



REESTRUTURAÇÃO TERRITORIAL E INSERÇÃO DO RIO GRANDE DO NORTE NOS FLUXOS COMERCIAIS INTERNACIONAIS (2010-2011)

TERRITORIAL RESTRUCTURING AND INSERTION OF RIO GRANDE DO NORTE IN INTERNATIONAL TRADE FLOWS (2010-2011)

REESTRUCTURACIÓN TERRITORIAL E INSERCIÓN DEL RIO GRANDE DO NORTE EN LOS FLUJOS COMERCIALES INTERNACIONALES (2010-2011)

Edu Silvestre de Albuquerque

Doutor em Geografia pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)
Docente do Programa de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia (PPGe) - UFRN
E-mail: edusilvestre@ufrnet.br

RESUMO:

A caracterização do setor externo das unidades federativas brasileiras pode auxiliar na compreensão do desenho das novas redes de transportes regionais. Essa análise se ampara nas informações de comércio exterior do estado do Rio Grande do Norte no biênio 2010-2011, obtidas do banco de dados do MDIC (Sistema Alice Web). Os mercados de origem e de destino em destaque nas movimentações comerciais do estado foram cartografados com o emprego do *software* livre GvSIG, indicando padrões concentrados na Bacia do Atlântico, onde os fretes marítimos apresentam menores custos em relação ao resto do mundo. Entretanto, a localização e peculiaridades de condicionamento de parte da cesta de produtos regionais de exportação privilegiam o modal aéreo e o uso de portos de estados vizinhos.

Palavras-chave: Reestruturação Territorial; Comércio Exterior; Inserção Regional; Redes de transporte; Logística.

ABSTRACT:

The characterization of the foreign trade of the Brazilian federal units can help in understanding the design of the new regional transport networks. This analysis is based on foreign trade information for the state of Rio Grande do Norte in the 2010-2011 biennium, obtained from the MDIC database (Alice Web System). The markets of origin and destination in the state's commercial movements were mapped using GvSIG software, indicating patterns concentrated in the Atlantic Basin, where maritime freights have lower costs than the rest of the world. However, the location and peculiarities of conditioning of part of the basket of regional export products privileges the air modal and the use of ports of neighboring states.

Keywords: Territorial Restructuring; Foreign Trade; Regional Insertion; Transport Networks; Logistics.

RESUMEN:

La caracterización del sector externo de las unidades federativas brasileñas puede auxiliar en la comprensión del diseño de las nuevas redes de transportes regionales. Este análisis se ampara en las informaciones de comercio exterior del estado de Rio Grande do Norte en el bienio 2010-2011, obtenidas de la base de datos del MDIC (Sistema Alicia Web). Los mercados de origen y de destino destacados en los movimientos comerciales del estado se cartografiaron con el empleo del *software* libre GvSIG, indicando patrones concentrados en la Cuenca del Atlántico, donde los fletes marítimos presentan menores costos en relación al resto del mundo. Sin embargo, la ubicación y peculiaridades de condicionamiento de parte de la cesta de productos regionales de exportación privilegian el modal aéreo y el uso de puertos de estados vecinos.

Palabras clave: Reestructuración Territorial; Comercio Exterior; Inserción Regional; Redes de transporte; Logística.

1 INTRODUÇÃO

O processo de reestruturação territorial tem sido estudado na ciência geográfica a partir de sua relação com os regimes de acumulação capitalista (HARVEY, 1996) e de suas arquiteturas técnico-informacionais (SANTOS, 1999). Entretanto, ainda se torna necessário elucidar a complexidade da tomada de decisões no âmbito do poder político no que se refere ao ordenamento territorial, no que envolve desde os atores corporativos até os atores políticos regionais em sua capacidade de interferir nas políticas públicas macroestruturantes (ALBUQUERQUE, 2001).

Com a intensificação da globalização, o processo de reestruturação territorial em grandes espaços é cada vez mais orientando para a constituição de redes infraestruturais extrovertidas. Entretanto, o desenho dessas redes estruturantes do território envolve não apenas os agentes corporativos ou grupos tecnocráticos abrigados no Estado, e sim uma plêiade de atores políticos em tantas camadas de poder quantos são os níveis político-administrativos existentes.

Com efeito, uma reestruturação territorial duradoura exige um equilíbrio entre interesses econômicos de mercado e corporativos e interesses políticos diversos, onde as pretensões políticas não devem se desprender da proposição de fluxos econômicos reais. Nesse sentido, visamos neste artigo demonstrar a lógica macroestruturante que permeia a atual reorganização dos transportes ferroviários no Nordeste brasileiro em função das variações regionais na produção e movimentação de mercadorias, focando a atenção no caso dos fluxos comerciais externos gerados a partir do território do Rio Grande do Norte.

O pano de fundo da presente pesquisa versa inevitavelmente sobre o grau de autonomia das subunidades nacionais e dos processos democráticos em geral, e cujos debates aparecem nem sempre de forma clara e precisa nos temas de novos arranjos federativos e formas de governança¹. Recentemente, muito se tem escrito sobre a necessidade de novos paradigmas de relações internacionais que englobem não apenas o tradicional poder central nacional, mas também os organismos interestatais (blocos comerciais regionais), as organizações não-governamentais e as grandes corporações empresariais (HAESBAERT, 1993; ALMEIDA, 2004; PECEQUILO, 2004). De forma mais tímida, algumas pesquisas procuram ainda interpretar o papel das organizações estatais subnacionais (províncias, estados, municipalidades e regiões administrativas) na construção

¹ A massificação das tecnologias da informação, em seus fenômenos intrínsecos como a instantaneidade dos eventos e conectividade das pessoas, tem pressionado os Estados Nacionais no sentido de retornar poder a sociedade civil e aos níveis político-administrativos local e regional: “Na atualidade, uma sociedade pode existir em múltiplas escalas, da local à mundial, o que paralelamente estabelece as necessidades de os territórios delimitados e estáveis da política serem obrigados a conviver com as múltiplas espacialidades inventadas pelos atores sociais.” (LÉVY, 1999, p. 21 *apud* CASTRO, 2005, p. 80). A obra citada é LÉVY, J. **La tournant géographique**. Paris: Berlin, 1999.

do sistema internacional atual, sob o rótulo da “paradiplomacia” ou “diplomacia federativa” (VIGEVANI, 2006; SALOMÓN; NUNES, 2007)².

