

REDES DE TRANSPORTES E COMÉRCIO INTERNACIONAL: uma abordagem geográfica dos fluxos das exportações e das importações de mercadorias em Montes Claros – MG

Luiz Andrei Gonçalves Pereira

Doutorando em Geografia – Instituto de Geografia - IG/UFU
luizandreigoncalves@yahoo.com.br

William Rodrigues Ferreira

Professor do Instituto de Geografia – IG/UFU
wferreira@ufu.br

Resumo

O objetivo deste trabalho é analisar a inserção do município de Montes Claros nos fluxos de comércio internacional, considerando a configuração espacial das redes de transportes responsáveis pelo escoamento das exportações destinadas ao exterior e também das importações originárias do mercado internacional, no período de 1999 a 2011. O trabalho foi desenvolvido por meio da revisão de literatura, da coleta e da análise de dados de fontes secundárias. No comércio internacional montes-clarense, a infraestrutura portuária concentrou os fluxos de produtos de baixo valor agregado, que foram direcionados e originários principalmente do NAFTA. Enquanto a infraestrutura aeroportuária foi priorizada para o escoamento de produtos de alto valor agregado, exportados e importados basicamente da União Europeia.

Palavras-chave: Redes de transportes. Comércio internacional. Exportações. Importações.

TRANSPORT NETWORKS AND INTERNATIONAL TRADE: A geographical approach flows of exports and imports of goods in Montes Claros – MG

Abstract

The objective of this paper is to analyze the insertion of Montes Claros in international trade flows, considering the spatial configuration of transport networks responsible for the flow of exports abroad and also imports from the international market, in the period from 1999 to 2011. The work was development through literature review, collection and analysis of data from secondary sources. In “montes-clarense” international trade, the port infrastructure concentrated flows of products with low added value, which was directed and originating mainly from NAFTA. While the airport infrastructure was prioritized for disposal of high value-added products exported and imported basically from the European Union.

Keywords: Transport networks. International trade. Exports. Imports.

Recebido em 25/05/2013 / Aprovado para publicação em 24/10/2014.

OBSERVATORIUM: Revista Eletrônica de Geografia, v.6, n.17, p. 104-125, out. 2014.

Introdução

Os países envolvidos nas relações econômicas internacionais necessitam de sistemas de transportes e de comunicações eficazes e eficientes, capazes de promover, de forma mais rápida, confiável e de baixo custo, os fluxos de mercadorias no comércio internacional. O crescimento do comércio internacional está associado ao declínio das tarifas alfandegárias, à redução dos custos de transportes e à dispersão espacial das atividades produtivas. Essa expansão comercial aumenta também a demanda por transportes internacionais, viabilizando os fluxos de mercadorias por causa da expansão do consumo e do aumento da produção.

No contexto da internacionalização econômica, como o município de Montes Claros, localizado no Norte do Estado de Minas Gerais, Brasil, está inserido no comércio internacional, exportando e importando mercadorias? De que forma as redes de transportes promovem as interações espaciais dos fluxos de mercadorias exportadas e importadas entre Montes Claros e os mercados mundiais? O objetivo deste trabalho é analisar a inserção do município de Montes Claros nos fluxos de comércio internacional, considerando a configuração espacial das redes de transportes responsáveis pelo escoamento das exportações destinadas ao exterior e também das importações originárias do mercado internacional, no período de 1999 a 2011.

O estudo concentrou-se na revisão de literatura e na coleta de dados sobre exportações e importações, disponibilizados pela instituição governamental Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – MDIC/ALICEWEB2. As informações extraídas desta fonte nos possibilitaram a confecção de mapas temáticos, utilizando *software* ARCGIS 9.3. Este recurso permitiu a análise espacial dos fluxos de mercadorias realizados pelos modais de transportes internacionais e por terminais alfandegados marítimos, aviários e terrestres. Os fluxos de bens foram destinados e/ou originários dos blocos econômicos regionais (internacionais), agrupados na União Europeia²; Acordo de Livre-Comércio da América do Norte – NAFTA³ –; Cooperação Econômica da Ásia e do Pacífico – APEC⁴ –; Mercado Comum do Sul – MERCOSUL⁵ – e outros países/blocos regionais.

Geografia dos transportes, comércio internacional e redes de transportes

Os estudos dos transportes na ciência geográfica ajudam a compreender as transformações e/ou as interações espaciais dos fluxos de pessoas, de bens, de serviços e de informações no espaço geográfico. A inter-relação espacial das redes de transportes e de comunicações contempla o dinamismo socioeconômico dos fluxos entre os setores de comércio/consumo, de produção e de circulação. O desenvolvimento dos estudos dos transportes na Geografia, segundo Ullman (1954), surgiu quando a Geografia passou a se preocupar com as conexões e as interações espaciais dos meios de transportes e de comunicações, levando à compreensão dos processos e fornecendo uma visão nova e aprofundada nas interpretações dos conjuntos de mercadorias e de passageiros que estão em constante movimento na superfície terrestre. Diante do chamado mundo em movimento, a Geografia dos Transportes foca-se nos estudos dos sistemas de transportes e nos seus impactos socioespaciais, considerando os aspectos que envolvem os movimentos e as constantes transformações no espaço geográfico por meio da dinâmica espacial da estrutura de organização das redes, dos fluxos de pessoas, de mercadorias e de informações; e também dos impactos ambientais provocados pelos sistemas de transportes (HOYLE, KNOWLES, 2001; PONS, REYNÉS, 2004; RODRIGUE, COMTOIS, SLACK, 2006).

A Geografia dos Transportes pode ser definida pela essência dos estudos relacionados aos aspectos espaciais dos sistemas de transportes, uma vez que o transporte é inerentemente espacial e vai se desenvolvendo diante das necessidades de localização das pessoas e de bens em determinados lugares no espaço geográfico. Dessa forma, as pessoas raramente estão localizadas nos mesmos lugares nos quais se encontram as coisas que elas querem ou que necessitam. Os sistemas de transportes são expressões das necessidades de vincular a oferta e a demanda através da manifestação do desejo das pessoas de ter acesso aos bens e aos serviços, e até mesmo de manter as relações econômicas e sociais entre elas (SHAW; KNOWLES; DOCHERTY, 2008). No contexto das trocas de bens e de serviços, os sistemas de transportes têm um papel importante na viabilização espacial dos fluxos de matérias-primas, bens acabados e semiacabados na esfera local, regional, nacional e internacional. Esses fluxos no mercado mundial ocorrem por meio das exportações e das importações, que constituem o comércio internacional.

O comércio internacional é caracterizado pelo sistema de trocas representado pelas compras e pelas vendas internacionais de bens e de serviços que são realizadas por dois ou

mais agentes econômicos residentes em países distintos. Além da negociação das mercadorias, ocorre também a utilização do transporte internacional e das operações financeiras (SOARES, 2004). No comércio internacional, as trocas ultrapassam as fronteiras nacionais dos países por meio das exportações e das importações de mercadorias e de serviços. Nesse contexto, Ratti (2000) destaca que a exportação é caracterizada pela remessa de mercadorias de um país para outro, que inclui a venda de bens e também os serviços ligados à exportação, como fretes, seguros e serviços bancários. Enquanto a importação é caracterizada pela entrada de mercadorias e de serviços em um determinado país, adquiridos no exterior.

