

## **A EVOLUÇÃO DO COMÉRCIO EXTERIOR BAIANO E POSSÍVEIS COMPATIBILIDADES COM AS REALIDADES NORDESTINA E BAIANA**

### *THE EVOLUTION OF BAHIA'S FOREIGN TRADE AND POSSIBLE COMPATIBILITIES WITH THE NORTHEASTERN AND BRAZILIAN REALITIES*

**TICIANA GRECCO ZANON MOURA<sup>1</sup>**

Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC)

E-mail: ticianaz@hotmail.com

**LORENNALVES LEITE BARBOSA<sup>2</sup>**

Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC)

E-mail: lorennaleite9@hotmail.com

#### **Resumo**

Este artigo analisa os principais dados referentes ao comércio exterior baiano, principalmente após a década de 1990. Para isso, foi feita uma pesquisa qualitativa e quantitativa a respeito do desenvolvimento do comércio internacional da Bahia, indicando sua participação e evolução nas correntes de comércio nordestina e brasileira, apontando sua principal pauta exportadora e importadora e destacando as principais iniciativas de desenvolvimento do comércio internacional do estado, como o projeto Porto Sul, a Ferrovia Oeste-Leste e o Centro Internacional de Negócios da Bahia. Tendo em vista a crescente, mas ainda pouco expressiva abertura econômica baiana, verificou-se a necessidade de expandir as iniciativas destacadas acima, como também desconcentrar o número de empresas exportadoras e produtos exportados.

**Palavras-Chave:** Comércio internacional, Corrente de Comércio, Nordeste, Bahia.

#### **Abstract**

*The article analyzes key data relating to Bahia's foreign trade, especially after the 1990s. For this, a qualitative and quantitative study concerning the development of Bahia's international trade was undertaken, indicating its participation and progress in northeastern and Brazilian trade flows, pointing out its main importing and exporting list and highlighting the key initiatives of international trade development of the State, such as the Porto Sul project, the Ferrovia Oeste-Leste and the Centro Internacional de Negócios da Bahia. Even though Bahia's economy in the international market grew, it still isn't very significant compared with its potential. It's necessary to expand the initiatives highlighted above, as well as to decentralize the number of export firms and products.*

**Key words:** Foreign Trade, Current Trade, Northeast, Bahia.

---

<sup>1</sup> Professora do curso de Línguas Estrangeiras Aplicadas às Negociações Internacionais da Universidade Estadual de Santa Cruz.

<sup>2</sup> Graduanda em Línguas Estrangeiras Aplicadas às Negociações Internacionais pela Universidade Estadual de Santa Cruz.

## Introdução

A inserção internacional de determinada economia é considerada um dos elementos mais importantes para analisar o dinamismo da mesma. O intercâmbio comercial implica positivamente o aumento da competitividade e a busca por matérias-primas com menores custos, favorecendo as importações, qualidade dos produtos e serviços e a dinamização de toda a economia.

O Brasil se inseriu mais intensamente no mercado mundial a partir da década de 1990, com a abertura da economia, a adoção do plano real e a reestruturação produtiva. Constatase, no entanto, que nem todas as macrorregiões brasileiras obtiveram o mesmo desempenho de abertura, como é o caso do Nordeste. Esta última se mostrou mais fechada durante pelo menos quatro décadas em relação às demais regiões do país, mas apresenta desde os anos 2000 uma favorável mudança no seu comportamento quanto à participação no comércio internacional, sobretudo pelo desempenho baiano, principal estado exportador da região.

O estado da Bahia vem se destacando pela ativa e crescente participação nas correntes de comércio, apresentando números bastante favoráveis e promissores, além de contar com iniciativas benéficas ao desenvolvimento do seu comércio internacional, como a implantação do Centro Internacional de Negócios, em 2005, e o projeto de construção do Porto Sul, em Ilhéus.

Em virtude desses fatos, este trabalho pretende analisar os dados da Bahia como um estado cada vez mais ativo nas correntes de comércio internacional, destacando suas atividades exportadoras e importadoras, evolução no comércio exterior brasileiro e contribuição para o desenvolvimento econômico da região Nordeste.

Este artigo está dividido da seguinte maneira. Inicialmente, se faz um breve resgate histórico da economia brasileira antes da liberalização econômica de 1990, analisando as consequências da abertura da economia até o panorama atual do comércio exterior brasileiro. A segunda parte aborda aspectos relacionados ao desempenho da macrorregião Nordeste, apontando suas características e dados referentes ao desempenho no setor externo. Na terceira parte, o objeto em análise é o comércio exterior da Bahia, apontando características atuais e sua evolução principalmente entre os anos 2001 e 2012. A quarta e

última parte está reservada às considerações finais.

## O Brasil no comércio internacional

A inserção das economias no comércio exterior é um dos principais motivos relacionados ao desenvolvimento econômico. Observa-se, no entanto, que o Brasil ainda habita um patamar negativo no que concerne a sua política de exportação, não somente pelo modo como historicamente a abertura comercial brasileira ocorreu, como também pelas assimetrias nas economias das suas macrorregiões. Galvão (2007) coloca que:

[...] os países com uma crescente inserção de suas economias nas correntes do comércio internacional (tanto no que diz respeito a exportações quanto a importações) são aqueles que mais cresceram nas últimas três décadas e que deverão continuar crescendo a taxas mais elevadas nas próximas décadas do novo milênio (GALVÃO, 2007: 8).

Nesta perspectiva, faz-se necessário salientar que o Brasil intensificou sua inserção no comércio mundial, passando a ser considerado um *player* global a partir da abertura da economia, a adoção do plano real e da reestruturação produtiva ocorrida na década de 1990.

Anterior a isto, entre as décadas de 1950 e 1960 o país foi favorecido pela ascendência das multinacionais, as quais introduziram no Brasil grande quantidade de moeda estrangeira, além de favorecerem as trocas comerciais, nas quais o Brasil, em geral, fornecia produtos primários e em permuta recebia manufaturados, o que ocasionou o aumento da concorrência aos produtos brasileiros e fez intensificar as pressões para o fortalecimento do seu parque industrial. Para Coutinho (1996), diante dessa nova conjuntura e devido à insuficiência de recursos do setor privado, o governo passou a assumir investimentos por meio da estatização de empresas em favor da industrialização. A fase entre as décadas de 1960 e 1970, conhecida como Milagre Econômico, foi a época de maior crescimento da economia brasileira, apresentando o valor extraordinário de crescimento de 10% ao ano, apesar da alta concentração de renda e pobreza.

