

A Relação da Infra-estrutura de Transporte da Região Litoral Sul da Bahia com o Comércio Internacional e o Desenvolvimento Econômico Regionalⁱ.

Henrique Campos de Oliveiraⁱⁱ

Núcleo de Estudos Organizacionais e Técnicas de Gestão – NEOTEG
Universidade Salvador – UNIFACS

Resumo

Este artigo tem como objetivo estudar a relação da infra-estrutura de transporte da Região Litoral Sul do Estado da Bahia (RLS) com o Comércio Internacional e o desenvolvimento econômico local. Esse objetivo geral desdobra-se nos seguintes objetivos específicos: entender a dinâmica do desenvolvimento regional proveniente da relação com o comércio internacional; compreender a infra-estrutura do transporte como fator de desenvolvimento regional e analisar a infra-estrutura de transporte, atualmente, na Região Litoral Sul da Bahia, articulada à dinâmica das bases de produtos exportadas. O procedimento metodológico empregado foi a pesquisa bibliográfica, seguida de uma revisão sistemática, em periódicos e em bancos/bases de dados, adotada para localizar as informações que estabeleceram o lastro para conferir a consistência devida a este trabalho. O estudo empírico constituiu-se no estudo de caso concebido a partir das correlações qualitativa e quantitativa das bases de produtos exportados, de acordo com dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), junto à estrutura de mercado preponderante na região, contextualizada dentro da atual matriz de transporte. A importância deste trabalho reside na busca do estabelecimento de uma relação dialética entre o desenvolvimento econômico da RLS e o Comércio Internacional. Conclui-se que a situação atual dos sistemas de transportes utilizados no processo de exportação é ineficiente para se promover um desenvolvimento econômico na região.

Palavras-chave: Comércio Internacional, Desenvolvimento Econômico Regional, Transporte.

Abstract

This paper aims to study the relation between the transportation infrastructure from the Bahia States South Coast Region with the International Commerce and the economic development. This general objective unfolds in the following specific objectives: to understand the dynamic of the regional development resulted from the interaction with the international commerce; to comprehend the transport infrastructure as a regional development factor; and analyze the actual Bahia States South Coast Region transportation infrastructure articulated with the products bases exported dynamic. The methodological proceeds used was the bibliography search, followed by a systematic review, in periodic and data bases, adopted to identify the information that established support to confer the consistence adequate to this work. The empirical study consists in the study case conceived by qualitative and quantitative correlations of the exported product bases, in accordance with Minister of Development, Industry and Foreign Commerce (MDIC) data's, over the region market structure and contextualized inside the actual transport matrix. This work importance is concentrated in the search for a close and optimized relationship in the RLS economic development and the International Commerce. It was concluded that the actual situation of the transportation system used in the exportation process is inefficient to promote an endogen and democratic economic development, in front of the international commerce.

Keywords: International Commerce, Regional Economic Development, Transport

Résumé

Cet article a comme objectif étudier la relation de l'infrastructure du transport de la région du littoral sud de l'Etat de Bahia (RLS) avec le Commerce International et le développement économique local. Cet objectif général se dédouble dans les objectifs spécifiques suivants : comprendre la dynamique du développement régional venant de la relation avec le commerce international; comprendre l'infrastructure du transport comme facteur de développement régional et analyser l'infrastructure du transport, actuellement, dans la région littoral sud de Bahia, lié à la dynamique des bases de produits exportées. La procédure méthodologique employée était la recherche bibliographique pour trouver les informations qui ont établi le fondement pour vérifier la consistance dû à ce travail. L'étude empirique a été constituée dans l'étude de cas formel à partir des corrélations qualitatif et quantitatif des bases de produits exportés, en accord avec les données du Ministère du Développement, Industrie et Commerce Extérieur (MDIC), près de la structure de marché prépondérante dans la région, concevable dans l'actuel panorama du transport. L'importance de ce travail consiste dans la recherche de l'établissement d'une dialectique de la relation entre le développement économique de RLS et le Commerce International. On conclut que la situation actuelle des systèmes de transports utilisés dans le processus de l'exportation est inefficace pour promouvoir un développement économique dans la région.

Mots clés : Commerce international, Développement économique régional, Transport.

1. INTRODUÇÃO

A interação do Comércio Internacional ao espaço territorial de uma região é resultante da reprodução das relações econômicas e sociais internas com o cenário externo. Os vínculos estabelecidos no comércio internacional, entre regiões e empresas, são historicamente sustentadas 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 (THOMPSON; HIRST, 1998). Regiões desprovidas de um desenvolvimento endógeno são mais susceptíveis às imposições externas que podem acarretar na manutenção do estado de subdesenvolvimento ou, até mesmo, acentuá-lo. Como destaca Santos (2003, p. 82) apropriadamente, o aumento das riquezas não impede o da pobreza, e isto num único ponto do espaço.

Uma matriz de transportes que se concentra em atender, de maneira prioritária e excludente, os interesses externos causa restrições na circulação do espaço. O acesso aos benefícios resultantes da infra-estrutura fica limitado aos que possuam condição de pagar mais, o que resulta em assimetrias socio-econômicas (SANTOS, 2003; PEDRÃO, 2002). Por outro lado, a infra-estrutura é capaz de conferir vantagens competitivas para o desenvolvimento econômico endógeno, de uma determinada região, frente ao comércio internacional. Em decorrência, suas externalidades relacionadas com o sistema logístico de transporte proporcionam a condição de reduzir o custo na transferência das bases de produtos exportados pela região e de integrar as regiões espacialmente para melhor promover a circulação das pessoas e dos bens de fatores (FROMM, 1968).

Em suma, os sistemas de transportes se compõem, conceitualmente, como uma infra-estrutura econômica^a importante para o planejamento espacial das regiões, ao mesmo tempo

^a Segundo Vilela e Marciel (1999), a infra-estrutura econômica tem as seguintes características:

- a) suas tecnologias são normalmente consideradas específicas, isto é, seus investimentos não são recuperáveis;
- b) tem características de monopólio natural, com economias de escala e de escopo na prestação de serviços

em que é fundamental para os interesses externos em manter o *status quo*, imposto pelos países hegemônicos, estabelecidos nos negócios internacionais. Diante deste paradoxo, surge a seguinte questão: como se caracteriza a relação da infra-estrutura de transporte na Região Litoral Sul do Estado da Bahia com o comércio internacional e o desenvolvimento econômico regional?

Para tentar responder ao objetivo geral de analisar a relação da infra-estrutura de transporte, na Região Litoral Sul do Estado da Bahia com o comércio internacional e o desenvolvimento econômico regional, inserido nessa pergunta, se constitui como objetivos específicos desse artigo: a) entender a dinâmica do desenvolvimento regional proveniente da relação com o comércio internacional; b) compreender a infra-estrutura do transporte como fator de desenvolvimento regional; c) e analisar qualitativamente a infra-estrutura de transporte atual na Região Litoral Sul da Bahia, articulada com a dinâmica das bases de produtos exportadas. Dessa forma, se tenta contribuir para o conhecimento que diz respeito ao desenvolvimento econômico baiano, nas relações econômicas internacionais.

