



RECALCULANDO A ROTA NA (DES)FRAGMENTAÇÃO GLOBAL PRODUTIVA

26 a 29 de novembro de 2025

Porto Sul e o Desenvolvimento Regional: uma análise à luz da Teoria dos Polos de Crescimento

Porto Sul and Regional Development: an analysis considering the Growth Poles Theory

Aline Patrícia Santos Virgílio

Doutoranda em Desenvolvimento Regional e Urbano (PPDRU/UNIFACS), Brasil

E-mail: alinevirgillio@hotmail.com

Geraldo de Alencar Serra Neto

Mestrando em Desenvolvimento Regional e Urbano (PPDRU/UNIFACS), Brasil

E-mail: geo.serra@hotmail.com

Henrique Campos Oliveira

Professor do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano

(PPDRU/UNIFACS), Brasil

E-mail: henrique.c.oliveira@ulife.com

1 INTRODUÇÃO

O presente resumo¹ tem o objetivo de analisar o projeto Porto Sul a partir da teoria dos pólos de crescimento de François Perroux. Situado no município de Ilhéus (BA), o projeto representa uma das maiores apostas em infraestrutura logística no Brasil. Idealizado para operar como porto de águas profundas e interligado à Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), o projeto busca ampliar a capacidade de escoamento de *commodities* agrícolas e minerais para o mercado internacional. Apesar dos desafios e contradições que envolvem a sua concepção, é perceptível que a grandeza do projeto cria uma potencialidade de transformar economicamente o Sul da Bahia. Frente a esse contexto, o estudo se desenvolve a partir da seguinte pergunta: como podemos compreender o Projeto Porto Sul a partir da perspectiva teórica de Perroux?

A teoria dos polos de crescimento, de François Perroux (1961;1977) traz como contribuição à teoria econômica o maior entendimento da dinâmica regional e das diferenciações do crescimento no espaço, trazendo a percepção de que a economia capitalista cresce de forma concentrada, formando polos, os quais podem ser criados a partir de iniciativas orientadas de investimento.

Além disso, a relevância do Porto Sul para a economia baiana contribui para a discussão acerca de um projeto de infraestrutura enquanto propulsor do desenvolvimento regional, visto que sua repercussão não se limita exclusivamente à circulação de bens e pessoas (Santos *et al*, 2025). Conforme argumenta Cowen (2014), as redes de transporte e comunicação se constituem como figura primordial na conexão de mercados, na integração produtiva e na reconfiguração de espaços geográficos, tendo capacidade de moldar dinâmicas econômicas e sociais, configurando assim novas estruturas de poder.

Com a finalidade de alcançar o objetivo deste trabalho, a metodologia adotada se refere a uma abordagem descritiva, de natureza qualitativa por meio da pesquisa documental e bibliográfica. Além desta introdução, o resumo é estruturado em mais 3 seções, sendo a

¹ Este trabalho surge de um esforço de pesquisa de extensão, o projeto expedições. O Projeto Expedições é uma atividade formativa do Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano (PPDRU) da UNIFACS, que busca proporcionar aos estudantes contato direto com a realidade estudada, transcendendo os espaços da sala de aula. Em 2025, dos dias 04/08 a 08/08, o projeto percorreu a região do Baixo Sul e Litoral Sul da Bahia, com foco nos municípios de Igrapiúna, Itacaré, Itabuna, Ilhéus, entre outros.



RECALCULANDO A ROTA NA (DES)FRAGMENTAÇÃO GLOBAL PRODUTIVA

26 a 29 de novembro de 2025

primeira delas relacionada a apresentação da teoria dos polos de crescimento, de Perroux. A segunda seção tratará de um breve histórico do Projeto Porto Sul, desde a sua entrada na agenda governamental da Bahia até os dias atuais, considerando os desafios conjunturais que tem afetado suas possibilidades de concretização. A terceira seção trará uma interpretação do investimento do Porto Sul à luz da teoria dos polos de crescimento, seguida das considerações finais.

