



AgEcon SEARCH
RESEARCH IN AGRICULTURAL & APPLIED ECONOMICS

The World's Largest Open Access Agricultural & Applied Economics Digital Library

This document is discoverable and free to researchers across the globe due to the work of AgEcon Search.

Help ensure our sustainability.

Give to AgEcon Search

AgEcon Search

<http://ageconsearch.umn.edu>

aesearch@umn.edu

*Papers downloaded from **AgEcon Search** may be used for non-commercial purposes and personal study only. No other use, including posting to another Internet site, is permitted without permission from the copyright owner (not AgEcon Search), or as allowed under the provisions of Fair Use, U.S. Copyright Act, Title 17 U.S.C.*

O CUSTO DE TRANSPORTE COMO BARREIRA AO COMÉRCIO NA INTEGRAÇÃO ECONÔMICA: O CASO DO NORDESTE

EDUARDO SIMÕES DE ALMEIDA; JOAQUIM GUILHOTO;

FEA/USP

SÃO PAULO - SP - BRASIL

EDU_SIMOES@HOTMAIL.COM

APRESENTAÇÃO COM PRESENÇA DE DEBATEDOR

COMÉRCIO INTERNACIONAL

O CUSTO DE TRANSPORTE COMO BARREIRA AO COMÉRCIO NA INTEGRAÇÃO ECONÔMICA: O CASO DO NORDESTE

Grupo de Pesquisa: Comércio Internacional

Resumo

O foco da estratégia de integração do governo brasileiro nos últimos anos está na tentativa de acordos de integração econômica externa tanto em negociações Norte-Sul quanto Sul-Sul. Contudo, tais negociações – quer no âmbito da Rodada de Doha, quer no âmbito de blocos regionais (Alca, Mercosul etc.) – enfrentam sérias dificuldades para a sua concretização, além de uma extrema morosidade. Em vista disso, a opção da integração econômica interna pode ser uma saída para esse impasse no sentido de ser uma fonte de ganhos de bem-estar social e de promoção de equidade regional. Essa opção depende apenas da disposição do governo brasileiro e a lógica da estratégia de uma integração interna baseia-se na redução dos custos de transporte, entendidos como sendo uma barreira ao comércio interestadual. Uma comparação dos resultados da integração econômica interna com a externa, tendo como foco a economia do Nordeste, mostra-se relevante nesse momento.

Para simular opções de integração econômica, foi elaborado o modelo BRASIL-SPACE, um modelo EGAE para análise de políticas de integração econômica no país e com destaque para a economia do Nordeste. Esse modelo incorpora explicitamente os custos de transporte como uma barreira de comércio. A estrutura teórica do modelo está desenvolvida para as cinco macro-regiões brasileiras e cinco regiões externas (Nafta, Ásia, União Européia com 25 membros, a Alca composta pelos países sul-americanos e o resto do mundo). O modelo compreende três fatores de produção, a saber, mão-de-obra, capital humano e outros fatores.

Foram simulados diversos experimentos controlados de políticas de integração econômica tanto externa quanto interna com o objetivo de se analisar quais são as melhores opções de integração abertas ao País e para o Nordeste, avaliadas sob o prisma da eficiência econômica e da equidade regional.

Palavras-chave: integração econômica, modelo de equilíbrio geral aplicado espacial, custos de transporte, Nordeste e equidade regional.

1. Introdução

O interesse primário do Brasil em participar simultaneamente dessas negociações internacionais é obter acréscimos significativos de ganhos de bem-estar e, de preferência, com a promoção de equidade regional. Afinal, na literatura econômica, propugna-se que a liberalização comercial abre janelas de oportunidade para que países mais atrasados ou em desenvolvimento possam superar sua desvantagem inicial, uma vez que o comércio internacional é considerado como uma das principais fontes de crescimento econômico.

Existem iniciativas lançadas por parte dos países para promover comércio, algumas mais amplas outras mais restritas. A mais ambiciosa é a promoção do livre comércio em escala mundial, ou a liberalização total do comércio, sem a imposição de tarifas, cotas, barreiras não-tarifárias (BNTs) ou instrumentos que distorcem os fluxos comerciais (como os subsídios). Essa seria a primeira opção (*first best*) em termos de gerar maiores ganhos de bem-estar para todos os países. Para coordenar tal iniciativa, foi criada a Organização Mundial do Comércio (OMC), que substituiu, em 1995, o antigo GATT, o Acordo Geral de Tarifas e Comércio. Nesse contexto, o papel da OMC, então, seria de um órgão coordenador das propostas de liberalização de seus membros a fim de que os países entrassem num jogo cooperativo, representado por uma gradativa liberalização do comércio.

Como as resoluções da OMC, para serem postas em prática, precisam ser aceitas por consenso no seio de todos os seus 149 membros, a morosidade do progresso do livre comércio motiva os países a se engajarem em uma outra iniciativa de liberalização comercial, representada pelo regionalismo, como ficou conhecida a explosão da formação de blocos econômicos, espalhados em várias partes do planeta. O regionalismo pode ser considerado como uma segunda opção (*second best*) em termos de geração de benefícios (ganhos de bem-estar) para os países.¹

O Brasil está empenhado em negociações tanto multilaterais, no âmbito da OMC, quanto regionais. Ademais, algumas negociações podem ser classificadas como “Norte-Sul”, enquanto outras podem ser denominadas “Sul-Sul”. Contudo, qualquer dessas negociações reúne uma quantidade considerável de dificuldades, cuja remoção é complicada e extremamente morosa, envolvendo uma verdadeira “engenharia diplomática”, de complicada confecção.²

Assim, é válido avaliar a opção de integração econômica interna vis-à-vis a externa para poder comparar os efeitos econômicos sob a esfera da eficiência e da equidade regional para a economia do Nordeste. É possível pensar na integração interna como uma real opção para se atingir ganhos de bem-estar social e a promoção da equidade regional. Dentro desse quadro geral, foi desenvolvido este trabalho para avaliar as opções de integração tanto externas quanto internas para o Brasil e para o Nordeste.

Essa opção depende apenas da disposição do governo brasileiro e a lógica da estratégia de uma integração interna baseia-se na remoção dos custos de transporte, entendidos como sendo uma barreira ao comércio interestadual. Uma comparação dos resultados da integração

¹ Para maiores comentários a respeito disso, consulte Lirio e Campos (2003).

² Kume *et al.* (2005) notaram que as negociações “Sul-Sul” não têm revelado dificuldades menores do que as enfrentadas no âmbito “Norte-Sul”.

econômica interna com a externa, tendo como foco a economia do Nordeste, mostra-se relevante nesse momento.

Qualquer integração econômica pressupõe remoção dos custos de comércio, a saber barreiras tarifárias, barreiras não-tarifárias (BNTs) e custos de transporte. Este trabalho dará atenção para promoção da integração econômica com base na redução de custos de transporte, que se constitui em outra forma, embora menos considerada na teoria econômica, de custo de comércio. A integração econômica interna é também baseada na redução de custos de transporte, contudo é muito pouco analisada na literatura brasileira.³ Em que pese isso, talvez a integração econômica interna seja uma opção menos difícil de se fazer, pois depende da vontade de apenas um governo – o brasileiro, no caso –, para se obter ganhos de bem-estar e promover a equidade da renda entre as regiões domésticas.

O método utilizado para realizar a comparação dos efeitos da integração econômica externa e a interna para a economia do Nordeste é a construção de um modelo de equilíbrio geral aplicado espacial para o Brasil, o modelo BRASIL-SPACE, alimentado por uma ampla base de dados, retratando a estrutura econômica do país.

Os resultados obtidos são interessantes. Em termos de eficiência, para a economia nordestina, os ganhos de bem-estar da integração externa são apenas um pouco maiores do que os da integração interna, embora o nível geral de preços aumente menos neste tipo de integração do que naquela. Em termos de equidade, a redução percentual no coeficiente de Gini da integração externa do Nordeste aos blocos econômicos é apenas ligeiramente mais acentuada do que na integração interna do Nordeste com as outras macro-regiões brasileiras.

