

A INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO NA TRANSFERÊNCIA DA BASE DE PRODUTOS PARA EXPORTAÇÃO NA REGIÃO LITORAL SUL DA BAHIA

*Henrique Campos de Oliveira**

*Mônica de Aguiar Mac-Allister da Silva***

RESUMO

Este artigo tem como objetivo analisar a infra-estrutura de transporte rodoviário na transferência de produtos para exportação na Região Litoral Sul do Estado da Bahia. Via pesquisa documental extensiva obteve-se um relato sobre as condições da malha rodoviária da região. Como resultado, o estudo traz contribuições analíticas necessárias para ampliar às vantagens competitivas regional, frente ao Comércio Internacional.

Palavras-chave: *Comércio Internacional; Infra-estrutura de Transporte; Vantagens Competitivas; Crescimento Econômico; Desenvolvimento Econômico.*

INTRODUÇÃO

O transporte é parte da evolução histórica da Humanidade. Sua viabilidade é conquistada a partir de uma estrutura que funciona como a força motriz que abre caminhos para interligar lugares remotos, promovendo a integração e conseqüentemente, à troca de mercadorias. A importância do transporte é evidenciada quando se observa o movimento dos povos mais antigos em se estabelecerem próximos às áreas naturais de transporte, para atender às necessidades com mais facilidade via o processo de trocas. Dentro do atual contexto, Mello (1984, p. 195) afirma - com segurança - que não haverá, jamais, País desenvolvido, economica ou socialmente, com sistemas de movimentação de pessoas e cargas deficientes.

* Estudante de graduação do curso de Negócios Internacionais da UNIFACS e Bolsista pelo CNPq de Iniciação Científica.

** Doutora em Administração de Empresas pela Universidade Federal da Bahia. Professora e Pesquisadora da Universidade Salvador - UNIFACS

As exportações, frente ao comércio internacional, são necessárias para promover o crescimento e o desenvolvimento econômico dos Países. A infra-estrutura econômica confere vantagens competitivas as Nações frente aos negócios internacionais. Dentro dessa realidade o sistema rodoviário que abrange o território do Estado brasileiro se apresenta defasada e não condiz com os ensejos da Nação de conquistar o seu desenvolvimento econômico, e pode até resultar na redução do crescimento que foi conquistado nos últimos anos. Tal realidade pôde ser constatada na Região Litoral Sul, onde a infra-estrutura de transporte rodoviária na transferência de produtos para exportação passa a prejudicar o crescimento econômico da região, ao afetar diretamente produtores agrícolas e dificultar a viabilidade da exportação de produtos regionais com maior valor agregado.

Nesses quase 60 anos decorridos desde a Segunda Guerra Mundial, a Logística de transporte apresentou uma evolução continuada, sendo hoje considerada como um dos elementos-chave na estratégia competitiva das empresas. Com essa afirmação de Novaes (1998), percebe-se a importância do transporte à competitividade das empresas junto ao comércio internacional. O aumento do preço das commodities seria uma situação mais favorável se as condições da malha viária fossem outras. Como também o impacto da valorização do real frente ao dólar nos exportadores seria amortecido com uma infra-estrutura rodoviária que não apresentasse tantos custos.

A infra-estrutura rodoviária se apresenta intimamente relacionada com o processo de exportação. Esta infra-estrutura representa o elo entre as áreas de produção e de escoamento, além de se constituir no ponto fundamental para o tráfego dos bens de produção, envolvidos no processo de fabricação de produtos (NAZÁRIO; WANKE; FLEURY, 2000).

Nesse contexto, define-se como objetivo geral deste artigo: estudar, dentro de uma abordagem política econômica, a infra-estrutura de transporte rodoviário na transferência de produtos para exportação na Região Litoral Sul do Estado da Bahia, tendo em vista o potencial desse Estado nos negócios internacionais. Esse objetivo geral desdobra-se nos seguintes objetivos específicos: entender a dinâmica da relação comércio internacional e o Estado; e compreender a infra-estrutura do transporte.

A análise da infra-estrutura de transporte rodoviário na transferência da base de produtos para exportação na Região Litoral Sul da Bahia será tratada no presente trabalho em seis partes. A primeira parte consiste nesta introdução, composta pelo tema, pelo problema e pela justificativa. Os dois seguintes tópicos constituem o

referencial teórico; o comércio internacional e o Estado; e A infra-estrutura de transporte. A quarta parte consta do procedimento metodológico; levantamento bibliográfico seguido de uma revisão sistemática, adotado para o levantamento das informações que estabeleceram lastro para conferir maior consistência ao trabalho. A quinta seção será desenvolvida em torno do estudo empírico, conduzido por um estudo de caso sobre a infra-estrutura viária utilizada pelo transporte rodoviário na transferência dos produtos da base de exportação da Região Litoral Sul do Estado da Bahia. Na sexta e última seção será exposta a conclusão obtida via o desenvolvimento do trabalho.