Nesse sentido, o presente texto tem por objetivo contribuir no entendimento das possibilidades e limites das pretensões políticas regionais em relação aos processos de reestruturação macroterritorial, cuja margem de manobra decorre, ainda que não exclusivamente, da magnitude e características de processos econômicos centrados no setor de comércio externo. Para tanto, essa pesquisa indicou valores e composição dos fluxos comerciais e as áreas de destino e de origem do comércio exterior do Rio Grande do Norte em 2010 e 2011. Os dados primários foram obtidos do Sistema Alice (Ministério do Desenvolvimento, da Indústria e do Comércio Exterior), base de todas as tabelas e mapas referentes ao comércio exterior apresentados neste texto. As informações gráficas dos principais mercados internacionais do estado foram geradas na forma de cartogramas a partir do software não proprietário GvSIG.

2 A INSERÇÃO INTERNACIONAL DO RIO GRANDE DO NORTE

No Brasil, a União tem a primazia do ordenamento territorial nacional e da política comercial externa, entretanto, as unidades federativas participam das discussões sobre ordenamento territorial e comércio exterior através de suas representações no Congresso. Assim, os atores regionais têm influenciado as políticas nacionais de comércio exterior, de localização industrial, de fomento agropecuário e de inserção nas redes de transportes (e logística em geral), visando promover os interesses de atores corporativos e setores econômicos enraizados na região.

Estudo do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC) sobre a inserção brasileira nos fluxos internacionais, aponta que os produtos manufaturados representaram 55,1% do total das vendas externas brasileiras em 2005, e o setor do agronegócio outros 37%. Contudo, esses produtos industrializados se ligam fortemente ao agronegócio e ao setor extrativista mineral, indicando uma forte inércia das vantagens comparativas na matriz produtiva brasileira. Similarmente, a situação do setor externo potiguar acompanha a brasileira:

² Os estudos neste campo foram negligenciados por longo tempo. Este é o caso do trabalho de Ferrando Badía (1986), que pensando o caso espanhol, afirmou que os “interesses regionais” contribuem para a realização da “vontade federal” nas formas de Estado não-unitárias. Na França, Charles Rich criticou o unitarismo do Estado francês na mesma direção. Por outro lado, alguns trabalhos lograram derrubar esse “silêncio acadêmico”, caso do período iniciado com a redemocratização brasileira que trouxe o reconhecimento do caráter político proativo dos governos municipais e estaduais, analisado por Fernando Abrucio (1994) com a Tese da reedição da “política dos governadores” - a reemergência dos Executivos estaduais no processo político nacional derivada da Constituição de 1988 -, e por Sérgio Abranches (1988) com a Tese do “presidencialismo de coalizão” - preenchimento das pastas ministeriais na Nova República pautado também segundo o peso político-eleitoral de cada unidade federativa na eleição presidencial e na sustentação da maioria governista no Congresso.



Segundo informações da Secretaria Estadual de Agricultura (SAPE, 2004), as atividades do agronegócio são responsáveis por mais de 70% de tudo que o Rio Grande do Norte exporta, e dos treze principais produtos comercializados no exterior dez são oriundos do agronegócio (NUNES *et alii*, 2006, p. 6).

A participação das importações potiguares no total nacional de 2006 foi de apenas 0,14% (US\$ 130 milhões), e nas exportações de 0,27% (US\$ 372 milhões). Esses valores passaram a US\$ 242 milhões nas importações e US\$ 281 milhões nas exportações em 2011, indicando recuo preocupante das exportações e contrastando com o crescimento nacional no período.

Essa pauta primária das exportações do Rio Grande do Norte diversificou-se nas últimas décadas, incluindo produtos tradicionais como açúcar e castanha do caju, e outros novos como carcinicultura (produção de camarão em cativeiro) e frutas tropicais (Tabela 1)³. Entretanto, ainda demonstra uma alta concentração das exportações em poucos produtos primários, bem como ínfimas exportações de manufaturados que, quando ocorrem, provem de setores fortemente dependentes de recursos naturais, como vestuário de malha.

Tabela 1: Estrutura das exportações totais do Rio Grande do Norte por grupos de produtos - 1996, 2001 e 2006 (em %)

Capítulos	1996	2001	2006
03 – Peixes, crustáceos	5,45	22,92	16,04
08 – Frutas	41,90	29,66	38,89
15 – Gorduras	2,65	2,27	0,42
17 – Açúcares	25,42	14,27	12,04
25 – Sal	2,44	5,75	3,61
27 - Combustíveis	0,00	0,00	7,52
52 -Algodão	4,05	2,63	2,66
61 – Vestuário de malha	0,00	16,66	2,01
Outros produtos	18,01	5,84	16,81
Total	100,00	100,00	100,00

Fonte: MDIC. Adaptado de SILVA; MONTÁLVAN, 2008

³ Dos 20 mil ha da área de fruticultura no estado, cerca de 90% se concentra no Polo Assu-Mossoró (Vale do Açu e Baraúna), já próximo do Ceará, onde pode aproveitar a estrutura portuária (Pecém) e aeroviária. Essa produção é suficiente para elevar o Rio Grande do Norte à condição de segundo maior exportador brasileiro neste segmento, destacando a produção de melão, mamão, banana, manga, melancia e abacaxi. Ainda utilizando dados do MDIC, Silva e Montálvan (2008) observam que a carcinicultura e a fruticultura irrigada geraram 54% das exportações potiguares em 2006.

