

**LOGÍSTICA DE TRANSPORTES E COMÉRCIO INTERNACIONAL:
UM ESTUDO DAS EMPRESAS EXPORTADORAS DE MERCADORIAS
EM VÁRZEA DA PALMA - MG**

*TRANSPORT LOGISTICS AND INTERNATIONAL TRADE: A STUDY OF
EXPORTING COMPANIES OF GOODS IN VÁRZEAPALMA-MG*

Luiz Andrei Gonçalves Pereira
William Rodrigues Ferreira

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**
luizandreigoncalves@yahoo.com.br, w.ferreira@ufu.br

RESUMO

Nas exportações, a logística de transporte é responsável pelos fluxos de mercadorias entre o local de produção, os recintos alfandegados e os mercados internacionais. O objetivo deste trabalho é analisar a logística de transportes utilizada pelas empresas exportadoras localizadas em Várzea da Palma para inserir a sua produção no mercado internacional. Esta pesquisa foi realizada em duas etapas, na primeira etapa, focou-se na revisão de literatura para discutir a temática voltada para logística de transportes, comércio internacional e exportações. Na segunda etapa, os estudos concentraram-se na coleta e na análise dos dados disponibilizados pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, que mostram a distribuição espacial dos fluxos das exportações. Ao considerar a logística de transportes, em Várzea da Palma, as empresas exportadoras têm utilizado exclusivamente o transporte rodoviário de cargas no percurso nacional dos fluxos de mercadorias, concentrando-se cerca de 99,4% dos fluxos financeiros e aproximadamente 99,5% da quantidade quilograma nos recintos alfandegados portuários e no transporte marítimo internacional.

Palavras-chave: Logística de transportes. Comércio internacional. Exportações.

ABSTRACT

In the exports, the transport logistics is responsible for the flow of goods between the location of production, customs facilities and international markets. The objective of this study is to analyze the transport logistics used by exporters located in Várzea da Palma to enter its production in the international market. This research was conducted in two stages, the first stage focused on literature review to discuss the issue facing transport logistics, international trade and exports. In the second stage, the studies focused on the collection and analysis of data provided by the Ministry of Development, Industry and International Trade, showing the spatial distribution of the flows of exports. When considering the transport logistics in Várzea da Palma, exporting firms have used solely transported by road of cargo on national route of freight flows, concentrating approximately 99.4% of financial flows and approximately 99.5% of kilogram quantity in port customs facilities and in international shipping.

Keywords: Transport, logistics, International trade, Exports.

INTRODUÇÃO

Nas exportações, a logística de transporte é responsável pelas interações espaciais dos fluxos de mercadorias entre o local de produção, os recintos alfandegados e os mercados internacionais no espaço geográfico mundial. No cenário econômico internacional, como a logística de transportes realiza a inserção dos fluxos de mercadorias exportadas entre Várzea da Palma e os mercados internacionais? O objetivo deste trabalho é analisar a logística de transportes utilizada pelas empresas exportadoras localizadas em Várzea da Palma para inserir a sua produção no mercado internacional, no período de 2001 a 2012.

Esta pesquisa foi desenvolvida em duas etapas, na primeira etapa, focou-se na revisão de literatura para discutir a temática volta para logística de transportes, comércio internacional e exportações. Na segunda etapa, os estudos concentraram-se na coleta e na análise dos dados disponibilizados pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – MDIC/ALICEWEB2, que foram apresentados em uma tabela e em um gráfico elaborados pelo software Excel 2007 e também em forma de mapas organizados pelo software Argis 9.3 para representação espacial dos fluxos das exportações entre Várzea da Palma e os mercados internacionais, que foram organizados em blocos econômicos regionais internacionais, com destaque para União Europeia; Acordo de Livre-Comércio da América do Norte – NAFTA –; Cooperação Econômica da Ásia e do Pacífico – APEC (excluso NAFTA) –; Mercado Comum do Sul – MERCOSUL – e outros países/blocos regionais.

LOGÍSTICA DE TRANSPORTES, COMÉRCIO INTERNACIONAL E EXPORTAÇÕES

Os estudos da logística de transportes no campo das pesquisas geográficas levam as discussões, que buscam entender e/ou compreender o processo de transformações da infraestrutura econômica e das atividades econômicas articuladas às interações espaciais dos fluxos de pessoas, de bens, de serviços e de informações no espaço geográfico da escala local, regional, nacional e internacional ou vice e versa.

A logística é caracterizada pelo planejamento, gestão, coordenação e controle de todas as atividades necessárias para atingir os níveis desejados de serviços prestados, visando qualidade ao menor custo possível na ligação entre o mercado e a base de suprimento. A logística organiza a prestação de serviços desde a gestão de matérias-primas até a entrega do produto final (CHRISTOPHER, 2011). Para Ballou (1993), a logística é caracterizada pelo nível de rentabilidade na oferta de serviços de distribuição aos clientes e consumidores por meio do planejamento, organização e controle das atividades de movimentação e armazenagem, buscando facilitar os fluxos de produtos.

