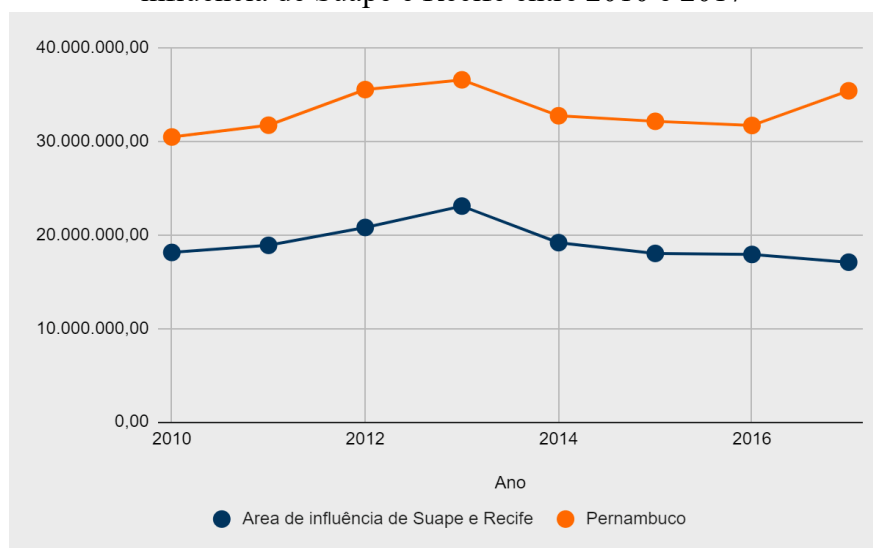
Fonte: DataSebrae (2020)

Os municípios de Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca foram responsáveis, em média, por 22% do PIB Industrial do Estado de Pernambuco entre os anos de 2010 e 2017. O pico de participação ocorreu no ano de 2016, quando foram responsáveis por 27% do PIB do setor no Estado, com R\$ 8,4 bilhões. Em contrapartida, o ano de 2014 foi responsável pela menor participação, 18%, o equivalente a R\$ 5,9 bilhões.

Apenas 2 municípios que representam 1% em um universo de 185, sendo responsáveis por mais de 20% do PIB do setor industrial, deixando clara a influência do Complexo Industrial de Suape, que é ainda maior nestes territórios em virtude de suas instalações físicas fazerem parte deles, sendo os outros 6 municípios, responsáveis pelos 10% restantes deste montante em que juntos somam  $\frac{1}{3}$  da economia industrial do Estado de Pernambuco.

Representatividade que fica ainda maior quando considerado, em conjunto aos oito municípios da área de influência de Suape, conforme gráfico 92 abaixo, a capital do Estado, Recife, que fica há apenas 40 quilômetros de distância do complexo industrial.

**Gráfico 92:** Comparação entre o PIB Industrial de Pernambuco e dos municípios da área de influência de Suape e Recife entre 2010 e 2017

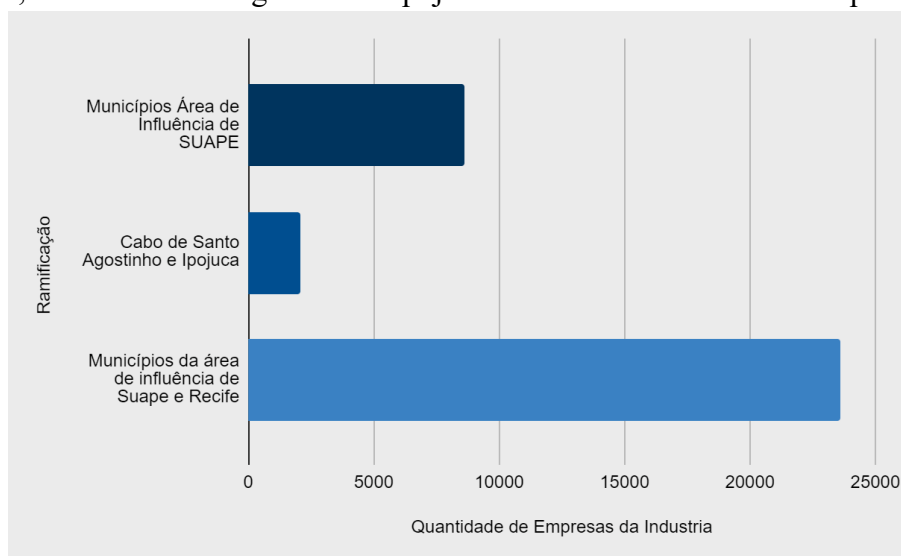


Fonte: DataSebrae (2020)

Os municípios da área de influência de Suape e a capital do Estado, Recife, foram responsáveis por 57,5% do PIB Industrial de Pernambuco, aproximadamente R\$ 17 bilhões. 2013 foi o ano com a maior participação, 63%, pouco mais de R\$ 23 bilhões. Entretanto, o ano de 2017 representou a primeira vez que todos estes municípios somados ficaram abaixo dos 50%, depois de terem sido responsáveis por 56% no ano anterior, uma queda de 8%.

É também notória a participação dos municípios da área de influência de Suape e de Recife no setor empresarial da indústria. Nas três ramificações acima descritas: “Municípios da área de influência de Suape”, “Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca”, “Municípios da área de influência de Suape e Recife”, sua representatividade empresarial no setor industrial é baixa, o que revela uma alta rentabilidade em termos financeiros, conforme gráfico 93 a seguir:

**Gráfico 93:** Quantidade de empresas do setor industrial no ano de 2020 na Área de Influência de Suape, Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca e Área de Influência de Suape e Recife



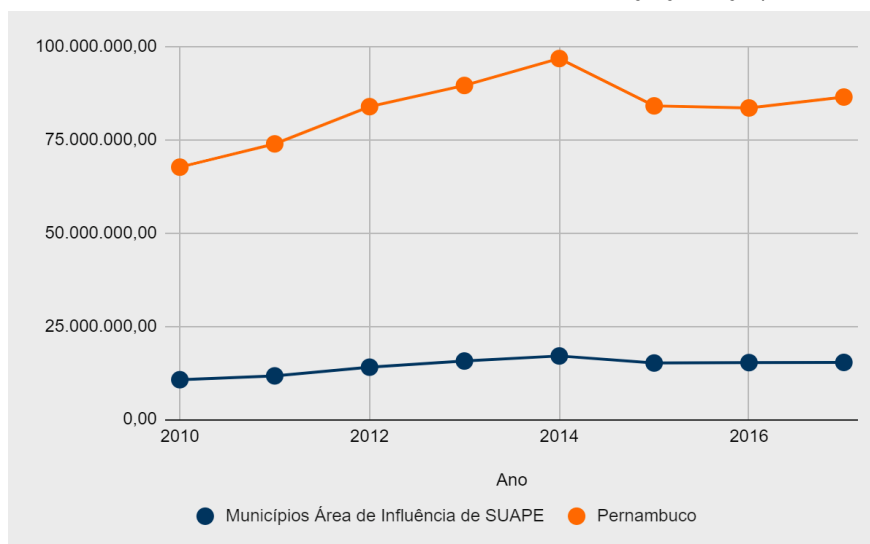
Fonte: DataSebrae (2020)

Os Municípios da área de influência de Suape, que representaram em média 32% do PIB Industrial do Estado de Pernambuco, possuem, segundo dados do DataSebrae de 2020, 13% das empresas deste setor no Estado. Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca, com representatividade média de 22% no PIB Industrial, possuem 3% das empresas do setor industrial de Pernambuco e quando avaliados os Municípios da área de influência de Suape em conjunto com a capital Recife, estes que obtiveram média de 57,5% do PIB Industrial de Pernambuco, possuem 36% das empresas.

O destaque fica para os municípios de Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca, que concentram apenas 3% das empresas do setor industrial e mesmo assim concentram parcela significativa do PIB deste ramo econômico dentro do Estado de Pernambuco. Isto, ao mesmo tempo em que revela a capacidade econômica do Complexo Industrial e Portuário de Suape, mostra que existem também a concentração financeira localizada em pequena parcela das empresas do Estado para este setor.

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 94 a seguir:

**Gráfico 94:** Comparação entre o PIB Comércio e Serviços de Pernambuco e dos municípios da área de influência de SUAPE entre 2010 e 2017

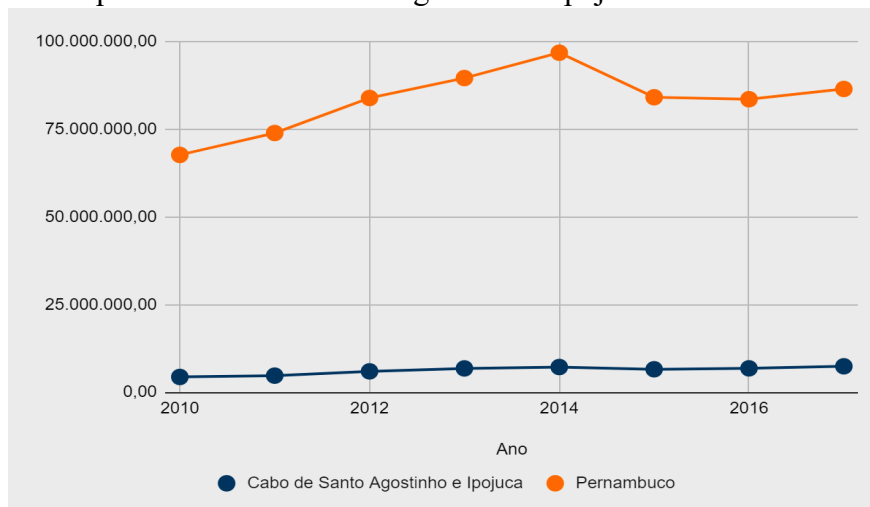


Fonte: DataSebrae (2020)

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 em um universo de 185 municípios.

Quando considerada a ramificação, de acordo com o gráfico 95 abaixo, em que são avaliados apenas os municípios que possuem a instalação física das atividades industriais e portuárias de Suape em seu território, Cabo de Santo Agostinho com 40% e Ipojuca com 60% do espaço do complexo, os dados revelam impacto considerável.

**Gráfico 95:** Comparação entre o PIB de Comércio e Serviços de Pernambuco e dos municípios de Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca entre 2010 e 2017



Fonte: DataSebrae (2020)

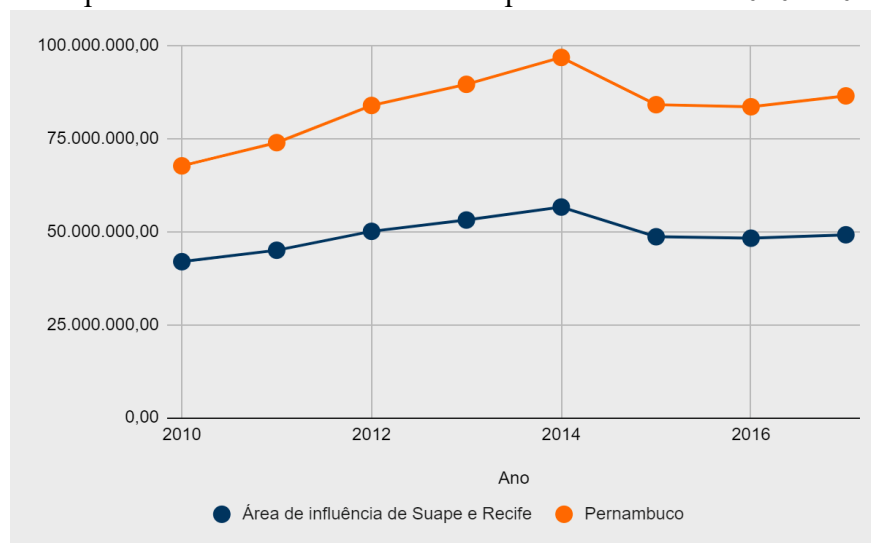
Os municípios de Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca foram responsáveis, em média, por 7,3% do PIB de Comércio e Serviços do Estado de Pernambuco entre os anos de 2010 e 2017. O pico de participação ocorreu no ano de 2017, quando foram responsáveis por 9% do PIB do setor no Estado, com R\$ 7,4 bilhões.

Os 2 municípios, que representam 1% dos 185 do Estado, sendo responsáveis por quase 10% do PIB do setor de Comércio e Serviço, deixa clara a espacialização das atividades do Complexo Industrial de Suape, que é ainda maior nestes territórios em virtude de suas instalações físicas fazerem parte deles.

Essa espacialização já considerada por Perroux (1967) ao afirmar que a instalação de complexos produtivos gera a necessidade de uma gama de serviços e comércio para atender a população que passa a residir em seus arredores e também para suprir demandas das empresas instaladas dentro do complexo ou próximas a este.

A representatividade fica ainda maior quando considerado, em conjunto aos oito municípios da área de influência de Suape, a capital do Estado, Recife, mostrada no gráfico 96 abaixo:

**Gráfico 96:** Comparação entre o PIB de Comércio e Serviços de Pernambuco e dos municípios da área de influência de Suape e Recife entre 2010 e 2017

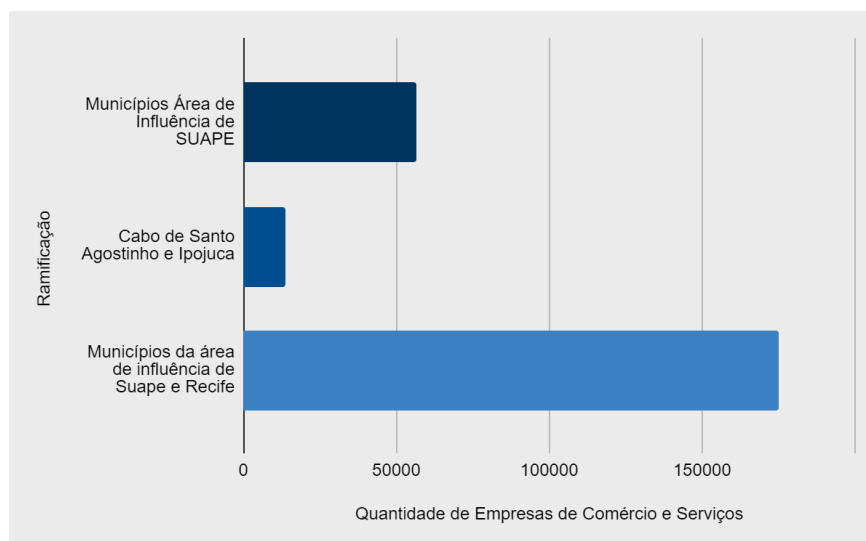


Fonte: DataSebrae (2020)

Os municípios da área de influência de Suape e a capital do Estado, Recife, foram responsáveis por 57,% do PIB Industrial de Pernambuco, aproximadamente R\$ 49 bilhões. Entretanto, a participação do setor para esta ramificação vem caindo ao longo dos anos, sendo 2010 o que obteve a maior parcela, com 62% e 2017 o que obteve a menor, 57%, um encolhimento médio de 0,6% ao ano no período.

É também notória a participação dos municípios da área de influência de Suape e de Recife no setor empresarial de Comércio e Serviços para as três ramificações acima descritas: “Municípios da área de influência de Suape”, “Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca”, “Municípios da área de influência de Suape e Recife”, conforme gráfico 97 abaixo:

**Gráfico 97:** Quantidade de empresas do setor de comércio e serviços no ano de 2020 na Área de Influência de Suape, Cabo de Sto Agostinho e Ipojuca e Área de Influência de Suape e Recife

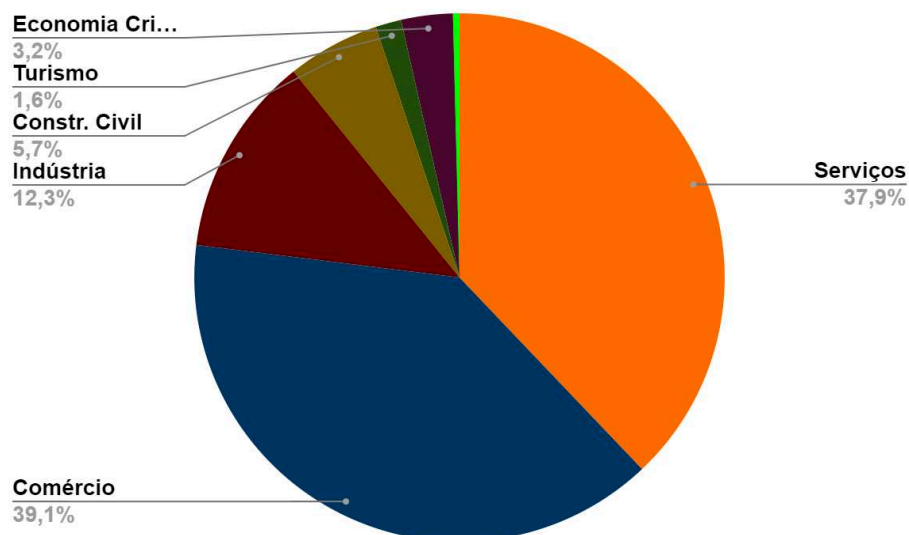


Fonte: DataSebrae (2020)

Os Municípios da área de influência de Suape, que representaram em média 17,2% do PIB de Comércio e Serviços do Estado de Pernambuco, possuem, segundo dados do DataSebrae de 2020, 14% das empresas deste setor. Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca, com representatividade média de 7,3% no PIB Industrial, possuem 3% das empresas do setor industrial de Pernambuco e quando avaliados os Municípios da área de influência de Suape em conjunto com a capital Recife, estes que obtiveram média de 57% do PIB Industrial de Pernambuco, possuem 42% das empresas.

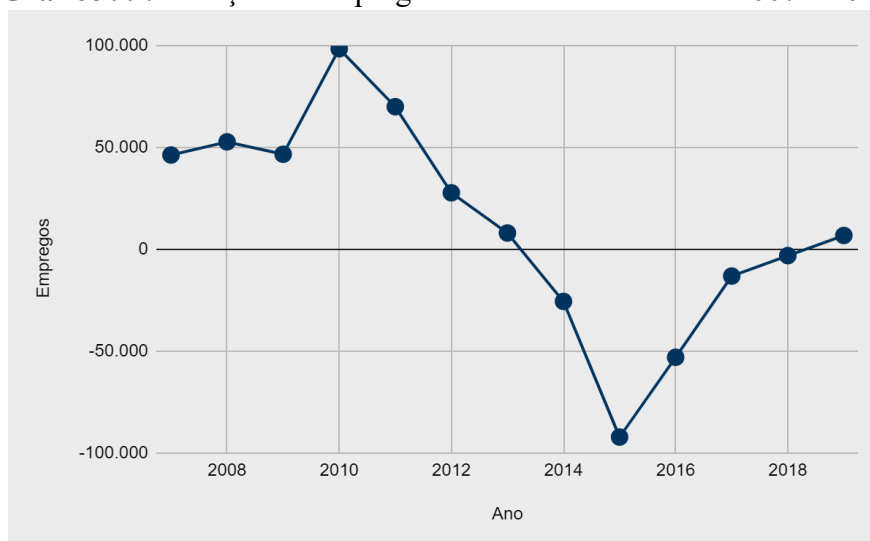
Tanto para as ramificações dos “municípios da área de influência de Suape” e “Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca” a participação das empresas em relação ao total do Estado para o setor de comércio e serviços se mantém semelhante ao do setor industrial, apresentando diferença apenas quando considerado também a capital Recife, que possui individualmente alta participação deste setor no seu PIB Municipal, aproximadamente 60%, como já dito anteriormente.

De modo geral, a participação das empresas por setor no PIB do Estado de Pernambuco está dividida conforme o gráfico 98 a seguir:

**Gráfico 98:** Participação dos Setores Econômicos no PIB de Pernambuco em 2017

Fonte: DataSebrae (2020)

A geração de empregos em Pernambuco foi bastante afetada em virtude da crise política e econômica brasileira, com milhares de postos de trabalhos sendo perdidos entre 2014 e 2018. Entretanto, no ano de 2019, o Estado começou apresentar sinais de recuperação e voltou a criar empregos, ainda que bem abaixo das perdas dos anos anteriores, segundo dados do CAGED.

**Gráfico 99:** Geração de empregos em Pernambuco entre 2007 e 2019

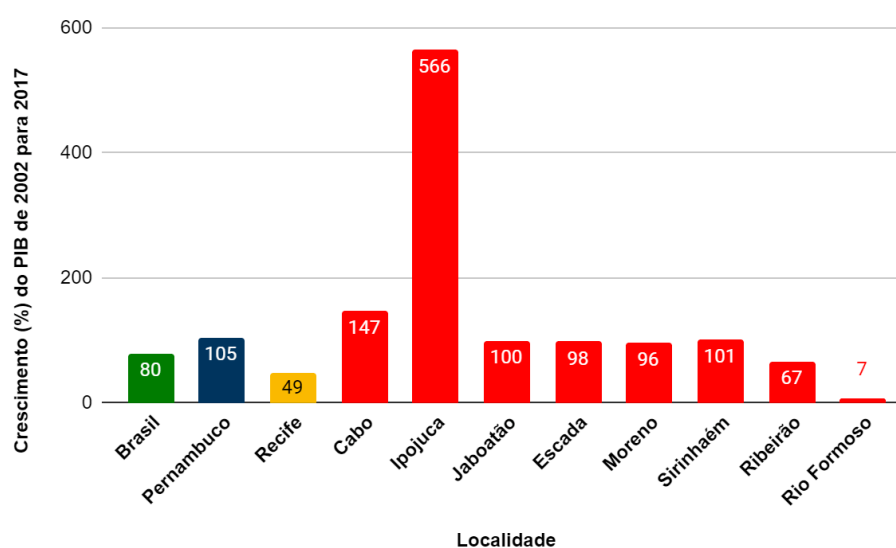
Fonte: CAGED (2020)



#### 4.11 ALGUMAS CONSIDERAÇÕES EM RELAÇÃO AO BRASIL

Nesta seção serão analisados como os indicadores socioeconômicos do Brasil como o Produto Interno Bruto (PIB), conforme gráfico 100 abaixo, seu recorte setorial, PIB Industrial, o IDH e IDHM, seu recorte municipal, bem como as variáveis para Renda e Educação, buscando compará-las com dados para o Estado de Pernambuco e sua capital Recife e com os oito municípios que fazem parte da área de influência de Suape para mostrar como estes dados se comportaram em cada uma das localidades propostas durante o período de análise.