O crescimento do crédito internacional foi também um fator relevante nessa época. Ele estava atrelado principalmente aos petrodólares – divisas originárias da exportação de petróleo - e estes fomentaram a modernização da infraestrutura e das indústrias de base brasileiras. Além disso, a economia brasileira se baseava em: substituição de importações, indexação (ajuste imediato dos preços de acordo com a inflação) e aquisição de

empréstimos a fim de remediar as insuficiências internas (COUTINHO, 1996).

Com as crises do petróleo em 1973 e 1979, a espetacular fase da economia brasileira foi enfraquecendo, o país apresentou estagnação econômica muito grande, que refletiu diretamente sobre a década seguinte, período conhecido por Década Perdida (1980). Com a crise, o Brasil e outros países latinos, além de perderem suas fontes de financiamento, tiveram que desembolsar enormes quantias de dinheiro a fim de quitar dívidas com seus credores. Dessa forma, foi necessário ao Brasil recorrer ao Fundo Monetário Internacional (FMI), e em 1983 ficou acordado que o país não mais receberia capital estrangeiro se não fosse proveniente de órgãos públicos internacionais ou órgãos vinculados ao reescalonamento de dívidas.

As empresas estatais responsáveis por mais da metade do PIB brasileiro no período do milagre econômico tinham se tornadas dispendiosas e defasadas, competindo à iniciativa privada a renovação deste setor. Como fator agravante, a inflação estava descontrolada por conta da indexação de preços e não havia financiamento para renovação da infraestrutura devido às crises do setor petrolífero.

Em 1985 houve o fim da ditadura militar e em 1987, o então representante do Ministério da Fazenda, Dilson Funaro, anunciou a interrupção do pagamento de dívidas externas. Esse anúncio foi responsável pelo enfraquecimento da relação do Brasil com a sociedade comercial internacional e do fechamento da economia brasileira. Para Suzuki (1996), isso certamente foi um fator preponderante para o atraso econômico anunciado a partir de então, visto que o país não possuía fortes concorrentes e não estava aberto para captar os desenvolvimentos tecnológicos produzidos no exterior. A partir da década de 1990, o Brasil tomou posturas ousadas quanto ao seu comportamento no cenário internacional, liberalizando sua economia rapidamente (SUZUKI, 1996).

### **Liberalização da economia brasileira**

A questão das disponibilidades das divisas sempre foi um aspecto que colocou em xeque a credibilidade do Brasil no âmbito internacional em função da história econômica brasileira marcada por sucessivas crises e descontrole inflacionário. Para Galvão (2007), a inserção dos países no comércio internacional é chave do progresso e desenvolvimento, pois, para ele, a liberalização da economia é a forma mais promissora e eficaz de se obter divisas, *RICRI Vol. 1, No. 2, pp. 33-54*

integrar países, movimentar a economia, impulsionar o desenvolvimento da tecnologia, aumentar a competitividade, aproveitar de maneira eficaz as vantagens comparativas, dentre outros inúmeros benefícios. Além disso, as empresas inseridas no mercado mundial buscam formas de atrair compradores e isto faz com que os padrões de qualidade e os preços se tornem mais competitivos, por exemplo. Entretanto, o Brasil só começou a atuar mais fortemente no comércio internacional a partir da liberalização econômica, em 1990, com a adoção do plano real e aplicação de uma série de mudanças estruturais na esfera econômica, como valorização cambial e diminuição das alíquotas de importação. Segundo Couto (1997), dentre as ações do então presidente Fernando Collor de Melo estão: abertura da economia brasileira com políticas públicas voltadas para internacionalização de empresas, liberalização da economia e privatização, conforme abaixo:

Collor iniciou de forma efetiva as reformas econômicas orientadas para o mercado, dando partida ao processo de liberalização comercial e aprofundando substancialmente as privatizações iniciadas no governo Sarney. (COUTO, 1997: 46).

Nesse período, o Brasil atravessava uma fase de mudanças drásticas na economia e, para inserir-se efetivamente na economia mundial, foi necessária uma mudança intensa na política de importações. Em busca de maior competitividade do mercado brasileiro, foram revogadas diversas barreiras não tarifárias. Além disso, para uma melhor promoção do Brasil no mercado externo, alguns órgãos foram substituídos, como o Conselho de Exportação (CONCEX) e o Comitê de Política Aduaneira (CPA), por três novos departamentos na Secretaria Nacional de Economia: Departamento de Comércio Exterior (Decex), Departamento de Abastecimento e Preços (DIAP) e Departamento de Indústria e Comércio (DIC) (AZEVEDO E PORTUGAL, 1997). A nova medida tarifária obedecia aos seguintes critérios:

- (i) tarifa zero: produtos com vantagens comparativas naturais (principalmente produtos primários e semimanufaturados de exportação tradicional), com proteção natural (devido aos elevados custos de transporte), sem produção doméstica e commodities de baixo valor agregado;
- (ii) tarifa de 5%: produtos que já apresentavam alíquota de importação de 5%;
- (iii) tarifas entre 10 e 15%: bens que utilizavam como principais insumos produtos com alíquota zero;
- (iv) tarifa de 20%: manufaturados em geral;
- (v) tarifa de 30%: química fina, trigo descascado, carne, biscoitos, massas alimentícias, aparelhos de TV, videocassetes e equipamentos de som;

(vi) tarifa de 35%: automóveis, caminhões e motocicletas;

(vii) tarifa de 40%: produtos de informática (AZEVEDO E PORTUGAL, 1997: 4 e 5).

Como os produtos importados estavam extremamente baratos, estes competiam diretamente com os produtos do mercado doméstico. Além disso, os empresários importavam insumos para possuir competitividade no mercado externo. Em 1993, quando Fernando Henrique Cardoso se tornou ministro da Fazenda, ele instituiu um novo plano econômico na tentativa de estabilizar a economia brasileira, o plano real. O plano real inicialmente seria promovido em três etapas sequenciais: 1º) fazer o ajuste fiscal de emergência; 2º) converter preços e salários em uma unidade de conta estabilizada, denominada URV (Unidade Real de Valor) a fim de extinguir o descontrole inflacionário e 3º) se consolidaria uma reforma monetária, na qual a URV se tornaria uma nova moeda, o Real (FRIZON FILHO, 2010). A liberalização da economia provocada pela instituição do plano favoreceu amplamente as importações, sobretudo de bens de consumo duráveis, produtos da linha branca, pequenos eletrodomésticos, áudio e vídeo e bens não duráveis; insumos para o fortalecimento da indústria e também bens de capital (COUTINHO, 1996).