O transporte é a atividade logística mais visível e mais importante, que representa cerca de dois terços dos custos logísticos (BALLOU, 1993). Os meios de transportes terrestres (rodoviário, ferroviário e dutoviário), aquaviários (marítimo, hidroviário e lacustre) e aeroviário promovem os fluxos materiais de bens e serviços de um lugar para outro no espaço geográfico. Conforme Peleteiro (1990), o sistema de transportes é formado por um conjunto de modalidades com a finalidade de satisfazer as necessidades de deslocamento ou de transferência, incluindo a comunicação entre os distintos lugares geográficos, com o intuito de promover o movimento de pessoas e mercadorias, permitindo ir de um lugar a outro.

O transporte mantém vinculação com o comércio, principalmente, para promover a distribuição de bens, as interações entre culturas e pensamentos distintos, o aumento do consumo e a elevação da qualidade de vida da população (PELETEIRO, 1990). No decorrer dos tempos, o comércio foi e é uma atividade econômica desenvolvida pela humanidade com o intuito de oferecer excedentes de produção aos possíveis consumidores, sendo que a sua

missão é de um intermediário, que coloca em comunicação produtor e consumidor (PELETEIRO, 1990). As trocas de bens e serviços ocorrem a partir da comunicação entre os produtores, os comerciantes e os consumidores, aumentando assim, a demanda por modais de transportes. Desta forma, percebe-se que existe uma interdependência entre consumo, produção e circulação.

As matérias-primas, as atividades produtivas e os mercados consumidores estão espalhados em diferentes áreas no espaço geográfico, sendo que os consumidores não residem próximos dos lugares onde bens e produtos estão localizados, o desafio da logística e dos transportes é aproximar a produção e a demanda para que os consumidores tenham bens e serviços quando e onde quiserem, na condição física desejada (BALLOU, 1993). Na economia mundial, as trocas internacionais surgem do princípio que nenhum país é autossuficiente em produção para abastecer seu mercado interno, por isso são necessárias às trocas de bens e de serviços entre os diversos países envolvidos nas relações econômicas internacionais. Pois cada país está envolvido de forma diferente no comércio internacional, na medida em que vende a sua produção para o exterior e também compra no mercado externo o que não se produz internamente, formando uma rede dinâmica, flexível e complexa de trocas comerciais no espaço geográfico mundial (RODRIGUE; COMTOIS; SLACK, 2006).

O comércio internacional é constituído por representação de um sistema de trocas constituído por meio das compras e das vendas de bens e de serviços, envolvendo dois ou mais agentes econômicos que residem em países diferentes no cenário mundial. Além das negociações de mercadorias, existem também a contratação dos serviços de transportes nacionais e internacionais, a aquisição de seguros e a realização de operações financeiras para viabilização desses fluxos. As trocas comerciais ultrapassam as fronteiras nacionais dos países por meio das exportações e das importações de mercadorias e de serviços. Desta forma, na transação comercial, a exportação é definida através do envio de mercadorias para exterior, incluindo— além da venda de bens — os serviços ligados à exportação, tais como fretes, seguros e transações bancárias (SOARES, 2004. RATTI, 2000).

O crescimento do comércio internacional amplia também a demanda por meios de transportes, que sejam rápidos, seguros e de baixo custo para promover os fluxos de mercadorias. Nas estruturas das redes de transportes, cada modal de transporte forma ou tem a sua própria rede, que pode ser caracterizada separadamente, como rede: rodoviária, ferroviária, marítima, aeroviária, hidroviária e dutoviária. E quando ocorrem as conexões de dois ou mais modais de transportes é constituído o transporte intermodal, que é muito utilizado no transporte internacional de cargas, principalmente para as regiões intercontinentais.

Nos fluxos de cargas, o transporte intermodal é definido por meio da circulação de mercadorias, envolvendo uma interação espacial de origem e destino onde carga é transportada no mínimo em dois modais de transporte diferentes, visando fornecer um sistema de serviços de fluxos contínuos, na medida em que as vantagens de cada modo de transporte podem ser combinadas para produzir, de forma mais eficiente e com menor custo, a prestação dos serviços porta em porta (HOYLE; KNOWLES, 2001).

Os transportes nas formas segmentadas e/ou intermodais são de suma importância para vitalidade dos sistemas de trocas de bens e de serviços na esfera internacional, principalmente por causa da concentração ou da dispersão das fontes de matérias-primas, das atividades produtivas e dos mercados consumidores no espaço geográfico. E isso leva ao aproveitamento das 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 Várzea da Palma (Minas Gerais – Brasil) nos fluxos do comércio internacional através das exportações de mercadorias.

Várzea da Palma: modernização econômica e logística de transportes

O processo de ocupação do território norte-mineiro ocorreu através da penetração de bandeiras baianas e paulistas nos séculos XVI e XVII respectivamente, como uma forma de reconhecer e de ocupar as terras descobertas, principalmente, aquelas localizadas as margens do rio São Francisco, visando à exploração das riquezas naturais (metais preciosos) e a criação de gado (CARDOSO, 2000). Nesse contexto, o desenvolvimento da pecuária em áreas margeadas por rios voltadas para o abastecimento das regiões da atividade mineradora propiciou a utilização dos caminhos aquaviários do rio São Francisco e do rio das Velhas, desenvolvendo o comércio de mercadorias e o transporte terrestre realizado por tropeiros. Nas margens do rio das Velhas surgiu um lugarejo chamado Palma Velha, que posteriormente passou chamar Várzea da Palma (REIS, 1993).