Ocorre ainda uma concentração dos mercados de destino das exportações potiguares, sendo que em 2005-2006 cerca de 70% das vendas foram para os blocos União Europeia e Nafta (SILVA; MONTÁLVAN, 2008)⁴. Auferimos a partir do banco de dados do MDIC (Sistema Alice), que a importância da União Europeia e do NAFTA continuaram altas para as vendas potiguares em 2010 e 2011, algo próximo dos 40% e dos 30%, respectivamente (Tabelas 2 e 3). A participação conjunta desses blocos superior aos 70%, portanto, se mantém nos últimos anos, indicando uma forte vinculação das exportações estaduais com os mercados mais ricos do Atlântico Norte.

Nessa dinâmica atlântica do comércio exterior se insere ainda a África, apesar da grande oscilação entre 2010 (6,5% das vendas potiguares) e 2011 (2,35%), e o Mercosul, com respectivamente, 9,26% e 6,93% das exportações potiguares no mesmo período, segundo dados disponibilizados pelo MDIC.

Essa concentração geográfica das exportações do RN nos mercados atlânticos é tão significativa, que mesmo a China, importante mercado de destino das exportações brasileiras, representou apenas 0,59% e 2,71% das exportações potiguares no biênio referido.

Tabela 2: Mercados de Destino e de Origem do Comércio Exterior do Rio Grande do Norte – 2010

Blocos Econômicos	Export. (US\$ FOB)	%	Import. (US\$ FOB)	%
África Subsariana	18.204.530	6,42	3.031.548	0,94
África	18.367.766	6,47	6.588.094	2,06
ALADI	50.089.498	17,66	44.656.388	13,98
ALADI (exceto MERCOSUL)	23.829.828	8,4	6.921.807	2,16
BRIC	3.479.107	1,22	155.966.949	48,83
Caribe	307.078	0,1	-	-
CARICOM	-	-	-	-
ECOWAS	15.924.193	5,61	-	-
MERCOSUL	26.259.670	9,26	37.734.581	11,81
NAFTA	90.939.619	32,07	44.356.999	13,88
UNIÃO EUROPEIA	113.342.320	39,98	56.125.438	17,57
SADC	2.131.777	0,75	3.031.548	0,94
Total Geral	283.491.487	-	319.395.242	-

Fonte: SISTEMA ALICE – MDIC (Ministério do Desenvolvimento, da Indústria e do Comércio Exterior), 2010.

⁴ Ainda por questão de proximidade geográfica, o mercado do Caribe absorveu quase a totalidade das exportações estaduais de óleos brutos de petróleo; enquanto a Venezuela absorveu expressivas cotas de açúcar produzidas no RN no biênio 2010-2011.



Tabela 3: Mercados de Destino e de Origem do Comércio Exterior do Rio Grande do Norte – 2011

Blocos Econômicos	Export. (US\$ FOB)	%	Import. (US\$ FOB)	%
África Subsaariana	6.609.414	2,35	977.582	0,4
África	6.609.414	2,35	9.855.858	4,06
ALADI	26.677.332	9,48	57.562.169	23,72
ALADI (exceto MERCOSUL)	7.175.277	2,55	7.792.788	3,21
BRIC	10.059.439	3,57	43.272.654	17,83
Caribe	286.764	0,1	156.015	0,06
CARICOM	171.767	0,06	-	-
ECOWAS	4.795.121	1,7	775	0,0
MERCOSUL	19.502.055	6,93	49.769.831	20,51
NAFTA	85.269.689	30,32	41.222.597	16,99
UNIÃO EUROPEIA	112.839.307	40,13	51.761.540	21,33
SADC	482.429	0,17	971.807	0,4
Total Geral	281.181.334	-	242.597.418	-

Fonte: SISTEMA ALICE – MDIC (Ministério do Desenvolvimento, da Indústria e do Comércio Exterior), 2011

Nas importações potiguares temos algumas variações geográficas importantes, onde UE e NAFTA permanecem em destaque, mas não mais de forma absoluta, representando juntos, em 2010 e 2011, respectivamente, 31,4% e 38,3% das compras externas estaduais. O Mercosul apresenta uma importância crescente no mesmo biênio, saltando de 11,8%, em 2010, para 20,5%, em 2011. Indicando essa melhor distribuição espacial das importações, destacam-se ainda os BRIC com quase 49% do mercado em 2010 (alavancado pela Índia) e 17,8% em 2011 (alavancado pela China). Essa maior amplitude das compras externas sinaliza importantes fluxos de comércio também para o Atlântico Sul (Mercosul) e mercados asiáticos.