O trabalho é tratado em cinco partes. A primeira parte consiste na introdução, composta pelo tema, pelo problema e pela justificativa. Os dois tópicos seguintes constituem o referencial teórico; o comércio internacional e o desenvolvimento econômico regional e a infra-estrutura de transporte. A construção do referencial teórico busca uma fundamentação, necessária à articulação do processo de concepção do atual comércio internacional com a importância da infra-estrutura de transporte para o desenvolvimento econômico no espaço regional do litoral sul da Bahia. A quarta seção é desenvolvida em torno do estudo empírico. Na quinta e última seção se expõe a conclusão obtida, via o desenvolvimento do trabalho.

O procedimento metodológico utilizou como ferramenta a pesquisa bibliográfica, seguida de uma revisão sistemática, realizada em periódicos e em bancos/bases de dados, adotada para localizar as informações que estabeleceram o lastro para o referencial teórico e para o estudo empírico, o qual foi conduzido pelo Estudo de Caso sobre a infra-estrutura utilizada pelo transporte na transferência dos produtos das bases de exportação da Região Litoral Sul do Estado da Bahia. Neste Estudo de Caso buscou estabelecer as correlações qualitativa e quantitativa das bases de produtos exportados, de acordo com dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), junto à estrutura de mercado preponderante na região, contextualizada dentro da atual matriz de transporte.

2. O COMÉRCIO INTERNACIONAL E O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

Após a Segunda Guerra Mundial, o cenário político-econômico internacional mostrou-se dividido em dois grandes blocos: o capitalista e o comunista. Em julho de 1944 os EUA, como País hegemônico do bloco capitalista coordenaram junto com mais 45 Países, na Conferência de Bretton Woods, a criação de órgãos multilaterais, como a Organização Internacional do Comércio (OIC) para reestruturar o cenário político e promover o desenvolvimento de países considerados subdesenvolvidos. A OIC não obteve o êxito esperado, devido à não-ratificação pelo Congresso Americano, em 1950, da Carta de Havana, documento assinado por 53 Países, em 1948, quando se definiram as diretrizes da instituição. Em contrapartida, os EUA proveram o Acordo Geral sobre Tarifas e Comércio (GATT), de caráter provisório, assinado em Genebra, em 1947, baseado em dois princípios básicos: não discriminação e benefícios mútuos, voltados basicamente para os interesses mercadológicos. Este acordo se apresentava mais alinhado às políticas comerciais estadunidenses e resultou na

básicos; economias de escala no planejamento e gerenciamento da rede; e externalidades de rede;c) seus produtos são consumidos em grande escala, normalmente por consumidores cativos e com demanda bastante rígida [Guasch e Spiller, 1994, p.1].

criação da Organização Mundial de Comercio (OMC), em abril de 1994, em Marrakech – Marrocos (BAUMANN; GONÇALVES, 1998).

Ao longo do período de criação da OMC, empresas receberam incentivos dos Estados Nacionais, por intermédio de investimentos em infra-estrutura e de políticas econômicas que permitiam conquistar uma maior participação no mercado mundial. Estas empresas absorveram tecnologias provenientes do panorama beligerante eminente da Guerra Fria, influenciando no amplo desenvolvimento nas áreas de telecomunicação, de logística e de produção. As dificuldades para as empresas nacionais atuarem no comércio internacional foram reduzidas, o que possibilitou a instalação de plantas produtivas em outros Países (BAUMANN; GONÇALVES, 1998).

A partir da década de 90, quando o bloco comunista foi dissolvido, a necessidade da intervenção do Estado na economia passou a ser questionada na ausência dos temores da interferência comunista nos Países capitalistas (THOMPSON; HIRST, 1998). As relações comerciais entre os Países se tornaram mais interdependentes, devido ao neoliberalismo imposto pelos Países hegemônicos. Neste contexto, a criação de blocos regionais (Mercosul e União Européia) que almejam a integração econômica, financeira e política em busca da livre circulação de fatores de produção (insumos, capital e mão-de-obra) obteve maior respaldo. Atualmente, o volume e o valor de bens comercializados, no mundo, têm aumentado consideravelmente. No entanto, cabe ao mercado financeiro o destaque privilegiado pela participação do movimento de capital no cenário internacional, principalmente por parte dos países desenvolvidos e empresas transnacionais. (BAUMANN; GONÇALVES, 1998; GONÇALVES, 2005).

A liberalização e a integração financeira, atreladas à redução de barreiras comerciais no cenário internacional atual, permitem a aquisição e a fusão de empresas, o que confere um caráter oligopolista às estruturas de mercado. Essa estrutura é composta por organismos transnacionais que necessariamente não possuem uma vinculação com o desenvolvimento socio-econômico com o local onde estão instaladas. 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 (Europa, E.U.A. e Japão) do sistema capitalista financeiro, para aonde os lucros, *royalties* e dividendos são enviados. Os países periféricos - com sociedades desigualmente industrializadas - são fornecedores de insumos e de mão-de-obra barata e, ao mesmo tempo, consumidores de manufaturas e serviços, gerados pelas empresas transnacionais. O poder decisório e estratégico dessas empresas também se encontra 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).

A maior participação no comércio internacional de Países asiáticos e do Leste Europeu, principalmente da Rússia, da Índia e da China influencia o aumento dos preços de *commodities* e na intensificação da produtividade dos bens manufaturados. Do mesmo modo que se promove um maior acirramento na competitividade, na qual as empresas - para obter maior êxito e para ampliar o seu espaço, frente ao mercado internacional - tiveram que reduzir custos em setores, até então irrelevantes, como o da logística. Frente a esse cenário atual, os Países são parceiros, quando possuem ou cedem instalações às empresas que comercializam intrafirma ou com outras empresas estrangeiras e concorrentes, quando possuem empresas dentro do território nacional ou competem com outras empresas internacionais em um mesmo setor produtivo (DRUVOT; MAGALHÃES, 2006).

A partir dessa conjuntura da economia política internacional, a prosperidade dos Estados se encontra na busca de uma relação dialética entre a Sociedade Nacional e o exterior, dentro de princípios democráticos (OLIVEIRA, 2007). Neste sentido, o desenvolvimento econômico endógeno da Região Litoral Sul da Bahia, em conjunto com o comércio internacional pode ser trilhado por um modelo estratégico que atenda às demandas internas e, posteriormente, às externas de forma que as vantagens competitivas e a capacidade de redução dos custos de produção sejam assimiladas e disseminadas na região. A pauta de exportação deve tender a uma diversificação na sua composição, de forma que se evite a concentração em poucos produtos ofertados. Os produtores, ao estruturar as cadeias produtivas de acordo com a sensibilidade para poder exercer e receber influência sobre outros setores produtivos da região, promovem uma integração saudável para agregar valor aos processos produtivos. A qualidade da infra-estrutura de transportes, o desenvolvimento de inovações tecnológicas e a eficiência do uso dos bens de produção (capital e mão-de-obra) são alinhados à construção de vantagens competitivas para a região e favorecem a redução de custos. Os recursos naturais, bem utilizados, acabam por desenvolver outras bases de produtos, possivelmente exportáveis, que também possuem rendimentos satisfatórios. Por fim, é imprescindível que a renda seja distribuída igualmente (MARINHO, 2003).