Esse trabalho está organizado em seis seções, incluindo esta de natureza eminentemente introdutória. Na próxima seção, apresenta-se o modelo de equilíbrio geral aplicado espacial BRASIL-SPACE elaborado para análise de políticas comerciais e de integração econômica. Na terceira seção, são expostas as diversas fontes necessárias para compor o banco de dados, que alimenta o modelo, e os procedimentos de tratamento dos dados. Na quarta seção, são descritos os experimentos contrafactuais para simular as opções de integração econômica. Na quinta seção, são reportados e discutidos os resultados dos experimentos simulados pelo modelo. Finalmente, na derradeira seção do trabalho, são tecidas as considerações finais.

2. Modelo

Serão agora fornecidas as linhas gerais do modelo BRASIL-SPACE, baseado na metodologia desenvolvida por Bröcker (1998) e Bröcker e Schneider (2002). Supõe-se uma economia aberta com I setores, $i=1, \dots, I$, R regiões, $r=1, \dots, R$, e L regiões externas, $l=1, \dots, L$. Há quatro tipos de atividades, a saber, **produção**, feita por $I \times R$ firmas representativas; **transporte**, efetuado por $I \times R$ agentes de transporte; **demanda final**, que é a atividade exercida por R famílias representativas (uma em cada região), que ganham sua renda por vender seus fatores primários para as firmas; e **exportação**, executada por $I \times L$ agentes de exportação.⁴

Por simplicidade, a demanda final não é subdividida em componentes como consumo público (gastos do governo), variação de estoques ou formação bruta de capital. O valor adicionado não é, por sua vez, desagregado em componentes como impostos indiretos, subsídios

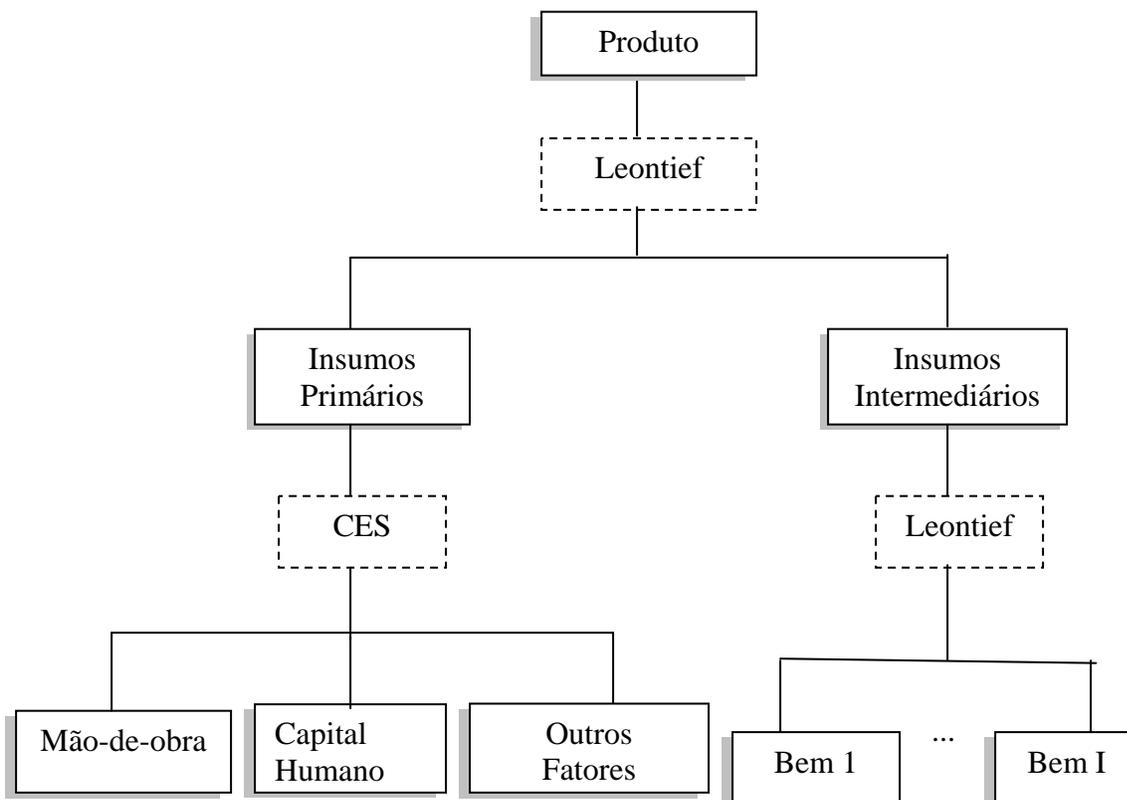
³ Para um análise dos impactos em variáveis econômicas da integração econômica baseada na redução dos custos de transporte, consulte Almeida (2003) e Almeida *et al.* (2006).

⁴ Para a relação das equações e das restrições do modelo BRASIL-SPACE, consulte Almeida (2006).

ou contribuições para previdência social. Esse item é apenas mostrado como a contribuição dos fatores de produção. As famílias representativas consomem toda sua renda e não há espaço para a formação de poupança.

Cada região abriga I firmas representativas, uma família representativa e I agentes de transporte. Na esfera produtiva, a firma i na região r fabrica bens do setor i na região r por meio de uma função de produção homogênea linear do tipo elasticidade de substituição constante (ESC), usando como insumos os bens de todos os tipos, $i=1,\dots,I$, do *pool* regional e fatores primários de todos os tipos, $k=1,\dots,K$, como insumos.

Figura 1. Árvore de Substituição da Atividade de Produção



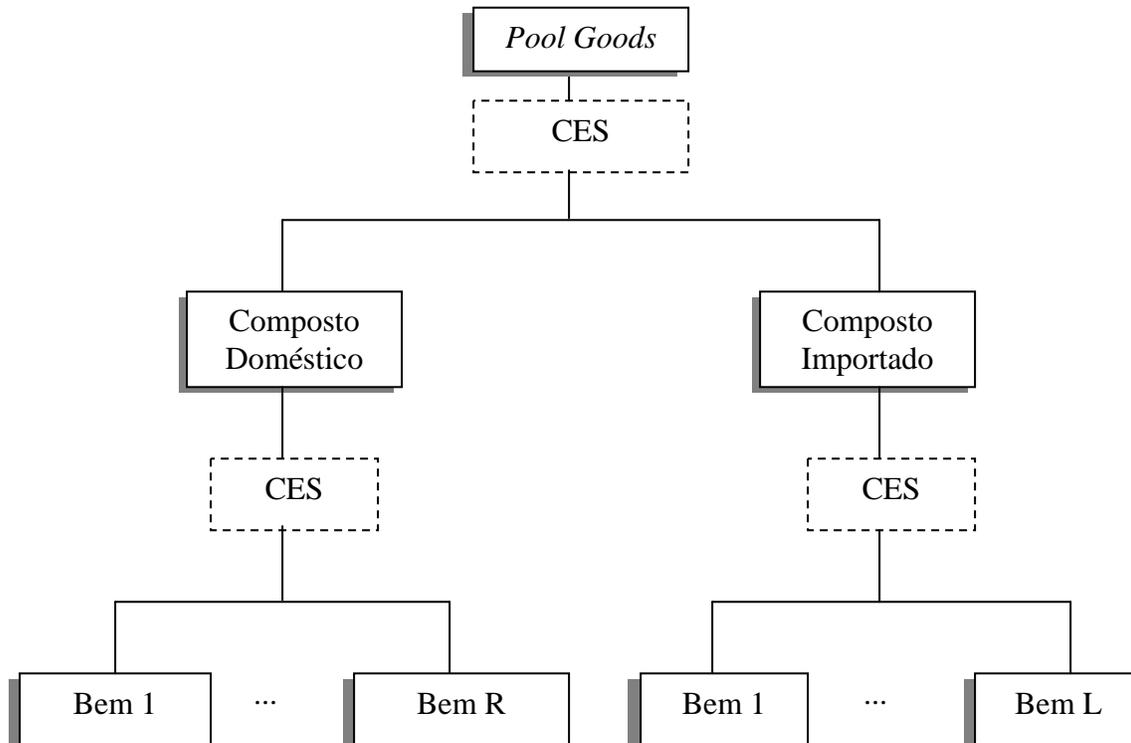
A especificação da Figura 1 define dois níveis hierarquizados de otimização no processo produtivo das firmas em cada região. No primeiro nível de hierarquia, assume-se que há uma combinação em proporção fixa no uso dos insumos intermediários e primários (trabalho e outros fatores) por meio de uma tecnologia Leontief, portanto sem possibilidade de haver substituição entre si. No segundo nível, as firmas podem adquirir, no mercado, unidades de valor adicionado, compostas por mão-de-obra (L), capital humano (H) e outros fatores (N), agregadas segundo uma função do tipo elasticidade de substituição constante (CES), com possibilidade de haver substituição entre os insumos primários. Paralelamente, as firmas compram insumos intermediários i de acordo com uma especificação Leontief.