O COMÉRCIO INTERNACIONAL E O ESTADO

No período, após a segunda Guerra Mundial, o cenário político-econômico internacional mostrou-se dividido em dois grandes blocos: capitalista e comunista. No entanto, em ambos, a presença do Estado-Nação foi fundamental para os assuntos políticos e econômicos. Os Países do Bloco Capitalista, composto pelos Países ocidentais, provenientes do capital industrial, incentivaram e desenvolveram autarquias e empresas para promover o pleno-emprego e o bem-estar social (HIRST; THOMPSON, 1998)

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 o Fundo Monetário Internacional (FMI), o Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD) e a Organização Internacional do Comércio (OIC) para reestruturar o cenário político, econômico e financeiro mundial pós-guerra. A OIC, dentre as três instituições, foi a única que não obteve êxito, devido à não-ratificação pelo Congresso Americano, em 1950, da Carta de Havana, documento assinado por 53 Países, em 1948, que definia 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. Este acordo se apresentava mais alinhado com as suas políticas comerciais (AMARAL, 2004).

O GATT foi um acordo multilateral, baseado em dois princípios básicos: não discriminação e benefícios mútuos, voltado basicamente para os interesses

mercadológicos. Ao longo de 49 anos somaram-se mais Países signatários e outros acordos com o objetivo de alcançar a integração econômica internacional. O resultado desse processo foi a criação da Organização Mundial de Comércio (OMC), durante a Rodada do Uruguai, em abril de 1994, em Marrakech - Marrocos (BRUN; BEDIN, 2004).

Ao longo do período de criação da OMC, empresas receberam incentivos dos Estados-nação, por intermédio de investimentos em infra-estrutura e de políticas econômicas que permitiam o aumento do consumo interno. O excedente resultante da produção, voltado para o mercado interno, era comercializado internacionalmente e ganhava espaço no mercado externo. As empresas usufruíram da tecnologia e das melhorias na infra-estrutura, conseqüentes da Segunda Guerra e da Guerra Fria, para conquistar maior participação no mercado mundial. O resultado foi um amplo desenvolvimento na área de telecomunicações, 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 (GONÇALVES, 2005).

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 proposto 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 (GONLÇALVES; 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 oligopsônico às estruturas de mercado. Essa estrutura é composta por organismos transnacionais que necessariamente não possuem um envolvimento concreto com o desenvolvimento socio-econômico com o local onde estão instaladas (GONÇALVES, 2005; BRUN, BEDIN; 2004).

A maior participação na economia internacional de Países asiáticos e do leste europeu, principalmente a Rússia, a Índia e a China resultou no aumento dos preços das commodities e intensificou a produtividade de bens manufaturados. Do mesmo modo se promoveu um maior acirramento da 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 a logística. Frente a esse cenário atual, os Países são parceiros, quando possuem ou cedem instalações às empresas que comercializam intra-firma 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)

De acordo com Vazquez (2004), as exportações - dentro das relações comerciais internacionais - permitem à Nação obter recursos para ampliar o Produto Nacional Bruto (PNB), absorver tecnologias do exterior, alcançar maior produtividade para acompanhar o ritmo internacional e contribuir para a geração de emprego e renda, levando ao desenvolvimento e crescimento econômico do País.

Segundo Marinho (2003), suplantado nas teorias de Schwartzman (1975) e North (1977), o crescimento e o desenvolvimento de uma região, via as exportações frente ao comércio internacional, podem ser conquistados por uma estratégia vinculada à capacidade de expansão da base de exportação, tanto quanto em relação ao nível do produto (setores primário, secundário e terciário) quanto à sua diversidade. As vantagens decorrentes dessa expansão devem ser interiorizadas e difundidas, de forma que atendam às demandas mundial e nacional com vantagens competitivas.

O crescimento regional é obtido pelas exportações de uma região que possui a capacidade de acompanhar a demanda do comércio internacional com preços competitivos. O custo de transporte utilizado na transferência do produto do local de produção até ao consumidor e ao custo de processamento do produto, atrelado ao nível tecnológico-produtivo da região são fundamentais para a composição de um bem ofertado ao mercado a um preço competitivo (MARINHO, 2003).

