Impactos da pandemia da covid-19 na balança comercial inter-regional e interestadual do Nordeste brasileiro[[1]](#footnote-2)

**Abimael Francisco de Souza[[2]](#footnote-3)**

**Caio Cezar Fernandes da Silva[[3]](#footnote-4)**

**Carlos Eduardo Pereira do Nascimento[[4]](#footnote-5)**

**Resumo:** O presente estudo buscou analisar o impacto da pandemia da Covid-19 nas relações de comércio inter-regionais e interestaduais do Nordeste brasileiro através dos dados de compra, venda e saldo do comércio interestadual entre 2017 e 2022, além de dados do PIB para calcular as proporções dos saldos comerciais inter-regionais do Nordeste com as demais macrorregiões. O método utilizado é o exploratório-descritivo. Conclui-se que durante o período houve um aumento significativo dos déficits do Nordeste nas relações comerciais, exacerbado pela pandemia da Covid-19, evidenciando a dependência econômica da região em relação a outras macrorregiões. A continuidade desses déficits ameaça a competitividade regional e sugere a necessidade urgente de políticas públicas que promovam a diversificação produtiva e o fortalecimento de setores estratégicos para um desenvolvimento econômico mais equilibrado e sustentável. Esses resultados indicam um aprofundamento e uma aceleração das tendências estruturais históricas do Nordeste, reproduzindo cenários deficitários, mas também refletindo o papel da região nas geografias de produção e consumo, tanto em relação à própria região quanto com as demais.

**Palavras-chave:** Região Nordeste. Comércio Inter-regional e Interestadual. Pandemia da Covid-19.

Impacts of the Covid-19 pandemic on the inter-regional and interstate trade balance of Northeast Brazil

**Abstract:** The present study aimed to analyze the impact of the Covid-19 pandemic on inter-regional and interstate trade relations in Northeastern Brazil by examining data on purchases, sales, and trade balance between 2017 and 2022, as well as GDP data to calculate the proportions of Northeastern inter-regional trade balances with other macro-regions. The method used is exploratory-descriptive. It is concluded that during this period there was a significant increase in the Northeast's trade deficits, exacerbated by the Covid-19 pandemic, highlighting the region's economic dependence on other macro-regions. The persistence of these deficits threatens regional competitiveness and suggests the urgent need for public policies that promote productive diversification and the strengthening of strategic sectors for more balanced and sustainable economic development. These results indicate a deepening and acceleration of the historical structural trends in the Northeast, reproducing deficit scenarios but also reflecting the region's role in the geographies of production and consumption, both within the region and in relation to others.

**Keywords:** Northeast Region. Inter-regional and Interstate Trade. Covid-19 Pandemic.

1 Introdução

As divergências regionais têm ganhado destaque no debate público, refletindo não só disparidades econômicas, como as diferenças de produto *per capita*, mas também dissensões políticas e eleitorais (Storper, 2018).

Em alinhamento a estas preocupações, neste artigo, analisamos as mudanças nos fluxos comerciais internos do Nordeste entre 2017 e 2022, destacando a persistência de um déficit estrutural. A articulação entre regiões, historicamente marcada pela hegemonia econômica de São Paulo, contribui para as desigualdades regionais (Brandão, 2012).

Nas últimas décadas, o Brasil experimentou um ciclo de crescimento (2004-14), seguido por recessão (2015-16) e estagnação (2017-19), culminando na pandemia de 2020-21, que provocou distorções nos mercados globais. Essas flutuações podem ter impactado de forma significativa o contexto regional, especialmente em áreas como o Nordeste, que já apresentava um déficit comercial elevado em relação às demais regiões, com piora no pós-pandemia (Bezerra *et al.*, 2015; Galvão, 1999; Macedo, 2023; Vidal *et al.*, 2021). Formulamos hipóteses para explicar esse fenômeno, visando contribuir para futuros estudos.

O artigo está organizado em quatro seções, além desta introdução. Na próxima seção, discutimos considerações sobre a literatura especializada nas relações comerciais intra e inter-regionais no Brasil. A terceira seção aborda notas metodológicas sucintas, seguida pela análise dos dados e suas interpretações na quarta seção, onde também apresentamos hipóteses explicativas. Por fim, concluímos o texto com os principais achados e sugestões para futuras pesquisas.

2 Considerações sobre relações comerciais intra e inter-regionais no Brasil

As transformações internacionais das últimas décadas, como o avanço tecnológico e as mudanças na divisão internacional do trabalho, impactaram o padrão de localização industrial e o comércio interestadual e inter-regional no Brasil (Magalhães; Domingues, 2008). Embora o comércio interno seja crucial, há poucos estudos sobre o tema, apesar de sua importância em um país de dimensões continentais como o Brasil (Castro, Carris e Rodrigues, 1999).