Para explicar os princípios das trocas internacionais na economia mundial, é importante frisar que nenhum país é autossuficiente em produção para abastecer seu mercado interno, tornando-se necessárias as trocas de bens e de serviços entre os países envolvidos nas relações econômicas internacionais. Considerando que cada país está envolvido em diferentes níveis de comércio internacional, vendendo a sua produção para o exterior e também comprando no mercado externo o que não é produzido no seu mercado interno, constituindo assim, uma flexível e complexa rede de trocas comerciais no espaço geográfico mundial (RODRIGUE, COMTOIS, SLACK, 2006). A heterogeneidade na distribuição espacial das atividades produtivas mantém as inter-relações das compras e das vendas de bens e de serviços no cenário internacional.

O crescimento do comércio internacional eleva também a demanda por meios de transportes, de preferência, rápidos, seguros e de baixo custo, para a promoção dos fluxos de mercadorias, que são viabilizados por uma complexa rede de transportes. Na ciência geográfica, as redes de transportes são formadas por um quadro de rotas em um sistema de localizações, que são identificadas como nós, sendo as rotas constituídas por uma ligação mínima entre dois nós, que são parte de uma grande rota, referindo-se às rotas mais tangíveis, formadas pelas rodovias e ferrovias; ou rotas menos tangíveis, formadas pelos corredores aéreos e marítimos (RODRIGUE, COMTOIS, SLACK, 2006).

Na estrutura das redes de transportes, as ligações são as próprias instalações viárias, constituídas pelas hidrovias, rodovias, ferrovias e aerovias; enquanto os nós são representados por cidades ou por terminais de cargas e/ou passageiros que são interconectados através de um determinado conjunto de ligações. Estas ligações e os nós promovem acessibilidade aos lugares, e também viabilizam os fluxos de veículos, de passageiros e de mercadorias, que circulam constantemente, ou em determinado período, nos sistemas de transportes (TAAFFE, GAUTHIER, O'KELLY, 1996). Essas redes de transportes são constituídas por um sistema

arterial de organização espacial, por meio de rotas viárias que articulam os arcos e os nós na estrutura da rede, tornando-se um foco de atração, de geração e de distribuição dos fluxos que, conseqüentemente, viabilizam também a circulação de pessoas, de bens e de serviços pelas diversas redes (PONS, BEY, 1991; PONS, REYNÉS, 2004). Nas redes de transportes, as ligações, os nós, a acessibilidade aos nós e os fluxos promovem as interações espaciais, estruturando as ligações dos sistemas de fluxos de pessoas, de bens e de serviços no espaço geográfico da escala local à internacional, ou vice e versa.

Na formação estrutural das redes de transportes, cada modalidade de transporte forma ou tem a sua própria rede, que pode ser caracterizada de forma segmentada, como rede rodoviária, ferroviária, marítima, aeroviária, hidroviária e dutoviária. No processo de interação espacial, no qual ocorre a conexão de duas ou de mais modalidades de transportes, encontra-se constituída a complexa rede de transporte intermodal, que é muito utilizada no transporte internacional de cargas no cenário internacional, principalmente entre as regiões intercontinentais.

O transporte intermodal realiza o deslocamento de pessoas ou de cargas, envolvendo uma interação espacial de origem e destino, através de uma sequência constituída, no mínimo, por dois modais de transportes, nos quais a transferência de uma modalidade para outra deve ser realizada em um terminal intermodal. Além dos meios de transportes, os terminais são um importante componente na consolidação dos sistemas de transportes intermodais, uma vez que a sua eficiência dá vitalidade ao desempenho de toda a cadeia de transportes (CRAINIC, KIM, 2007). Considerando o transporte de cargas, Hoyle e Knowles (2001) destacam que o transporte intermodal é caracterizado através dos fluxos de mercadorias, que envolvem uma interação espacial de origem e destino, na medida em que uma unidade de carga é transportada em pelo menos dois modos de transporte diferentes, com contrato para transpor o espaço geográfico. A sua principal finalidade é a de fornecer um sistema de serviços para fluxos contínuos, em que as vantagens relativas de cada modo de transporte são combinadas para produzir, de forma mais eficiente e com menor custo, a prestação dos serviços, de porta em porta, nos deslocamentos de mercadorias.

As redes de transportes nas formas segmentadas e/ou intermodais dão vitalidade aos sistemas de trocas de bens e de serviços na esfera internacional, principalmente por causa da concentração ou da dispersão das atividades produtivas – do setor primário, secundário e terciário – no espaço geográfico, aproveitando as vantagens comparativas em termos de recursos, capital e trabalho em diferentes localidades mundiais. Nesse cenário, na seção

seguinte, buscou-se mostrar a organização da rede de transportes que inseriu Montes Claros (Minas Gerais – Brasil) nos fluxos do comércio internacional por meio das exportações e das importações de mercadorias.

Atuação de Montes Claros - MG no comércio internacional: redes de transportes, exportações e importações de mercadorias

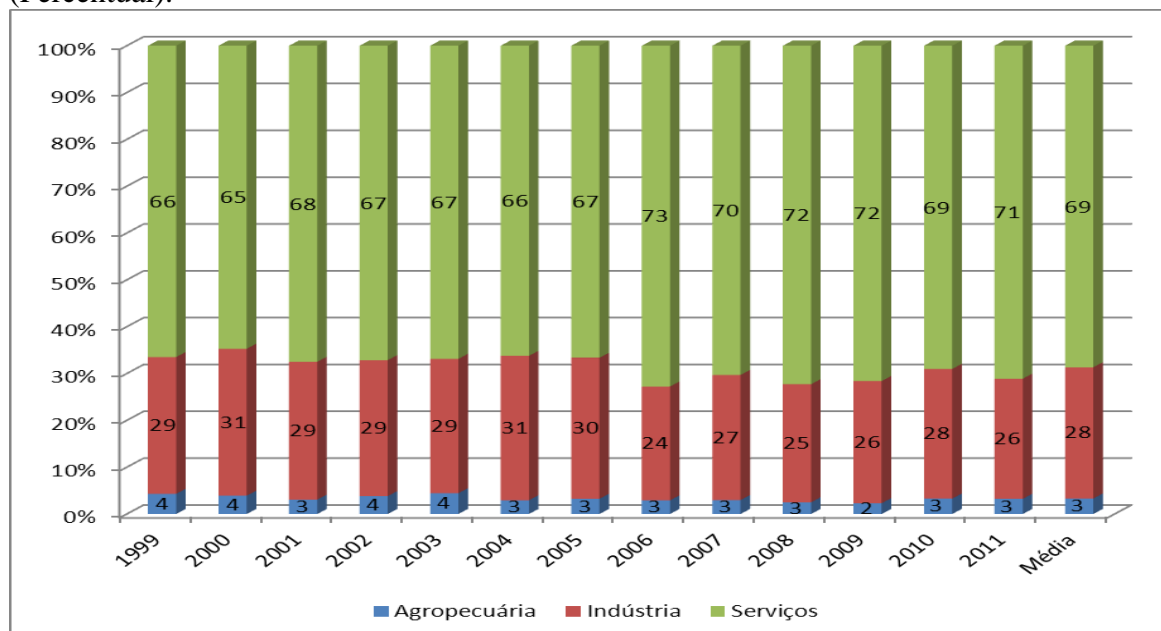
A implantação das redes de transportes modernos em Montes Claros/MG, especialmente a ferrovia e as rodovias pavimentadas, foi importante para impulsionar o processo de desenvolvimento do comércio, das atividades produtivas e dos meios de circulação, facilitando, assim, o intercâmbio socioeconômico entre esse município e os demais mercados brasileiros, e até mesmo internacionais, em um período mais recente. Pereira e Lessa (2012) destacam que, em 1926, a chegada da infraestrutura ferroviária a Montes Claros dinamizou os fluxos de pessoas, de mercadorias e de serviços, uma vez que o terminal ferroviário – a estação ferroviária – e a ligação ferroviária atraíam e distribuíam os fluxos de passageiros e de cargas, oriundos de e para Montes Claros, das grandes cidades do Centro-sul do Brasil (Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo, entre outros). Em 1950, a rede ferroviária foi ampliada, ao interligar, por ferrovia, também a cidade de Montes Claros a Salvador (BA), expandindo, assim, as rotas de fluxos dessa cidade com outros municípios do Norte de Minas, da região Nordeste e do Centro-sul do Brasil.

