

# O COMPLEXO INTERMODAL SUL BAHIA E A INTEGRAÇÃO SUL-AMERICANA\*

por Henrique Campos de Oliveira\*\*

## 1 Introdução

A região Litoral Sul da Bahia se encontra frente à possibilidade da construção do Complexo Intermodal Porto Sul Bahia (porto, ferrovia e aeroporto internacional). Dentre outras, a finalidade do complexo é exportação de *commodities* agrícolas e minerais por empresas transnacionais legitimadas pela retórica do desenvolvimento socioeconômico e da integração da região com a América do Sul.

O transporte está diretamente relacionado à integração regional, contudo, por ser fonte de poder, ao possibilitar a imposição da vontade de integrar territórios e de estabelecer fluxos, permeia as disputas de interesses presentes nas relações internacionais: atores internacionais se posicionam para manter o *status quo*, ao compor alianças com elites nacionais historicamente estabelecidas, enquanto outras apoiam movimentos sociais em ações progressistas. Dessa forma, surge a seguinte questão: como se caracteriza a participação dos atores internacionais envolvidos no processo decisório da construção do Complexo Intermodal Porto Sul Bahia frente à integração sul-americana?

Com a necessidade de responder a esta pergunta como objetivo geral do artigo, foram delineados os seguintes objetivos específicos: a) levantar um quadro teórico e conceitual da relação entre transporte e integração regional nas relações internacionais; b) estudar a integração espacial entre a região do sul da Bahia e o continente sul-americano; e d) identificar a posição e a relevância dos atores internacionais no desenvolvimento do processo decisório da construção e da área de influência do porto.

A metodologia empregada no estudo iniciou com a revisão teórica acerca do transporte e da integração regional nas relações internacionais. Em seguida, buscou construir a análise histórica do desenvolvimento da infraestrutura de transporte presente na região e articulou a atuação de atores internacionais conforme a situação política regional e as esferas do sistema econômico internacional,

definidas por Gonçalves (2005) - comercial, produtivo-legal, tecnológica e financeira, que são transversalizadas pelos interesses inerentes ao transporte, mas sua relação mais explícita se dá com a esfera comercial. Esta análise é contrastada com a posição e a relevância dos atores presentes no processo decisório da construção e a área de influência do Complexo Intermodal Porto Sul.

## 2 O Transporte e a Integração Regional nas Relações Internacionais

Como coloca Glenn Yago (1984, p. 296), "a tecnologia do transporte não é nenhuma força imposta na sociedade, mas sim uma instância da articulação de poder de classe no controle das cidades". Dessa forma, transcendemos o transporte do simples aspecto econométrico e técnico, como preconizam Fujita, Krugman e Vernables (2002), para a política. Isso se torna mais claro com Lefebvre (1972), ao definir o caráter político do espaço. A infraestrutura de transporte seria condição para estabelecer fluxos, tomar o espaço seletivo aos que dispõem de maior aporte econômico e reproduzir as relações de produção capitalista (LEFEBVRE, 1972; PEDRÃO, 2002; SANTOS, 2003).

Longe de se limitar a legitimação do domínio da plutocracia nacional e das empresas transnacionais pela retórica do desenvolvimento socioeconômico e da integração regional, o transporte, por meio das obras de construção de infraestrutura, serve substancialmente à perpetuação da elite política local. Como relata Marques (1997), as obras públicas de infraestrutura de transporte são obras visíveis para os eleitores, assim como aporte para estabelecer relações estreitas com empreiteiras para o sustento de campanhas futuras. O estado seria aí a fonte de disputas ocasionadas pelo transporte, para exercer tanto a vontade da elite econômica internacional na acumulação capitalista, quanto para fomentar a permanência no poder de países na geopolítica internacional (PEDRÃO, 2009; LEFEBVRE, 1972).

A interação entre comércio internacional e

espaço territorial de uma região, resultante da reprodução das relações econômicas e sociais internas com o cenário externo, resplandece no transporte. Os vínculos estabelecidos no comércio internacional entre regiões e empresas são historicamente sustentados pelo alto grau de modernização alcançado por países desenvolvidos tecnologicamente e hegemônicos no centro da geopolítica internacional, a fim de perpetuar as suas posições conquistadas (HIRST; THOMPSON, 1998; PEDRÃO, 2009). Regiões desprovidas de desenvolvimento endógeno são mais susceptíveis às imposições externas, que podem acarretar a manutenção do estado de subdesenvolvimento ou até mesmo acentuá-lo (FURTADO, 2000); condição bem colocada por Santos (2003) ao entender que o aumento da riqueza não impede o da pobreza, e isto num único ponto do espaço.

Ademais, recentemente, a liberalização e a integração financeira, atreladas à redução de barreiras comerciais no cenário internacional, permitem a aquisição e a fusão de empresas, o que confere um caráter oligopolista às estruturas de mercado (HIRST; THOMPSON, 1998). Essa estrutura é composta por organismos transnacionais que necessariamente não possuem vinculação com o desenvolvimento socioeconômico do local onde estão instaladas (FURTADO, 2000). Os portos concentradores de carga (*hub ports*)<sup>1</sup> se encaixam nessa condição, ao serem operados, muitas vezes, por empresas de navegação que compõem uma estrutura de mercado em âmbito internacional de oligopólio, que vem passando por uma série de fusões e verticalização das suas atuações (LACERDA, 2004).