Ao considerar a expansão das atividades econômicas – agropecuárias, comerciais e industriais – em Várzea da Palma tornou-se necessário fazer uma divisão na escala temporal antes e pós a criação da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE para explicar o contexto atual das exportações realizadas por empresas localizadas em Várzea da Palma.

Antes da criação da SUDENE, Várzea da Palma desenvolveu as atividades agropecuárias e comerciais, que apresentaram um processo de expansão com a chegada da infraestrutura ferroviária, sendo inaugurada em 1910. Conforme Reis (1993), em Várzea da Palma, a chegada da Estrada de Ferro Central do Brasil ampliou as suas relações comerciais com os demais de Minas Gerais e do Brasil, sendo que a estação ferroviária de Várzea da Palma era o ponto de recebimento e de distribuição dos fluxos de mercadorias entre os municípios do norte de Minas Gerais e os grandes centros comerciais, desenvolvendo assim, o comércio.

Além do comércio, em Várzea da Palma ocorreu também o crescimento da atividade pecuarista, que conforme Reis (1993, p. 39): “os pecuaristas tinham a seu favor a ferrovia, pois a Central do Brasil possuía vagões-boiadeiros e um embarcadouro, que ficava próximo à estação ferroviária, de onde era efetuada a exportação do gado para cidades como Belo Horizonte e Rio de Janeiro”. E na década de 1940 surgiu atividade econômica do carvoejamento, segundo Reis (1993), a empresa Belgo-Mineira comprou fazenda em Várzea da Palma voltada para a produção e o armazenamento de carvão vegetal, que era transportado pela ferrovia para as suas indústrias siderúrgicas localizadas em Sabará e Monlevade no Estado de Minas Gerais. Por causa das características físicas da área, desenvolveu-se a agricultura, assim descrita por Vasconcelos (1947, p. 139): “Várzea-da-Palma é uma planície de 20 km de extensão. Antigo rancho de tropeiros, hoje é um vasto celeiro agrícola, de grande futuro industrial pelas enormes quedas d’água que tem na sua vizinhança”. Esse autor deixou claro, a potencialidade da industrialização de Várzea da Palma, que ocorreu efetivamente a partir da chegada da SUDENE. Antes da SUDENE, a economia de Várzea da Palma estava centrada na agricultura, na pecuária, no comércio e na “indústria” do carvoejamento.

Considerando as atividades econômicas já existentes em Várzea da Palma, a chegada da SUDENE é um marco no processo de modernização econômica representada pela industrialização, uma vez que a atividade industrial necessita de um suporte maior em termos de infraestrutura econômica (transportes, energia e comunicações), associados à infraestrutura econômica existem também o processo de urbanização, o dinamismo econômico e os incentivos fiscais e financeiros concedidos pela SUDENE e pelo Banco do Nordeste do Brasil – BNB para promover o desenvolvimento da indústria.

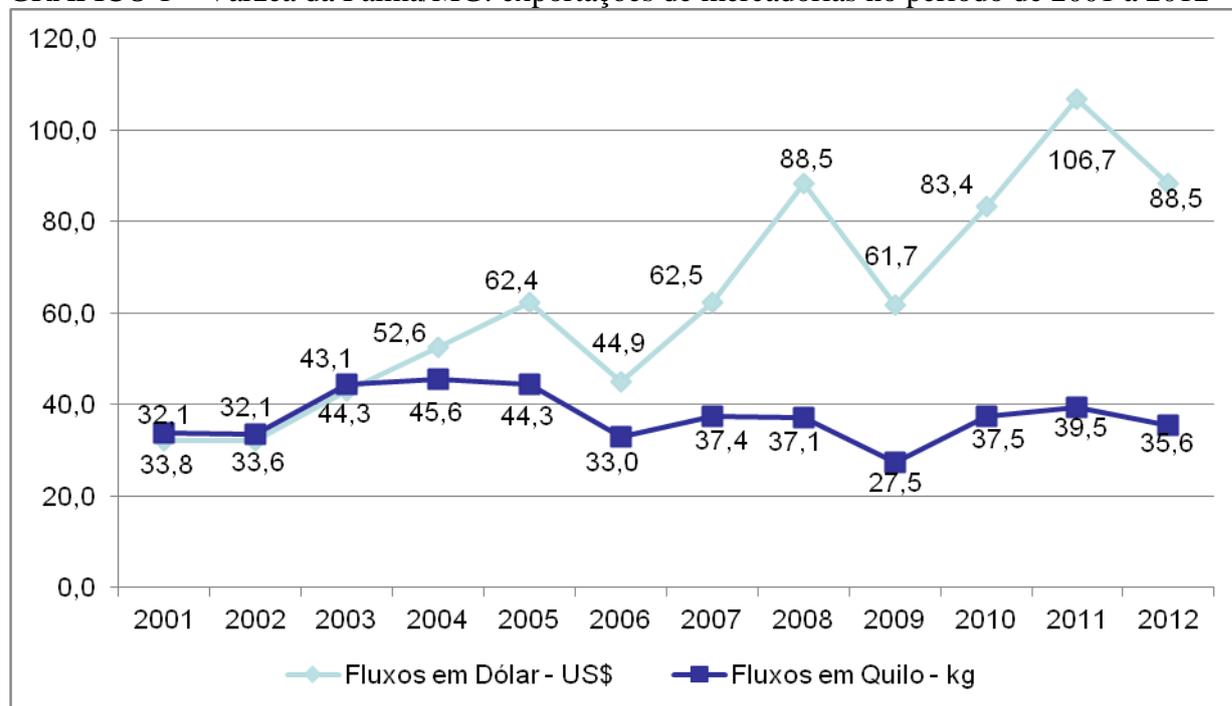
Em Várzea da Palma, conforme Reis (1993), a industrialização incentivada pela SUDENE ocorreu por meio da melhoria na infraestrutura de energia, com a chegada da energia hidrelétrica de Três Marias (Companhia Energética de Minas Gerais – CEMIG); da