Na década de 1960, as políticas de desenvolvimento regional, implantadas em Montes Claros por instituições governamentais, passaram a subsidiar o processo de modernização econômica. A inserção desse município na área de atuação do Banco do Nordeste do Brasil – BNB –, em 1955, e da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE –, em 1963, foi um instrumento importante na concessão de incentivos fiscais e financeiros para investimentos na área de infraestrutura econômica (transportes, energia e comunicações) e para a modernização das atividades agrícolas, pecuaristas, agroindustriais, industriais e de serviços. A atuação conjunta do BNB e da SUDENE, como instituições de fomento ao desenvolvimento, contribuiu para a expansão do capital privado no espaço geográfico montesclarenses. Além da participação federal, a atuação do estado de Minas Gerais e do próprio município de Montes Claros teve e/ou tem um papel importante no processo de modernização econômica (OLIVEIRA, 2000; PEREIRA, 2010; PEREIRA; LESSA, 2011).

No cenário econômico regional, o município de Montes Claros centraliza as atividades econômicas e por isso apresenta o maior Produto Interno Bruto – PIB da região norte-mineira.

Em Montes Claros, considerando a composição do PIB por setores econômicos, o setor terciário apresentou uma maior participação, representando em média 69%, destacando-se a oferta de serviços de educação, de saúde e de comércio. Enquanto o setor secundário teve uma representação média de 28%, apresentando uma produção industrial mais heterogênea e diversificada centrada, principalmente, nas indústrias alimentícias, têxteis, farmacêuticas (de saúde animal e humana), petroquímica; entre outras indústrias. E o setor primário apresentou a menor participação, em média 3%, com destaque para a pecuária de corte e a produção agrícola. Essas informações sobre o PIB montes-clarense podem ser visualizadas no Gráfico 1.

Gráfico 1 - Montes Claros/MG: composição do Produto Interno Bruto por setores econômicos (Percentual).



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), 2014. Org.: PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves, 2012.

A modernização econômica, representada pelo setor de serviços, da indústria e da agropecuária, resultou também, ao longo dos anos, no processo de modernização dos transportes terrestres – rodoviário e ferroviário – que têm um papel importante nas interações espaciais entre Montes Claros e os mercados brasileiros. Até o início da década de 1970, o transporte ferroviário era o principal meio de transporte que interligava Montes Claros aos grandes centros comerciais/urbanos do Brasil. No final dos anos de 1960 e no início dos anos de 1970, o sistema ferroviário passou pelo processo de modernização do material rodante e das vias permanentes da malha ferroviária, o qual buscava ampliar a participação desse modal de transporte nos fluxos de cargas e de passageiros. Paralelamente, no início dos anos de

1970, ocorria também o processo de modernização da infraestrutura rodoviária, com a pavimentação de rodovias, o que levou o sistema ferroviário à crise; por conseguinte, o transporte rodoviário passou a ser o principal meio de transporte no contexto local, regional e nacional. Em um período mais recente, na tentativa de reestruturar o transporte ferroviário, em 1996, o sistema ferroviário regional foi repassado à iniciativa privada, através do sistema de concessão, por período de 30 anos, prorrogável por um período igual, dedicado exclusivamente ao transporte de cargas. Mas, atualmente, são escoados por ferrovias apenas combustíveis, percurso Betim/MG a Montes Claros/MG, e a ferrovia tornou-se um ponto de passagem na ligação Sudeste e Nordeste do Brasil. Pouca coisa mudou no sistema ferroviário, sendo que a maioria das mercadorias continua sendo escoada pelo sistema rodoviário.

Para Pereira (2010), o município de Montes Claros está localizado em posição geográfica estratégica, em um importante entroncamento de rodovias federais, possibilitando a interligação entre as regiões Nordeste, Sudeste e Centro-oeste do Brasil, principalmente por meio do transporte rodoviário. As rodovias federais promovem as articulações espaciais intra e inter-regionais, com destaque para a BR 135, que faz a ligação entre Montes Claros e Belo Horizonte, podendo atingir São Paulo e o Rio de Janeiro; a BR 251, que liga Montes Claros à BR 116 (Rio-Bahia) e, conseqüentemente, ao Nordeste brasileiro; e a BR 365, que realiza as ligações entre Montes Claros, Triângulo Mineiro e Brasília (DF). As articulações espaciais através das rodovias e da ferrovia são uma possibilidade de escoar os fluxos das mercadorias produzidas em Montes Claros, e também podem trazer matérias-primas e produtos de outras regiões, intensificando as atividades de produção, de comércio e de circulação.

O dinamismo econômico levou à ampliação das relações socioeconômicas entre o Brasil, incluso o município de Montes Claros e os mercados internacionais por meio das exportações e das importações de mercadorias. A Tabela 1 mostra o desempenho do Brasil no comércio internacional, uma vez que as exportações, em valores financeiros (US\$/FOB¹), apresentaram crescimento contínuo no período de 1999 a 2008, tendo uma queda no ano de 2009 por causa da crise internacional e a partir de 2010 apresentou crescimento novamente. Enquanto nos anos de 1999 e 2000, as importações aumentaram; apresentando queda em 2001 e 2002; voltando a crescer de 2003 a 2008. Em 2009, ocorreu a redução nas importações também devido à crise internacional; e, a partir de 2010, as importações voltaram a crescer.

Tabela 1 - Participação do Brasil no comércio internacional: exportações e importações de mercadorias; acumulado do período de 1999 a 2011 (US\$/FOB – Moeda corrente / Bilhões).

Período	Exportação	Importação	Balança comercial
1999	48,0	49,3	-1,3
2000	55,1	55,9	-0,8
2001	58,3	55,6	2,7
2002	60,4	47,2	13,2
2003	73,2	48,3	24,9
2004	96,7	62,8	33,9
2005	118,5	73,6	44,9
2006	137,8	91,4	46,4
2007	160,6	120,6	40
2008	197,9	173,0	24,9
2009	153,0	127,7	25,3
2010	201,9	181,8	20,1
2011	256,0	226,2	29,8
Total	1617,4	1313,4	304

Fonte: MDIC, 2012. Org.: PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves, 2012.

No contexto brasileiro, o município de Montes Claros está inserido nas redes de comércio internacional, sendo que as exportações, em valores financeiros (US\$/FOB), apresentaram crescimento contínuo no período de 1999 a 2011. Enquanto na política de importação, de 1999 a 2001, se tem um crescimento, apresentando queda em 2002; voltando a crescer novamente de 2003 a 2008. Em 2009, ocorreu a redução nas importações; e, a partir de 2010, as exportações voltaram a crescer de forma contínua.

Tabela 1 – Participação de Montes Claros/MG no comércio internacional: exportações e importações de mercadorias; acumulado do período de 1999 a 2011 (US\$/FOB – Moeda corrente).

