



LOGÍSTICA, TRANSPORTES E SETORES EXPORTADORES NA MICRORREGIÃO DE PIRAPORA, MINAS GERAIS, BRASIL

Luiz Andrei Gonçalves Pereira
Universidade Estadual de Montes Claros

Rafael da Silva Cruz
Universidade Estadual de Montes Claros

Resumo

A (r)evolução das relações comerciais ocorreu de forma paralela com a expansão da infraestrutura e dos serviços logísticos de transportes, viabilizando a fluidez na circulação de mercadorias ao longo das extensões territoriais, principalmente em regiões interioranas interconectadas e integradas pelas modalidades e pelos terminais de transportes. O objetivo deste artigo é analisar os fluxos das mercadorias exportadas na microrregião de Pirapora, considerando as redes de transporte nacionais, de recintos alfandegados e de transportes internacionais, no período de 1997 a 2016. Os procedimentos metodológicos pautaram-se na revisão de literatura, na coleta, na organização e na análise de dados secundários disponíveis em plataformas eletrônicas de órgãos estatais. A logística de transportes contribui com o processo de organização socioespacial das atividades econômicas, reconfigurando a Geografia do Comércio Internacional e as exportações de mercadorias. A microrregião de Pirapora vivenciou o processo de modernização e de internacionalização econômica, por meio da indústria que concentra a maioria das exportações. No escoamento da mercadoria, tem-se uma centralização dos fluxos no transporte rodoviário, no porto do Rio de Janeiro e no transporte marítimo que fazem a conexão com o mercado externo.

Palavras-chave: Logística de transportes. Exportações. Microrregião de Pirapora.

LOGISTICS TRANSPORT AND EXPORTERS SECTORS OF PIRAPORA MICROREGION, MINAS GERAIS STATE, BRAZIL

Abstract

The evolution of trade relations occurred in parallel with the expansion of transport infrastructure and logistics services, facilitating the flow of goods along the territorial extensions, especially in interconnected interior regions and

integrated by transport modes and terminals. The objective of this article is to analyze the flows of merchandise exported in the Pirapora microregion, considering the national transport, customs and international transport networks, from 1997 to 2016. The methodological procedures were based on literature review, collection, organization and analysis of secondary data available on electronic platforms of state organs. Transport logistics contributes to the process of socio-spatial organization of economic activities, reconfiguring the Geography of International Trade and exports of goods. The Pirapora microregion experienced the process of modernization and economic internationalization, through the industry that concentrates the majority of exports. In the disposal of the merchandise, there is a centralization of the flows in the road transport, in the port of Rio de Janeiro and in the maritime transport that make the connection with the external market.

Keywords: Transport logistics. Exports. Pirapora microregion.

INTRODUÇÃO

O surgimento do comércio está intimamente associado ao crescimento e desenvolvimento das cidades, localizações que concentram população e os mercados consumidores, estimulados principalmente pelo poder aquisitivo da população. A evolução das estruturas das cidades reuniu características importantes nas dinâmicas socioeconômicas, tais como: a localização nas proximidades das fontes de água e de estradas, as redes de infraestrutura, a dinâmica do comércio, os serviços de transportes, etc. Estas estruturas contribuíram com os novos investimentos, as transformações socioeconômicas no processo de modernização e as (re)configurações do espaço geográfico. Deste modo, as inter-relações entre a infraestrutura econômica, os setores produtivos, os mercados consumidores e o setor de serviços proporcionaram a internacionalização das economias regionais/nacionais através das exportações e das importações de mercadorias.

Na expansão do comércio internacional, as cidades possuem os nós interligados em um processo espacial de origem (ponto de partida) e de destino (ponto final) dos fluxos de bens e serviços. A circulação de bens materiais e imateriais no mercado internacional depende de uma ampla relação entre a infraestrutura e os serviços de transportes e de comunicação. Em um sistema de consumo e de produção flexível, o consumidor gera a demanda para a fabricação e/ou montagem dos produtos.

Este trabalho desenvolveu uma discussão sobre o comércio internacional na microrregião de Pirapora, no Estado de Minas Gerais, Brasil, na qual é feita uma análise dos fluxos de exportação, por empresas, localizadas na microrregião em estudo, que estão inseridas nos mercados internacionais. Nesse contexto, essa microrregião ao longo dos anos desenvolveu a sua infraestrutura e vivenciou um processo de modernização econômica, tendo destaque na atividade industrial,

que se concentra em Pirapora e Várzea da Palma. Por isso, nelas localizam quase a totalidade das exportações na área em estudo.

Este trabalho foi desenvolvido em duas etapas: a primeira etapa, consistiu-se em fazer a revisão de literatura para discutir conceitos e temáticas relacionados à logística de transporte nas exportações de mercadorias, a segunda etapa teve como foco a coleta de dados secundários, usando a plataforma Aliceweb2 do Ministério da Indústria Comércio Exterior e Serviços (MDIC) para quantificar os fluxos de mercadorias exportadas por empresas domiciliadas em municípios da microrregião de Pirapora.

Concepções geográficas na abordagem da logística e dos transportes

A logística está presente nas relações socioeconômicas desde a antiguidade, mas é sistematizada no mundo empresarial após a Segunda Guerra Mundial. Para os autores Monié e Silveira; Rodrigues (2003); Pereira (2016), a logística tornou-se aplicada nas atividades militares nos momentos de desenvolver as técnicas, as táticas e as estratégias no processo de planejamento e de gestão de fluxos antes, durante e após as guerras. A dissociação da logística ligada as atividades militares ocorreu no pós-guerra, no momento em que a logística é incorporada as atividades empresariais, destacando-se a agricultura, a indústria, a mineração, etc., através da busca constante pela eficiência na organização dos fluxos e pela redução dos custos, por meio da eliminação de gastos desnecessários e da elevação da competitividade, na medida em que se tem uma maior qualidade e um menor custo dos produtos nos mercados urbanos, regionais, nacionais e internacionais.

De acordo com Ballou (1993), do ponto de vista da cadeia produtiva observa-se o protagonismo do transporte e da logística na movimentação de matérias-primas pelas empresas, sendo que estas utilizam o transporte tanto no início do seu processo quanto no final com o produto acabado para os mercados e também nos serviços pós consumo. Pereira (2011) discute sobre as implicações do transporte em relação a valorização dos produtos, pois a logística do transporte busca desfazer os gargalos, que ao longo do tempo desagregaram o valor aos produtos, através do planejamento quanto ao deslocamento em menor tempo de toda matéria prima, desde seu local de produção até seu destino nas empresas, ainda trata do pós venda, que constitui nos dias atuais um diferencial entre as empresas, o que agrega de fato valor ao produto aproximando fornecedor e cliente através do inter-relacionamento entre os mesmos.

O planejamento e a gestão logística dos fluxos representam, sem dúvidas, uma especialização para o transporte, pois através dele pode-se viabilizar a expansão das atividades capitalistas pelos territórios. Deste modo, quando se relaciona a dinâmica socioeconômica ao planejamento do sistema de transportes, tem-se como resultado a sua eficiência e a sua eficácia na parte operacional da logística, pois conhecendo o território por onde percorre os fluxos de mercadorias, bem

como o que se produz no interior das empresas, é possível traçar a melhor estratégia de movimentar esta mercadoria, elegendo o modo de transporte mais adequado para cada situação.