**Gráfico 100:** Crescimento (%) do PIB de 2002 para 2017 no Brasil, Pernambuco e Municípios do CIPS

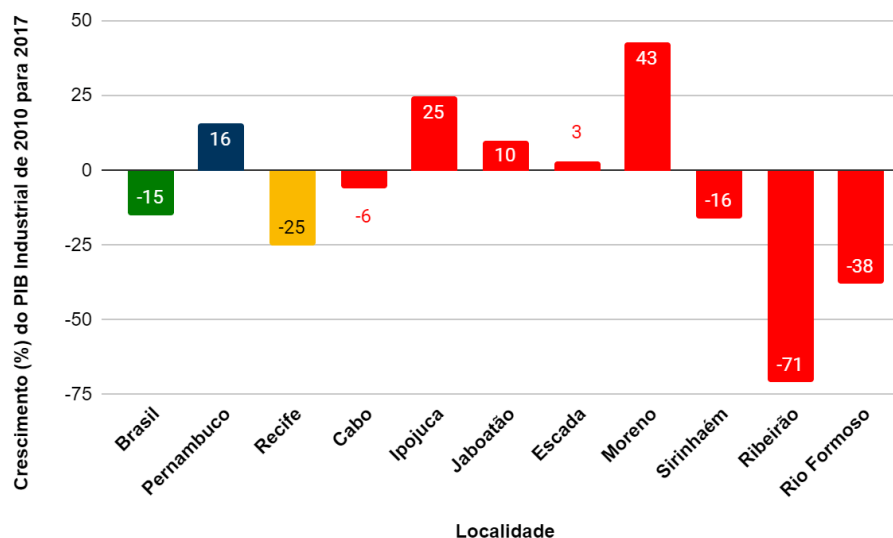


Fonte: Sidra IBGE (2020)

O crescimento do PIB brasileiro, corrigido pelo índice IPCA do IBGE foi de aproximadamente 80% quando analisados os valores de 2002 e 2017. Para o mesmo período e conjunto de análise, o Estado de Pernambuco obteve um aumento de 105% em seu PIB, ficando acima da média nacional. Entre os oito municípios que fazem parte da área de influência de Suape, seis destes também apresentaram crescimento acima da média nacional, sendo eles: Cabo de Santo Agostinho (147%), Ipojuca (566%), Jaboatão dos Guararapes (100%), Escada (98%), Moreno (96%) e Sirinhaém (101%). Abaixo da média nacional ficou a capital do Estado, Recife (49%) e os municípios de Ribeirão (67%) e Rio Formoso (7%).

Quando analisado exclusivamente o PIB Industrial, gráfico 101 a seguir, para o mesmo conjunto de atores, os dados apresentam encolhimento deste indicador no período de análise, que comparou o ano de 2010 e 2017. É preciso reforçar que o Brasil, a partir de 2015, entrou em profunda crise política e econômica, apresentando dois anos de encolhimento do PIB em 2015 (-3,5%) e 2016 (-3,3%) e um crescimento tímido em 2017 (1,1%).

**Gráfico 101:** Crescimento (%) do PIB Industrial de 2010 para 2017 no Brasil, Pernambuco e Municípios do CIPS

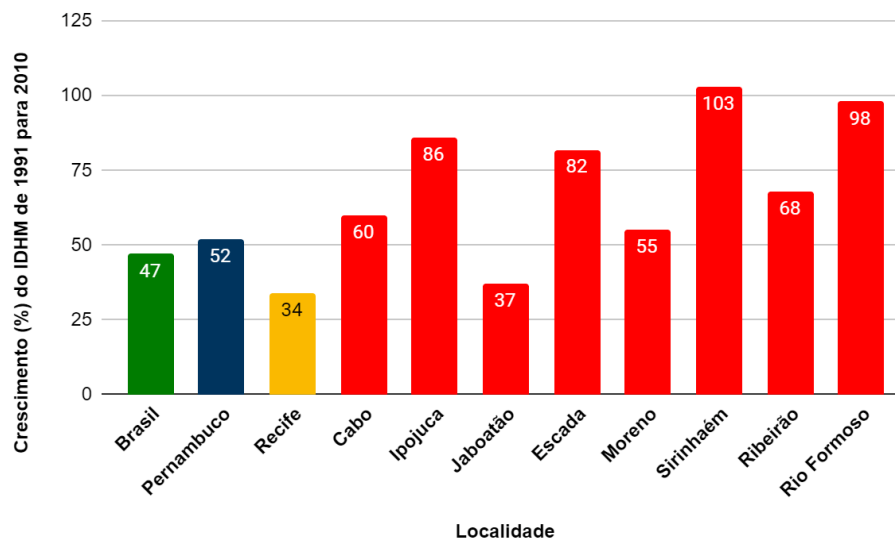


Fonte: Sidra IBGE (2020)

O PIB Industrial brasileiro teve queda de 15% no período de análise, comparando os anos de 2010 e 2017. Apesar da queda no conjunto nacional, o Estado de Pernambuco obteve crescimento de 16%. Quando analisados os oito municípios da CIPS, metade deles obteve crescimento e a outra metade viu seu PIB Industrial encolher. Ipojuca (25%), Jaboatão (10%), Escada (3%) e Moreno (43%) apresentaram crescimento no período, enquanto Sirinhaém (-16%), Ribeirão (-71%), Rio Formoso (-38) e a capital Recife (-25) obtiveram PIB Industrial negativo na análise.

Quando analisado o crescimento do Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) e a sua variante municipal (IDHM), gráfico 102 a seguir, dentro do conjunto de dados para Renda (IDHM-Renda) e Educação (IDHM-Educação) é possível notar que assim como ocorreu com o PIB, a evolução destes dados também revela que houve crescimento acima da média nacional para o Estado de Pernambuco e para alguns dos municípios que fazem parte da área de influência de Suape. Para esta análise foram comparados os índices de 1991 e 2010 disponibilizados pelo IBGE.

**Gráfico 102:** Crescimento (%) do IDH/IDHM de 1991 para 2010 no Brasil, Pernambuco e Municípios do CIPS

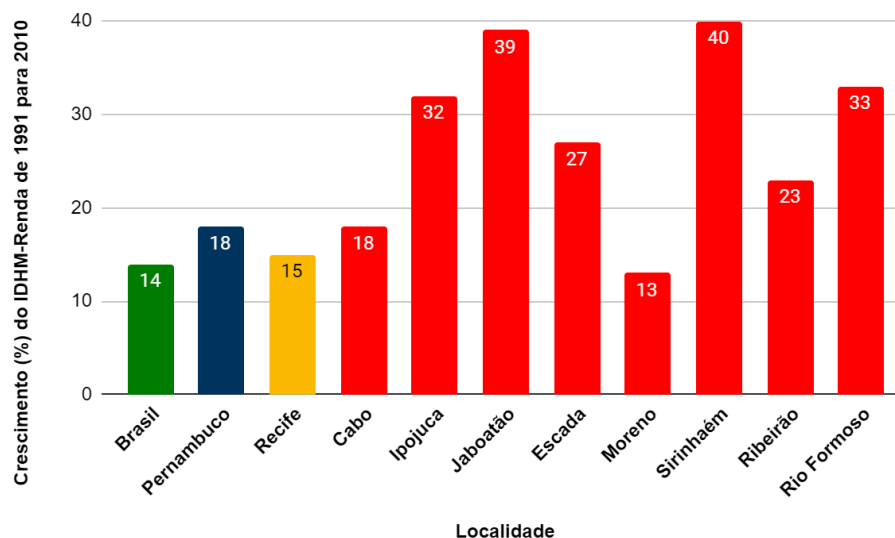


Fonte: Sidra IBGE (2020)

O crescimento do IDH brasileiro de 1991 para 2010 foi de 47%, período em que deixou de ser considerado baixo e passou a ter um IDH alto, com 0,727 ante 0,493. No Estado de Pernambuco, o IDH obteve crescimento de 52%, acima da média nacional, passando de muito baixo para médio. Entre os municípios do CIPS, sete obtiveram crescimento acima da média nacional, sendo: Cabo de Santo Agostinho (60%), Ipojuca (86%), Escada (82%), Moreno (55%), Sirinhaém (103%), Ribeirão (68%) e Rio Formoso (98%). Apenas Jaboatão (37%) e a capital Recife (34%) obtiveram crescimento abaixo da média nacional. Com exceção destes dois municípios que passaram de IDHM baixo para alto, os outros sete municípios de Suape evoluíram de muito baixo para médio.

No conjunto de dados do IDH/IDHM para Renda, gráfico 103 a seguir, quase todas as localidades apresentaram crescimento acima da média nacional de 1991 para 2010. O IDH Renda do Brasil cresceu 14% no período, passando de 0,647 para 0,739, considerado alto. Com exceção do município de Moreno que cresceu apenas que apresentou crescimento apenas 1% abaixo (13%) da média nacional, o Estado de Pernambuco (18%), a capital Recife (15%), e os outros sete municípios da CIPS, Cabo de Santo Agostinho (18%), Ipojuca (32%), Jaboatão (39%), Escada (27%), Sirinhaém (40%), Ribeirão (23%) e Rio Formoso (33%) cresceram acima da média nacional de 1991 para 2010.

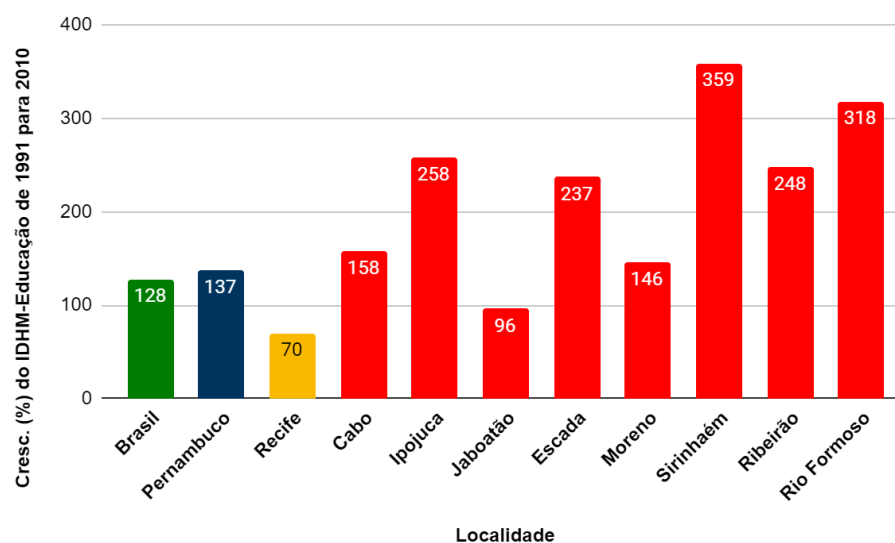
**Gráfico 103:** Crescimento (%) do IDH/IDHM Renda de 1991 para 2010 no Brasil, Pernambuco e Municípios do CIPS



Fonte: Sidra IBGE (2020)

No conjunto de dados do IDH/IDHM para Educação, gráfico 104 a seguir, o Brasil cresceu 128% no período, passando de 0,279 para 0,637, considerado médio. O Estado de Pernambuco apresentou crescimento de 137% no período, acima da média nacional, assim como outros sete municípios da CIPS, Cabo de Santo Agostinho (158%), Ipojuca (258%), Escada (237%), Moreno (146%), Sirinhaém (359%), Ribeirão (248%) e Rio Formoso (318%). Jaboatão dos Guararapes (96%) e a capital Recife (70%) foram os únicos municípios abaixo da média nacional.

**Gráfico 104:** Crescimento (%) do IDH/IDHM Educação de 1991 para 2010 no Brasil, Pernambuco e Municípios do CIPS



Fonte: Sidra IBGE (2020)

Quando avaliada a participação regional no PIB brasileiro, na tabela 2 abaixo, é possível observar que dentre todas as regiões, o Sudeste foi o único que apresentou perda significativa nas últimas três décadas, passando de 60,2% em 1985 para 52,9% em 2017, uma queda de pouco mais de 7% no período em virtude do processo de desconcentração industrial. As outras regiões apresentaram estabilidade, como é o caso do Sul que apresentava participação de 17,1% em 1985 e 17% em 2017 e crescimento, como é o caso do Centro Oeste que dobrou sua participação no período, saindo de 4,8% para 10%, do Norte que saiu de 3,8% para 5,6% e do Nordeste, que se manteve praticamente estável, passando de 14,1% para 14,5%. Ambas as três regiões cresceram 5,2%; 1,8% e 0,4% respectivamente.

**Tabela 2:** Participação (%) Regional no PIB Brasileiro

Região	1985	1990	1995	2000	2004	2010	2015	2017
Centro-Oeste	4,8	5,2	6,0	7,0	7,5	9,1	9,7	10,0
Nordeste	14,1	12,9	12,8	13,1	14,1	13,5	14,2	14,5
Norte	3,8	4,9	4,6	4,6	5,3	5,3	5,3	5,6
Sudeste	60,2	58,8	58,7	57,8	54,9	56,1	54,0	52,9
Sul	17,1	18,2	17,9	17,6	18,2	16,0	16,8	17,0

Fonte: Adaptado de Mamigonian (2007) e Sidra IBGE (2020)

Quando avaliados os números da participação regional no PIB Industrial brasileiro (Tabela 3) na última década, os números apresentam a mesma tendência de desconcentração do Sudeste para as outras regiões, semelhante a tabela anterior. A participação do Sudeste de 2010 para 2017 caiu aproximadamente 6%, enquanto as outras regiões apresentaram crescimento. O Centro- Oeste cresceu 0,7%, o Nordeste 1,5%, o Norte também 0,7% e o Sul 2,8%.

**Tabela 3:** Participação (%) Regional no PIB Industrial Brasileiro

Região	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Centro-Oeste	6,1	5,9	6,1	6,3	6,5	7,0	7,3	6,8
Nordeste	11,6	11,2	11,6	11,4	11,6	12,9	13,4	13,2
Norte	6,5	7,1	6,3	6,6	6,0	6,1	6,2	7,2
Sudeste	58,8	58,8	58,8	58,0	58,1	55,0	52,9	52,9
Sul	17,1	17,1	17,1	17,7	17,8	19,0	20,1	19,9

Fonte: Datasebrae (2020)

## 5 ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO EM SUAPE

Para que seja possível fazer uma análise dos diferentes processos que são realizados em determinado espaço, é necessário entender como este se organiza para promover a interação necessária entre os agentes que o compõem, de modo a proporcionar ganhos em produtividade e diminuir o tempo entre as operações que são realizadas.

O espaço portuário possui a necessidade de dinamismo, uma vez que suas atividades não estão alocadas apenas dentro de seu limite físico, mas também são expandidas para seu entorno através de sua hinterlândia produtiva, ao passo em que também se relacionam com outros espaços econômicos que podem estar distanciados a nível regional, nacional ou internacional.

Os portos são fenômenos eminentemente geográficos, com a particularidade de serem fenômenos complexos, pois o sítio portuário é de escala local dependendo do litoral em que se encontra, enquanto sua hinterlândia é de escala regional, nacional ou quase continental, dependendo do acesso à sua zona de influência por variados meios de transporte terrestre e, por outro lado, sua face oceânica muitas vezes é de escala mundial, alcançando todos os continentes, para onde seguem e de onde chegam mercadorias. (MAMIGONIAN, 2017, p. 21).

Llovera (1999) afirma que o crescimento do comércio internacional, as novas técnicas de comunicação e o grande desenvolvimento do transporte multimodal estão impulsionando novas funções nas áreas industrial, regional e comercial relacionadas aos serviços oferecidos pelos portos às indústrias em seu entorno, a cidade a qual está instalado e aos processos de trocas realizados com outros portos e/ou regiões. Estas novas funções estão vinculadas à organização do transporte, à armazenagem, aos serviços de valor incrementado sobre as mercadorias, à distribuição, e à logística do transporte no nível internacional, nacional e local.

Assim sendo, para Mamigonian (2017) os portos fazem parte da cadeia de transportes, onde ocupam um lugar estratégico, mas altamente dependente da navegação, podendo-se dizer que os navios criam e transformam os portos, como instalações físicas, enquanto as hinterlândias terrestres propiciam maior ou menor movimento de carga. Entretanto, a administração portuária pode interferir na “combinação” melhorando as condições naturais, a eficiência operacional, etc.

Para tanto, é necessário que os portos estejam preparados e devidamente aparelhados para atender às mudanças que ocorrem no setor portuário, seja no modelo de transporte com a evolução dos navios e suas respectivas capacidades, seja nos sistemas logísticos e nos processos de controle e armazenagem que estes exigem ou pela capacidade produtiva do próprio porto no processo de movimentação de cargas, entre outras atividades realizadas

diariamente em toda a cadeia de transporte marítimo e nos mais diversos instrumentos que são necessários para seu funcionamento.

No Brasil o setor portuário apresentou mudanças significativas após a aprovação da Lei dos Portos de 1993, que modificou sua estrutura de funcionamento, principalmente quanto à operação da superestrutura portuária, que, a partir de então, se tornou, além de mais produtiva, majoritariamente exercida pelo setor privado. A nível de comparação, a primeira década após a aprovação da lei, apresentou um crescimento de 4,5% na movimentação portuária, enquanto na década seguinte, entre 2002 e 2011, este número foi de 5,9%, um crescimento de 31%. (BNDES, 2012). Entre 2010 e 2018, o aumento foi de 33%. (ANTAQ, 2019).

Maiores investimentos na infraestrutura portuária como a extensão de berços de atracação de navios, a aquisição de equipamentos mais produtivos para o aumento da capacidade de movimentação e na prestação de serviços logísticos mais dinâmicos e ágeis, impulsionaram o crescimento da demanda dos serviços portuários e por consequência promoveram o aumento da movimentação nos portos, inclusive na importação de bens. (BNDES, 2012).

Desta forma é preciso salientar a importância dos investimentos das autoridades portuárias em infraestrutura, levando em conta que possuem impacto direto na performance dos serviços portuários e portanto promovem maior dinamismo ao setor e por consequência desenvolvimento econômico para a região em que está instalado e para o país de modo geral.

Soma-se a isto uma melhora da performance das empresas que circundam a área portuária e fazem uso de seus serviços, pois uma maior agilidade de ação nos processos, impulsionada por uma infraestrutura adequada e tecnologicamente avançada, promove uma continuidade dos investimentos e consequentemente uma externalização dos ganhos econômicos de modo a gerar crescimento e confiança.

Nesta seção será apresentada a organização do espaço de Suape, quais as empresas que estão instaladas em sua área produtiva e de influência, quais são os equipamentos portuários e a infraestrutura logística de apoio a movimentação de cargas e equipamentos, bem como o histórico de movimentação do porto ao longo dos últimos anos.

Qualificar o espaço do Complexo Industrial e Portuário de Suape se faz necessário para que seja possível entender sua dinâmica de produção e de que modo os diferentes agentes que fazem parte da cadeia de funcionamento do espaço portuário influenciam e são influenciados pela movimentação que ocorre dentro e fora de seu limite físico.

## 5.1 EMPRESAS E LOCALIZAÇÃO

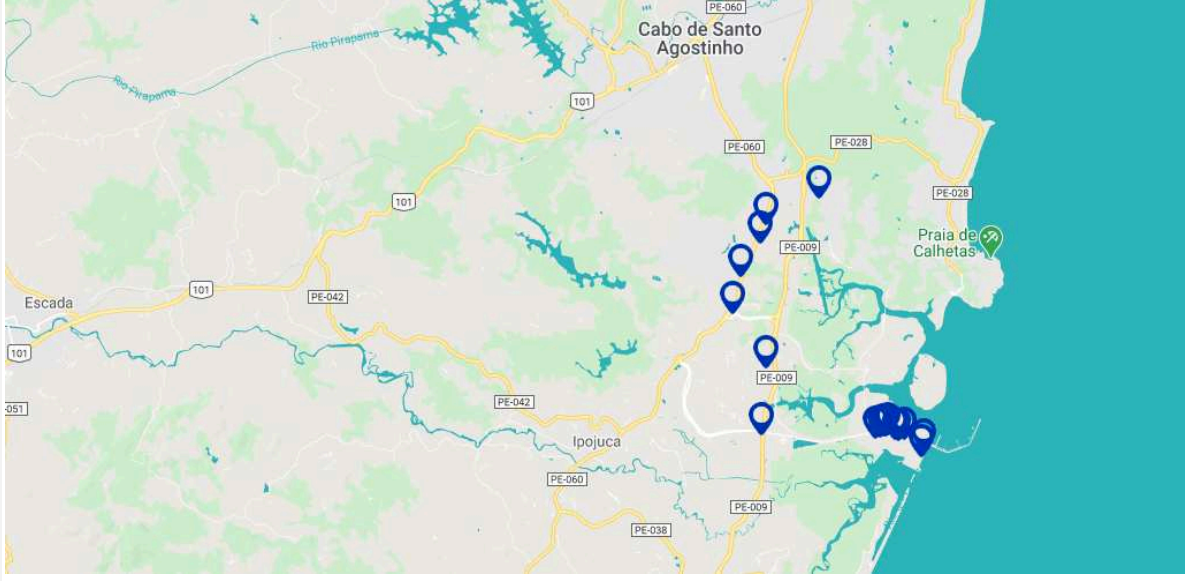
Responsáveis por mais de R\$ 50 bilhões em investimentos privados, o Complexo Industrial e Portuário de Suape conta com mais de 100 empresas de capital nacional e estrangeiro que juntas geram mais de 18 mil empregos diretos. Estas empresas, por meio da contratação de fornecedores de pequeno, médio e grande porte e compra de matéria-prima em todo o Estado, são responsáveis por estimular a economia de Pernambuco por meio da geração de emprego e renda. (SUAPE, 2020).

Distribuídas em polos de negócios, as empresas estão divididas em dez grandes áreas de atuação: Pólo de Granéis Líquidos e Gases, Pólo Logístico, Pólo Naval e Offshore, Pólo Petroquímico, Pólo Pré-forma Plástica, Pólo de Componentes Eólicos, Pólo de Geração de Energia, Pólo de Materiais de Construção, Pólo Metalmeccânico e Pólo de Alimentos e Bebidas. Presentes dentro do território de Suape e em sua área de influência, estes pólos estão constantemente distribuindo e exportando matérias-primas, insumos básicos e produtos finais, tornando o Complexo de Suape o mais completo do Nordeste brasileiro. (SUAPE, 2020).

Segundo informação oficial do site do Complexo de Suape, as características dos pólos de negócios, bem como algumas das empresas que fazem parte destes, estão divididas da seguinte forma, conforme os quadros a seguir:

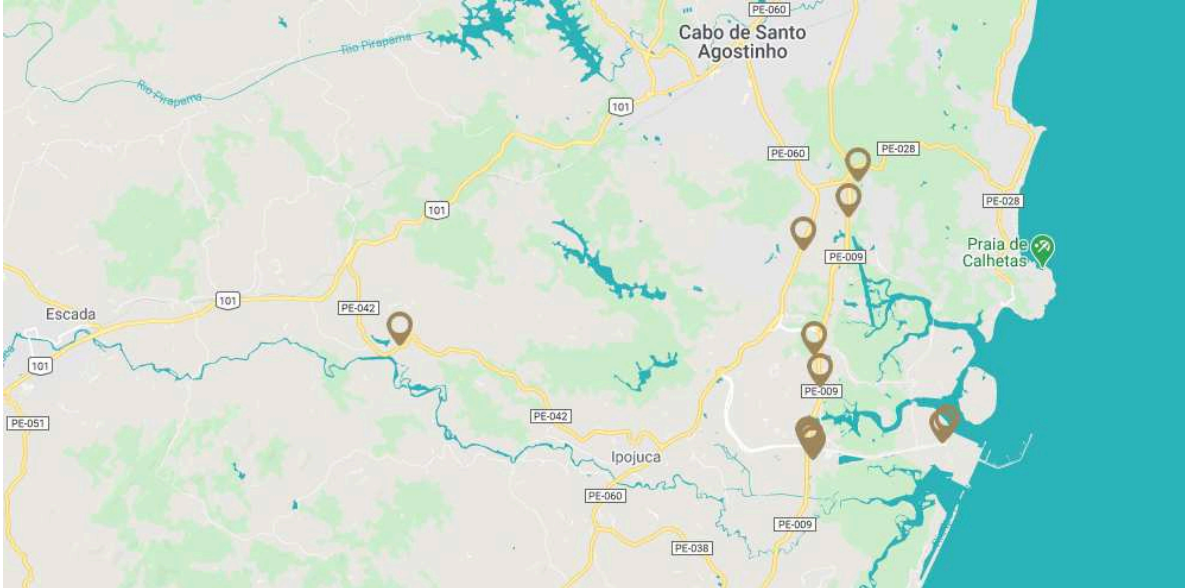


**Quadro 08: Pólo de Granéis Líquidos e Gases**

<b>Descrição</b>
Reúne empreendimentos estruturadores e um conjunto de operações importantes para a cadeia produtiva. A capacidade de armazenamento de líquidos é de 656.774 m <sup>3</sup> , podendo chegar até 731.774 m <sup>3</sup> com o navio cisterna.
<b>Localização</b>

<b>Empresas</b>
COPAGAZ
DECAL BRASIL
IBG BRASIL
LIQUIGÁS
MINASGÁS (SUPERGASBRAS)
NACIONAL GÁS BUTANO
PANDENOR IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO
TRANSPETRO
POOL DE COMBUSTÍVEIS SUAPE (BR Distribuidora, Raizen, Alvo Distribuidora)
POSTO BR
POSTO IPIRANGA - ECO POSTO COMÉRCIO DE COMBUSTÍVEIS
POSTO PORTAL DE SUAPE
TEMAPE - TERMINAIS MARÍTIMOS DE PERNAMBUCO
TEQUIMAR - TERMINAL QUÍMICO DE ARATU S/A (Ultracargo)
ULTRAGAZ

Fonte: Suape, 2020.