melhoria na infraestrutura das telecomunicações (Telecomunicações de Minas Gerais – TELEMIG) e da melhoria no fornecimento de água tratada (Companhia de Saneamento de Minas Gerais – COPASA). Além da melhoria da infraestrutura citada anteriormente, destaca-se a modernização dos sistemas de transportes, principalmente, em 1976, com a pavimentação da BR 496, que interligou Várzea da Palma a Pirapora (BR 365) e Belo Horizonte (BR 135 e BR 040). A junção de todos esses fatores propiciou a industrialização de Várzea da Palma.

O processo de industrialização de Várzea da Palma, indústria de grande porte, começou expandir na década de 1970 incentivado pelas ações estatais. Segundo Reis (1993), o marco foi à criação da fábrica de Azulejos Várzea da Palma S/A – PALMASA, tendo como acionista majoritário, o Grupo Eliane (Santa Catarina), atualmente desativada. Em 1976, entrou em funcionamento a RIMA Eletrometalurgia S/A, atualmente RIMA S/A, que passou a produzir ferro ligas, silício-metálico, cálcio-silício-bário, ferro-silício-magnésio e ferrosilício. Em 1980, entrou em operação a empresa Italmagnésio Nordeste S/A, atuando na produção de ferro ligas. Em 1988, entrou em operação a indústria Minaço, atualmente Sada Siderurgia, produzindo corpos roedores (esferas) e peças automotivas para o setor automobilístico, cimenteiro e mineração. As empresas criadas – RIMA, Italmagnésio e Minaço/Sada – tinham e têm a sua produção voltada para exportação, atendendo as demandas dos mercados norte-americano, europeu e japonês.

Atualmente, duas empresas exportadoras com domicílio fiscal em Várzea da Palma atuam no mercado internacional, exportando as suas mercadorias, que são a RIMA S/A e a Sada Siderurgia. O Gráfico 1 mostra a evolução das exportações em Várzea da Palma em valores financeiros e em quantidade quilograma, no período de 2001 a 2012.

GRÁFICO 1 – Várzea da Palma/MG: exportações de mercadorias no período de 2001 a 2012



Fonte: MDIC/ALICEWEB2, 2001; 2002; 2003; 2004; 2005; 2006; 2007; 2008; 2009; 2010; 2011; 2012. Org. PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves, 2014.

As exportações apresentadas acima, posteriormente, foram agrupadas e organizadas em setores exportadores, considerando os fluxos acumulados no período de 2001 a 2012. Sendo assim, as exportações dos produtos das indústrias químicas representaram 72% dos fluxos em valores financeiros e 72,2% da quantidade em peso/volume. Seguido pelo setor dos

produtos de metais comuns e suas obras, que representou 26,42% dos valores financeiros e 26,42% da quantidade em peso/volume. O setor de produtos de material de transporte exportou 1,55% dos fluxos financeiros e 1,39% da quantidade em peso/volume. E os outros setores apresentaram valores financeiros e peso/volume inferiores a 1%. Essas informações podem ser vistas na Tabela 1.

TABELA1 - Várzea da Palma/MG: exportações por subsetores, acumulado de 2001 a 2012