A logística e o transporte constituem parte indispensável em diversos processos, incluindo a circulação de pessoas e de mercadorias. Deste modo, puderam-se ampliar as atividades humanas dando ao sistema capitalista a agilidade e flexibilidade necessária ao avanço das relações socioeconômicas. De acordo com Ballou (1993), o sistema de transporte é constituído por diversos modais, cujo objetivo é melhor atender as demandas e deste modo ofertar a melhor opção de deslocamento, estabelecendo a comunicação, cuja finalidade está na promoção do movimento mercadorias de um lugar para o outro. É importante destacar que a diversidade de modais de transportes são essenciais, uma vez que existem diversos obstáculos a serem vencidos e a dimensão continental do território brasileiro é apenas mais um deles, demandando um esforço ainda maior no tocante do escoamento da produção de cidades interioranas, como é o caso do nosso objeto de estudo, quando destinados produtos para abastecer o mercado nacional e o mercado internacional.

Para contornar toda esta problemática do território, um dos pontos fortes do transporte está na sua versatilidade, envolvendo uma grande variedade de modalidades sendo, portanto flexível às necessidades do setor econômico e a ágil na sua função. Pereira (2011) discorre acerca das potencialidades do transporte, principalmente dado a sua variedade; O transporte pode ser subdividido nas seguintes modalidades: Rodoviário, Ferroviário, Hidroviário, Marítimo, Dutoviário (oleoduto, gasoduto e mineroduto) Lacustre, Aeroviário e Cabotagem, viabilizando desta forma o transporte de pessoas e mercadorias/cargas pelos territórios nacionais e internacionais.

Para Ballou (1993), em uma escala global torna-se um desafio à interconexão do comércio internacional, tendo em vista, a distribuição das pessoas pelos territórios, pois os consumidores não estão próximos às áreas produtoras. Essas áreas produtoras geralmente estão distantes de suas respectivas fontes de matérias-primas. Deste modo, é notória a necessidade de otimizar a logística de transporte a fim de vencer os obstáculos e aproximar produtores, distribuidores e consumidores.

Deste modo é possível notar o quão indispensável é o adensamento dos meios de transportes, por meio dos investimentos na infraestrutura e na prestação de serviços dos diferentes modais, podendo contribuir com o ingresso de mais empresas no mercado internacional. Ao focar especificamente a região norte de Minas Gerais, a constituição das redes de transportes, segundo Pereira (2010), representa uma verdadeira transformação no contexto socioespacial, na medida em que (re)configura o processo de desenvolvimento de atividades produtivas regionais, que inserem os seus produtos nos mercados internacionais.

Transporte ferroviário na microrregião de Pirapora

A presença da ferrovia traduzia-se em incremento e na elevação das relações comerciais locais, potencializando uma fase de crescimento econômico nas atividades comerciais em cidades e vilarejos após a chegada da ferrovia. Nas palavras de Lessa (1993, p. 149):

O prolongamento do traçado da Estrada de Ferro Central do Brasil em direção ao alto São Francisco, alcançando Curvelo, em 1904 e Pirapora as margens do grande rio em 1910, integrou esta região às mais importantes vias internas de comércio, ou seja, as do sudeste e do sul do país.

A chegada da estrada de ferro nas cidades de Pirapora e de Montes Claros em 1910 e em 1926, respectivamente, deu uma maior notoriedade a elas, devido atuar com maior dinâmica e exercer maior influência em seu entorno, bem como a ampliação das relações com Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo, e também com o Nordeste através do rio São Francisco. Após a década de 1940, tem-se um processo de expansão da ferrovia no sentido a região Nordeste do Brasil, que é interconectada ao Centro-Sul em 1950 (PEREIRA, 2010). No entanto, depois de meados da década de 1950, o sistema ferroviário entra em crise por causa do crescimento rodoviário, conforme pontua Pereira (2010, p. 57):

Em 1956, iniciaram-se os primeiros estudos para identificação dos ramais ferroviários deficitários a serem erradicados. Em função da expansão da indústria automobilística, o Brasil seguiu a política norte-americana de erradicação dos ramais ferroviários antieconômicos.

No contexto de erradicação de ramais ferroviários antieconômicos, caracterizou a crise deste setor, o autor Pereira (2015, p.150) destaca que “a crise no setor de transporte ferroviário, que atravessou a década de 1970 e 1980, muitas vezes influenciada pela indústria automobilística e pelos baixos investimentos, levou a ferrovia ao sucateamento”. O discurso político pregou que a saída para a crise da ferrovia seria por meio da atuação da iniciativa privada.

Em meados da década de 1990, é operacionalizado o processo de desestatização da infraestrutura e dos serviços ferroviários através do repasse de ferrovias públicas para iniciativa privada que passou explorar com prioridade o transporte de carga, no regime de concessão por um período de 30 anos, podendo ser prorrogado por um período igual. Nesse contexto, em 1996, o ramal ferroviário de Pirapora é desativado. Em 2007, esse ramal foi reativado pelas ações do governo mineiro (projeto Noroeste de Minas) e a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), com a criação do Terminal Integrador de Pirapora (TIPI), inaugurado em 2009, para promover a conexão do transporte rodoviário com o transporte ferroviário no escoamento de cargas agrícolas (soja e milho) destinadas aos mercados

internacionais, tendo como entreposto logístico o porto de Tubarão, localizado no Estado do Espírito Santo (PEREIRA, 2015). Em função do terminal intermodal, a cidade de Pirapora se destaca na oferta de serviços logísticos para o segmento de commodities agrícolas. Os argumentos de Pereira (2015, p. 153) destacam que:

Pirapora é ponto de referência na logística intermodal na região norte de Minas Gerais, e tornou-se um município exportador de soja, sem produzi-la, pois uma trading, a ADM do Brasil, abriu um escritório em Pirapora tornando esse município seu domicílio fiscal.

Os produtos agrícolas escoados através do TIPI fizeram ampliar o desenvolvimento de serviços logísticos de transportes e de armazenagem na microrregião de Pirapora. Além do setor agrícola, o setor industrial que possui uma dinâmica relevante na conexão com os mercados globais poderia utilizar esse terminal, uma vez que o escoamento dos produtos das indústrias locais poderia alavancar a dinâmica do transporte intermodal, tendo mais uma opção de movimentar mercadorias na interconexão entre os produtores e os clientes. Mas a política de transportes no Brasil está concentrada no transporte rodoviário para a circulação de cargas, assunto este, discutido a seguir.

Transporte rodoviário na microrregião de Pirapora

No território brasileiro, o transporte rodoviário expandiu-se de forma significativa a partir de meados da década de 1950, por meio de investimentos diretos do capital estrangeiro, enfatizando a consolidação da indústria automobilística estrangeira. Para favorecer a expansão desse setor, o Estado priorizou os investimentos na construção e pavimentação de rodovias, concedendo subsídios e incentivos para outros setores também no rearranjo econômico do Brasil, visando à atração de investimentos do setor privado. Na argumentação de Botelho (2011, p. 58) destaca-se que:

No final da década de 1950 e seguindo a política iniciada no segundo governo Vargas (1950-1954), foram intensificados os subsídios e a proteção às empresas estrangeiras do setor que se instalassem no país, além da oferta de infra-estrutura, de mão-de-obra barata e de um mercado interno em expansão, baseado principalmente no intenso investimento estatal no transporte rodoviário.