### Quadro 09: Pólo Logístico

Descrição
<p>É formado por empreendimentos que estão localizados nas zonas Industrial e Industrial Portuária. Esse polo 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.</p>
Localização

Empresas
ANDALUZ LOGÍSTICA TRANSPORTES
FEDEX
JSL
KOMBOOGIE BRASIL LOGÍSTICA
LOCALFRIO – ARMAZÉNS GERAL
LOCALFRIO – TERMINAL ALFANDEGADO
SHIPSERV
TECON SUAPE
TEGMA
TOC EMPREENDIMENTOS
TOYOTA – CD
TRANSPAZ - TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS
UNILEVER CD
WILSON SONS
WINDROSE SERVIÇOS MARÍTIMOS

Fonte: Suape, 2020.

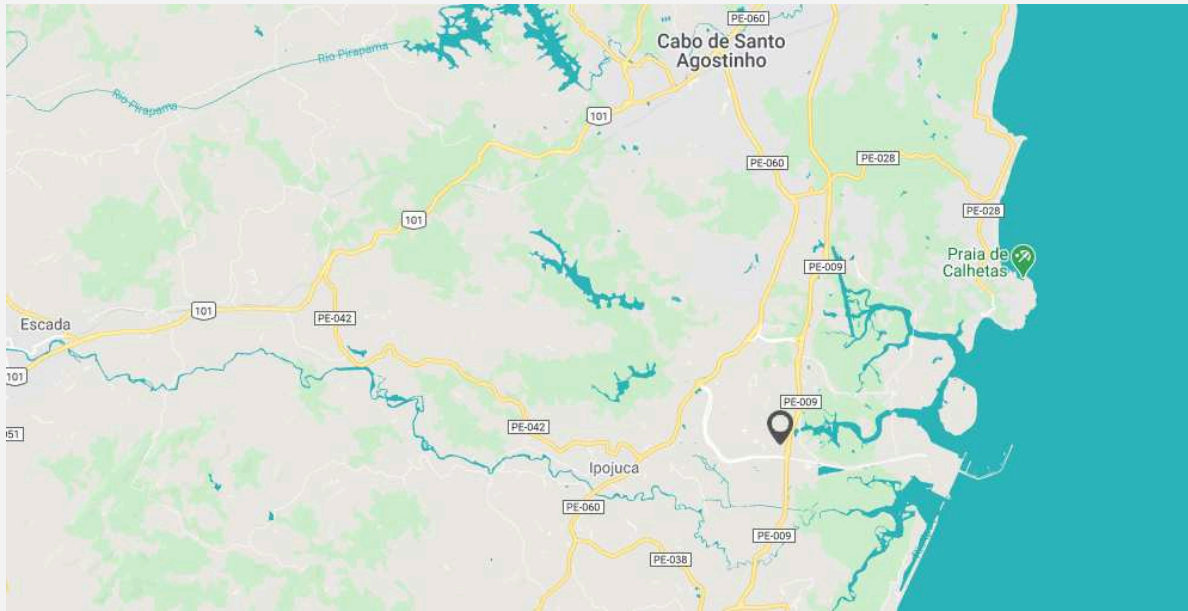
**Quadro 10: Pólo Naval e Offshore**

<b>Descrição</b>
Nos estaleiros são construídos navios petroleiros, gaseiros, barcos de apoio e outros, além de fazerem reparos quando preciso.
<b>Localização</b>

<b>Empresas</b>
ESTALEIRO ATLÂNTICO SUL
ESTALEIRO VARD PROMAR

Fonte: Suape, 2020.

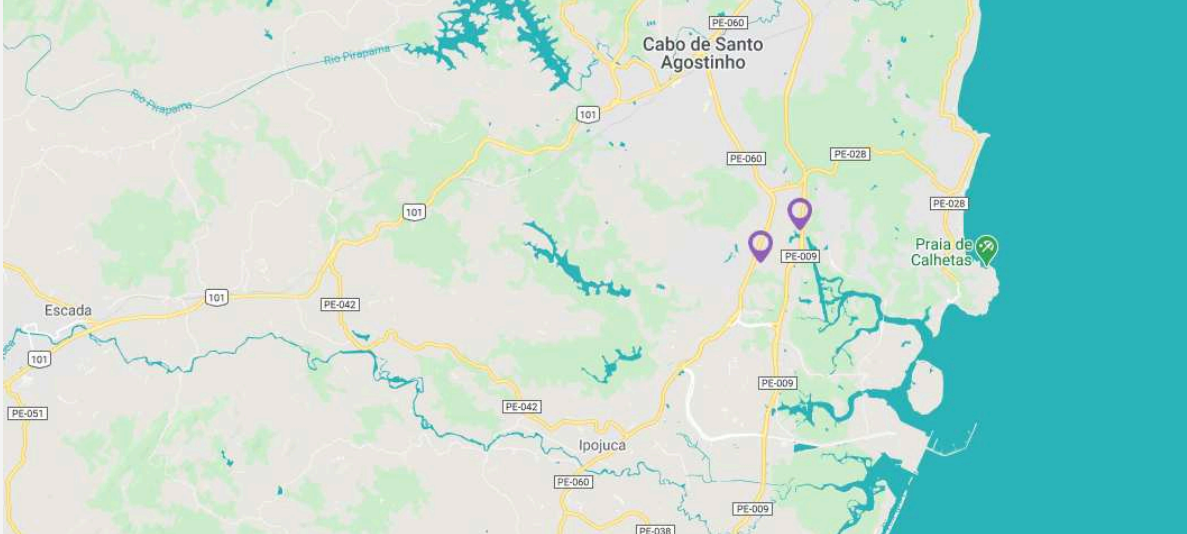
### Quadro 11: Pólo Petroquímico

Descrição
<p>Neste pólo está o maior empreendimento do Complexo de Suape: a Refinaria Abreu e Lima, com capacidade para processamento de 230 mil barris de petróleo por dia. Além da Refinaria, operam outras duas empresas estruturadoras: a PQS, formada pela junção da Petroquímica Suape com a Citepe, e a M&amp;G Polímeros. Ambas são responsáveis por produzir preforma PET, resina plástica reconhecida como a mais resistente para fabricação de garrafas e embalagens plásticas. A planta da PQS também produz ácido tereftálico purificado (PTA) e filamentos de poliéster. O Polo Petroquímico ainda abastece seis empresas instaladas em Suape, fortalecendo o sistema de adensamento da cadeia industrial.</p>
Localização

Empresas
REFINARIA ABREU E LIMA
PQS
M&G POLÍMEROS

Fonte: Suape, 2020.

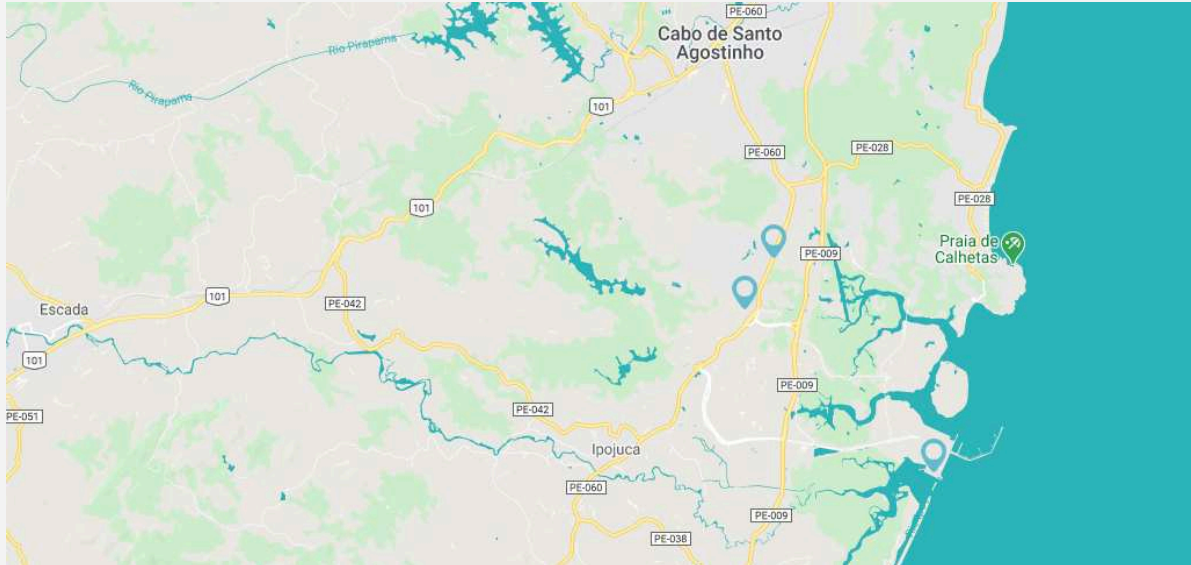


**Quadro 13: Pólo de Componentes Eólicos**

<b>Descrição</b>
Cluster de indústrias que fabricam componentes eólicos, responsável por produzir as torres, flanges e pás eólicas. As empresas instaladas, especialmente na manufatura de equipamentos, são a base de sustentação para o setor no Estado.
<b>Localização</b>

<b>Empresas</b>
GRI FLANGES
GRI TORRES
LM WIND POWER

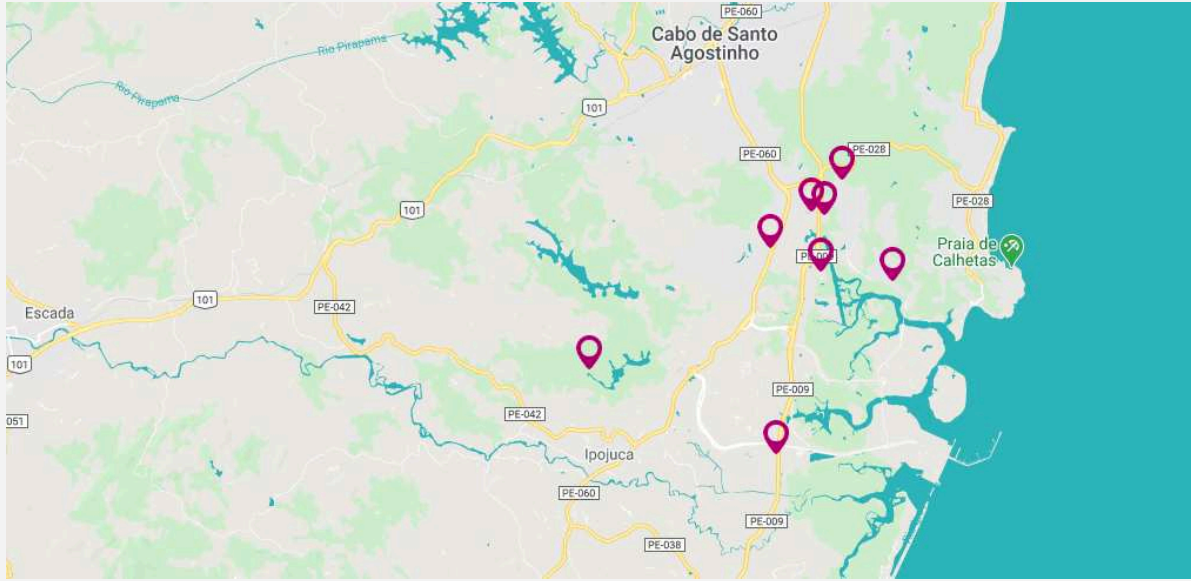
Fonte: Suape, 2020.

**Quadro 14: Pólo de Geração de Energia**

<b>Descrição</b>
Possui duas usinas termelétricas, a Suape Energia, com capacidade instalada de 381,2 MW, e a Termopernambuco, que tem a capacidade de gerar 532 MW médios.
<b>Localização</b>

<b>Empresas</b>
SUAPE ENERGIA
TERMOPERNAMBUCO

Fonte: Suape, 2020.

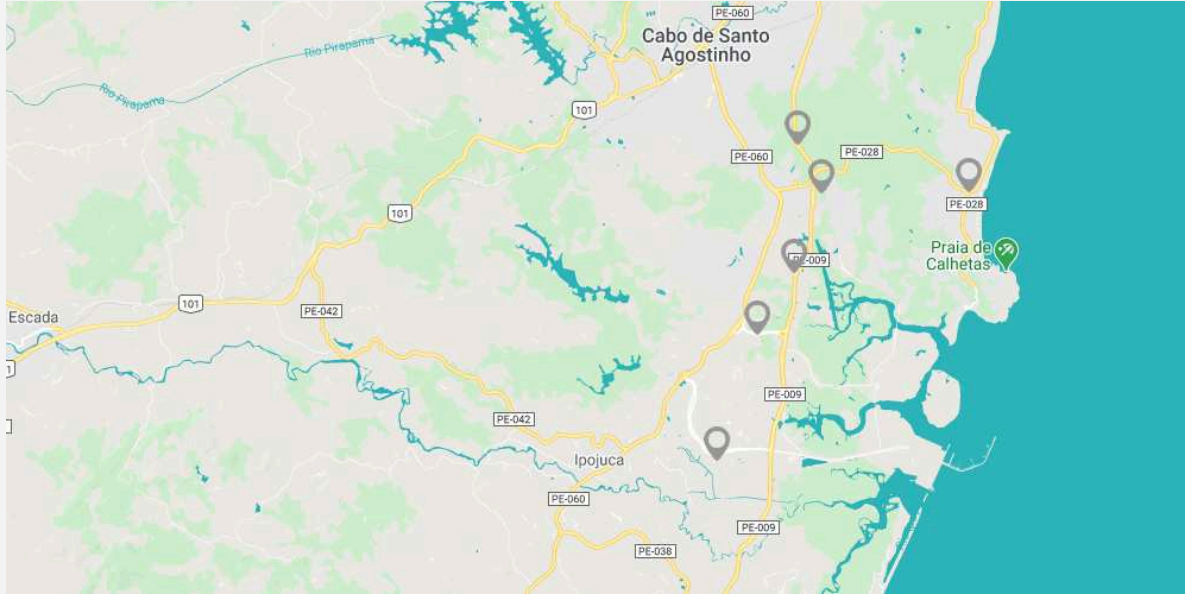
**Quadro 15: Pólo Materiais de Construção**

Descrição
Neste pólo estão algumas das principais indústrias de construção civil da região, responsáveis por fornecer material para fomentar o desenvolvimento de Pernambuco e do Nordeste.
Localização

Empresas
AMANCO
CBMC
DECA
IDEMAL
PAMESA DO BRASIL
PERNAMBUCO INDUSTRIAL
PEDREIRA ANHANGUERA
PEDREIRAS DO BRASIL
REDIMIX
RIP

Fonte: Suape, 2020.

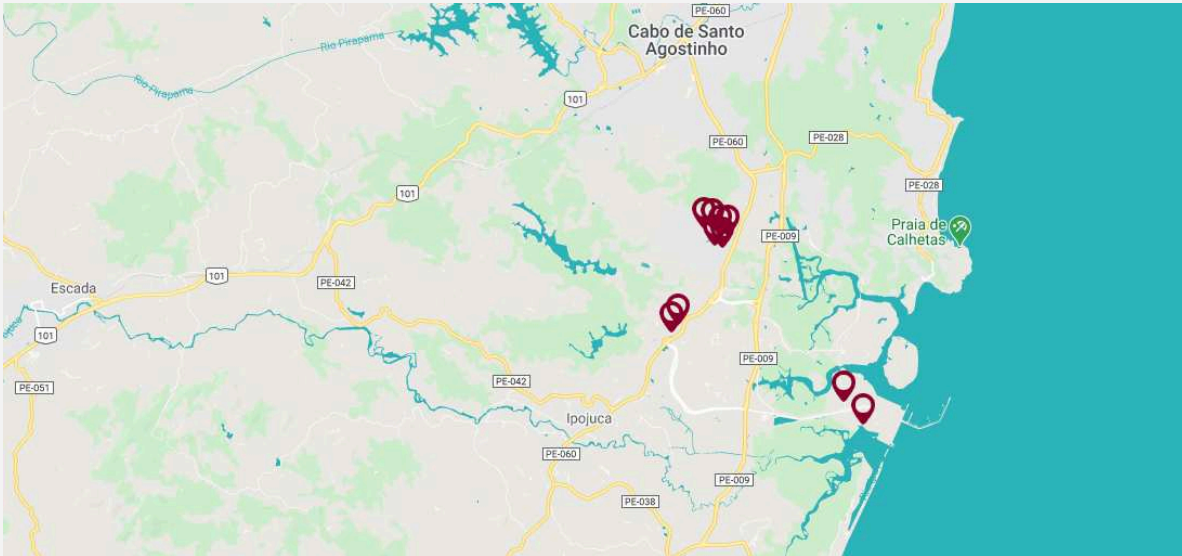


**Quadro 16: Pólo Metalmeccânico**

Descrição
Formado por indústrias de base e empresas fornecedoras da cadeia produtiva de petróleo, gás e naval.
Localização

Empresas
AGUILAR Y SALAS
ARCLIMA
CASCADURA
REXAM
SHINERAY
SOLUÇÕES USIMINAS

Fonte: Suape, 2020.

**Quadro 17: Pólo Alimentos e Bebidas**

Descrição
Abriga grandes empresas do setor alimentício.
Localização

Empresas
ARCOR
BUNGE MARGARINA E ÓLEO
BUNGE MOINHO
CAMPARI
CERESER
PEPSICO DO BRASIL
PERNOD RICARD INDÚSTRIA E COMÉRCIO
SOLAR COCA-COLA
UNILEVER WS
URBANO AGROINDUSTRIAL

Fonte: Suape, 2020.

## 5.2 INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

Nesta seção serão analisadas as estruturas que formam o Complexo Industrial e Portuário de Suape. Para tanto, serão elencadas as estruturas presentes nas áreas do Porto Externo e Porto Interno, bem como as Instalações Retroportuárias e as Formas de Acesso ao espaço portuário do complexo.

Na imagem abaixo estão ilustradas as respectivas áreas do Porto Externo e do Porto Interno.

**Figura 26:** Porto Externo e Porto Interno do Complexo de Suape

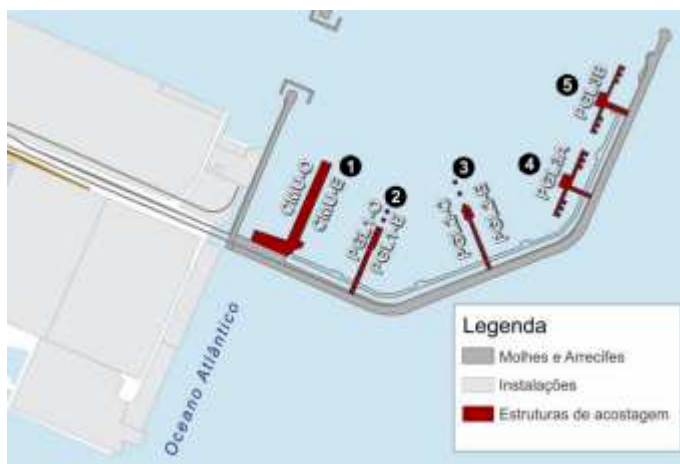


Fonte: PDZ (2020)

### 5.2.1 Porto Externo

De acordo com o PDZ (2020) o Porto Externo de Suape conta com cinco instalações de acostagem, sendo quatro píeres destinados ao recebimento de granéis líquidos, e um cais de múltiplo uso (CMU). Com dois berços por instalação nas três primeiras estruturas, e nas duas últimas com apenas um berço por estrutura, o porto externo soma 8 berços, totalizando cerca de 1.600 metros de píeres. O porto externo de Suape contempla, em sua maioria, a operação de granéis líquidos, com a destinação de 6 dos 8 berços para a atividade.

**Figura 27:** Porto Externo do Complexo de Suape



Fonte: PDZ (2020).




A seguir serão analisadas as estruturas de acostagem do Porto Externo do Complexo de Suape, conforme os quadros a seguir, dispostas de acordo com a imagem acima apresentada.

**Quadro 18:** Molhe

Descrição	
Estrutura marítima localizada no Porto Externo que serve de proteção e abrigo para os píeres de acostagem.	
Localização	
Informações Adicionais	
Extensão	2.398 metros
Profundidade	14 metros

Fonte: PDZ, 2020.

**Quadro 19: Cais de Múltiplos Usos (CMU)**

<b>Descrição</b>	
Plataforma que devido ao formato de píer e grandes dimensões atende a movimentação de variadas naturezas de carga como carga geral, granéis sólidos e granéis líquidos.	
<b>Localização</b>	
	 
<b>Informações Adicionais</b>	
Extensão CMU-O	<i>342 metros</i>
Extensão CMU-E	<i>323 metros</i>
Profundidade CMU-O	<i>9,8 metros</i>
Profundidade CMU-E	<i>13,6 metros</i>
Capacidade CMU-O	<i>20 mil toneladas</i>
Capacidade CMU-E	<i>80 mil toneladas</i>

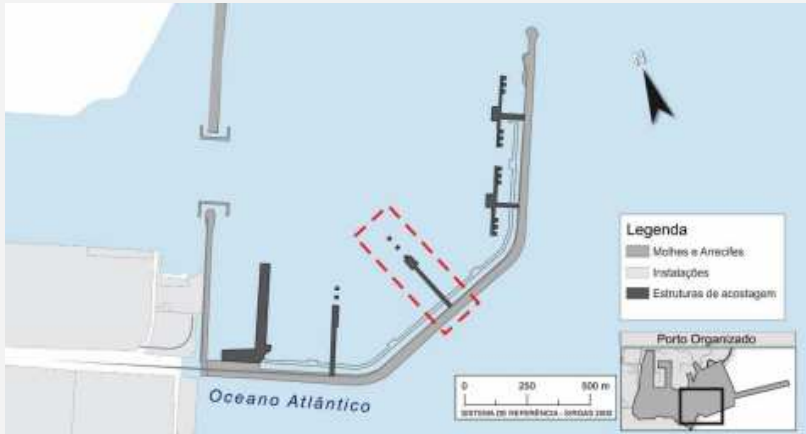


Fonte: PDZ, 2020.