A integração macrorregional do Brasil começou a ganhar força a partir da década de 1950, com o crescimento dos fluxos inter-regionais. Até então, a cabotagem[[5]](#footnote-6), limitada e ineficiente, mantinha as regiões relativamente isoladas, com economias voltadas para o mercado internacional, resultando em um mercado interno frágil até os anos 1940 (Galvão, 1999; 2021). A expansão do sistema ferroviário teve um papel relevante, mas suas limitações impediram uma integração mais ampla entre as macrorregiões.

Nas décadas de 1950 e 1960, as rodovias promoveram uma significativa expansão do comércio inter-regional, rompendo o isolamento regional. A indústria automobilística e os avanços em telecomunicações reconfiguraram o território nacional, impulsionando a integração comercial e produtiva (Diniz, 1995).

Alguns estudos foram realizados para as relações de comércio interno no Brasil, destacando as dimensões intra e inter-regionais. Galvão (1999) verificou empiricamente, através de quatro matrizes (1943, 1947, 1961 e 1969), a importância do comércio interestadual por vias internas, destacando a reversão do quadro da supremacia do mercado internacional e da pouca relevância do comércio interno até a década de 1940 para uma integração comercial mais acentuada entre as macrorregiões a partir da década de 1950 através de políticas de desenvolvimento, de modo que as relações interestaduais foram mais intensas, superando as exportações. Todavia, uma das contribuições destacou que a integração comercial foi heterogênea, afetando desigualmente as regiões e gerando repercussões diferenciadas sobre seus desenvolvimentos.

Castro, Carris e Rodrigues (1999) discutiram as dimensões do comércio interestadual para o ano de 1985. Concluíram que a distribuição do comércio brasileiro se caracterizava por forte concentração espacial, pois as importações e exportações estavam centralizadas em poucos estados, sobretudo nas regiões Sul e Sudeste, por apresentarem maior densidade populacional e estruturas de produção mais modernas e industrializadas. A título de comparação, São Paulo concentrava 32% das exportações interestaduais, sendo um percentual superior ao somatório das macrorregiões Centro-Oeste, Nordeste e Norte (22,5%).

Hidalgo e Vergolino (1998) buscaram analisar o fluxo de comércio da região Nordeste para o Brasil e o exterior, assim como a importância das fronteiras endógenas e exógenas sobre o padrão do comércio internacional e interestadual. Tendo 1991 como ano de referência, usando o modelo da equação de gravidade, concluíram que havia uma alta elasticidade das exportações em relação ao produto doméstico bruto regional. Constataram que a existência de fronteiras como a fronteira internacional tendeu a ser um importante determinante do comércio. Ademais, os resultados indicaram uma maior densidade comercial internamente em comparação ao âmbito internacional.

Vasconcelos e Oliveira (2006) buscaram analisar a pauta das exportações do comércio interno no Brasil, permitindo uma compreensão das relações comerciais entre os estados, a utilização de produtos importados, a natureza das atividades econômicas exportadoras, e os fatores de competição dessas atividades para 1999. Entre os principais pontos, destacaram que houve uma concentração significativa das exportações interestaduais em poucas atividades econômicas; o Sudeste foi a principal região de destino das exportações interestaduais, seguido pelo Sul, sugerindo uma centralização das atividades econômicas exportadoras em algumas regiões específicas do Brasil; e, embora houvesse concentração em certas atividades, também foi observada uma diversificação significativa nas atividades econômicas envolvidas no comércio interestadual, abrangendo desde a fabricação de alimentos e bebidas até produtos têxteis e máquinas.

Almeida e Silva (2007) analisaram o efeito-fronteira nos comércios nacional e internacional, tendo 1999 como ano de referência. Concluíram que há pouca integração entre os estados e ao mercado internacional. Os problemas de desigualdade produtiva e de renda, de infraestrutura física e de transportes foram determinantes para o baixo grau de integração comercial interestadual.

Magalhães e Domingues (2008) indicaram que as estruturas produtivas regionais do Brasil, em termos de renda e de diversificação, mostraram-se relacionadas com os fluxos de comércio interestadual. Ademais, atestaram para o fator distância como termômetro das trocas comerciais (quanto mais distante, menores são as relações e vice-versa).

Perobelli *et al.* (2008) observaram que grande parte das unidades federativas brasileiras reduziram seus níveis de dependência intra e intersetorialmente, relacionando-os ao restante do país. Contudo, não surtiram o efeito esperado na estrutura econômica e espacial brasileira.