3. A INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTE

O sistema de transporte possui retornos qualitativos difíceis de serem mensurados e apresentam considerável grau de incerteza e provenientes dos investimentos com grande volume de capital fixo. Ao passo que se busca, concomitantemente, otimizar os recursos desta inversão e atender democraticamente à Sociedade. As finalidades em torno do investimento no transporte, como o desenvolvimento econômico e a coesão social, dentre outras, são inúmeras e tendem a ser distintas, senão divergentes. Não obstante, se deve entender o transporte como um meio para se conquistar estas finalidades, em vez de se constituir um fim, em si mesmo. Dessa forma, a infra-estrutura de transporte é determinada espacialmente, em detrimento das relações contínuas de ordem econômico-financeiras, técnicas e políticas, tanto na esfera pública quanto na privada (PEDRÃO, 2002; FROMM, 1968).

A implementação de um sistema de transporte, além de resultar em externalidades macro-econômicas e sociais, apresentam subordinadas questões de ordem micro-econômica. A exemplo, o custo logístico com o transporte para a exportação de uma indústria. O valor agregado, no processo de produção destas empresas, costuma ser proporcional à infra-estrutura de transporte do local onde se encontram (PEDRÃO, 2002). Regiões desprovidas de desenvolvimento econômico homogêneo costumam também ser beneficiadas pelas externalidades causadas pela infra-estrutura de transporte, ao viabilizar o desenvolvimento de atividades econômicas que não seria possível existir por conta própria. No entanto, supostamente, por ser menos arriscado, existe a tendência do investimento em lugares onde já se encontram instaladas empresas desenvolvidas, mesmo que esta lógica resulte na concentração de investimentos e não crie oportunidades para outras áreas se desenvolverem. Assim, se constitui um ciclo vicioso, onde o progresso econômico depende da infra-estrutura. Em consequência, só é viável o investimento em infra-estrutura, se já houver esse progresso (PEDRÃO, 2002; SANTOS, 2003).

As reformas tributárias são apontadas como alternativas, muitas vezes, mais adequadas que o endividamento externo para se angariar fundos para a construção dos sistemas de transporte. O endividamento externo para Gary Fromm (1968) e para Santos (2003) atende, insatisfatoriamente, às necessidades de investimento e acarreta obrigações políticas e econômicas onerosas, passíveis de se tornarem pontos críticos à vulnerabilidade externa. O

Estado deve se restringir aos investimentos na construção de sistemas de transporte que atendam à Sociedade, igualmente, ao alcançar as regiões menos providas de investimento. Cabem às empresas oligopolistas, que emanam de grandes aportes industriais, assumirem a responsabilidade pela infra-estrutura que lhe traz prioritariamente benefícios particulares. Quando o sistema de transporte atender ao binômio Sociedade/Empresa, há como perspectiva as Parcerias Público-Privadas (PPP), que buscam repartir os riscos dos investimentos entre o Estado e a iniciativa privada. Porém, em países com alto custo do capital, os investimentos são inviabilizados por conta das altas taxas de juros que concentram os recursos no mercado financeiro internacional. Acrescenta-se a esse cenário o sentimento de desconfiança nas políticas públicas, presente em países subdesenvolvidos. (OLIVEIRA, 2007).

O planejamento de transporte é indispensável para promover alternativas para os problemas encontrados em torno da viabilidade de conquista do desenvolvimento econômico, em detrimento de se prostrar à mercê de imposições exógenas de ordem política que sustentam o interesse de grupos pequenos. Os planos de transporte, em princípio, partem da hierarquização dos objetivos consonantes com outras áreas, onde o transporte se predispõe a apoiar, dentro de um plano mais amplo que almeja refletir as demandas sociais, como o auxílio ao melhor acesso físico-espacial às infra-estruturas de educação que resultam na qualificação de mão-de-obra e no desenvolvimento de tecnologias na/para a região. A ação política deve tentar construir uma relação harmônica com a avaliação técnica de custo e benefícios que compare estes projetos de transporte entre si e com outros investimentos, a fim de atender às preferências da sociedade e evitar os investimentos destoantes (FROMM, 1968; PEDRÃO, 2002).

A integração das diversas áreas de pesquisa, correlacionada ao plano de transporte é uma condição *sine qua non* para se obter êxito, associada à necessidade de dados estatísticos que produzem substratos para desenvolvê-lo. Os planos de transporte, devido ao grande aporte de capital fixo necessário para sua implementação e aos decorrentes impactos espaciais gerados, são estruturados com objetivos em longo prazo, de modo que as ações de curto prazo possam atender às possíveis intercorrências, ao longo do tempo, de forma dinâmica, dentro dos planos minuciosos de curto e médio prazos, cumpridos a cada etapa em que se sucedem (FROMM, 1968; MELLO, 1984; PEDRÃO, 2002).

Os projetos de transporte, ao longo do tempo, devem buscar projetar as demandas de acordo com outros setores, como a indústria, a agricultura e o comércio para delimitar, espacialmente, sua abrangência a fim de se reduzir os custos de oportunidade para as firmas e os impactos danosos à sociedade. Porque o desenvolvimento da infra-estrutura de transporte é susceptível às oscilações irregulares, no uso das suas instalações físicas, para acompanhar o ritmo imposto pela demanda reprimida dos produtos atendidos pela capacidade produtiva da região provida de tal infra-estrutura. (FROMM, 1968; MELLO, 1984; SANTOS, 2003).

A infra-estrutura de transporte é concebida pelas instalações básicas que compõem as vias de movimentação e proporcionam o direito permanente de uso com a possibilidade de obter a sua capacidade de utilização ampliada, via a manutenção ou os aprimoramentos dessas instalações. Os custos com a operacionalização dos veículos de transporte costumam ser inversamente proporcionais aos investimentos na manutenção das instalações básicas. A necessidade de manutenção e de construção das novas instalações é consideravelmente reduzida por um equilíbrio nos investimentos entre os modais de transporte, disponíveis de acordo com as condições geofísicas específicas da região. A intermodalidade de transporte, dentre outros atributos, tem o intuito de promover um maior dinamismo para o sistema logístico do transporte de cargas. (FROMM, 1968).

Há cinco tipos de modais de transporte de cargas mais frequentemente utilizados: o rodoviário, o ferroviário, o aquaviário, o dutoviário e o aéreo. Todos possuem custos e

características operacionais peculiares que se perfilam com uma maior afinidade às necessidades de cada operação e da carga transportada. O modal marítimo é o que comporta o maior volume de carga e, do mesmo modo, o menor custo. Mas é o mais lento e possui limitações, quanto à disponibilidade e à capacidade da carga mínima exigida. Portanto, torna-se o mais utilizado para o transporte de *commodities*, em longas distâncias. Em contraste com o marítimo, o aeroviário é normalmente utilizado para o transporte de bens com alto valor agregado e diluem o seu alto custo operacional. O ferroviário, como o marítimo, possui ampla capacidade de carga com mais velocidade que o dutoviário. No entanto, a sua frequência de disponibilidade é correlacionada com a necessidade de haver maior demanda por transporte. (FLEURY, WANKE E NAZÁRIO, 2000).