**Quadro 20: Píer de Granéis Líquidos 1 (PGL-1)**

<b>Descrição</b>	
Atualmente utilizado na movimentação de Derivados de Petróleo e Químicos, o Píer de Granéis Líquidos 1 foi a primeira estrutura de acostagem do Porto Externo a ser construída.	
<b>Localização</b>	
	 
<b>Informações Adicionais</b>	
Extensão PGL-1-O	<i>331 metros</i>
Extensão PGL-1-E	<i>331 metros</i>
Profundidade PGL-1-O	<i>12,5 metros</i>
Profundidade PGL-1-E	<i>12,3 metros</i>
Capacidade PGL-1-O	<i>45 mil toneladas</i>
Capacidade PGL-1-E	<i>45 mil toneladas</i>







Fonte: PDZ, 2020.

**Quadro 21: Píer de Granéis Líquidos 2 (PGL-2)**

<b>Descrição</b>	
<p>O Píer de Granéis Líquidos 2 funciona para viabilizar a movimentação de derivados de petróleo e álcool. Em comparação com o PGL-1, esta estrutura de acostagem atende uma maior variabilidade de navios, resultado do dimensionamento de seus berços que supera o dos berços do PGL-1, em comprimento e profundidade, além de uma melhor capacidade dos equipamentos alocados.</p>	
<b>Localização</b>	
	 
<b>Informações Adicionais</b>	
Extensão PGL-2-O	<i>389 metros</i>
Extensão PGL-2-E	<i>389 metros</i>
Profundidade PGL-2-O	<i>13,1 metros</i>
Profundidade PGL-2-E	<i>12,2 metros</i>
Capacidade PGL-2-O	<i>90 mil toneladas</i>
Capacidade PGL-2-E	<i>90 mil toneladas</i>

Fonte: PDZ, 2020.

**Quadro 22: Pier de Granéis Líquidos 3 (PGL-3A e 3B)**

<b>Descrição</b>	
Os PGLs 3A e 3B foram são as estruturas de acostagem do porto externo mais recentes, construídas concomitantes às obras e extensão da extremidade norte do molhe de proteção existente.	
<b>Localização PGL-3A</b>	
	 
<b>Localização PGL-3B</b>	
	 
<b>Informações Adicionais</b>	
Extensão PGL-3A	<i>277 metros</i>
Extensão PGL-3B	<i>308 metros</i>
Profundidade PGL-3A	<i>12,3 metros</i>
Profundidade PGL-3B	<i>17,3 metros</i>
Capacidade PGL-3A	<i>120 mil toneladas</i>
Capacidade PGL-3B	<i>170 mil toneladas</i>

Fonte: PDZ, 2020.



### 5.2.2 Porto Interno

De acordo com o PDZ (2020) o Porto Interno de Suape é caracterizado pela área abrigada do Porto, possui 15,50 metros de profundidade e um canal interno de 1.430 metros de extensão e 450m de largura. O porto interno de Suape possui 5 berços de atracação, todos em boas condições de operação, distribuídos ao longo de 1.619 metros de Cais.

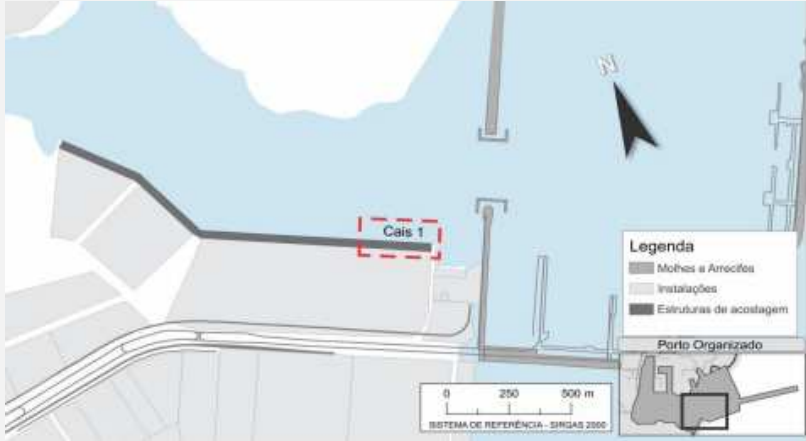


**Figura 28:** Porto Interno do Complexo de Suape



Fonte: PDZ (2020).

A seguir serão analisadas as estruturas de acostagem do Porto Interno do Complexo de Suape, conforme os quadros a seguir, dispostas de acordo com a imagem acima apresentada.

### Quadro 23: Cais 1

Descrição	
O Cais 1 é público e utilizado atualmente para a movimentação de carga geral e contêineres.	
Localização	
  	
Informações Adicionais	
Calado Autorizado	<i>14,4 metros</i>
Capacidade	<i>120.000 toneladas</i>

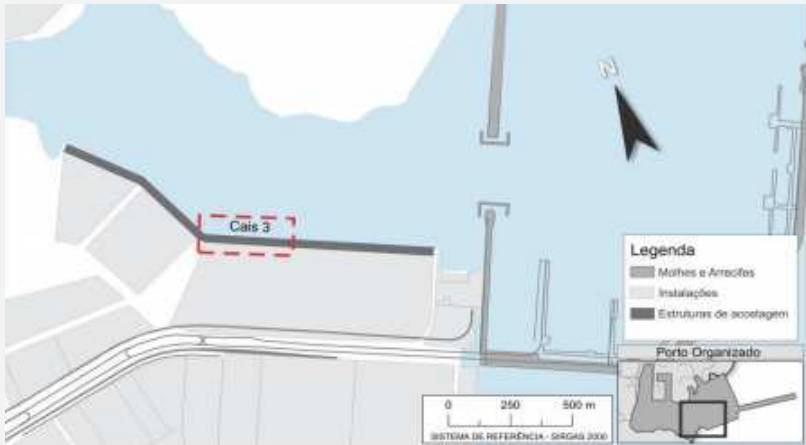

Fonte: PDZ, 2020.

**Quadro 24: Cais 2**

<b>Descrição</b>	
<p>O Berço do cais 2 é um dos que atendem ao TECON Suape, arrendamento realizado no ano de 2001 mancando a criação de um terminal especializado na movimentação de contêineres. O cais é contíguo à sua área de armazenagem já preparada para a recepção e armazenagem da mesma natureza de carga.</p>	
<b>Localização</b>	
  	
<b>Informações Adicionais</b>	
Calado Autorizado	<i>14,1 metros</i>
Capacidade	<i>120.000 toneladas</i>

Fonte: PDZ, 2020.

**Quadro 25: Cais 3**

<b>Descrição</b>	
A movimentação de contêineres, realizada pela empresa TECON Suape, acontece além do cais 2, no cais 3, fazendo parte do mesmo arrendamento.	
<b>Localização</b>	
  	
<b>Informações Adicionais</b>	
Calado Autorizado	<i>11,3 metros</i>
Capacidade	<i>120.000 toneladas</i>

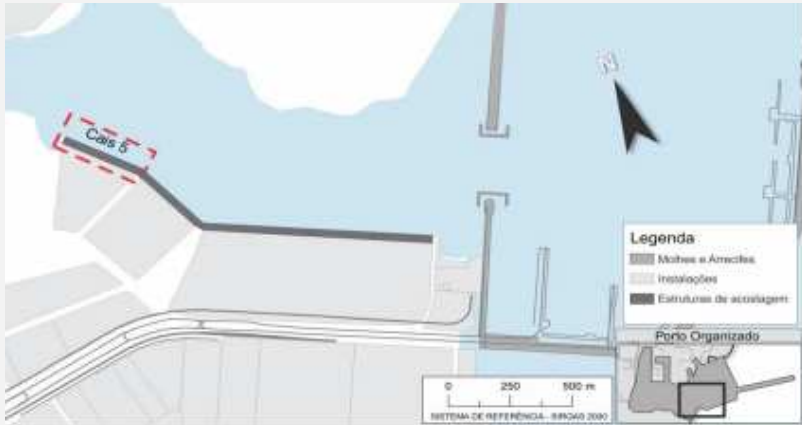


Fonte: PDZ, 2020.

**Quadro 26: Cais 4**

<b>Descrição</b>	
<p>O Cais 4 é público e atualmente movimenta granéis sólidos e carga geral. A movimentação de grãos (trigo) se dá através da conexão com a Bunge Alimentos por uma correia transportadora até o moinho da referida empresa. A área contígua ao cais tem como vocação a movimentação de carga geral, principalmente veículos, devido ao posicionamento estratégico dos pátios de armazenagem desta natureza de carga.</p>	
<b>Localização</b>	
  	
<b>Informações Adicionais</b>	
Calado Autorizado	<i>11,8 metros</i>
Capacidade	<i>120.000 toneladas</i>

Fonte: PDZ, 2020.

### Quadro 27: Cais 5

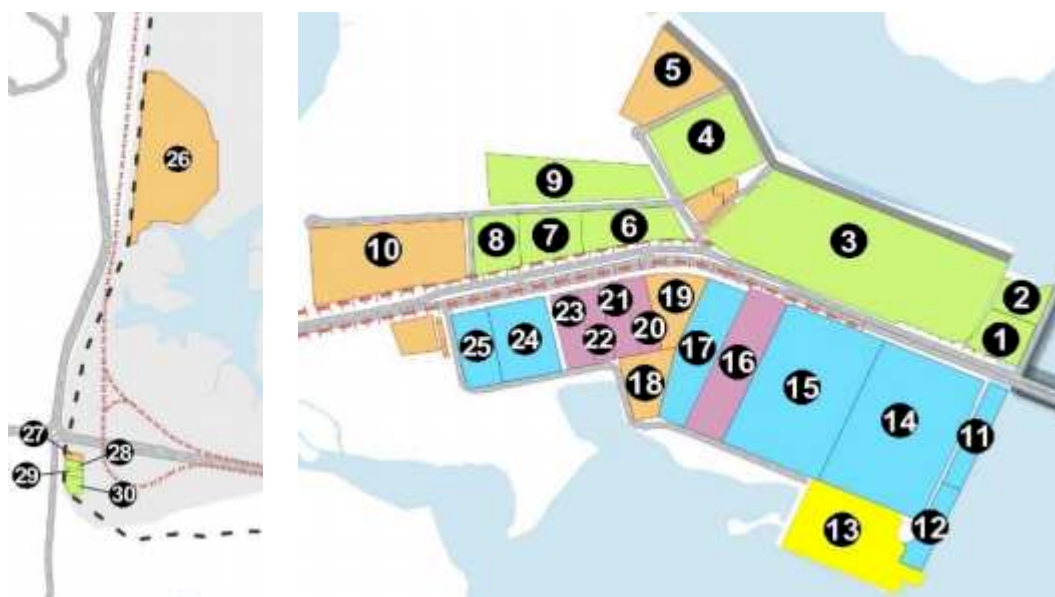
Descrição	
<p>O cais 5 atualmente abriga o novo terminal de açúcar do Porto de Suape, que começou a operar em 2016 e, um ano depois, entrou em plena operação. Com uma capacidade máxima de movimentação de 750 mil toneladas de açúcar por ano, permitiu reduzir o tempo de embarque do açúcar no Porto, possibilitando a utilização de navios de maior porte. Além do açúcar, outros granéis vegetais e fertilizantes estão entre as cargas previstas para esse berço.</p>	
Localização	
	 
Informações Adicionais	
Calado Autorizado	<i>12,6 metros</i>
Capacidade	<i>120.000 toneladas</i>

Fonte: PDZ, 2020.

### 5.3 INSTALAÇÕES DE ARMAZENAGEM

As instalações de armazenagem do Porto Organizado de Suape, conforme figura 29 e quadro 28 abaixo, incluem armazéns, pátios, silos e dispositivos de tancagem.

**Figura 29:** Instalações de Armazenagem do Complexo de Suape



Fonte: PDZ, 2020.

**Quadro 28:** Organização das Instalações Portuárias do Complexo de Suape

Pátios	Geral	Tancagem	Térmica	Envazadoras
Estrutura	Capacidade (Ton)		Uso	
1. Pátio Público Multiuso	2.700		Multiuso	
2. Área Arrendável 1	Não informado		Não informado	
3. TECON Suape S.A	588.000		Carga Geral	
4. Pátio Público de Veículos 3	6.795		Veículos	
5. Agrovía do Nordeste S/A	31.000		Granéis	
6. LocalFrio – Atlântico Terminais	67.882		Contêineres	
7. LocalFrio – Suata	99.585		Contêineres	
8. Pátio Público de Veículos 1	2.744		Veículos	
9. Pátio Público de Veículos 2	6.750		Veículos	
10. Bunge Moinho - Trigo (Silo)	45.000		Moinho de Grão	
11. Pandenor Importação e Exportação LTDA	55.800		Combustíveis	
12. TEMAPE	52.200		Combustíveis	
13. Termopernambuco	Não informado		Não informado	
14. Distribuidoras de derivados de Petróleo	87.264		Combustíveis	
15. Transpetro	108.724		Combustíveis	

16. Nacional Gas	1.100	GLP
17. Tequimar	142.209	Combustível/Químicos
18. Bunge Alimentos (Margarina)	8.000	Alimentos
19. Bunge (Óleo)	19.220	Alimentos
20. Liquigas	60	GLP
21. Copagaz	408	GLP
22. Bahiana Norte Gás Butano	500	GLP
23. Minasgas	60	GLP
24. Decal Brasil LTDA	140.400	Combustíveis
25. Área de expansão (Decal)	Não informado	Não informado
26. M&G Polímeros	Não informado	Não informado
27. TOC	3.500	Não informado
28. Fedex	6.000	Carga Geral
29. Transpaz	5.000	Carga Geral
30. Windrose	15.000	Carga Geral

Fonte: PDZ (2020)

O Complexo de Suape ainda conta com armazéns fora da área do Porto Organizado, conforme a figura 30 a seguir, chamados de Armazéns Retroportuários. Estes, somados, possuem capacidade total de 3.061 mil toneladas de carga geral, sendo dois deles operados pela empresa Wilson Sons, outros dois pela empresa Windrose e um pela empresa JSL. (PDZ, 2020).

As 45 mil toneladas de capacidade dos silos administrados pela empresa Bunge Alimentos S.A, conforme a figura 31 a seguir, estão divididos em 9 silos, que para além do Moinho de Grão, também operam na área da fábrica de produção de margarinas e produção de gorduras e de refinamento de óleo. (PDZ, 2020).

Existe também a previsão de instalação pela empresa Agrovía do Nordeste S.A de cinco novos silos que juntos teriam a capacidade total de armazenar 30 mil toneladas, sendo responsáveis pela estocagem de grãos sólidos de origem vegetal como malte, cevada, trigo e milho. A obra está orçada em aproximadamente R\$ 79 milhões. (PDZ, 2020).

Para operações de tancagem, o Complexo de Suape dispõe de aproximadamente 660 mil m<sup>3</sup> de armazenagem de grãos líquidos, incluindo um navio cisterna para tancagem flutuante de Gás Liquefeito de Petróleo (GLP). (PDZ, 2020).



**Figura 30:** Instalações Retroportuárias do Complexo de Suape



Fonte: Plano Mestre de Suape (2019)

**Figura 31:** Silos da empresa Bunge Alimentos S.A no Complexo de Suape



Fonte: PDZ (2020)

## 5.4 ACESSOS

Nesta sessão serão apresentados os acessos rodoviários, ferroviários e aquaviários ao Complexo Industrial e Portuário de Suape, com as respectivas figuras para ilustrá-los.

### 5.4.1 Acessos Rodoviários

**Figura 32:** Acessos Rodoviários ao Complexo de Suape



Fonte: Plano Mestre de Suape (2019)

As principais vias de acesso ao Complexo de Suape são a BR-101, BR-232, PE-045 e PE-060. A **BR-101** possui pouco mais de 210 quilômetros de extensão e liga o Estado da Paraíba ao de Alagoas. É vista como uma rodovia estratégica, pois há mais de 30 anos cobre o trecho em que se concentra a maior estrutura produtiva da região Nordeste, sendo responsável pelo transporte advindo da agroindústria canavieira, e das indústrias e serviços em geral, além de estar próxima das áreas litorâneas nordestinas. Seu estado de conservação é considerado regular. (PDZ, 2020).

Com pouco mais de 550 quilômetros de extensão, a **BR-232** corta o Nordeste e tem como principal função conectar os municípios de Pernambuco e os estados vizinhos com os centros de comércio que estão no litoral. Seu início está situado na capital do estado de Pernambuco, Recife e ao longo do trecho, encontra-se com a BR-101. Seu estado de conservação é considerado ótimo. (PDZ, 2020).

Sendo uma importante via de acesso ao Complexo de Suape, a **PE-045** encontra-se ao longo de seu trecho com a BR-101 e a BR-232. A rodovia estadual é responsável pelo escoamento de grande parte da cana de açúcar produzida na região. Seu estado de conservação é considerado ruim. (PDZ, 2020).

Com pouco mais de 85 quilômetros de extensão, a rodovia estadual **PE-060** tem seu início no município de Cabo de Santo Agostinho, estendendo-se até a divisa entre os estados de Pernambuco e Alagoas. Considerada um dos principais acessos ao Complexo de Suape, a via também é um dos principais trechos que levam às praias do Litoral Sul. Seu estado de conservação é considerado regular. (PDZ, 2020).

#### **5.4.1.1 Entorno Portuário**

De acordo com o Plano Mestre de Suape (2019), dentre as vias do entorno portuário de Suape, conforme figura 33 abaixo, a PE-009, denominada de Via Expressa, configura-se como a principal rota de acesso ao Porto, haja vista sua conexão direta da BR-101 com a Av. Portuária, por meio da rotatória conhecida como Curva do Boi. Assim, os veículos com destino ao Porto de Suape podem acessar diretamente a Via Expressa a partir da BR-101, ou utilizar as rodovias PE-028, acesso à rotatória, VPE-052 – também denominada de Acesso à Zona de Interesse Portuário (ZIP) – e PE-038, interligadas à PE-060, como alternativa de conexão entre a PE-060 e o Porto.

**Figura 33:** Acesso ao Entorno Portuário



Fonte: Plano Mestre de Suape (2019)

O Plano Mestre de Suape (2019) afirma que a maior parte das vias do entorno do Porto de Suape apresenta bom estado de conservação tanto da pavimentação como da sinalização, condições que contribuem com a fluidez no tráfego e a segurança viária na região. Entretanto, pontua que existem fatores geradores de insegurança, como a incidência de neblina, baixa visibilidade e existência de curvas sinuosas, além da presença de buracos e desníveis nos encontros de pontes e de viadutos na Via Expressa.

### 5.4.2 Acessos Ferroviários

A malha ferroviária, ilustrada na figura 34 abaixo, que possui conexão com o Porto de Suape e também com os portos de Itaqui, Pecém, Mucuripe, Natal, Cabedelo, Recife e Maceió possui pouco menos de 4.300 quilômetros de extensão e é administrada pela empresa Ferrovia Transnordestina Logística S.A - TLSA. Entretanto, para o Porto de Suape, o transporte ferroviário está sem operar desde 2009 em virtude da paralisação de obras e da espera por investimentos. (PLANO MESTRE DE SUAPE, 2019).

**Figura 34:** Malha Ferroviária em Suape e outros portos



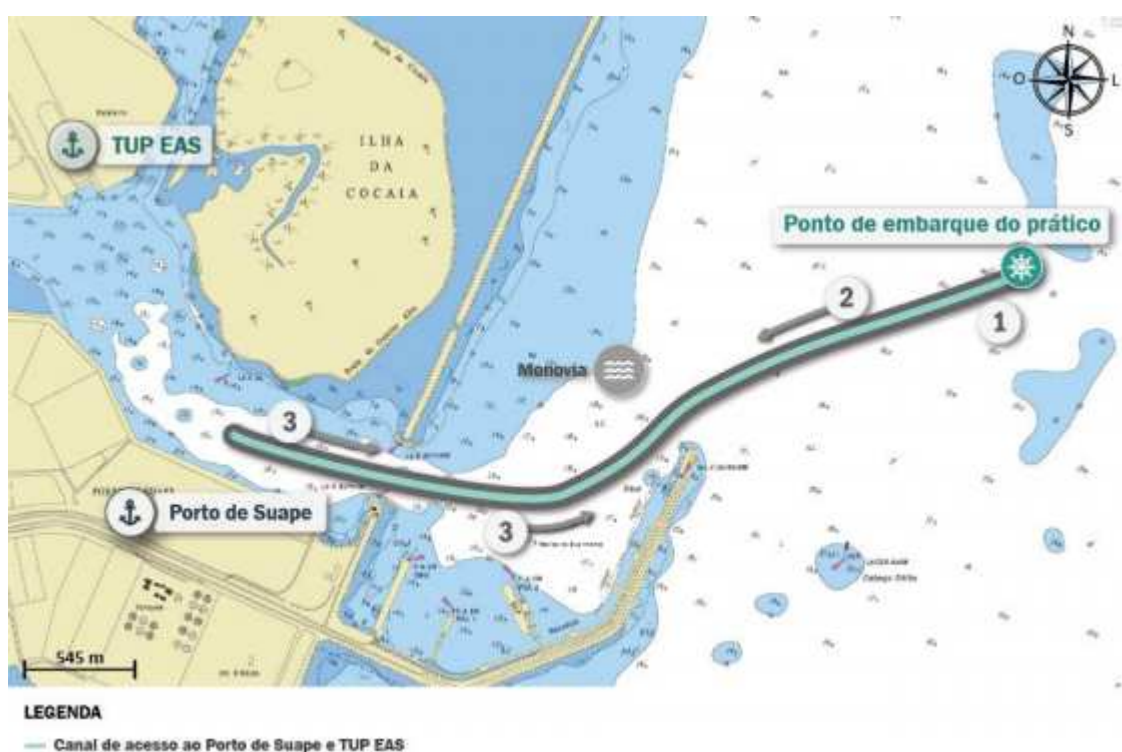
Fonte: Plano Mestre de Suape (2019)

Os custos estimados para as obras da Ferrovia Transnordestina são de pouco mais de R\$ 2,5 bilhões. Quando concluída a obra será capaz de ligar o Nordeste, Norte e Centro-Oeste do país, possibilitando melhor escoamento da produção e também promovendo a expansão da produtividade. Entretanto, as obras previstas para 2014 com conclusão para 2016 ainda não foram iniciadas e até o momento não existem previsões para que ocorram. (PLANO MESTRE DE SUAPE, 2019).

### 5.4.3 Acessos Aquaviários

Segundo o Plano Mestre de Suape (2019), o acesso aquaviário ao Porto de Suape e ao TUP EAS tem início no ponto de embarque do práctico, e as restrições operacionais do acesso aquaviário aplicam-se a partir deste ponto. Em relação ao fundeio de navios, como o canal de acesso é operado em monovia, uma vez que o canal já está em utilização, o navio aguarda fundeado próximo ao respectivo ponto de embarque do práctico.