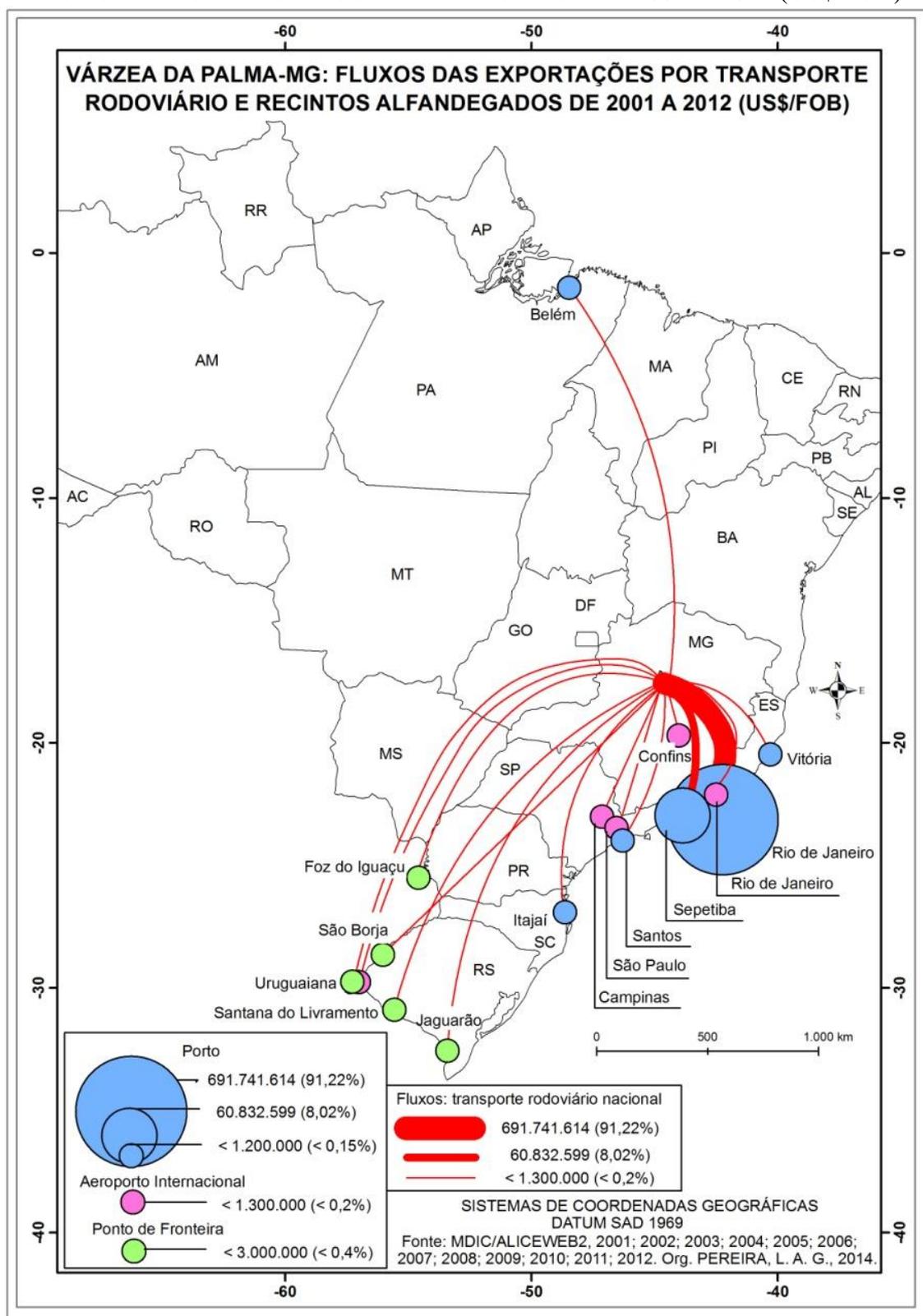
Setores exportadores	US\$	%	Kg	%
PRODUTOS DAS INDÚSTRIAS QUÍMICAS	546.008.150	72,00	324.604.955	72,25
METAIS COMUNS E SUAS OBRAS	200.378.451	26,42	117.792.799	26,22
MATERIAL DE TRANSPORTE	11.782.210	1,55	6.238.601	1,39
Outros	194.331	0,03	660.208	0,15
Total	758.363.142	100,00	449.296.563	100,00

Fonte: MDIC/ALICEWEB2, 2001; 2002; 2003; 2004; 2005; 2006; 2007; 2008; 2009; 2010; 2011; 2012.

Org. PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves, 2014.