Na esfera do transporte, o agente transportador i na região s é responsável por transformar, por intermédio de uma tecnologia homogênea linear do tipo CES, produções do setor i em todas as regiões, $r=1,\dots,R$, incluindo a própria região s , e os bens importados de todas as regiões externas $l=1,\dots,L$ em *pool goods* do tipo i disponível em s .

A especificação da tecnologia de transporte tem de levar em conta que essa atividade gera um serviço produzido que depende da distância econômica, ou seja, tanto da distância geográfica quanto do frete da mercadoria. Uma vez que o modelo é espacial, os preços dos bens incorporam os custos de transporte, entendidos como necessários a fim de transferir mercadorias através das regiões. Portanto, existe uma fricção ou uma barreira para o comércio inter-regional, que, para superá-la, envolve custos. Em consonância com essa idéia, adotam-se os custos de transporte do tipo *iceberg*, que, originalmente, significam que uma parte do bem transportado dissipa-se com o próprio processo de transporte. Isso é equivalente a pensar que uma parcela da mercadoria “derreteu-se” no processo de transporte (como um iceberg avançando além mar).

Apesar de parecer muito restritivo no sentido de que esse tipo de custo *iceberg* seria válido somente para alguns bens, na verdade, não se deve perder de vista que o custo *iceberg* é apenas uma metáfora para se modelar uma idéia geral de custo de transporte. No modelo, como todos os bens precisam superar o espaço geográfico para chegar nas regiões de consumo, e adotando a dualidade na produção, a função de custo mínimo é expresso pelos preços dos bens, acrescidos dos custos de transporte, formando os preços dos *pool goods*, segundo a metáfora do custo *iceberg*.

Figura 2. Árvore de Substituição da Atividade de Transporte

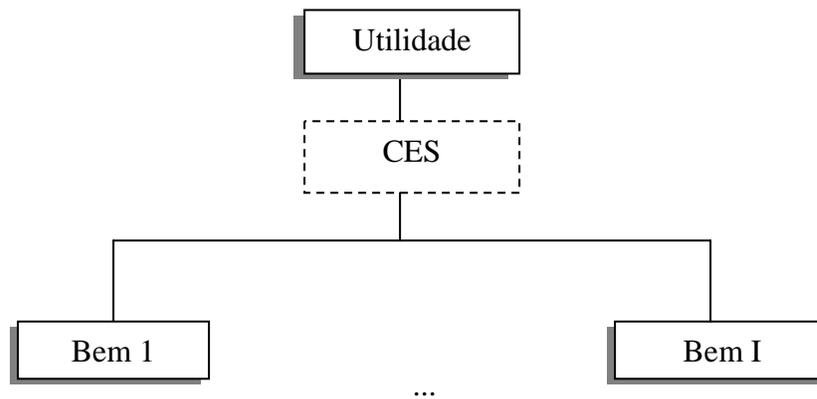


Na Figura 2, em cada região, há dois níveis de otimização da atividade de transporte. No segundo nível, os bens produzidos domesticamente em R regiões de origem são agregados, usando uma função CES, para formar o composto doméstico, enquanto que os bens importados de L regiões externas são combinados para formar o composto importado. No primeiro nível, o bem composto doméstico e o bem composto importado das regiões externas também são combinados novamente por intermédio da tecnologia CES.

No âmbito do consumo, a família representativa na região s obtém sua renda por vender os fatores que ela possui para as firmas e gasta essa renda plenamente em mercadorias nos *pool goods* $i=1, \dots, I$ da região onde reside. Do consumo de tais mercadorias a família usufrui bem-estar, descrita por uma função utilidade homogênea linear do tipo elasticidade substituição constante (ESC). A quantidade dos fatores possuída pela família representativa em cada região é dada exogenamente.

A especificação de Armington é adotada no comércio exterior ou regional para fazer a diferenciação das mercadorias de acordo com o país ou a região de origem. Assim, no comércio exterior ou inter-regional, essa especificação rejeita o pressuposto de que os bens são perfeitamente substitutos, reconhecendo que, entre eles, existe um grau imperfeito de substitutibilidade.

Figura 3. Árvore de Substituição da Atividade de Demanda Final

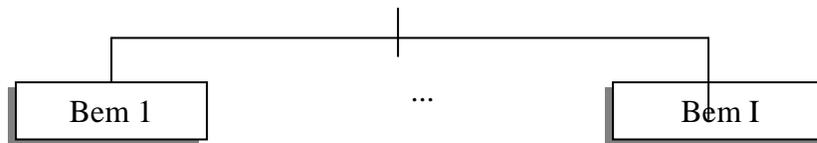


Na Figura 3, em cada região, existe um único nível de otimização das famílias na sua estrutura de preferências: os bens (*pool goods*) consumidos são agregados segundo uma função CES.

O setor externo do modelo, por sua vez, é representado por um conjunto de funções de demanda por exportações e de oferta de importações. Existem L regiões externas e, em cada região externa l , há I agentes exportadores, que formam *pool goods* destinados à exportação, a partir do transporte de produtos originários de todas as regiões domésticas r .

Figura 4. Árvore de Substituição da Atividade de Exportação



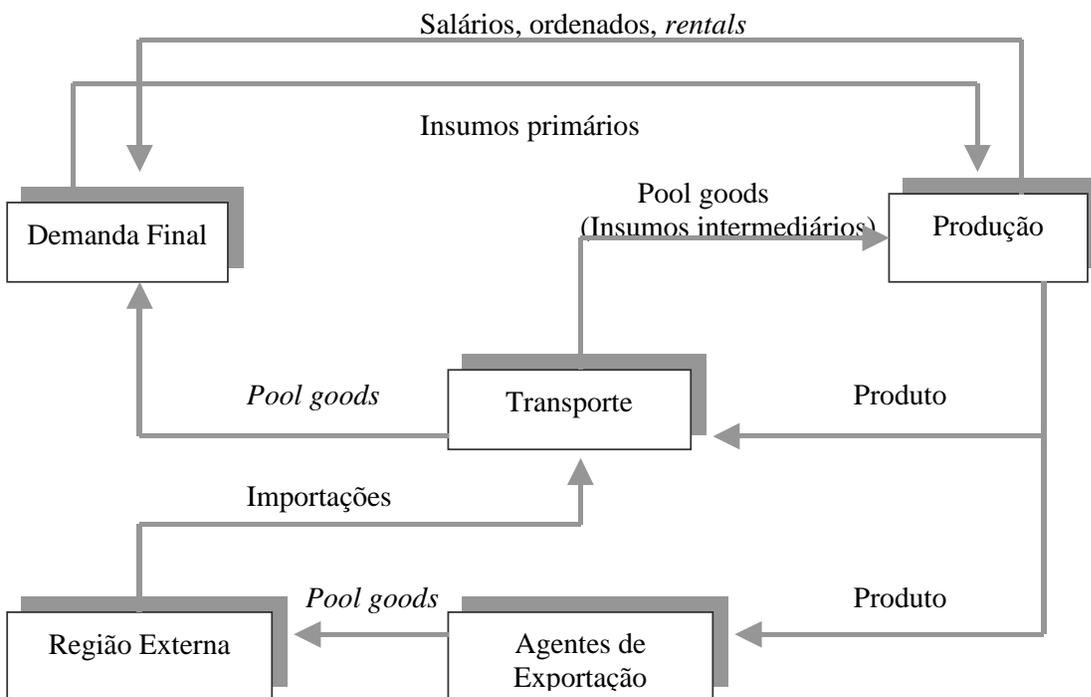


Assume-se um ambiente de concorrência perfeita, em que firmas, agentes de transporte e agentes exportadores minimizam custos. Em vista da homogeneidade linear da tecnologia, esse pressuposto implica que, em equilíbrio, preço seja igual ao custo unitário e, por consequência, não existe espaço para a ocorrência de lucro puro.