O transporte rodoviário, entre os modais, apresenta as maiores dificuldades para determinar qualitativamente os benefícios auferidos à Sociedade e possui uma grande amplitude de possibilidades, quanto à qualidade de suas instalações básicas (varia de estradas estreitas e sem pavimentação às estradas amplas e de concreto) e há grande diversidade de tipos de equipamentos de operacionalização, o que envolve desde o uso de motocicletas aos caminhões. O transporte privado é valorizado pelo modal rodoviário, o que dificulta o controle do seu uso, a ponto de que todos que possuam veículo o usem, de acordo com a sua necessidade (FROMM, 1968; MELLO, 1984). Estas características do modal rodoviário levantam inúmeras variáveis para uma análise combinatória, onde o custo com o transporte, a densidade do tráfego, o peso e a velocidade do veículo são comparados a cada tipo de estrada. Neste sentido Heflebower em Fromm (1968, p. 51) ilustra com estimativas realizadas na Argentina, onde os custos de operação por veículo/quilômetro para automóveis, são um quarto mais alto em estradas de cascalho do que em superfícies pavimentadas e o custo de caminhões e ônibus são cinquenta por cento mais altos no cascalho do que em pavimentação e quase o dobro em estradas de terra. Soma-se a este aspecto o custo marginal crescente por veículo, em função do volume de tráfego que não foi devidamente abordado no estudo desse estudioso.

O modal rodoviário é o meio mais usado nos transportes de mercadorias, durante as viagens de curta e de média distâncias, por ser o modal mais flexível e o mais ágil para o acesso às cargas. A simplicidade no funcionamento é apresentada como a sua maior vantagem e está sempre disponível para embarques urgentes, ao se constituir na peça de conexão que permite a realização da intermodalidade, pois possui a maior capacidade para realizar a ligação entre os diversos modais. No entanto, o transporte rodoviário perde nos quesitos comparativos, relacionados ao consumo de energia e à força de tração por volume transportado em relação aos modais ferroviário e marítimo. Com efeito, há uma limitação da distância viável para se transportar cargas na infra-estrutura de transporte rodoviário (FROMM, 1968; MELLO, 1984; FLEURY, WANKE E NAZÁRIO, 2000). Mello (1984) disponibiliza os dados estimados pelo Engenheiro Otto Vergara a respeito dos limites de distância no qual: o modal rodoviário é normalmente apto a transportar até 350 km, o ferroviário entre 350 km e 800 km e o de cabotagem acima de 800 km. Não menos importante, se destacam os impactos ambientais causados tanto pela implementação das instalações básicas, como pela emissão de poluentes provocada pelos veículos no sistema de transporte rodoviário.

Além das conseqüências ambientais, causadas pela implementação do sistema de transporte rodoviário, a construção e a manutenção das instalações básicas de qualquer infra-estrutura de transporte propiciam outros danos ao bem-estar social que podem ser antagônicos a uma proposta equilibrada de desenvolvimento econômico, quando privilegia vontades exógenas, impostas por poucos, ao ambiente natural de onde física e espacialmente as instalações são construídas. Tal como um processo de marginalização, causado pelo transporte como a “urbanização negativa” das cidades ou a modernização abrupta do meio

rural (PEDRÃO, 2002; SANTOS, 2003). Neste sentido, segundo Santos (2003, p. 201), as infra-estruturas criam restrições à organização espacial, localização seletiva do capital, de instituições e de pessoas; quanto mais pobre o país, mais agudo isto se torna. A análise de projetos e das instalações destas estruturas é pertinente para definir uma eficiência marginal que busque atenuar e evitar assimetrias inevitavelmente resultantes do transporte no desenvolvimento econômico regional.

4. ESTUDO DA INFRA-ESTRUTURA DA REGIÃO LITORAL SUL DO ESTADO DA BAHIA VOLTADA AOS NEGÓCIOS INTERNACIONAIS

A participação da Região Litoral Sul (RLS) nos negócios internacionais, desde o final do Século XIX, está intimamente relacionada com a cultura do cacau e ao seu processamento industrial, que no ano de 2006 correspondeu aos 85% da pauta de exportação da região. Atualmente, há uma crescente participação de outros segmentos como o têxtil, o da soja e seus derivados, o do café e especiarias, o dos móveis, o da pesca e o da aquicultura e o das máquinas e equipamentos eletrônicos nas exportações da região (MDIC, 2007). A região Litoral Sul, suplantada na cadeia produtiva agroindustrial do cacau, obteve grande notoriedade ao longo da década de 70 e posicionou o País como o primeiro produtor de cacau e derivados, no mundo, até ao ano 1985, quando passou repentinamente para a terceira posição. No âmbito nacional, a região era responsável, em valor, por 6,2% da pauta de exportação nacional, em 1979. Declinou para 0,25%, em 1995 (CARVALHOR JR). Dentro do plano estadual, de acordo com Hurst (2000), a participação média do setor de cacau e derivados, no comércio exterior, passou de 60% (1964 – 79), para um índice de 27% (1980 - 85). Segundo dados do Centro Internacional de Negócios da Bahia – PROMO, em 2006 o setor foi responsável por 3% das exportações da Bahia.

A DINÂMICA DA BASE DE PRODUTOS PARA EXPORTAÇÃO DA REGIÃO LITORAL SUL

A redução da presença da região nas exportações baianas, além dos fatores correlacionados com o processo produtivo do cacau pode ser compreendida como associada a um maior incremento participativo das outras regiões do Estado, no comércio exterior [a Região Oeste, Extremo Sul e a ampliação do setor industrial na Região Metropolitana de Salvador (RMS)]. (VIEIRA; SOUZA, 2002; MDIC, 2007). O declínio da participação do segmento cacau e derivados e, conseqüentemente, da Região sul no cenário internacional corresponde a fatores internos e externos, ligados á cadeia produtiva agroindustrial do cacau. Estes fatores são circunstanciais e estruturais, inter-relacionados, em uma cadeia complexa de causas e efeitos, ocasionados em um relativo curto período de tempo, resultando na derrocada da produção e da produtividade da atividade cacauífera. Como dado comparativo, o rendimento produtivo em 2000 alcançou o patamar de 226 kg/ha, quando que em 1985 era de 860 kg/ha (VIEIRA; SOUZA, 2002; HURST, 2000; CEPLAC, 2007).

Dentre os fatores circunstanciais, podem ser destacados: o surgimento da praga “vassoura de bruxa”, correlacionada coincidentemente às adversidades climáticas na década de 80, o que levou a redução da produtividade da lavoura e um maior dispêndio, por parte dos produtores, em insumos (fertilizantes, pesticidas etc.) para remediar a baixa produtividade provocada por essas intempéries e a valorização cambial que resultou na redução das receitas, frente à cotação da arroba de cacau e o salário real, pago aos trabalhadores rurais na região. Em geral, o custo foi elevado com os bens de produção, necessários para a atividade agrícola (IZERROUGENE, 1996; FIGUEIRÔA; ANDRADE, 2002; VIEIRA; SOUZA, 2002; HURST, 2000; CEPLAC, 2007).