A opção pelo investimento em rodovias ocorreu devido a vários fatores, dentre eles, destaca-se o incremento da indústria automobilística que passaria a fabricar/montar veículos no Brasil. Este tipo empreendimento é estratégico economicamente, pois puxa outros setores da economia. Isso demonstra a prioridade concedida ao rodoviarismo em relação à ferrovia, por exemplo. Segundo Martins (2016, p. 1):

O Plano de Metas do governo contemplava a implantação da indústria automobilística, com interesses também no desenvolvimento da indústria petrolífera e nos derivados de petróleo. A política que se seguiu nos governos militares não foi diferente, inclusive desativando estradas de ferro, ao invés de expandi-las.

De acordo com Pereira (2010), no período do governo de Juscelino Kubitschek (1956 e 1961) ocorreu uma maior priorização do modal rodoviário no Brasil. Nesse contexto, as ferrovias passaram a ser subutilizadas por causa da extinção dos ramais ferroviários antieconômicos e da concentração dos investimentos na infraestrutura rodoviária, com o discurso de atender as demandas da interiorização da economia e de integração do mercado nacional.

O investimento permitiu a construção e a pavimentação de rodovias ampliando a acessibilidade as cidades, interligando-as, principalmente aquelas mais dinâmicas economicamente. Enquanto outras cidades continuam com acesso precário. No caso do norte de Minas Gerais, Oliveira (2000, p. 50) pontua a expansão e as deficiências da infraestrutura rodoviária:

Quanto a rodovias pavimentadas, elas inexistiam ao norte de Montes Claros, e mesmo pelo sul ela tarda a chegar. Em 1972, foi inaugurada a ligação com Belo Horizonte e, em 1973/74, com Pirapora e daí para o Triângulo Mineiro, esta ausência de rodovias pavimentadas inibia a atração de indústrias para outras cidades da região e dificultava a integração de empresas localizadas em Montes Claros ao mercado regional. Esta situação só viria a ser alterada na segunda metade dos anos oitenta quando os principais eixos rodoviários do Norte de Minas são asfaltados

No contexto da expansão das rodovias pavimentadas na mesorregião Norte de Minas, a microrregião de Pirapora recebeu os investimentos para pavimentação de rodovias através de cobranças constantes de dirigentes e lideranças políticas e empresariais. Silva (2000) relatou que Pirapora foi incluída no Programa Especial para o Vale do São Francisco – PROVALE, no qual estabeleceu e resultou na execução da pavimentação das rodovias, BR 365 e BR 496. Destaca-se que:

Em 1974 foi concluída a estrada BR-365, construída com verbas da SUDENE, ligando Montes Claros – Pirapora – Patos de Minas – Uberlândia [...] Em 7 de junho de 1977, foi inaugurada a BR-496, ligando Pirapora a Corinto. A esta inauguração estiveram presentes diversas autoridades, entre elas o vice-presidente da república, general

Adalberto Pereira Santos (SILVA DINIZ; MOTA, 2000, p.157).

Na política de transporte rodoviário, outro acontecimento importante foi à instalação do Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais – DER/MG na cidade de Pirapora, o que viria a contribuir para uma melhor assistência na pavimentação e na manutenção das estradas. Estrategicamente, a cidade de Pirapora é cortada pelas rodovias BR 365 que liga a cidade a Montes Claros (MG), que é a maior e mais importante cidade da região norte do estado. E a rodovia BR 496 que liga a cidade a Belo Horizonte MG que é a capital do estado através da conexão com outras rodovias, a BR 135 e 040.

A dinâmica econômica na microrregião de Pirapora: instalação e organização da atividade empresarial

A década de 1910 e 1920 está associada ao boom do desenvolvimento de Pirapora através de importantes acontecimentos relacionados à expansão da infraestrutura de transportes, de abastecimento de água (1913), de telefonia (1913), de telegrafia (1925) e de energia (1914). Além disso, ocorreu o crescimento das atividades comerciais, dos serviços de transportes e dos serviços educacionais (SILVA DINIZ; MOTA, 2000). A infraestrutura e os serviços propiciaram um aparato importante no desenvolvimento de Pirapora, no tocante a dinâmica de comércio, a oferta e demanda por serviços, a atração e distribuição dos fluxos de pessoas e mercadorias.

Na dinâmica econômica, desenvolveram-se os serviços bancários, conforme Silva, Diniz e Mota (2000) a partir da década de 1930 foram instaladas as agências bancárias em Pirapora, com destaque para o Banco Comercio e Indústria de Minas Gerais S.A (1932), o Banco de Minas Gerais S.A (1938) e o Banco do Brasil (1940). A presença das agências bancárias demonstra o potencial de desenvolvimento na atração de investimentos públicos e privados, impulsionados pelo crescimento do comércio, interconectando a cidade de Pirapora aos centros urbanos do Sudeste e Nordeste através do transporte ferroviário e hidroviário.

No período pós década de 1960, caracterizou-se o processo de descentralização das atividades industriais do eixo Rio-São Paulo, resultando na industrialização de cidades localizadas no interior do território brasileiro. As ações do Estado através de órgãos públicos, como o Banco do Nordeste do Brasil – BNB (1952) e a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE (1959) impulsionaram a modernização econômica via industrialização e agropecuária subsidiadas com incentivos fiscais e linhas de financiamentos. O Estado brasileiro investiu na modernização da infraestrutura de transportes, de energia com a instalação da rede de distribuição de energia de Três Marias e de comunicações (OLIVEIRA, 2000; PEREIRA, 2010). É importante pontuar que a atividade industrial

depende da infraestrutura e dos incentivos para se expandir territorialmente, incluindo os subsídios do Estado de Minas Gerais e dos municípios.