Tal modelo envolve um sistema de equações altamente não-linear. A solução é alcançada quando se encontra um vetor de preços de fatores e um vetor de preços de importações para os quais todos os excessos de demanda por fatores e o excesso de demanda por importações sejam nulos (ou alternativamente, que os mercados de fatores e de importações estejam equilibrados).

Um resumo das principais relações do modelo, em que os agentes econômicos estão envolvidos nas atividades especificadas acima, é dado na figura 5.

Figura 5. Principais Relações do Modelo BRASIL-SPACE



Fonte: Elaboração própria.

3. Banco de Dados

Para a efetiva implementação do modelo apresentado aqui, são necessários sete tipos de informação para compor a base de dados consistente microeconomicamente:

- a) Dados de insumo-produto para o Brasil;
- b) Distâncias interestaduais;
- c) Distâncias entre os estados brasileiros e as regiões externas (ou blocos econômicos);
- d) Fretes rodoviários, ferroviários e hidroviários;
- e) Dados de emprego estadual por setor;
- f) Remunerações de fatores de produção por unidade da federação;
- g) Estruturas de substituição nas formas funcionais e elasticidades.

O modelo foi preparado para as cinco regiões domésticas, representadas pelas macro-regiões brasileiras: Norte, Nordeste, Centro-Oeste, Sudeste e Sul.

O modelo é aberto com cinco regiões externas, representadas pelos seguintes blocos de países, NAFTA (EUA, Canadá e México), ALCSA (países da América do Sul), UE25 (os 25 países da União Européia), ÁSIA (os países asiáticos) e RM (o restante dos países no mundo).

Quanto à divisão setorial, o modelo é dividido em sete setores: agropecuária (AGP), extrativa mineral (MIN), indústria da transformação vinculada à agropecuária (TAG), o restante da indústria de transformação (RTR), serviços industriais de utilidade pública (SIU), construção civil (CON) e serviços (SER). Essa desagregação setorial tentou captar o mais próximo possível o setor do agronegócio, sendo composto explicitamente pela agropecuária (AGP) e pela indústria de transformação vinculada à agropecuária (TAG). Isso foi feito porque choques ou política que beneficiam a agropecuária tendem, por mecanismos diretos e indiretos de relação intersetorial, favorecer a agroindústria.

A matriz de insumo-produto (MIP) do Brasil adotada no banco de dados do modelo foi elaborada por Guilhoto (2003) para o ano-base de 1999. Originalmente, essa tabela de insumo-produto é composta por 42 setores, definidos pelo IBGE, a preços de mercado. Convém lembrar que o IBGE disponibiliza como matriz mais recente a de 1996. Essa matriz foi atualizada para o ano de 1999 (Guilhoto, 2003).

Essa matriz é complementada com outras informações adicionais para dar origem à tabela de insumo-produto que serve de principal manancial de dados para a implementação do modelo. Evidentemente, são necessários alguns ajustamentos e agregações para transformar em uma tabela de insumo-produto com sete setores.

Como a matriz de insumo-produto é para 1999, resolveu-se utilizar este ano como o de referência para o banco de dados, no sentido de buscar as outras informações para esse ano-base ou, na impossibilidade de encontrá-las, coligir aquelas de ano mais próximo deste. O ano de referência é importante, pois o banco de dados mostra a estrutura de uma economia (a “fotografia” do sistema econômico). Nesse sentido, o ano-base de 1999 é conveniente por conta de duas razões. Em primeiro lugar, o ano de 1999 já representa um período em que o país já desfrutava de relativa estabilidade macroeconômica, portanto os dados e a informações não estão contaminados pelas expectativas ou inércia inflacionárias. Em segundo lugar, nesse ano, as autoridades econômicas do governo brasileiro fizeram o ajuste cambial com a desvalorização da moeda, reduzindo consideravelmente o déficit da balança comercial.

No que tange à matriz de insumo-produto usada no modelo, vale a pena tecer alguns comentários a respeito de suas características. O único componente da demanda final desagregado são as exportações. Os outros componentes – consumo das famílias, aquisições do

governo, formação bruta de capital físico e variação de estoques - estão consolidados na coluna de demanda final.

Outro aspecto a ser destacado é que o valor adicionado é somente desagregado em contribuições aos insumos primários e em importações, discriminadas em região de origem. O valor adicionado na matriz de insumo-produto não é desagregado em impostos indiretos, subsídios ou contribuições à previdência social etc.

Além de ter de atender às identidades básicas da contabilidade nacional, a matriz de insumo-produto atende a certas condições de consistência microeconômica impostas pela estrutura teórica do modelo. Em virtude disso, a demanda (representada na coluna da MIP) e a oferta (expressa na linha da MIP) são iguais para cada setor, fazendo com o valor bruto da produção seja o mesmo, quer seja obtido somando-se a linha ou a coluna para cada setor. A soma na coluna (compras do setor a preços de mercado) implica adicionar o consumo intermediário (o valor das transações intersetoriais) com as importações e o valor adicionado, ao passo que a somatória na linha (as vendas do setor a preços de mercado) envolve adicionar o consumo intermediário com as exportações e a demanda final consolidada.

Uma outra condição requer que o resultado da multiplicação do número de empregados não-qualificados pelos salários através das regiões para cada setor deve ser igual ao valor adicionado da mão-de-obra (L), para cada setor, que consta na matriz de insumo-produto. Semelhantemente, a multiplicação dos trabalhadores qualificados (capital humano, H) pelos ordenados recebidos por região e setor equivale, em valor, ao componente referente ao capital humano da MIP.

Na tabela original de insumo-produto, havia apenas informação para o total de exportações e o total de importações. Esses totais foram abertos pela proporção das exportações brasileiras para as regiões externas (NAFTA, ALCSA, UE25, ASIA e RM) sobre as exportações totais. Essas proporções foram apuradas a partir das informações para o comércio exterior do Brasil com as regiões externas, obtidas da base de dados do modelo de equilíbrio geral aplicado global GTAP, versão 6, desenvolvido na Universidade de Perdue, nos EUA, para o ano de 2001. Assume-se, portanto, que a composição do comércio exterior brasileiro não sofreu significativas alterações de 1999 (o ano-base do modelo) para 2001.

Houve a necessidade de compatibilizar setorialmente o modelo GTAP com o modelo BRASIL-SPACE. Assim, as informações sobre as exportações e importações para os 57 produtos considerados pelo modelo GTAP foram agregados nos sete setores do modelo aqui elaborado.

O modelo é especificado para três insumos primários: mão-de-obra, L , capital humano, H , e outros fatores (e. g., capital físico, recursos naturais etc), N . A divisão do valor adicionado da tabela de insumo-produto entre esses três insumos primários foi efetuada consoante o seguinte procedimento. Em primeiro lugar, na matriz de insumo-produto de 1999, somou-se o item “remunerações” com “rendimentos de autônomos” para compor a massa de salários e ordenados. Posteriormente, essa massa foi repartida pela proporção dos rendimentos do trabalho (mão-de-obra e capital humano) obtida da PNAD. Foi considerado mão-de-obra (L) as pessoas, e seus rendimentos percebidos, classificadas nos oito primeiros grupos ocupacionais de trabalhadores (de OCC1 a OCC8), cujo teto salarial é de R\$700. Capital humano (H) foi definido como os trabalhadores e seus rendimentos nos dois últimos grupos ocupacionais: OCC9 (de R\$701 até R\$ 1.200) e OCC10 (mais que R\$ 1.200).

