

O COMPLEXO DE SUAPE E OS INVESTIMENTOS PARA A DESCENTRALIZAÇÃO INDUSTRIAL DO BRASIL

Lucas Chaves Miquilini ¹
José Messias Bastos ²

RESUMO

A região Sudeste passou a partir da década de 1930 a concentrar as atenções do governo federal, que voltou seus investimentos para promover o desenvolvimento industrial brasileiro com maior foco no Estado de São Paulo. Tal situação se manteve até meados da década de 1950, quando a falta de estímulos regionais para o resto do Brasil foi evidenciada pela grande seca do Nordeste de 1958. A partir deste momento, o país passou a ter políticas específicas advindas do governo central para as regiões. O Complexo de Suape foi construído com o objetivo de promover o desenvolvimento industrial na região Nordeste, assim como outros complexos industriais inaugurados seguindo a mesma lógica, como o de Camaçari na Bahia, Pecém no Ceará e Itaqui no Maranhão. O presente artigo tem como objetivo entender como a política de descentralização industrial brasileira impactou no ciclo de investimentos realizados no Complexo Portuário e Industrial de Suape entre os anos finais do século XX e as primeiras décadas do século XXI. A metodologia utilizada foi por meio de pesquisa bibliográfica através de artigos científicos, livros, monografias, teses e dissertações, que foram importantes fontes de informação para a elaboração do presente trabalho. Os resultados alcançados mostram que o Complexo de Suape recebeu grande volume de investimentos do setor público e da iniciativa privada ao longo dos anos, atraindo dezenas de empresas e criando milhares de empregos.

Palavras-chave: Complexo de Suape, Investimentos, Industrialização.

INTRODUÇÃO

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

Impulsionados por diferentes teóricos e estudiosos do desenvolvimento regional como François Perroux (1903-1987), Jacques Boudeville (1919-1975), Albert Hirschman (1915-2012) entre outros, os formuladores de políticas econômicas do Brasil enxergaram na teoria dos Pólos de Desenvolvimento e dos Complexos Industriais Produtivos a oportunidade de promover o desenvolvimento das regiões brasileiras como o Nordeste, que não haviam tido

¹ Doutorando do Curso de Pós Graduação em Geografia da Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC, lucasmiquilini@gmail.com;

² Doutor em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo (USP) e Professor do Departamento de Geociências da Universidade Federal de Santa Catarina - UFSC, j.bastos@ufsc.br;

nas últimas décadas a mesma atenção e investimentos que o Sudeste vinha recebendo desde o início do século XX.

Criado dentro da política do II Plano Nacional de Desenvolvimento de 1974, que tinha como objetivo principal tornar o Brasil um país desenvolvido, o Complexo Industrial e Portuário de Suape (CIPS) iniciou suas operações na década de 1980, no Estado de Pernambuco, com sua área construída dividida entre os municípios de Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca e sua área de influência alcançando outros seis municípios do entorno. O Complexo de Suape foi construído com o objetivo de promover o desenvolvimento industrial na região Nordeste, assim como outros complexos industriais inaugurados seguindo a mesma lógica, como o de Camaçari na Bahia, Pecém no Ceará e Itaqui no Maranhão.

Deste modo, o presente trabalho busca entender como a política de descentralização industrial brasileira impactou no ciclo de investimentos realizados no Complexo Portuário e Industrial de Suape entre os anos finais do século XX e as primeiras décadas do século XXI.

METODOLOGIA

Foi realizada pesquisa bibliográfica através de artigos científicos, livros, monografias, teses e dissertações, que foram importantes fontes de informação para a elaboração do presente trabalho. Foram analisadas teorias de autores que estudaram a economia brasileira, complexos industriais, pólos de desenvolvimento e desequilíbrios regionais como Mamigonian (1999), Rangel (1985), Pereira (1985), Lacerda (2006), Perroux (1967), Hirschman (1961), Furtado (1983), Moreira (1979) entre outros. Foram feitas pesquisas de cunho descritivo de acordo com os objetivos apresentados. Segundo Gil (1991) as pesquisas descritivas têm como objetivo primordial a descrição das características de determinada população ou fenômeno ou, então, o estabelecimento de relações entre variáveis.