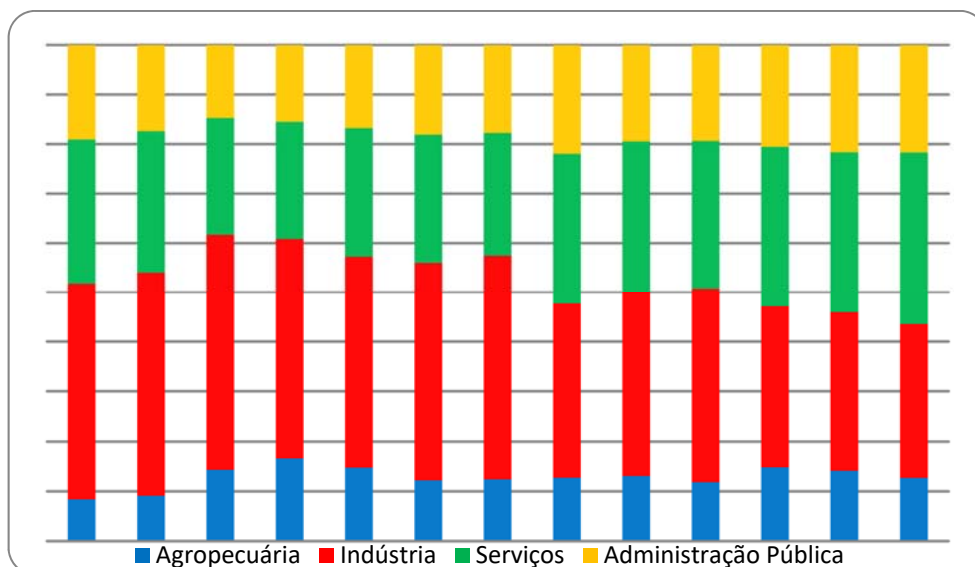
Dentro deste contexto, observa-se o processo de modernização econômica na microrregião de Pirapora, bem como uma concentração da indústria em Pirapora e Várzea da Palma e os projetos agropecuários e de silvicultura em Buritizeiro. Isso mostra o papel dos investimentos públicos, dos subsídios fiscais e financeiros na atração do capital privado. Ao caracterizar o setor industrial em Pirapora, Silva Diniz e Mota (2000) focaram em empreendimentos como: Ligas e alumínio S.A – LIASA (1972); Itacolomy Cervejaria (1974); Velonorte Têxtil (1980); Grisbi Têxtil (1980); Minasligas (1982); Cedro Norte do Grupo Cedro Têxtil (1983); Inonibras – Inoculadora de alumínio e ferroligas Nipo-brasileiro (1983) e Companhia Santo Antônio do Grupo Cedro Têxtil (1996). Mais recentemente instalaram-se a empresa Real Minas Têxtil do setor têxtil hospitalar (2010), Emifor do setor alimentício (2013) e Carmem Stheffens do setor de calçados (2015). Nessa microrregião, Pirapora é a única que tem um distrito industrial.

Por volta dos anos de 1970, segundo Pereira e Ferreira (2014), o município de Várzea da Palma iniciou o processo de instalação de indústrias, uma vez que as indústrias que chegaram foram se instalando ao longo da rodovia BR 496 e não se instalaram em um distrito industrial específico. As empresas são: ITALMAGNESIO (1971); RIMA (1971); PALMASA (1973) e SADA (1989). O município de Buritizeiro desenvolveu a silvicultura para atender principalmente as demandas das indústrias metalúrgicas de Pirapora e de Várzea da Palma. No setor agropecuário, ocorreu a expansão da pecuária e de atividades agrícolas.

Considerando a composição do PIB na microrregião de Pirapora, ao longo dos anos, houve um leve crescimento do setor agropecuário, da administração pública e dos serviços. Enquanto o setor industrial apresentou queda, provavelmente em função da crise econômica internacional a partir de 2009 (ver Figura 1).

Na análise da estrutura econômica dos municípios, observa-se que dois deles possuem atividade industrial consolidada, com uma participação significativa na composição do PIB e também apresenta um setor de serviços mais dinâmico na microrregião. Enquanto os demais municípios têm uma estrutura econômica menos dinâmica se comparada às duas primeiras, pautada na agropecuária, no setor de serviços (locais) e na administração pública.

Figura 1 – Composição do PIB por setores na microrregião de Pirapora, no período de 2002 a 2014 (percentual)



Fonte: Fundação João Pinheiro – FJP, 2016. Org. CRUZ, R. S., 2017.

Na análise da estrutura econômica dos municípios, observa-se que dois deles possuem atividade industrial consolidada, com uma participação significativa na composição do PIB e também apresenta um setor de serviços mais dinâmico na microrregião. Enquanto os demais municípios têm uma estrutura econômica menos dinâmica se comparada às duas primeiras, pautada na agropecuária, no setor de serviços (locais) e na administração pública.

Considerando a organização das exportações na microrregião de Pirapora, dos 10 municípios que a compõe, somente três deles possuem empresas que exportam mercadorias, que são: Pirapora, Várzea da Palma e Buritizeiro, uma vez que as exportações concentram na atividade industrial. A Tabela 1 apresenta os números da participação do município de Pirapora, representando 69,9% dos valores financeiros e 74,3% das quantidades em quilogramas dos produtos exportados. Seguindo de Várzea da Palma que aparece com 30,1% dos valores financeiros e 25,7% das quantidades em quilogramas das exportações. Enquanto o município de Buritizeiro tem uma participação inferior a 0,1%.

Tabela 1- Microrregião de Pirapora: exportação por municípios, acumulado no período de 1997 a 2016 (US\$/FOB e kg)

Município	US\$/F.O.B	%	Quilograma (kg)	%
Pirapora	2.611.628.534	69,9	1.983.885.330	74,3
Várzea da Palma	1.124.987.999	30,1	687.345.862	25,7
Buritizeiro	328.435	0,0	751.047	0,0

Total	3.736.944.968	100	2.671.982.239	100
-------	---------------	-----	---------------	-----

Fonte: MDIC/ALICEWEB2, 1997; 1998; 1999; 2000; 2001; 2002; 2003; 2004; 2005; 2006; 2007; 2008; 2009; 2010; 2011; 2012; 2013; 2014; 2015; 2016. Org. CRUZ, R. S., 2017.

Microrregião de Pirapora: setores exportadores de mercadorias, logística de transportes e interconexões com os mercados internacionais

Pensando no sistema de comércio voltado para atender as demandas do mercado internacional, Pereira (2015) destaca que a exportação é caracterizada pela venda de bens e serviços por um agente econômico localizado no espaço nacional para outros agentes econômicos localizados em países diferentes. Para que os fluxos ocorram, é preciso considerar as diferentes legislações, os diferentes idiomas, as diversas moedas e os aspectos culturais nos países onde estão os consumidores. A maioria destes consumidores reside nos grandes centros urbanos, pois o aumento do poder aquisitivo, a redução de barreiras (tarifárias e não tarifárias) e a inovação tecnológica no setor de transportes e de comunicação propiciaram o crescimento do comércio internacional.

No processo de expansão do comércio internacional na esfera internacional, primeiramente é preciso mostrar a organização dos setores exportadores na microrregião de Pirapora. A tabela 2 apresenta as exportações da microrregião de Pirapora separada por categorias representadas por subsetores, organizados a partir do Sistema Harmonizado (SH)ⁱ, com código numérico de dois dígitos. Ao considerar os fluxos acumulados no período de 1997 a 2016, eles totalizaram cerca de 3,7 bilhões de dólares e quase 2,7 bilhões de quilogramas. No contexto das exportações, o subsetor que mais se destacou foi o de produtos da indústria química e conexas, representando 66 % do valor financeiro e 51,8% da quantidade em quilograma da produção exportada. Seguido pelo subsetor de metais comuns e suas obras que correspondeu a 24,1% dos valores financeiros e 25,6% da quantidade em peso. Os produtos do subsetor de produtos do reino vegetal representaram 6,6% do valor financeiro e 20,6% da quantidade exportada em peso. O subsetor têxtil e suas obras corresponde a 2,8% dos valores financeiros e 1,0% da quantidade quilograma exportada. Por fim os demais subsetores, individualmente exportaram valores financeiros e em quilos inferiores a 0,5%.