Como se observa, optou-se em definir o capital humano não em termos de escolaridade, como muitos trabalhos fazem, porque isso pode ser enganoso, mas em termos de faixa salarial. Esse último critério é mais fiel ao conceito puro de capital humano que inclui não apenas

escolaridade, mas também experiência e treinamento no emprego. Além disso, o capital humano assim definido é manifestado no mercado de trabalho por intermédio de seus rendimentos.

Os salários regionais para o fator de produção mão-de-obra foram computados conforme uma média ponderada pelo número de empregados não-qualificados (L) por grupo ocupacional e por região, obtidos da PNAD de 2001. Note que foram considerados trabalhadores formais e informais nesse cômputo. Em cada macro-região, foi obtido o salário de cada grupo ocupacional por intermédio da divisão da massa de salário do grupo ocupacional pelo número de empregados do respectivo grupo ocupacional. Posteriormente, calculou-se uma média ponderada desses salários, tendo por peso o número de trabalhadores do grupo ocupacional. Foram usados os grupos ocupacionais OCC1 até o OCC8 para apurar essa remuneração da mão-de-obra.

Os ordenados regionais (ou seja, a remuneração do capital humano) foram obtidos de acordo com um procedimento semelhante. Em cada macro-região, foi obtido o ordenado para dois grupos ocupacionais (OCC9 e OCC10) que caracterizam o capital humano, dividindo-se a massa de ordenados do grupo ocupacional pelo número de empregados do respectivo grupo ocupacional. Posteriormente, calculou-se uma média ponderada desses ordenados, tendo por peso o número de trabalhadores qualificados do grupo ocupacional.

Os outros fatores (O) foram considerados perfeitamente móveis através das regiões. Logo, a remuneração dos outros fatores (r) é a mesma em qualquer região considerada. Em consonância com essa idéia, a normalização da remuneração dos outros fatores implica assumir o mesmo valor unitário para todas as regiões.

Na preparação do nível de emprego da mão-de-obra por região e por setor, leva-se em consideração o segundo requisito de consistência, ou seja, o resultado da multiplicação do número de empregados pelos salários através das regiões para cada setor deve ser igual ao valor adicionado do trabalho, para cada setor. Com os dados coligidos de diversas fontes primárias de informação, por apenas absoluta eventualidade ter-se-ia essa igualdade. Os dados de emprego regional da mão-de-obra por setor foram extraídos da PNAD, refletindo tanto o mercado formal quanto o informal.

O modelo BRASIL-SPACE é de natureza espacial, logo incorpora os custos de transporte necessários para a transferência de mercadorias produzidas pelos setores através das regiões, em que a distância desempenha relevante papel. Porém, o que se leva em conta no modelo são distâncias econômicas, isto é, além da distância geográfica, consideram-se os fretes das mercadorias para se definir os custos de transporte.

Buscou-se obter fretes baseados no transporte multimodal de cargas e não apenas os do transporte rodoviário, como costuma acontecer na maioria dos trabalhos. Assim, inovadoramente, no modelo BRASIL-SPACE, serão considerados os modais rodoviário, ferroviário e hidroviário para a composição do frete multimodal, sendo que esses três modais respondem por aproximadamente 95% da movimentação de cargas no Brasil para 1999 (Anuário Estatístico do Transporte do Geipot, 2000).⁵

A seguir é descrito o procedimento desenvolvido de apuração dos fretes multimodais de transporte. Os fretes de transporte introduzidos no modelo são participações do transporte multimodal no valor do produto do setor.

⁵ O aeroviário foi excluído pela sua pouca importância, uma vez que é usado para bens de elevado valor adicionado em circunstâncias especiais, e pela dificuldade de se encontrar dados de fretes aéreos para rotas. O dutoviário não foi considerado por ser usado em poucos tipos de bens e por pelo fato de que as dutovias são propriedades das empresas (e.g. Petrobrás, Fosfertil etc). Ademais, também existe a dificuldade de se encontrar dados confiáveis para fretes dutoviários.

Para estimar o frete, foram feitas regressões para cada especificação, a saber, linear, logarítmico e log-log, escolhendo o melhor modelo por meio dos critérios de informação de Akaike (AIC) e de Shwartz (SC).

Definido o modelo, foram feitas outras regressões para aprimorar a especificação. Efetuou-se o ajuste monetário para dezembro de 1999 por meio do IGP-DI da Fundação Getúlio Vargas (FGV).

A fonte de dados para estimar os fretes rodoviário e hidroviário é oriunda do Sistema de Fretes de Cargas Agrícolas (Sifreca/Esalq). Neste sistema, existem dados de frete rodoviário para o setor agropecuário (AGP), extrativo mineral (MIN) e para alguns produtos da indústria de transformação vinculada à agropecuária (TAG), enquanto que, para o hidroviário, somente existem fretes para o setor agropecuário. O período dos dados foi de 23/02/2002 a 22/03/2002. Os valores dos fretes foram deflacionados pelo IGP-DI.

A fonte de dados para a estimação dos fretes ferroviários é proveniente de uma amostra da Rede Ferroviária Federal S.A, com mais de vinte mil fretes efetuados para os setores AGP, MIN, TAG e RTR entre os meses de janeiro e dezembro de 1998, referindo-se a todas as malhas ferroviárias oriundas da própria RFFSA que já estavam privatizadas nessa época e ainda a Estrada de Ferro Vitória a Minas e a Estrada de Ferro Carajás, pertencente a Cia. Vale do Rio Doce. A única ferrovia que não está incluída na amostra é a malha paulista da FEPASA (Teixeira Filho, 2001).

Além do frete e da distância para cada rota, a amostra de RFFSA continha toneladas-úteis e valor da mercadoria transportada. Com isso, foi possível para o frete ferroviário, fazer regressões incluindo variáveis independentes outras do que apenas distância. De fato, pôde-se regredir o frete contra a distância, a tonelagem útil e o valor da mercadoria, permitindo, assim, uma melhor especificação, mercê de uma amostra com uma quantidade maior e mais detalhada de informações a respeito do frete.

O próximo passo foi calcular os fretes rodoviários, ferroviários e hidroviários típicos. Para isso, usou-se o melhor modelo do respectivo frete, encontrado nas regressões e calculou-se frete médio condicional à distância média e da tonelagem média e do valor médio da amostra de dados, no caso do ferroviário. Para o rodoviário e o hidroviário, computou-se o frete médio condicional apenas à distância média da respectiva amostra.

Com os fretes rodoviário, ferroviário e hidroviário, em R\$/t para 1999, calculados no passo anterior, a próxima etapa foi computar o frete multimodal de transporte como sendo uma média ponderada pela participação dos modais na matriz de transporte de carga de 1999. Para tanto, era necessário ter informações sobre as matrizes setoriais de transporte para os três modos considerados neste trabalho, procedentes de diversas fontes. Adotou-se a matriz de transporte do Geipot para 1999, com o intuito de extrair a participação de cada um desses modos no total de toneladas-quilômetros úteis (TKU) para o rodoviário, o ferroviário e o hidroviário (excluindo-se o aeroviário e o dutoviário). Essas participações foram usadas para os setores TAG, RTR, SIU e SER.

Nas matrizes de transporte por setor, para o setor MIN, havia apenas a informação de que o ferroviário participa com 80% da movimentação de cargas. As participações para o rodoviário e o hidroviário foram obtidas da seguinte maneira: obteve-se o complementar disso (20%) e distribuiu-se segundo a participação entre o rodoviário e o hidroviário da matriz do Geipot de 1999.

Para o setor CON, havia apenas a informação de que o transporte ferroviário respondia por 8% da movimentação de cargas. As participações para os modos rodoviário e hidroviário foram obtidas de modo análogo ao do setor MIN: considerou-se o complementar disso (92%) e

distribuiu-se segundo a participação entre o rodoviário e o hidroviário da matriz do Geipot de 1999.

Para o setor AGP, o Geipot calculou a matriz de transporte da soja para 2000. Essa matriz de transporte foi usada para todos os produtos do setor agropecuário, uma vez que a soja é o principal produto agrícola em termos de produção e exportação.

Com base no cômputo dos fretes rodoviários, ferroviários e hidroviários, e usando as participações modais das matrizes como ponderações, foi calculado o frete multimodal de transporte.

