

CDU 338.924:627.21(813.41)

O COMPLEXO INDUSTRIAL PORTUÁRIO DE SUAPE ENQUANTO INSTRUMENTO DE POLÍTICA TERRITORIAL

Carlos Alberto Franco da Silva()*

1. INTRODUÇÃO

O presente trabalho objetiva enfocar os efeitos à montante e à jusante provocados pelo Complexo Industrial Portuário de Suape, localizado na Região Metropolitana do Recife (PE), compreendendo trechos dos municípios do Cabo e Ipojuca.

O estudo foi colocado numa perspectiva histórica, procurando compreender as transformações ocorridas na área de Suape, dentro de um corte temporal que vai dos anos 70 até 1992. Ou seja, desde a "abertura" da região para a constituição de um território mais globalizado via complexo industrial e portuário e, posteriormente, com o projeto de implantação de uma Zona de Processamento de Exportações-ZPE no local. Por outro lado, este artigo procurará contribuir com uma visão crítica sobre os instrumentos de política territorial utilizados pelo Estado para a resolução dos problemas regionais de uma área periférica numa economia nacional de industrialização tardia.

2. A EVOLUÇÃO DO COMPLEXO INDUSTRIAL PORTUÁRIO DE SUAPE

O processo de industrialização recente de Suape foi analisado levando-se em conta sua inserção no contexto local/regional, o qual, por sua vez, vincula-se ao processo de industrialização do território nacional à época da integração produtiva da economia nacional e de concentração financeira.

(*) *Professor da Universidade Federal de Goiás.*

A idéia da construção de um porto industrial em Suape como um projeto de desenvolvimento regional, surge em 1968, por iniciativa do governo estadual com a finalidade de incrementar o parque industrial pernambucano face à perda de posição relativa do Estado vis-à-vis à economia baiana, a partir da criação do Centro Industrial de Aratu. Havia ainda a impossibilidade de o Porto do Recife não atender, a médio prazo, aos fluxos de carga e descarga previstos. Viviam-se a era dos grandes transportadores cujos calados e tonelagem não seriam suportados pelo porto da Capital.

Apesar de a idéia 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 níveis nacional e internacional. Vale ressaltar o argumento em favor desses complexos, no que diz respeito à descentralização industrial no contexto da complementaridade à economia do Sudeste. 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.

O Plano Diretor do Complexo Industrial Portuário de Suape, desenvolvido entre os anos de 1974 e 1979, apresentava uma tipologia industrial que materializar-se-ia na implantação de pólos com perfis de produção integrados. O modelo referencial definiu como critérios para a escolha de atividades industriais a serem localizadas na área, a vinculação com o porto, com outras indústrias ali encontradas e/ou com a infra-estrutura disponível.

Com base nesses critérios apontados, o Plano Diretor definiu os seguintes pólos previstos:

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

Recomendava-se, por último, a utilização do porto para abrigar tancagens para álcool, melão, produtos químicos líquidos e recepção de trigo e açúcar, que abasteceriam o Nordeste Oriental que seria a região de influência de Suape.

A conceituação portuária que fundamentava o Plano Diretor original do Complexo buscava localizar indústrias de 1.^a geração (bens de capital) às margens de canais internos do porto, com as mesmas investindo nos seus próprios terminais. As indústrias de 2.^a geração (bens intermediários) viriam a partir do efeito multiplicador das de 1.^a geração. Havia ainda um local específico para a instalação de um porto coletivo, que atenderia às indústrias de 3.^a geração (bens de consumo). O espaço constituído por tais instalações portuárias seria desenvolvido em função da concepção de um porto interno escavado (Informativo SUAPE, 1992). Cabe acrescentar que esse porto seria instalado em função da implantação de uma refinaria de petróleo, de uma indústria laminadora de aços planos e da indústria de ferro-esponja, que teriam o papel de indústrias-matrizes, atraindo outras plantas para o local. Entretanto, cumpre advertir que a prioridade era o porto, já que ele daria a conceituação portuária ao complexo. Caso contrário, teríamos mais um distrito industrial em Pernambuco.

No entanto, as conjunturas nacional e internacional à época do desenvolvimento do Plano Diretor, implicaram alterações nas metas iniciais. Há duas explicações para a falta de investimentos em Suape que provocaram modificações no projeto.

Na época da concepção do Complexo Industrial Portuário de Suape, a economia brasileira passava pelo seu "milagre econômico", no qual o slogan era a construção do "Brasil Potência". Tal cenário foi até 1973, quando o crescimento foi centrado no setor de bens de consumo duráveis. Para tanto, era necessária a expansão do setor de bens de produção para suprir a demanda da indústria automobilística, de eletrodomésticos e da construção civil. Daí o interesse em promover em Suape a implantação de grandes projetos de indústrias de base.