**Figura 35:** Acesso Aquaviário do Porto de Suape

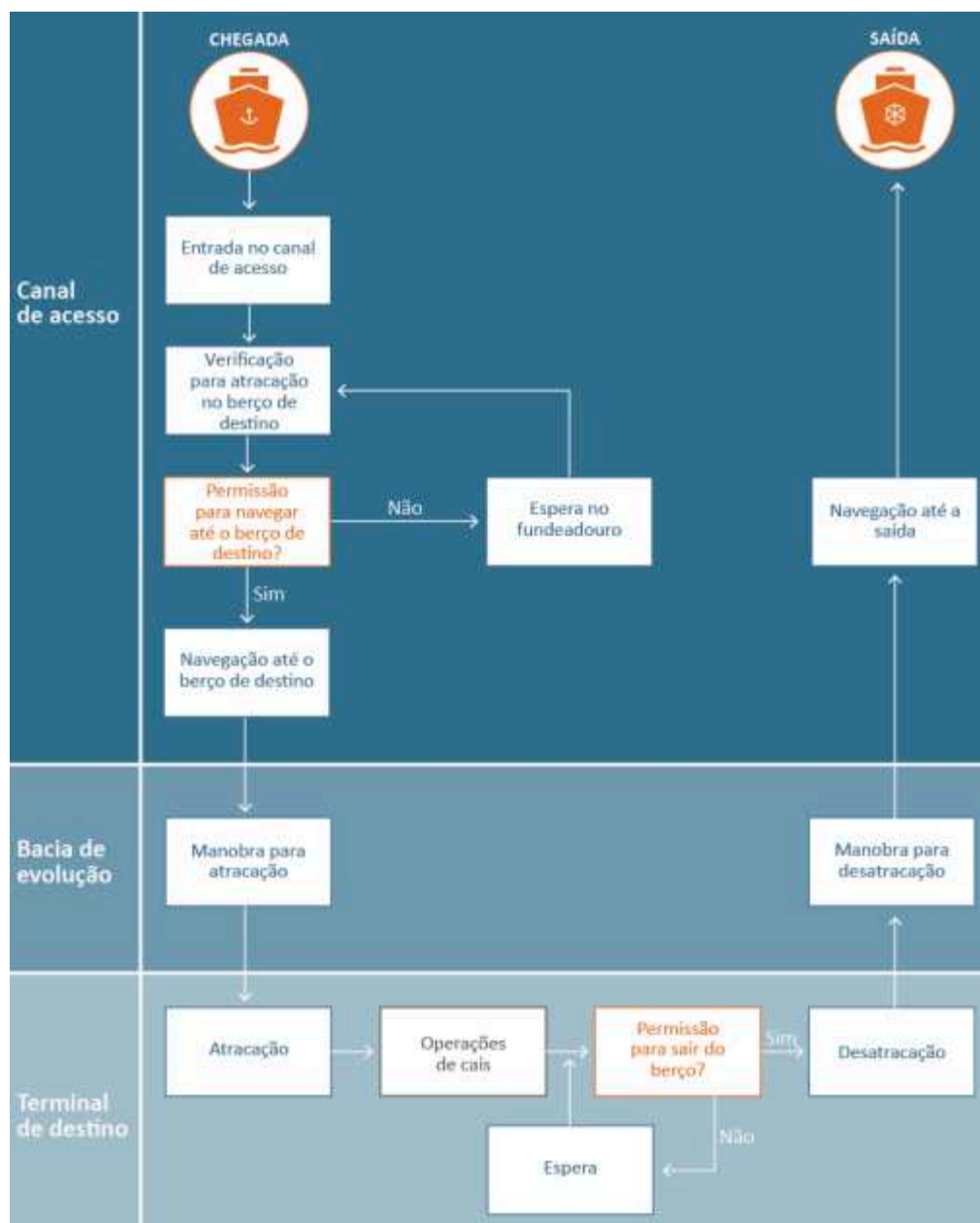


Fonte: Plano Mestre de Suape (2019)

O ponto 1 na figura 35 acima é referente ao ponto de chegada dos navios e a partir dele os navios são enviados para o ponto 2 em que são feitas as verificações para a navegação no canal de acesso e atracação. Antes da navegação ser permitida, são verificadas as condições da maré para saber se o nível permite ao navio avançar, caso contrário, este terá que esperar até que a verificação seja feita novamente. No ponto 3 são verificadas as condições para a desatracação nos berços, em que os navios poderão então descarregar e/ou recarregar as mercadorias. (PLANO MESTRE DE SUAPE, 2019).

O fluxograma na figura 36 abaixo mostra como funciona o processo de atracação e desatracação de navios dentro do Complexo de Suape:

**Figura 36:** Fluxograma de atracação e desatracação no Complexo de Suape



Fonte: Plano Mestre de Suape (2019)

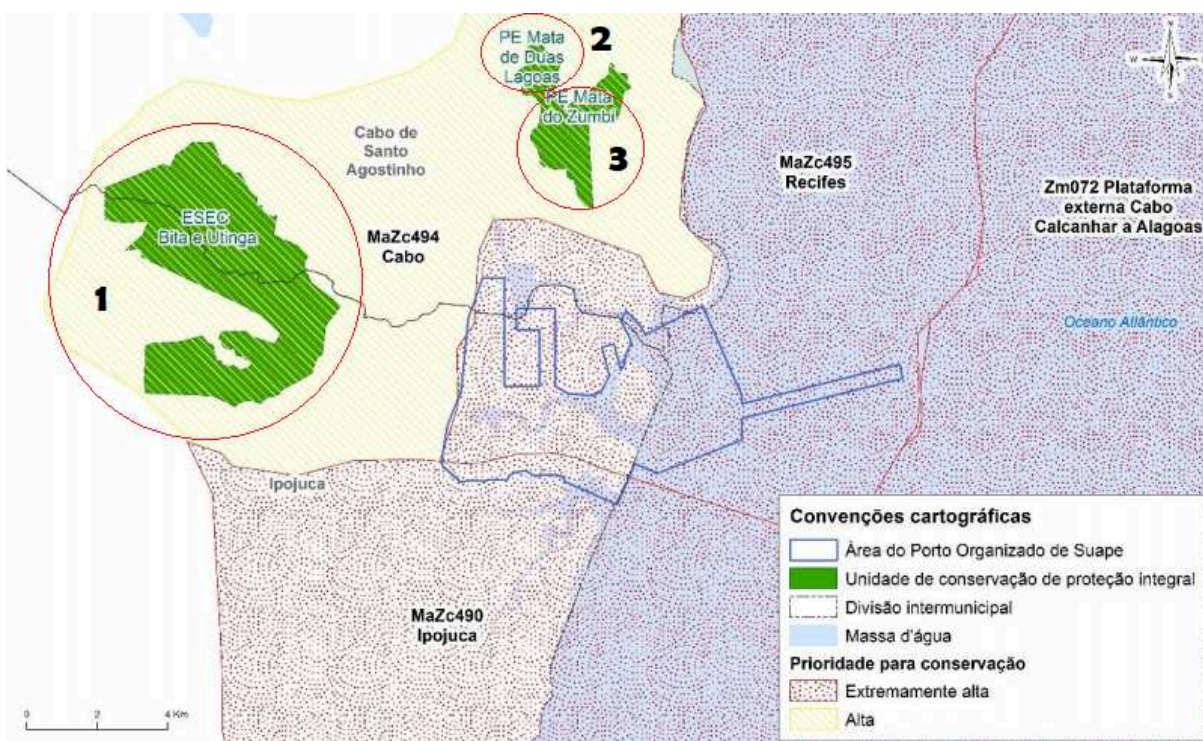
## 5.5 ÁREAS DE PRESERVAÇÃO

Segundo o PDZ (2020) devido à riqueza biótica e ambiental, nas proximidades do porto, são verificadas áreas protegidas, denominadas Unidades de Conservação. Trata-se de um espaço territorial e seus recursos ambientais, incluindo as águas jurisdicionais, com características naturais relevantes, legalmente instituídos pelo Poder Público, com objetivos de conservação e limites definidos, sob regime especial de administração, ao qual se aplicam garantias adequadas de proteção. As unidades de conservação podem ser divididas em:

- Áreas de Conservação no entorno do Porto de Suape (figura 37 abaixo);
- Áreas de Conservação inseridas no Porto (figura 38 a seguir).

Estão inseridas na primeira classificação a Estação Ecológica de Bitá e Utinga (1), o Parque Estadual de Duas Lagoas (2) e o Parque Estadual Mata do Zumbi (3), conforme figura xx abaixo:

**Figura 37:** Áreas de Conservação no entorno do Porto de Suape

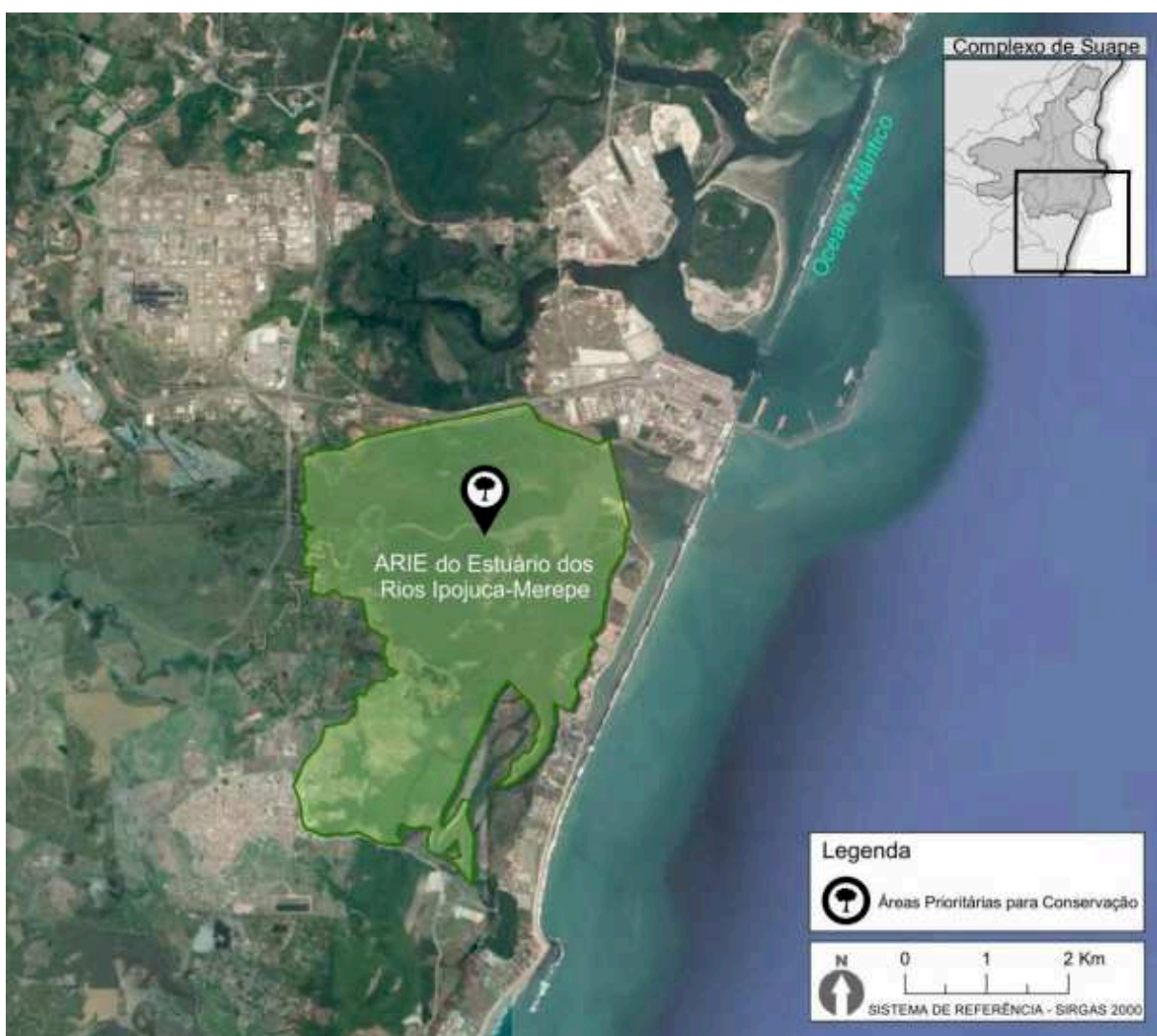


Fonte: PLANO MESTRE DE SUAPE, 2019



De acordo com o PDZ (2020) no que tange à segunda classificação, pode-se citar a Área de Relevante Interesse Ecológico (ARIE) do Estuário dos Rios Ipojuca-Merepe, pertencente ao município de Ipojuca, com uma área de 1.488,81 ha. Regida pelo Decreto N° 41.405/14, é caracterizada pela existência de processos ecológicos, pela sua beleza única e considerada patrimônio ambiental. A área, apresentada na figura abaixo, é bastante importante para a manutenção dos ecossistemas associados ao Bioma Mata Atlântica, e possui como prioridade proteger os remanescentes de Mangues e Restingas. Atualmente, sofre com ameaças devido ao processo de urbanização e ocupação territorial diversa, porém traz a oportunidade de desenvolver pesquisas científicas, de educação ambiental e de turismo ecológico. Dessa forma, é necessário conservar, proteger e recuperar o seu ecossistema local.

**Figura 38:** Áreas de conservação inseridas no Porto de Suape



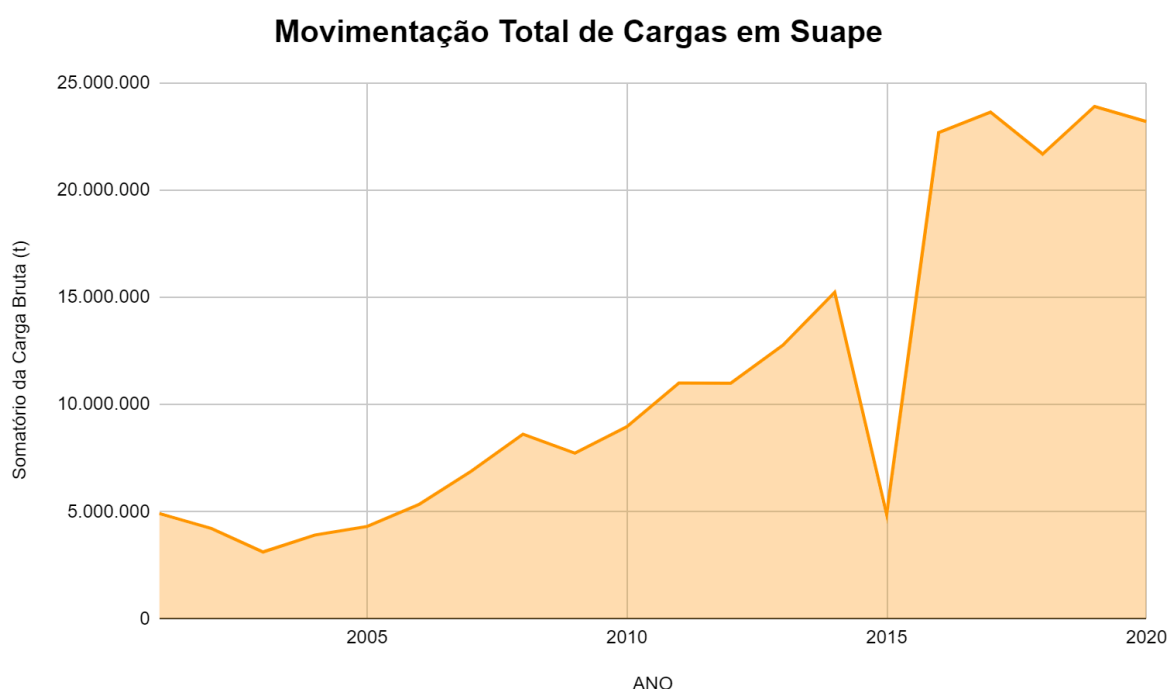
Fonte: PDZ, 2020

## 6 MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS E RELAÇÕES COMERCIAIS

### 6.1 MOVIMENTAÇÃO

O Complexo Industrial e Portuário de Suape movimentou no ano de 2020, conforme gráfico 105 abaixo, aproximadamente 23,2 milhões de toneladas, sendo este seu terceiro maior volume de cargas entre os anos de 2001 e 2020. O recorde do porto ocorreu no ano anterior, 2019, quando o volume de cargas movimentadas atingiu a marca de 23,9 milhões.

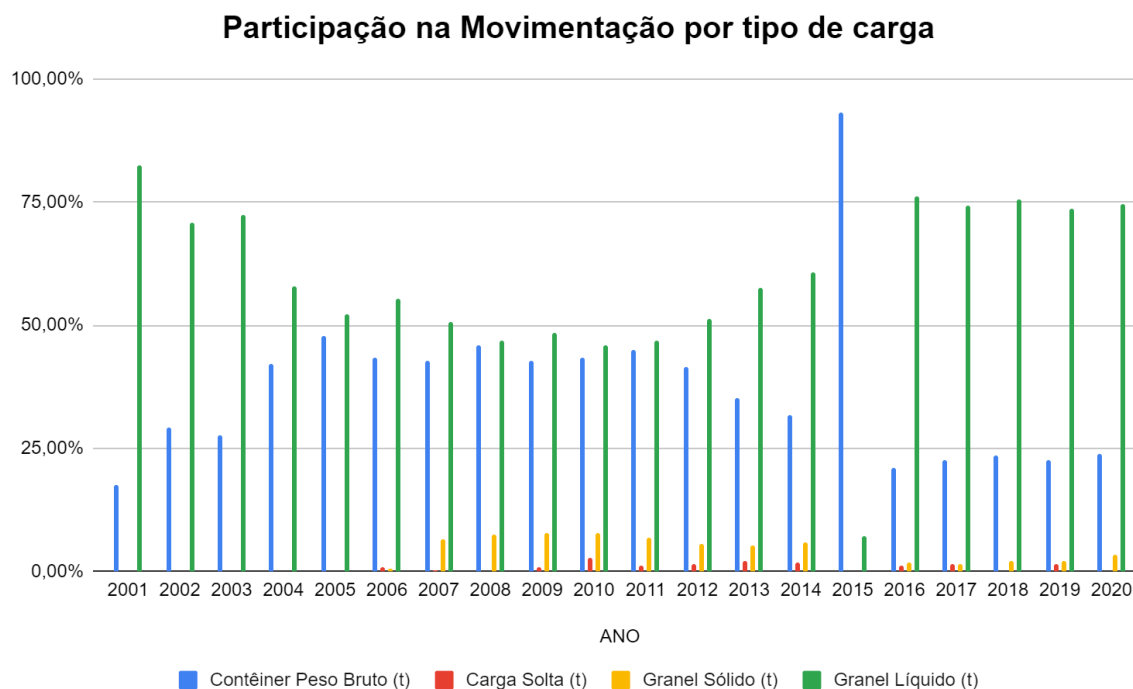
**Gráfico 105:** Movimentação de Carga Bruta (ton.) em Suape entre 2001-2020



Fonte: PDZ (2010), WebPortos (2020) e Suape (2020).

O ano de 2015, em virtude da crise política e econômica brasileira, teve forte impacto nas atividades do porto. O volume de cargas movimentadas apresentou queda de pouco mais de 200%, com 4,8 milhões de toneladas ante as 15,2 milhões de toneladas movimentadas em 2014. Já quando analisadas as últimas duas décadas, no ano de 2001 a movimentação do porto foi de aproximadamente 4,9 milhões de toneladas, em relação ao ano de 2020, o crescimento foi de superior a 370%.

Quanto à categoria das cargas movimentadas, gráfico 106 a seguir, o Granel Líquido representa a maior parte das cargas que transitam pelo espaço portuário de Suape. Já em 2001 esta categoria representou alta participação relativa no total de cargas, com aproximadamente 82%, ano que representou seu maior percentual.

**Gráfico 106:** Participação por tipo de carga na movimentação do Porto de Suape

Fonte: PDZ (2012), WebPortos (2020) e Suape (2020).

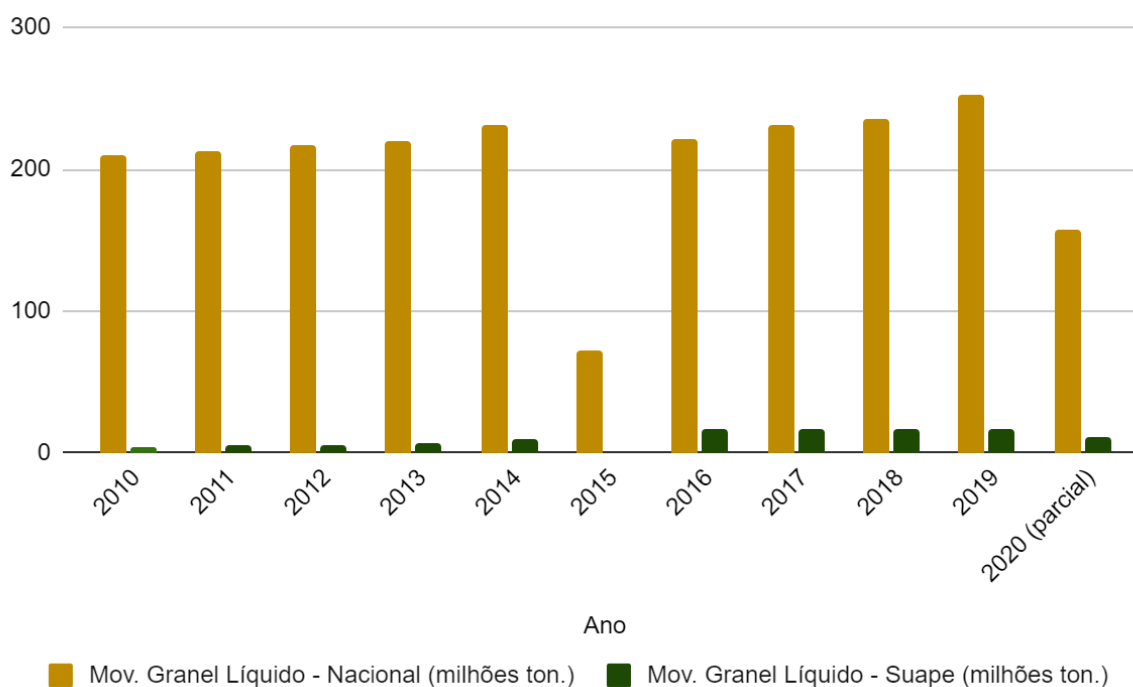
Quando considerada a média de participação dos últimos 20 anos, o Granel Líquido representa 59% quando considerado o ano atípico de 2015 em virtude da crise, quando sua participação atingiu apenas 7%, ante 60% do ano anterior em 2014. Se excluído o ano de 2015 do cálculo, a média geral passa para aproximadamente 61,8%.

O ano de 2019 foi o que representou a maior participação absoluta do Granel Líquido no porto de Suape, quando atingiu 17,6 milhões de toneladas, aproximadamente 74% do total dos 23,9 milhões de toneladas movimentadas pelo Complexo de Suape naquele ano.

A alta movimentação de Granel Líquido em Suape, quando comparada com o cenário nacional nos últimos 10 anos, é possível notar uma representação significativa. Apenas no Complexo de Suape, no ano de 2016, foi movimentado 7,8% de todo o Granel Líquido Nacional, o equivalente a 17,3 milhões de toneladas em um total de 221,8 milhões.

O ano de 2020 ainda não teve seus resultados finalizados para a movimentação total de cargas de Granel Líquido país, apenas os parciais que levam em conta o primeiro semestre, entre janeiro a junho. Neste período, conforme gráfico 107 a seguir, foram movimentados no Brasil 157 milhões de toneladas de Granel Líquido, em Suape, dentro dos mesmos parâmetros, foram movimentados 11,05 milhões de toneladas nos primeiros 6 meses de 2020, representando 7% do total nacional.