2 A TEORIA DOS POLOS DE CRESCIMENTO DE FRANÇOIS PERROUX

O economista francês François Perroux apresentou, na década de 1950, sua teoria dos polos de crescimento, como uma crítica direta à escola da economia neoclássica. Sua análise trouxe contribuições para o entendimento da economia regional e continua oferecendo respostas para a compreensão de problemas contemporâneos. Perroux (1977) enxergava como inquestionável, o fato de que o progresso econômico não acontecia homoganeamente por todos os espaços, mas sim de forma concentrada, como polos. Em tais concentrações aconteciam intensos impulsos de forças que promoviam o crescimento, evidenciando, portanto, um perfil desequilibrado da expansão econômica no espaço. Modelos de desenvolvimento de diversos países mostraram tendências de concentração e expansão de regiões específicas de modo que áreas com menor dinamismo econômico tendem a ficar em desvantagem, não alcançando o mesmo padrão de desenvolvimento. A consequência disso é o surgimento de desigualdades regionais.

Em sua teoria, Perroux pressupõe a existência de uma empresa motriz, a qual seria geradora de impulsos econômicos capazes de estimular atividades em outras empresas correlatas. Nesse sentido, uma indústria moderna com capacidade de operar em um nível tecnológico avançado e difundir inovação através de relações interindustriais, seria capaz de alavancar outros setores produtivos relacionados, criando um estímulo econômico em cadeia. (Perroux, 1961).

A implantação de uma empresa motora em uma região com baixo dinamismo econômico pode resultar em efeitos benéficos. A empresa se torna propulsora da economia, dependendo do grau de repercussão desses efeitos. Sua dinâmica poderia estimular o surgimento de um conjunto organizado de empresas no entorno de um núcleo industrial. Diante da grande força propulsora desse núcleo, seria possível transmitir impulsos de crescimento econômico (backward linkages e forward linkages), transformando esse polo em algo complexo, concentrado no espaço e transformador do mesmo (Perroux, 1961).

Entretanto, essa região não está livre de riscos de declínio. Na medida em que depende desse polo, a região tende a se tornar vulnerável a essa dinâmica, de modo que mudanças técnico-produtivas, nas relações de negócios ou mesmo instabilidades e influências políticas podem fortalecer ou fragilizar esse polo, tornando-o um espaço central de estagnação econômica. Diante disso, esse estudo realizará o exercício de enxergar as contribuições que tal teoria pode oferecer para agregar a compreensão do investimento do Projeto Porto Sul enquanto um investimento expressivo e propulsor de desenvolvimento regional.

3 O PROJETO PORTO SUL E SUA PROMESSA DE DESENVOLVIMENTO

O Complexo Intermodal do Porto Sul (CIPS) reúne investimentos estratégicos que incluem a construção da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), o Terminal de Uso Privativo (TUP) da Bahia Mineração (Bamin) e o Porto Público. Com mais de 1.500 km de extensão, a FIOL ligará o oeste ao litoral baiano, permitindo o escoamento de minérios e grãos para exportação, ampliando o uso do modal ferroviário no estado e integrando-o a outras regiões