Para isso, era necessário recursos financeiros para viabilizar o Projeto Suape. Porém, os anos 70 foram marcados por uma crise internacional nos países centrais, que acentuou a competição entre economias nacionais a fim de atrair firmas e empréstimos externos. A nível nacional, o setor financeiro não foi capaz de prover fundos para todos os elevados investimentos propostos a partir do II PND. Por outro lado, o capital externo se mostrava cauteloso nas suas inversões, dada à conjuntura

internacional. Entretanto, a recessão mundial dos anos 70 não afetou os grandes bancos internacionais, que diante do problema de onde investir os petrodólares em seus países, encontraram como alternativa os financiamentos aos países periféricos. Entre eles, o Brasil. Por isso, tornou-se possível articular inversões externas, empurradas pelos bancos externos, com a proposta territorial do II PND para a ampliação do setor de bens de produção intermediários em complexos industriais localizados em áreas privilegiadas do território brasileiro, no contexto da complementaridade dos seus produtos às necessidades da indústria, situada no Centro-Sul. No caso do Nordeste essa integração produtiva resultou não só numa complementaridade com a economia do Sudeste, a partir da produção de bens intermediários, como também uma grande dependência da região na aquisição de insumos imprescindíveis ao funcionamento dessas novas indústrias instaladas, conforme comenta GUIMARÃES NETO (1988).

Apesar do cenário sombrio, os anos 70 compreenderam uma fase em que o Estado autoritário procurou sustentar níveis elevados de investimentos numa marcha forçada da economia, às custas do capital externo e da participação do investimento estatal, procurando tratar o espaço como parte integrante da grande empresa oligopólica ao impor um projeto territorial baseado no ideário da integração nacional; dotando o território brasileiro de uma funcionalidade e operacionalidade a fim de garantir a reprodução ampliada do capital, a partir da integração de áreas privilegiadas de valorização do país (EGLER, 1986).

Os maiores impactos desse projeto na distribuição territorial do capital e do trabalho ocorreu, no Nordeste, ao longo do eixo costeiro ligando Salvador, Aracaju e Maceió, onde indústrias de bens intermediários foram implantadas. Em especial, a petroquímica. Daí os elevados investimentos diretos no Pólo Petroquímico de Camaçari, na Bahia, durante os anos 70; acentuando a significativa queda da economia pernambucana no contexto regional e nacional.

Vale ressaltar que comparando-se Recife e Salvador e o maior desenvolvimento desta última nos anos 70, é necessário ter em mente os efeitos divergentes de dois padrões de crescimento industrial por que passaram essas cidades: a industrialização com pauta diversificada, no Recife, e a introdução de conjuntos especializados, peças de complexos oligopólicos, em Salvador. Segundo BRANDÃO (1985:88), tal diferença situa-se exatamente no que o "Estado como produtor em si e articulador explícito dessa industrialização, esteve mais presente em Sal-

vador do que no Recife". Apesar do Recife ter sido beneficiado pela política de industrialização do Nordeste, as indústrias que surgiram apresentavam menor intensidade de capital, menores níveis de renda e consumo, bem como um nível tecnológico inferior a Salvador, que dá um salto qualitativo no seu parque industrial, a partir da instalação do Pólo Petroquímico de Camaçari, em 1972. Por último, BRANDÃO lembra a presença da PETROBRAS na Bahia desde os anos 50 com a atividade de extração e refino de petróleo, com seus efeitos reforçadores sobre as funções de cidade-porto e sobre a concentração de renda.

Em suma, é a partir de tais considerações acima que podemos compreender porque o Complexo Industrial Portuário de Suape foi negligenciado pelo Governo Federal nos anos 70, provocando várias modificações no projeto original, bem como um atraso na instalação de toda a infra-estrutura portuária prevista. O que se passou efetivamente?

Primeiro, 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 idéia 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, atual Petroquímica União. Com a criação da Petrobrás Química S.A. (PETROQUISA), em 1967, para coordenar as ações do setor petroquímico nacional, o Projeto de Camaçari ganha coesão. Essa empresa foi considerada a única com capacidade administrativa para assumir a implantação do Pólo de Camaçari.

O fato de Camaçari estar localizado na Bahia numa área que tinha em seu entorno disponibilidade de gás natural, proximidade do Porto de Aratu, da Refinaria Landulpho Alves e do Centro Industrial de Aratu e integrada à estrutura viária estadual e nacional, foram os fatores determinantes para a definição do local. Para o financiamento da implantação do pólo, a PETROQUISA, através da Companhia Petroquímica do Nordeste — COPENE, coordenou um plano que unia o capital estrangeiro ao capital nacional. Criou-se o modelo tripartite, pelo qual as empresas estrangeiras, os grupos privados nacionais e o Estado participavam, cada um, com um terço do capital investido no empreendimento.