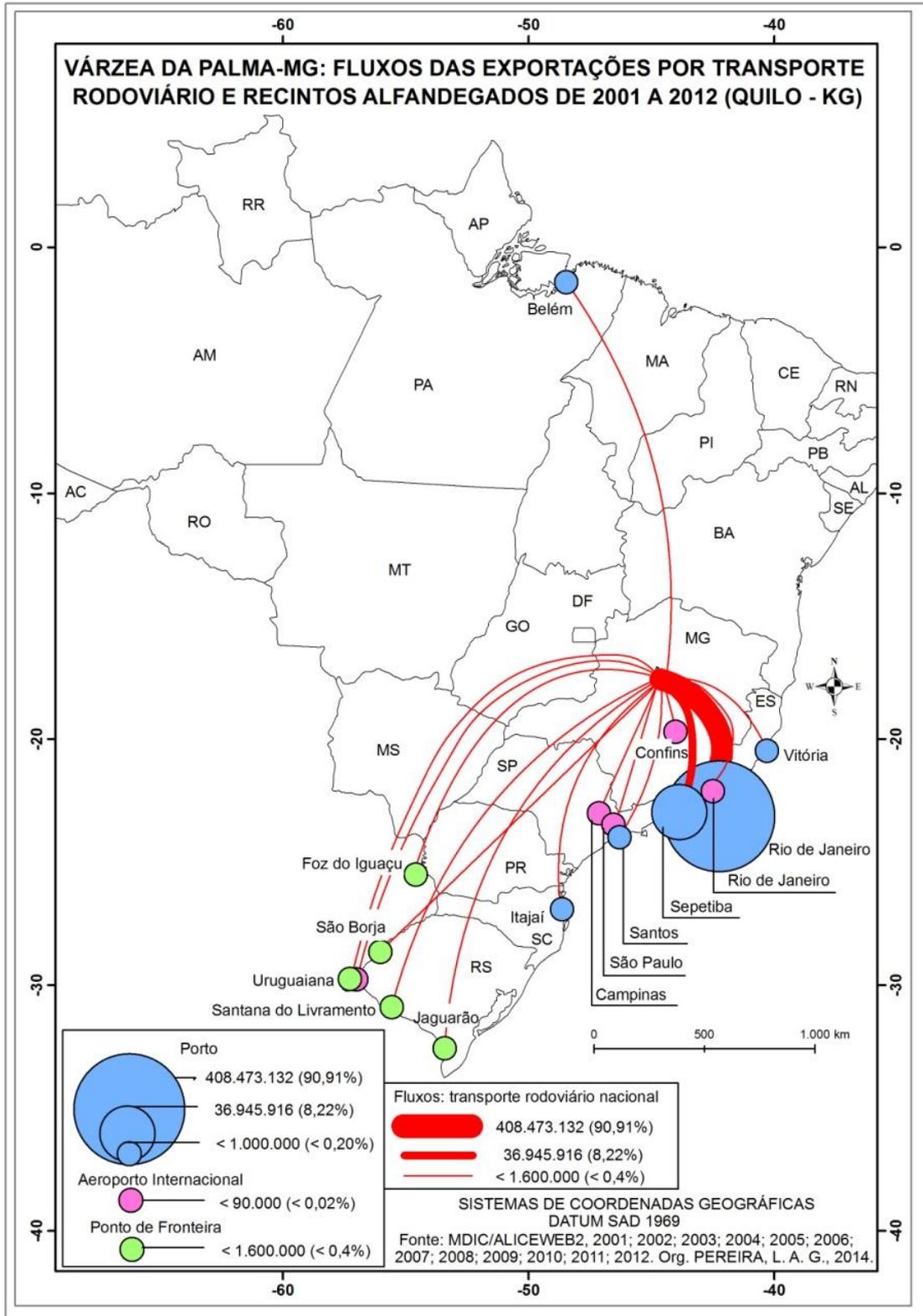
Os setores exportadores para escoar a sua produção para o mercado internacional utilizaram somente o transporte rodoviário nacional para levar as mercadorias do local de produção até os recintos alfandegados (portos, aeroportos e pontos de fronteiras). Na distribuição dos fluxos por recintos alfandegados, o porto do Rio de Janeiro recebeu 91,22% dos valores financeiros e 90,91% da quantidade em quilograma das mercadorias exportadas. Enquanto o porto de Sepetiba atraiu 8,02% dos valores financeiros e 8,22% da quantidade quilograma dos produtos vendidos para o exterior. E para os demais portos, aeroportos internacionais e pontos de fronteiras foram destinados valores financeiros e quantidade quilograma em mercadorias inferiores a 0,5%. Essas informações são mostradas nas Figuras 1 e 2.

FIGURA 1
VÁRZEA DA PALMA – MG: FLUXOS DAS EXPORTAÇÕES POR TRANSPORTE RODOVIÁRIO E RECINTOS ALFANDEGADOS DE 2001 A 2012 (US\$/FOB)



Fonte: MDIC/ALICEWEB2, 2001; 2002; 2003; 2004; 2005; 2006; 2007; 2008; 2009; 2010; 2011; 2012.
Org. PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves, 2014.

FIGURA 2
VÁRZEA DA PALMA – MG: FLUXOS DAS EXPORTAÇÕES POR TRANSPORTE RODOVIÁRIO E RECINTOS ALFANDEGADOS DE 2001 A 2012 (QUILO-KG)



Fonte: MDIC/ALICEWEB2, 2001; 2002; 2003; 2004; 2005; 2006; 2007; 2008; 2009; 2010; 2011; 2012. Org. PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves, 2014.

Após sair dos recintos alfandegados e ultrapassar as fronteiras marítimas, terrestres e aéreas, as mercadorias são destinadas aos blocos econômicos regionais: União Europeia¹, Cooperação da Ásia e do Pacífico – APEC², Acordo de livre comércio da América do Norte – NAFTA³, Mercado Comum do Sul – MERCOSUL⁴, Associação Sul-Asiática para a Cooperação Regional – SAARC⁵, União Aduaneira da África Austral – SACU⁶, outros blocos e/ou países. Os fluxos das exportações de mercadorias por empresas localizadas em Várzea da Palma (MG) foram destinados 40,62% dos valores financeiros e 40,22% da quantidade em quilograma para União Europeia. Enquanto para o bloco NAFTA foram exportados 33,42% dos fluxos financeiros e 35,73% da quantidade quilograma de mercadorias. A APEC recebeu 13,87% dos valores financeiros e 11,01% da quantidade quilograma dos produtos. O MERCOSUL comprou em mercadorias 3,49% dos fluxos financeiros e 2,98% da quantidade quilograma. O SAARC recebeu 1,53% dos fluxos financeiros e 1,55% da quantidade quilograma de produtos. O SACU comprou somente 0,1% das mercadorias em valores financeiros e em quantidade quilograma. Para os outros blocos/países, Várzea da Palma exportou 7,06% dos valores financeiros e 8,50% da quantidade quilograma. Essas informações podem ser visualizadas na Figura 3.