RECALCULANDO A ROTA NA (DES)FRAGMENTAÇÃO GLOBAL PRODUTIVA

26 a 29 de novembro de 2025

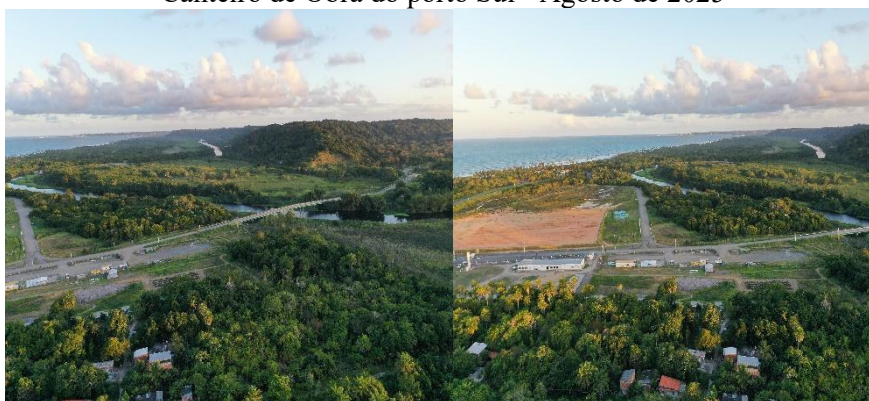
do país. (Santos *et. al.*, 2025). De acordo com o estudo da Fundação Dom Cabral (2024), o Porto Sul teria uma capacidade de movimentar 60 milhões de toneladas de cargas por ano, considerando o TUP como responsável por 40 milhões e o Porto Público 20 milhões. Essa magnitude denota um potencial para fortalecer a competitividade logística do estado, visando assim amenizar o atual cenário de evasão de cargas para outras unidades federativas.

Segundo Oliveira e Sanches Filho (2021), o investimento do Porto Sul ganha força a partir do ano de 2007, momento em que o governo do estado da Bahia incorpora tal projeto em sua agenda de governo. Um conjunto de elementos conjunturais foram fundamentais para que tal investimento se fortalecesse e se tornasse uma das principais iniciativas governamentais de fomento ao desenvolvimento regional dos últimos anos. O primeiro deles correspondeu ao processo de valorização do preço do minério de ferro que, na ocasião, foi fundamental para garantir a viabilidade da mina de Caetité, principal fonte geradora das cargas que movimentariam a FIOL e o Terminal de Uso Privado. Sendo operada pela empresa Bamin, a viabilidade da mina foi um argumento forte da empresa para fortalecer o investimento do Porto Sul.

Além disso, o alinhamento político das esferas estadual e federal de governo, ambos do Partido dos Trabalhadores (PT), em 2007, somado ao ímpeto desse mesmo grupo político em marcar a inauguração de uma nova fase da gestão estadual baiana após anos de predomínio dos governos do DEM (antigo PFL) também foram argumentos que consolidaram o projeto como grande promessa governamental. Entretanto, ao longo de 18 anos, o projeto caminhou a passos curtos e, atualmente tanto o trecho da FIOL 1² (entre Caetité e Ilhéus) quanto às obras do Porto Sul encontram-se paralisadas.

Imagens aéreas, captadas em visita de campo (Agosto de 2025) evidenciam esse panorama de desmobilização da obra do porto. Além da captação das imagens, foi possível a visita a comunidades do entorno afetadas pelas obras e além de contato com entes públicos da área, como a CODEBA.

Canteiro de Obra do porto Sul - Agosto de 2025



Fonte: Visita de campo. Captação das imagens: Anderson Gomes.

Atualmente, mudanças conjunturais da economia brasileira, baiana e mundial trazem um novo contexto ao projeto Porto Sul, onde dinâmicas têm influenciado o ambiente de negócio do projeto, elevando as incertezas sobre seu futuro. Em abril de 2025 a Bahia Mineração (Bamin), empresa concessionária do Projeto Porto Sul, suspendeu as obras da FIOL 1, alegando

² A Ferrovia de Integração Oeste-Leste está dividida em 3 lotes. O trecho FIOL I liga Caetité a Barreiras em um percurso de 537,2 km. O trecho II conecta Caetité – Correntina, com extensão de 284,5 km, com um ramal entre o município de Barreiras e Correntina. Já o trecho III fará conexão com a FICO, ligando a Mara Rosa/GO. (BRASIL, 2025).