A partir desse momento, houve uma volumosa inversão de capital, sob o comando da União, para a implantação do com-

plexo petroquímico, desviando a atenção do Estado para tal empreendimento em detrimento das demais cidades nordestinas. Percebe-se que, além de o Projeto do Complexo Industrial Portuário de Suape ter chegado tarde, havia um outro problema. Ao contrário do Pólo de Camaçari, o Pólo de Suape não possuía uma “empresa âncora”, que fizesse a ligação dos interesses do poder estadual com a União a fim de consolidar o projeto. Essa empresa deveria ter sido a PORTOBRÁS, já que a implantação do Porto de Suape seria o elemento básico para a atração de indústrias na área do complexo. Entretanto, por ser o Porto de Suape uma idéia do Governo pernambucano, a PORTOBRÁS ficou totalmente ausente no financiamento para a construção do porto até a sua extinção em 1990. Nem mesmo a presença de políticos pernambucanos que apoiavam o Governo Federal, como é o caso do ex-Governador Marco Maciel, foi suficiente para atrair recursos para as obras de instalação da infra-estrutura do complexo. Enfim, embora houvesse interesse e luta do governo estadual pela consolidação do Projeto Suape ao criar a Empresa Suape, que assumiu a responsabilidade pela execução do projeto, a dinâmica e a agilidade da administração estadual no sentido de tornar Suape um fato irreversível junto ao Governo Federal não foram suficientes. Em suma, o projeto não teve o caráter prioritário junto aos grandes empreendimentos do Estado e nem apoio da PORTOBRÁS e, conseqüentemente, não atraía a atenção dos grupos privados nacionais e internacionais.

Por último, cabe acrescentar que a falta de investimentos federais no Porto de Suape — principal elo de constituição do complexo — ocorreu devido à ausência de uma legislação para o porto. Não havia uma autorização para Suape funcionar como porto. Somente em abril de 1992, o Porto de Suape foi reconhecido pelo Governo Federal e passou a integrar a malha portuária do país. Na prática tal medida representou a independência de Suape com relação ao Porto do Recife, que até 1990 recebeu recursos federais através da extinta PORTOBRÁS, reestruturando suas instalações. Portanto, só agora o repasse de recursos da União está viabilizando a execução das obras portuárias de Suape. Os investimentos realizados no Complexo Industrial, na infra-estrutura portuária e nas de apoio a mesma, tiveram uma maior participação do Governo Estadual até 1992.

A falta de interesse dos grupos privados e de apoio do Governo Federal aos projetos industriais e de serviços, que viabilizariam o Complexo de Suape, provocou uma retração das obras por parte do governo estadual durante os anos 70, difi-

cultando ainda mais a adesão dos grupos privados, que não aderiram ao Complexo devido à falta de infra-estrutura. Havia uma preocupação por parte do governo pernambucano de atrair, através do marketing, indústrias para Suape. Entretanto, o porto — principal atrativo para as empresas — continuava em fase de construção. Daí o impasse. O governo não implantava a infra-estrutura portuária porque não havia projetos definidos e os empresários não se definiam diante da falta de infra-estrutura portuária.

Diante de tais dificuldades, o Plano Diretor do Complexo Industrial Portuário de Suape chegou aos anos 80 com as principais alterações (CONDEPE:1982):

- a) a concepção do pólo petroquímico foi abandonada por completo;
- b) o pólo sucroquímico evoluiu para sucroalcoólquímico;
- c) empresas de material de transporte e de produtos alimentares passaram a ser aceitas no Complexo;
- d) foram abandonadas as idéias de relocar em Suape o terminal exportador de açúcar e o terminal receptor de trigo, localizados no Porto do Recife.

Em março de 1988, após as alterações do Plano Diretor funcionavam no Complexo:

- a) O parque de tancagem de graneis líquidos, realocado do Porto do Recife;
- b) DIAMAR, fábrica de embarcações de fibra;
- c) A TEQUIMAR (produtos químicos);
- d) A NORTE GÁS BUTANO, a NOVOGÁS e a NORGÁS (Distribuidoras de gás liquefeito de petróleo — GLP).

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” (PISTONESI, 1984).

Segundo o Plano de Governo 1991-95 “Cresce Pernambuco”, o modelo de exploração comercial praticado em Suape irá 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 vem funcionando em caráter provisório. Vale ressaltar que, até 1990, o modelo de industrialização brasileira ainda era baseado no financiamento estatal de toda a infra-estrutura. A partir do Governo Collor, a tendência é transferir para a iniciativa privada a instalação da infra-estrutura, tendo em vista os fatores locacionais que interessem às empresas.