Tabela 2 - Microrregião de Pirapora: subsetores organizados a partir de sistema Harmonizado entre 1997 e 2016 (US\$/FOB e kg)

Sistema Harmonizado (SH2)	Subsetor exportador	US\$/FOB	%	Quilograma (kg)	%
28 a 38	Produtos das indústrias químicas e conexas	2.465.005.438	66,0	1.384.745.636	51,8

73 a 83	Metais comuns e suas obras	901.088.162	24,1	684.721.638	25,6
06 a 14	Produtos do Reino Vegetal	245.521.693	6,6	549.388.835	20,6
50 a 63	Têxtil e suas obras	105.443.100	2,8	25.686.424	1,0
86-89	Material de transporte	13.951.776	0,4	7.585.095	0,3
16 a 24	Produtos de indústrias alimentares e bebidas	1.858.361	0,0	9.187.285	0,3
84-85	Máquinas e aparelhos	1.838.782	0,0	694.957	0,0
15	Gorduras e óleos animais ou vegetais	1.049.220	0,0	3.000.000	0,1
25 a 27	Produtos minerais	837.802	0,0	5.739.675	0,2
44 a 46	Madeira e carvão vegetal	302.820	0,0	1.230.224	0,0
90 a 92	Instrumentos e aparelhos óticos	35.597	0,0	127	0,0
70	Vidros e suas obras	11.736	0,0	943	0,0
39 a 40	Plásticos, borrachas e suas obras	481	0,0	1.400	0,0
Total		3.736.944.968	100,0	2.671.982.239	100,0

Fonte: MDIC/ALICEWEB2, 1997; 1998; 1999; 2000; 2001; 2002; 2003; 2004; 2005; 2006; 2007; 2008; 2009; 2010; 2011; 2012; 2013; 2014; 2015; 2016. Org. CRUZ, R. S., 2017.

Na organização dos subsetores exportadores, os produtos são enviados para os mercados internacionais utilizando os meios de transportes nacionais, os recintos alfandegados e os transportes internacionais. Essa rede que propicia os fluxos das exportações é caracterizada da seguinte forma:

Os terminais de cargas alfandegados estão localizados nas fronteiras aquaviários (portos), aéreas (aeroportos) e terrestre (pontos de fronteiras), que recebem os fluxos de bens e de serviços produzidos nos mercados nacionais e destinados ao mercado internacional. A partir desses terminais alfandegados, há ocorrência do transporte internacional para a distribuição dos fluxos de mercadorias no mercado internacional. No terminal portuário, encontra-se uma maior quantidade de empresas prestadoras de serviços de transportes mais especializados para viabilizar os fluxos na rede intermodal de transporte. (PEREIRA; FERREIRA, 2013, p, 73)

As mercadorias exportadas na microrregião de Pirapora são escoadas via transportes terrestres até os recintos alfandegados. Neste percurso, foram transportadas pela modalidade rodoviária cerca de 93,4% dos fluxos em valores financeiros e aproximadamente 79,4% das cargas em quantidade quilograma. Enquanto o transporte ferroviário movimentou mais ou menos 6,6% da quantidade em valores financeiros e 20,6% da quantidade em quilos. Os produtos

transportados pela ferrovia foram commodities agrícolas, soja e milho, através do uso do Terminal Integrador de Pirapora (TIPI) que é um ponto de conexão de rede, no entorno dele uma empresa do setor do agronegócio, a ADM do Brasil (trading company) abriu um escritório para fazer a gestão do sistema de fluxos das exportações, tornando-se Pirapora um domicílio fiscal desta empresa. Por isso Pirapora apresenta dados de exportação de soja, sem produzi-la, mas isso é muito comum em cidade onde se localiza os terminais de transportes, principalmente nas regiões portuárias.

Nas exportações, os produtos são recebidos nos recintos alfandegados para realizar o processo de internacionalização e de embarque nos transportes internacionais. No que diz respeito à microrregião de Pirapora, os principais recintos alfandegados utilizados foram os portos. Sendo que o porto do Rio de Janeiro (RJ) concentrou 76.3% dos valores financeiros e 66% da quantidade em quilos dos produtos exportados. Enquanto o porto de Sepetiba (RJ) escoou 12% dos valores financeiros e 8,4% da quantidade quilograma. O complexo portuário de Vitória (ES) concentrou 7,5% dos valores financeiros e 21,7% das quantidades em quilogramas. Ainda é possível pontuar a participação do porto de Santos (SP) com 2,3% dos valores financeiros e 1,9% da quantidade em quilos dos produtos exportados. Individualmente, os demais recintos alfandegados escoaram valores financeiros e em quantidade quilograma inferiores a 1% (Vide Mapas 1 e 2).

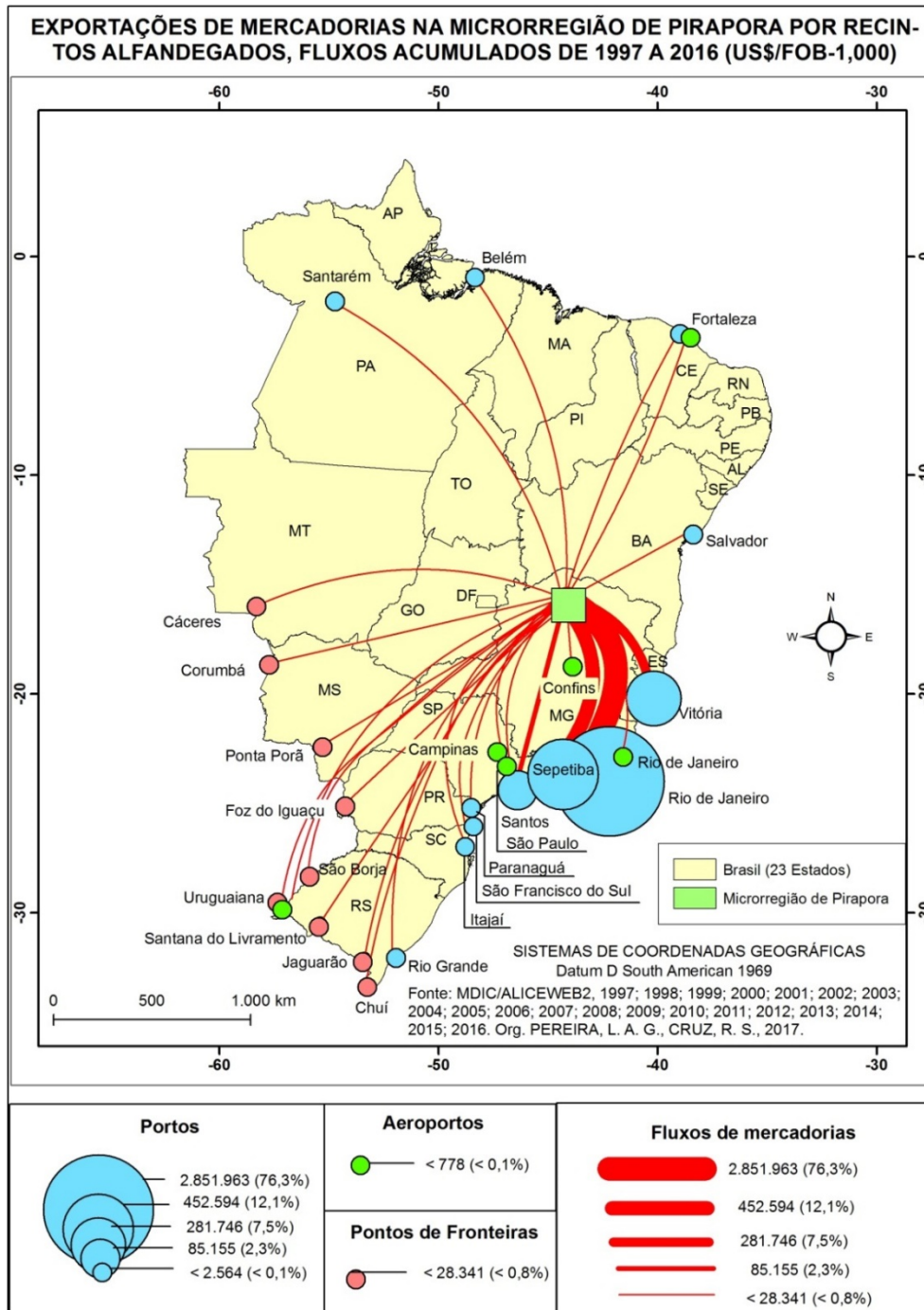
Na análise dos fluxos de exportações da microrregião de Pirapora, observa-se a concentração dos fluxos do setor de metalurgia/siderurgia no porto do Rio de Janeiro e no porto de Sepetiba, por ser uma região portuária que oferece serviços logísticos especializados para sua hinterlândia e ser um ponto de conexão para diversos mercados internacionais. Enquanto o porto Vitória recebe os fluxos de commodities agrícolas, produtos de baixo valor agregado, que mostra uma participação significativa na quantidade em peso em relação ao valor financeiro (20,6% versus 6,6%). O porto de Santos atende demanda o setor têxtil e suas obras. E os demais recintos atendem demandas mais específicas nas redes de comércio.