O desenvolvimento regional é conquistado, via as exportações de bases de produtos, ao acatar às demandas externa e interna, de forma que a vantagem competitiva e capacidade de redução do custo de produção sejam assimiladas e disseminadas pela região em questão sem deixar de se atentar para os seguintes fatores: características do produto exportado; diversidade dos recursos naturais disponíveis; e distribuição de renda. Com relação à demanda deve se atentar para sua elasticidade em relação à oferta.

O custo de produção está vinculado ao uso dos bens de produção (capital e mão-de-obra), da iminência de inovações tecnológicas e da qualidade da infra-estrutura de transportes disponível na região. O produto se caracteriza de acordo com a sensibilidade da sua cadeia produtiva, de poder exercer influência sobre outros setores produtivos da região. A região que possui abundantes recursos naturais pode desenvolver outras bases de exportação que também possuam rendimentos satisfatórios. Por fim, é imprescindível que a renda seja distribuída igualmente (MARINHO, 2003).

No âmbito empresarial, segundo Castro (2005), as vantagens adquiridas com as exportações podem ser assinaladas pela melhor qualificação operacional e produtiva da empresa; redução da instabilidade e diluição de risco; ampliação de mercado; economia de escala e a valorização da imagem da empresa.

3. A INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTE

A implementação e o desenvolvimento da infra-estrutura de transporte não acompanha o dinamismo do ritmo imposto pela demanda de um produto. A qualidade do sistema de transporte não deve ficar à mercê de um fator exógeno. Deve estar sempre disponível para atender - com eficiência - o mercado internacional e reduzir os custos de oportunidade (MELLO p. 198, 1984). O transporte é de importância vital para os setores privado e público, como também serve para o desenvolvimento das atividades econômicas, além de aumentar as possibilidades para a defesa nacional, a estabilidade política e a coesão social. Para Heymann (1968), os efeitos econômicos do transporte são incomensuráveis, qualitativos, e relacionados com a utilidade social.

A rede de transportes adequada fomenta, ao setor agrícola, rapidez e segurança suficientes para que a produção seja transportada, ao respeitar o caráter perecível da carga, além de representar a conexão entre os pontos de escoamento e os mercados nacional e internacional com competitividade. As regiões agrícolas, bem interligadas e com desenvolvimento econômico, evitam o excesso da migração para centros urbanos, o que reduz a concentração produtiva em determinado local e favorece a ampliação dos produtos ofertados. Os setores comercial e industrial, do mesmo modo, podem usufruir das vantagens trazidas pelo transporte e reduz as disparidades dos níveis de

produtividade e torna mais eficiente a distribuição do produto para o mercado (GARY FROMM, 1968).

Gary Fromm (1968, p. 6) discorre sobre a dificuldade de alguns Países em desenvolvimento de investir no transporte:

...no campo político existem Países onde o desenvolvimento é limitado por fatores técnicos, pelos recursos disponíveis e pela imaginação, inclinação e capacidade dos planejadores e do governo; existem outras nações em que grupos poderosos de interesses fixos, exercem suficiente influência para retardar bastante o desenvolvimento, evitando atingir níveis que, de outra forma, seriam atingidos. Esses grupos podem não só bloquear programas essenciais como também desviar recursos para investimentos que pouco contribuem para o desenvolvimento.

Para Fromm (1968), “os governos com baixo produto nacional (PNB) enfrentam dificuldades para investir na infra-estrutura de transporte, precisando programar reformas tributárias que permitam o reembolso por parte dos usuários dos serviços de transportes oferecido pelo Estado”. O endividamento externo, segundo estes autores, atende somente a uma parcela da necessidade e ocasionalmente acarreta em obrigações políticas e ou econômicas onerosas para a sua obrigação.

As ampliações da extensão e da velocidade, na matriz de transporte, promove a mobilidade de recursos humanos e bens, de modo que possam ser empregados de forma mais produtiva. Produções aparentemente inviáveis podem se tornar viáveis com um sistema de transporte adequado, o que resulta em ganhos para a economia interna de um setor produtivo e obviamente na economia externa de todos os setores e fortalece o País no cenário internacional (GARY FROMM, 1968).

A infra-estrutura de transporte, qualitativa e quantitativamente, proporciona condições como segurança e bom estado das instalações para que o transporte de bens proceda, de maneira tal que provoque a inserção competitiva das empresas nacionais no comércio internacional, disponibilizando ao sistema logísticoiv um alto grau de eficiência. A infra-estrutura recai diretamente sobre o principal componente da logística: o transporte (FLEURY, 2002).