Para Brum e Bedin (2004), os organismos transnacionais promovem um movimento sobrepujante frente ao poder dos estados sobre a governança mundial. Gonçalves (2005) trata os organismos transnacionais como atores nacionais com interesses internacionais inerentes a uma relação simbiótica com os estados nacionais a eles correspondentes, na qual a disputa de poder se dá entre as classes com interesses divergentes.

As matrizes das transnacionais se concentram nos países localizados no centro do sistema capitalista financeiro (Europa, Estados Unidos e Japão), para onde os lucros, *royalties* e dividendos são enviados (HIRST; THOMPSON, 1998). Os países periféricos, com sociedades desigualmente industrializadas, são fornecedores de *commodities* e de mão de obra barata e, simultaneamente,

consumidores de manufaturas e serviços, gerados pelas empresas transnacionais. Os poderes decisório e estratégico dessas empresas também se encontram nos países do centro, o que remete à reprodução de uma estrutura do comércio internacional, historicamente tradicional, concebido pela divisão internacional do trabalho (FURTADO, 2000). No entanto, há perspectivas que apontam que a divisão internacional do trabalho não reside mais meramente no aspecto da repartição das atribuições econômicas aos estados-nação, mas sim a grandes conglomerados produtivos internacionais (BRUM; BEDIN; 2004).

Sem embargo, a maior participação no comércio internacional de países asiáticos e do Leste Europeu (principalmente Rússia, Índia e China) influencia o aumento dos preços de *commodities* e a intensificação da produtividade dos bens manufaturados. Do mesmo modo que se promove maior acirramento na competitividade, os estados-nação dão suporte às empresas, que, para obter maior êxito e ampliar o seu espaço frente ao mercado internacional, tiveram que reduzir custos em setores como o da logística do transporte (DROUVOT; MAGALHÃES, 2006). Assim, as relações internacionais são desenvolvidas por estados-nação que dependem justamente das relações comerciais, políticas e da autossuficiência infraestrutural para manterem ou buscarem a soberania. Frente a esse paradoxo, a infraestrutura de transporte, desenvolvida pelo estado-nação no bojo de políticas públicas, comprometidas com o comércio internacional, configura-se em ações que o realismo político do maquiavelismo presente nesse sistema internacional anômico é digno de apreço.

Nesse cenário, na falta de um terceiro<sup>2</sup> no sistema internacional, os estados-nação buscam angariar fundos para a construção dos sistemas de transporte pertinentes ao comércio com endividamentos externos. Segundo Gary Fromm (1968), o estado que se permite sucumbir a tais políticas atende insatisfatoriamente às necessidades de investimento e acarreta obrigações políticas e econômicas onerosas, passíveis de se tornarem pontos críticos à vulnerabilidade externa. O Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e a Organização Mundial do Comércio (OMC) são dificilmente classificados como terceiro. O BID é composto prioritariamente de capital e conseqüentemente de hegemonia política estadunidense; A OMC pode verificar o seu

insucesso com os impasses nas rodadas de Doha entre países produtores de *commodities* e de manufaturados, assim como a proliferação de tratados de livre-comércio bilaterais e acordos multilaterais, como NAFTA e a travancada ALCA, em que vigoram vontades unilaterais.

O estado-nação - com posição alinhada às políticas externas de outros estados e/ou empresas oligopolistas transnacionais em voga no neoliberalismo, em detrimento das necessidades da nação - instaura uma infraestrutura de transporte no ambiente natural onde as instalações são construídas física e espacialmente, propícias à sobreposição repentina de um modo de vida anômalo ao que se encontrava na sociedade afetada por tais instalações. Esse processo desencadeia a marginalização preconizada pela urbanização negativa<sup>3</sup> das cidades ou pela modernização abrupta do meio rural (SANTOS, 2003; PEDRÃO, 2002). Destarte, regras pertinentes a direitos humanos e protocolos sujeitos à conservação ambiental são quebrados corriqueiramente para o desenvolvimento dessas infraestruturas de transporte heteronômicas às vontades exógenas, amparadas por condições políticas endógenas.

Além de os estados-nação serem diretamente afetados pela anômica condição em que se encontram as relações entre os países, a democracia tem limitações na sua composição que influenciam na construção de infraestruturas voltadas ao comércio internacional. Com base em Shumpeter (1984), observa-se que o estado moderno capitalista é resultado da acumulação de vontades que tendem a atender grupos ao invés da vontade de todos; a relação dos representados com os representantes políticos pauta-se em discutir a democracia no sentido apenas procedimentalista, ou seja, na escolha das elites. Esta relação passa a ser composta de utilitarismo e individualismo imbuída no espectro capitalista; este designado como fonte de desvio de princípios da teoria clássica da democracia.

Ademais, a participação, certamente contida, da sociedade civil no processo decisório das políticas públicas de transporte é, em boa parte, respaldada pela questão ambiental em contraponto à retórica do desenvolvimento socioeconômico por meio da integração regional, preconizado pelas elites econômica e política. A natureza passa a ser também politizada, contestada, tanto pela direita quanto pela esquerda. Guardam-se aí as devidas

proporções: a primeira limitar-se-ia à contemplação da natureza perdida, a segunda resplandeceria na implicação da deterioração da natureza na gestão coletiva dos meios de produção resultantes dos recursos providos por essa mesma natureza defendida (LEFEBVRE, 1972).