Enfim, cabe acrescentar que o Porto de Suape passa por um processo de estadualização. Segundo o Departamento Nacional de Transportes Aquaviários, DNTA, o Porto de Suape era administrado pela Cia. Docas do Rio Grande do Norte, um órgão federal, a qual estava a Docas de Pernambuco. Em abril de 1992, o Governo Federal passou a administração do porto ao Estado de Pernambuco. Por último, cabe à Empresa Suape a gestão, controle e acompanhamento do porto. Enfim, o Porto de Suape é público/federal, onde a iniciativa privada já se faz presente e está sob o gerenciamento do governo pernambucano via Empresa Suape.

3. AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS LOCAIS PROVOCADOS PELO COMPLEXO INDUSTRIAL PORTUÁRIO DE SUAPE

Desde o Século XVI que a região onde está implantado o Complexo de Suape vinha sendo ocupada em função da economia agromercantil canvieira. O espaço pré-existente ao complexo continha marcas de um processo de ocupação fundamen-

tado na implantação de engenhos de açúcar e, posteriormente, sua substituição pelas usinas.

A implantação do Complexo Industrial implicou na introdução de tecnologias modernas, onde dominavam práticas sociais e produtivas tradicionais. A economia de subsistência se tornava impossível diante do processo de "abertura do local" ao capital monopolista, já que era preciso criar um novo território globalizado.

Para isso, as antigas áreas canavieiras foram desapropriadas e boa parte da população residente no local migrou para centros urbanos na ilusão de que as indenizações recebidas à época das desapropriações possibilitassem uma vida melhor. A mão-de-obra que permaneceu tornou-se móvel ao efetuar diversas tarefas junto às obras de construção do complexo e ainda manter uma insignificante agricultura de subsistência. A liberação da mão-de-obra do local impulsionou uma maior mobilidade horizontal no espaço de Suape, ao permitir um deslocamento espacial diário de pessoas, que residem na RM do Recife e trabalham no Complexo.

O impacto sócio-econômico do Complexo Industrial Portuário de Suape sobre a pequena população de Suape e das áreas vizinhas foi notável. As alterações que o Complexo provocou na vida dessas populações foram especialmente evidentes sobre os pescadores da região.

MOREIRA (1988) realizou uma pesquisa junto à Colônia dos Pescadores, dentre os 200 remanescentes no local, procurando visualizar os impactos do Complexo comparando a vida desses pescadores antes e depois da construção do porto externo de Suape — o molhe, pois esse porto provocou mudança no padrão das correntes marítimas na área litorânea junto à praia de Suape e um desequilíbrio ecológico que afetou os pescadores. Cabe advertir que não encontramos um trabalho sobre as causas técnicas desse desequilíbrio para a pesca artesanal. Acredita-se que o molhe modificou o microambiente dos mangues estuários da região, principais viveiros de peixes e crustáceos do litoral da RM do Recife.

Os resultados da pesquisa mostraram que a construção do Complexo Industrial Portuário de Suape é vista, para uma parcela majoritária dos pescadores, como prejudicial à sua atividade. O acesso aos locais de pesca foi dificultado com a construção do molhe e a produção pesqueira diminuiu, conforme nos mostra a tabela I, abaixo:

TABELA I — Produção de peixe por dia.

Avaliação	Época/peso	
	Antes do Porto (kg)	Depois do Porto (kg)
Boa	10 a 12	8
Normal	6 a 7	2 a 5
Ruim	2 a 3	0 a 2

Fonte: MOREIRA, 1988.

Segundo a pesquisa de MOREIRA, diante desses números, 50% dos entrevistados acham que nos últimos dez anos o nível de vida piorou, 37% acreditam que não houve alteração e apenas 13% acham que a vida melhorou. Percebe-se, então, que se as condições sócio-econômicas da população eram precárias antes do Complexo, o mesmo ainda não alterou esse quadro. Os salários continuam baixos para os que aí residem (variam de 1 a 2 salários mínimos) e os serviços de saúde e educação são insuficientes. Em poucas palavras, o Complexo não realizou o desenvolvimento social do seu espaço imediato. Com efeito, ocorreram modificações nas estruturas e dinâmicas sócio-produtivas e demográficas no local, que afetaram de forma negativa os habitantes de Suape e das áreas vizinhas. Na realidade, não está na proposta, apenas no discurso oficial, o desenvolvimento social do espaço ancorador dos grandes projetos industriais. Daí a emergência de diversos impactos negativos sobre o local.