REFERENCIAL TEÓRICO

Por muito tempo a movimentação de mercadorias foi realizada fazendo uso de animais como o cavalo ou então usando de veículos de tração animal, como carroças, além de pequenas embarcações. A Revolução Industrial, ocorrida na Inglaterra no final do século XVIII, começou a provocar mudanças neste cenário.

A invenção da máquina a vapor inaugurou a fase A do 1º ciclo de Kondratieff (1790 à 1815 aprox.). Seu uso permitiu a diversificação da produção e a criação de maquinaria capaz de aumentar o ritmo de produção, não mais dependente de trabalhos manuais e artesanais. Após um período de estagnação, os aprendizados adquiridos com a invenção da máquina a

vapor passaram a ser usados nos meios de transporte – na fase A do 2º ciclo de Kondratieff (1848-1873 aprox.) – como trens e barcos a vapor, promovendo a expansão industrial para outras regiões geográficas. (MAMIGONIAN, 1999).

A Revolução Industrial brasileira ocorreu de modo tardio, impulsionada principalmente pela crise da Bolsa de Nova York de 1929, que provocou uma queda de 70% no preço do café, principal *commodity* exportada pelo país. Tal situação promoveu a necessidade de investimentos industriais com o objetivo de diversificar a estrutura produtiva brasileira e promover o desenvolvimento em meio à crise.

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

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

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

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

A conjuntura política de crise que havia se instaurado na economia brasileira acabou culminando no golpe militar de 1964. Os militares quando usurparam o poder deram fim ao chamado populismo latino-americano no Brasil, que havia incluído grande contingente populacional em projetos políticos dos quais vinham sendo excluídos há séculos,



transformando o país de uma economia agroexportadora para outra de base urbano-industrial. (LACERDA, 2006).

No período de 1964 a 1967 os formuladores da política econômica do regime ditatorial concentraram-se em estabilizar a economia e nas reformas estruturais do mercado financeiro. Foram tomadas medidas como corte de gastos públicos em diferentes setores, diminuição do crédito, aumento de tributos e arrocho salarial. (BAER, 1996). De acordo com Pereira (1985) a partir de 1967 a economia brasileira entra em um novo processo de expansão, repetindo e tendendo a superar o desempenho expansivo ocorrido na segunda metade dos anos cinquenta.

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

Em 1973 ocorreu o choque do petróleo, ano em que o Brasil apresentou o maior crescimento do período do “milagre econômico”, aproximadamente 14%. O país se encontrava em uma posição de grande vulnerabilidade, uma vez que o sistema industrial operava com capacidade plena e os termos de troca internacionais apresentavam índices superiores a 20%, fazendo com que a partir de 1974 se iniciasse um período de brusca degradação. (FURTADO, 1983).

A partir de 1974 é lançado pelo Governo Geisel (1974-1979) o Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND), com o objetivo de ultrapassar a fronteira do subdesenvolvimento, tornando o Brasil um país desenvolvido por meio da modernização da economia, com maior foco no setor de bens de capital, bens de produção e de tecnologia como as indústrias petroquímica, siderúrgica, de telecomunicações, informática entre outras (MAGACHO, 2012).

A partir de 1981 o Brasil vive um aprofundamento de sua crise com o PIB apresentando resultado de 4,3% negativos. Em 1982 a moratória mexicana impacta as exportações brasileiras e se reflete no PIB de 1983 que novamente apresenta resultado negativo de 2,9% após ter tido crescimento tímido de 0,8% no ano anterior. (LACERDA, 2006). A situação do regime militar tornou-se insustentável a partir da década de 1980.

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



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

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

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

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

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

Para Guimarães Neto (1986) o Nordeste que antes era tratado como "região-problema", merecendo por esta razão uma política de desenvolvimento global e de cunho reformista, passa a ser considerada como um "sócio" menor, mas capaz de contribuir para a concretização do objetivo do Brasil-potência. Neste sentido, a política global de desenvolvimento é substituída por programas específicos de impacto e pela criação de "pólos", capazes de explorar o potencial de cada região.