Ao analisar os fatores estruturais da crise, na produção agrícola cacauceira, se salienta a concentração da região na monocultura do cacau, o que levou a região a um alto grau de vulnerabilidade econômica. Soma-se a esse fator, a acomodação dos produtores em uma estrutura produtiva extrativista e arcaica, dentro de um ambiente ausente de espírito cooperativo. Tal situação se reflete no frágil elo produtor agrário/indústria de transformação. A redução da arrecadação tributária instaurou no poder público a incapacidade de uma intervenção mais efetiva. Além da ausência da participação da Sociedade, no processo decisório da escolha para as melhores opções para sair desse impasse. A concentração de renda da região, na década de 80, se encontrava mais destoante que a nacional. (IZERROUGENE, 1996; FIGUEIRÔA; ANDRADE, 2002; VIEIRA; SOUZA, 2002; HURST, 2000; CEPLAC, 2007).

Os fatores externos relacionados à participação da região e do segmento cacauicultor no comércio internacional estão atrelados à queda do preço do produto no mercado internacional, devido ao aumento do estoque, ocasionado pela superprodução, por conta da extensão da área plantada por Países produtores tradicionais da Ásia e da África e pelo surgimento de novos concorrentes. Soma-se a esse fator a presença de oligopólios que detêm o poder de influência e a determinação de preços. A cotação média do preço do cacau no período 1973-1977 era de US\$ 3.484,00/t, caindo para US\$ 1.277,00/t em 1988-1992. O preço pago aos produtores baianos nos períodos correspondentes passou de US\$ 2.994,00/t para US\$ 944,00/t (HURST, 2000; CEPLAC, 2007).

Para melhor entendimento sobre a estrutura de mercado do segmento de cacau e derivados no cenário internacional, Hurst (2000, p. 123) diz que:

De acordo com o trabalho de Menezes e Carmo Neto (1993), o agribusiness internacional do cacau é formado por poucas empresas multinacionais, que exercem o controle sobre o processamento, exportação, industrialização e distribuição mundial de cacau. Esse domínio, por sua vez, baseia-se no acesso que têm às informações a respeito das safras, fontes de financiamentos, controle dos canais de comercialização e poder de proteção por hedge nas Bolsas de Nova York e Londres, controle de estoques, etc.

Ainda de acordo com Hurst (2000), ao citar Menezes e Carmo Neto, as transnacionais Cargill, Joanes e a Barry Callebaut são as principais empresas exportadoras do segmento cacau e derivados na região. Consecutivamente, cada uma delas com a participação de 1,97%, 0,89% e 0,84%, respectivamente, nas exportações da Bahia, em 2006. As empresas de transformação do cacau se instalaram e se ampliaram na região via importantes incentivos estruturais e fiscais promovidos pelo Estado a partir da década de 70. Segundo Vieira e Souza (2002, p129), a Cargill, ao longo dos anos 90 foi uma das principais empresas que apresentaram um melhor resultado em relação ao valor exportado no Estado da Bahia com um crescimento de 89%. A Cargill, Joanes e a Barry Calibut ampliaram suas participações, após um enxugamento da estrutura de mercado de moagem na Bahia, ocorrido no início da década de 90, devido o fechamento de empresas nacionais que atuavam nesse setor como a Itaísa, Berkau e Barreto de Araújo. Este enxugamento teve implicação no processo de comercialização, o que resultou na restrição de acesso ao financiamento à produção que se apresentava mais abundante, quando havia maior quantidade de empresas no mercado. As empresas remanescentes obtiveram maior concentração dos lucros, acumulados, devido à maior diferença entre o preço pago aos produtores e ao preço de venda dos insumos para o mercado final. As divisas decorrentes deste montante ainda são normalmente investidas em aplicações e em especulações, no mercado financeiro internacional (CEPLAC, 2007).

Atualmente as indústrias exportadoras de derivados do cacau, como a empresa Cargill e a Joanes vêm importando cacau bruto para atender ao seu processo produtivo, se tornando

também uma das principais empresas importadoras do Estado. As indústrias atualmente compram da região dos Estados da Amazônia, em função do preço e da disponibilidade do produto. A safra, nessa região, ocorre no período de entre safra da região cacauzeira (CEPLAC, 2007).

De acordo com o Informativo do Comércio Exterior da Bahia de 2005 e 2006 elaborado pelo Centro Internacional de Negócios da Bahia - PROMO, o cacau apresenta importante destaque na pauta de importação do Estado e ocupa a quinta posição na pauta de importados. No período que corresponde aos anos de 2004 a 2006, a importação de cacau tem crescido a uma taxa média de 20% ao ano. De acordo com dados do MDIC, nesse período correspondente, a Região Litoral Sul não apresenta nenhuma exportação significativa da indústria de chocolate - produto final a partir do cacau que possui maior valor agregado. Segundo Hurst (2000), a demanda mundial por chocolate vem aumentando substancialmente a uma taxa de 3,5% ao ano.

A cidade de Ilhéus, além da sua participação nos negócios internacionais de derivados de cacau, possui destaque como a principal exportadora da região nos segmentos de móveis e máquinas, aparelhos e materiais elétricos (Ver quadro 1). A indústria de móveis composta pela empresa italiana Sofitalia tem participação significativa nas exportações estaduais, responsável por US\$ 460.7412, superada somente pela Região Metropolitana e Salvador, no qual também prevalece a empresa italiana Italsofa. O segmento de máquinas e materiais elétricos é composto em sua maioria pela exportação de produtos correlatos à indústria de informática, proveniente do pólo industrial de Ilhéus. que demanda um maior volume de importação de componentes para a montagem de microcomputadores e para a venda no mercado interno do que para exportação (PROMO, 2007).

Valença é a segunda principal cidade exportadora da região e possui uma pauta de exportação com uma distribuição mais igualitária. A pesca e a aquicultura eram em 2004 e em 2005 as principais atividades exportadoras com 7,5 milhões de dólares exportados, caíram, abruptamente, para a terceira atividade mais significativa com uma participação de 22,2% na pauta municipal de exportação. A principal atividade exportadora se concentrava no processamento de óleo de soja e de outros grãos, nos anos de 2005 e 2006 com uma média de 9,5 milhões de dólares em valor exportado. O segmento café e especiarias obteve seu melhor desempenho no ano de 2006, em contraste com os outros dois tomados como referência e chegou a representar um quarto das exportações da região. Dentro dessa dinâmica, a cidade se mantém relativamente estabilizada, perante o seu volume financeiro e de carga total exportado (MDIC, 2007).