### 3 A Região Litoral Sul da Bahia e a Integração Espacial com a América Latina

A integração espacial da região Litoral Sul da Bahia com a América Latina não é explicada substancialmente se não considerarmos, mesmo que brevemente, o processo histórico da constituição civil embrionária de proeminência ocidental desse continente. O modelo de colonização presente no continente americano distingue-se quanto à atividade econômica desenvolvida. Na parte correspondente à colonização espanhola, que despertou o interesse dos demais estados europeus no continente, predominou a espoliação dos metais preciosos ali encontrados (FURTADO, 2009). No contexto brasileiro, como na Capitania de Ilhéus, as atividades econômicas se concentravam nas exportações de produtos primários pela colônia, que garantia que nenhuma atividade manufatureira fosse ali desenvolvida apontada para a autonomia do território conquistado, ao mesmo tempo em que buscava impossibilitar a colonização pelas demais nações europeias. Soma-se a esta questão política as limitações encontradas pela natureza inóspita e pelo processo de povoamento desarticulado da vontade em fundar colônias de povoamento, como as desenvolvidas no norte do continente e mais ao sul do próprio Brasil (FURTADO, 2009; PRADO JÚNIOR, 2004).

Sem desconsiderar as devidas especificidades de modelos de colonização presentes no continente, o estado português buscava como necessidade para o sucesso do seu empreendimento colonial promover o desenvolvimento de atividades econômicas que viabilizasse a colonização das terras conquistadas que não apresentavam metais preciosos, nem as especiarias tradicionalmente comercializadas (FURTADO, 2009). As dificuldades para tal empreendimento ampliaram-se com o custo elevado com transporte entre a colônia e a metrópole. Furtado (2009) predica importância, nesse sentido, ao desempenho na navegação marítima dos portugueses, assim como à

implantação no Brasil da lucrativa atividade açucareira desenvolvida pelos portugueses nas ilhas atlânticas desde o século XV.

Acerca da importância da navegação marítima no comércio, Prado Júnior (2004, p. 229) coloca que:

*[...] todo este comércio externo por via terrestre é em suma de pouca monta, desprezível mesmo. O que interessa realmente no assunto é marítimo. Circunstância esta ditada por contingências geográficas e econômicas, e que tem grande significação política e administrativa, pois facilitou, pode-se mesmo dizer que tornou possível o monopólio do comércio da colônia que a metrópole pretendia para si. Foi bastante reservar-se a navegação, providência muito mais simples que uma fiscalização fronteiriça que teria sido difícil senão impraticável nos extensos limites do país. Tal privilégio da navegação se manteve, como é sabido, até o alvará de 28 de janeiro de 1808, que franqueou os portos da colônia a todas as nações. Mas até aquela data o privilégio da navegação, reservado ao pavilhão português, garantiu-lhe a exclusividade do comércio externo do Brasil.*

Dada essa importância ao transporte marítimo no modelo de colonização português aqui impetrado, consubstancia-se o processo inicial da estrutura econômica espacial do Brasil, caracterizada por regiões isoladas entre si que têm o porto como o elo de integração espacial preponderante com as demais regiões do País, consecutivamente com o continente americano, a África e a Europa (PRADO JÚNIOR, 2004). O território condizente a Ilhéus e seus arredores não se constituiu de outra maneira, estaria lá, de forma mais acentuada, tal estrutura (PRADO JÚNIOR, 2004; SANTOS, 1957). A região se encontrava insulada por terra do País. Houve tentativa de ligá-la ao interior no início do século XIX com a estrada que transportava o gado entre minas - passando por Conquista, seguindo o Rio Pardo até chegar a Ilhéus - que, apesar de ser bem construída, era pouco utilizada e se encontrava em estado de conservação insatisfatório (PRADO JÚNIOR, 2004).

Dentre algumas tentativas dos colonos de atividades econômicas mal sucedidas na Capitania de Ilhéus, ora por conta de questões geográficas, como conexão a demais regiões do País, por conta da natureza inóspita e estranha ao colono, ora por resistência dos nativos, em boa medida apoiados por estrangeiros não portugueses, como os

franceses. A região foi encontrar na cacauicultura a atividade que alcançou sucesso na produtividade oferecida pelo solo, assim como obteve relação orgânica com a estrutura social presente (SANTOS, 1957). A região, desse modo, formava-se com essa cultura, segundo Prado Júnior (2004), nativa da Amazônia e inicialmente implantada por lá no final do século XVIII, voltada exclusivamente para o exterior. Nas três décadas iniciais do século XX, com a atividade econômica moldada nas exportações do cacau com preços cotados no mercado internacional, no latifúndio e na relação de exploração do trabalhador agrário, a região viveu momentos de prosperidade econômica e política (DINIZ; DUARTE, 1983). Fazendas de cacau viraram cidades, que se foram desenvolvendo ao redor de Ilhéus, onde se localizava o porto de escoamento do produto, muito por conta do intenso fluxo imigratório provido de demais nordestinos e estrangeiros (SANTOS, 1957).