RECALCULANDO A ROTA NA (DES)FRAGMENTAÇÃO GLOBAL PRODUTIVA

26 a 29 de novembro de 2025

a “desmobilização” do contrato com a construtora Prumo Engenharia³. Tal suspensão impactou diretamente a logística e a construção do Porto Sul, pondo em risco a sua concretização. Desde então, tem-se buscado novos investidores que possam adquirir o empreendimento e dar continuidade ao projeto, apesar do elevado custo do investimento (R\$ 31 bilhões). A Vale, uma das empresas interessadas na aquisição da Bamin atualmente, tem manifestado apenas empenho na aquisição da FIOLE 1⁴. Como resultado, o governo federal tem buscado potenciais investidores estrangeiros interessados em construir e operar o porto.

Outro elemento que traz incerteza à realização do Projeto Porto Sul corresponde às flutuações do preço do minério de ferro que, indiretamente tem dificultado a concretização das obras, dado que o minério será o principal produto a ser transportado nessa infraestrutura. Nos últimos 18 anos houve uma grande volatilidade no seu valor devido a redução de sua demanda e de seus subprodutos refinados.

Com base nos dados do *World Bank* (2025), o minério de ferro⁵ alcançou, em 2007, o valor de US\$128,9, a tonelada métrica, chegando a US\$95,0 em 2024 (desvalorização real de 26% no período). Com isso, nos seus momentos de valorização, o projeto ganhou tração política e econômica, com ampliação das parcerias público-privadas e avanços no licenciamento e nas obras de infraestrutura. Em contrapartida, nos seus períodos de retração, observou-se a desaceleração de investimentos e a necessidade de reestruturação financeira, evidenciando a dependência do empreendimento em relação às flutuações do mercado internacional.

Apesar dessas dificuldades, em 2023, um novo realinhamento político⁶ entre os governos estadual e federal (terceiro governo Lula) proporcionou uma reabertura de possibilidades para o projeto Porto Sul. Diante da desistência da Bamin em dar continuidade ao investimento, o governo federal tem sido atuante na busca por novos investidores, o que pode ser visto como uma vantagem frente ao contexto, indicando um interesse da instância governamental em manter viva a iniciativa, aumentando suas chances de continuar.

4 CONTRIBUIÇÕES DE FRANÇOIS PERROUX PARA COMPREENDER O PORTO SUL

A abordagem teórica elaborada por Perroux, apesar de estar voltada para a dinâmica das atividades industriais, possui um potencial explicativo relevante sobre as repercussões dos investimentos em infraestrutura de transportes e logística, visto que o seu efeito “*spillover*” pode exercer um papel expressivo na economia. Para o Porto Sul, sua implantação pode estimular novas empresas do ramo da logística, gerando um núcleo organizado no entorno do empreendimento, criando um potencial de gerar um novo ciclo de desenvolvimento para a região cacauceira que vem em uma trajetória de declínio nas últimas décadas.

³ **Obra da Ferrovia Oeste-Leste, primeira anunciada no Novo PAC, é suspensa na Bahia** - <https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/2025/04/01/obra-da-fiol-e-interrompida-na-bahia.ghtml>

⁴ Vale avalia assumir a Bamin, se o Porto Sul for operado por outra empresa, com cláusula “take or pay” - <https://bahiaeconomica.com.br/wp/2025/08/22/vale-avalia-assumir-a-bamin-se-o-porto-sul-for-operado-por-outra-empresa-com-clausula-de-take-or-pay-veja-detalhes/#:~:text=VALE%20AVALIA%20ASSUMIR%20A%20BAMIN,VEJA%20DETALHES%20%2D%20Bahia%20Economica>

⁵ Minério de ferro à vista em dólar americano/tonelada seca e contrato em centavos de dólar americano/dmtu. Para os anos de 2008 (dezembro) até o presente, à vista, finos (de qualquer origem), 62% Fe, c.f.r. China; durante 2006 a 2008 (novembro), à vista, 63,5% Fe.. A unidade dmtu representa a unidade de tonelada métrica seca, ou seja, 1% Fe-unidade. (World Bank, 2025)

⁶ Entre os anos de 2016 e 2022 (gestão de Michel Temer e Bolsonaro), o projeto sofreu resistências na sua implementação, em função do desalinhamento dessas gestões com os interesses públicos em obras de infraestrutura e o afinamento com as políticas neoliberais. As divergências ideológicas com a gestão do governo baiano também foram um elemento que prejudicou o prosseguimento do projeto.