A balança comercial brasileira, que por 14 anos assinalou *superávit*, a partir de 1995 começou a registrar *déficit*. De acordo com a tabela I, entre 1990 e 1999, as exportações subiram de pouco mais de US\$31 bilhões para US\$ 48 bilhões, enquanto as importações cresceram de aproximadamente US\$21 bilhões para pouco mais US\$ 49 bilhões, isto é, um crescimento superior a 130% (MDIC, 2013).

**Tabela I. Balança Comercial Brasileira– Jan./Dez. de 1990- 1999 (US\$ FOB)**

ANO	EXPORTAÇÃO	IMPORTAÇÃO	SALDO
1990	31.413.756.040	20.661.362.039	10.752.394.001
1991	31.620.439.443	21.040.470.792	10.579.968.651
1992	35.792.985.844	20.554.091.051	15.238.894.793
1993	38.554.769.047	25.256.000.927	13.298.768.120
1994	43.545.148.862	33.078.690.132	10.466.458.730
1995	46.506.282.414	49.971.896.207	-3.465.613.793
1996	47.746.728.158	53.345.767.156	-5.599.038.998
1997	52.982.725.829	59.747.227.088	-6.764.501.259
1998	51.139.861.545	57.763.475.974	-6.623.614.429
1999	48.012.789.947	49.301.557.692	-1.288.767.745

Fonte: Baseado em dados do MDIC (2013).

Para Lanzana (2001), dentre os motivos responsáveis pelo déficit da balança comercial estão: intensa diminuição do preço das commodities exportadas pelo Brasil; recessão sofrida pela Ásia nos últimos quatro meses de 1997; recessão na Argentina causada parcialmente pela desvalorização cambial brasileira; a insatisfação dos importadores quanto ao preço em dólares, que gerou deterioração nas relações de troca; aumento da importação no processo produtivo decorrente das mudanças estruturais ocorridas na esfera econômica brasileira, objetivando a criação de um parque industrial mais competitivo.

Com a flexibilização do câmbio adotada em 1999, o real sofreu grande desvalorização cambial e apresentou grande volatilidade: no período de pagamento das obrigações da dívida externa brasileira, o câmbio se elevava – em função da demanda do governo, e quando as obrigações eram menores, o câmbio diminuía. Como efeito, a balança comercial fechou deficitária, com uma queda nas exportações e também nas importações.

Em relação ao desempenho do Brasil em nível mundial, tem-se que no intervalo de 1995 até 1999, o crescimento das importações e exportações brasileiras revelou-se negativo. Em 1995 o Brasil representava cerca de 0,9% do total mundial em exportações e em 1999 regrediu para 0,84%. Com as importações não foi diferente: em 1995, as importações brasileiras eram representadas mundialmente por 1% e em 1999 retrocedeu para 0,9% (OMC, 2013).

Um apanhado geral acerca dos fluxos de importação e exportação após a liberalização de 1990 revela uma “inegável fragilização da posição comercial brasileira em face da globalização” (COUTINHO, 1996: 231). Aliados aos fatores conjunturais que orientaram o posicionamento do país quando de sua inserção no comércio internacional, tem-se os condicionantes de ordem estrutural, tais quais: pouca competitividade da indústria nacional em termos de produtos de alto valor agregado e conteúdo tecnológico, com destaque apenas para as *commodities* de baixo valor agregado, intensivas em matérias-primas de base agrícola, recursos naturais e energia; número insuficiente de corporações adequadamente qualificadas para atuar no *front* do mercado global; e a incapacidade doméstica em financiamentos de longo prazo, o que induz a empréstimos e endividamentos.

Apesar do histórico nada favorável no final dos anos 90, o início do século XXI foi marcado por grande desenvolvimento nas correntes de comércio (soma das exportações e

importações) brasileiras. Isto pode ser compreendido como resultado de uma série de fatores como diminuição das taxas de inflação e aumento significativo da produtividade.

Em 2001, com a adoção do câmbio livre, a balança comercial voltou a ser superavitária (em torno de US\$ 2,7 milhões), de acordo com MDIC (2013), e apresentou índices excelentes a partir de 2003, por três fatores destacados por Gonçalves (2005): baixa nas importações devido à fraca atuação da economia doméstica; crescimento excepcional da demanda mundial; e, aumento dos preços das commodities.

Em 2006, o país experimentou uma crescente aceleração da economia, que resultou em recorde do saldo da balança comercial, US\$ 46,5 bilhões (MDIC, 2013). Essa melhora do desempenho da economia brasileira se deu principalmente pela manutenção e estabilidade dos preços, conduzindo à redução das incertezas para os agentes da economia e ao aumento do consumo interno, gerando como consequência, o aumento do volume de importações de bens e serviços, que neste ano superou em volume as exportações, entretanto apresentou superávit, em função dos preços dos produtos brasileiros (BC, 2006).

Em 2008, é possível salientar que mesmo durante a crise sistêmica em decorrência da bolha imobiliária americana, ocorrida no mesmo ano, o saldo da balança comercial brasileira se manteve positivo, apesar da queda em relação aos quatro anos anteriores. No que se refere às importações, foi registrado um aumento entre os anos 2001 e 2010 de 225% (de US\$ 56 milhões para US\$ 182 milhões) (MDIC, 2013).

Esses números revelaram, portanto, que o país conseguiu se inserir de forma positiva no comércio internacional, após anos de fechamento da economia. É válido destacar que “a média brasileira de crescimento das vendas externas esteve acima da média mundial no período 2003-2005, ou seja, as exportações do país ficaram 1,6 maiores que as mundiais” (MELO, 2007: 586).

No decorrer de 2008, a manutenção do crescimento interno só foi possível graças às políticas internas voltadas para o enfraquecimento de choques externos. Medidas denominadas “anticíclicas” tomadas pelo governo federal e o Banco Central, como empréstimo em moedas estrangeira, objetivando estimular exportações e liquidez de mercado, flexibilização de políticas monetárias, incentivos fiscais e aplicação na

*RICRI Vol. 1, No. 2, pp. 33-54*

infraestrutura, foram responsáveis por diminuir o impacto da crise (BC, 2013).

Essas ações instituídas no âmbito econômico brasileiro foram responsáveis para consolidar o Brasil como *global trader* em 2010 e 2011. Ao longo dos anos, o grau de abertura (a soma das importações e exportações dividida pelo PIB) do Brasil foi se modificando positivamente: em 1989 era 14,4%; em 1990 passou para 16,7%; e na década de 2000 subiu para 21,7%; e no primeiro trimestre de 2010 alcançou o índice de 22,8% (IBGE, 2010).