**Gráfico 107:** Comparação da Movimentação de Granel Líquido Nacional e em Suape entre 2010 e 2020 em milhões de toneladas



Fonte: Webportos (2020)

O Contêiner em Peso Bruto, apresentou nas últimas duas décadas, média de participação de 37,1%. Diferente do que ocorreu com o Granel Líquido que apresentou queda brusca nas toneladas movimentadas, no ano de 2015 o Contêiner manteve-se relativamente estável, tendo movimentado 4,8 milhões de toneladas em 2014 e 4,5 milhões de toneladas em 2015, queda de apenas 7% no volume de carga.

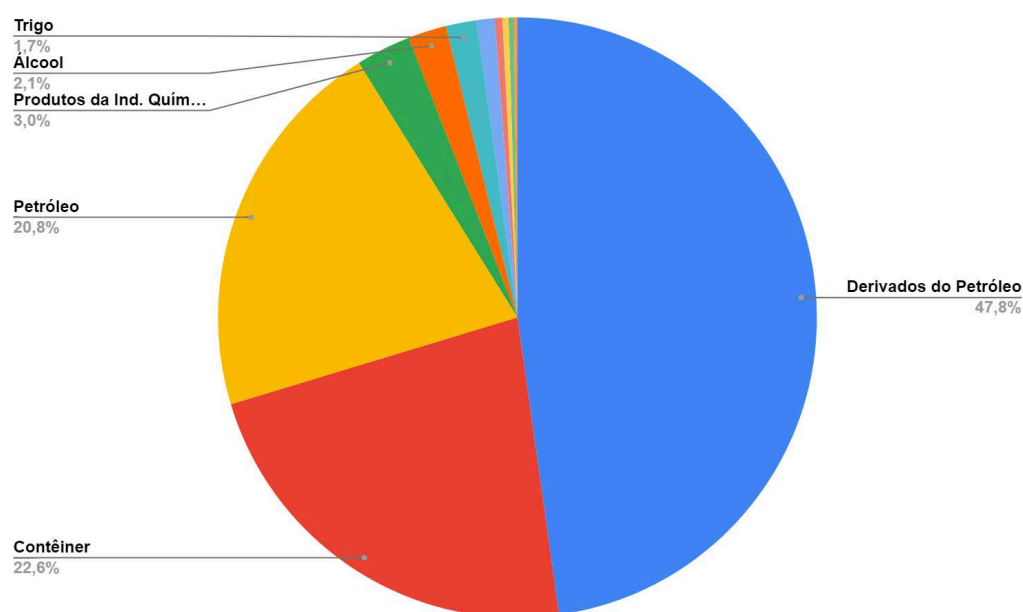
Entretanto, no quadro geral, a queda das movimentações do volume de carga do Granel Líquido fez com que o Contêiner representasse 93% do total geral de cargas movimentadas em Suape em 2015. Quando este ano é desconsiderado, o contêiner obtém média geral de 32,4%. O melhor ano para a movimentação do Contêiner em Peso Bruto, em cargas absolutas, foi em 2020, quando alcançou 5,5 milhões de toneladas.

O Granel sólido passou a ser movimentado pelo Complexo de Suape a partir de 2006, quando representou 0,47% do total das cargas do porto naquele ano, passando no ano seguinte, 2007 a representar 6,57%, um crescimento significativo. Sua maior representação percentual ocorreu no ano de 2010, quando a participação atingiu 7,78%, o equivalente a 697 mil toneladas. Em volume de carga, a maior participação ocorreu em 2014, com pouco mais de 889 mil toneladas.

Para a carga solta, a movimentação em Suape também começou a ocorrer em 2006. Entretanto, nos últimos 15 anos, em quatro deles sua representação percentual atingiu os 0%, sendo 2008, 2015, 2018 e 2020. O maior percentual atingido para este tipo de carga ocorreu em 2010, com 2,84% e o menor, desconsiderados os anos em que zerou, foi em 2007, com 0,23%.

Quando analisados individualmente os produtos movimentados pelo Complexo de Suape, no gráfico 108 abaixo, é notável a larga vantagem do Granel Líquido apresentada nos gráficos anteriores.

**Gráfico 108:** Produtos Movimentados por Suape em 2019



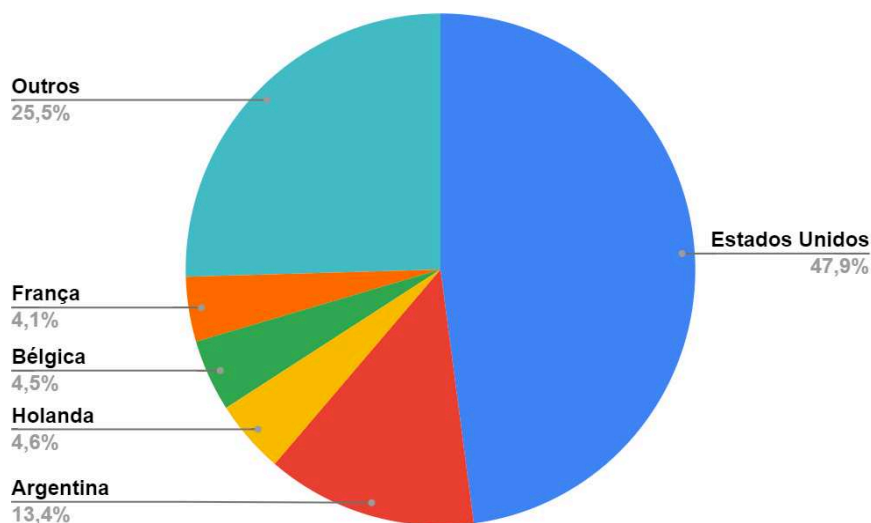
Fonte: Webportos (2020)

Dos produtos movimentados por Suape em 2019, os Derivados do Petróleo (47,8%), Petróleo (20,8%), Produtos da Indústria Química (3%) e Álcool (2,1%) representaram 73,7% do total. Contêiner, quando contados os produtos por representação de modo isolado, foi o segundo mais movimentado, com 22,6% do total. O trigo foi o item com menor representatividade percentual no ano, 1,7%.

## 6.2 RELAÇÕES COMERCIAIS INTERNACIONAIS

O perfil do destino das exportações brasileiras mudou ao longo das duas primeiras décadas do século XXI. Suape realizou negócios com mais de 170 portos ao redor do mundo.

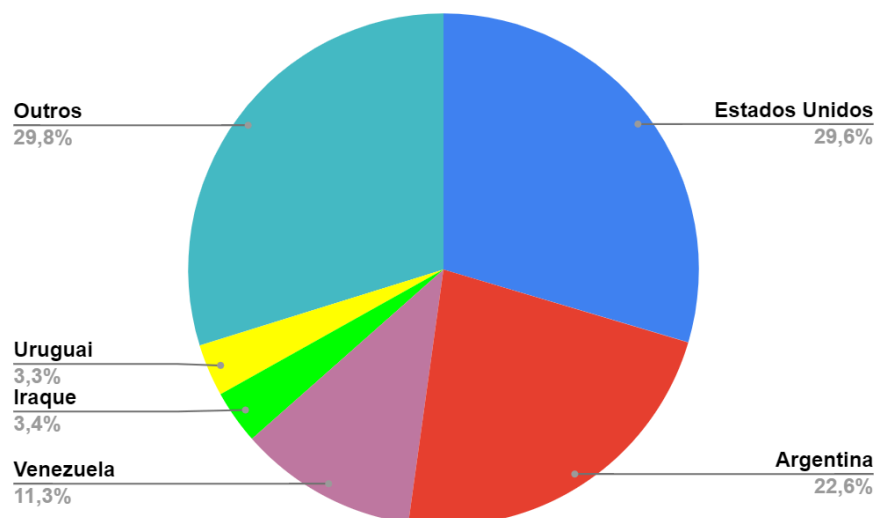
**Gráfico 109:** Destino das Exportações realizadas pelo Porto de Suape em 2001



Fonte: SISCOMEX (2020)

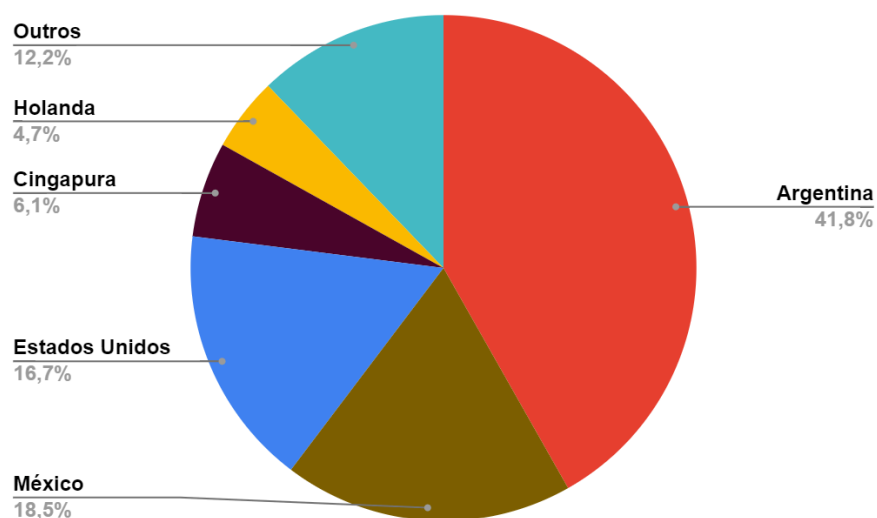
No ano de 2001, conforme gráfico 109, os Estados Unidos representavam o destino de aproximadamente 48% das exportações brasileiras feitas pelo Complexo de Suape. A Argentina na época representava 13,4%, seguida pela Holanda, Bélgica e França com 4,6%, 4,5% e 4,1% respectivamente. Outros países representavam em conjunto 25,5%.

Ao final da primeira década do século XXI, em 2010, conforme gráfico 110 a seguir, os Estados Unidos manteve-se como maior destino das exportações brasileiras feitas pelo Complexo de Suape, entretanto, apresentou queda de 18% no volume exportado em relação ao ano de 2001. Em 2010 foram exportados 29,6% para os Estados Unidos via Suape.

**Gráfico 110:** Destino das Exportações realizadas pelo Porto de Suape em 2010

Fonte: SISCOMEX (2020)

A Argentina apresentou ao longo da década crescimento de 10% no volume de cargas exportadas para o país via Suape, chegando a 22,6%. A diferença para os Estados Unidos, que dez anos antes era de aproximadamente 35%, caiu para apenas 7% em 2010. A Venezuela aparece como terceiro país que mais recebeu mercadorias brasileiras por Suape, seguida por Iraque 3,4% e Uruguai 3,3%. Outros países somaram pouco menos de 30%.

**Gráfico 111:** Destino das Exportações realizadas pelo Porto de Suape em 2017

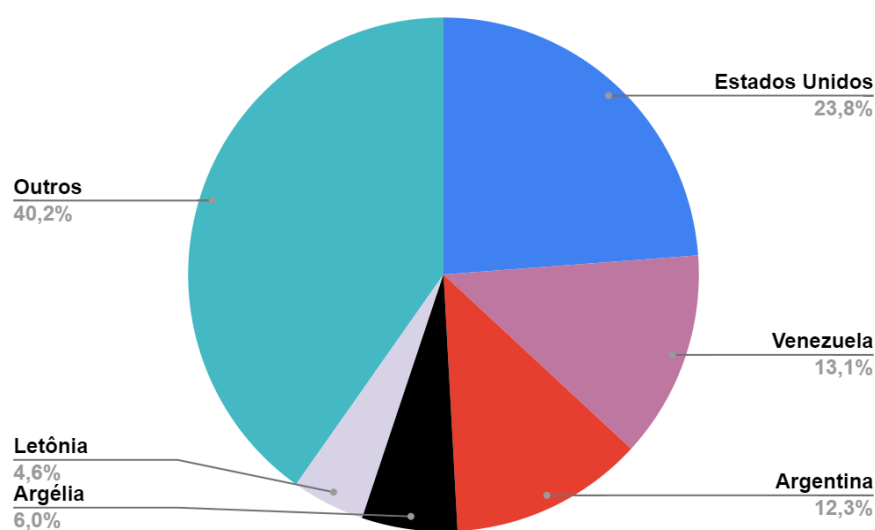
Fonte: SISCOMEX (2020)

No ano de 2017, como mostrado no gráfico 111, a Argentina foi o destino que mais recebeu cargas exportadas pelo Porto de Suape, aproximadamente 42%. O país sul-americano

foi seguido pelo México que no mesmo ano foi o destino de 18,5% das cargas. Os Estados Unidos, que havia estado como principal destino nos anos de 2001 e 2010 passou a ser o terceiro maior a receber cargas brasileiras via Suape, aproximadamente 17%. Ainda houveram Cingapura e Holanda, com 6,1% e 4,7% respectivamente e outros países que somaram 12,2%.

As importações brasileiras via Porto de Suape se mantiveram mais estáveis, com os países de origem tendo pouca alternância entre os anos de 2001 (gráfico 112 abaixo), 2010 e 2017.

**Gráfico 112:** Origem das Importações realizadas pelo Porto de Suape em 2001

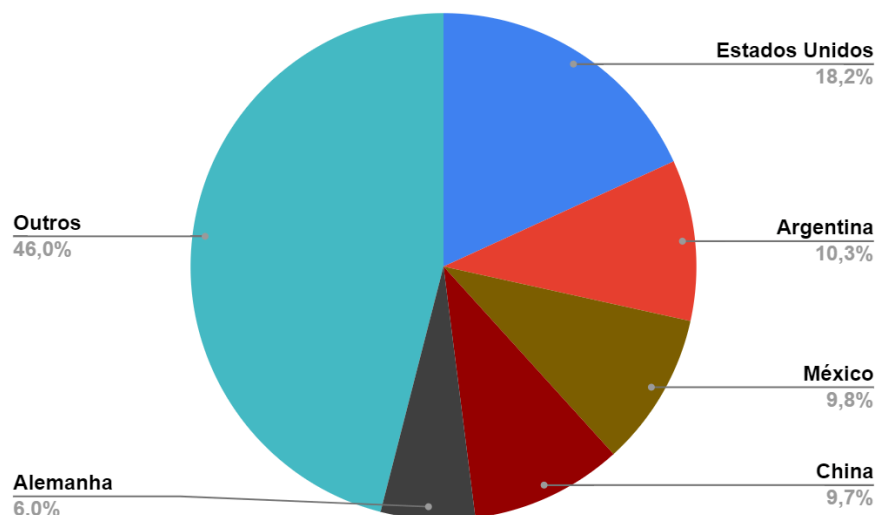


Fonte: SISCOMEX (2020)

No ano de 2001, os Estados Unidos representavam o destino de aproximadamente 24% das importações brasileiras feitas pelo Complexo de Suape. A Venezuela na época representava 13,1%, seguida pela Argentina, Argélia e Letônia com 12,3%, 6% e 4,6% respectivamente. Outros países representavam em conjunto 40,2%.

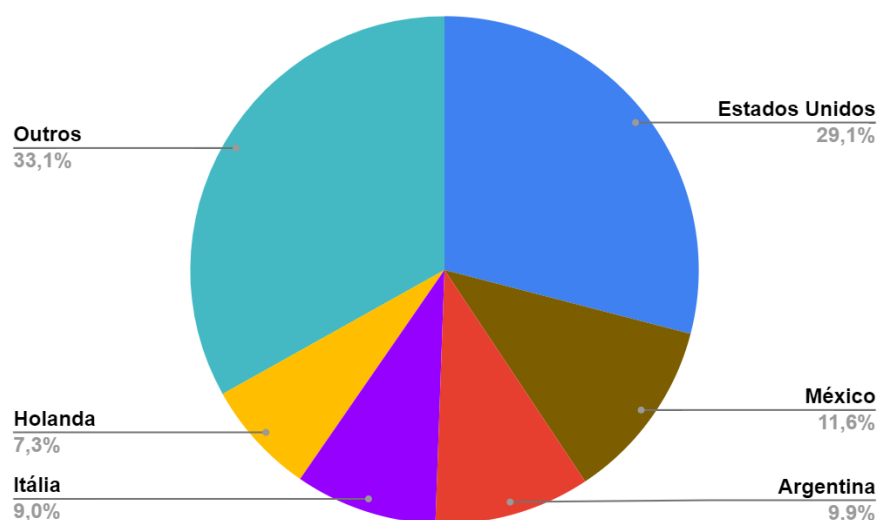
Ao final da primeira década do século XXI, em 2010, conforme gráfico 113 a seguir, os Estados Unidos manteve-se como maior destino das importações brasileiras feitas pelo Complexo de Suape apresentando pequena queda de aproximadamente 6% no volume importado em relação ao ano de 2001. Em 2010 foram importados 18,2% para os Estados Unidos via Suape.



**Gráfico 113:** Origem das Importações realizadas pelo Porto de Suape em 2010

Fonte: SISCOMEX (2020)

A Argentina substituiu a Venezuela como o segundo país que mais enviou mercadorias para o Brasil pelo Porto de Suape, com 10,3%. O México aparece como terceiro país que mais enviou para o Brasil mercadorias por Suape, 9,8%, seguido de perto pela China com 9,7% e Alemanha com 6%. Outros países somaram 46%.

**Gráfico 114:** Origem das Importações realizadas pelo Porto de Suape em 2017

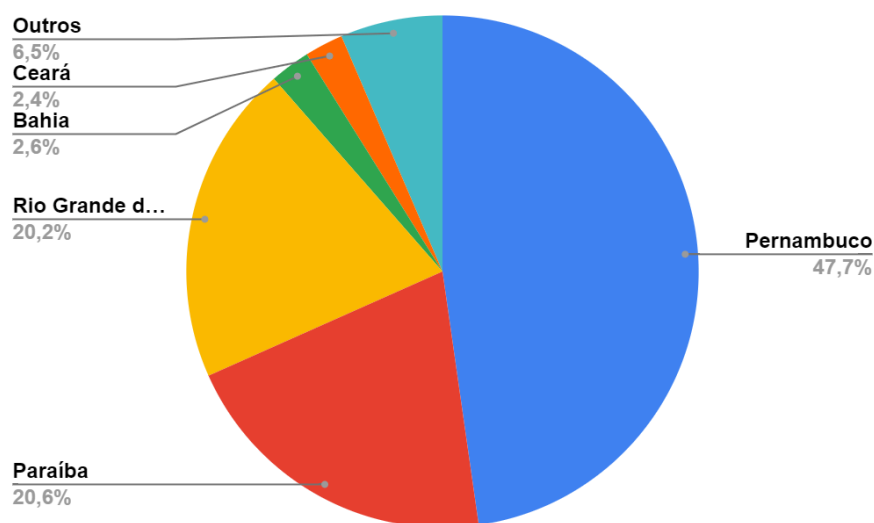
Fonte: SISCOMEX (2020)

No ano de 2017, como mostrado no gráfico 114, os Estados Unidos, o México e a Argentina se mantiveram como entre os três países que mais tiveram suas cargas recebidas pelo Porto de Suape, com 29,1%; 11,6% e 9,9% respectivamente. Foram seguidos pela Itália,

que foi a origem de 9% das cargas e a Holanda de 7,3%. Outros países somados representaram 33,1% como origem das cargas que chegaram ao Complexo de Suape

### 6.3 RELAÇÕES COMERCIAIS NACIONAIS

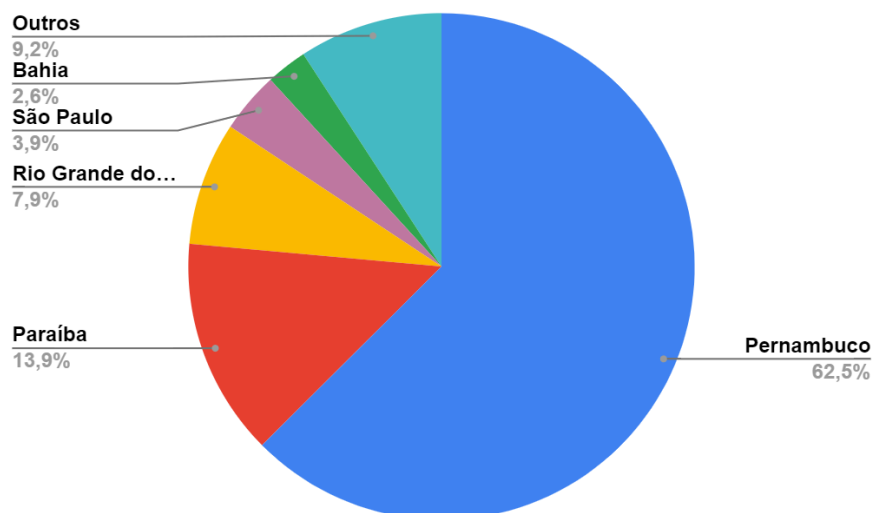
**Gráfico 115:** Estados brasileiros que mais exportaram por Suape em 2001



Fonte: SISCOMEX (2020)

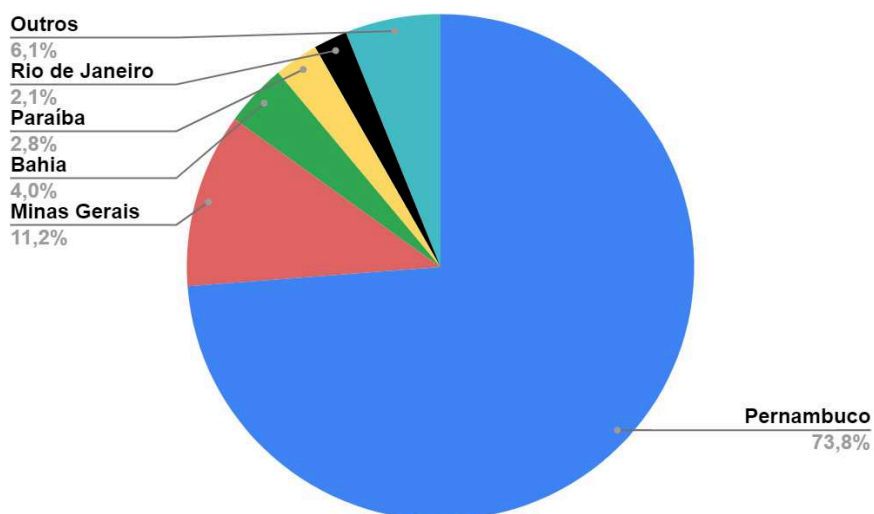
O Estado de Pernambuco, em que o Complexo de Suape está localizado, foi o estado brasileiro que mais exportou cargas fazendo uso do porto em 2001, como mostrado no gráfico 115, representando aproximadamente 48%. Os estados da Paraíba, Rio Grande do Norte, Bahia e Ceará ocupam as seguintes posições como maiores exportadores via Porto de Suape com 20,6%; 20,2%; 2,6% e 2,4% respectivamente. Outros estados somaram 6,5% do total.

No ano de 2010, conforme gráfico 116 a seguir, o Estado de Pernambuco ampliou sua vantagem como maior estado a exportar cargas pelo Porto de Suape, atingindo 62,5% do total. A Paraíba e o Rio Grande do Norte se mantêm como segundo e terceiro estado com maior volume de exportações, mas sofrem queda, representando 13,9% e 7,9% respectivamente. São Paulo, Bahia e outros estados somaram 3,9%; 2,6% e 9,2%.