A produção da região era escoada pelo porto de Ilhéus e por demais cidades costeiras via navegação de cabotagem ao porto de Salvador, prestada pela Companhia Baiana de Navegação, de onde seguia para o exterior; a maior parte destinada ao mercado estadunidense (Dentre estas cidades, destacam-se Canavieira, que fica ao sul de Ilhéus, Maráu e Itacaré. Estas duas últimas apresentavam grande volume produzido e comercializado, no entanto, não havia ligação por terra entre elas). Tal condição de exportar por Salvador era imposta por pressão das empresas comerciais exportadoras do produto que se localizavam na capital baiana. A situação só foi modificada sob pressão da Associação de Agricultores de Ilhéus, criada pelas oligarquias rurais para defender os seus interesses junto ao governo do estado na década de 1920, que resultou na construção do Porto do Pontal, em 1926, com exportações diretas. Antes do Porto do Pontal, foi inaugurada a estrada de ferro entre Ilhéus e Itabuna, em 1913, passando por Uruçuca, com extensão de 59 km, a qual concentrava o transporte do cacau (SANTOS, 1957). Estas cidades se constituíram importantes entrepostos para as demais cidades da região. Inicialmente, a ferrovia tivera a intenção de ligar Ilhéus à Conquista, que fica mais ao oeste do estado e próxima ao estado de Minas. Diniz e Duarte (1983) chamam a atenção de que a relação de poder que a região exercia frente ao governo estadual era desproporcional ao que a região representava

economicamente para o estado.

A crise econômica internacional de 1930 afetou diretamente as exportações da região que, por sua vez, dentro da necessidade de cooperação traduzida na criação do Instituto do Cacau da Bahia, agregou os interesses tanto dos exportadores quanto da oligarquia rural. Esta articulação foi possível devido ao apoio do governo estadual sustentado pelo governo federal recém-instaurado por Vargas, que tinha a região como condição de importância econômica; logo, era prudente evitar atritos (DINIZ; DUARTE, 1983). Marinho (2003) ressalta o significado da ação do Instituto de Cacau da Bahia na década 1930 em construir 290 km e reconstruir 82 km de estradas na região, o que favoreceu a redução do custo do agricultor com o transporte, que antes representava 40 a 50% do valor FOB (*Free On Board*). Dentre estas estradas, está a que liga Ilhéus a Itabuna. A ferrovia tomou-se, dessa forma, desnecessária, principalmente devido a sua curta extensão. Contraditoriamente, nesse momento de crescimento econômico era costume o dispêndio e o investimento de capital fora da região (DINIZ; DUARTE, 1983).

No final da década de 1930, somada à crise econômica causada pela redução do mercado consumidor da monocultura do cacau, por conta da iminência da II Guerra Mundial, instaurou-se a crise político-institucional com influência direta de interesses externos: disputa entre os cacauicultores de Itabuna e Ilhéus e destes com os exportadores localizados na capital. A região permanecia tendo o porto como principal fonte de conexão com o exterior. As estradas eram limitadas à integração das principais cidades produtoras de cacau e essas à capital (GARCEZ, 1975).

Durante o final da década de 1950, as elites locais não obtiveram sucesso nas solicitações quanto às melhorias no porto, atravancadas, segundo Diniz e Duarte (1983), pela força política das casas exportadoras sediadas em Salvador, que possuíam maior permeabilidade no governo estadual e federal, mesmo a região do cacau sendo responsável por 80% da arrecadação fiscal do estado. Nesse mesmo período, Vasco Neto (2003) recorda a iniciativa do seu pai, Vasco Filho (engenheiro, diretor de metalúrgicas e deputado federal pelo estado da Bahia 5 vezes), com o projeto da construção do Porto de Campinho, na Península de Maraú, o qual se ligaria à Brasília por

ferrovia e rodovia. Do projeto, somente um píer e quatro *dolphins* foram construídos, nos quais não há utilidade alguma atualmente. Não obstante, o Porto do Malhado passou a compor o plano federal de construção de portos no governo desenvolvimentista de Juscelino Kubitschek.

Consequentemente, nesse período, a região, com a retomada do mercado consumidor de cacau estadunidense e com a maior participação do governo central, foi provida por ampliações significativas, como a construção da BR-101 e do Porto do Malhado, em Ilhéus, ao longo das décadas de 1960 e 1970 (DINIZ; DUARTE, 1983). Dentro da concepção desenvolvimentista presente na ditadura militar, construiu-se o atual porto de Ilhéus com os fundos do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis do Ministério dos Transportes (MARTINS, 1973). Foi o primeiro porto da América Latina construído em avanço ao mar aberto, com o objetivo primordial de escoar a produção de cacau. No entanto, o Porto do Malhado, oito anos após a sua inauguração, passou a ter capacidade ociosa por conta do baixo volume de carga movimentada.

Posteriormente, já no final da década de 1970, o porto foi ampliado e o aeroporto existente na cidade de Ilhéus modernizado. Deste período à atualidade, os investimentos em infraestrutura de transporte se concentraram na construção de estradas estaduais de vias simples. No início da década de 1980, a região imergiu em outra crise, que se alonga até os dias atuais, repercutindo na ampliação da sua fragilidade política, resultante ainda da crise no final dos anos 1930, e em sérias consequências socioeconômicas (OLIVEIRA, 2009; DINIZ; DUARTE, 1983). Assim, a construção do Porto Sul é dada como a oportunidade para a região ser alavancada por meio de condições proporcionadas pelo crescimento econômico resultante desta obra.

Ao analisar os fatores estruturais da crise na produção agrícola cacauzeira, salienta-se a própria concentração da região na monocultura do cacau, que levou a um alto grau de vulnerabilidade econômica<sup>4</sup> (CEPLAC, 2007). Soma-se a esse fator, a acomodação dos produtores em uma estrutura produtiva extrativista e arcaica dentro de um ambiente ausente de espírito cooperativo, no qual predomina o latifúndio e as relações de exploração entre empregado e trabalhador. Tal situação se reflete na conturbada relação entre o produtor agrário e a indústria de transformação.