Em 2010 foi disponibilizado um *ranking* dos principais importadores do mundo neste mesmo ano, no qual o Brasil alcançou a vigésima posição, apresentando 1,2% das importações mundiais. Quanto às exportações, o Brasil ocupou o vigésimo segundo lugar, com o percentual de 1,3% do total mundial, o equivalente a US\$ 202 bilhões (MDIC, 2013).

Segundo o MDIC (2013), em 2010 as importações brasileiras no PIB tiveram participação de 8,69% e as exportações 9,66%. Além disso, de 2010 para o primeiro semestre de 2011, as exportações e importações tiveram aumento de 32,7% e 29,6%, respectivamente, seguindo a tendência do crescimento, salientando que nesse período foi registrado recorde da corrente de comércio do Brasil.

Na linha de fortalecimento do Brasil como importante *player* no comércio internacional, o governo federal lança em 2011 o plano Brasil Maior, que tem como uma das esferas de atuação, a de comércio exterior, além da tecnológica e industrial (PLANO BRASIL MAIOR, 2013).

### O Nordeste no comércio internacional

A análise do desempenho das macrorregiões brasileiras no comércio exterior, considerando os pontos fortes e fracos no que diz respeito ao desenvolvimento econômico e mercado externo, concede parte da explicação sobre a *performance* brasileira no comércio internacional. Dessa maneira, torna-se imprescindível a análise das regiões que menos desenvolveram o seu potencial de atuação no comércio internacional, sobretudo o Nordeste.

A região nordestina, segundo dados do censo do IBGE de 2010, possui 53 milhões de

habitantes, correspondendo a 28% da população brasileira. Embora seja uma grande região no país, os índices socioeconômicos nordestinos são bem aquém do seu potencial: 18% da população brasileira em extrema pobreza estão concentrados nesse território; apresenta o maior índice de concentração de renda do país; o IDH corresponde a apenas 0,749 – o menor do Brasil; e possui uma alta taxa de analfabetismo, com uma média de apenas seis anos de estudo para jovens (IBGE, 2010).

Ao levar em consideração as atividades de exportação como alternativa para o desenvolvimento econômico nacional, Melo e Fontenele (2009: p. 51) afirmam que “pela observação do grau de abertura ao comércio exterior dos estados nordestinos confirma-se que a região é bem menos aberta que o país como um todo”. Para Galvão (2007):

[...] a experiência internacional demonstra que o desempenho econômico de um país está fortemente relacionado com o desempenho do seu setor externo. Isto permite inferir que, quando um país não é capaz de gerar receitas cambiais suficientes para financiar as suas necessidades de importações, esse país se defronta com uma severa restrição para crescer, ficando impedido de utilizar plenamente os seus recursos produtivos domésticos, por mais abundantes que estes sejam. (GALVÃO, 2007: 8).

As relações comerciais nordestinas são bem singulares em relação às outras macrorregiões do país, pois se a economia brasileira fechou-se com a implementação da industrialização por substituição de importações, a economia nordestina fechou-se com muito mais rapidez (GALVÃO, 2007). O autor entende ainda que a região sempre apresentou *superávits* no comércio internacional e *déficits* no comércio inter-regional. Esses últimos sempre eram maiores que os primeiros e fez com que o Nordeste dependesse da transferência líquida de capital do governo federal. Não obstante, a partir de 1990, com as alterações no cenário nacional, essa realidade no Nordeste foi modificada, já que, em resposta aos *déficits* da balança comercial gerados por uma tendência natural na época, estancou-se a fonte de financiamento governamental, causando assim um constrangimento ao crescimento externo da região.

Segundo Galvão (2007), o Nordeste apresentou o pior desempenho no quesito comércio exterior em 45 anos de sua análise, com baixíssima expressividade e pouca alteração ao longo dos anos. No período de 1960-64, a taxa anual de crescimento das exportações foi negativa, -0,29%, de 1970 a 74 dá um salto (26,34%), mas volta a patamares entre 2 e 4% posteriormente. Uma mudança ocorre entre 2000 e 2004, quando a exportação cresce

18,87% a.a. Comparativamente, o comportamento do Nordeste se assemelha ao brasileiro, com exceção dos anos de 1975 a 1999, quando a média do Brasil era 7,5% a.a. e a nordestina 3,7% a.a.

Corroborando com essa análise e possuindo o dado de que a região Nordeste concentra 30% da população brasileira, sua representatividade nas importações também foi pouco significativa (GALVÃO, 2007), pois sua taxa de contribuição ao total importado pelo Brasil se aproximou de apenas 9% entre 1960 e 2004.

Entre os anos de 2003 e 2008, o Nordeste obteve um desempenho mais expressivo nas exportações e importações, sendo que entre 2003 e 2005 ambas obtiveram um crescimento em torno de 30% a.a. Entre 2006 e 2007, as exportações foram maiores que as importações. Com a crise econômica iniciada em 2008, a balança comercial voltou a ser negativa, conforme tabela II abaixo (MELO, 2007).

**Tabela II. Balança comercial do Nordeste, 2000-2008 (US\$1000).**

ANOS	EXPORTAÇÕES		IMPORTAÇÕES		SALDO	
	Valor (A)	Var (%)	Valor (B)	Var (%)	(A)	– (B)
2000	4.024.694	19,95	4.776.651	35,41	-751.957	
2001	4.184.171	3,96	5.116.531	17,12	-932.360	
2002	4.651.697	11,17	4.657.44	-8,97	-5.745	
2003	6.107.494	31,30	4.308.221	-7,50	1.799.273	
2004	8.036.413	31,58	5.503.692	27,15	- 2.532.720	
2005	10.554.317	31,33	6.267.604	13,71	4.286.713	
2006	11.620.770	10,10	8.899.240	41,07	2.721.530	
2007	13.086.247	12,53	11.794.982	33,21	1.291.262	
2008	15.451.507	18,07	15.723.976	33,52	-272.471	

Fonte: Melo e Fontenele (2009: 809).

Segundo dados divulgados pelo MDIC (2013), nas taxas registradas para o setor de exportações em 2008, o Brasil alcançou US\$ 198 bilhões e o Nordeste, conforme acima demonstra, chegou a US\$ 15 bilhões. Para o ano de 2009 as exportações nordestinas foram registradas em R\$ 11,6 bilhões, totalizando 7,6% dos valores registrados para o Brasil. Em 2010 os embarques da região Nordeste (US\$ 15,236 bilhões) corresponderam a 7,18% do total exportado pelo país. Essas taxas permanecem pouco variáveis em 2011 e 2012, conforme se observa na tabela III.