Período	Exportação	Importação	Balança comercial
1999	5.518.074	25.680.203	-20.162.129
2000	17.820.666	16.096.562	1.724.104
2001	20.387.170	19.093.669	1.293.501
2002	49.629.605	15.781.427	33.848.178
2003	63.349.947	23.032.638	40.317.309
2004	72.963.489	29.974.013	42.989.476
2005	85.652.063	52.233.353	33.418.710
2006	147.425.370	56.597.478	90.827.892
2007	161.742.110	90.646.719	71.095.391
2008	176.519.958	123.470.597	53.049.361
2009	215.933.874	92.329.444	123.604.430
2010	330.818.171	144.342.625	186.475.546
2011	420.101.100	159.003.321	261.097.779
Total	1.767.861.597	848.282.049	919.579.548

Fonte: MDIC/ALICEWEB2, 1999; 2000; 2001; 2002; 2003; 2004; 2005; 2006; 2007; 2008; 2009; 2010; 2011. Org.: PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves, 2012.

Ao contextualizar os indicadores das exportações, das importações e da balança comercial brasileira e montes-clarense. É importante observar que, no período de 1999 a 2011, o Brasil e Montes Claros apresentaram um crescimento contínuo das exportações, exceto em 2009, o único ano, que o Brasil apresentou queda nas exportações por causa da crise mundial e mesmo nesse momento de crise Montes Claros manteve o crescimento devido ao aumento das exportações das indústrias químicas (farmacêutica). Enquanto no caso das importações, de 1999 a 2002, tiveram variações nos índices brasileiros e montes-clarenses. Pois de 1999 a 2000, o Brasil aumentou as importações e Montes Claros apresentou queda nas importações. E entre 2001 e 2002, o Brasil apresentou decréscimo nas importações e Montes Claros apresentou alta em 2001 e queda em 2002 nas importações. Após 2003, o Brasil e Montes Claros apresentaram um crescimento contínuo nas importações, exceto em 2009, momento que os dois apresentaram queda nas importações por causa da crise mundial. E para finalizar, o Brasil e Montes Claros apresentou superávit na balança comercial em quase todo o período analisado, sendo que entre 1999 e 2000, o Brasil apresentou déficit na balança comercial. Enquanto, somente em 1999, Montes Claros apresentou déficit balança comercial. Neste contexto das trocas comerciais internacionais, os fluxos de mercadorias exportadas e importadas por empresas localizadas em Montes Claros foram agrupados em subsetores, considerando-se os fluxos acumulados de mercadorias, no período de 1999 a 2011.

Na política de exportação, os valores financeiros totais dos produtos exportados foram de quase 1,8 bilhões de dólares, e próximos de 143 milhões de quilogramas. De forma mais específica, nos valores financeiros exportados (US\$/FOB), o subsetor das indústrias químicas representou 63,36%; das indústrias têxteis e de suas obras, 34,05%; máquinas, aparelhos e instrumentos, 2,46%; e outros subsetores, 0,13%. Enquanto que nos valores percentuais da quantidade/quilograma exportados por subsetor, as indústrias químicas representaram apenas 6,19%; as indústrias têxteis e suas obras, 88,94%; máquinas, aparelhos e instrumentos, 1,97%; e outros subsetores, 2,90%. Na política de importação, os valores financeiros dos produtos importados totalizaram quase 850 milhões de dólares, e pouco mais de 750 milhões de quilogramas. O subsetor das indústrias químicas representou 50,75%; indústrias têxteis e suas obras, 4,00%; máquinas, aparelhos e instrumentos, 26,92%; minerais, 5,52%; e outros subsetores, 12,81%. Nos valores percentuais da quantidade em quilograma importados por subsetor, as indústrias químicas representaram apenas 0,93%; indústrias têxteis e suas obras, 2,03%; máquinas, aparelhos e instrumentos, 1,04%; produtos minerais, 94,04%; e outros subsetores, 1,96%. Essas informações são mostradas na tabela 2.

Tabela 2 – Montes Claros no comércio internacional: exportações e importações de mercadorias por subsetores produtivos (US\$/FOB – Moeda Corrente e Quilograma - Mil).

Subsetores/produtos	Exportação			Importação				
	US\$/FOB	%	kg	%	US\$/FOB	%	kg	%
Indústrias químicas	1.120.134	63,36	8.840	6,19	430.522	50,75	6.995	0,93
Têxteis e suas obras	601.876	34,05	127.056	88,94	33.913	4,00	15.304	2,03
Máquinas, aparelhos e instrumentos	43.484	2,46	2.816	1,97	228.369	26,92	7.841	1,04
Produtos minerais	-	-	-	-	46.807	5,52	709.979	94,04
Outros	2.368	0,13	4.138	2,90	108.671	12,81	14.842	1,96
Total	1.767.862	100	142.850	100	848.282	100	754.961	100

Fonte: MDIC/ALICEWEB2, 1999; 2000; 2001; 2002; 2003; 2004; 2005; 2006; 2007; 2008; 2009; 2010; 2011. Org. PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves, 2012.

No comércio exterior montes-clarenses, as exportações das indústrias químicas foram responsáveis pela maioria das exportações de produtos farmacêuticos (insulinas, enzimas, vacinas, entre outros), que apresentam elevado valor financeiro e baixo peso/volume. Já as indústrias têxteis foram o segundo subsetor que mais exportou; sendo os produtos de valor agregado relativamente mais baixo se comparados, por exemplo, aos produtos da indústria química. No processo das importações, os produtos das indústrias químicas e de máquinas, aparelhos e instrumentos dominaram as importações em termos de valores financeiros, mas,

quando se considera a quantidade em quilograma, os valores são baixíssimos, o que é explicado pelo fato de serem produtos de alto valor agregado. O subsetor de produtos minerais chama a atenção, uma vez que representa minoria das importações em valores financeiros, e a maioria absoluta da quantidade quilograma. O produto principal desse subsetor é o coque (energia derivada do petróleo para aquecimento de fornos de fábrica de cimento), que apresenta valor agregado relativamente baixo. Após a caracterização dos subsetores no comércio internacional, na próxima seção discute-se a organização das exportações e das importações de mercadorias por terminal alfandegado e por meios de transporte internacional, que são destinadas ou originárias dos blocos econômicos regionais internacionais.

Redes de transportes dos fluxos das exportações e de importações de mercadorias: terminais alfandegados e transportes internacionais

No comércio internacional, a flexibilidade na estrutura de produção e nas redes possibilitou vender e/ou adquirir produtos em diferentes escalas geográficas, uma vez que as atividades econômicas comerciais dependem da infraestrutura e dos fluxos das redes de transportes, que atuam articuladas com canais de comunicações e de informações. A rede de escoamento de mercadorias exportadas e importadas é constituída pelos terminais alfandegados de cargas (portos, aeroportos, pontos de fronteiras etc.) e pelos meios de transportes aquaviário (marítimo e hidroviário), terrestre (rodoviário, ferroviário e dutoviário) e aéreo. As relações espaciais do comércio global, representadas pelas exportações e importações, ocorrem através do transporte intermodal, principalmente para os fluxos intercontinentais. Mas, quando os países possuem fronteiras e vias de acessos terrestres, os fluxos podem ocorrer por meio de um único meio de transporte terrestre.