A logística, em particular o transporte, obteve maior espaço na área estratégica das organizações, a partir do final do século passado, como meio para se reduzir custo e atender com eficiência as diversificadas necessidades dos clientes, frente a um maior acirramento competitivo no comércio mundial, proveniente dos adventos tecnológicos, aumento do preço do petróleo e de integração econômica internacional.

Os Países têm ampliado e desenvolvido a “infra-estrutura econômica” para obter êxito ao longo das mudanças no cenário econômico e político internacional. Esse processo dá respaldo para as evoluções do transporte que vêm sofrendo inovações para promover maior capacidade de carga, de segurança e de velocidade e ajusta-se ao aumento intensivo do fluxo de bens, entre os mercados no comércio internacional. A infra-estrutura de transporte adequada engloba todos os modais, de acordo com as condições geofísicas específicas da região com o intuito de promover maior dinamismo ao sistema logístico de transporte de cargas.

Há cinco tipos de modais de transporte de cargas: rodoviário, ferroviário, aquaviário, dutoviário e aéreo. Todos possuem custos e características operacionais peculiares que se perfilam com maior afinidade às necessidades de cada operação e produtos transportados (FLEURY, 2002). As diferenças entre os modais de transporte podem ser melhor compreendidas no Quadro 1 e na Tabela 1, elaboradas por Fleury, Wanke e Nazário (2000), de acordo com o custo e as características de cada modal.

Modal	Custo
Ferrovário	<ul style="list-style-type: none"> • Alto custo fixo em equipamentos, terminais, vias férreas etc. • Custo variável baixo
Rodoviário	<ul style="list-style-type: none"> • Custos fixos baixos (rodovias estabelecidas e construídas com fundos públicos) • Custo variável médio (combustível, manutenção, etc.)
Aquaviário	<ul style="list-style-type: none"> • Custo fixo médio (navio e equipamentos) • Custo variável baixo (capacidade para transportar grande quantidade de tonelagem)
Dutoviário	<ul style="list-style-type: none"> • Custo fixo mais elevado (direitos de acesso, construção, requisitos para controles das estações e capacidade para bombeamento) • Custo variável mais baixo (nenhum custo com mão-de-obra com grande importância)
Aeroviário	<ul style="list-style-type: none"> • Custo fixo alto (aeronaves e manuseio e sistema de carga) • Alto custo variável (combustível, mão-de-obra, manutenção etc.)

Quadro 1. Estrutura de custo para cada modal.

Fonte: Fleury, Wanke e Nazário (2000)

Tabela 1. Características operacionais relativas por modal de transporte.
(A menor pontuação indica a melhor qualificação)

Características operacionais	Ferroviário	Rodoviário	Aquaviário	Dutoviário	Aeroviário
Velocidade	3	2	4	5	1
Disponibilidade	2	1	4	5	3
Confiabilidade	3	2	4	1	5
Capacidade	2	3	1	5	4
Freqüência	4	2	5	1	3
TOTAL	14	10	18	17	16

Fonte: Fleury, Wanke e Nazário (2000).

Ao analisar o Quadro 1 e a Tabela 1, observar-se que cada modal tem características adequadas para cada necessidade específica de operação logística. O modal marítimo é o que comporta o maior volume de carga e o menor custo, mas é mais lento e possui limitações quanto à disponibilidade e à capacidade de carga. 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. O ferroviário é mais veloz que o dutoviário. No entanto, não tem tanta freqüência para se efetuar o transporte.

Ainda dentro do contexto do Quadro 1 e da Tabela 1, reforçado pelas considerações de Samir Keedi e Paulo Mendonça (1997), o rodoviário, entre todos os modais, é o mais usado nos transportes de mercadorias, tanto nos processos de exportação quanto nos de importação, durante as viagens de curta e de média distância por ser o modal mais flexível e o mais ágil para o acesso às cargas. O modal rodoviário oferece mais disponibilidade para integrar regiões, mesmo as mais afastadas, como o interior de Países de grande dimensão territorial. A simplicidade de funcionamento é apresentada como a sua maior vantagem e está sempre disponível para embarques urgentes. O rodoviário é a peça de conexão fundamental para permitir a realização da multimodalidade e da intermodalidade. Possui a maior capacidade para realizar a ligação entre os diversos modais.