**Tabela III. Exportações Brasileiras por Regiões de 2011 e 2012 (valores em US\$1000 FOB)**

Regiões	2011	2012	Var.(%)	Part.em 2012 (%)
<b>Sudeste</b>	145,906,205	133,700,744	-8.37	55.12
<b>Sul</b>	45,872,377	44,015,958	-4.05	18.14
<b>Centro-oeste</b>	20,805,213	25,442,772	22.29	10.49
<b>Nordeste</b>	18,830,331	18,773,218	-0.30	7.74
<b>Norte</b>	20,861,453	17,692,851	-15.19	7.29
<b>Não declarada</b>	3,763,996	2,954,234	-21.51	1.22
<b>Total</b>	256,041,586	242,581,788	-5.26	100.00

Fonte: MDIC (2013)

Quanto ao coeficiente de abertura (coeficiente de importação ou razão fluxo total de comércio/PIB) da região Nordeste, este equivalia a 50% do registrado pelo país nos anos 1990, e não apresentou variação no período. Essa realidade permanece quase a mesma no decorrer dos anos 2000, quando o grau de abertura nordestino não sofreu grandes alterações e se manteve por volta de 60% em relação ao Brasil na mesma fase. Em 2006, a situação muda um pouco e o índice chegou a representar 74% do valor brasileiro, como é possível visualizar na tabela IV (MELO E FONTENELE, 2009).

**Tabela IV. Evolução do Coeficiente de Importação (m) e Grau de Abertura (GA) do Brasil e do Nordeste, 2000-2006**

Anos	2000		2006	
	M	GA	M	GA
BRASIL	0,0848	0,1843	0,0786	0,2135
NORDESTE	0,0574	0,1120	0,0643	0,1584

Fonte: Baseado em dados de Melo e Fontenele (2009: 810).

A atual participação do Nordeste, embora ainda tímida, nos fluxos comerciais internacionais propiciou um conjunto de mudanças internas e externas. No entanto, seu mau desempenho ou seu desempenho aquém do que poderia é um assunto bastante analisado, porém, devido à complexidade das possíveis causas, as origens ainda são pouco conclusivas (ALVES FILHO, 1997).

Os determinantes relacionados à participação do Nordeste nos fluxos comerciais são diversos. As polêmicas ligadas às limitações naturais (11,5% de todo semiárido brasileiro se concentra na macrorregião) já são contestáveis, dado que atividades como fruticultura, *RICRI Vol. 1, No. 2, pp. 33-54*

caprinocultura, e ecoturismo, por exemplo, são desenvolvidas na região. Entretanto, aspectos de infraestrutura como defasagem no setor logístico, impossibilita um produtivo fluxo com o restante do país. Apesar do aumento dos investimentos públicos e privados com o objetivo de desenvolver esse setor, apenas 11% das rodovias nordestinas são pavimentadas (REVISTA CONJUNTURA ECONÔMICA, 2011).

Analisando a conjuntura da economia nordestina, é notório o grande peso que as políticas protecionistas exercem sobre o atraso no desenvolvimento dos países em ascensão. As nações mais abastadas, por meio de um liberalismo não puro, utilizam as práticas protecionistas, conseguem impedir maiores desenvolvimentos econômicos de países que têm grande capacidade agrícola e mão de obra barata, como claras vantagens comparativas, corroborado por Prebisch (1959 *apud* Galvão, 2007):

[...] as políticas passadas de introversão do crescimento de muitas nações subdesenvolvidas e, particularmente, as da América Latina, como o resultado das dificuldades com que esses países se defrontavam ao exportar tanto seus bens agrícolas quanto seus produtos industrializados, mesmo que estes últimos seguissem estritamente as linhas reconhecidamente consistentes com as suas vantagens comparativas. (PREBISCH, 1959 *apud* GALVÃO, 2007: 10).

Além dos fatores acima citados, a política de substituição de importações também contribuiu para a baixa expressividade nordestina nas correntes de comércio. Essa política foi responsável por modelar os parâmetros industriais, que se voltou para o mercado interno, excluindo ou limitando a possibilidade de alcançar os mercados externos.

Outro fator que pode ser considerado responsável pelo atraso experimentado pela macrorregião Nordeste é a “Guerra Fiscal”, atraente principalmente para empresas dos ramos têxtil, automobilísticos e de calçados, na qual o governo oferece às indústrias ou empresas, isenções fiscais durante determinado período, aliado a isso, os empresários encontram também mão de obra abundante e barata. Com o fim dos benefícios, as empresas podem se transferir para outro local (CHACON, 2006).

Para Galvão (2007), a tarefa de se promover uma maior e melhor inserção competitiva da economia da região é complexa e envolve um amplo espectro de medidas e políticas de curto, médio e longo prazo, com cortes setoriais, espaciais e por tipo de empresas.

Estes não são os únicos problemas que envolvem a economia nordestina, entretanto é necessária uma análise profunda nas diversas esferas que fazem parte do conjunto

estrutural a fim de buscar uma alternativa eficiente e passível de aplicação.

### A Bahia no comércio Internacional

A expansão do comércio internacional criou uma dependência ascendente em todas as economias quanto à importação de produtos e artigos em geral. Essa sujeição a produtos advindos do exterior tem estimulado essas economias a ampliarem suas rendas em moeda estrangeira a fim de continuarem adquirindo nos mercados externos. Por mais que haja disponibilidade por parte de outras nações de investimentos e empréstimos, a exportação ainda é a fonte mais rentável na geração de divisas a fim de financiar importações de outros elementos da demanda agregada doméstica, como o consumo, investimentos e despesas governamentais. Sendo assim, a abertura comercial e as oportunidades de inserção no comércio exterior devem ser estimuladas e efetivadas, sobretudo pela iniciativa pública (GALVÃO, 2007).

Em 1950, a pauta exportadora da Bahia concentrava-se em produtos agropecuários, principalmente o cacau. A falta de questionamentos sobre a diversificação dos segmentos exportadores unido à aquisição de produtos, sobretudo do sul e sudeste do Brasil, gerou acomodação quanto à inserção da Bahia no mercado externo (AGUIAR, 1977 *apud* PINHEIRO E DIAS, 2007).