3 A CONCENTRAÇÃO GEOGRÁFICA DO DESTINO E ORIGEM DO COMÉRCIO EXTERIOR POTIGUAR

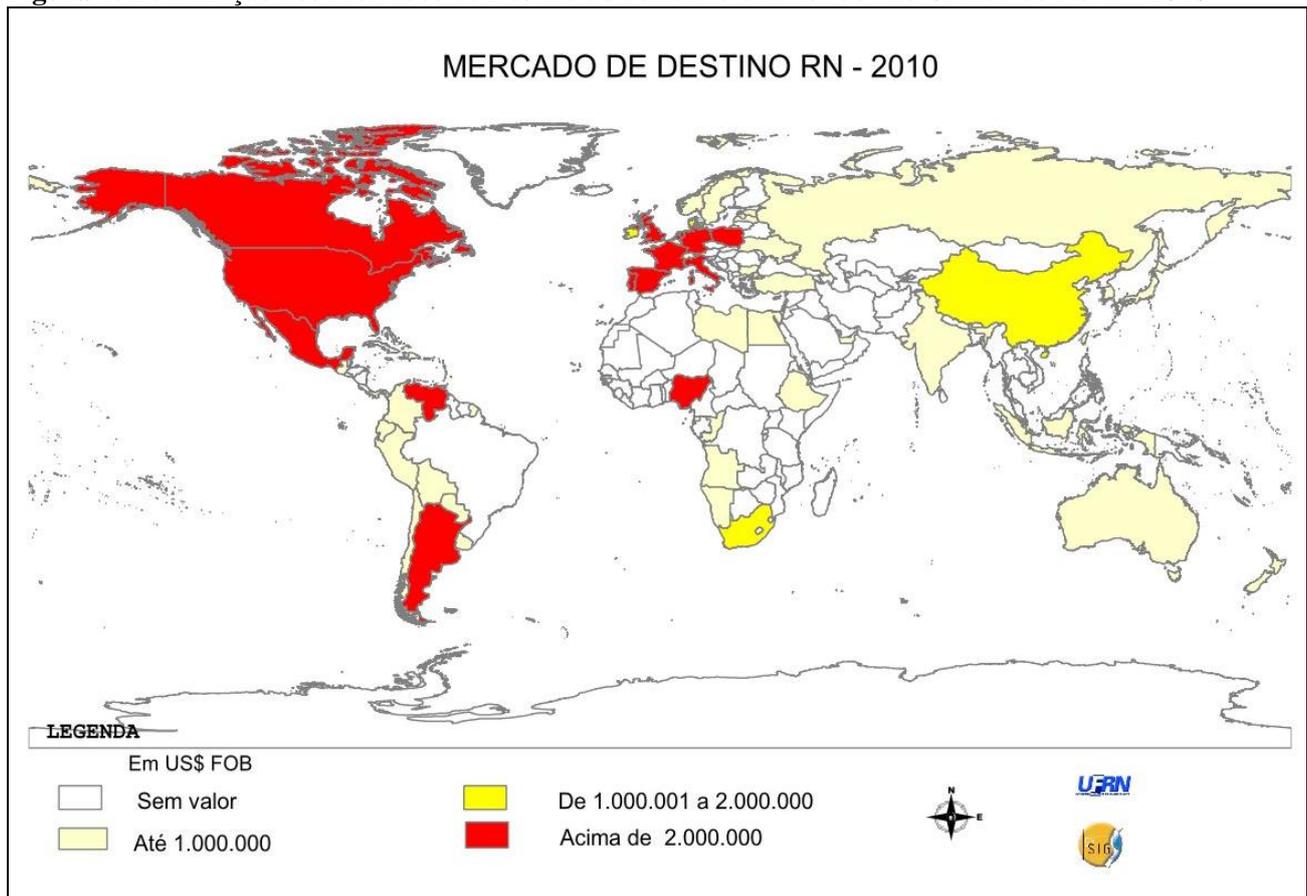
A influência atlântica nas exportações potiguares pode ser captada nas Figuras 1 e 2, que destacam, respectivamente, os principais mercados de destino em 2010 - países da Europa Ocidental e da América do Norte, Argentina, Venezuela e Nigéria - e 2011 – basicamente com o acréscimo da China à lista, algo inédito em se tratando de exportações potiguares. Uma espécie de segundo nível de importância é representado justamente pelos BRICS; que em 2010 eram representados fundamentalmente por África do Sul e China (numa ligação marítima Sul-Sul), e em 2011, também com Rússia e Índia, e ainda com a China alçada à condição de mercado comprador de primeiro nível, embora ainda de importância menor que os mercados do Atlântico Norte.

A composição das importações potiguares destaca que, em 2006, o setor da indústria detinha

92,77% do total, e o primário apenas 7,23%. O predomínio de produtos industrializados ocorre sobretudo em máquinas, equipamentos e peças para os setores têxtil e petrolífero, e de produtos químicos e outros insumos para a indústria e a agricultura (SILVA e MONTÁLVAN, 2008).

As Figuras 3 e 4 destacam dentre as mais importantes regiões nas compras externas potiguaras de 2010 e 2011, a Europa Ocidental e América do Norte, bem como países como China, Índia, Egito e Argentina, confirmando o que já dissemos acerca da desconcentração relativa dos mercados de origem das importações potiguaras.