O terceiro Município mais importante para a região, nos negócios internacionais. é Itabuna. Este Município possui a sua pauta de exportação ocupada, preponderantemente, por produtos do segmento têxtil. Nos anos de 2005 e 2006 apresentou o valor médio de 11 milhões de dólares exportados, o que correspondeu a 4,3% do valor total exportado, na região. Dentre estas quatro cidades exportadoras restantes, Tancredo Neves se encontra com uma exportação estável de café e especiarias no valor médio de US\$ 1 milhão no período de 2004 – 2006. (MDIC, 2007)

A INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTE UTILIZADA NA TRANSFERÊNCIA DE PRODUTOS PARA EXPORTAÇÃO NA REGIÃO LITORAL SUL

O volume exportado pela região para o mercado internacional é escoado, em sua grande maioria, via os portos de Ilhéus e de Água de Meninos, em Salvador e o transporte na Baía de Camamu é incipiente, em relação ao comércio internacional de produtos. A prática da navegação de cabotagem entre os portos é usual, assim como a conexão entre os

aeroportos das cidades referidas para a exportação de produtos com maior valor agregado. A matriz de transporte que liga os municípios fornecedores de bens de produção e as cidades exportadoras aos pontos de escoamento é fundamentada no modal rodoviário. Os rios, no interior da região, não são navegáveis. A ferrovia que corta a região está desativada há mais de duas décadas. (DERBA, 2008; CODEBA, 2007).

O processo de transformação do cacau em derivados se concentra na cidade de Ilhéus, devido à proximidade do porto, que resulta na redução de custos de transporte para as indústrias de transformação e devido à perecibilidade da amêndoa do cacau (HURST, 2000). As cidades que possuem as áreas produtivas do cacau fornecido às empresas de derivados para exportação são ramificadas por toda região, abarcam cidades de outras regiões do Estado, como o Extremo Sul. Os produtores, quando não vendem diretamente às empresas, contam com a presença de intermediários com armazéns localizados na área urbana das cidades. Agrupam a mercadoria e a transportam aos depósitos localizados próximo à indústria, onde a arroba das amêndoas secas e ensacadas do cacau será comercializada, de acordo com a cotação. (GOMES; PIRES; FREIRE, 2006; MARINHO, 2003).

As estradas que ligam a lavoura de cacau dos produtores aos centros urbanos onde os armazéns se localizam, em sua maioria, não há pavimentação. O transporte de cacau, da lavoura às áreas urbanas, é realizado via a tração animal, caminhonetes de baixa capacidade e caminhões. O fator determinante para o tipo de veículo utilizado depende da combinação entre o porte da área produtiva e da condição da via de acesso aos armazéns (GOMES; PIRES; FREIRE, 2006). A maioria das estradas municipais e estaduais que ligam as cidades produtivas às vias de acesso para Ilhéus estão em más condições de uso ou não há pavimentação. As principais rodovias, federais e estaduais, para o centro de transformação do cacau em derivados são as seguintes: BR 101, BR 415, BA 01, BA 262 e BA 270 (DERBA, 2008).

Além do cacau e derivados há outros segmentos como o café e especiarias e os óleos de soja, provenientes, na sua maioria, da cidade de Valença. Merecem destaque devido ao volume movimentado pelo modal rodoviário aos pontos de escoamento para o mercado internacional. As BAs 245 e 01 ligam a cidade de Valença à BR 101, principal via utilizada como forma de acesso aos destinos para exportação e integração ao nordeste e ao sudeste do País. A exportação de minerais da cidade de Jitaúna, principalmente granitos, chama a atenção pelo grande volume movimentado. Representa, em média, quatro toneladas exportadas ao ano (DERBA, 2008; MDIC, 2007).

O escoamento da soja originada na região oeste da Bahia, pelo porto de Ilhéus via a BR 415, aumenta o fluxo de veículos na região e reduz a velocidade média. Logo, reduz, também, a eficiência do transporte das cargas. Soma-se a esse determinante o aumento da frota de veículos no Estado que vem se ampliando consideravelmente nos últimos e sobrecarrega as estradas da região, principalmente a BR 101, o que acarreta em uma maior ocorrência de acidentes. As duas estradas federais, citadas nesse parágrafo, são vias simples de mão dupla e apresentam sérias dificuldades para comportar o fluxo intenso de veículos circulantes. De acordo com a pesquisa CNT 2006, da Confederação Nacional de Trânsito, é possível notar que as condições das vias não são satisfatórias; a sinalização na BR 415 foi classificada como péssima e na BR 101 a sinalização e a geometria são identificadas com estado ruim de conservação. A BR 262, dentre as rodovias que integram Ilhéus à BR 101, apresenta as piores qualificações e é considerada pelo CNT como em estado geral ruim devido à péssima sinalização, geometria ruim e pavimento regular. Essa via serve muitas vezes como alternativa para se evitar o intenso trânsito que se apresenta na BR 415, principalmente no trecho Ilhéus-Itabuna. As duas principais cidades exportadoras da região (Ilhéus e Valença) não são conectadas diretamente por vias terrestres (DERBA, 2008).

A frota de veículos na região tem crescido consideravelmente nas três principais Circunscrições Regionais de Trânsito (CIRETRAN): Itabuna, Ilhéus e Valença. Onde de janeiro de 2001 a 2007 foram registrados aproximadamente 40 mil novos veículos. Valença corresponde à CIRETRAN que apresenta maior destaque no aumento da frota e Itabuna possui uma maior representatividade, dentre as três no Estado da Bahia e se mantém na taxa média estável de 3% de ocupação da frota total estadual. (DETRAN, 1999; DETRAN, 2007). Marinho (2003) ressaltava o significado da ação do Instituto de Cacau da Bahia na década de 1930 em construir 290 Km e reconstruir 82 Km de estradas na região produtora de cacau, o que favoreceu, em muito, a redução do custo do agricultor com o transporte que antes deste incremento na malha rodoviária regional representava 40 a 50% do valor, nas vendas nos portos de embarque. Posteriormente a esse período a região foi novamente provida por outras ampliações significativas, em sua infra-estrutura, como a construção da BR 101 e do Porto do Malhado, em Ilhéus, ao longo das décadas de 60 e 70.

O Porto Internacional do Malhado se localiza ao norte da Cidade de Ilhéus é o primeiro porto construído em avanço ao mar aberto da América Latina e teve suas operações iniciadas em 1971, para fins de exportação de cacau. O porto passou, em meados da década de 80, a exportar os derivados de petróleo como solução para sua capacidade ociosa, da ordem de 50%, pertinente ao período que corresponde aos finais da década de 70 e o início da década de 80. A exoneração do Porto do Malhado, como prioritário, pelo Conselho Nacional de Comércio Exterior, no ano de 1983, foi a primeira dentre as muitas crises que implicaram nas ameaças repetidas de desativação, ao longo dos anos (ATARDE, 1997; ATARDE, 1983). Salvo o destaque à mudança do transporte dos derivados de petróleo para os dutos e da redução significativa na produtividade da cultura do cacau. Além dos problemas econômicos e financeiros provocados, se notou a intensificação do processo de assoreamentos e erosões nas praias da Cidade de Ilhéus, em decorrência das obras de construção do porto, mar adentro (ATARDE, 1989; ATARDE, 1995, 1997, 1998).