Os produtos exportados destinados ao mercado externo seguem de transporte rodoviário de Várzea da Palma até os recintos alfandegados, uma vez que nos portos concentram-se grande parte dos fluxos em valores financeiros e em quantidade quilograma, conseqüentemente, resultando na maior utilização do transporte marítimo, enquanto uma pequena parte segue para o exterior através do transporte rodoviário e aéreo internacional. Desta forma, a União Europeia é o principal mercado dos produtos exportados por empresas localizadas em Várzea da Palma, seguido pelo NAFTA, pela APEC e pelo MERCOSUL, entre outros blocos e/ou países.

¹ O Bloco **União Europeia** é formado por 28 países: 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, Bulgária e Croácia.

² O bloco **APEC (exclusos os três países do NAFTA)** é constituído por 18 países: 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.

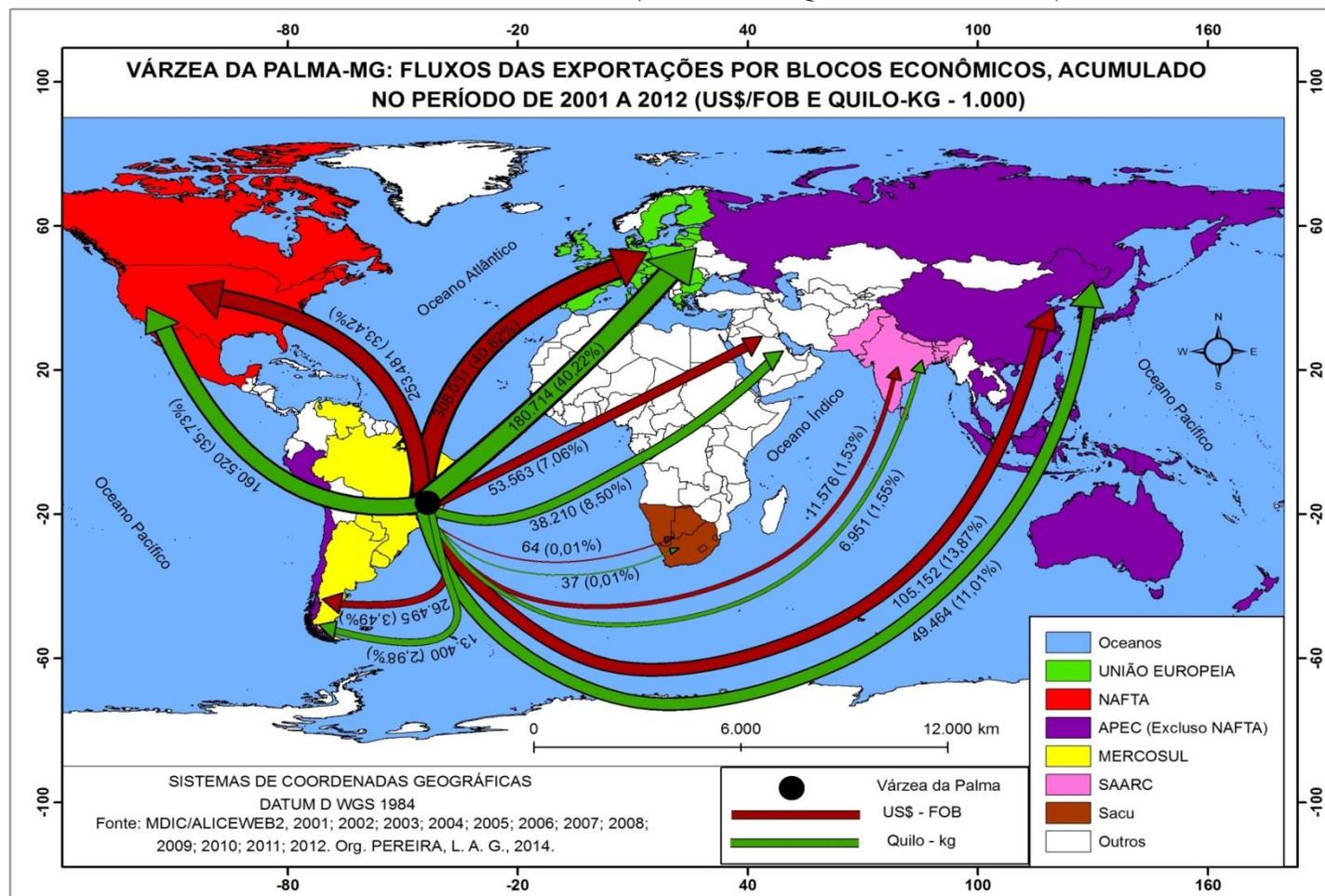
³ O bloco **NAFTA é formado por três países:** Estados Unidos, Canadá e México.

⁴ O bloco **MERCOSUL** é constituído por cinco países: Brasil, Argentina, Uruguai, Paraguai e Venezuela.

⁵ O bloco **SAARC** é formado por sete países: Índia, Paquistão, Bangladesh, Sri Lanka, Nepal, Butão e Maldivas.

⁶ O bloco **SACU** é constituído por quatro países: África do Sul, Botswana, Lesoto, Suazilândia e Namíbia.