Na política de exportação, as redes de transportes estão inseridas em uma estrutura espacial constituída por transporte nacional, que é responsável em levar a mercadoria do local de produção até o terminal alfandegado. Os terminais alfandegados de cargas recebem os fluxos do transporte nacional e também são responsáveis pelo embarque das mercadorias na matriz de transporte internacional. As matrizes de transportes internacionais realizam os deslocamentos das mercadorias no percurso entre os terminais alfandegados nacionais e os terminais alfandegados de cargas no exterior. De forma inversa das exportações, no processo de importações de mercadorias, os fluxos saem dos terminais alfandegados, localizados no

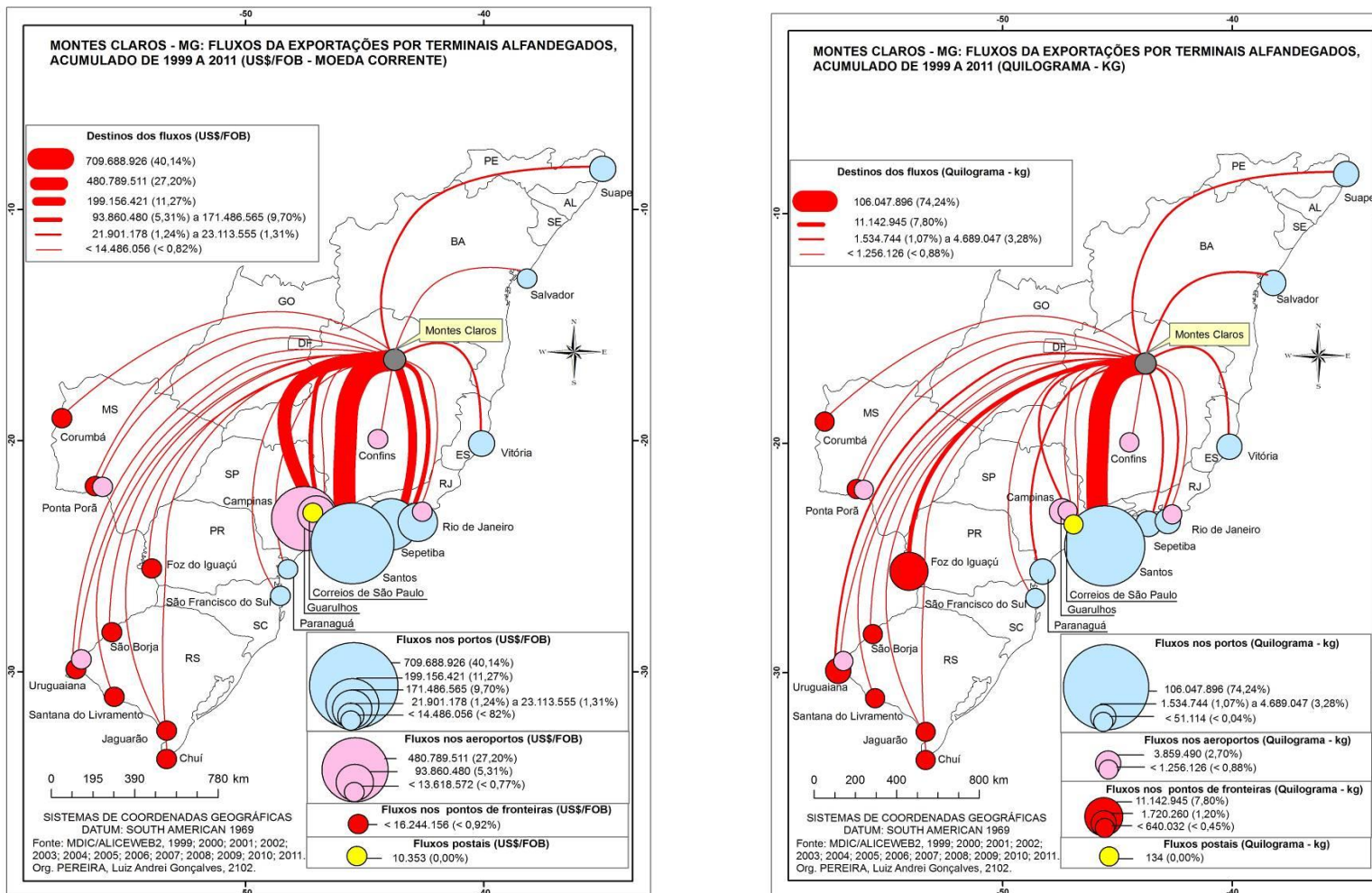
exterior, através das matrizes de transportes internacionais, chegando aos terminais alfandegados nacionais, de onde as mercadorias são escoadas, por meio de transporte nacional, até o seu destino final, no território nacional dos importadores.

Para a compreensão da dinâmica dos fluxos internacionais, as empresas exportadoras e importadoras – com domicílio fiscal no município de Montes Claros – foram organizadas a partir dos fluxos estruturados em valores financeiros (US\$/dólar), em quantidade em quilograma (kg) por terminais alfandegados e por matriz de transporte internacional, no período de 1999 a 2011. Na distribuição dos fluxos de mercadorias exportadas, o porto de Santos (SP) concentrou 40,14% dos fluxos em valores financeiros, e 74,24% da quantidade em peso/volume. Seguido pelo aeroporto de Campinas (SP), que escoou 27,20% dos valores financeiros e apenas 2,70% da quantidade quilograma. O porto de Sepetiba (RJ) realizou o escoamento de 11,27% dos valores financeiros e 1,07% da quantidade em quilograma. O porto do Rio de Janeiro (RJ) escoou 9,70% dos valores financeiros e 1,16% da quantidade em peso/volume. O aeroporto de Guarulhos (SP) realizou os fluxos de 5,31% dos valores financeiros e de 0,88% da quantidade quilograma. O porto do Suape (PE) movimentou 1,31% dos valores financeiros e 2,57% do peso/volume. O porto de Vitória (ES) atraiu 1,21% dos valores financeiros e 3,28% da quantidade quilograma. Os demais terminais escoaram valores financeiros inferiores a 1%, enquanto que o ponto de fronteira Foz do Iguaçu (PR) escoou 7,80% da quantidade quilograma, seguido pelo porto de Salvador, movimentando 2,03%; pelo porto de Paranaguá (PR), que movimentou 1,89%; pelo ponto de fronteira de Uruguaiana (RS), que escoou 1,20%; e pelos demais terminais, que movimentaram valores inferiores a 1% (Vide Figura 1).

Na política de importação, o aeroporto de Confins (MG) recebeu o maior fluxo, que foi o de 34,82% dos valores financeiros e de 0,14% da quantidade quilograma. Na sequência, o porto do Rio de Janeiro (RJ) movimentou 24,86% dos fluxos financeiros e 1,67% da quantidade quilograma. O porto de Santos (SP) recebeu 12,93% dos fluxos financeiros e 2,68% dos fluxos da quantidade quilograma. O porto de Vitória (ES) recebeu 8,16% dos fluxos financeiros e 44,89% dos fluxos em peso/volume. O porto de Sepetiba (RJ) atraiu 6,39% dos fluxos em valores financeiros e 31,61 da quantidade em quilograma. O aeroporto de Campinas (SP) recebeu 5,14% dos valores financeiros e 0,06% da quantidade quilograma. O porto de Cabedelo/João Pessoa (PB) recebeu 1,99% dos fluxos financeiros e 16,13% da quantidade quilograma. O aeroporto de Guarulhos (SP) recebeu 1,88% dos fluxos financeiros e 0,02% da quantidade quilograma. Os demais terminais escoaram valores financeiros e