Por outro lado, os processos de decisão do Projeto de Suape excluíram a participação das comunidades locais. Ao invés de uma democratização das decisões acerca do Complexo, o que ocorreu foi a organização da área de Suape em um território apropriado juridicamente pelo Estado de Pernambuco, a partir da constituição da Empresa Suape, que administra o Complexo Industrial Portuário. A territorialidade da Empresa se expressa na apropriação, organização da infra-estrutura e gestão desse território. Porém, intelectuais do Recife organi-

zaram, nos anos 70, uma Comissão Pró-Discussão do Projeto Suape com a finalidade de levar ao público os impactos sócio-econômicos e ecológicos provocados pelo Complexo. É a territorialidade das comunidades locais do Estado, entendida como uma estratégia que tenta afetar, influenciar ou controlar as ações daquela Empresa sobre a área de Suape, visando estabelecer limites a sua ação. Essa comissão representou um movimento social organizado, que se manifestava em violentos ataques ao governo estadual, opondo-se à proposta de desenvolvimento regional de cima para baixo. Apesar de algumas conquistas, especialmente na questão ecológica ao pressionar as autoridades a construir uma estação de tratamento de efluentes industriais, esse movimento Pró-Suape não impediu que o Complexo Industrial Portuário continuasse desvinculado das aspirações e necessidades locais.

Na análise dos impactos do Complexo Industrial Portuário de Suape na escala metropolitana, faz-se necessário inserir o Complexo no processo de expansão urbana e da evolução locacional do parque industrial de Pernambuco.

Em 1978, o Departamento das Indústrias de Pernambuco — DIPER — elaborou um Projeto de Zoneamento Industrial objetivando orientar a localização industrial na Região Metropolitana do Recife fora da cidade-núcleo, tendo em vista que essa área foi se tornando menos apropriada à instalação de novas fábricas devido à saturação demográfica e à escassez de áreas para a construção e ao aumento do preço do solo urbano. Ademais, a excessiva acumulação de atividades de serviços e tráfego intenso de veículos na área do Porto do Recife, colaborou para o incentivo à implantação de novos estabelecimentos fabris nos espaços periféricos da Região Metropolitana.

As tendências mais recentes de expansão urbana da Região Metropolitana vêm ocorrendo ao longo da BR-101, especialmente depois da implantação dos Distritos Industriais incentivados do Cabo, Prazeres, Curado, Paulista, Igarassu, São Lourenço da Mata e Moreno. Uma outra linha de expansão ocorre na faixa litorânea de Paulista, ao Norte, até Jaboatão, ao Sul. Essas linhas de expansão foram e são reforçadas pela oferta de infra-estrutura de serviços urbanos e pela presença de atividades econômicas.

Com relação à atividade industrial, a RM do Recife é o principal pólo de Pernambuco. Aí se localizavam, em 1985, 2809 estabelecimentos ligados à indústria de transformação, o que correspondia a 33,6% do total do Estado. Esses estabelecimentos ofereciam ocupação para 59.592 trabalhadores ligados

à produção industrial, correspondendo a 41,4% do total estadual (Censo Industrial, IBGE:1985). A distribuição espacial do Valor de Transformação Industrial — VTI, na Região Metropolitana, aponta uma maior concentração industrial nos municípios do Recife, Jaboatão e Paulista (Tabela II).

Em Pernambuco, o fenômeno da concentração econômica, além de se manifestar na Região Metropolitana em relação ao espaço estadual, também se revela em favor de determinados municípios dentro da área metropolitana. O fato que mais contribui para isso é o crescimento desigual do parque fabril.

TABELA II — Valor de Transformação Industrial na Região Metropolitana do Recife — % do total.

Unidade Espacial	Ano			
	1960	1970	1980	1985
Recife	69,3	65,4	45,8	45,2
Olinda	8,7	4,4	4,6	3,2
Paulista	7,2	6,0	14,6	16,4
Igarassu/Itamaracá	0,5	2,6	6,1	4,3
São Lourenço da Mata	2,3	2,8	3,7	1,7
Moreno	2,2	1,1	1,0	0,6
Jaboatão	5,9	9,4	15,8	18,9
Cabo	3,9	8,3	9,4	9,7
Total RM do Recife	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Censo Industrial de Pernambuco — IBGE.

Se considerarmos os dados da tabela II, total do Valor de Transformação Industrial referente ao espaço metropolitano de Pernambuco, veremos que a participação do município-núcleo, Recife, vem decaindo de maneira significativa. Por outro lado, a nova escala de concentração aparece em favor dos municípios periféricos de Jaboatão, Paulista e Cabo, respectivamente. As novas indústrias que vêm sendo instaladas na Região Metropolitana localizam-se preferencialmente nesses municípios mencionados.

A partir do exposto acima, a criação do Complexo Industrial Portuário de Suape aparece como um elemento indutor desse processo de industrialização da periferia do Recife, fortalecendo o desenvolvimento urbano no setor Sul da Região Metropolitana. Vale ainda ressaltar que o congestionamento do Porto do Recife e a dificuldade de acesso ao mesmo devido ao grande tráfego de veículos no local são fatores determinantes para a construção de um porto industrial no Sul do Estado, uma área menos congestionada. Com efeito, a consolidação do Complexo Industrial de Suape tende a reforçar a concentração industrial nessa área, num movimento de desconcentração industrial à nível intra-metropolitano sem, contudo, diminuir a disparidade intra-estadual da atividade fabril.