Finalmente, a informação procurada é a participação do frete no valor das mercadorias dos setores. Essa informação foi obtida da amostra ferroviária que continha a informação do valor das mercadorias por setor. Foi computado um valor médio por setor. Posteriormente, a parcela do frete foi obtida da relação entre o frete multimodal e o valor médio do setor.

A matriz de distâncias mínimas rodoviárias entre as macro-regiões brasileiras é calculada com base na principal cidade. Essa matriz é baseada em cálculo feito pelo DNIT do Ministério dos Transportes, disponível no sítio www.dnit.gov.br. Na região Norte, a principal cidade é Belém (PA); na região Nordeste, considerou-se Recife (PE); na região Centro-Oeste, a cidade escolhida Goiânia; no Sudeste, São Paulo foi levada em conta, enquanto que no Sul, Porto Alegre foi usada para se calcular a distância inter-regional.

Quanto à matriz entre as macro-regiões brasileiras e as “regiões externas” (NAFTA, ALCSA, UE25, ASIA e RM), as distâncias são calculadas levando em conta cidades portuárias consideradas representativas dessas regiões externas, a saber, Nova Orleans (EUA) no NAFTA; Shangai (China) na Ásia; A cidade de Rotterdam (Holanda) na EU25; o porto de Arica (Chile) na ALCSA; e Cidade do Cabo (África do Sul) como a sede do resto do Mundo (RM). Por convenção, atribuem-se valores nulos às distâncias na diagonal principal da matriz.

As elasticidades adotadas no modelo foram extraídas da literatura econométrica de variadas fontes. Como está explicado abaixo, foi preciso, muitas vezes, devido a diferentes agregações setoriais, calcular a elasticidade média para um setor a partir de informações mais desagregadas. Quando não havia informação para se estimar a elasticidade do setor específico, tentou-se apurar uma estimativa de um setor mais próximo ou afim. Foram considerados como setores afins: AGP/MIN e TAG/RTR/SIU/CON/SER.

A elasticidade de substituição mede a facilidade de se substituir os fatores de produção entre si no processo de produção. Assim, por exemplo, quanto maior a elasticidade de substituição na produção, mais fácil é substituir mão-de-obra por outros fatores. As elasticidades de substituição (σ_i^P) na produção foram extraídas da base de dados GTAP para o Brasil. Como a desagregação setorial do modelo é mais parcimoniosa daquela descrita no GTAP, houve a necessidade de computar as elasticidades médias dos setores.

Outra elasticidade relevante é a elasticidade de substituição entre bens domésticos e importados (σ_i^M). Quanto maior for essa elasticidade, maior substituição ocorrerá entre tais bens, fazendo com que os mercados de bens importados atinjam mais rapidamente seu equilíbrio (Schneider, 1998). Os valores da elasticidade de substituição entre bens importados e bens domésticos por setor são provenientes de Tourinho *et al.* (2003). Os autores calcularam essas elasticidades para 28 setores brasileiros. Mais uma vez, houve a necessidade de agregá-las para os sete setores do modelo BRASIL-SPACE por meio do cômputo de médias aritméticas.

Foram consultadas várias fontes para obter os valores da elasticidade-preço das importações (Carvalho e De Negri, 2000; Fonseca e Hidalgo, 2004; Kume *et al.*, 2004; Carvalho e Parente, 1999). Consideraram-se os mesmos valores de elasticidades no comércio com as

regiões externas Nafta, Alcsa, UE25 e Ásia. Excepcionalmente com relação ao resto do mundo, assumiu-se o pressuposto de país pequeno quanto à elasticidade-preço das importações. Para conseguir esse efeito, colocou-se a elasticidade de 100 no comércio com o resto do mundo (RM). Isso significa que a participação da quantidade importada pelo Brasil é insignificante em termos do mercado mundial.

Como é escassamente adotada na literatura, dado que são poucos os modelos EGAE construídos que poderiam considerá-la, vale a pena expor a sua interpretação. Quanto mais alta a elasticidade de substituição de transporte, mais facilmente os agentes de transporte substituirão mercadorias de diferentes regiões domésticas do Brasil, conduzindo a uma maior interdependência inter-regional.

Os valores da elasticidade de substituição de transporte para os diversos setores (σ_T^i) foram baseados em cálculos tentativos de Bröcker e Schneider (2002), tendo por referência o peso do frete no valor da mercadoria. Segundo cálculos dos autores, para um intervalo de σ_T^i entre 5 e 8, o frete deveria representar de 14% a 25% do valor de transação para transportar a mercadoria por uma rota de 1.000 quilômetros. É atribuído um σ_T^i mais elevado para os produtos agropecuários, pois o frete de transporte assume um maior peso no seu transporte. Elasticidades de substituição no transporte mais baixas são assumidas para a construção e serviços, uma vez que sua respectiva produção é menos comercializável. O peso do frete no valor de SIU, CON, e SER foi considerado no mesmo nível do AGP para representar a dificuldade de transferir os bens desses setores.

Também de Bröcker e Schneider (2002) foi extraída a estimativa de 0,8 para a elasticidade de substituição no consumo (σ_H). Quanto mais alta a elasticidade de substituição no consumo, mais facilmente as famílias substituem mercadorias entre si para usufruir utilidade.

As elasticidades da demanda por exportação para os setores AGP, MIN e RTR tiveram por referência a estimação econométrica feita por Carvalho e De Negri (2000). Foram consideradas as mesmas elasticidades-preços da exportação para todos os blocos, por falta de informação mais desagregada.

Setor	Importados vs.			Demanda por Exportações ε^i	Oferta de Importações μ^i
	Produção σ_P^i	Domésticos σ_M^i	Transporte σ_T^i		
AGR	0.23	1.91	5.00	0.12	1.34
MIN	0.20	0.92	6.00	0.15	1.34
TAG	1.17	1.29	8.00	0.16	0.13
RTR	1.26	1.29	8.00	0.16	1.76
SIU	1.26	1.29	5.00	0.16	1.76
CON	1.40	1.29	5.00	0.16	1.76
SER	1.41	1.29	5.00	0.16	1.76

Tabela 1. Elasticidades do Modelo BRASIL-SPACE

Fonte: banco de dados da pesquisa.

4. Experimentos Contrafactuais

O primeiro experimento contrafactual procura simular a integração econômica externa do Nordeste com os blocos econômicos. Para obter isso, implementa-se uma redução em 10% nas distâncias internacionais com relação ao Nordeste. Por exemplo, nesse último conjunto de experimentos, a simulação de “NE” implica reduzir em 10% as distâncias da região Nordeste para todas as regiões externas (Ásia, Nafta, Alcsa, UE25 e RM) ao mesmo tempo. A utilidade desse conjunto de experimentos é poder simular a construção de eixos de integração física, tais como rodovias, ferrovias, hidrovias etc, e avanços tecnológicos que melhoram o desempenho do transporte marítimo, diminuindo o tempo de viagem de navios e, portanto, a distância econômica entre as regiões.

O segundo experimento contrafactual procura simular a integração interna do Nordeste com o restante do Brasil e envolve reduzir as distâncias em 10% da região em questão, o Nordeste, com as outras macro-regiões. Isso poderia ocorrer caso houvesse a construção de novas estradas ligando as regiões ou a melhoria da malha rodoviária inter-regional já existente, como a duplicação de estradas. Perceba que essas iniciativas não são dependentes do consenso de quase 150 países, mas que podem ser coordenados por um poder central, como o governo federal ou o consórcio de governos estaduais.

Antes de expor os resultados dos experimentos controlados, vale a pena destacar as forças que guiam o mecanismo causal do impacto da variação dos custos de transporte no modelo BRASIL-SPACE. Em nível agregado, uma redução dos custos de transporte – que, no modelo, é representada pela diminuição dos fretes de transporte ou pelo decréscimo das distâncias (ou tempo de viagem) – provoca, num primeiro momento, um rebaixamento dos preços dos *pool goods*, que acarreta, posteriormente, num aumento na renda real das famílias, elevando o seu bem-estar. Esse aumento generalizado na renda real é transmitido na forma de um acréscimo da demanda final das famílias, conduzindo a uma elevação do nível de produção das firmas. Para poderem elevar a produção, as firmas precisam empregar mais trabalho e outros fatores, fazendo com que as remunerações desses fatores sejam elevadas e aumentando, por fim, a renda das famílias novamente.