Os primeiros conceitos sobre complexos industriais surgiram na década de 1960, baseando-se em teorias sobre crescimento, desequilíbrio econômico e polarização. Setores

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

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

Para Hirschman (1961) a necessidade de pólos de desenvolvimento no curso do processo desenvolvimentista, indica que a desigualdade internacional ou inter-regional do crescimento é condição concomitante e inevitável do próprio desenvolvimento. Assim, no sentido geográfico, o desenvolvimento é necessariamente não-equilibrado.

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

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

A implantação, no Estado de Pernambuco, do Complexo Industrial Portuário de Suape (CIPS) fez parte da agenda do regime militar que tinha como objetivo promover e equiparar o desenvolvimento do Nordeste ao do Sudeste brasileiro. Inspirado na teoria dos pólos de desenvolvimento de Perroux (1967), esperava-se que a realização do projeto promovesse atração de investimentos por meio da instalação de indústrias na região em virtude de sua localização. (PEDROSA, 2015).

RESULTADOS E DISCUSSÃO

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

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

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

A década de 2000, através da implantação de empresas de médio porte e da instalação da Refinaria Abreu e Lima, significaram uma expansão significativa do aumento dos investimentos no Complexo de Suape, tendo impacto também nas dinâmicas do território em virtude do aumento do fluxo de pessoas e operações sendo realizadas. (SANTIAGO et. al., 2014).

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

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

Até o ano de 2006, no Complexo Industrial Portuário de Suape, já haviam sido investimentos R\$ 550 milhões via recursos públicos e mais de US\$ 2,5 bilhões em recursos privados, resultando na implantação de 81 empresas e 7.500 empregos diretos divididos entre indústria, terminais portuários e empresas de serviços de apoio às atividades portuárias. (SÁ e SANTOS, 2008). Segundo Cavalcanti et. all. (2018) de 2007 a 2010, já estavam em movimento investimentos da ordem de US\$17,7 bilhões, em especial para a implantação dos empreendimentos estruturadores que geraram, aproximadamente, 15 mil novos empregos diretos e outros 45 mil na fase de construção.

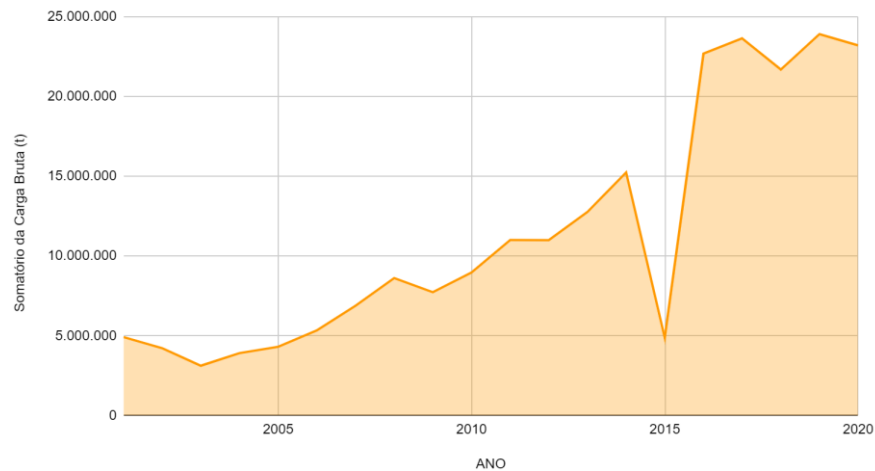
Com a soma de recursos entre 2007 e 2013 destinados ao Nordeste chegando a R\$ 117 bilhões em valores correntes, o Estado de Pernambuco recebeu 26,9% deste montante, totalizando R\$ 31,6 bilhões, com quase metade deste valor, R\$ 13 bilhões, sendo recebido apenas no ano de 2009. (BNDES, 2014). Entretanto, apesar dos investimentos realizados no período, desde 2012 o governo Dilma Rousseff já alertava a sociedade e os empresários sobre os efeitos da crise econômica no Brasil. As consequências da crise bancária americana haviam se espalhado pela Europa e estavam desestabilizando a economia de alguns países. (CAVALCANTI et all., 2018).