Essa situação modificou-se um pouco a partir da instalação da Refinaria Landulfo Alves, o que fez com que o estado revertesse sua política de industrialização e a pauta produtiva do estado, aliada com a política de substituição de importações do governo federal, que aumentou consideravelmente os parques produtivos regionais e com a Bahia não foi diferente. Houve assim a instalação do Centro Industrial de Aratu (CIA) e do Complexo Petroquímico de Camaçari (COPEC) (PINHEIRO E DIAS, 2007). Inicialmente, a instalação desses dois polos era para suprir os insumos da indústria doméstica, mas o esfriamento do mercado em meados da década de 80 fez com que a pauta produtiva da Bahia se direcionasse para o mercado externo (SILVA *et al.*, 2012). O período seguinte, década de 1990, faz voltar o retrocesso do mercado internacional para a Bahia, devido à política de redução tarifária e de subsídios.

A fim de mudar tal cenário, inaugura-se uma nova era com o objetivo principal de diversificar e desconcentrar a matriz produtiva do estado (SILVA *et al.*, 2012). A *RICRI Vol. 1, No. 2, pp. 33-54*

instalação da Ford na Bahia em 2001 é parte desses anseios, pois levou uma mudança na matriz produtiva do estado, com um aumento da fabricação de produtos finais e isso favorece em grande medida o comércio exterior baiano a partir do momento em que as exportações tinham decaído no final da década de 1990 por conta do problema da vassoura de bruxa na lavoura de cacau. De acordo com a FIEB (2012: 3), a alteração da postura exportadora na região pode ser explicada “pela entrada em operação de grandes projetos com viés exportador, como a planta da Ford que adicionou mais de US\$ 870 milhões em receitas de exportações em 2005 (partindo do zero em 2001)”. A previsão de instalação da fábrica da Jac Motors em 2014 é outro momento de bastante expectativa para a região (SILVA *et al.*, 2012), sem deixar de citar a presença de empresas que já estão atuando na região há algum tempo, como: Veracel, Petrobrás, Suzano Papel e celulose, Caraíba Metais, entre outras.

No período de 2001 a 2010 o comércio exterior baiano deu um salto no que corresponde à participação no mercado externo, apresentando números bastante favoráveis, considerando principalmente o valor exportado, que obteve aumento de 16% ao ano. As importações, por sua vez, aumentaram de forma mais contida, mas elevada: 11% no período analisado. A corrente de comércio baiana em 2001 era representada por apenas 4,4 bilhões de dólares e em 2012 saltou para US\$19 bilhões, conforme tabela V.

---

**Tabela V. Balança Comercial Bahia 2011-2012 (Valores em US\$ 1000 FOB)**

<b>Discriminação</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>Var. %</b>
<b>Exportações</b>	11.016.299	11.267.769	2,28
<b>Importações</b>	7.745.146	7.761.318	0,21
<b>Saldo</b>	3.271.153	3.506.452	7,19
<b>Corrente de comércio</b>	18.761.445	19.029.087	1,43

Fonte: MDIC (2013) *apud* SEI – Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (2013).

---

Quando se analisa a participação da Bahia nas importações e exportações do Brasil, observa-se um melhor desempenho entre os anos 2001 e 2005 (exportação em torno de 5% e importação por volta de 4,5%), e a diminuição da participação da Bahia a partir de 2006 no que se refere à exportação (em torno de 4,8%), que pode ser explicado pela elevação do preço de *commodities* básicas exportadas por outros estados, como minério de ferro e a

soja, consequência do constante aumento da demanda chinesa. Além disso, o mercado consumidor baiano se intensificou, transferindo para o mercado interno a produção que poderia ser exportada – resultado da melhor distribuição de renda e do crescimento da economia do estado.

Quanto às importações, verifica-se uma queda acentuada a partir de 2007 (4,5%) e 2008 (3,7%), explicada pelo aumento das importações brasileiras de bens de consumo duráveis e bens de capital estimulados pela apreciação do real, assim como incentivos dos governos de determinados estados à importação (FIEB, 2012).

A participação da Bahia na corrente de comércio nordestina se mostra bastante significativa. O estado foi responsável por 55% das exportações nordestinas em 2010, conferindo o título de maior exportador da região. No critério importação, a Bahia é decadente desde 2004, entretanto, também em 2010, respondeu por 38,2% das importações do Nordeste (FIEB, 2012).

Para o ano de 2011 e 2012 percebe-se que a Bahia retoma o saldo positivo na balança comercial. Em boletim divulgado pela Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI) (2013), mesmo com a diminuição nos preços médios dos produtos exportados, a recessão de mercados e o protecionismo intensificado através de medidas de restrição, todos os efeitos da crise internacional, a Bahia aumentou em 2,3% suas exportações em 2012, alcançando um montante de US\$ 11,27 bilhões, um recorde para o estado. A Bahia consolida assim uma participação de 60% (Tabela VI) nas exportações do Nordeste, sem dúvida uma liderança no comércio da região. Além do bom desempenho nas exportações, a Bahia assinalou recorde também nas importações (US\$ 7,8 bilhões), que representou aumento de 15,8% em relação a 2010.

Pode-se entender que atualmente o estado da Bahia tem se mostrado muito interessado e ativo no que diz respeito à atuação na corrente de comércio nordestina e brasileira. Entretanto, as empresas micros, pequenas e médias exportadoras são encobertas pelo grande volume de exportação das grandes empresas. Segundo a Federação das Indústrias do Estado da Bahia (FIEB) (2012), 60% das exportações baianas no ano de 2010 foram representadas por cinco tipos de produto (petróleo e derivados, químicos, celulose e papel, automóveis e soja), e 55,4% do total exportado pelo estado foram representados por

apenas seis empresas. Essa centralização denota a ausência de estrutura sólida e suporte estadual dirigidos à internacionalização das empresas e a ascensão de uma cultura exportadora.

---

**Tabela VI. Exportações Brasileiras Nordeste por Estados 2012 (Valores em US\$ 1000 FOB)**

Estados	2011	2012	Var. %	Part. %
<b>Bahia</b>	11.016.299	11.267.769	2,28	60,01
<b>Maranhão</b>	3.047.103	3.024.688	-0,74	16,11
<b>Pernambuco</b>	1.198.969	1.319.976	10,09	7,03
<b>Ceará</b>	1.403.296	1.266.967	-9,71	6,75
<b>Alagoas</b>	1.371.547	1.014.421	-26,04	5,40
<b>Rio Grande do Norte</b>	281.181	261.224	-7,10	1,39
<b>Paraíba</b>	225.191	243.369	8,07	1,30
<b>Piauí</b>	164.346	225.729	37,35	1,20
<b>Sergipe</b>	122.399	149.073	21,79	0,79
<b>Total</b>	18.832.342	18.775.230	-0,30	100,00

Fonte: MDIC (2013) *apud* Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (2013)

---

A SEI (2013) reitera que os ganhos nas exportações baianas, mesmo que tímidos, são fruto de políticas cambiais do Banco Central para elevação do dólar frente ao real, as medidas governamentais visando melhoria da competitividade do setor industrial e dos preços favoráveis dos grãos no mercado internacional. A crise de 2008 acarretou uma queda de 1,57% nas exportações baianas, que chega a alguns casos a 37,8% com os produtos do setor metalúrgico, 17% com o café e 7,8 % com a celulose.