Figura 1: Localização dos Mercados de Destino do comércio exterior do Rio Grande do Norte - 2010

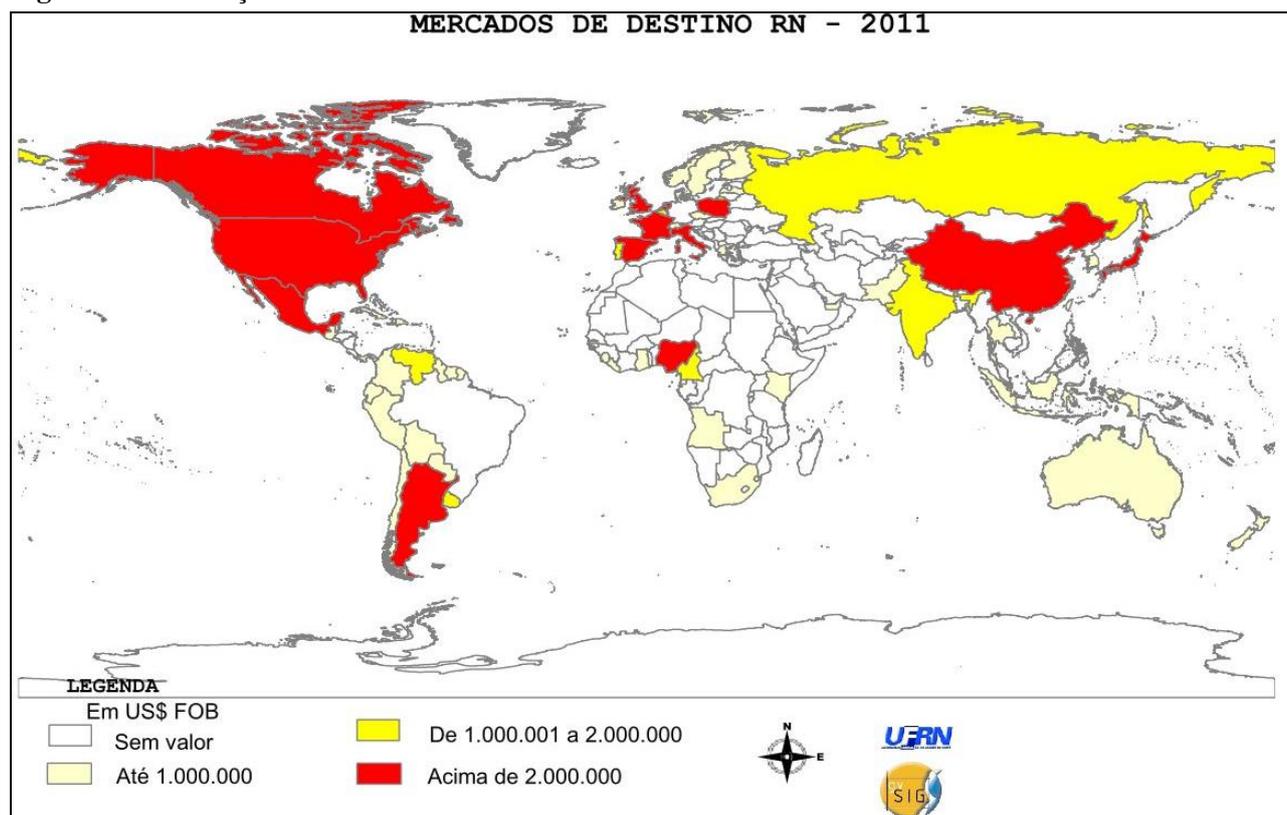


Fonte: SISTEMA ALICE – MDIC (Ministério do Desenvolvimento, da Indústria e do Comércio Exterior), 2010

Organizadores: SANTOS, N. J. R.; ALBUQUERQUE, E. S., 2012

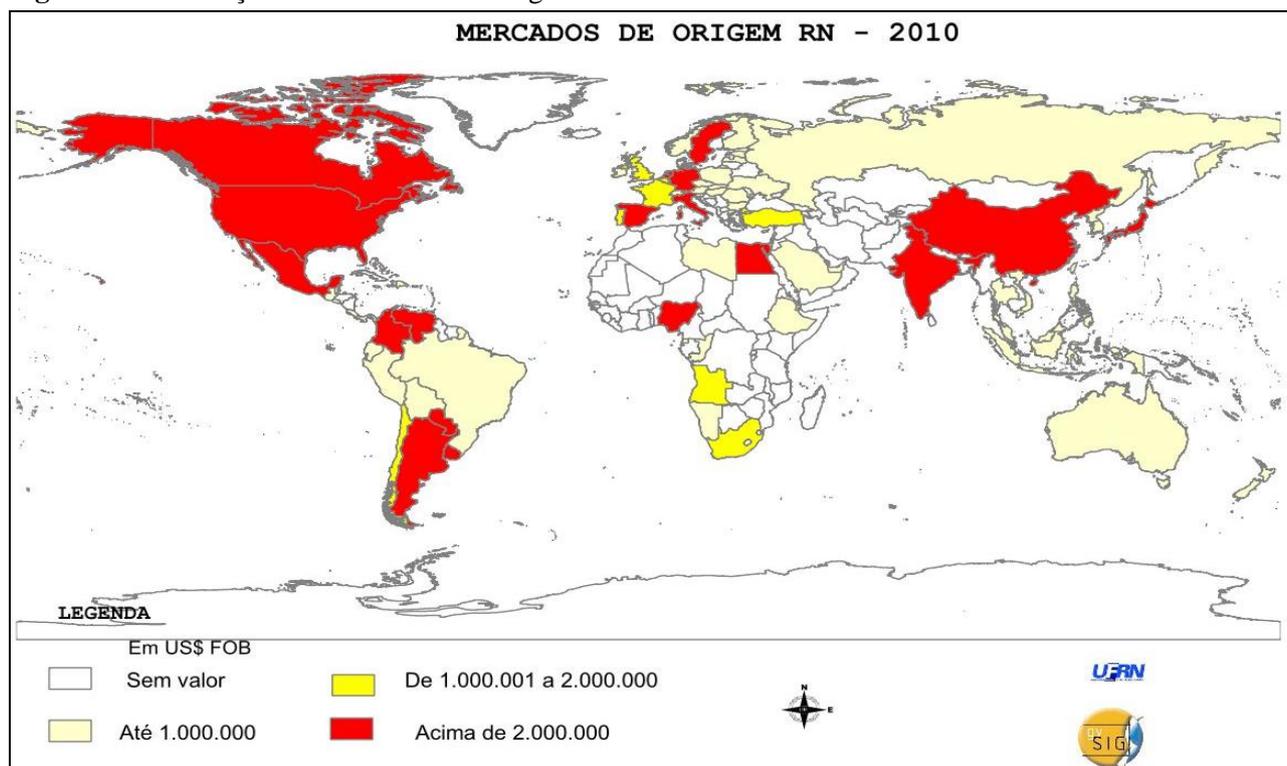


Figura 2: Localização dos Mercados de Destino do comércio exterior do Rio Grande do Norte – 2011