As mercadorias exportadas na microrregião de Pirapora são escoadas via transportes terrestres até os recintos alfandegados. Neste percurso, foram transportadas pela modalidade rodoviária cerca de 93,4% dos fluxos em valores financeiros e aproximadamente 79,4% das cargas em quantidade quilograma. Enquanto o transporte ferroviário movimentou mais ou menos 6,6% da quantidade em valores financeiros e 20,6% da quantidade em quilos.

Os produtos transportados pela ferrovia foram commodities agrícolas, soja e milho, através do uso do Terminal Integrador de Pirapora (TIPI) que é um ponto de conexão de rede, no entorno dele uma empresa do setor do agronegócio, a ADM do Brasil (*trading company*) abriu um escritório para fazer a gestão do sistema de fluxos das exportações, tornando-se Pirapora um domicílio fiscal desta empresa. Por isso Pirapora apresenta dados de exportação de soja, sem produzi-

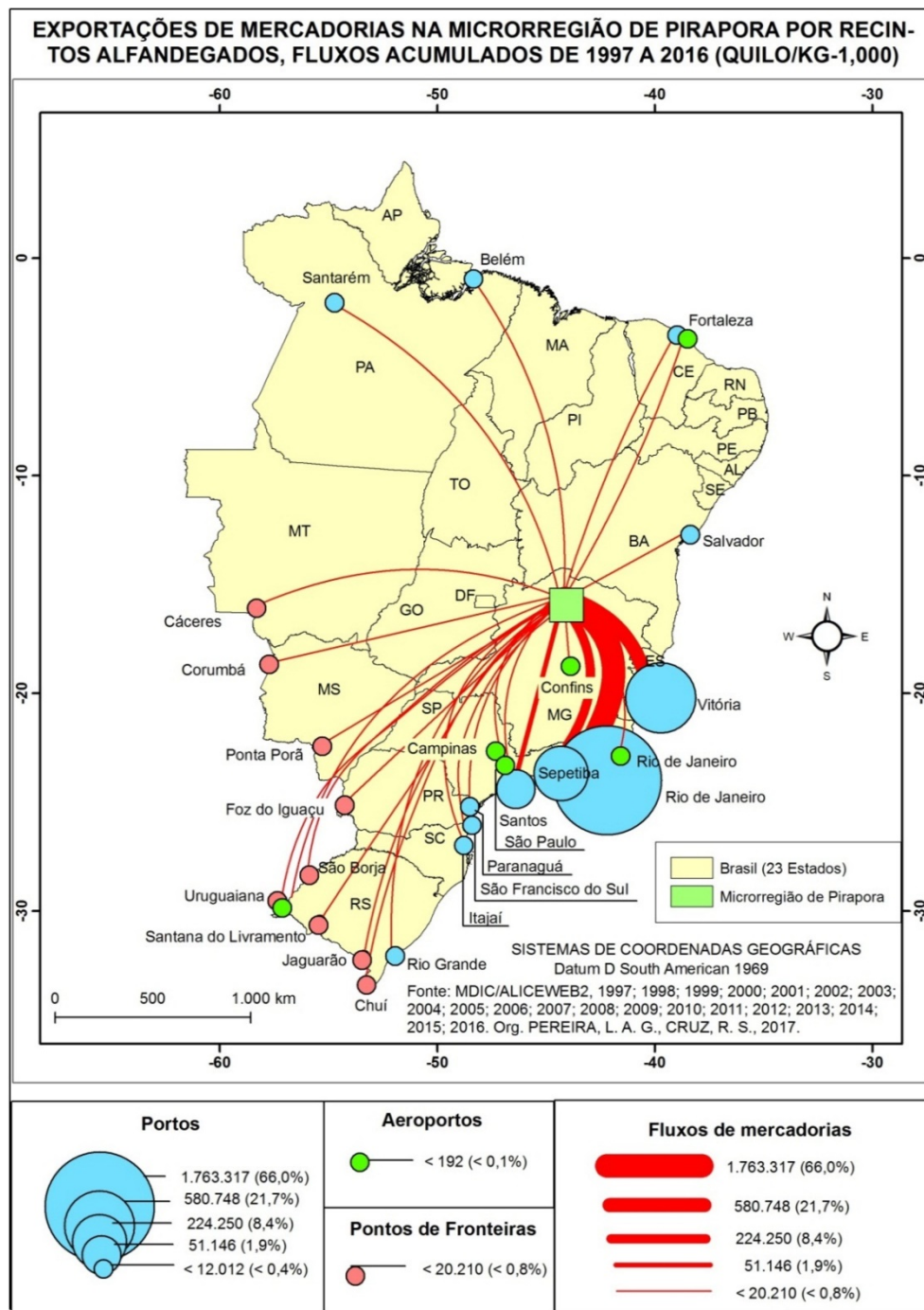
la, mas isso é muito comum em cidade onde se localiza os terminais de transportes, principalmente nas regiões portuárias.

Mapa 1 – Exportações de mercadorias na Microrregião de Pirapora-MG por recintos alfandegados, fluxos acumulado entre 1997 e 2016 (US\$/FOB-1,000)



Fonte: MDIC/ALICEWEB2, 1997; 1998; 1999; 2000; 2001; 2002; 2003; 2004; 2005; 2006; 2007; 2008; 2009; 2010; 2011; 2012; 2013; 2014; 2015; 2016. Org. CRUZ, R. S., 2017.