A recessão imposta pela queda de 29% das importações com a Argentina afetou o setor petroquímico e automobilístico no que compete à suas vendas externas. O que assegurou os rendimentos nas saídas do produto baiano pode ser constatado quando a SEI, no Boletim de Comércio Exterior da Bahia (2013), aponta:

O que permaneceu em expansão foram as vendas para a Ásia, que cresceram 4,4%, lideradas pela China, que voltou a se posicionar como principal mercado para as exportações estaduais com US\$ 1,53 bilhão em compras ou 13,6% das vendas externas da Bahia. Mesmo com queda de 5,1%, os EUA vieram na segunda posição, com 12,3 de participação (SEI, 2013: 3).

Em 2004 os Estados Unidos apareciam como principal país de destino para a produção baiana, o que foi reafirmado com o passar dos anos. Para a Ásia, os principais destinos

eram Bangladesh, Coréia do Norte e Laos e Europa através de Malta e Espanha. Nota-se que tais mercados se expandiram em 2012, fato comprovado pela participação da China com 16,20% da participação no mercado de destino baiano e as Antilhas Holandesas com 13,55%, frente ao antes líder dessa categoria, EUA, que atualmente aparece na terceira posição com 11,83% (MDIC, 2013). Uma observação acerca das vendas baianas com os blocos econômicos permite evidenciar que a principal parceira comercial é a União Europeia com 25,33% de participação, seguida pela Ásia com 23,64%, Nafta com 16,17% e só então o MERCOSUL com 11,16%.

Um fato importante para a pauta de exportações baianas pode ser apresentada pela SEI, no Boletim de Comércio Exterior da Bahia (2013), através da divulgação que afirma:

Registra-se, em 2012, o embarque em outubro da plataforma de exploração de petróleo P-59 para a Petrobras-BV na Holanda, pelo Consórcio Rio Paraguaçu, por US\$ 381,8 milhões. O embarque inaugurou uma nova atividade econômica na pauta de exportações da Bahia, a indústria naval, pautada no atendimento ao principal cliente da indústria local, a Petrobras, dando resposta à demanda gerada pela exploração e produção *offshore*, inclusive do pré-sal, através da construção de navios, sondas e plataformas, bem como de equipamentos petrolíferos (SEI, 2013: 7).

Com o desenvolvimento do comércio exterior baiano e os impasses relacionados à saturação dos portos de Salvador e Aratu e problemas operacionais no porto de Ilhéus, algumas medidas estão em fase de implantação pelo governo federal com o objetivo de aproveitar todo o potencial do estado, como a construção da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL), que liga Figueirópolis (sul do Tocantins) a Ilhéus (litoral sul da Bahia), cujo primeiro trecho corresponde à ligação entre Ilhéus e Caetité (centro-oeste da Bahia) e possibilitará o escoamento para o exterior dos minérios através do projeto de construção do Porto Sul, que será o ponto final da FIOL. Segundo o portal do projeto Porto Sul, o porto contará com capacidade operacional para exportação de 75 milhões de toneladas por ano e para as importações, capacidade de 5 milhões de toneladas/ano.

Com o objetivo de ampliar e dar suporte à internacionalização de micro, pequenas e médias empresas baianas, foi inaugurado em 2000 o Centro Internacional de Negócios (CIN) da Bahia, haja visto que as grandes empresas ainda são as que mais exportam. O CIN está vinculado a Rede Nacional dos Centros de Negócios Internacionais (CIN'S), sob a coordenação da Confederação Nacional da Indústria. O programa de Internacionalização

de Pequenas e Médias Empresas (PMEs) busca aumentar a competitividade dessas empresas a nível internacional por meio de acompanhamento individualizado, estratégias e treinamento que tornem os empresários aptos a atuarem no mercado internacional. A ideia central é que micro e pequenas empresas são uma alternativa importante para a promoção social, desenvolvimento tecnológico e crescimento econômico.

Investir em tais instituições permite criar uma alternativa de expansão comercial diferenciada e abrangente, diminuir ou remove a concentração do mercado e permite que a tentativa de modernização e ampliação da estrutura de comércio encontre formas de ocorrer com maior equidade.

### Considerações Finais

O estado da Bahia, anteriormente conhecido pela exportação de produtos agrícolas, mostra-se aquecido com o desenvolvimento de outros setores. A mudança da matriz industrial do estado atraiu a atenção do governo federal, permitiu o desenvolvimento do setor petroquímico e atualmente garante posição de destaque quanto à economia na região Nordeste.

A presença de importantes *players* internacionais no território baiano favoreceu o sucesso do comércio exterior e garantiu o aumento do grau de abertura, bem como a constante e positiva participação nas correntes de comércio brasileiras, ainda que seja abaixo do seu potencial.

Os números do comércio internacional baiano entre os anos 2001 e 2012 se mostraram bastante promissores e garantiram recordes de exportação, em virtude do aumento do preço das *commodities*, e importação, devido à maior aquisição de produtos relacionados à petroquímica, como as naftas.

Em contrapartida, um ponto que pode se considerar negativo quanto ao sucesso das exportações baianas é a concentração dos produtos e das empresas mais exportadoras. Em 2010, apenas seis empresas foram responsáveis por mais da metade do valor das exportações baianas e unicamente cinco produtos representaram 60% da pauta exportada no mesmo ano, levando a concluir que o estado necessita de iniciativas mais sólidas quanto à inserção das pequenas e médias empresas no comércio internacional, a fim de

alavancar e desenvolver o potencial mercado exterior baiano e divulgar mais amplamente os projetos e ações de auxílio aos empreendedores de menor porte.

Algumas ações merecem destaque, mas não surtiu o efeito desejado, como o Centro Internacional de Negócios da Bahia, o CIN- Bahia e o projeto de Internacionalização de micro, pequenas e médias empresas, que oferecem suporte e orientação personalizada aos empresários. Além disso, faz-se necessário a implementação e funcionamento dos projetos de ordem logística, a fim de conectar a Bahia com os outros estados de forma rápida e segura, como o projeto da FIOOL e a construção do Porto Sul.