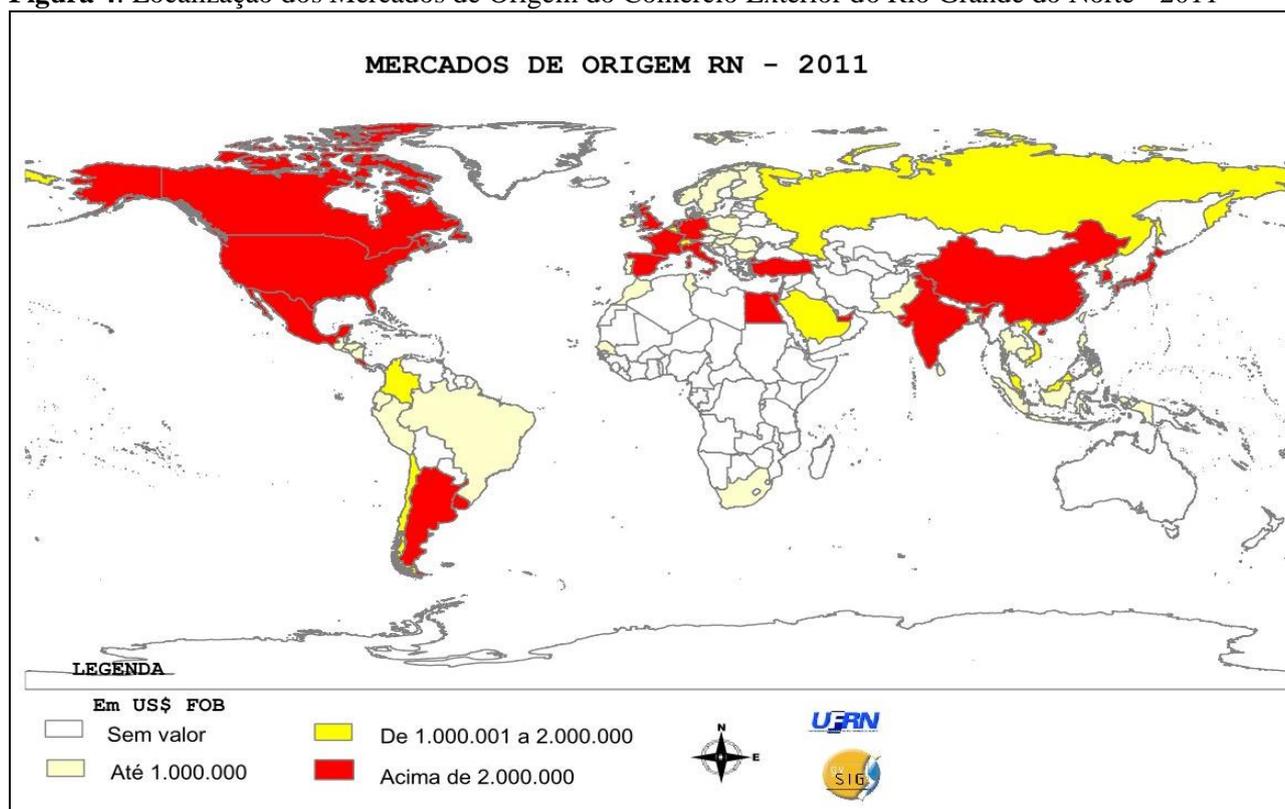


Fonte: SISTEMA ALICE – MDIC (Ministério do Desenvolvimento, da Indústria e do Comércio Exterior), 2011. **Organizadores:** SANTOS, N. J. R.; ALBUQUERQUE, E. S., 2012

Figura 3: Localização dos Mercados de Origem do Comércio Exterior do Rio Grande do Norte - 2010



Fonte: SISTEMA ALICE – MDIC (Ministério do Desenvolvimento, da Indústria e do Comércio Exterior), 2010. **Organizadores:** SANTOS, N. J. R.; ALBUQUERQUE, E. S., 2012

Figura 4: Localização dos Mercados de Origem do Comércio Exterior do Rio Grande do Norte - 2011

Fonte: SISTEMA ALICE – MDIC (Ministério do Desenvolvimento, da Indústria e do Comércio Exterior), 2011. **Organizadores:** SANTOS, N. J. R.; ALBUQUERQUE, E. S., 2012.