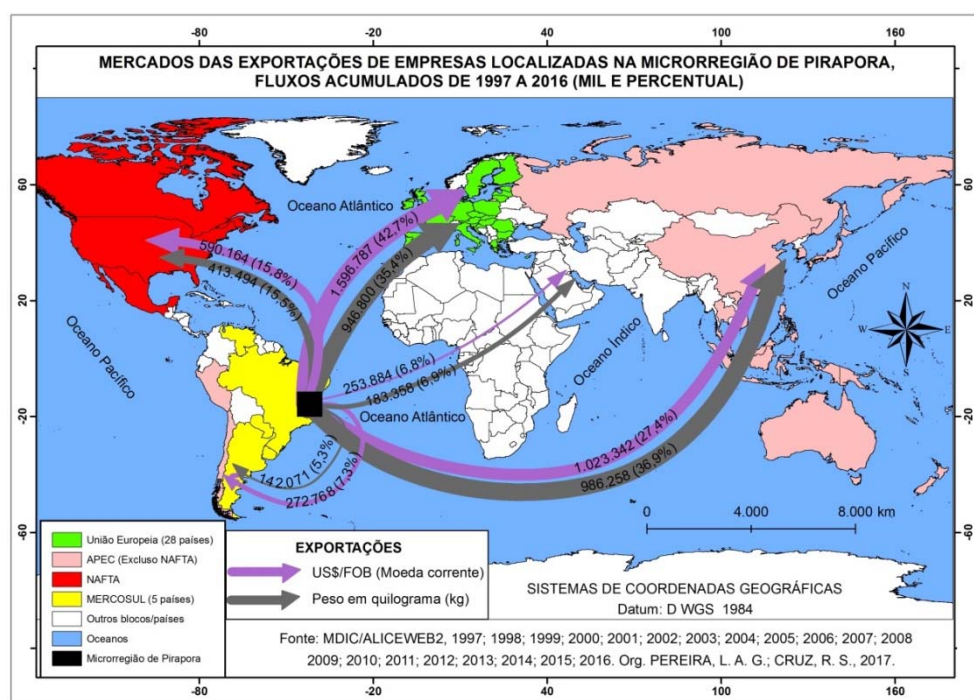
Mapa 2 – Exportações de Mercadorias na Microrregião de Pirapora por recintos alfandegados, fluxos acumulados de 1997 a 2016 (Quilos/KG-1,000)



Fonte: MDIC/ALICEWEB2, 1997; 1998; 1999; 2000; 2001; 2002; 2003; 2004; 2005; 2006; 2007; 2008; 2009; 2010; 2011; 2012; 2013; 2014; 2015; 2016. Org. CRUZ, R. S., 2017.

Os bens exportados por empresas com domicílios fiscais na microrregião de Pirapora foram destinados para os mercados internacionais organizados em blocos econômicos. Ao estudar os fluxos, observa-se que a União Europeia concentrou 42,7% dos fluxos financeiros e 35,4% da quantidade em quilos. Enquanto a Cooperação Econômica da Ásia e do Pacífico – APEC (excluso o NAFTA) recebeu 27,4% dos fluxos financeiros e 36,9% da quantidade em quilos. Já para o Tratado de Livre Comércio da América do Norte – NAFTA foram direcionados 15,8% dos fluxos financeiros e 15,5% da quantidade em quilograma. O Mercado Comum do Sul – MERCOSUL recebeu 5,3% dos fluxos financeiros e 7,3% da quantidade em quilos. Os demais blocos e/ou países importaram 6,8% dos fluxos financeiros e 6,9% da quantidade em peso, conforme apresenta o Mapa 3.

Mapa 3 – Mercados das exportações de empresas localizadas na Microrregião de Pirapora, fluxos acumulados de 1997 a 2016 (mil e percentual)



Fonte: MDIC/ALICEWEB2, 1997; 1998; 1999; 2000; 2001; 2002; 2003; 2004; 2005; 2006; 2007; 2008; 2009; 2010; 2011; 2012; 2013; 2014; 2015; 2016. Org. CRUZ, R. S., 2017.

Os fluxos de produtos do subsetor das indústrias químicas e conexas e de produtos das indústrias metais comuns e suas obras são direcionados, principalmente, para os mercados da União Europeia, do Japão e Estados Unidos. A produção do subetor produtos do reino vegetal (soja e milho) foram enviados, em sua grande maioria, para o mercado chinês. O mercado argentino recebeu produtos têxteis e suas obras e também produtos de materiais de transportes (peças automotivas). Os demais mercados receberam baixa quantidade de fluxos de todos os subsetores.

Na política de exportação, as empresas encontram diversos problemas de infraestrutura e institucionais para inserir-se nos mercados internacionais, com destaque, segundo Pereira (2010), destaca a má conservação de rodovias, a precariedade da infraestrutura ferroviária, os gargalos na infraestrutura portuária, a burocracia no desembarço de mercados, dentre outros. E as saídas para a superação desses gargalos seriam os investimentos na infraestrutura rodoviária, na modernização das ferrovias e na infraestrutura portuária. Além disso, é importante desenvolver os aspectos institucionais que levem desburocratização no desembarço das mercadorias. É importante destacar que nas exportações, a qualidade da infraestrutura e dos serviços de transportes precisam estar interligados com a agilidade dos serviços aduaneiros na circulação de mercadorias.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na expansão do comércio internacional, o espaço geográfico é caracterizado por um conjunto de localizações interligadas, tornando-se um ponto de partida e/ou de destino dos fluxos materiais (mercadorias) e imateriais (serviços e informações). Deste modo é possível perceber que eles estão interligados constantemente no processo de produção e de reprodução do capital.

Ao longo dos anos, ações do Estado e dos agentes econômicos contribuíram para alavancar as atividades socioeconômicas em diversas localidades. Em um contexto de modernização econômica os fatores como a localização, a presença da infraestrutura de transporte e de comunicação, a participação política e dinâmica de mercados consumidores propiciaram a expansão das atividades industriais, agropecuárias e de serviços. No caso da microrregião de Pirapora, as medidas adotadas por órgãos públicos, nos quais se destacam a SUDENE e o BNB, que concederam incentivos fiscais e financeiros como mecanismos facilitadores para a atração de capital privado. Nesse processo tem-se a vinda de grandes empresas e de empreendimentos agropecuários, basicamente nos municípios de Pirapora, Várzea Palma e Buritizeiro.

Em Pirapora e Várzea da Palma desenvolveram as atividades industriais, que são responsáveis pela concentração das exportações na microrregião de Pirapora. Os subsetores exportadores estão subdivididos em produtos das indústrias químicas e conexas, metais comuns e suas obras, produtos do reino vegetal, produtos têxteis e suas obras, material de transportes, dentre outros. Os produtos exportados por esses setores são escoados para os recintos alfandegados cerca de 93,4% dos fluxos financeiros e mais ou menos 79,4% dos fluxos em quilos pelo transporte rodoviário. Enquanto pelo transporte ferroviário foram movimentado aproximadamente 6,6% da quantidade em valores financeiros e cerca de 20,6% da quantidade em quilograma. A ferrovia transporta produtos agrícolas para o complexo portuário de Vitória.

O recinto alfandegado portuário do Rio de Janeiro (RJ) concentrou 76,3% dos valores financeiros e 66% da quantidade em quilos dos produtos exportados. Enquanto os demais recintos alfandegados, todos eles, concentraram 23,7% dos fluxos financeiros e 34% dos fluxos em quantidade quilograma. Após os recintos alfandegados, os portos e o transporte marítimo escoaram cerca de 98% dos fluxos financeiros e em quilos. Os mercados compradores dos produtos da microrregião de Pirapora são União Europeia, APEC, NAFTA e MERCOSUL, respectivamente.