Para Gumiero (2018) em 2015, é possível apontar queda no ciclo de investimentos do governo federal no Complexo de Suape. O Plano de Negócios e Gestão da Petrobrás incentivou o programa de desinvestimento, calculado em US\$ 13,7 bilhões no biênio 2015 e 2016. A Petroquímica Suape localizada em Ipojuca foi inserida nesse programa.

O Complexo Industrial e Portuário de Suape movimentou no ano de 2020, conforme gráfico 1 abaixo, aproximadamente 23,2 milhões de toneladas, sendo este seu terceiro maior volume de cargas entre os anos de 2001 e 2020. O recorde do porto ocorreu no ano anterior, 2019, quando o volume de cargas movimentadas atingiu a marca de 23,9 milhões.

Gráfico 1: Movimentação de Carga Bruta (ton.) em Suape entre 2001-2020

Movimentação Total de Cargas em Suape



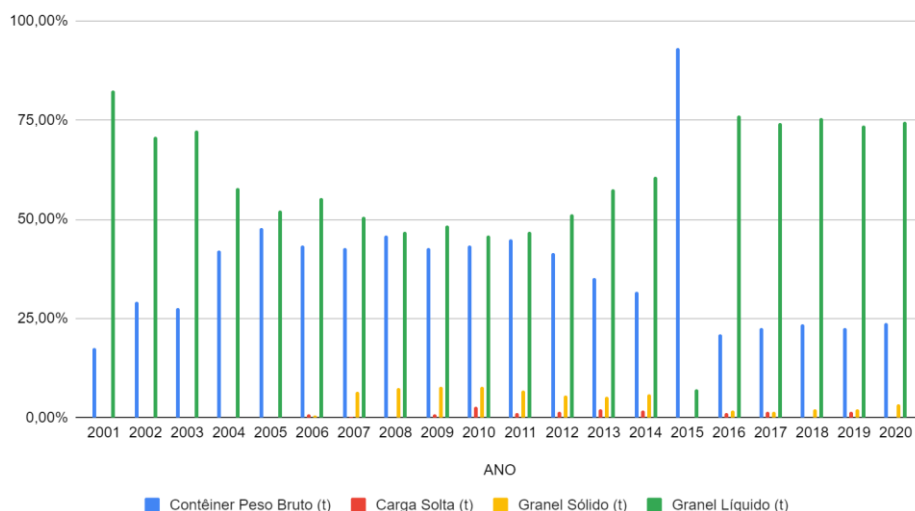
Fonte: PDZ (2010), WebPortos (2020) e Suape (2020).

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

Quanto à categoria das cargas movimentadas, gráfico 2 a seguir, o Granel Líquido representa a maior parte das cargas que transitam pelo espaço portuário de Suape. Já em 2001 esta categoria representou alta participação relativa no total de cargas, com aproximadamente 82%, ano que representou seu maior percentual.

Gráfico 2: Participação por tipo de carga na movimentação do Porto de Suape

Participação na Movimentação por tipo de carga



Quando considerada a média de participação dos últimos 20 anos, o Granel Líquido representa 59% quando considerado o ano atípico de 2015 em virtude da crise, quando sua participação atingiu apenas 7%, ante 60% do ano anterior em 2014. Se excluído o ano de 2015 do cálculo, a média geral passa para aproximadamente 61,8%. O ano de 2019 foi o que representou a maior participação absoluta do Granel Líquido no porto de Suape, quando atingiu 17,6 milhões de toneladas, aproximadamente 74% do total dos 23,9 milhões de toneladas movimentadas pelo Complexo de Suape naquele ano.

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

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

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

Quando analisados individualmente os produtos movimentados pelo Complexo de Suape, é notável a larga vantagem do Granel Líquido apresentada nos gráficos anteriores. Dos produtos movimentados por Suape em 2019, os Derivados do Petróleo (47,8%), Petróleo (20,8%), Produtos da Indústria Química (3%) e Álcool (2,1%) representaram 73,7% do total. Contêiner, quando contados os produtos por representação de modo isolado, foi o segundo mais movimentado, com 22,6% do total. O trigo foi o item com menor representatividade percentual no ano, 1,7%.