Com a tomada dessas medidas, o desenvolvimento econômico da Bahia se mostraria mais promissor, aproximando um futuro mais próspero, trazendo benefícios não só para o estado, mas também para as correntes de comércio nordestinas e brasileiras.

Por fim, visualizar os dados mais recentes sobre as exportações brasileiras nos remete a reiterar as assimetrias identificadas no início da abertura comercial do país. O comportamento da balança comercial baiana entre os anos de 1990 e 2012 acompanham a realidade instável observada no contexto nordestino. Comparar ainda a participação nordestina com a da região Sudeste do país, trás à tona a magnitude das diferenças estruturais, sociais e econômicas entre as macrorregiões, o que se torna mais preocupante ao realizar que o Brasil, durante todas as décadas de abertura ao comércio exterior sempre adotou medidas governamentais que negligenciava a infraestrutura de transportes e caracterizava-se por possuir excessiva burocracia e políticas cambiais desestimulantes para as exportações do país como um todo.

### Referências bibliográficas

ALVES FILHO, João. (1997), *Nordeste: estratégias para o sucesso: propostas para o desenvolvimento do Nordeste brasileiro, baseadas em experiências nacionais e internacionais de sucesso*. Rio de Janeiro, Editora Mauad.

AZEVEDO, A.; PORTUGAL, M. (1998), “Abertura Comercial Brasileira e Instabilidade da Demanda de Importações”. *Nova Economia (UFMG)*, vol. 8, no. 1, pp. 37-63.

BANCO CENTRAL DO BRASIL. *Boletim do BC- Relatório Anual*. Disponível em: <http://www.bcb.gov.br/?BOLETIM>. Acesso em 27 de dezembro de 2011.

CHACON, S. (2006), *O recente crescimento econômico do Nordeste e as prioridades para o Desenvolvimento Sustentável*. Disponível em:

*RICRI Vol. 1, No. 2, pp. 33-54*

<http://www.cofecon.org.br/noticias/colunistas/suely-chacon/489-o-recente-crescimento-economico-do-Nordeste-e-as-prioridades-para-o-desenvolvimento-sustentavel>. Acesso em: 12 de Março de 2013.

COUTINHO, L. G. (1996), “A fragilidade do Brasil em face da globalização”. In: *O Brasil e a economia global*, editado por BAUMAN, Renato, Rio de Janeiro, ed. SOBEET.

COUTO, Cláudio Gonçalves. (1997), “A agenda constituinte e a difícil governabilidade”. Lua Nova, No. 39, pp. 33-52.

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DA BAHIA (FIEB) (2012). *Projeto de Internacionalização das Micro, Pequenas e Médias Empresas da Bahia*. Disponível em: <http://www.fieb.org.br/CIN/Pagina/277/Programa-de-Internacionalizacao-de-PMES.aspx>. Acesso em 10 de fevereiro de 2013.

FRIZON FILHO, Ademar. (2010), A Reforma dos Anos 90 e a Reestruturação Produtiva: impacto sobre a indústria brasileira. Monografia apresentada no departamento de Economia da UFRGS, Porto Alegre.

GALVÃO, Olímpio (2007), “45 anos de Comércio Exterior no Nordeste do Brasil: 1960-2004”. Revista Econômica do Nordeste, vol. 38, nº 1, pp. 9-31.

GONÇALVES, R. (2005), *Economia Política Internacional: fundamentos teóricos e as relações internacionais do Brasil*. Rio de Janeiro, Ed. Campus.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE) (2010). *Censo demográfico 2010*. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/imprensa/ppts/00000006960012162011001721999177.pdf>. Acesso em 21 de janeiro de 2013.

LANZANA, A. (2001), *Economia brasileira: fundamentos e atualidade*. São Paulo, Ed. Atlas.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR (MDIC). (2013), *Balança comercial- dados consolidados*. Disponível em: <http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/interna.php?area=5&menu=571>. Acesso em 10 de fevereiro de 2013.

\_\_\_\_\_. (2013), *Plano Brasil Maior*. Disponível em: [http://www.brasilmaior.mdic.gov.br/wp-content/uploads/cartilha\\_brasilmaior.pdf](http://www.brasilmaior.mdic.gov.br/wp-content/uploads/cartilha_brasilmaior.pdf). Acesso em 15 de outubro de 2013.

\_\_\_\_\_. (2011), *Revista BNB Conjuntura Econômica*. N. 29 (abr. - jun. 2011). Fortaleza: Banco do Nordeste do Brasil. Disponível em: [http://www.bnb.gov.br/projwebren/Exec/rcePDF.aspx?cd\\_rce=33](http://www.bnb.gov.br/projwebren/Exec/rcePDF.aspx?cd_rce=33). Acesso em 14 de outubro de 2013.

MELO, M. (2007), “Inserção Internacional da Região Nordeste e a Dinâmica do Comércio Exterior Brasileiro nos Anos Recentes”. Revista Econômica do Nordeste, vol. 38, no. 04.

MELO, M. e FONTENELE, A. (2009), “Comércio Exterior e Dilemas de Política Pública na Economia do Nordeste: um tema persistente na REN”. *Revista Econômica do Nordeste*, vol. 40, no. 4.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO COMÉRCIO (OMC). (2013), *Total merchandise trade*. Disponível em: <http://stat.wto.org/StatisticalProgram/WSDBViewData.aspx?Language=E>. Acesso em 12 de Março de 2013.

PINHEIRO, B. e DIAS, R. (2007), “Inserção baiana no comércio internacional nos anos de 1996-2006, segundo metodologia UNCTAD”. *Conjuntura & Planejamento*, vol. 156, pp. 34-41.

SILVA, D., *et al.* (2012), “Análise Comparativa do perfil do Comércio Exterior do Brasil, do Nordeste e da Bahia: 1991 – 2010”. *Revista Desenharia*, vol. 9, pp. 35-63.

SUPERINTENDENCIA DO ESTADO DA BAHIA – SEI. Boletim Técnico. Disponível em: [http://www.sei.ba.gov.br/index.php?option=com\\_content&view=article&id=132&Itemid=209](http://www.sei.ba.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=132&Itemid=209). Acesso em: 7 de fevereiro 2013

SUZUKI, T. (1996), *Brasil: o despertar de uma grande nação*. São Paulo, Ed. Cobram.