Em nível regional, existem dois efeitos sobre o preço de uma redução de custos de transporte, na esfera da produção, entre as regiões r e s . Em primeiro lugar, há um efeito-substituição direto que significa que, na região s , torna-se mais atrativo comprar bens da região r e, com isso, esta última região produzirá mais bens para a região s . Esse é o efeito-substituição direto.

Há, no entanto, um efeito-substituição indireto representado pelo fato de que os produtores em r comprarão mais insumos para produzir para a região s . Para os bens produzidos na região r , a redução de preço é causada pela competição de mercadorias das outras regiões, já que os mercados ficaram mais acessíveis.

Existe, ainda, o efeito-renda no qual mudanças de preços implicarão, eventualmente, alterações na renda real, induzindo variações na demanda e na produção. Convém notar que as rendas aumentam provavelmente na região de origem r , assim como na região de destino s , mas elas podem se elevar ou diminuir nas outras regiões.

Em nível regional, existem, todavia, engrenagens nesse mecanismo que podem exercer uma força para elevar os preços. Com a maior acessibilidade ocasionada pela redução das distâncias (ou tempo de viagem), existe um efeito-renda, representado por uma maior demanda das outras regiões por produtos da região r , que tiveram, no primeiro momento, seus preços reduzidos pela queda dos custos de transporte. Cabe frisar que essa elevação da demanda final

das outras regiões é derivada de duas causas: um efeito-substituição implicado pela queda dos preços dos bens e um efeito-renda, ocasionado pelo aumento da renda real. No final, os preços da região r podem se elevar caso o efeito-renda suplante o efeito-substituição direto e indireto, descritos acima.

Quanto ao impacto espacial sobre o bem-estar e o nível de produção, temos também o funcionamento de um mecanismo causal interessante. Na medida em que possuem a capacidade de reduzir distâncias e aumentar a acessibilidade de regiões, as novas ligações rodoviárias, ou a melhoria das já existentes, podem gerar perdas de bem-estar social para uma região em particular devido a reorientações de fluxos de comércio em direção a regiões que passam a ter um melhor acesso após a construção das rodovias. Temos, assim, desvios de comércio inter-regional, fazendo com que nem todas as regiões beneficiem-se da queda dos custos de transporte. Uma região que usa pouco uma nova ligação rodoviária, mas que comercia intensamente com regiões que, por sua vez, fazem muito uso da rodovia, poderia presenciar a demanda por seu produto deslocar para outros lugares, que se tornaram mais acessíveis para a região compradora. Logo, o benefício advindo da redução dos custos de transporte não precisa necessariamente elevar-se em toda parte.

5. Resultados e Discussão

Os resultados agregados na forma de indicadores, tais como ganhos de bem-estar⁶, índices de preços e remunerações de fatores de produção, dos dois experimentos de integração econômica para a economia brasileira e para o Nordeste estão apresentados na tabela 2.

Tabela 2. Variação nos Indicadores de Resultado dos Dois Experimentos para o Brasil e o

Indicadores	INTEXTNE		INTINTNE	
	Brasil	NE	Brasil	NE
Bem-estar social	0.23	1.95	0.48	1.64
Índice de Preços	1.63	1.5	-0.27	0.65
Salários	0.27	1.64	0.49	2.68
Ordenados	0.22	1.71	0.44	2.63
<i>Rentals</i>	0.22	1.92	0.45	2.53

Nordeste (NE), em %

Fonte: resultados da pesquisa.

A integração externa do Nordeste provoca um ganho de bem-estar social da ordem de 0,23% para a economia brasileira, ao passo que gera um ganho de 1,95% para a economia nordestina, mais de oito vezes maior. Ainda sob o prisma da eficiência, o nível geral de preços apresenta elevação relativamente semelhante para o Brasil e o Nordeste (1,63% e 1,50%) para o primeiro experimento.

⁶ Ganhos de bem-estar social medem os ganhos de utilidade das famílias e são traduzidos em montantes monetários pelo conceito de variação equivalente, que representa uma mudança na renda hipotética que seria necessária fazer a fim de que as famílias ficassem numa situação na qual a sua utilidade fosse igual à situação anterior (Bröcker, 1998; Schneider, 1998).

Com o primeiro experimento, em termos da distribuição funcional da renda, para o Nordeste, os *rentals* registram um aumento maior do que salários e ordenados (1,92% contra 1,64% e 1,71%), enquanto para o Brasil os salários sofrem uma elevação maior do que as outras remunerações (0,27% contra 0,22% para ordenados e *rentals*). A explicação para esses resultados pode ser encontrada analisando a produção setorial por macro-região, conforme a tabela 3. Os setores que tiveram aumentos na sua produção no Nordeste – a extrativa mineral (14,32%), agroindústria (1,11%) e o restante da indústria de transformação (2,08%) - são mais intensivos em capital.

Tabela 3. Variação da Produção Setorial por Região (em %) para o Experimento “INTEXTNE”

Região	AGP	MIN	TAG	RTR	SIU	CON	SER
N	0.71	-9.80	-1.84	-2.18	1.73	1.66	0.37
NE	-0.59	14.32	1.11	2.08	-3.46	-2.15	-0.20
SE	1.13	-2.73	-0.44	-0.53	0.69	0.47	0.12
S	1.03	-2.99	-0.25	-0.51	0.57	0.32	0.05
CO	0.92	-1.95	-0.77	-0.88	0.39	0.25	0.08

Fonte: resultados da pesquisa.

Os resultados agregados do segundo experimento (“INTINTNE”) são muito interessantes (ver tabela 2). Em comparação com os experimentos de integração física externa, os ganhos de bem-estar social dos experimentos de integração física interna para o Brasil são aproximadamente o dobro do que a integração externa do Nordeste. Todavia, para a própria região Nordeste, os ganhos de bem-estar da integração interna (1,64%) são menores do que a integração externa (1,95%). Além disso, os níveis gerais de preço sofrem um decréscimo na simulação para a economia brasileira. Enquanto isso, o nível de preços para o Nordeste sofre um aumento de 0,65% em decorrência uma produção menor (-0,40%), aliada a um crescimento da demanda final de 1,68%, provocada pelas elevações das remunerações de fatores, a saber, salários (2,68%), ordenados (2,63%) e *rentals* (2,53%). Pela observação da tabela 2, nota-se que essas remunerações dos fatores de produção para o Nordeste são muito superiores às remunerações do primeiro experimento referente à integração externa da região nordestina.

Os resultados setoriais para a demanda final e a produção podem ser apreciados na tabela 4 e 5, respectivamente.

Tabela 4. Variação da Demanda Final por Setor e por Região (em %) para o Experimento “INTINTNE”

Região	AGP	MIN	TAG	RTR	SIU	CON	SER
N	1.22	0.75	0.6	0.47	0.76	0.65	0.63
NE	1.08	1.26	2.15	2.14	1.38	1.64	1.49
SE	0.84	0.3	0.29	0.11	0.3	0.21	0.21
S	0.93	0.35	0.29	0.1	0.33	0.21	0.22
CO	0.88	0.37	0.31	0.15	0.38	0.29	0.28

Fonte: resultados da pesquisa.

Tabela 5. Variação da Produção Setorial por Região (em %) para o Experimento “INTINTNE”

Região	AGP	MIN	TAG	RTR	SIU	CON	SER
N	-2.76	-0.24	1.14	0.3	-0.34	0.04	0.02
NE	1.75	-0.61	-5.98	-4.76	0.98	2.02	0.38
SE	-3.19	-0.66	1.04	0.51	-0.63	-0.19	-0.05
S	-3.16	-0.48	1.54	0.78	-0.53	-0.17	-0.07
CO	-2.99	-0.65	1.18	0.66	-0.29	0.15	0.09

Fonte: resultados da pesquisa.