FIGURA 3
VÁRZEA DA PALMA – MG: FLUXOS DAS EXPORTAÇÕES POR BLOCOS ECONÔMICOS, ACUMULADO NO PERÍODO DE 2001 A 2012 (US\$/FOB E QUILO – KG – 1.000)



Fonte: MDIC/ALICEWEB2, 2001; 2002; 2003; 2004; 2005; 2006; 2007; 2008; 2009; 2010; 2011; 2012. Org. PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves, 2014.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O crescimento do comércio internacional amplia a demanda por meios de transportes nacionais e internacionais, que preferencialmente sejam rápidos, seguros e de baixo custo para promover os fluxos de mercadorias no mercado mundial. Nas interações espaciais, os fluxos de bens e serviços no comércio internacional são efetivados por meio dos meios de transportes nacionais, dos recintos alfandegados e dos transportes internacionais.

A inserção de Várzea da Palma no comércio internacional, exportando mercadorias, pode ser explicada pelo processo de modernização econômica incentivada pelas ações estatais da SUDENE e do BNB por meio das melhorias da infraestrutura econômica, dos incentivos fiscais e dos incentivos financeiros, que propiciaram o processo de industrialização. Desta forma, com domicílio fiscal em Várzea da Palma, as empresas RIMA S/A e Sada Siderurgia organizaram a sua estrutura de produção, tornando-se competitivas nas exportações para o mercado internacional.

No processo de comercialização de seus produtos as duas empresas (RIMA e Sada) utilizam a logística de transportes estruturada em transporte nacional, recinto alfandegado e transporte internacional. Sendo assim, o transporte rodoviário é unicamente o responsável pelo escoamento das exportações de Várzea da Palma até os recintos alfandegados. Na distribuição dos fluxos por recintos alfandegados, o porto do Rio de Janeiro concentrou 91,22% dos valores financeiros e 90,91% da quantidade em quilograma das mercadorias exportadas. Enquanto todos os demais portos, aeroportos internacionais e pontos de fronteiras receberam menos 10% dos fluxos em valores financeiros e em quantidade quilograma das mercadorias exportadas.

A concentração de grande parte dos fluxos de mercadorias exportadas em valores financeiros e em quantidade quilograma nos portos resultou em uma maior utilização do transporte marítimo, enquanto uma pequena porção de carga segue para o exterior através do transporte rodoviário e aéreo internacional. A União Europeia foi o principal mercado dos produtos exportados por empresas localizadas em Várzea da Palma, seguido pelo NAFTA, pela APEC e pelo MERCOSUL, entre outros blocos e/ou países.

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.

CARDOSO, José Maria Alves. A Região Norte de Minas Gerais: um estudo da dinâmica de suas transformações espaciais. In: OLIVEIRA, Marcos Fábio Martins de; RODRIGUES, Luciene. **Formação social e econômica do Norte de Minas**. Montes Claros: Ed. UNIMONTES, 2000. 428 p.p. 173-346.

CHRISTOPHER, Martin. **Logística e gerenciamento da cadeia de suprimentos**. Tradução de Ez2 translate. São Paulo: Cengage Learning, 2011. 332 p.

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

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR-MDIC/ALICEWEB2. **Exportação municípios**. Brasília: MDCI, 2012. Disponível em <http://aliceweb2.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 20 de Maio de 2014.

_____. **Exportação municípios**. Brasília: MDIC, 2011. Disponível em <http://aliceweb2.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 20 de Maio de 2014.

_____. **Exportação municípios**. Brasília: MDIC, 2010. Disponível em <http://aliceweb2.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 20 de Maio de 2014.

_____. **Exportação municípios**. Brasília: MDIC, 2009. Disponível em <http://aliceweb2.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 20 de Maio de 2014.

_____. **Exportação municípios**. Brasília: MDIC, 2008. Disponível em <http://aliceweb2.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 20 de Maio de 2014.

_____. **Exportação municípios**. Brasília: MDIC, 2007. Disponível em <http://aliceweb2.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 20 de Maio de 2014.

_____. **Exportação municípios**. Brasília: MDIC, 2006. Disponível em <http://aliceweb2.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 20 de Maio de 2014.

_____. **Exportação municípios**. Brasília: MDIC, 2005. Disponível em <http://aliceweb2.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 20 de Maio de 2014.

_____. **Exportação municípios**. Brasília: MDIC, 2004. Disponível em <http://aliceweb2.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 20 de Maio de 2014.

_____. **Exportação municípios**. Brasília: MDIC, 2003. Disponível em <http://aliceweb2.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 20 de Maio de 2014.

_____. **Exportação municípios**. Brasília: MDIC, 2002. Disponível em <http://aliceweb2.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 20 de Maio de 2014.

_____. **Exportação municípios**. Brasília: MDIC, 2001. Disponível em <http://aliceweb2.mdic.gov.br/>>. Acesso em: 20 de Maio de 2014.

PELETEIRO, RosarioPiñeiro. **Comercio y transporte**. Madrid: Sintesis, 1990. 140 p.

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

REIS, Lúcio Pereira. **O processo de industrialização de Várzea da Palma, no período de 1960 a 1990**. 1993. 60 f. Monografia (Graduação em Economia), Faculdade de Administração e Finanças – FADEC/UNIMONTES, Montes Claros, 1993.

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

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

VASCONCELOS, Max. **Vias brasileiras de comunicação**. 6. ed. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia, 1947. 373 p.