Além da ausência da participação da sociedade

no processo decisório da escolha das melhores opções para sair desse impasse e da redução na arrecadação tributária nos anos 1980 e 1990, instaurou-se no poder público a incapacidade de uma intervenção mais efetiva. Os anos noventa e início dos anos 2000 foram marcados pela hegemonia do grupo carlista no governo do estado, durante 16 anos. As políticas públicas de infraestrutura ao longo desses anos se concentraram na construção de estradas de vias simples, como a BA-01, com financiamento do Banco Mundial; houve também incentivos fiscais para empresas exportarem seus produtos pelo Porto do Malhado devido a sua capacidade ociosa. Tanto este porto como o Aeroporto Jorge Amado encontram-se defasados; este último apresenta a menor pista de pouso comercial do País. As estradas disponíveis na região não comportam o aumento de fluxo de veículos ocorrido ao longo desses anos (OLIVEIRA, 2009).

#### **4 Os Atores Internacionais no Processo Decisório do Complexo Porto Sul**

O projeto de concepção do Complexo Intermodal Porto Sul Bahia é constituído no paradigma de *hub port*. A Ferrovia Leste Oeste interliga o Porto Sul até Figueirópolis, no Tocantins, cujo traçado parte da BA-01, aproximadamente a 20 km ao norte da cidade de Ilhéus, percorrendo no total 1.490 km e passando por 32 municípios da Bahia. Figueirópolis encontra-se no trecho em construção da Ferrovia Norte Sul (FNS), que possui, até então, o trecho entre Alcailândia e Colinas do Tocantins, concluído (BAHIA, 2009b).

A Ferrovia Leste-Oeste, consolidando-se, irá cortar a Ferrovia Centro Atlântica (FCA) na cidade de Brumado. Interligada a essas duas ferrovias, a região Litoral Sul da Bahia aprimoraria a integração terrestre com o continente sul-americano. Soma-se a estes projetos a construção do aeroporto internacional, na proximidade da área do porto, o que possibilitará voos internacionais diretos. Sem embargo, o Complexo contará com Zona de Processamento de Exportações (ZPE) que permite empresas de capital integralmente estrangeiro produzir produtos exclusivamente para o exterior, com amplos incentivos fiscais (BAHIA, 2009b). Projeto logístico desse porte na região residia somente no projeto apresentado pelo deputado Vasco Neto em 1997, na Escola Politécnica da

Bahia, sobre a ferrovia Transulamericana, que ligaria o Porto de Campinho ao Puerto Bayovar, no Peru, o objetivo era ligar o Oceano Atlântico ao Pacífico (VASCO NETO, 2003).

De acordo com o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do governo federal, são destinados - no período entre 2007 e 2010 - 2,7 milhões de reais para estudos para a construção do novo aeroporto, que tem uma estimativa total de custar US\$ 75 milhões (BRASIL, 2007). Foi também publicada a declaração de área de utilidade pública localizada a doze quilômetros ao norte de Ilhéus na BA-01 nas proximidades do distrito da Ponta da Tulha (entre Ilhéus e Itacaré) para a construção do aeroporto (BAHIA, 2006).

Para a ferrovia foram destinados 4,6 milhões de reais para os estudos preparatórios, no mesmo período correspondente ao do aeroporto, e realizou-se uma audiência pública em 10 de setembro de 2008. A estimativa para a construção da ferrovia é de aproximadamente R\$ 6 bilhões com recursos do governo federal e da subconcessionária. De acordo com missão de prospecção de investidores na Europa para projetos do PAC, em novembro de 2008, todo o trecho da ferrovia será subconcedido em três lotes, por um único leilão realizado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres. O primeiro lote corresponde do Porto Sul à cidade de Caetité, com 530 km, com a previsão para início em janeiro de 2010 e conclusão em meados de 2011 (BRASIL, 2009b; BAHIA, 2009b).

Através de estudo técnico sem consulta popular, a determinação do local de construção do porto ficou decidida para ocorrer na Ponta do Ramo, a cerca de 20 km ao norte da cidade de Ilhéus. Essa decisão apresenta algumas incoerências quanto à avaliação ambiental, pois tal local foi escolhido por apresentar menor impacto ambiental que outros. No entanto, este local é o mais próximo à Área de Preservação Lagoa Encantada, ponto específico que desclassificou demais alternativas consideradas no estudo para a construção. O que se nota ter exercido forte influência nessa escolha seria a área estar próxima ao aeroporto e à ferrovia a serem também construídos, assim como por apresentar baixo custo com desapropriação e construção do píer - construção que liga a área de terra firme à profundidade suficiente no oceano para atracação de navios de grande porte; nesse ponto escolhido, a extensão dessa estrutura é uma das mais curtas dentre as opções levantadas.

A construção do Porto Sul foi apresentada pelo governo posteriormente às propostas acima colocadas. Segundo a Associação Ação Ilhéus (2009), o que teria levado ao surgimento da construção do porto, em primeiro momento, seria a descoberta de minério em Caetité. Desse modo, o porto serviria para exportar o minério extraído na cidade baiana que se localiza na região oeste. Em complementaridade, o porto integrar-se-ia aos demais investimentos na infraestrutura logística planejada para a região, como a Ferrovia Leste Oeste e o novo aeroporto.