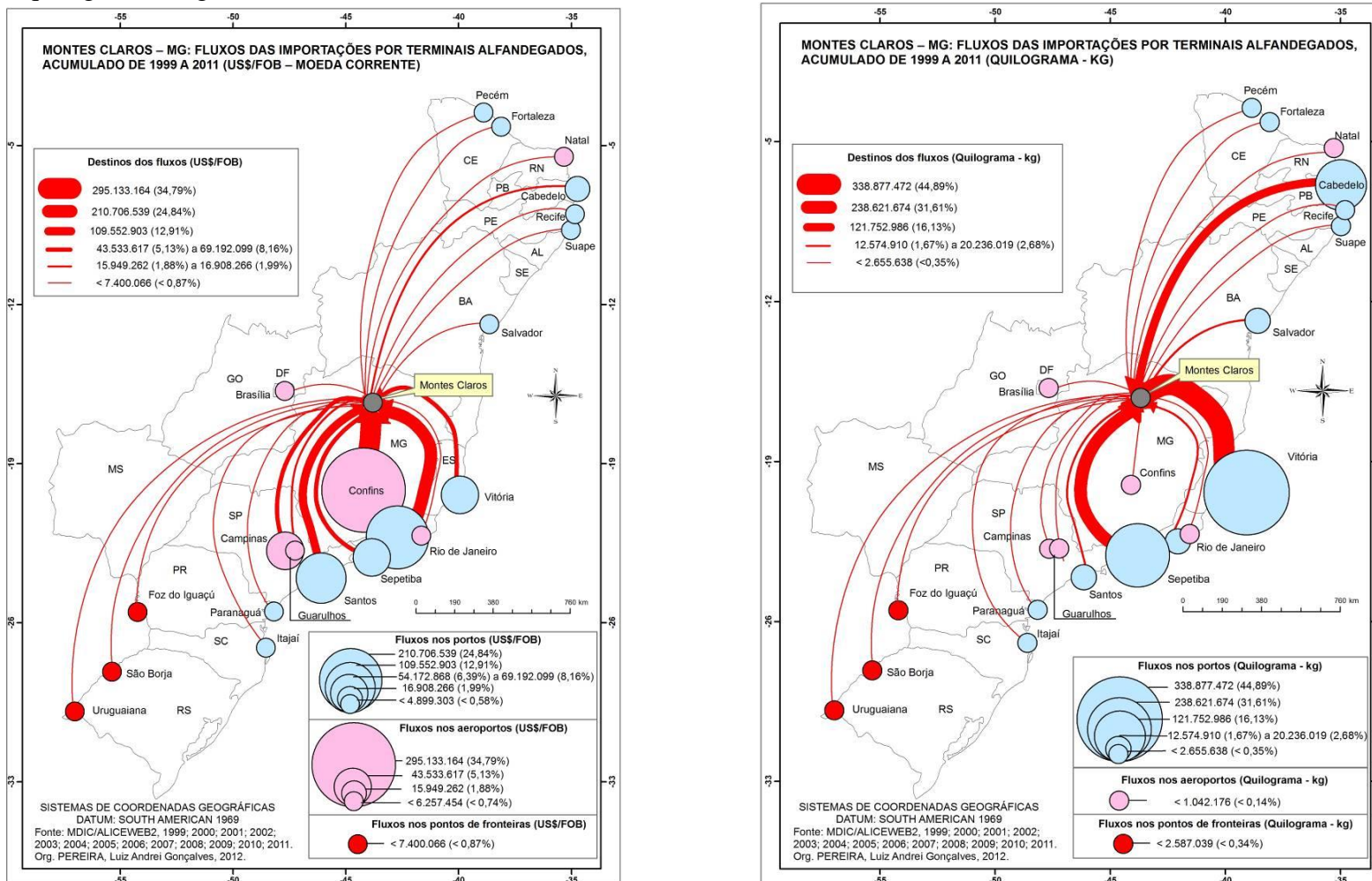
quantidade quilograma inferiores a 1%, exceto o porto de Salvador (BA), que escoou 1,73% da quantidade quilograma (Vide Figura 2).

Figura 1 – Montes Claros/MG: fluxos das exportações por terminais alfandegados; acumulado de 1999 a 2011 (US\$/FOB – moeda corrente X quantidade quilograma – kg).



Fonte: MDIC/ALICEWEB2, 1999; 2000; 2001; 2002; 2003; 2004; 2005; 2006; 2007; 2008; 2009; 2010; 2011. Org.: PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves, 2012.

Figura 2 – Montes Claros/MG: fluxos das importações por terminais alfandegados; acumulado de 1999 a 2011 (US\$/FOB – moeda corrente X quantidade quilograma – kg).



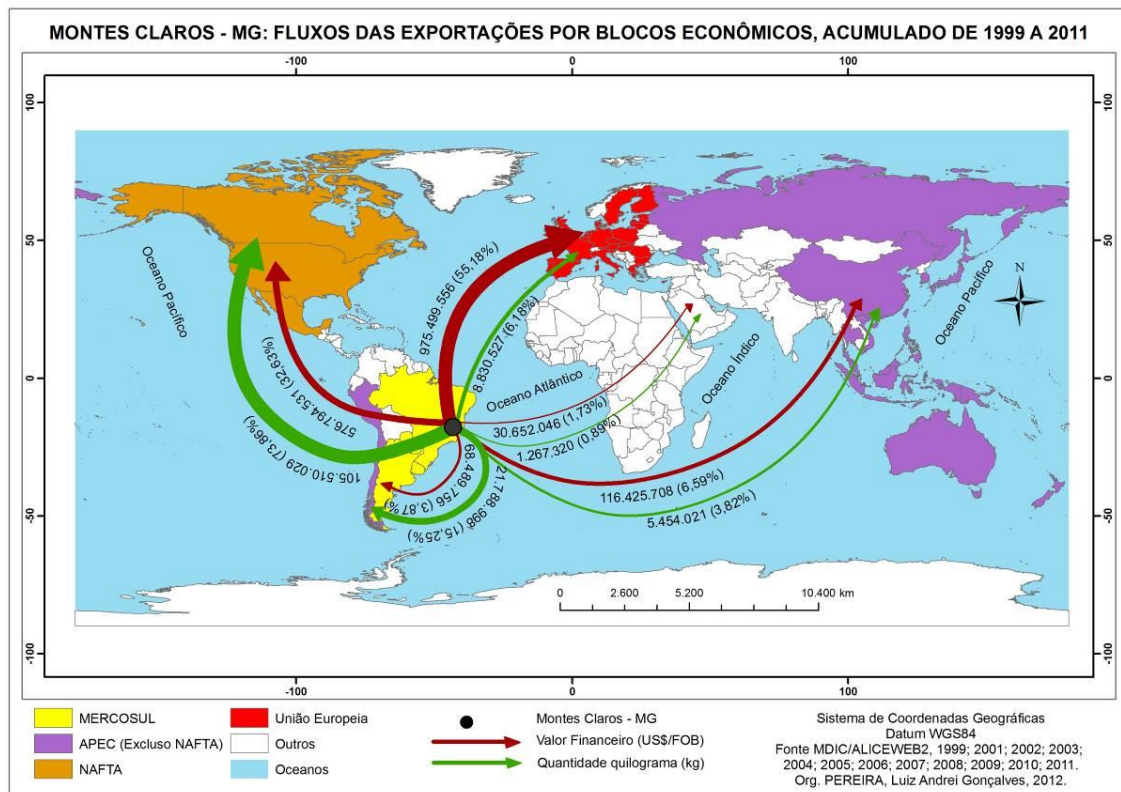
Fonte: MDIC/ALICEWEB2, 1999; 2000; 2001; 2002; 2003; 2004; 2005; 2006; 2007; 2008; 2009; 2010; 2011. Org.: PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves, 2012.