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

O desenvolvimento deste estudo demandou uma revisão sistemática que se iniciou com a elaboração de um roteiro lógico. Teve início com a organização das idéias que promoveram e levaram à produção de informações a partir dos dados da literatura; das fontes pesquisadas; da realidade estudada e relatada.

Portanto, o presente trabalho é uma pesquisa documental e bibliográfica. Foram realizadas buscas nas seguintes fontes, de acordo com a natureza dos documentos obtidos: artigos e documentos técnicos, publicados pela UFRJ/COOPEAD e ANPAD; livros consultados em bibliotecas, sob a orientação de profissionais especializados e no Núcleo de Estudos Organizacionais e Tecnologias de Gestão (NEOTEG); páginas da internet para acessar bancos de dados primários e secundários nas instituições governamentais DERBA, MDIC, SECEX, SEI, CODEBA, DETRAN e organizações sociais (PROMO, CNT). Ao se considerar a significância das fontes da web, para a estratégia da busca planejada de documentos eletrônicos, foram usados os operadores lógicos de Boole.

A partir da análise de dados e da interpretação de informações, no que diz respeito à atividade do Comércio Internacional e da infra-estrutura da Bahia, se identificou uma região deste Estado para a construção de um caso ilustrativo que foi relatado e estudado no conteúdo deste trabalho.

O estudo de caso permitiu a compilação das informações coletadas e a abordagem histórica com os achados mais relevantes encontrados na pesquisa documental e possibilitou a avaliação crítica, em consonância com a geração de uma abordagem mais consistente sobre o tema ora estudado.

ESTUDO DA INFRA-ESTRUTURA RODOVIÁRIA DA REGIÃO LITORAL SUL DO ESTADO DA BAHIA NOS NEGÓCIOS INTERNACIONAIS

A participação da Região Litoral Sul (RLS) nos negócios internacionais, desde o final do Século XIX, está intimamente relacionada com a cultura de 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, soja e derivado, café e especiarias, móveis, pesca e aquicultura e 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 o 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, declinando para 0,25% em 1995 (CARVALHO 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 PROMO em 2006 o setor foi responsável por 3% das exportações da Bahia.

5.1 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, se deve compreender a um maior incremento participativo das outras regiões do Estado no comércio exterior, como a região oeste, extremo sul e a ampliação do setor industrial na RMS – Região Metropolitana e Salvador (VIEIRA; SOUZA, 2002).

O declínio da participação do segmento cacau e derivados e conseqüentemente da região sul no cenário internacional corresponde a fatores internos e externos ligados a cadeia produtiva agroindustrial do cacau, constituída por: a) aquisição de insumos pelos produtores rurais; b) produção do cacau nas fazendas; c) transformação em derivados; d) industrialização; e) distribuição e comercialização do produto final. Estes fatores são circunstanciais e estruturais, inter-relacionados em uma cadeia complexa de causas e efeitos, ocasionados em um período curtíssimo de tempo, resultando na derrocada da produção e da produtividade da atividade cacauzeira. Como dado comparativo o rendimento produtivo em 2000 alcançou o patamar de 226Kg/há, quando que em 1985 era de 860 Kg/ha (VIEIRA; SOUZA, 2002; HURST, 2000).

Os fatores externos relacionados à participação da região e do segmento cacauzeiro no comércio internacional estão atrelados à queda do preço do produto no

mercado internacional, devido ao aumento do estoque, ocasionado pela superprodução do cacau, 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 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 agrinbusiness 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 dentro do que traz 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 com a participação de 1,97%, 0,89% e 0,84% nas exportações da Bahia. 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%. Os produtos que prevalecem nas exportações da região são os derivados de cacau (MDIC, 2007).

Sobre o impacto da crise cacauceira na estrutura de mercado da indústria de transformação Gomes, Pires e Freire (2006, p.6) comentam que:

É importante destacar que os exportadores, antes da crise, exerciam papel relevante no processo de comercialização, pois compravam as amêndoas dos representantes e partidistas, e muitas vezes financiavam a produção, implicando em maior concorrência do mercado.

De acordo com dados do MDIC a região litoral sul não apresenta nenhuma exportação significativa da indústria de chocolate - produto final a partir do cacau e que

possui maior valor agregado. Segundo Hurst (2000), a demanda mundial por chocolate vem aumentando substancialmente com uma taxa de 3,5% ao ano.