A exploração do minério em Caetité é decorrente da descoberta do geólogo João Calvalcante, que formou a empresa Bahia Mineração Ltda. Em 2008, esta se associou à Paramond Agarwal, da Índia, e à Eurasian Natural Resources Corporation (ENRC), do Cazaquistão. A empresa tem um projeto intitulado Pedra de Ferro, com a estimativa de investimento na ordem de 2,5 bilhões de dólares. O Porto Sul e a Ferrovia Leste Oeste são considerados essenciais para a concepção deste projeto, que se encontra atualmente em estudos de viabilidade e de impactos ambientais (MINERAÇÃO, 2009).

Além do minério, o porto exportaria a produção agrícola da região Litoral Sul e da região oeste, como também importaria insumos para as mesmas (BAHIA, 2009b). Estas duas regiões possuem uma história antagônica nos negócios internacionais. A região Litoral Sul vem em decadência e a oeste está em ascensão - em 2002 não há registro de exportação da região Oeste, enquanto que a região Litoral Sul representava 7% das exportações baianas. Já em 2005, a região Oeste representava 7% das exportações baianas, passando a região Litoral Sul a 4%. A Região Metropolitana de Salvador (RMS) é a hegemônica na pauta de exportação, com a média de 70% nesse mesmo período correspondente (OLIVEIRA, 2009). Elas ocupam consecutivamente o quarto e terceiro lugar na pauta de exportação baiana, com a participação média das duas somadas totalizando 8% no período entre 2002 e 2006. Ambas exportam *commodities* agrícolas comercializadas por empresas transnacionais. A Cargil e a Bunge<sup>5</sup> exportam tanto as *commodities* soja e algodão da região oeste, quanto o cacau da região sul e são importadoras de fertilizantes e sementes para a produção das duas regiões, e estão constantemente entre as dez empresas exportadoras e importadoras do estado da Bahia

(OLIVEIRA, 2009). O mercado de destino do cacau se concentra nos Estados Unidos, Canadá e América Latina (Argentina e Chile). A soja, assim como o algodão, tem o seu mercado pulverizado por todos os continentes (BRASIL, 2009b).

A área de influência do porto (*hinterland*) tem a possibilidade de ampliar e abranger o extremo sul da Bahia, que ocupa a segunda posição nas exportações baianas. As empresas exportadoras dessa região são a Aracruz Celulose e a Veracel, que escoam a sua produção de papel e celulose pelo seu terminal privativo por balsas com destino ao estado do Espírito Santo e de lá para União Europeia, China, Japão e Estados Unidos (OLIVEIRA, 2009; BRASIL, 2009b).

Segundo apresentação da Seinfra no I Northeast Brasil Leader Fórum e reportagens do ex-secretário Batista Neves, a construção do porto é fundamental para a modernização da região e de todo estado, por representar a desconcentração econômica na capital e permitir a escala, em linhas de navegação internacionais, de grandes navios que atualmente não podem atracar em portos baianos devido às limitações estruturais. Na mesma toada, está a recente apresentação em vídeo do projeto elaborado pela Secretaria do Planejamento, de Walter Pinheiro, e a Secretaria da Indústria, Comércio e Mineração (BAHIA, 2009a). Os números apresentados são de 10 mil empregos e 4 bilhões em investimentos.

Em 28 de outubro de 2008, o presidente da República assinou em Salvador, com o governador Jaques Wagner e com o ministro da Secretaria Especial de Portos, o protocolo de intenções para estabelecer atribuições e procedimentos a serem adotados na implantação do novo Porto Integrado Público em Ilhéus. Um dia após, foi assinado o decreto n. 6.620, pelo presidente Lula, que amplia a concessão à pessoa jurídica privada para construção e exploração de portos organizados, antes exclusivos às empresas públicas: as Companhias Estaduais das Docas (BRASIL, 2008a). A licitação para a concessão deve ser realizada pela Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ), suprimindo, desse modo, a limitação anteriormente existente, que só permitia à iniciativa privada autorização para construção e exploração de terminal de uso privativo.

Em novembro de 2008, foi instituída a Comissão Municipal de Acompanhamento do Complexo Intermodal Porto Sul, composta por três agrupamentos: a) poder público municipal;

b) empresariado, associação de classe e Universidade Estadual de Santa Cruz; c) sociedade civil e ONGs ambientalistas (COMISSÃO, 2009), que realiza periódicas reuniões com fins de participar e acompanhar o processo de concepção do porto devido a seus impactos socioambientais na região.

A partir dos decretos estaduais que determinam a área poligonal destinada ao Complexo Intermodal, no dia 17 de dezembro de 2008, o Senado aprovou a lei n. 18/2000, que criou o plano nacional de viação. A este plano foi incorporado o Porto Sul, devido emenda do senador Eliseu Resende (DEM-MG), acompanhada pelo senador César Borges (PR-BA), com fins de dar certeza à absorção de tal porto ao Subsistema Aquaviário Nacional (BRASIL, 2008b). Em conformidade com essa condição, segundo a Secretaria da Indústria, Comércio e Mineração (SICM) da Bahia, a recém-criada Secretaria Extraordinária de Projetos Especiais servirá para dar celeridade ao aporte de recursos federais para a execução desse projeto através do PAC.

De acordo com a apreensão desprendida sobre estes impactos, há contestações significativas e embasadas científica e tecnicamente contra a construção desse complexo. O Instituto Floresta Viva e Associação Ação Ilhéus, que compõem o agrupamento da sociedade civil e ONGs ambientalistas da Comissão, são contestadores atuantes. Organizaram a Rede Sul Bahia com esse intuito, no qual houve a adesão da ONG internacional *Greenpeace* no enfrentamento à construção do porto com o movimento "Peça ao Lula veto a degradação ambiental da zona costeira".