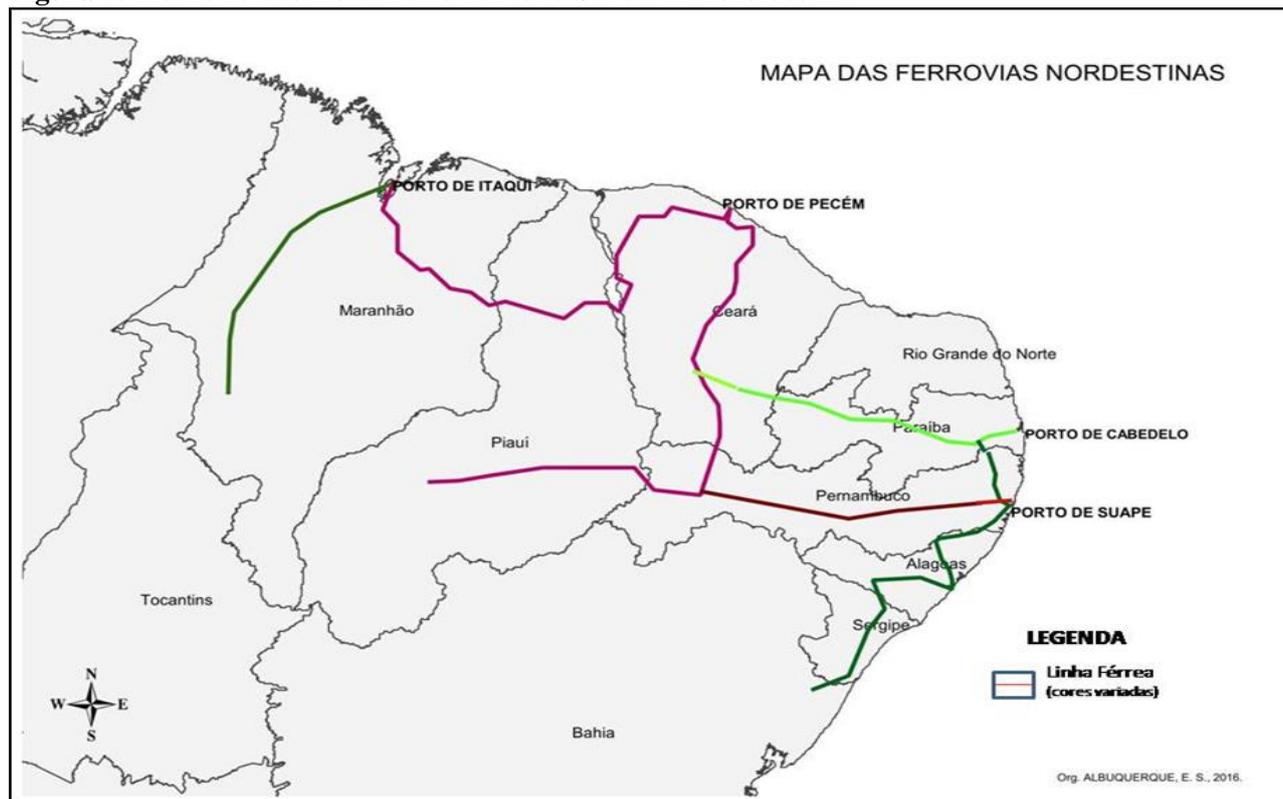
Assim, sobretudo para as exportações potiguares, a vantagem estratégica de localização mais projetada na direção do norte atlântico, se traduz em menores custos de frete, um fator de competitividade diante de outras regiões produtoras com mesmo perfil exportador, mas localizadas mais afastadas dos mercados no Atlântico Norte⁵.

Todavia, a vantagem de localização não pode ser tomada isoladamente. No caso do Rio Grande do Norte, a forma excêntrica da projeção de seu território num perfil longitudinal (de leste para oeste) e a extensão de seu semiárido (ainda insuficientemente dotado de recursos hídricos canalizados), tem representado obstáculos geográficos para sua economia.

Essas desvantagens geográficas certamente contribuem para explicar a diminuta participação potiguar nas importações (apenas 0,14% em 2006) e exportações nacionais (apenas 0,27%), bem como ajudam a explicar sua exclusão de importantes projetos de estruturação do território nacional. Assim, na porção norte/nordeste, a integração do *heartland* brasileiro com os portos atlânticos estará se fazendo por redes ferroviárias que não cruzam o território do Rio Grande do Norte, casos da Ferrovia Norte-Sul e da Nova Transnordestina (Figura 5).

⁵ As diferenças entre a configuração espacial dos mercados de origem e de destino do comércio exterior potiguar podem indicar que os fretes de retorno acabam não sendo utilizados em sua plena potencialidade, hipótese que ainda carece de maior investigação. Este fato seria particularmente verificável no caso dos BRICS, em destaque nos mercados de origem e não nos mercados de destino do comércio exterior do RN.



Figura 5: Trecho nordestino da Ferrovia Norte-Sul e a Transnordestina

Por outro lado, se a excentricidade de sua forma geográfica alongada associada às características do semiárido retirou o estado do desenho das novas redes de transporte ferroviário do país, houve uma espécie de compensação política com a construção de um novo aeroporto internacional de passageiros e de cargas.

O Aeroporto de São Gonçalo do Amarante foi inaugurado em 2014, logo após uma ampla e onerosa reforma do Aeroporto de Parnamirim⁶, algo profundamente criticado pela mídia local e pela população em geral, uma vez que o novo terminal de passageiros está localizado a 28,6 km da capital (o aeroporto de Parnamirim ficava praticamente dentro do perímetro urbano de Natal). Essa opinião pública desfavorável foi sendo gradativamente amainada com a ampla divulgação do poder público dos ganhos econômicos ao estado com a transformação do novo aeroporto em um *hub* para as linhas transatlânticas e com a criação do terminal de cargas (demanda do setor fruticultor), conforme amplamente divulgado pela mídia potiguar⁷.

⁶ As obras de reforma do aeroporto de Parnamirim foram iniciadas em 2011, ao custo superior a 16 milhões de reais. Disponível em <http://piniweb17.pini.com.br/construcao/infra-estrutura/reformas-no-aeroporto-internacional-de-natal-sao-concluidas-262319-1.aspx>. Acesso em 26 jun. 2018.