O Complexo Industrial e Portuário de Suape foi planejado e construído com o objetivo de ser um pólo de desenvolvimento econômico que fosse capaz de diminuir as disparidades entre Sudeste e Nordeste. Ao longo dos anos o Complexo recebeu grande volume de investimentos do setor público e da iniciativa privada, atraindo dezenas de empresas e criando milhares de empregos, além de movimentar milhões de toneladas em cargas nas últimas décadas.

AGRADECIMENTOS

A presente pesquisa foi realizada com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – CAPES e do Fundo de Apoio à Manutenção e ao Desenvolvimento da Educação Superior em Santa Catarina – UNIEDU/FUMDES.

REFERÊNCIAS

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

BAER, Werner. **A economia brasileira**. São Paulo: Nobel, 1996. 416 p.

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

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

FURTADO, Celso. **A fantasia desfeita**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1989. 206p

FURTADO, Celso. **O Brasil pos-'milagre'**. 8. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983. 152 p. (Estudos brasileiros (Paz e Terra)).

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 1991. 159 p.

GUIMARÃES NETO, L. **Nordeste: da articulação comercial à integração econômica**. Universidade Estadual de Campinas, UNICAMP. Campinas, 1986. (Tese de Doutorado).

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

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

LACERDA, Antonio Corrêa de. **Economia brasileira**. 3. ed. São Paulo: Saraiva, 2006. 304 p.

MAGACHO, Guilherme Riccioppo. **A indústria de bens de capital no Brasil = restrição externa e dependência tecnológica no ciclo de crescimento recente**. 2012. 153 p. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia, Campinas, SP. Disponível em: <<http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/286105>>. Acesso em: 28 de janeiro 2020.

MAMIGONIAN, Armen. Kondratieff, ciclos médios e organização do espaço. **Revista Geosul v. 14 n. 28.** Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Florianópolis, 1999. p. 152-157.

MOREIRA, Raimundo. **O nordeste brasileiro: uma política regional de industrialização.** Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979. 170 p. (Estudos sobre o nordeste; v.4).

PDZ Suape. **Plano de Desenvolvimento de Zoneamento de Suape.** 2010. Disponível em: https://www.infraestrutura.gov.br/images/SNP/planejamento_portuario/pdz/pdz32.pdf. Acesso em: 20 de setembro de 2019.

PEDROSA, Fred Rego Barros. Embates sociopolíticos na implantação do Complexo Industrial Portuário de Suape: uma política pública de proteção ao meio ambiente de Pernambuco (1973-1980). **XXVIII Simpósio Nacional de História.** Florianópolis, 2015. Disponível em: <http://www.snh2015.anpuh.org> Acesso em: 25 de julho de 2019.

PEREIRA, Luiz C. Bresser. **Desenvolvimento e crise no Brasil, 1930-1983.** 14a ed. atualizada. São Paulo: Brasiliense, 1985. 298 p.

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

PLANO MESTRE DE SUAPE. Plano Mestre Complexo Portuário de Suape e de Recife. 2019. Disponível em: http://www.infraestrutura.gov.br/images/2019/Documentos/REC-SUA-Vers%C3%A3o_Final_V1.pdf. Acesso em: 05 de janeiro de 2020.

RANGEL, Ignácio. **Economia: milagre e anti-milagre.** Rio de Janeiro: Zahar, 1985.

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

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

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

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

WANDERLEY, Lívio A. **Integração Inter-Regional da Indústria e Emprego no Nordeste,** São Paulo, 1994. Tese (Doutorado em Administração de Empresas), Escola de Administração de Empresas de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas. Disponível em: <http://repositorio.ufba.br/ri/handle/ri/24182>. Acesso em: 05 de janeiro de 2020.

WEBPORTOS. Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários. 2020. Disponível em: <https://webportos.labtrans.ufsc.br/InstalacaoPortuaria/Cargas/32> Acesso em: 28 de dezembro de 2020.