Analisando a composição setorial do Complexo Industrial Portuário de Suape, a tabela III nos mostra que são as indústrias dinâmicas as mais presentes: não-metálicas, material elétrico, química, farmacêutica, metalurgia e borracha. Enquanto isso, o segmento da indústria tradicional, o têxtil, aparece em menor número. Esse quadro reforça a tendência histórica de maior investimento no setor industrial dinâmico, desde os anos 60.

Elevado desempenho é experimentado pelo segmento produtor de bens intermediários (não-metálicos, metalurgia, borracha e química) com 21 estabelecimentos. A participação de bens de consumo não-duráveis (têxtil e farmacêutica) aparece com 3 estabelecimentos. Por último, o setor de bens de consumo durável (material de transporte e material elétrico) com apenas 4 estabelecimentos.

TABELA III — Distribuição setorial dos estabelecimentos industriais do Complexo Industrial Portuário de Suape.

Gênero	Estabelecimentos (*)	Empregos (**)
Não-Metálicos	3	485
Material elétrico	2	348
Metalurgia	2	1.014
Transporte	2	855
Borracha	3	954
Química	13	1.375
Farmacêutica	1	150
Têxtil	2	990
Diversos	10	não declarado
Total	38	6.171

* — Os números incluem os estabelecimentos já implantados, em implantação e a implantar.

** — Os números incluem os empregos criados e a criar.

Fonte: Empresa Suape, março/1992.

Essa estrutura industrial do Complexo de Suape acompanha as mudanças ocorridas em Pernambuco, uma vez que a expansão recente do parque fabril foi conduzida pela instalação de indústrias dinâmicas. Cabe ressaltar que a implantação de indústrias no Complexo de Suape, assim como no resto do Estado, também se realiza de maneira complementar e dependente da estrutura industrial do Sudeste em função da mudança do Nordeste no contexto da divisão inter-regional do trabalho ao

assumir o papel de fornecedor de bens intermediários para as indústrias do Sudeste.

Em Pernambuco, o setor têxtil e de material elétrico são os que produzem sobretudo para mercados externos à Região Nordeste, apresentando alto percentual de venda extra-regional com 79,4% e 74,9%, respectivamente. Quanto ao fornecimento de insumos, são os gêneros não-tradicionais os maiores importadores extra-regional, comprando 52% de seus insumos fora da Região. Os elevados índices de importação são resultado dos pequenos vínculos do crescimento industrial recente de Pernambuco com a base de recursos local e regional. Destaque também é dado a compra extra-regional de equipamentos para as indústrias instaladas. Apenas 8% dos equipamentos têm origem nordestina, 52% de outras regiões e 40% do Exterior (SUDENE — BNB — Pesquisa Industrial, 1978). Em suma, a estrutura industrial do Complexo Industrial de Suape, como a do resto do Estado, constitui-se em mercado para as indústrias de bens de capital preferencialmente do Sudeste.

Quanto ao emprego gerado pelo Complexo Industrial Portuário de Suape, os números apresentados na tabela IV são insatisfatórios diante dos objetivos de o Complexo ser um grande absorvedor de mão-de-obra. Dada a intensidade de capital nas unidades industriais, a criação de emprego não tem sido suficiente para reduzir os níveis de desemprego e subemprego existentes na RM do Recife e os problemas sociais decorrentes dos mesmos. Por final, essa situação é semelhante a nível local. A atração exercida sobre a força de trabalho local de Suape conjugada à baixa absorção de mão-de-obra tem provocado êxodo de alguns moradores para trabalhos temporários no Município do Cabo e em outros locais da Região Metropolitana. Por outro lado, os baixos investimentos em ciência e tecnologia e capacitação e aperfeiçoamento de mão-de-obra nas áreas periféricas do País, como é o caso de Pernambuco, tendem a provocar a importação de mão-de-obra especializada extra-regional para trabalhar nas indústrias dinâmicas a serem instaladas no Complexo.

Devemos lembrar também que Pernambuco foi um dos principais Estados nordestinos beneficiados pela política de industrialização do Nordeste via incentivos fiscais. Entretanto, apesar do desempenho favorável do ponto de vista econômico, seus indicadores sociais continuaram a apontar para uma desi-

TABELA IV — Investimentos e empregos gerados por empresas privadas no Complexo Industrial Portuário de Suape.