⁷ “Secretário vê aeroporto de São Gonçalo como favorito para instalação de hub da Latam”. **Agora RN**, 01 de abril de 2017. Disponível em <http://agorarn.com.br/cidades/secretario-ve-aeroporto-de-sao-goncalo-como-favorito-para-instalacao-de-hub-da-latam/>. Acesso em 26 de jun. 2018.

Percebe-se que nos argumentos do governo do Estado do Rio Grande do Norte em prol do novo aeroporto novamente se sobressai o elemento da localização geográfica do estado, com a projeção norte atlântica do promontório ou saliente nordestino, uma vez que a menor distância para a Europa e a costa leste da América do Norte representaria menores custos para as empresas aéreas operarem a partir do *hub* de São Gonçalo do Amarante.⁸

Por sua vez, em abril de 2014, o "antigo" aeroporto de Parnamirim foi incorporado à Base Aérea de Natal (BANT), o que novamente destaca a vantagem de localização do promontório nordestino agora no sentido da segurança das rotas na passagem atlântica (Dacar -Natal).

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A reestruturação produtivo-territorial da globalização contém uma valorização diferenciada de países e regiões, onde as antigas solidariedades regionais, antes de serem extintas, são continuamente refeitas. Observa-se a partir dos cartogramas gerados, que os principais mercados de destino e de origem do comércio exterior potiguar se concentram no Atlântico, com a importante exceção do “efeito China”.

O Rio Grande do Norte também apresenta características típicas de uma “economia periférica” justamente pela concentração das atividades econômicas e do setor externo no segmento agroextrativista (sal, açúcar, petróleo e frutas). Essa “economia periférica” se realiza nos recursos naturais abundantes e nas vantagens de localização do Rio Grande do Norte em face aos mercados ricos do Atlântico Norte, que reduz substancialmente os custos de frete e propicia elevada competitividade diante de regiões mais distantes.

Embora os grupos políticos dirigentes do estado tenham defendido a inclusão do RN na Ferrovia Transnordestina e a modernização do porto de Natal, as peculiaridades dos produtos comercializados pelo estado indicam a necessidade de uma logística de transporte rápido. A economia potiguar funciona numa espécie de lógica de enclave, cujos fluxos comerciais tem demandado uma logística rodoviária e aérea, ao invés de ferroviária e marítima, e que se traduziu na construção do terminal de cargas do Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, localizado na Grande Natal. Entretanto, como grande parte da produção de frutas do estado se encontra no extremo-oeste, talvez o Aeroporto de São Gonçalo do Amarante seja menos atrativo em razão dos elevados custos de transporte para vencer a forma alongada do estado no sentido leste-oeste.

⁸ Em reunião do Mercosul a então governadora Rosalba Ciarlini destacou a proximidade do RN com os continentes americano e europeu, onde o *hub* de São Gonçalo do Amarante facilitaria a redistribuição de cargas e passageiros para a América Latina. <http://www.thalitamoma.com.br/governadora-rosalba-destaca-importancia-do-aeroporto-de-sao-goncalo-em-reuniao-do-mercosul/>. Acesso em 26 jun. 2018.



REFERÊNCIAS

- ABRANCHES, S. H. Presidencialismo de coalizão: o dilema institucional brasileiro. **Revista de Ciências Sociais**, v. 31, n. 1, pp. 5-38, 1988.
- ABRUCIO, F. L. Os barões da Federação: o poder dos governadores no Brasil pós-autoritário. **Dissertação (Mestrado em Ciência Política)** – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1994.
- ALBUQUERQUE, E. S. O resgate da geografia regional por meio de um conceito político de região. **Geosp**, v. 9, n. 1, pp. 63-77, 2001.
- ALMEIDA, P. R. **Relações internacionais e política externa do Brasil**. Porto Alegre: Editora da UFRGS. 2004.
- CASTRO, I. E. **Geografia e Política: território, escalas de ação e instituições**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.
- FERRANDO BADIA, J. **El Estado Unitario, el Federal y el Estado Autonómico**. Madrid: Tecnos, 1986.
- HAESBAERT, R. **Blocos Internacionais de Poder**. São Paulo: Editora Contexto. 1993.
- HARVEY, D. **Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. 6 ed. São Paulo: Loyola, 1996.
- NUNES, E.; FILLIPI E.; GODEIRO, K. Agronegócio, Estado e meio ambiente na economia potiguar: uma visão crítica. In **III Encontro da ANPPAS**, Brasília, 23 a 26 de maio de 2006.
- PECEQUILO, C. S. **Introdução às relações internacionais**. Petrópolis: Vozes, 2004.
- SALOMÓN, M.; NUNES, C. A ação externa dos governos subnacionais no Brasil: os casos do Rio Grande do Sul e de Porto Alegre. Um estudo comparativo de dois tipos de atores mistos. **Contexto Internacional**, v. 29, n. 1, pp. 99-147, 2007.
- SANTOS, M. **A Natureza do Espaço: espaço e tempo, razão e emoção**. 3ª ed. São Paulo: Hucitec, 1999.
- SILVA, J.; MONTÁLVAN, D. Exportações do Rio Grande do Norte: estrutura, vantagens comparativas e comércio intra-industrial. In **RER**, Piracicaba, v. 46, n. 2, pp. 547-568, abr./jun. 2008.
- VIGEVANI, T. Problemas para a atividade internacional das unidades subnacionais: Estados e municípios brasileiros. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v. 62, n. 21, pp. 127-169, 2006.

Recebido em 07 de fevereiro de 2018
Aprovado em 28 de junho de 2018