Ao considerar o escoamento das mercadorias exportadas de Montes Claros até os terminais alfandegados, observa-se que o transporte rodoviário foi mais utilizado pelas empresas, pois somente uma empresa fez o uso do transporte ferroviário com destino ao porto de Salvador. E na política de importações, todas as empresas utilizaram unicamente o transporte rodoviário para levar as mercadorias dos terminais alfandegados até Montes Claros. No cenário econômico internacional, Montes Claros/MG realizou operações comerciais com diferentes mercados internacionais no processo de interação espacial da circulação de bens; após a transposição das fronteiras brasileiras, os fluxos das mercadorias, em valores financeiros, foram destinados aos blocos econômicos regionais: União Europeia, NAFTA, APEC (excluso países do NAFTA), MERCOSUL e outros.

Os fluxos das exportações de Montes Claros (MG), 55,18% dos valores financeiros e 6,18% dos volumes em peso/volume, foram destinados à União Europeia. Com relação ao NAFTA, foram exportados 32,63% dos valores financeiros e 73,86% dos volumes em peso/volume. Para a APEC (excluso NAFTA), foram direcionados 6,59% dos fluxos financeiros e 3,82% da quantidade em peso/volume. Para o MERCOSUL, foram exportados 3,87% dos fluxos financeiros e 15,25% dos volumes em peso. Para os outros blocos/países, Montes Claros exportou 1,73% dos valores financeiros e 0,89% da quantidade em peso/volume. Na política de importação, Montes Claros/MG importou da União Europeia 74,83% dos valores financeiros e 13,02% da quantidade quilograma. Da APEC (excluso NAFTA) veio 9,34% dos fluxos financeiros e 11,88% da quantidade quilograma. Do bloco NAFTA, importou-se 7,11% dos valores financeiros e 51,78% da quantidade quilograma. Do MERCOSUL, 1,73% dos valores financeiros e 0,68% da quantidade peso/volume. Dos demais blocos, foram importados 6,99% dos valores financeiros e 22,64% da quantidade quilograma. Essas informações podem ser visualizadas na Figura 3 e na Figura 4.

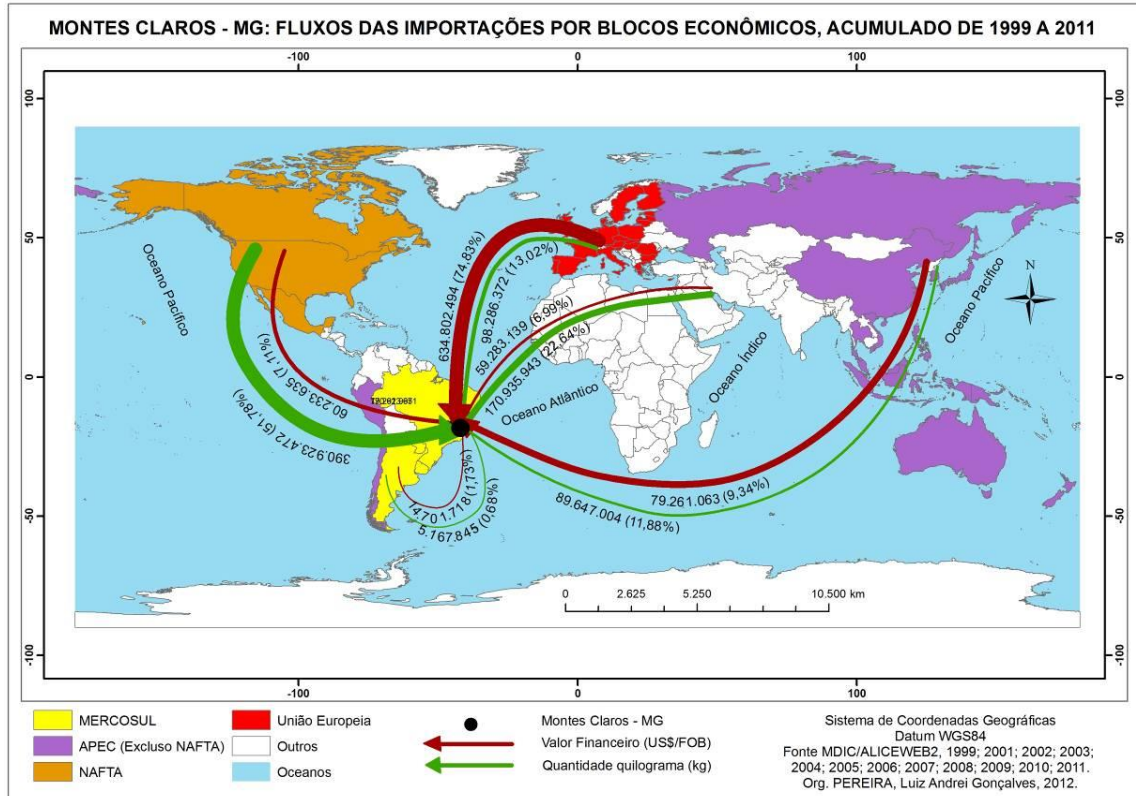
No comércio exterior montes-clarense, considerando-se os fluxos em valores financeiros, é possível observar que os seus principais mercados exportadores e importadores estão localizados nos países da União Europeia, concentrando grande parte dos fluxos em mercadorias de valor agregado mais elevado, principalmente os produtos do subsetor das indústrias químicas. Enquanto os mercados do NAFTA, leiam-se: os Estados Unidos, concentram grande parte dos fluxos em quantidade peso/volume, que são produtos de valor agregado relativamente baixo, uma vez que, na exportação, se concentraram os produtos das indústrias têxteis, e, nas importações, têm sido concentrados os produtos do subsetor de mineração, o coque, utilizado como fonte de energia nas indústrias de cimento.

Figura 3 – Montes Claros/MG: fluxos das exportações por blocos econômicos; acumulado de 1999 a 2011.



Fonte: MDIC/ALICEWEB2, 1999; 2000; 2001; 2002; 2003; 2004; 2005; 2006; 2007; 2008; 2009; 2010; 2011. Org.: PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves, 2012.

Figura 4 – Montes Claros/MG: fluxos das importações por blocos econômicos; acumulado de 1999 a 2011.



Fonte: MDIC/ALICEWEB2, 1999; 2000; 2001; 2002; 2003; 2004; 2005; 2006; 2007; 2008; 2009; 2010; 2011. Org.: PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves, 2012.

Considerações finais

A infraestrutura das redes de transportes tem seus reflexos no ordenamento espacial das atividades econômicas, uma vez que é observada uma concentração dessas atividades em pontos dinâmicos e estratégicos no espaço geográfico, principalmente naqueles que apresentam maior acessibilidade ao mercado nacional e ao internacional. Em Montes Claros, o processo de modernização econômica foi influenciado pelas ações estatais, através dos incentivos fiscais e financeiros que favoreceram a modernização da infraestrutura, a atração do capital privado e a expansão das atividades produtivas, principalmente as atividades industriais – empresas de grande porte –, que têm uma maior participação no mercado internacional, exportando e importando mercadorias. Ao longo do período estudado, de 1999 a 2011, a balança comercial montes-clarenses apresentou superávit, exceto no ano de 1999, quando se observou déficit.

No comércio internacional, as exportações em valores financeiros concentraram-se no subsetor das indústrias químicas, e a quantidade em quilograma das mercadorias concentrou-se no subsetor das indústrias têxteis. As importações em valores financeiros também se

concentraram no subsetor das indústrias químicas, e o subsetor de produtos minerais (coque) concentrou os fluxos de produtos em quantidade quilograma.