Vale ressaltar que não predomina uma homogeneidade ideológica partidária nem de interesses nessa rede, mas a preservação do meio ambiente. A radicalidade nas ações de contestação é dispare, pois há componentes que possuem interesses relacionados ao turismo ecológico de alto padrão com investimentos internacionais presentes na região com certo nível de flexibilidade proporcional ao impacto sofrível pelo seu empreendimento. Ao mesmo tempo, há outros componentes da rede que buscam preservação radical de qualquer intervenção ao bioma da região quanto à relação de produção que tal empreendimento representa.

## 5 Considerações Parciais

Ao final do trabalho, nota-se parcialmente que os atores internacionais envolvidos no processo decisório da construção do complexo estão com a atenção concentrada no confronto entre a necessidade em atender demandas externas do comércio internacional de minério e minerais, principalmente da Ásia e Estados Unidos, e a preocupação com a devastação ambiental resultante desse empreendimento por parte do *Greenpeace*. A integração sul-americana provida pela obra seria, nos fins últimos, para amparar os negócios internacionais, nos quais há o predomínio do interesse de empresas transnacionais.

A participação de atores internacionais pode ser também percebida com a convergência de interesses entre as empresas transnacionais, frente aos negócios internacionais, e o governo, em busca do desenvolvimento socioeconômico, no qual a integração sul-americana se encontra contemplada. A convergência de interesses no processo decisório dessa obra, com base na revisão bibliográfica e no estudo histórico realizado, proporciona aos atores internacionais a condição para manter o *establishment* dentro da reprodução das relações de produção capitalista presentes na América do Sul. Os grupos de poder locais da região, historicamente, apresentam uma postura mais próxima à resignação do que às ações de grupos políticos estaduais articulados aos interesses das empresas transnacionais primário-exportadoras.

Até aqui foi identificado, isoladamente, o *Greenpeace* como ator internacional que apoia as ações de cunho ideológico partidário heterogêneo contra a construção do porto. O que não representa demérito na possibilidade de exercer maior pressão decorrente do seu poder de visibilidade. A proposta da Comissão Municipal de Acompanhamento do Complexo Porto Sul, de acordo com o que se levantou na breve história das demais obras de infraestrutura de transporte na região, não é usual, devido a sua abrangência a grupos anteriormente renegados à participação cívica institucionalizada, principalmente em obras públicas desse porte. No entanto, os estudos ainda se apresentam preliminares para conclusões mais substanciais, principalmente no que toca à permeabilidade dos atores internacionais e nacionais no processo decisório por meio do poder posicional relacional tanto nos movimentos contra como a favor do porto ●



**Notas:**

<sup>(1)</sup> *Hub Ports* são portos resultantes da resposta para os portos do modelo fordista de produção, que são compostos de alto grau de tecnologia, mecanização, e desarticulado do contexto socioeconômico da cidade onde se instalam, e planejados dentro de uma concepção que se assemelha ao das plantas produtivas das empresas transnacionais produtoras de bens; almejam o mínimo de estocagem e são altamente competitivos.

<sup>(2)</sup> Para Bobbio (2003), há necessidade do papel de um terceiro que promova a passagem do estado de natureza para o estado civil, como se procedeu no interior dos estados democráticos.

<sup>(3)</sup> A urbanização negativa é observável nos grandes centros urbanos, principalmente em cidades latino-americanas em que o sistema de transporte atende com maior qualidade o centro da cidade e bairros nobres, enquanto a periferia fica desprovida dos benefícios intrínsecos ao transporte de redução do tempo para se percorrer certas distâncias (PEDRÃO, 2002).

**Referências**

ASSOCIAÇÃO AÇÃO ILHÉUS. *O Projeto Porto Sul*.

Disponível em: <<http://www.acaoilheus.org/entendimentos-iniciais>>. Acesso em: 20 mar. 2009.

BAHIA. Decreto n. 9.997, de 3 de maio de 2006. *Diário Oficial da União Federativa da Bahia*, Salvador, BA, 04 maio 2006.

BAHIA, Secretaria de Infraestrutura do Estado da Bahia. *Apresentação ao Northeast Brazil Leadship Forum: Integrated Logistic Centers*. Disponível em: <<http://www.seinfra.ba.gov.br/apresentacoes.asp#topo>>. Acesso em: 22 mar. 2009a.

BAHIA. Secretaria da Indústria, Comércio e Mineração. Governo Estadual da Bahia. *Complexo Logístico Porto Sul - Bahia*. Disponível em: <<http://www.sicm.ba.gov.br/Noticia/86/Complexo-Logistico-Porto-Sul-Bahia-.asp>>. Acesso em: 20 out. 2009b.

BAHIA MINERAÇÃO. *Projeto Pedra de Ferro*. Disponível em: <<http://www.acaoilheus.org/arquivos/category/10-projeto-nocora>>. Acesso em: 25 mar. 2009.

BOBBIO, Norberto. *O problema da guerra e a via da paz*. São Paulo: Unesp, 2003.

BRASIL. Comitê Gestor do Programa de Aceleração do Crescimento. *Relatório Estadual do Programa de Aceleração do Crescimento de 2007*. Bahia. Disponível em: <[http://www.seinfra.ba.gov.br/PAC\\_Bahia/relestadual\\_bahia2.pdf](http://www.seinfra.ba.gov.br/PAC_Bahia/relestadual_bahia2.pdf)>. Acesso em: 25 mar. 2009.