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 tornado 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 cacauceira (Pires; Gomes; Freire, 2006). De acordo com o Informativo do Comércio Exterior da Bahia de 2005 e 2006 elaborado pelo PROMO, o cacau apresenta importante destaque na pauta de importação do Estado, ocupando a quinta posição dos na pauta de importados. No período que corresponde aos últimos três anos, a importação de cacau tem crescido a uma taxa média 20% ao ano.

Tabela 2 - Cidades Exportadoras da RLS

CIDADE	Exp. 2006			Exp. 2005		
	US\$(FOB)	Part.	KG	US\$(FOB)	Part.	KG
Ilhéus	214.956.443	87,52%	88.216.872	230.290.950	87,70%	86.026.529
Valença	18.182.888	7,40%	40.285.353	19.211.066	7,32%	55.154.911
Itabuna	10.718.607	4,36%	1.498.133	11.326.361	4,31%	1.568.462
Tancredo Neves	1.232.080	0,50%	498.000	707.497	0,27%	340.000
Ituberá	255.956	0,10%	106.518	33.313	0,01%	2.289
Itajuípe	138.262	0,06%	8.407	430.925	0,16%	24.330
Jitauna	135.996	0,06%	3.885.390	583.524	0,22%	5.289.080
TOTAL	245.620.232	100%	134.498.673	262.583.636	100%	148.405.601

Fonte: MDIC, 2007

A cidade de Ilhéus, além da sua participação nos negócios internacionais de derivados de cacau, possui grande destaque como a principal exportadora da região nos segmentos de móveis e máquinas, aparelhos e materiais elétricos. A indústria de móveis composta pela empresa italiana Sofitalia tem grande significância nas exportações estaduais, posicionando a região como o segundo pólo exportador de assentos estofados responsável por US\$ 460.7412, superada somente pela RMS, 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 a indústria de informática

proveniente do pólo industrial de Ilhéus que demanda maior volume de importação de componentes para a montagem de microcomputadores para a venda no mercado interno (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 aqüicultura era em 2004 e 2005 a principal atividade exportadora com 7,5 milhões de dólares exportados, caindo abruptamente para a terceira atividade mais significativa com uma participação de 22,2% na pauta municipal de exportação. A principal atividade exportadora atualmente se encontra no processamento de óleo de soja e outros grãos que nos anos de 2005 e 2006 se encontrou com a 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, chegando a participar de 25% das exportações da região. Dentro dessa dinâmica, a cidade se mantém estabilizada perante o seu volume total exportado. (MDIC, 2007)

A terceira cidade mais importante para a região nos negócios internacionais é Itabuna. O município possui a sua pauta de exportação ocupada preponderantemente por produtos do segmento têxtil que nos anos de 2005 e 2006 apresentou o valor médio de 11 milhões de dólares exportados, correspondendo a 4,3% do valor total exportado da região. Dentre as quatro cidades exportadoras restantes se encontra Tancredo Neves 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 RODOVIÁRIO 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 Águas de Menino. Uma outra parcela de produtos, com maior valor agregado, fica a cargo dos aeroportos de Ilhéus e Salvador. È comum a pratica da navegação de cabotagem entre os portos supracitados, assim como a conexão entre os aeroportos. A matriz de transporte que liga os municípios fornecedores

de bens de produção e as cidades exportadoras aos pontos de escoamento é fundamentada prioritariamente no modal rodoviário. Os rios no interior do Estado não são navegáveis, se restringindo o transporte aquático à microrregião da Baía de Camamu. A ferrovia que corta a região está desativada a mais de duas décadas. (ALBAN 2002; 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 ao alto grau de perecibilidade da amêndoa do cacau (HURST, 2000). As cidades que possuem as áreas produtivas do cacau fornecido às empresas de derivados de cacau para exportação são ramificadas por toda região, tomando até mesmo cidades de outras regiões do Estado como o extremo sul. Os produtores geralmente não vendem diretamente às empresas, há a presença de intermediários com armazém localizado na área urbana das cidades que agrupa a mercadoria e a transporta aos depósitos localizados próximo à indústria, onde a arropa 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 o armazém se localiza na sua maioria não há pavimentação. O transporte do cacau da lavoura às áreas urbanas é realizado via tração animal, caminhonetes de baixa capacidade e caminhões. O fator determinante para o tipo de transporte utilizado depende da combinação entre o porte da área produtiva e da condição da via de acesso aos armazéns. As estradas municipais e estaduais que ligam as cidades produtivas as vias de acesso a Ilhéus estão em péssima condição ou não há pavimentação. As principais vias ao centro de transformação do cacau em derivados são a BR 101, a BR 415, a BA 01, a BA 262 e a BA 270 (GOMES; PIRES; FREIRE, 2006; ALBAN, 2002).