RECALCULANDO A ROTA NA (DES)FRAGMENTAÇÃO GLOBAL PRODUTIVA

26 a 29 de novembro de 2025

Do ponto de vista das atividades portuárias, as vantagens da instalação de sua infraestrutura vão além do fator logístico, pois se caracteriza por ser um vetor de desenvolvimento que pode impulsionar a estrutura produtiva industrial regional e organizar espacialmente a atividade econômica, através da captação de novas empresas para seu entorno (Freitas e Silva, 2024). Isso permite a redução de custos logísticos, proximidade de fornecedores e qualificação na mão de obra local. (Ferrari et. al., 2012 *apud* Freitas e Silva, 2024).

Com isso, a partir da visão de Perroux, é possível enxergar o Projeto Porto Sul como um elemento motriz central impulsionador de novas atividades econômicas correlatas. As atividades voltadas para serviços de logística, tais como distribuição, armazenagem, transporte e embalagem podem ser estimuladas a se desenvolverem tanto no entorno da área portuária quanto ao longo do traçado da ferrovia. Segundo a Fundação Dom Cabral (2024), dentro do estado da Bahia, é possível identificar 18 potenciais aglomerados logísticos que podem se consolidar a partir da realização de investimentos em ferrovias no estado, sendo um deles, a FIOI. Do total dos aglomerados identificados pelo estudo, oito encontram-se localizados no entorno do traçado da FIOI.

Além disso, observando especificamente as atividades portuárias, é possível que uma região se beneficie da construção de um porto através da formação de *clusters* marítimos capazes de atrair serviços de maior valor agregado, como empresas de finanças marítimas, consultoria, serviços de engenharia e pesquisa, desenvolvimento e inovação. Ao mesmo tempo, as possibilidades de adensamento industrial nas áreas vizinhas ao empreendimento podem reduzir seus custos de transporte, permitindo um acesso mais próximo aos insumos importados, bem como de suas exportações (OCDE, 2013).

Considerando especificamente as atividades do terminal de uso privado e do porto público previstos no projeto, é possível, que empresas, ao se organizarem no entorno do porto, estabeleçam *linkages* a montante ou a jusante de suas atividades através dos serviços de transportes, ganhando eficiência na aquisição de seus insumos e nas exportações de seus produtos, sejam eles finais ou intermediários. Nesse sentido, o Projeto Porto Sul, ao mesmo tempo em que irradia sua força motriz, multiplicando os seus efeitos econômicos através do estímulo de novas empresas do setor logístico, projeta seus efeitos também na direção das atividades do setor industrial que, no intuito de reduzir custos, tendem a se localizar nas áreas mais próximas do porto.

Entretanto é importante ressaltar, que a interpretação teórica através de Perroux, ajuda a compreender a relevância do empreendimento, contudo possui suas limitações. Especialmente porque a teoria utilizada não consegue alcançar as contradições que envolvem o investimento já que existem externalidades negativas que podem surgir, como por exemplo a questão ambiental e o impacto em comunidades próximas. Outro fator que deve ser considerado é o ambiente de incerteza pelo fato do Porto Sul ter sido projetado com base no fluxo do minério de ferro e sua respectiva exportação do produto básico sem geração de valor sendo beneficiado em outro país. Esse panorama pode não estimular o desenvolvimento de atividades industriais e geração de valor para a cadeia.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Projeto Porto Sul se revela como um investimento de infraestrutura e logística de magnitude, com o potencial de atuar como uma "empresa motriz" na perspectiva da teoria dos polos de crescimento de François Perroux. Sua concepção, que articula o Porto de Águas Profundas e a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOI), visa o escoamento de commodities e a promoção de um novo ciclo de desenvolvimento econômico no Sul da Bahia. Conforme a