BRASIL. Decreto n. 6.620, de 29 de Outubro de 2008. *Diário Oficial União*, Brasília, DF, n. 211, 30 out. 2008a.

BRASIL. Senado da República Federativa do Brasil. *Senado aprova futuro Porto Sul no PNV*. Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/cesarborges/noticias/arquivo/2008/20081218b.htm>>. Acesso em: 20 dez. 2008b.

BRASIL. Secretaria de Comércio Exterior - Secex. Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio - Mdic. *Sistema AliceWeb de Dados*. Disponível em: <<http://aliceweb.desenvolvimento.gov.br/alice.asp>>. Acesso em: 15 out. 2009b.

BRUM, A. L.; BEDIN, G. A. Globalização e desenvolvimento. *Desenvolvimento em Questão*, Ijuí, n. 2, p. 9-35, 2003.

COMISSÃO EXECUTIVA DO PLANO DA LAVOURA CACAUEIRA - CEPLAC (Bahia). *Análise do mercado processador de cacau no Brasil vista sob o modelo estrutura-conduta-desempenho*. Disponível em: <<http://www.ceplac.gov.br/radar/An%C3%A1lise%20do%20Mercado%20Processador.pdf>>. Acesso em: 01 dez. 2007.

COMISSÃO MUNICIPAL DE ACOMPANHAMENTO DO COMPLEXO INTERMODAL PORTO SUL - ILHÉUS. *Memória da 2ª Reunião*. Ilhéus, 2009.

DINIZ, J. A. F.; DUARTE, A. C. *A região cacaueira da Bahia*. Recife: SUDENE, Divisão de Política Espacial, 1983. (Estudos Regionais, 10).

DROUVOT, H.; MAGALHÃES, C. Vantagens competitivas das empresas de países emergentes. *Desenvolvimento em Questão*, Ijuí, n. 8, p. 75-103, 2006.

FROMM, G. *Transporte e desenvolvimento econômico*. Rio de Janeiro: Victor Publicações, 1968.

FUJITA, M.; KRUGMAN, P.; VENABLES, A. *Economia espacial*. São Paulo: Futura, 2002.

FURTADO, C. *O capitalismo global*. 4 ed. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

FURTADO, C. *Formação Econômica do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

GARCEZ, A. N. R. *História econômica e social da região cacaueira*. Ilhéus: Convênio Universidade Católica de Salvador e Ceplac, 1975.

GONÇALVES, R. *Economia política internacional*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2005.

HIRST, P.; THOMPSON, G. *Globalização em Questão*. 2. ed. Petrópolis (RJ): Vozes, 1998.

LACERDA, S. M. Navegação e portos no transporte de contêineres. *Revista do BNDES*, Rio de Janeiro, v. 11, n. 22, p. 215-243, dez. 2004.

LEFEBVRE, H. *Espace et politique*. Paris: Éditions Anthropos, 1972.

MARINHO, P. L. *Exportação de cacau, crescimento e desenvolvimento regional no sul da Bahia (1965-1980)*.

2003. Disponível em: <[http://ojs.c3sl.ufpr.br/ojs2\\_test/index.php/economia/article/view/1992/1653](http://ojs.c3sl.ufpr.br/ojs2_test/index.php/economia/article/view/1992/1653)>. Acesso em: 10 nov. 2007.

MARQUES, E. Notas críticas à literatura sobre estado, políticas estatais e atores políticos. *BIB*, Rio de Janeiro, n. 43, p. 67-99, 1997.

MARTINS, João. Portas Abertas para o Futuro. *Manchete*, Rio de Janeiro, p. 130-132, 21 jul. 1973.

OLIVEIRA, H. C. de. A relação da infra-estrutura de transporte da região Litoral Sul da Bahia com o comércio internacional e o desenvolvimento econômico regional. In: CONGRÈS DE L'INSTITUT FRANCO-BRASILIEEN D'ADMINISTRATIO DES ENTERPRISES - IFBAE, 5, 2009, Grenoble. Pôles territoriaux, innovation et internationalisation. *Anais...* Grenoble, 2009.

PEDRÃO, Fernando. *A economia urbana*. Ilhéus: Editus, 2002.

PEDRÃO, Fernando. *Economia, Política e Poder: na periferia da globalização*. Salvador: Podivum, 2009.

PRADO JÚNIOR, C. *Formação do Brasil contemporâneo*. 23. ed. São Paulo: Brasiliense, 2004.

SANTOS, M. *Zona do cacau*: introdução ao estudo geográfico. 2. ed. rev. São Paulo: Nacional, 1957.

SANTOS, M. *Economia espacial: críticas e alternativas*. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2003.

VASCO NETO. Portos e ferrovias: projeção para o III milênio. *Bahia Análise & Dados*, Salvador, v. 13, n. 2, p. 161-167, set. 2003.

YAGO, G. The decline of transit: urban transportation in German and U.S. Cities, 1900-1970. New York: Cambridge University Press, 1984.

**\*Versão modificada de artigo apresentado no II Seminário Paraibano de Estudo e Pesquisa em Relações Internacionais, 2009.**

**\*\*Mestrando em Ciência Política na Universidade Federal da Bahia (UFBA). É pesquisador do Centro de Recursos Humanos (CRH) da UFBA, na equipe de Pesquisa das Instituições Políticas Subnacionais. E-mail: henriqueoliveira@yahoo.com.br.**