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, que 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 a BR 101, principal via utilizada como forma de acesso aos destinos para exportação. A exportação de minerais da cidade de Jitauna, principalmente granitos, chama a atenção pelo grande volume movimentado, com uma média de aproximadamente 4 toneladas exportadas por ano (MDIC, 2007).

O escoamento da soja originada da região oeste da Bahia pelo porto de Ilhéus via a BR 415 aumenta o fluxo de veículos na região, reduzindo a velocidade média, logo 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 anos, sobrecarregando as estradas da região, principalmente a BR 101, o que acarreta na maior incidência de acidentes. As duas estradas federais citadas nesse parágrafo são vias simples de mão dupla que apresentam sérias dificuldades para comportar o fluxo intenso de veículos nela presente. De acordo com a pesquisa CNT 2006, se pode 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 a BR 101, apresenta as piores qualificações, é considerada pelo CNT com o estado geral ruim devido a péssima sinalização, ruim geometria 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.

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 a CIRETRAN que apresenta maior destaque no aumento da frota e Itabuna possui maior representatividade entre as três no Estado da Bahia, se mantendo em uma taxa média estável de 3% da ocupação da frota total estadual. De janeiro a abril comparando 2007 a 2006 os números de acidentes no Estado aumentaram 27,43% em todo o Estado, com cerca de 10% a mais de acidentes fatais (DETRAN, 1999; DETRAN, 1999).

Marinho (2003) ressalta 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 o custo do agricultor, antes de tal incremento na malha rodoviária regional o transporte representava 40 a 50% do valor nas vendas nos portos de embarque. Posteriormente a esse período a região foi novamente provida por outra ampliação significativa na sua infra-estrutura com a construção da BR 101 ao longo da década de 60.

De acordo com o relatório de ações/obras na área de infra-estrutura de transporte da SEINFRA (2007), a obra que interfere substancialmente na estrutura econômica da região consiste na conjunção entre a cidade de Camamu a Itacaré via a construção do

trecho que dará prosseguimento a BA 01 desde a sua origem Ilhéus a Bom Despacho na Bahia de Todos os Santos. A obra se encontra em andamento e orçada em aproximadamente R\$ 37 milhões com a previsão de conclusão para 2008. Dentro do orçamento do PAC, a construção do novo aeroporto de Ilhéus na BA 01 que liga a cidade a Itacaré tem criado expectativas otimistas em torno da repercussão econômica que virá a ter na região. Está previsto na construção do novo aeroporto um recinto alfandegado, em contraste com o atual que não o possui (GOMES, 2007).

CONCLUSÃO

A infra-estrutura de transporte rodoviário utilizada na Região Litoral Sul do Estado da Bahia, na transferência de produtos para exportação se encontra defasada e não atende à grande parte dos setores produtivos da região, de forma que dificulta o desenvolvimento de vantagens competitivas frente ao comércio internacional. Essa situação afeta, diretamente, o transporte dos insumos das unidades produtivas agrícolas.

A participação da região litoral sul, principalmente a área produtora de cacau, é tradicional na relação da Bahia com os Negócios Internacionais. As exportações do cacau e seus derivados foram os principais produtos da base de exportados da Bahia e do País, ao longo das décadas de 1960-1970 e do início da década de 1980. O Estado, nesse período, promoveu investimentos na infra-estrutura de transporte rodoviário na região e incentivos fiscais para a instalação da indústria de transformação de cacau em derivados, para a cidade portuária de Ilhéus. A redução da participação da RLS é resultante do aumento da participação de outras regiões nas exportações do Estado e do declínio da produção agrícola de cacau na região, relacionado a fatores endógenos, circunstanciais e estruturais. O aumento dos estoques internacionais, seguidos de movimentos especulativos, acerca do preço do produto, dentro da estrutura de mercado oligopsônica formada por empresas de atuação internacional, reduziu a receita da região. A circunscrição da região da cidade de Valença tem apresentado maior participação na base de produtos exportados sem persistir no equívoco da monocultura, observado na região de Ilhéus.

Este artigo aponta para pesquisas, complementares e subseqüentes que envolvem o preenchimento das lacunas observadas, no decorrer da pesquisa documental e da base metodológica. Ao final deste trabalho foi constatado um questionamento sobre a passividade da sociedade civil, poder público e das confederações de comerciantes, produtores agrícolas e industrial (principalmente as transnacionais produtoras de derivados de cacau – principais exportadoras da região) perante a necessidade de investimentos na infra-estrutura de transporte rodoviário, utilizado na transferência de produtos para exportação da região produtora agrícola de cacau.