Apesar de os gargalos infraestruturais e institucionais na política de exportação, os subsetores conseguem ser competitivos no cenário internacional. Por isso os investimentos na infraestrutura e a regulamentação de legislações são extremamente importantes para tornar as empresas da microrregião de Pirapora ainda mais competitivas. Por isso é imprescindível a qualidade da infraestrutura e dos serviços de transportes na interconexão dos mercados consumidores internacionais.

REFERÊNCIAS

BALLOU, Ronald H. Logística empresarial: transportes, administração de materiais e distribuição física. Tradução de Hugo T. Y. Yoshizaki. São Paulo: Atlas, 1993. 388 p.

BOTELHO, Adriano. Reestruturação produtiva e produção do espaço: o caso da indústria automobilística instalada no Brasil. Revista online; revista de departamento de geografia-USP <<http://www.revistas.usp.br>>. v 15. P 55-64. São Paulo. Acessado em março de 2017

BRASIL. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Plano Plurianual 2008 – 2011: Programa de Aceleração do Crescimento. Brasília: Ministério do Planejamento, 2007.

Disponível em: <<http://cabana-on.com/Brasil/artigos/artigo22.html#>>. Acessado em: 05 março de 2017.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO (FJP). PIB MUNICIPAL. Disponível em: <<http://www.fjp.mg.gov.br/>>. Acesso: em abril de 2017

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA-IBGE. Cidades. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home>>. Acesso em: Novembro 2016.

LESSA, Simone Narciso. Trem-de-ferro: Do cosmopolitismo ao Sertão. 1993. 243f. Dissertação (Mestrado em História), Departamento de História do instituto de filosofia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1993.

MARTINS, Olímpia. A história das ferrovias no Brasil. Portal Decifre o Brasil.

MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, COMÉRCIO EXTERIOR E SERVIÇOS-MDCI/ALICEWEB2. Exportação municípios. Brasília: MDCI, 2016. Disponível em: <<http://aliceweb.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 25 Janeiro 2017.

- _____. Exportação municípios. Brasília: MDCI, 1997. Disponível em <http://aliceweb.mdic.gov.br/>>. Acesso em 25 Janeiro 2017.
- _____. Exportação municípios. Brasília: MDCI, 1998. Disponível em: <http://aliceweb.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 25 Janeiro 2017.
- _____. Exportação municípios. Brasília: MDCI, 1999. Disponível em: <http://aliceweb.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 25 Janeiro 2017.
- _____. Exportação municípios. Brasília: MDCI, 2000. Disponível em: <http://aliceweb.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 25 Janeiro 2017.
- _____. Exportação municípios. Brasília: MDCI, 2001. Disponível em: <http://aliceweb.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 25 Janeiro 2017.
- _____. Exportação municípios. Brasília: MDCI, 2002. Disponível em: <http://aliceweb.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 25 Janeiro 2017.
- _____. Exportação municípios. Brasília: MDCI, 2003. Disponível em: <http://aliceweb.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 25 Janeiro 2017.
- _____. Exportação municípios. Brasília: MDCI, 2004. Disponível: <http://aliceweb.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 25 Janeiro 2017.
- _____. Exportação municípios. Brasília: MDCI, 2005. Disponível em: <http://aliceweb.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 25 Janeiro 2017.
- _____. Exportação municípios. Brasília: MDCI, 2006. Disponível em: <http://aliceweb.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 25 Janeiro 2017.
- _____. Exportação municípios. Brasília: MDCI, 2007. Disponível em: <http://aliceweb.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 25 Janeiro 2017.
- _____. Exportação municípios. Brasília: MDCI, 2008. Disponível em: <http://aliceweb.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 25 Janeiro 2017.
- _____. Exportação municípios. Brasília: MDCI, 2009. Disponível em: <http://aliceweb.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 25 Janeiro 2017.
- _____. Exportação municípios. Brasília: MDCI, 2010. Disponível em: <http://aliceweb.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 25 Janeiro 2017.
- _____. Exportação municípios. Brasília: MDCI, 2011. Disponível em: <http://aliceweb.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 25 Janeiro 2017.
- _____. Exportação municípios. Brasília: MDCI, 2012. Disponível em: <http://aliceweb.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 25 Janeiro 2017.
- _____. Exportação municípios. Brasília: MDCI, 2013. Disponível em: <http://aliceweb.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 25 Janeiro 2017.
- _____. Exportação municípios. Brasília: MDCI, 2014. Disponível em: <http://aliceweb.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 25 Janeiro 2017.
- _____. Exportação municípios. Brasília: MDCI, 2015. Disponível em: <http://aliceweb.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 25 Janeiro 2017.

MONIÉ, Frédéric, SILVA, Gerardo, A mobilização produtiva dos territórios. Instituições e logística do desenvolvimento local. São Paulo:DP&A,2003

OLIVEIRA, Marcos; Fabio Martins de, RODRIGUES; Luciene, CARDOSO, José Maria Alves; BOTELHO, Tarcísio Rodrigues. Formação Social e Econômica do Norte de Minas. Montes Claros: Editora Unimontes, 2000.

PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves, FERREIRA, William Rodrigues. Logística de transportes, comercio internacional e fluxos das exportações no Norte de Minas Gerais. Boletim Goiano de geografia, Goiânia, v. 36, p.67, 2016.

PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves, FERREIRA, William Rodrigues. Logística de transportes e comércio internacional: um estudo das empresas exportadoras de mercadorias em Várzea da Palma – MG. Revista do Desenvolvimento Social, Montes Claros, v. 12, n. 1, p. 55-65, 2014. Acessado em: fevereiro de 2017.

PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves, LESSA, Simone Narciso. O processo de planejamento e desenvolvimento do transporte rodoviário no Brasil. Revista Caminhos da Geografia, Uberlândia, v.12, n.40, p 26-46, Dez/2011.

PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves, Planejamento e Desenvolvimento: Logística de transporte e exportações na mesorregião norte de Minas Gerais. 2010. 178 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Social) programa de pós graduação em desenvolvimento Social, UNIMONTES, Montes Claros, 2010.

PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves, SANTOS, Narciso, LESSA, Simone Narciso, As exportações do setor agroindustrial região Norte de Minas Gerais: Logística e transportes. Revista de Geografia (Recife), Recife, v. 28, n. 3, p 38-55, Dez/2011.

PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves. Logística de Transportes e comércio Internacional: fluxos das exportações de mercadorias no Norte de Minas. 2015. 219 f. Tese (Doutorado em Geografia), Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2015.

SILVA, Brenno Álvares da; DINIZ, Domingos; MOTA, Ivan Passos Bandeira da. Pirapora: Um porto na história de Minas. Belo Horizonte: Editora interativa. 2000.

Contato com o autor: Luiz Andrei Gonçalves Pereira <luizandreigoncalves@yahoo.com.br>

Recebido em: 26/07/2017

Aprovado em: 23/10/2017

ⁱ Sistema Harmonizado (SH) foi criado para padronizar em códigos numéricos todos os produtos comercializados no mundo, facilitando assim, a tradução dos nomes dos produtos, a contratação de fretes e seguros, e a cobrança de tarifas.