**Gráfico 116:** Estados brasileiros que mais exportaram por Suape em 2010

Fonte: SISCOMEX (2020)

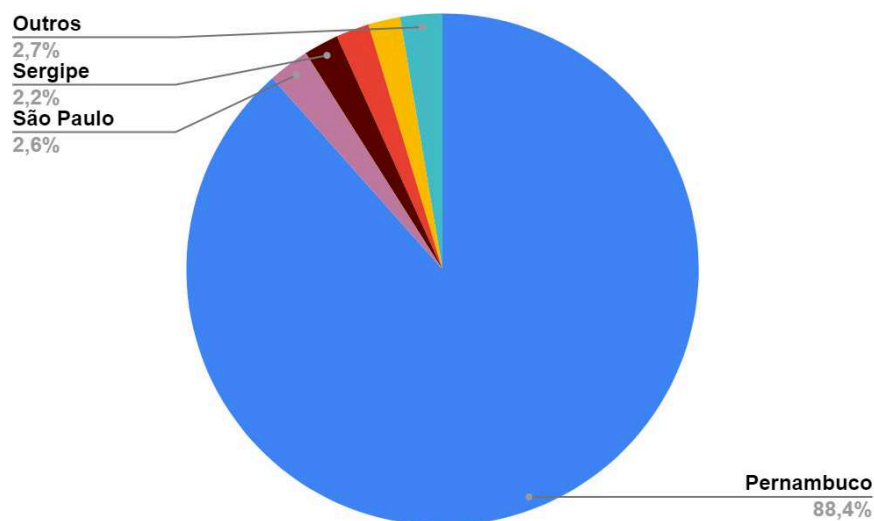
Em 2017, de acordo com o gráfico 117 abaixo, Pernambuco passou a representar quase 75% das cargas exportadas pelo Porto de Suape. Minas Gerais aparece como segundo maior estado a exportar via Porto de Suape com 11,2%, seguido pela Bahia com 4%, Rio de Janeiro com 2,1% e outros estados que somaram 6,1%.

**Gráfico 117:** Estados brasileiros que mais exportaram por Suape em 2017

Fonte: SISCOMEX (2020)

As Importações realizadas pelos estados brasileiros pelo Porto de Suape apresentam Pernambuco, assim como nas exportações anteriormente apresentadas, como o estado que mais realizou suas operações comerciais nesta modalidade de comércio.

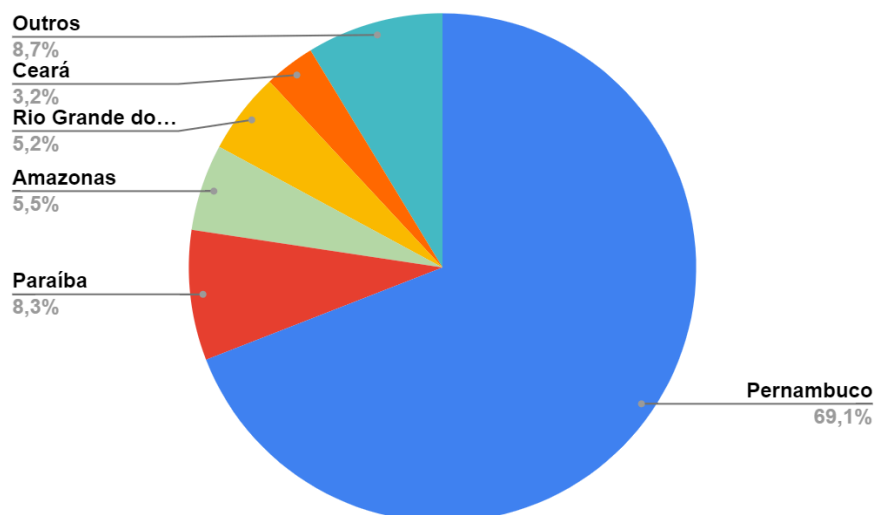
**Gráfico 118:** Estados brasileiros que mais importaram por Suape em 2001



Fonte: SISCOMEX (2020)

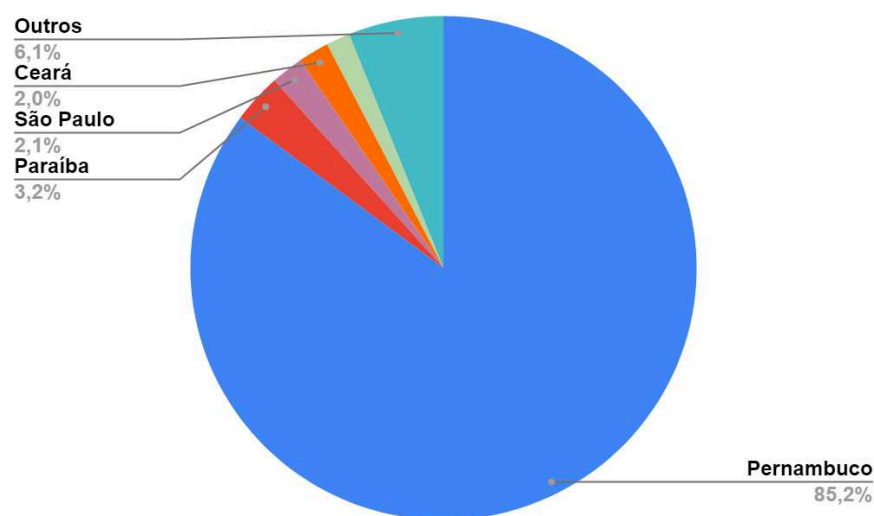
Pernambuco, no ano de 2001, como mostrado no gráfico 118, representou 88,4% das importações realizadas pelo Porto de Suape. Os Estados de São Paulo e Sergipe ocupam o segundo e terceiro lugares, com 2,6% e 2,2%. Em vermelho no gráfico acima, o estado da Paraíba importou 2,10% via Suape e em amarelo o Rio Grande do Norte importou 2%, enquanto outros estados representaram 2,7% das importações.

Em 2010 o Estado de Pernambuco, conforme gráfico 119 a seguir, apesar de se manter como maior importador, apresenta queda, representando 69% das importações. A Paraíba aparece em segundo lugar com 8,3% e o Amazonas vem em terceiro com 5,5%, seguido pelo Rio Grande do Norte com 5,2% e o Ceará com 3,2%. Outros estados somaram em 2010, 8,7% das importações realizadas no Porto de Suape.

**Gráfico 119:** Estados brasileiros que mais importaram por Suape em 2010

Fonte: SISCOMEX (2020)

No ano de 2017, como mostra o gráfico 120 abaixo, o Estado de Pernambuco apresenta crescimento novamente e atinge 85,2% das cargas importadas em Suape. A Paraíba, São Paulo, Ceará e Amazonas representaram naquele ano 3,2%; 2,1%; 2% e 1,5% respectivamente das importações realizadas via Suape. Outros estados somaram o total de 6,1%.

**Gráfico 120:** Estados brasileiros que mais importaram por Suape em 2017

Fonte: SISCOMEX (2020)

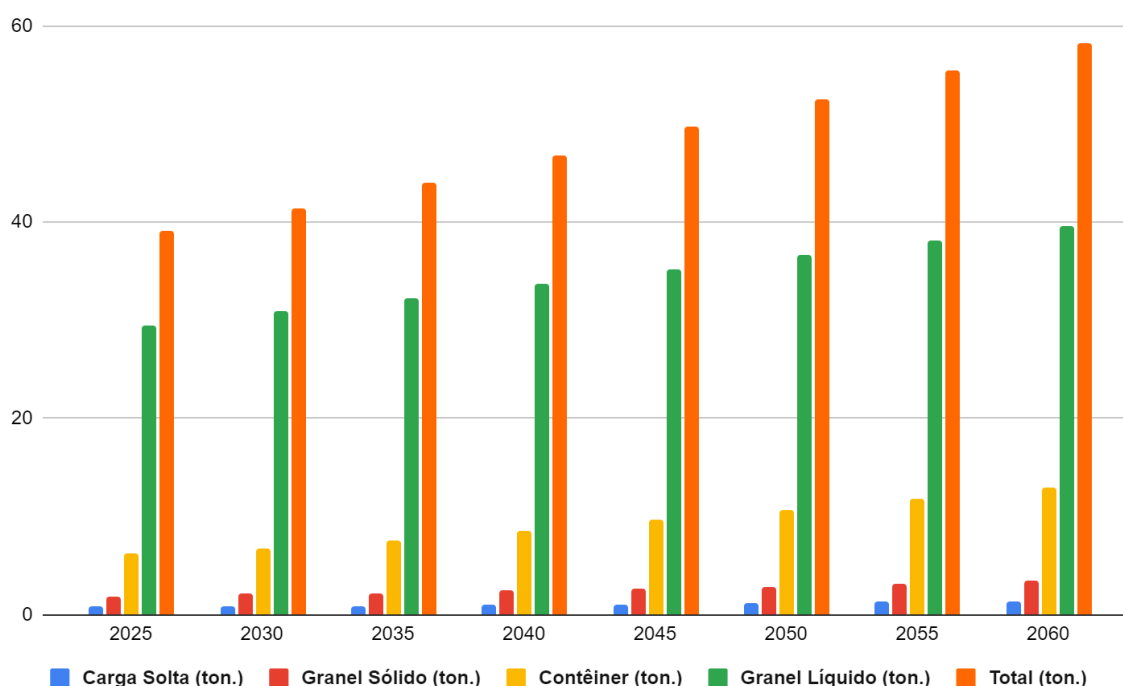
As relações nacionais de comércio realizadas pelo Porto de Suape, tanto em exportação quanto importação mostram a predominância de estados das regiões Nordeste e Norte, liderados pelo Estado de Pernambuco que concentra a maior parte das operações em ambos os

casos. Mas os Estados do Rio Grande do Norte, Paraíba, Bahia, Ceará, Amazonas aparecem com frequência nas análises.

#### 6.4 MOVIMENTAÇÃO FUTURA

A previsão para o ano de 2060, conforme gráfico 121 abaixo, é a de que o Porto de Suape estará movimentando quase 60 milhões de toneladas em cargas. Esta quantia significa um valor 160% maior do que os 23 milhões de toneladas movimentadas pelo porto em 2020. Do montante estimado para o ano de 2060, quase 40 milhões de toneladas estão previstos para ser Granel Líquido, crescimento de 128% quando comparado aos 17,3 milhões movimentados para este tipo de carga em Suape no ano de 2020.

**Gráfico 121:** Previsão de Movimentação de Cargas em Suape entre 2025 e 2060 em milhões de toneladas



Fonte: Plano Mestre de Suape (2019)

Para o contêiner, a previsão para 2060 é que sejam movimentados no Complexo de Suape 12,9 milhões de toneladas deste tipo de carga, o que representa um crescimento de 134% ante os 5,5 milhões movimentados em 2020. Para o Granel Sólido são esperadas 3,4 milhões de toneladas em 2060, crescimento de 352% se comparado às 752 mil toneladas de 2020. Para a carga solta, a previsão é de 1,4 milhão de toneladas, crescimento de 218% em relação às 440 mil toneladas movimentadas em 2019. No ano de 2020 não houve movimentação de carga solta no Complexo de Suape.

## CONCLUSÃO

É importante começar frisando que houve a necessidade da realização de políticas públicas voltadas para as outras regiões do país pelo governo federal, entretanto, o motivo para tal situação não se dá pelo fato de estas outras regiões viverem em condições precárias, como muitos autores frisaram ao longo dos anos, em especial sobre a região Nordeste do país. A razão principal para que as políticas públicas passassem a ser foco em outras economias regionais, ocorreu porque os investimentos estavam concentrados na região Sudeste. Entender essa diferença é importante para que a narrativa de um Nordeste pobre e sem condições de desenvolver-se por questões étnicas, geográficas, ambientais, estruturais e sociais não continue a ser propagada.

O Nordeste representava 14,1% do PIB brasileiro em 1985, de acordo com a Tabela 2 deste trabalho, participação que se manteve ao longo de mais de três décadas, chegando em 2017 em 14,5%. Uma economia com baixa produtividade e com alto grau de precariedade, como narrado por muitos autores, não conseguiria apresentar tais números na década de 1980, uma vez que a maturação de investimentos leva tempo e estes começaram a ser realizados em maior volume a partir do II Plano Nacional de Desenvolvimento de 1974. A participação apresentada pelo Nordeste no PIB Brasileiro de 1985 está inclusive muito próxima dos 17,1% da região Sul do país, considerada desenvolvida. (MAMIGONIAN, 2009).

No século XXI, quando analisado o crescimento dos PIBs Regionais do ano de 2002 para o ano de 2017, é possível notar certa tendência que pode ser interpretada como efeito da desconcentração dos investimentos na região Sudeste, que no período viu seu PIB crescer 66%, abaixo dos 80% de crescimento do PIB Nacional. O Norte com 115%, o Centro Oeste com 110% e o Nordeste com 100%, foram as regiões que mais apresentaram crescimento do PIB de 2002 para 2017. Na região Sul este crescimento chegou a 90% para o período de análise.

Quando analisado o PIB Industrial na segunda década do século XXI, apresentado na Tabela 3 deste trabalho, é possível notar que os números do Nordeste apresentam resultados mais expressivos, com crescimento de quase 2% de participação no PIB Industrial Nacional em pouco menos de dez anos. Neste período está inclusa, por exemplo, a maturação dos investimentos realizados em Suape a partir dos anos 2000, como a construção da Refinaria Abreu e Lima e os aportes bilionários realizados pelo governo federal e pela iniciativa privada. De 2010 para 2017 a participação do Sudeste no PIB Industrial brasileiro caiu de 58,8% para 52,9%.

A criação do Complexo Industrial e Portuário de Suape, tendo como base a Teoria dos Pólos de Desenvolvimento de François Perroux (1967) se mostrou um investimento com bastante capacidade de propagação, tendo sido responsável pela atração de mais de 100 empresas, movimentação de 50 bilhões de reais do setor público e da iniciativa privada e milhares de empregos gerados, tanto em sua fase de construção, quanto de funcionamento.

Os efeitos da instalação do Complexo de Suape puderam ser vistos com mais expressividade nos municípios da sua área de influência, com maior concentração econômica em Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca, que tem em seu território 40% e 60%, respectivamente, da área construída do complexo.

Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca concentraram 11,5% do PIB do Estado de Pernambuco no ano de 2017. Quando somados aos outros seis municípios da área de influência de Suape, a saber: Jaboatão dos Guararapes, Escada, Moreno, Sirinhaém, Ribeirão e Rio Formoso, esta participação chega aos 20,4%, conforme tabela 1 deste trabalho.

Estes oito municípios que juntos tiveram participação de 1/5 no PIB Estadual, representam apenas 4,3% dos 185 municípios do Estado. Quando colocado em evidência o PIB Industrial de Pernambuco, Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca alcançaram 22% de participação em 2017. Somados aos outros seis municípios, este percentual chega aos 32% do PIB Industrial do Estado.

Um dos efeitos da instalação de um Pólo de Desenvolvimento por meio de Complexos Industriais Produtivos é a espacialização dos investimentos como em um efeito de reação em cadeia, pois a atração de indústrias e empresas para o pólo cria necessidades de consumo progressivas, uma vez que as pessoas atraídas pelas oportunidades oferecidas precisam ter acesso a comércio e serviços de diferentes ramos que são essenciais para o suprimento de suas necessidades diárias, como educação, saúde, lazer, moradia, transporte, alimentação etc.

Quando considerado o PIB de Comércio de Serviços do Estado de Pernambuco no ano de 2017, Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca alcançaram 7,3% de participação, percentual que chega a 17,2% quando são somadas as participações dos outros seis municípios da área de influência. Tais números, apesar de não serem tão altos quanto os do PIB Industrial, são considerados bastante expressivos.

Quando colocados em evidência dados socioeconômicos como o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal e seus recortes para Renda e Educação, os efeitos da criação do Complexo de Suape na área de influência também se mostraram expressivos. Sete dos oito municípios da área de influência e o Estado de Pernambuco apresentaram



crescimento do IDHM e do IDH acima do Índice de Desenvolvimento Humano nacional, quando comparados os anos de 1991 e 2010 no Gráfico 102 deste trabalho.

O Brasil apresentou crescimento de 47% no período, enquanto que entre os municípios da área de influência e o Estado, Sirinhaém foi o que obteve maior destaque, com seu IDHM crescendo 106%. Cabo de Santo Agostinho, Ipojuca e Pernambuco apresentaram crescimento de 60%, 86% e 52% respectivamente, enquanto o menor crescimento foi de Jaboatão dos Guararapes, 37%.

Sirinhaém também foi destaque no IDHM com recorte para Renda, apresentando de 1991 para 2010, crescimento de 40%, seguido por Jaboatão dos Guararapes cujo IDHM – Renda cresceu 39% no período. Abaixo do Brasil, 14%, apenas o município de Moreno que cresceu 13%. Cabo de Santo Agostinho, Ipojuca e o Estado de Pernambuco apresentaram crescimento de 18%, 32% e 18% respectivamente de 1991 para 2010, conforme o Gráfico 103 deste trabalho.

No recorte do IDHM para Educação, apresentado no Gráfico 104 deste trabalho, Sirinhaém também foi destaque, crescendo 359% de 1991 para 2010 ante 128% do resultado nacional. Jaboatão dos Guararapes, com crescimento de 96%, foi o único município da área de influência a ficar abaixo da média nacional para o período. Cabo de Santo Agostinho, Ipojuca e o Estado de Pernambuco cresceram 158%, 258% e 137% respectivamente.

O crescimento acima da média nacional nos indicadores socioeconômicos tanto para o Estado de Pernambuco, como para os municípios da área de influência de Suape, mostra que a implementação do Complexo Industrial e Portuário de Suape na Região Nordeste aparentemente proporcionou efeitos positivos e foi capaz de promover o desenvolvimento da área em que está instalado, alcançando um dos objetivos de sua criação, que era ser promotor de desenvolvimento regional e ajudar a diminuir as disparidades entre o Nordeste e o Sudeste.

Entretanto, outra face do Complexo é revelada quando são analisados estes números. Uma das possibilidades levantadas tanto por Perroux quanto por outros autores como Myrdal, Boudeville e Hirschmann é o caráter concentrador que os Complexos Industriais Produtivos planejados para serem Pólos de Desenvolvimento, podem apresentar.

O efeito concentrador do Complexo de Suape pode ser visto dentro de sua própria área de influência, mesmo com o desenvolvimento que proporcionou a ela. Como apresentado anteriormente, 22% dos 32% de representatividade do PIB Industrial da área de influência de Suape no PIB Industrial de Pernambuco, recaem apenas sobre Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca, ao passo que os outros seis municípios somam os 10% restantes. Ainda que sejam números expressivos, principalmente quando avaliada sua participação no cenário estadual

como um todo, estes dados mostram que a maior concentração de ganhos está restrita a área construída do complexo.

O mesmo se repete quando analisado o PIB. Enquanto Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca alcançam 11,5% de representatividade do PIB Estadual, os outros seis municípios somados são responsáveis pelos outros 9%, dado que fica ainda mais discrepante quando colocado em evidência que deste percentual, 7,5% são apenas de Jaboatão de Guararapes, um município caracterizado por ser habitado por camadas de alta renda. Sendo assim, cinco de oito municípios da área de influência de Suape representam 1,5% do PIB de Pernambuco, enquanto outros três veem essa participação chegar aos 19%.

É provável que uma das principais razões para a alta concentração dos ganhos financeiros de Suape estarem restritas à Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca, ocorra pelo fato de que as localizações das empresas que integram os dez pólos produtivos do Complexo estão instaladas nesses municípios, não tendo ocorrido uma maior espacialização destas construções tanto dentro da área de influência, quanto fora ela. As empresas que formam os dez polos, a saber: Pólo de Granéis Líquidos e Gases, Pólo Logístico, Pólo Naval e Offshore, Pólo Petroquímico, Pólo Pré-forma Plástica, Pólo de Componentes Eólicos, Pólo de Geração de Energia, Pólo de Materiais de Construção, Pólo Metalmeccânico e Pólo de Alimentos e Bebidas, bem como suas respectivas localizações, foram apresentadas entre os Quadros 08 e 17 deste trabalho.

A concentração das empresas também refletiu na concentração do PIB de Comércio e Serviços para a área de análise. Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca representaram 7,3% de participação deste setor no PIB Estadual, enquanto que os outros seis municípios foram responsáveis pelos outros 10%. Dados que se tornam compreensíveis diante da concentração das empresas, uma vez que o setor de comércio e serviços instalou suas atividades nas proximidades do complexo para que fosse possível atender tanto às empresas quanto aos consumidores individuais que foram atraídos pelas oportunidades de trabalho.

Cabe salientar que o caráter concentrador dos pólos de desenvolvimento e complexos industriais é uma característica que não parece ter sido ignorada pelos formuladores de política econômica quando escolheram esta política pública para promover o desenvolvimento regional e diminuir as disparidades regionais no Brasil. Isso se evidencia pelo fato de que o Complexo Industrial e Portuário de Suape não foi o único pólo de desenvolvimento a ser construído com o objetivo de promover a desconcentração dos investimentos do Sudeste. Juntam-se aos exemplos já mencionados como o Pólo Industrial de Camaçari na Bahia, o Complexo Industrial e Portuário de Pecém no Ceará e o Porto de Itaqui no Maranhão,

localizados na Região Nordeste, também a Zona Franca de Manaus na Região Norte, a Cidade Industrial de Curitiba (CIC) e o Centro Industrial de Araucária (CIAR) na Região Sul, apenas para mencionar alguns.

Mencionados os pólos industriais e sua capacidade de gerar emprego, atrair investimentos e propagar o crescimento econômico, é importante também ressaltar as capacidades portuárias do Complexo de Suape. Com suas operações tendo sido iniciadas na primeira metade da década de 1980, o Porto de Suape chegou ao ano de 2001, pouco menos de duas décadas depois, a marca de 4,9 milhões de toneladas movimentadas, com o Granel Líquido representando 82% deste volume, aproximadamente 4 milhões de toneladas.

Se no final do século XX o Porto de Suape precisou de quase duas décadas para alcançar a marca de quase 5 milhões de toneladas, nas duas primeiras décadas do século XXI a produtividade e movimentação de cargas ocorreu de forma mais acelerada. No ano de 2011 o Complexo Industrial e Portuário de Suape apresenta aumento substancial em sua capacidade de movimentação, atingindo 11 milhões de toneladas movimentadas, pouco mais que o dobro dos valores alcançados em 2001.

Em 2016, apenas cinco anos depois, a capacidade dobra novamente, chegando aos 22 milhões de toneladas movimentadas, sendo 76% destas representadas pelo Granel Líquido e quase 21% pelo Contêiner em Peso Bruto. Em apenas 15 anos, entre 2001 e 2016, o completo aumentou sua capacidade de movimentação em aproximadamente 350%, como mostra o gráfico 105 deste trabalho.

A maior parte dos produtos movimentados por Suape está ligada ao Granel Líquido, como derivados do petróleo, petróleo, produtos da indústria química e álcool, seguidos pela movimentação de contêiner. A presença forte do Granel Líquido em Suape também se destaca no cenário nacional, com aproximadamente 7% da movimentação desta carga no Brasil sendo movimentada apenas no Porto de Suape.