REFERÊNCIAS

ALBAN, Marcus. Transporte e Logística; Os modais e os desafios da multimodalidade. Salvador: Fundação Luís Eduardo Magalhães, 2002.

AMARAL, Antonio Carlos Rodrigues do – coordenador, Direito do Comércio Internacional – aspectos fundamentais. Editora Lex / Aduaneiras, 2004, SP/SP.

ÂNGELO, Livia B.. **Custos Logísticos de Transferência de Produtos**. Disponível em: <<http://www.gelog.ufsc.br/Publicacoes/Custo%20Logistico%20de%20Transferencia.pdf>>. Acesso em: 20 out. 2007.

BAHIA. Companhia Das Docas da Bahia - Codeba. **Estatística Portuária**. Disponível em: <http://www.codeba.com.br/estat_portuaria.php#>. Acesso em: 30 nov. 2007.

BALLOU, Ronald H. Logística empresarial: transportes, administração de materiais e distribuição física . São Paulo: Atlas, 1993. 388 p ISBN 8522408742 (broch.)

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.

CASTRO, Jose Augusto de. Exportação: aspectos práticos e operacionais . 6 ed. São Paulo: Aduaneiras, c2005. 330 p. ISBN 85-7129-288-4

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.

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-Conduto-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.

FLEURY, Paulo Fenando. Gestão Estratégica do Transporte. Rio de Janeiro, 2002. Seção Artigos CEL Disponível em: <http://www.centrodelogistica.com.br/new/fs-panoramas.htm>. Acesso em: 8 set. 2007, 11:41.

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

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.

GOMES, Nardele. Começam as Obras: Parceria Lula/Wagner sai do papel trazendo investimentos para Bahia. **Metrópole**, Salvador, n. , p.10, nov. 2007.

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

HEYMANN JUNIOR, Hans. Os objetivos dos transportes. In: FROM, Gary. **Transporte e Desenvolvimento Econômico.** Rio de Janeiro: Victor Publicações, 1968. p. 21-34.

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

HURST, Marlene Araújo. Indústria Agroalimentar. In: SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ACADÊMICOS DO ESTADO DA BAHIA. **Bahia 2000.** Salvador. 2000. p. 120-129.

MARINHO, Pedro Lopes. **Eportação 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.

MASCARENHAS, Albério Machado. A Atividade de Fomento na Bahia: Retrospectiva nos últimos 50 anos. **Reflexões de Economistas Baianos**, Salvador, n. , p.62-77, 2001.
MELLO, Jose Carlos. Transportes e desenvolvimento econômico. Brasília: EBTU, 1984 258 p.

MENDONCA, Paulo C.C.; KEEDI, Samir. Transportes e seguros no comercio exterior. São Paulo: Aduaneiras, c1997 190 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/sececx/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.
NOVAES, Antônio Galvão. Logística e Gerenciamento da cadeia de distribuição São Paulo: El Sevier, 1998.

SECRETARIA DE INFRA-ESTRUTURA (Bahia). **Relatório de Ações/Obras na Área de Infra-Estrutura de Transportes**. Salvador, 2007. Disponível em: <http://www.seinfra.ba.gov.br/Obras/Derba/derbabase_de_dadoslist.asp>. Acesso em: 01 dez. 2007.

VASCONCELLOS, Marco Antonio Sandoval de. Economia: micro e macro. 4. ed São Paulo: Atlas 2007. 441 p. ISBN 8522443211 (broch.)

VAZQUEZ, José Lopes. Comércio Exterior Brasileiro. São Paulo: Atlas, 2004.

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 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 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].

ⁱⁱ O PNB é o resultado da subtração do Produto Interno Bruto pela Renda Líquida de Fatores Externos (VASCONCELLOS, 2007).

ⁱⁱⁱ A transferência do produto é a somatória de vários trechos percorridos pelo o transporte de um bem ao longo de sua cadeia produtiva até o consumidor final (ÂNGELO, 2005).

^{iv} Sistema logístico: Processo de planejamento, implementação e controle eficiente e eficaz do fluxo de armazenagem de mercadorias, serviços e informações relacionadas desde o ponto de origem até o ponto de consumo, com o objetivo de atender às necessidades do cliente (BALLOU, 1993)

^v 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.