INDICADORES	EMPREENDIMENTOS			TOTAL
	Implanta- dos	Em im- plantação	A implan- tar	
Investimentos (US\$ milhões)	156,0	184,5	177,5	518,0
Empregos gerados	2771	2004	1396	6171

Fonte: Empresa Suape — Complexo Industrial Portuário, 1992.

igual distribuição da renda e a manutenção de extrema pobreza para a maioria da população. Segundo ANDRADE (1979), do ponto de vista territorial a expansão industrial pernambucana trouxe sérios desequilíbrios: concentração industrial na RM, forte fluxo migratório para a RM, aumento de favelas, marginalidade, etc. Vê-se, portanto, que o crescimento industrial recente de Pernambuco tem sido acompanhado por limitados vínculos locais não só com a estrutura produtiva do Estado como também com as aspirações sociais. A relação entre os indicadores econômicos das últimas décadas e o quadro social pernambucano constitui a marca da insuficiência da industrialização como único instrumento capaz de promover o desenvolvimento regional.

Entretanto, apesar dos limitados vínculos locais observados acima, os efeitos à montante do Complexo Industrial Portuário de Suape com a Região Nordeste tendem a ser consideráveis, pois a existência da infra-estrutura portuária constitui fator importante para a consolidação da hinterlândia do Porto de Suape sobre a porção oriental da região e para a atração de investimentos previstos para o Nordeste até o fim da década de 90.

A área de influência, ou servida pelo Porto de Suape abrange, atualmente, o Estado de Pernambuco, parte dos Estados de Alagoas e Paraíba com movimentação de álcool e Gás Liquefeito de Petróleo — GLP, feita pela PETROBRÁS através de ferrovia em Alagoas e rodovia nos três Estados. As mercadorias que transitam no porto provêm ou se destinam a um número reduzido de terminais do Norte e Nordeste do País. Há também movimentação de GLP procedente de Angola.

Um dos elementos fundamentais para a consolidação da hinterlândia regional do Porto de Suape é a ferrovia Transnordestina. O término da ferrovia, ligando Juazeiro/Petrolina, no Rio São Francisco com Salgueiro em Pernambuco e com Crato no Ceará tende a aumentar a hinterlândia do Porto de Suape. Percebe-se, então, a possibilidade de Suape tornar-se o principal porto do Nordeste, levando-se em conta que os principais portos nordestinos, o de Itaqui (MA) e Aratu (BA) estão basicamente direcionados ao escoamento da produção de minérios e de derivados do petróleo, respectivamente. Ademais, o congestionamento do Porto do Recife reforçará a importância do Porto de Suape como um dos principais corredores de transporte portuário nordestino, consolidando sua área de influência na porção oriental do Nordeste.

3.1. *O Complexo Industrial Portuário de Suape e a Integração Competitiva*

O modelo de desenvolvimento que prevaleceu no Brasil dos anos 30 até início dos anos 80 foi baseado na industrialização via substituição de importações com forte apoio do Estado, tendo o nacionalismo como ideologia e o populismo como forma de sustentação política desse modelo. No início dos anos 90, mudanças encontram-se em curso na economia brasileira. Primeiro, é o novo papel do Estado, que no modelo anterior determinou boa parte da evolução da industrialização. Hoje em dia, a falta de recursos orçamentários e os desafios impostos pelo paradigma industrial baseado na microeletrônica sugerem maior integração espacial dos vários elos do tecido produtivo nacional e internacional. Além disso, há uma tendência de menor participação do Estado na economia, visando dar maior flexibilidade e autonomia às unidades produtivas. O momento tem sido de privatização de empresas estatais e de maior abertura comercial do País ao Exterior. Isso implica maior inserção internacional da economia, exigindo, portanto, que as políticas industriais regionais busquem maior ligação com as estruturas

produtivas regionais e que estas se integrem de forma competitiva no mercado mundial.

É nesse contexto histórico que a SUDENE elaborou, em janeiro de 1990, um documento que se chama "Política Regional de Desenvolvimento Industrial". Esse documento expõe um programa de industrialização regional para o Nordeste para as próximas décadas, a fim de consolidar seu parque industrial, tornando-o mais integrado à nível intra-regional e competitivo à nível extra-regional. É a partir da busca dos objetivos propostos que se insere o Complexo Industrial Portuário de Suape, já que entre as estratégias sugeridas, há medidas que visam a consolidação de complexos industriais já existentes no Nordeste e a execução da infra-estrutura econômica e social como suporte ao desenvolvimento da indústria regional. Além disso, vale ressaltar que o Complexo de Suape já aparece com um caráter polarizador dos principais investimentos previstos para o ano 2000 a partir da ligação do porto com o interior da região via ferrovia Transnordestina.