A movimentação de cargas no Porto de Suape passou por mais de 170 portos ao redor do mundo. O principal destino das cargas exportadas e origem das cargas importadas ao longo das duas primeiras décadas do século XXI foram os Estados Unidos, Argentina, México e Venezuela, que no período em análise se revezaram nas primeiras quatro posições dos países que mais tiveram suas relações comerciais com o Brasil realizadas via Porto de Suape.

Nas relações comerciais nacionais, o Porto de Suape já foi usado por todos os Estados brasileiros. O Estado de Pernambuco, onde está localizado, foi o que mais exportou e importou cargas via Suape no período de análise, entre 2001 e 2017. Em alguns anos a movimentação de Pernambuco chegou próximo dos 90%. Outros Estados que também

tiveram participação expressiva ao longo dos anos foram o Rio Grande do Norte, Paraíba, Bahia, Amazonas, Ceará, Minas Gerais e São Paulo.

O Porto de Suape também prevê, em suas estimativas futuras, um aumento de aproximadamente 160% no volume das cargas movimentadas nas próximas quatro décadas, saindo dos 23 milhões de toneladas em 2020 para 58 milhões de toneladas no ano de 2060. O grande destaque deste incremento seria para o Granel Sólido cuja previsão estima que saia dos atuais 17,2 milhões de toneladas para quase 40 milhões de toneladas em 2060 e para o contêiner, cuja previsão é sair dos 5,5 milhões de toneladas atuais para algo próximo de 13 milhões de toneladas. Para o Granel Líquido o crescimento previsto é de 128% e para o Contêiner é de 134%, conforme apresentado no Gráfico 121 deste trabalho.

Quando analisadas todas as relações estabelecidas por meio da criação e funcionamento do Complexo Industrial e Portuário de Suape, é possível notar que sua influência foi capaz de movimentar pessoas, investimentos, estruturas e relações comerciais e sociais por meio de diferentes indicadores de desenvolvimento socioeconômico. O Complexo de Suape teve e têm papel importante no desenvolvimento do Nordeste, do Estado de Pernambuco e principalmente dos municípios que fazem parte da sua área de influência, ainda que este desenvolvimento não tenha ocorrido de modo igualitário e se propagado em todas as esferas territoriais do modo mais produtivo que a teoria prevê. Entretanto, isto de forma alguma diminui seu impacto e sua capacidade de ser visto como uma política pública de sucesso, que possui grande potencial de alcance para impulsionar ainda mais o desenvolvimento econômico e social nos próximos anos.

A teoria dos pólos desenvolvimento por meio da criação de complexos industriais produtivos sendo usada como política pública para estimular o desenvolvimento regional se mostrou eficiente e capaz de atender as necessidades socioeconômicas de um país com dimensões continentais como o Brasil, ainda que haja ressalvas. É necessário que exista acompanhamento constante e uma melhor alocação dos investimentos, de forma que estes sejam melhor distribuídos no espaço e, portanto, se propaguem mais. É preciso também que haja atenção às realidades locais de onde se pretende implantar este tipo de política, com objetivos bem definidos e projetos que estejam de acordo com as capacidades de cada lugar, explorando suas potencialidades.

## REFERÊNCIAS

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. A questão regional: o caso do Nordeste brasileiro. In: MARANHÃO, Silvio Marcelo de Albuquerque. **A questão Nordeste : estudos sobre formação histórica, desenvolvimento e processos políticos e ideológicos**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984. 137 p. (Estudos sobre o Nordeste, v.16).

ANDRADE, Manuel Correia de. **O Nordeste e a questão regional**. São Paulo: Ática, 1988. 70 p. (Série princípios ; 156).

ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Notícia de 18 de agosto de 2020. Acesso em: 19 de novembro de 2020. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/index.php/2020/08/18/movimentacao-de-cargas-do-setor-portuario-cresce-44-no-primeiro-semester/>

ARRUDA, D. R.. Do açúcar ao petróleo: localização e evolução socioeconômica de Suape e seu entorno. In: Fábio José Ferreira da Silva; Álvaro Barrantes Hidalgo; Ana Cláudia Arruda Laprovitera. (Org.). **IV Encontro Pernambucano de Economia: Pernambuco na crise econômica nacional**. 1ed. Recife: TOP Produções Gráficas, 2016, v. 1, p. 55-86. Disponível em: [http://www.clickpe.com/iv\\_enpecon/arquivos/econ\\_pernambucana/007.pdf](http://www.clickpe.com/iv_enpecon/arquivos/econ_pernambucana/007.pdf). Acesso em: 19 de outubro de 2019.

BACEN. Calculadora do Cidadão. 2020. Disponível em: <https://www3.bcb.gov.br/CALCIDADAOPUBLICO/corrigirPorIndice.do?method=corrigirPorIndice> Acesso em: 05 de novembro de 2020.

BAER, Werner. **A economia brasileira**. São Paulo: Nobel, 1996. 416 p.

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.

BNDES. **Atuação do BNDES na região Nordeste**. Biblioteca Digital BNDES. 2014. Disponível em: [https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/2982/1/Atua%20a7%20a3o%20do%20BNDES%20na%20regi%20a3o%20Nordeste\\_1\\_P.pdf](https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/2982/1/Atua%20a7%20a3o%20do%20BNDES%20na%20regi%20a3o%20Nordeste_1_P.pdf). Acesso em: 22 de janeiro de 2020.

BNDES. Situação atual e perspectivas da infraestrutura de transportes e da logística no Brasil. 2012. Disponível em:

[https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/1981/2/Situa%C3%A7%C3%A3o%20atual%20e%20perspectivas%20da%20infraestrutura%20de%20transportes..\\_A\\_P.pdf](https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/1981/2/Situa%C3%A7%C3%A3o%20atual%20e%20perspectivas%20da%20infraestrutura%20de%20transportes.._A_P.pdf) Acesso em: 19 de novembro de 2020.

**CAGED.** Cadastro Geral de Empregados e Desempregados. 2020. Disponível em: [http://bi.mte.gov.br/bgcaged/caged\\_perfil\\_municipio/index.php](http://bi.mte.gov.br/bgcaged/caged_perfil_municipio/index.php) Acesso em: 30 de setembro de 2020.

CARNEIRO, Fredy Bezerra. **Fatores críticos de sucesso para o desenvolvimento do *hinterland* de Suape.** Universidade Federal de Pernambuco - UFPE. Pernambuco, 2011. Disponível em: [https://repositorio.ufpe.br/bitstream/123456789/1200/1/arquivo2718\\_1.pdf](https://repositorio.ufpe.br/bitstream/123456789/1200/1/arquivo2718_1.pdf). Acesso em: 18 de dezembro de 2019.

CASTRO, Antonio Barros de; SOUZA, Francisco Eduardo Pires de. **A economia brasileira em marcha forçada.** 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985. 217 p. (Estudos brasileiros; v.91)).

CASTRO, Iná Elias de. **O mito da necessidade:** discurso e prática do regionalismo nordestino. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, c1992. 247 p. Originalmente apresentado como tese do autor (Doutorado-Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1989).

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.

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/data-sebrae/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.

FILHO, José Rodrigues de Farias; et. all. O projeto do Complexo Industrial Portuário de Suape (CIPS): a transformação dos trabalhadores locais em trabalhadores globais e a influência das redes sociais - um estudo de caso. **Revista Eletrônica Sistemas & Gestão.** v. 12, n. 01, p. 126-135, 2017. Disponível em: <http://www.revistasg.uff.br/index.php/sg/article/view/1297/624>. Acesso em: 23 de novembro de 2019.

FURTADO, Celso. **A fantasia desfeita.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1989. 206p

FURTADO, Celso. **O Brasil pos-'milagre'**. 8. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983. 152 p. (Estudos brasileiros (Paz e Terra)).

GIAMBIAGI, Fabio (Org.) et al. **Economia brasileira contemporânea**. Rio de Janeiro: Elsevier, c2005.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 1991. 159 p.

GODOY, José Henrique Artigas de. A práxis de Lebert: economia humana, desenvolvimentismo católico e a industrialização do Nordeste. **Relig. soc.**, Rio de Janeiro, v. 36, n. 2, p. 188-219, Dec. 2016. Available from <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0100-85872016000200188&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0100-85872016000200188&lng=en&nrm=iso)>. access on 16 de janeiro de 2020.

GODOY, José Henrique Artigas de. Novo desenvolvimentismo do Nordeste: industrialização, crescimento econômico e equidade no Território Estratégico de Suape/ PE. GT12 – Desenvolvimento: caminhos e descaminhos de um debate contemporâneo. Trabalho apresentado no **38º Encontro Anual da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Ciências Sociais (ANPOCS)**. Caxambu, MG, 27 a 30 de outubro de 2014. Disponível em: <http://anpocs.org/index.php/encontros/papers/38-encontro-anual-da-anpocs/gt-1/gt12-1/8925-novo-desenvolvimentismo-do-nordeste-industrializacao-crescimento-economico-e-equidade-no-territorio-estrategico-de-suape-pe/file> Acesso em: 23 de outubro de 2020.

GOODMAN, David Edwin.; ALBUQUERQUE, Roberto Cavalcanti de. **Incentivos à industrialização e desenvolvimento do Nordeste**. 1974. IPEA/INPES, Rio de Janeiro: XII,394 p.

**GOVERNO DE PERNAMBUCO**. Base de Dados do Estado - História Municipal. 2006. Disponível em:

[http://www.bde.pe.gov.br/visualizacao/Visualizacao\\_formato2.aspx?CodInformacao=915&Codigo=1](http://www.bde.pe.gov.br/visualizacao/Visualizacao_formato2.aspx?CodInformacao=915&Codigo=1) Acesso em 26 de setembro de 2020.

**GOVERNO DE PERNAMBUCO**. História de Pernambuco. 2006. Disponível em: <https://www.pe.gov.br/conheca/historia/> Acesso em: 27 de setembro de 2020.

GUIMARÃES NETO, L. **Nordeste: da articulação comercial à integração econômica**. Universidade Estadual de Campinas, UNICAMP. Campinas, 1986. (Tese de Doutorado).

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](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2317-15292018000100032&lng=pt&nrm=iso)>. acessos em 09 de setembro de 2019.

GUMIERO, Rafael Gonçalves. **Dimensões do desenvolvimento do complexo industrial Portuário de Suape: política econômica e política social.** Universidade Federal de São Carlos - UFSCar. São Carlos, 2015. Disponível em: <https://repositorio.ufscar.br/handle/ufscar/7685>. Acesso em: 18 de julho de 2019.

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

**IBGE:** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Produto Interno Bruto dos Municípios. Disponível em: [https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/contas-nacionais/9088-produto-interno-bruto-dos-municipios.html?=&t=conceitos-e-metodos&utm\\_source=landing&utm\\_medium=explica&utm\\_campaign=piB](https://www.ibge.gov.br/estatisticas/economicas/contas-nacionais/9088-produto-interno-bruto-dos-municipios.html?=&t=conceitos-e-metodos&utm_source=landing&utm_medium=explica&utm_campaign=piB) Acesso em: 29 de julho de 2020.

IPEA. **Boletim Regional, Urbano e Ambiental.** 2019. Disponível em: [http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/boletim\\_regional/191227\\_brua\\_21.pdf](http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/boletim_regional/191227_brua_21.pdf). Acesso em: 04 de janeiro de 2020.

JC Online. **Pacto pelo desenvolvimento fez surgir o Porto de Suape.** Matéria publicada em jornal, 2018. Disponível em: <https://jconline.ne10.uol.com.br/canal/economia/pernambuco/noticia/2018/11/08/pacto-pelo-desevolvimento-fez-surgir-o-porto-de-suape-361337.php>. Acesso em: 28 de janeiro de 2020.

JÚNIOR, Belarmino da Silva Hercílio. **Análise de política de desenvolvimento regional de Pernambuco Método Policy Analysis: o caso do Complexo Industrial e Portuário de Suape.** 2008. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Gestão e Pública p/ o Desenvolvimento do Nordeste, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2008. Disponível em: <https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/6985>. Acesso em: 11 de agosto de 2019.

**KIC. Kwinana Industries Council.** Kwinana Annual Report, 2020. Disponível em: [https://kic.org.au/wp-content/uploads/2020/11/KIC-Annual-Report\\_RS\\_-2020.pdf](https://kic.org.au/wp-content/uploads/2020/11/KIC-Annual-Report_RS_-2020.pdf) Acesso em: 19 de dezembro de 2020.

LACERDA, Antonio Corrêa de. **Economia brasileira.** 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2006. 304 p.

LIMA, Ana Carolina da Cruz; SIMÕES, Rodrigo Ferreira. Teorias Clássicas Do Desenvolvimento Regional E Suas Implicações De Política Econômica: O Caso Do Brasil. **RDE - Revista de Desenvolvimento Econômico**, v. 12, n. 21, p. 5-19, 2010. Disponível em: <https://revistas.unifacs.br/index.php/rde/article/view/878/940> Acesso em: 17 de julho de 2020.



LLOVERA, J. A. Por um desenvolvimento sustentável da cidade portuária. In: COCCO, G & SILVA, G: **Cidades e Portos**. Os espaços da globalização. Rio de Janeiro, DP&A Editora, 1999, p. 209-216.

MAGACHO, Guilherme Riccioppo. **A indústria de bens de capital no Brasil = restrição externa e dependência tecnológica no ciclo de crescimento recente**. 2012. 153 p. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia, Campinas, SP. Disponível em: <<http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/286105>>. Acesso em: 28 de janeiro 2020.

MAMIGONIAN, Armen. O processo de industrialização em São Paulo. **Boletim Paulista de Geografia**, São Paulo, nº 50, p. 83-99, 1976.

MAMIGONIAN, Armen. Kondratieff, ciclos médios e organização do espaço. **Revista Geosul v. 14 n. 28**. Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Florianópolis, 1999. p. 152-157.

MAMIGONIAN, Armen. **Navegações e Portos no Brasil e no Mundo**, Instituto Ignácio Rangel - GCN, CFH, UFSC. Florianópolis, 2017.

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.

MATTEI, L. & SANTOS JÚNIOR, J. Industrialização e Substituição de Importações no Brasil e na Argentina: Uma análise histórica comparada. **Revista de Economia**, v. 35, n. 1 (ano 33), p. 93-115, jan./abril 2009. Editora UFPR.

MCLACHLAN, Ian. Kwinana Industrial Area: agglomeration economies and industrial symbiosis on Western Australia's Cockburn Sound, **Australian Geographer**, v. 44, n. 4, p. 383-400, 2013. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/00049182.2013.852505> Acesso em: 7 de outubro de 2020.

MEDEIROS, Helen Maria Palmeira. **Significados e conflitos expressos na paisagem cultural do Cabo de Santo Agostinho/PE**. Universidade Federal de Pernambuco - UFPE. Pernambuco, 2013. Disponível em: <https://docplayer.com.br/72776373-Universidade-federal-de-pernambuco-centro-de-artes-e-comunicacao-programa-de-pos-graduacao-em-desenvolvimento-urbano-helen-maria-palmeira-medeiros.html>. Acesso em: 11 de janeiro de 2020.

**MINISTÉRIO DA ECONOMIA**. O que é o CAGED. 2020. Disponível em: <http://portalfat.mte.gov.br/programas-e-acoas-2/caged-3/sobre-o-caged/> Acesso em: 07 de novembro de 2020.

MOREIRA, Raimundo. **O nordeste brasileiro: uma política regional de industrialização**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979. 170 p. (Estudos sobre o nordeste; v.4).

MORETTI, R.; COX, M. Impactos Socioambientais ao Longo da Implantação e Consolidação do Complexo Industrial Portuário de Suape – PE. **Gaia Scientia**, v. 10, n. 1, 19 jul. 2016. Disponível em: <https://periodicos.ufpb.br/index.php/gaia/article/view/29538>. Acesso em: 29 de janeiro de 2020.

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

NEUBAUER, Herbert. Controversial strategies for the regional advancement of developing countries, **Intereconomics**, Verlag Weltarchiv, Hamburg, v. 11, n. 10, p. 283-286, 1976. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1007/BF02929201> Acesso em 7 de outubro de 2020.

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.faculdedamas.edu.br/revistafd/index.php/neari/article/view/510/449>. Acesso em: 07 de janeiro de 2020.

OLIVEIRA, Eniel Sabino de. **Memória e Identidade no contexto do Complexo Suape**. Universidade Federal de Pernambuco - UFPE. Pernambuco, 2016. Disponível em: <https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/25956>. Acesso em: 25 de outubro de 2019.

PDZ Suape. **Plano de Desenvolvimento de Zoneamento de Suape**. 2010. Disponível em: [https://www.infraestrutura.gov.br/images/SNP/planejamento\\_portuario/pdz/pdz32.pdf](https://www.infraestrutura.gov.br/images/SNP/planejamento_portuario/pdz/pdz32.pdf). Acesso em: 20 de setembro de 2019.

PDZ Suape. **Plano de Desenvolvimento e Zoneamento 2020**. Disponível em: [http://www.suape.pe.gov.br/images/publicacoes/Portaria/PDZ\\_do\\_Porto\\_Organizado\\_de\\_SUAPE\\_-\\_2020.pdf](http://www.suape.pe.gov.br/images/publicacoes/Portaria/PDZ_do_Porto_Organizado_de_SUAPE_-_2020.pdf) Acesso em: 18 de novembro de 2020.

PE Desenvolvimento. **Falta de planejamento prejudica municípios no entorno de Suape**. Matéria publicada em 2013. Disponível em: <https://pedesenvolvimento.com/2013/12/07/falta-de-planejamento-prejudica-municipios-no-entorno-de-suape/>. Acesso em: 21 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: 25 de julho de 2019.

PEREIRA, Luiz C. Bresser. **Desenvolvimento e crise no Brasil, 1930-1983**. 14a ed. atualizada. São Paulo: Brasiliense, 1985. 298 p.

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

PERRUCCI, Gabriel. A Formação Histórica do Nordeste e a Questão Regional. In: MARANHÃO, Silvio Marcelo de Albuquerque. **A questão Nordeste : estudos sobre formação histórica, desenvolvimento e processos políticos e ideológicos.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984. 137 p. (Estudos sobre o Nordeste, v.16).

PLANO DIRETOR SUAPE 2030. **Mapa da Faixa Territorial de Suape.** 2011. Disponível em: [http://www.suape.pe.gov.br/images/institucional/plano\\_diretor/P14-Plano\\_Diretor.pdf](http://www.suape.pe.gov.br/images/institucional/plano_diretor/P14-Plano_Diretor.pdf). Acesso em: 29 de novembro de 2019.

PLANO MESTRE DE SUAPE. Plano Mestre Complexo Portuário de Suape e de Recife. 2019. Disponível em: [http://www.infraestrutura.gov.br/images/2019/Documentos/REC-SUA-Vers%C3%A3o\\_Final\\_V1.pdf](http://www.infraestrutura.gov.br/images/2019/Documentos/REC-SUA-Vers%C3%A3o_Final_V1.pdf). Acesso em: 05 de janeiro de 2020.

**PNUD Brasil.** O que é o IDH. 2020. Disponível em: <https://www.br.undp.org/content/brazil/pt/home/idh0/conceitos/o-que-e-o-idh.html> Acesso em: 07 de novembro de 2020.

**PORTO DE MARSEILLE-FOS.** One City, One Port/ One Port, Many Cities. 2020. Disponível em: <https://www.marseille-port.fr/en/les-instances-de-gouvernance> Acesso em: 15 de dezembro de 2020.

**PREFEITURA DE ESCADA.** Plano Municipal de Saneamento Básico. 2020. Disponível em: <https://www.escada.pe.gov.br/images/PMSB-Escada.pdf> Acesso em 25 de setembro de 2020.

**PREFEITURA DE IBARAKI.** Visão Geral do Porto de Kashima. 2018. Disponível em: <https://www.pref.ibaraki.jp/doboku/kako/gaiyo.html> Acesso em: 13 de dezembro de 2020.

**PREFEITURA DE IPOJUCA.** Conheça o Ipojuca. 2020. Disponível em: <https://www.ipojuca.pe.gov.br/servicos/conheca-o-ipojuca/> Acesso em 21 de setembro de 2020.

**PREFEITURA DE JABOATÃO DOS GUARARAPES.** Conheça nossa história. 2020. Disponível em: <https://jaboatao.pe.gov.br/jaboatao-dos-guararapes/> Acesso em: 22 de setembro de 2020.

**PROJETO ORLA.** Ministério do Meio Ambiente. Cabo de Santo Agostinho, 2004. Disponível em: <http://www.cprh.pe.gov.br/downloads/cabonovo.pdf> Acesso em: 20 de setembro de 2020.

**PROJETO ORLA.** Ministério do Meio Ambiente. Sirinhaém, 2004. Disponível em: [http://www.cprh.pe.gov.br/downloads/1plano\\_gestao.pdf](http://www.cprh.pe.gov.br/downloads/1plano_gestao.pdf) Acesso em 20 de setembro de 2020.

RANGEL, Ignácio. As etapas do desenvolvimento brasileiro. **Revista Econômica Brasileira**, n. 3 e 4, v. VI. Rio de Janeiro, 1960. p. 108-116.

RANGEL, Ignácio. **Economia: milagre e anti-milagre.** Rio de Janeiro: Zahar, 1985.

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.

SALLUM JR., Brasílio; GOULART, Jefferson O.. O Estado brasileiro contemporâneo: liberalização econômica, política e sociedade nos governos FHC e Lula. **Rev. Sociol. Polit.**, Curitiba , v. 24, n. 60, p. 115-135, Dec. 2016 . Available from <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0104-44782016000400115&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-44782016000400115&lng=en&nrm=iso)>. access on 20 Jan. 2020.

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://faculdedamas.edu.br/revistafd/index.php/arquitetura/article/view/299>. Acesso em: 07 de janeiro de 2020.

SEBRAE. **Suape Global, Suape Local:** o caminho sinuoso do desenvolvimento integrado. 2009. Disponível em: [https://www.sebrae.com.br/Sebrae/Portal%20Sebrae/Anexos/estudosecopolis\\_suapeglobal.pdf](https://www.sebrae.com.br/Sebrae/Portal%20Sebrae/Anexos/estudosecopolis_suapeglobal.pdf) . Acesso em: 17 de janeiro de 2020.

SIDRA. **Sistema IBGE de Recuperação Automática.** População estimada dos municípios 2002-2017. Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br/tabela/6407>. Acesso em: 20 de setembro 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.

**SISCOMEX.** Sistema de Dados sobre o Comércio Exterior Brasileiro. Disponível em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/geral> Acesso em: 29 de novembro de 2020.

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. Histórico: 1970. Disponível em: <http://www.suape.pe.gov.br/pt/institucional/historico-de-suape/117-1970> Acesso em: 28/12/2020.

TAVARES, Maria da Conceição. **Da substituição de importações ao capitalismo financeiro : ensaios sobre economia brasileira..** 7. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1978. 263 p.

WANDERLEY, Lívio A. **Integração Inter-Regional da Indústria e Emprego no Nordeste**, São Paulo, 1994. Tese (Doutorado em Administração de Empresas), Escola de Administração de Empresas de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas. Disponível em: <http://repositorio.ufba.br/ri/handle/ri/24182>. Acesso em: 05 de janeiro de 2020.

**WEBPORTOS.** Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários. 2020. Disponível em: <https://webportos.labtrans.ufsc.br/InstalacaoPortuaria/Cargas/32> Acesso em: 28 de dezembro de 2020.