No processo de interação espacial, o comércio internacional é realizado por meio das redes de transportes nacionais, dos terminais alfandegados e dos transportes internacionais. Os fluxos dos produtos exportados concentraram-se nos terminais portuários e no transporte marítimo, para produtos de valor agregado relativamente baixo, principalmente os das indústrias têxteis, que foram escoados pelo porto de Santos. Os terminais aeroportuários e o transporte aéreo internacional foram responsáveis pelo deslocamento de produtos de alto valor agregado, principalmente os produtos das indústrias químicas, que se concentraram no aeroporto de Campinas. Na política de importação em valores financeiros, os fluxos de produtos das indústrias químicas, máquinas, aparelhos e instrumentos concentraram-se no aeroporto de Confins (MG), no porto de Sepetiba (RJ) e no porto de Santos (SP). Já a quantidade em quilograma concentrou-se nos portos de Vitória (ES), Rio de Janeiro (RJ) e Cabedelo (PB), representada por produtos das indústrias minerais (coque).

Os fluxos em valores financeiros exportados e importados ficaram concentrados nos países da União Europeia. Tratam-se, em sua maior parte, dos fluxos de mercadorias de valor agregado mais elevado, principalmente os produtos do subsetor das indústrias químicas. Já nos mercados do NAFTA, leiam-se: os Estados Unidos, concentrou-se grande parte dos fluxos em quantidade peso/volume, que são produtos de valor agregado relativamente baixo, representados por produtos das indústrias têxteis. Em relação às importações, o município de Montes Claros tem se concentrado nos produtos do subsetor de mineração – o coque. Neste caso, o principal mercado é o NAFTA.

Notas

¹FOB – On free Board (livre a bordo)

²União Europeia - Alemanha, França, Itália, Bélgica, Holanda, Luxemburgo, Reino Unido, Irlanda, Dinamarca, Grécia, Portugal, Espanha, Finlândia, Suécia, Áustria, Eslovênia, Eslováquia, República Tcheca, Polônia, Chipre, Malta, Estônia, Lituânia, Letônia, Hungria, Romênia e Bulgária.

³NAFTA - Estados Unidos, Canadá e México.

⁴APEC - Austrália, Brunei, Chile, China, Cingapura, Coreia do Sul, Filipinas, Hong Kong (China), Indonésia, Japão, Malásia, Nova Zelândia, Papua de Nova Guiné, Peru, Rússia, Tailândia, Taiwan, Vietnã e os países do NAFTA.

⁵MERCOSUL - Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai.

Referências

CRAINIC, T. G. KIM, K. H. Intermodal Transportation. In: **Handbooks in Operations Research and Management Science**, v. 14, p. 467-537, 2007.

HOYLE, B. KNOWLES, R. (Ed.). **Modern transport geography**. 2 ed. Chichester-UK: John Wiley & Sons Ltd, 2001. 374 p.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Produto Interno Bruto dos Municípios**: Montes Claros. Rio de Janeiro: IBGE, 2014. Disponível em <<http://ibge.gov.br/>>. Acesso em: 25 out. 2014.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR – MDIC. **Evolução do Comércio Exterior Brasileiro - 1950 a 2011**. Brasília: MDIC, 2011. Disponível em <<http://mdic.gov.br/>>. Acesso em: 10 set. 2012.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR – MDIC/ALICEWEB2. **Exportação municípios**. Brasília: MDIC, 2011. Disponível em <<http://aliceweb2.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 10 set. 2012.

_____. **Exportação municípios**. Brasília: MDIC, 2010. Disponível em <<http://aliceweb2.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 10 set. 2012.

_____. **Exportação municípios**. Brasília: MDIC, 2009. Disponível em <<http://aliceweb2.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 10 set. 2012.

_____. **Exportação municípios**. Brasília: MDIC, 2008. Disponível em <<http://aliceweb2.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 10 set. 2012.

_____. **Exportação municípios**. Brasília: MDIC, 2007. Disponível em <<http://aliceweb2.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 10 set. 2012.

_____. **Exportação municípios**. Brasília: MDIC, 2006. Disponível em <<http://aliceweb2.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 10 set. 2012.

_____. **Exportação municípios**. Brasília: MDIC, 2005. Disponível em <<http://aliceweb2.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 10 set. 2012.

_____. **Exportação municípios**. Brasília: MDIC, 2004. Disponível em <<http://aliceweb2.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 10 set. 2012.

_____. **Exportação municípios**. Brasília: MDIC, 2003. Disponível em <<http://aliceweb2.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 10 set. 2012.

_____. **Exportação municípios**. Brasília: MDIC, 2002. Disponível em <<http://aliceweb2.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 10 set. 2012.

_____. **Exportação municípios**. Brasília: MDIC, 2001. Disponível em <<http://aliceweb2.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 10 set. 2012.

_____. **Exportação municípios.** Brasília: MDIC, 2000. Disponível em <<http://alicesweb2.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 10 set. 2012.

_____. **Exportação municípios.** Brasília: MDIC, 1999. Disponível em <<http://alicesweb2.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 10 set. 2012.

OLIVEIRA, M. F. M. O processo de formação e desenvolvimento de Montes Claros e da Área Mineira da SUDENE. In: OLIVEIRA, M. F. M. RODRIGUES, L. (Org.) **Formação social e econômica do Norte de Minas.** Montes Claros: Editora UNIMONTES, 2000. p. 13-103.

PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves. **Planejamento e desenvolvimento:** Logística de transportes e exportações na mesorregião norte de Minas Gerais. 2010. 172 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Social) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social, UNIMONTES, Montes Claros, 2010.

PEREIRA, L. A. G.; LESSA, S. N. Processo de planejamento e desenvolvimento da logística de transportes. In: **Revista Mercator**, Fortaleza, v. 10, n. 22, p. 37-56, 2011.

_____. O primeiro centenário da infraestrutura ferroviária no Norte de Minas Gerais: processo de implantação, auge, crise e concessão. In: **Revista Cerrados**, Montes Claros, v. 10, n. 1, p. 135-153, 2012.

PONS, J. M. S. BEY, J. M. P. **Geografía de redes y sistemas de transporte.** Madrid: Editorial Síntesis, 1991. 231 p.

PONS, J. M. S.; REYNÉS, M. R. M. **Geografía de los transportes.** Palma de Mallorca: Universitat de les illes Balears, 2004. 444 p.

RATTI, B. **Comércio internacional e câmbio.** 10 ed. São Paulo: Aduaneiras, 2000. 539 p.

RODRIGUE, J. P.; COMTOIS, C.; SLACK, B. **The geography of transport systems.** 2 ed. Abingdon, Oxon, England; New York: Routledge, 2006. 352 p.

SHAW, J. KNOWLES, R. DOCHERTY, I. Introducing transport geographies. In: KNOWLES, R. SHAW, J. DOCHERTY, I. (Ed.). **Transport geographies: mobilities, flows and spaces.** Chichester-UK: Blackwell Publishing Ltd, 2008. 3-9 p.

SOARES, C. C. **Introdução ao comércio exterior:** fundamentos teóricos do comércio internacional. São Paulo: Saraiva, 2004. 256 p.

TAAFFE, E. J.; GAUTHIER, H. L.; O'KELLY, M. E. **Geography of transportation.** 2 ed. New Jersey: Prentice-Hall, 1996. 422 p.

ULLMAN, E. L. Transportation Geography. In: JAMES, P. E. JONES, C. F (Ed.). **American Geography: Inventory and Prospect.** Seattle: Association of American Geographers, Syracuse University Press, 1954. p. 310-332.