Nos finais dos anos 90 foram concedidos incentivos às empresas exportadoras de derivados de soja, provenientes da Região Oeste do Estado da Bahia, como solução para as situações financeira e produtiva deficientes que se encontrava aquele porto. Em 2006 ocorreu o desvio das cargas de soja da Cargill, do Porto do Malhado para o Porto de Cotegipe, localizado na Baía de Todos os Santos. O Porto de Ilhéus apresenta limitações técnicas e os seus equipamentos de operação estão defasados para prestar o serviço com competitividade internacional aos navios com maior capacidade de carga que exigem calado superior aos 10 metros disponíveis no Malhado (CONCEIÇÃO, 2006). Assim como ao porto, para acessar ao Aeroporto Regional de Ilhéus é necessário se trafegar pela Área Urbana. A integração entre o porto, localizado na área norte da cidade e o aeroporto, na zona sul, é realizada por vias que passam pelo centro da cidade. O Aeroporto Jorge Amado apresenta uma pista com comprimento de 1.577m e incompatível com as aeronaves de maior porte, onde não há espaço alfandegário.

5. CONCLUSÃO

De acordo com o objetivo geral de analisar a relação da infra-estrutura de transporte, na Região Litoral Sul (RLS) do Estado da Bahia com o comércio internacional e o desenvolvimento econômico regional nos levar a concluir que a infra-estrutura de transporte utilizada na RLS se encontra ineficiente para promover o desenvolvimento econômico com o comércio internacional. A análise qualitativamente da infra-estrutura de transporte atual na Região Litoral Sul da Bahia, articulada com a dinâmica das bases de produtos exportadas, nos direciona a referir que o porto e o aeroporto defasados de Ilhéus, sem um canal apropriado de ligação com a matriz de transporte concentrada no rodoviário, afetam a circulação de fatores

de produção, no espaço. O sistema rodoviário, com extensão e qualidade limitadas das vias pavimentadas, implica em custos marginais elevados. A integração com outras regiões e a viabilização de ampliação e o desenvolvimento das bases de produtos competitivos para a exportação, na região com maior valor agregado, estão comprometidas.

O entendimento da dinâmica do desenvolvimento regional proveniente da relação com o comércio internacional nos leva observar que grande parte dos produtos exportados não é provida por empresas originárias da região, o que demonstra uma sensibilidade, relativamente alta da região, aos fatores externos. A pauta de produtos originários da região, destinada à exportação, está concentrada demasiadamente nos derivados de cacau, produzidos por uma estrutura de mercado oligopsônica e oligopolista formada por empresas transnacionais. Esta situação na qual se encontra inserida a Região Litoral Sul, em particular a micro-região cacauzeira, em relação à vulnerabilidade externa provocada na dinâmica dos Negócios Internacionais não é consequência única da influência externa, desprovida de relacionamento em prol do desenvolvimento econômico local. Mesmo que essa tenha peso expressivo, na atual conjuntura regional, como reflexo do processo internacional imposto pelo neoliberalismo, provido do centro hegemônico da economia política internacional. A situação é, também, uma consequência das relações internas da sociedade local que se alinhou ao *establishment* ou, simplesmente, o ignorou.

No que é passível à compreensão da infra-estrutura do transporte como fator de desenvolvimento regional, os investimentos em infra-estrutura econômica na RLS devem ser coordenados com as atividades econômicas endógenas e com as prioridades sociais da população da região. Para isso se há a necessidade de investir na intermodalidade dos transportes; construir, manter e ampliar as rodovias com mais eficiência, pois este é o modal mais utilizado na região e indispensável para a conexão com as demais formas de transporte; construir ferrovias, como alternativa para o sistema de transporte terrestre, em relação ao rodoviário, na circulação de fatores no espaço e para a integração da região com regiões mais distantes; disponibilizar um aeroporto com espaço alfandegado e interligado aos outros modais. Estas prioridades devem ser atendidas com recursos equilibrados entre si e com as outras necessidades da região.

Em coerência com o que é colocado nesse trabalho, o porto do Malhado é, dificilmente, uma prioridade para o desenvolvimento econômico da região com o Comércio Internacional. O porto encontra-se ineficiente e escoar poucos produtos das bases de produtos desenvolvidos por empresas da região. A construção de uma ferrovia se apresenta como uma alternativa mais plausível para escoar a produção, por conectar a região às demais cidades com menor custo marginal, na circulação de fatores. Recursos destinados à melhoria ou à construção de um novo porto na cidade de Ilhéus não se justificam por si só. Além de agravar os impactos ambientais, resultantes da construção do porto *off-shore* do Malhado. Estes recursos podem ser empregados na infra-estrutura mais cabível ao desenvolvimento econômico da região como escolas, universidades e hospitais que promulgam a ampliação e a disseminação de vantagens competitivas no cenário internacional sem atender prioritariamente aos interesses internos e externos, nocivos à região que privilegia a concentração da riqueza.

Com a consciência da dificuldade para se conquistar um desenvolvimento econômico com o comércio internacional. Deste artigo, surge a necessidade de ampliar, a partir de pesquisas complementares e subseqüentes, o conhecimento acerca das possíveis assimetrias sociais, econômicas e outras que virão a ser causadas nas localidades nas quais são promovidas empreendimentos de infra-estrutura de transporte da região. Para, assim, aprofundar a discussão em torno da viabilidade dos projetos existentes em infra-estrutura de transporte em contra-ponto aos outros projetos, já apresentados ou que venham a ser apresentados como uma solução plausível para o grave problema no transporte, de forma que

atenda à necessidade de melhor estruturar, especialmente, a Região Litoral Sul. Dentro desse ideário se busca ampliar a possibilidade da co-existência da responsabilidade estatal com a de projetar perspectivas otimistas para a Sociedade da RLS, com a otimização de sua vocação agrícola sem se desvencilhar das oportunidades contidas nas atividades comercial e industrial, a fim de tentar reduzir as desigualdades sociais com maiores possibilidades de projeção econômica e social, sobretudo, em um cenário democrático.