Vale ainda destacar que os setores da economia nordestina que tem o maior aumento na produção com a integração interna são a agropecuária e a construção civil, que se revelam intensivas em mão-de-obra. Isso explica porque os salários registram uma elevação superior às outras remunerações no Nordeste.

Ainda setorialmente, a comparação dos dois experimentos leva a achados interessantes (ver tabela 4). Quando se simulou a integração externa do Nordeste, os setores mais beneficiados em termos de expansão de seus níveis de produção foram a extrativa mineral (14,32%), agroindústria (1,11%) e o restante da indústria de transformação (2,08%). Por sua vez, na simulação da integração interna do Nordeste, os setores mais favorecidos foram a agropecuária (1,75%) e a construção civil (2,02%). Pode-se, então, concluir que a inserção externa da economia nordestina estimula setores intensivos em capitais humano e físico, ao passo que a inserção interna do Nordeste incentiva setores intensivos em mão-de-obra.

A questão regional também pode ser tratada com os resultados desses dois experimentos. A tabela 6 reporta os resultados regionais.

Tabela 6. Variação nos Ganhos Regionais de Bem-Estar Social para os Dois Experimentos

Regiões	Externa	Interna
N	-0.38	0.64
NE	1.95	1.64
SE	-0.07	0.24
S	-0.04	0.25
CO	0.00	0.30
Média	0.23	0.48

Fonte: resultados da pesquisa.

Existe um combate às desigualdades da renda entre as macro-regiões brasileiras com ambos os experimentos. Isso pode ser explicado pela maior criação de comércio gerada do que desvios de comércio engendrados por esses experimentos, em benefício das regiões menos desenvolvidas. Não obstante, a integração econômica física externa do Nordeste exhibe uma redução do coeficiente de Gini ligeiramente maior (1,53%) que a integração interna (1,48%).

Ainda com respeito à questão regional, evidentemente que a região mais beneficiada é a região nordestina, uma vez que o foco das simulações é a redução das distâncias do próprio Nordeste. Depois dessa região, a outra região mais beneficiada é a região Norte com um ganho de bem-estar de 0,64% em virtude da sua proximidade geográfica com o Nordeste. Porém, com a integração externa do Nordeste, nenhuma outra macro-região ostenta ganho de bem-estar positivo. Nesse experimento, a própria região Norte sofre um considerável decréscimo de 0,38%.

6. Considerações Finais

O Brasil está envolvido em negociações multilaterais e regionais a fim de promover a integração econômica externa baseada na redução de custos de comércio, baseados em tarifas, quotas, barreiras não-tarifárias e subsídios. Pela sua intrínseca natureza, tais negociações são morosas e com poucos resultados palpáveis em termos de acesso aos mercados externos. Uma outra iniciativa é a integração econômica externa física com a redução dos custos de transporte, uma outra barreira ao comércio, que não é analisada tão frequentemente. A integração física envolveria iniciativas do tipo “saída para o Pacífico”, obras de infra-estrutura de transporte que aproximassem e conectassem tais regiões, avanços tecnológicos no transporte marítimo que diminuíssem o tempo de viagem na transferência das mercadorias além-mar. Esse foi o alvo do primeiro experimento controlado, tendo como foco a integração da economia Nordestina.

O outro experimento simulado com o modelo de equilíbrio geral BRASIL-SPACE tinha a intenção de analisar a integração econômica interna do Nordeste baseada também em redução de custos de transporte.

Os resultados descobertos são interessantes. Em termos de eficiência, para a economia nordestina, os ganhos de bem-estar da integração externa são apenas um pouco maiores do que os da integração interna, embora o nível geral de preços aumente menos neste tipo de integração do que naquela.

O aspecto surpreendente é que, para a economia brasileira, os ganhos de bem-estar social são mais do que o dobro com a integração interna do Nordeste do que a integração externa dessa macro-região.

São muito semelhantes os resultados em termos de promoção de equidade regional no Brasil: a redução percentual no coeficiente de Gini da integração externa é apenas ligeiramente mais acentuada do que na integração interna do Nordeste.

No tocante à distribuição funcional da renda, os aumentos percentuais nas remunerações dos fatores conseguidos com a integração interna são várias vezes maiores do que a integração externa da economia nordestina.

O presente trabalho sugere recomendações para os formuladores de política no Brasil. Perante negociações internacionais difíceis e extremamente lentas, existem outras alternativas que o país pode lançar mão para promover integração econômica. Essa alternativa é o provimento de infra-estrutura física que reduza os custos de transporte com os outros países. Contudo, essa alternativa pode ser envolver uma quantidade copiosa de recursos. Uma alternativa melhor e menos onerosa seria a promoção da integração física interna entre as regiões domésticas,

provendo a infra-estrutura com o intuito de reduzir os custos de transporte dos fluxos de comércio inter-regional, aproveitando da interação inter-setorial e inter-regional já existente, pois não existem barreiras tarifária e não-tarifária no comércio inter-regional no Brasil.

Uma direção futura deste trabalho envolverá uma maior desagregação regional do modelo BRASIL-SPACE, em nível estadual, a fim de descobrir quais são os estados nordestinos que mais se beneficiam e os que são mais prejudicados com a integração externa e interna da região Nordeste.

Referências

ALMEIDA, E. S. (2003). **Um Modelo de Equilíbrio Geral Aplicado Espacial para Planejamento e Análise de Políticas de Transporte**. Tese de Doutorado, IPE-USP, São Paulo.

ALMEIDA, E. S. (2006). **Integração Econômica e Custos de Comércio: Incorporando a Dimensão Espacial**. Mimeo., Relatório Final, ESALQ/USP.

ALMEIDA, E. S. , HADDAD, E. A. e HEWINGS, G. J. D. (2006). The Transport-Regional Equity Issue Revisited. **Regional Studies**, (número vindouro).

Anuário Estatístico do Transporte, Geipot, (2000). Mimeo. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, Brasília.

BRÖCKER, J. (1998). Operational Spatial Computable General Equilibrium Modeling. **The Annals of Regional Science**, vol. 32, p. 367-387.

BRÖCKER, J. e SCHNEIDER, M. (2002). How does economic development in Eastern Europe affect Austria's regions? A multiregional general equilibrium framework. **Journal of Regional Science**, vol. 42, n^o. 2, p. 257-285.

CARVALHO, A. e DE NEGRI, J. A. (2000). **Estimação de Equações de Importação e de Exportação de Produtos Agropecuários para o Brasil (1977/1998)**. IPEA, texto para discussão n. 698, Rio de Janeiro.

CARVALHO, Alexandre e PARENTE, Andréia (1999). **Impactos Comerciais da Área de Livre Comércio das Américas**. IPEA, Texto para Discussão n. 635, Brasília.

GEIPOT (1996). Estudo sobre as Rotas Bioceânicas. Mimeo. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes, Brasília.

FONSECA, M. B. e HIDALGO, A. B. (2004). **Os Impactos da Alca sobre as exportações agrícolas brasileiras**. Mimeo, Universidade Federal da Paraíba.

GUILHOTO, J. J. M. (2003). **A matriz inter-regional de insumo-produto da economia brasileira para 1999**. Texto para discussão, ESALQ-USP.

KUME, H. , PIANI, G., MIRANDA, P. , CASTILHO, M. **Acordo de Livre Comércio Mercosul-União Européia: uma estimativa dos impactos no comércio brasileiro.** Mimeo, Rio de Janeiro.

KUME, H. , PIANI, G. e MIRANDA, P. (2005). **Índia-Mercosul: Perspectivas de um Acordo de Preferências Comerciais.** IPEA, Texto para Discussão n° 1120, Brasília.

LÍRIO, V. S. e CAMPOS, A. C. (2003). **Do Mercosul à Alca: Impactos sobre as Cadeias do Agronegócio Brasileiro.** Editora UFV, Viçosa.

SCHNEIDER, Martin (1998). **Modelling the effects of the future East-West trade on Austria's regions.** Tese de Doutorado, Universidade de Viena, Viena.

TEIXEIRA FILHO, J. L. L. **Modelos Analíticos de Fretes Cobrados para o Transporte de Cargas.** Instituto Militar de Engenharia, Dissertação de Mestrado, Rio de Janeiro, 2001.