Para citar um exemplo, no segmento da indústria tradicional, busca-se uma maior modernização da base produtiva e maior integração ao setor primário à nível intra-regional. Nesse sentido, os Complexos Agroindustriais — CAIs — se destacam. Entre eles, o CAI do Sub-Médio São Francisco, localizado nos limites entre os Estados do Piauí, Pernambuco e Bahia. Um dos corredores de transporte, a ferrovia Transnordestina, liga esse CAI, no trecho de Salgueiro, a Recife e ao Porto de Suape. Atualmente, os produtores do Vale do São Francisco já exportam frutas tropicais para o mercado europeu, via Porto de Suape. A maior empresa de armazéns privados do País — a Colúmbia, de origem paulista — é a responsável pelas operações de retaguarda com os containers de frutas. Essa empresa trabalha para a JCS — Joint Containers Services — consórcio de armadores que operam entre o Brasil e Europa, canalizando toda a exportação do Vale do São Francisco. Vê-se, então, que além do Complexo Industrial Portuário de Suape funcionar como pólo ao atrair indústrias interessadas nos serviços portuários existentes no local, o Porto de Suape possui perspectivas de tornar-se um porto regional ao funcionar como um dos principais escoadores da produção do interior nordestino.

Por último, a importância do Complexo Industrial Portuário de Suape também se faz presente na proposta do Estado de integrar competitivamente o País nos fluxos mundiais de capitais, via abertura de Zonas de Processamento de Exportações —

ZPE, ou seja, territórios industriais voltados para a exportação de manufaturados. Dada a existência de posição privilegiada e de infra-estrutura portuária, a área de Suape foi escolhida como locus para a ZPE de Pernambuco. Entretanto, a presença de uma ZPE não significará maiores vínculos com a estrutura produtiva do Complexo e da região. A ZPE funcionará como território transnacional dentro do Complexo de Suape. Será um enclave moderno dotado de franquia alfandegária, liberdade cambial e jurisdição própria. Em linhas gerais, o único fator que justifica a superposição desses dois instrumentos de política territorial no mesmo local é a localização geográfica. Desse modo, a justificativa de que a ZPE de Pernambuco promoverá o desenvolvimento regional não procede.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo sobre o Complexo Industrial Portuário de Suape mostra que o mesmo apresenta uma estrutura produtiva ainda débil, incompleta, sem condições de promover o desenvolvimento regional apregoado pelo Estado à época de sua concepção. No momento, o Complexo de Suape é um exemplo ilustrativo de um padrão de gestão territorial, via pólos de desenvolvimento, que ainda se faz presente, mas concorre com o enfraquecimento do Estado e com a emergência das corporações transnacionais no controle de parcelas do território brasileiro, como é o caso da futura ZPE de Pernambuco. Enfim, partimos de um projeto territorial de integração econômica do País sem reflexos na melhoria de vida da população pernambucana e nos deslocamos para uma integração competitiva do País no mercado externo, utilizando como uma das estratégias a implantação de ZPEs no Nordeste brasileiro cujo alcance na homogeneização social é altamente duvidoso. Tudo isso nos leva a concluir que a superação dos desequilíbrios regionais ainda está para acontecer.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANDRADE, Manuel Correa de. Recife: Problemática de uma metrópole de região subdesenvolvida. Recife, UFPE, 1979.
- BRANDÃO, M. Azevedo. A Regionalização da Grande Indústria do Brasil: Recife e Salvador na década de 70. In: R. Econ. Pol., v. 5, n. 4, p. 88, out./dez., 1985.

COMISSÃO PRÓ-DISCUSSÃO DO PROJETO SUAPE. Algumas considerações sobre o Complexo Portuário de Suape. *Recife, jul., 1979.*

CRESCER PERNAMBUCO. Plano de Governo (1991-1995): Proposta Preliminar. *Recife, 1990.*

EGLER, Cláudio A. Dinâmica Territorial Recente da Indústria no Brasil — 1970/80. In: **BECKER, B. K. et al.** *Tecnologia e Gestão do Território.* Rio de Janeiro, UFRJ, p. 121-158, 1988.

GOVERNO DO ESTADO DE PERNAMBUCO — CONDEPE. O Complexo Industrial Portuário de Suape: relações interindustriais e oportunidades de investimentos. *Recife, 1982.*

GUIMARAES NETO, Leonardo. Nordeste: Da Articulação Comercial à Integração Econômica. (*Tese de Doutorado*). UNICAMP, Campinas, São Paulo, 1988.

INFORMATIVO SUAPE — Empresa Suape. Complexo Industrial Portuário, 1992.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *Censo Industrial de Pernambuco.* IBGE, 1960, 1970, 1980, 1985.

MOREIRA, Inaldo A. A problemática da construção do Complexo Industrial Portuário de Suape e sua repercussão sobre a pesca artesanal local. *Texto para discussão.* Recife, PIMES/UFPE, n. 193, ago., 1988, Recife.

PISTONESI, Hector et al. Complexos Industriais e Desenvolvimento do Nordeste: potencialidades e limitações. *IPEA/ IPLAN/PNVD/CEPAL/IIPES. R. Econ. Nordeste, n. 3, jul./set., p. 445-520, 1984.*

SUDENE/BNB. *Pesquisa Industrial, 1978.*

SUDENE. Política Regional de Desenvolvimento Industrial. *Recife, jan., 1990.*