RECALCULANDO A ROTA NA (DES)FRAGMENTAÇÃO GLOBAL PRODUTIVA

26 a 29 de novembro de 2025

teoria de Perroux (1961;1977), essa iniciativa pode fortalecer impulsos econômicos, estimulando atividades a montante e a jusante (*linkages*), com potencial para gerar um núcleo organizado de empresas do setor logístico e atrair adensamento industrial para as áreas vizinhas.

Apesar do seu potencial transformador, o projeto tem enfrentado incertezas econômicas e políticas que comprometem sua concretização, como evidenciado pela paralisação das obras da FIOLE 1 e do Porto Sul. A desvalorização do preço do minério de ferro, principal carga prevista para o modal, e as movimentações de investidores, como o interesse da Vale apenas na aquisição da FIOLE 1, aprofundam a instabilidade do ambiente de investimento. No entanto, a atuação ativa e coordenada dos governos federal e estadual na busca por novos investidores sinaliza a importância e o interesse político em manter a iniciativa, o que se configura como um fator crucial para aumentar as chances de continuidade e de materialização do Porto Sul.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Agência Nacional de Transportes Terrestres. Corredor Leste-Oeste.** In: Novos projetos ferroviários. Brasília: ANTT. Disponível em: <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/ferrovias/novos-projetos-ferroviarios/Corredor%20Leste-Oeste>. Acesso em: 21 out. 2025.

COWEN, Deborah. **The Deadly Life of Logistics: Mapping Violence in Global Trade.** University of Minnesota Press, 2014

Ferrari, C., Merk, O., Botasso, A., Conti, M. e Tei, A. (2012). **Ports and Regional Development: A European Perspective.** OECD Regional Development Working Papers. Vol.7: 1-30.

FREITAS, Alexandre Jeronimo; SILVA, Dayene Victória Rodrigues **da. Portos e desenvolvimento regional: importância do porto de Itaguaí para o Estado do Rio de Janeiro.** Revista Estado y Políticas Públicas, Buenos Aires, n. 22, p. 29-43, maio-set. 2024.

FUNDAÇÃO DOM CABRAL. **Estudos Complementares ao Plano Estratégico Ferroviário da Bahia.** [S. l.]: FDC, 2024.

Merk, O. (2013). **The Competitiveness of Global Port-Cities: Synthesis Report.** OECD Regional Development Working Papers. Vol. 13: 1-180.

OLIVEIRA, Henrique Campos de; SANCHEZ FILHO, Alvino Oliveira de. A formação da agenda do governo da Bahia (2007-2010): dialogando com o Multiple Streams Framework (MSF) na análise do projeto Porto Sul. In: SANCHEZ FILHO, Alvino Oliveira; SANTOS, Íris Gomes dos (Orgs.). **Políticas públicas setoriais em unidades subnacionais.** Salvador: Edufba, 2021.

PERROUX, François. **A empresa motora em uma região e a região motora.** Revista Brasileira de Ciências Sociais, v. 1, n. 1, Belo Horizonte, 1961. p. 121-178.

_____. **O conceito de polo de crescimento:** In: SCHWARTZMAN, Jacques (Org.). Economia regional: textos escolhidos. Belo Horizonte: CEDEPLAR, 1977.

SANTOS, Davidson de Magalhães et al. **Complexo Intermodal do Porto Sul (CIPS): impasses e desafios do desenvolvimento regional na Bahia.** Bahia Análise & Dados, Salvador, v. 35, n. 1, p. 141-170, jan.-jun. 2025.

WORLD BANK. **Commodity markets.** [S. l.]: World Bank. Disponível em: <https://www.worldbank.org/en/research/commodity-markets>. Acesso em: 21 out. 2025.