REFERÊNCIAS

- BAHIA, Sucursal do Sul da. Porto de Ilhéus pode demitir até 80% dos seus empregados. **Jornal Atarde**, Salvador, p. 07. 25 nov. 1995.
- BAHIA, Sucursal do Sul da. Empresário Quer novo Uso para Porto de Ilhéus. **Jornal Atarde**, Salvador, 01 mar. 1996. Municípios, p. 02.
- BAHIA, Sucursal do Sul da. Deputado Denuncia o Fechamento do Porto. **Jornal Atarde**, Salvador, 09 fev. 1997. Municípios, p. 15.
- BAHIA, Sucursal do Sul da. Ilhéus Reinicia Campanha para Reativação do Porto. **Jornal Atarde**, Salvador, 28 mar. 1997. Municípios, p. 06.
- BAHIA, Sucursal do Sul da. Obras Deterão Avanço do Mar no Litoral de Ilhéus. **Jornal Atarde**, Salvador, 01 mar. 1998. Municípios, p. 21-21.
- CONCEIÇÃO, Luiz. Cargill Deixa de Exportar Soja pelo Porto de Ilhéus. **Jornal Atarde**, Salvador, 03 ago. 2006. Municípios, p. 18.
- BAHIA. Departamento de Infra-estrutura de Transporte da Bahia - DERBA. **Mapas das Residências**. Disponível em: <<http://www.derba.ba.gov.br/wsermaparesidencia.htm>>. Acesso em: 13 jun. 2008.
- BAHIA. Companhia das Docas da Bahia - CODEBA. **Estatística Portuária**. Disponível em: <http://www.codeba.com.br/estat_portuaria.php#>. Acesso em: 30 nov. 2007.
- BAHIA, IZERRROUGENE, Bouzid. Agribusiness. In: SUPERITENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA. **A Bahia no Mercosul**. Salvador. 1996. p. 107-135.
- BAUMANN, Renato; GONÇALVES, Reinaldo. **A Nova Economia Internacional: Uma perspectiva brasileira**. Rio de Janeiro: Campus.1998.
- BRUM, Argemiro Luís; BEDIN, Gilmar Antonio. A atual Ordem Econômica Internacional e a Inserção do Brasil. **Desenvolvimento em Questão**, Ijuí, n. 3, p.27-43, 2004. Semestral.
- CARVALHO JUNIOR, Cesar Vaz de. A dinâmica da produção física na agricultura baiana. In: CONSELHO REGIONAL DE ECONOMIA - CORECON (Bahia). **Reflexões de Economistas Baianos**. Salvador. 2001. p. 142-168.
- FURTADO, Celso. **O capitalismo global**. 4 ed. São Paulo: Paz e Terra, 2000. 83 p
- CENTRO INTERNACIONAL DE NEGÓCIOS DA BAHIA, PROMO. **Informativo – Comércio Exterior 2006**, Salvador, 2007. Disponível em: <http://www.promobahia.com.br/doc/resultados/index.asp>. Acesso em : 23 de agosto de 2007.
- 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.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTE - CNT (Brasil). **Pesquisa Rodoviária 2006.** Disponível em:

<<http://www.cnt.org.br/informacoes/pesquisas/rodoviaria/2006/cab.htm>>. Acesso em: 21 set. 2007.

DEPARTAMENTO DE TRANSITO - DETRAN (Bahia). **Frota de Veículos por Tipo de Cinetran Out 2007.** Disponível em: <<http://www.detrان.ba.gov.br/estatistica/index.php>>. Acesso em: 01 dez. 2007.

DEPARTAMENTO DE TRANSITO - DETRAN (Bahia). **Frota de Veículos por Tipo de Cinetran Out 1999.** Disponível em: <<http://www.detrان.ba.gov.br/estatistica/index.php>>. Acesso em: 01 dez. 2007.

DROUVOT, Huberte; MAGALHÃES, Cláudia. Vantagens Competitivas das Empresas de Países Emergentes. **Desenvolvimento em Questão**, Ijuí, n. 8, p.75-103, 2003. Semestral.

FROMM, Gary. **Transporte e Desenvolvimento Econômico.** Rio de Janeiro: Victor Publicações, 1968.

FIGUEIRÔA, Edmundo; ANDRADE, Margarida. Agricultura na Década de 90 Preços, Âncora Verde e Descapitalização. In: SUPERITENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA (Bahia). **Dez Anos de Economia Baiana.** Salvador. 2002. p. 25-33.

GOMES, Andréa da Silva; PIRES, Mônica de Moura; FREIRE, Carla Regina Ferreira. **A Crise da Atividade Cacaueira e a Agroindústria do Cacau no Estado da Bahia, Brasil.** 2006. Disponível em: <www.uesc.br/dcec/moema1.doc>. Acesso em: 10 nov. 2007.

GONÇALVES, Reinaldo. **Economia Política Internacional.** Rio de Janeiro: Elsevier. 2005.

HIRST, Paul; THOMPSON, Grahame. **Globalização em Questão.** Petrópolis: Vozes. 2 ed. 1998.

HURST, Marlene Araújo. Indústria Agroalimentar. In: SUPERITENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA. **Bahia 2000.** Salvador. 2000. p. 120-129.

MARINHO, Pedro Lopes. **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>. Acesso em: 10 nov. 2007.

ITABUNA, Sucursal. Dirigente quer exportação de café pelo malhado. **Jornal Atarde**, Salvador. 09 maio 1979.

ITABUNA, Sucursal. Porto Ameaçado de Desativação. **Jornal Atarde**, Salvador, p. 06-06. 18 maio 1983.

MASCARENHAS, Albério Machado. A Atividade de Fomento na Bahia: Retrospectiva nos últimos 50 anos. **Reflexões de Economistas Baianos**, Salvador, p.62-77, 2001.

MELLO, Jose Carlos. **Transportes e desenvolvimento econômico.** Brasília: EBTU, 1984 258 p.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO; SECRETÁRIA DE COMÉRCIO EXTERIOR - MDIC. **Balança Comercial Brasileira por Unidades da Federação.** Brasília, 2006. Acesso em 7 jul. 2007

http://www.desenvolvimento.gov.br/sitio/secex/depPlaDesComExterior/indEstatisticas/balCom_uniFederacao.php.

NAZÁRIO, Paulo; WANKE, Peter; FLEURY, Paulo Fernando. **O Papel do Transporte na Estratégia Logística**. Rio de Janeiro. 2000. Seção Artigos CEL Disponível em: <http://www.centrodelogistica.com.br/new/fs-panoramas.htm>. Acesso em 8 set. 2007.

OLIVEIRA, Henrique Campos de. **A infra-estrutura rodoviária usada na transferência de produtos de exportação**: estudo de caso da região Litoral Sul da Bahia . 64 f. Curso de bacharelado em Negócios Internacionais. Universidade Salvador - UNIFACS

PEDRÃO, Fernando. **A economia urbana**. Ilhéus (BA): Editus, 2002. 288 p.

SANTOS, Milton. **Economia espacial**: críticas e alternativas. 2. ed São Paulo: Edusp, 2003. 204 p.

SUL, Sucursal do. Retirada do Terminal Traria Prejuízos à Economia Baiana. **Jornal Atarde**, Salvador, p. 00-00. 27 ago. 1989.

VIEIRA, Luiz Mário Ribeiro; SOUZA, Roberta Lourenço de. Comércio Exterior Baiano: Uma análise das empresas exportadoras 1992-1998. In: SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA (Bahia). **Dez Anos de Economia Baiana**. Salvador. 2002. p. 121-157. (Estudos e Pesquisas).

VILELA, A. V.; MARCIEL, C. S. **A Regulação do Setor de Infra-estrutura Econômica: uma comparação internacional**. Brasília. IPEA, 1999 (Texto para discussão n 684).

ⁱ Este trabalho é resultado da dissertação monográfica, defendida com êxito, na Universidade Salvador – UNIFACS (BAHIA), como requisito para a obtenção do grau de Bacharel em Negócios Internacionais, em conjunto com o desempenho das atividades de iniciação científica nessa instituição com o apoio de bolsa cedido pelo CNPq (Conselho Nacional de Pesquisa).

ⁱⁱ Graduado no curso de Negócios Internacionais da Universidade de Salvador, UNIFACS em 2008, e integrante do Núcleo de Estudos Organizacionais e Tecnologia de Gestão – NEOTEG. Atualmente, é aluno de mestrado em Ciência Política na Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Federal da Bahia (UFBA).