Por fim, cabe destacar dois estudos do Banco do Nordeste do Brasil (BNB), Bezerra *et al.* (2015) e Vidal *et al.* (2021). O primeiro refere-se a uma análise das compras e vendas de insumos dos estados nordestinos em 2009, utilizando matriz insumo-produto da região Nordeste e de seus estados. Concluíram que quatro estados apresentaram superavit comercial (Alagoas, Maranhão, Pernambuco e Sergipe) e os outros cinco registraram déficits comerciais (Bahia, Ceará, Paraíba, Piauí e Rio Grande do Norte).

O Segundo estudo refere-se a uma análise da balança comercial inter-regional e interestadual nordestina, utilizando dados do Conselho Nacional de Política Fazendária (CONFAZ) para o ano de 2020. Concluíram que a região Nordeste apresentou déficit comercial com todas as demais macrorregiões, sobretudo com a região Sul (24,6% do déficit nordestino de R$ 220,7 bilhões) e Sudeste (65,9% do déficit nordestino). Quando observado os estados nordestinos, três deles contribuíram mais intensamente para o déficit comercial, sendo o Ceará (19,5%), Bahia (19,0%) e Maranhão (13,1%).

Diante da literatura exposta sobre as relações comerciais intra e inter-regionais no Brasil, observa-se que o comércio interno é um fator relevante para estimular o crescimento e desenvolvimento nacionais. A partir da dinâmica do comércio inter-regional é possível compreender as interações na mesma escala, avaliando o peso do comercio interestadual sobre o desenvolvimento econômico das regiões (Magalhães; Domingues, 2008). Fatores como menor alcance geográfico, uso da mesma moeda, integração do mercado de capitais e do sistema financeiro e barreiras menores e menos complexas embasam a importância do mercado interno (Perobelli *et al.*, 2008).

3 Metodologia

Para avaliar o impacto da pandemia de covid-19 nas relações de comércio inter-regionais e intrarregionais do Nordeste brasileiro serão analisados os dados de compra, venda e o saldo da matriz de comércio interestadual elaborada pelo CONFAZ do Ministério da Fazenda, de 2017 a 2022, em um esforço inédito de prover uma base de dados com uma série temporal contínua com base em notas fiscais emitidas pelos órgãos fazendários estaduais.

Para fins de tabelamento das relações inter-regionais, foram agregados os dados referentes aos estados das macrorregiões comparando seus resultados e relações comerciais com a macrorregião Nordeste. Ademais, foram utilizados os dados do Produto Interno Bruto (PIB) para calcular as proporções dos saldos comerciais inter-regionais do Nordeste com as demais macrorregiões e o Brasil em proporção ao PIB. A análise é exploratória e descritiva, buscando verificar o comportamento do saldo comercial nordestino comparativamente as demais macrorregiões e o Brasil em um período que pré e pós-período pandêmico.

4 Balança comercial inter-regional e interestadual do Nordeste brasileiro e hipóteses acerca das repercussões da pandemia

As discussões acerca da importância do comércio são vastas. Para além de sua função primária como fonte de abastecimento de bens e serviços, a literatura especializada discute qual o papel do comércio, seja entre países ou regiões, no crescimento e desenvolvimento econômico, a partir de seus impactos sobre as estruturas de produção e emprego e indicadores sociais, como pobreza e desigualdade. O caso da região Nordeste do Brasil é marcado por uma dupla heterogeneidade, revelada tanto na comparação com as demais regiões, como nos fluxos comerciais internos.

No período recente analisado, entre os anos de 2017 e 2022, a partir dos dados do CONFAZ, o Nordeste segue enfrentando um cenário de déficit no comercio inter-regional, principalmente com a região Sudeste, a qual possui uma relação histórica de dependência comercial. Valente Junior, Alves e Santos (2022) ressaltaram a crescente ampliação do déficit no Nordeste ao longo do período de 2017 a 2020. Dessa forma, o déficit apresentou crescimento em todos os anos, passando de R$ 140,4 bilhões em 2017 para R$ 178,5 bilhões em 2020, representando um crescimento em termos reais de aproximadamente 27%[[6]](#footnote-7).

Os dados revelam que a relação de trocas inter-regionais apresentou uma mudança qualitativa a partir de 2020, com o déficit comercial tornando-se mais intenso com os impactos da pandemia (Tabela 1). Comparando a taxa de crescimento dos déficits de 2017/20 e de 2020/21, a diferença é substancial, pois enquanto no primeiro foi de aproximadamente 27%, no segundo foi de 68%. A partir de 2020, as transações nordestinas com a região Norte foram as únicas que apresentaram superávit comercial, mesmo após o período de maior agravamento da crise, e somente em 2018 e 2020 foram registrados déficits comerciais do Nordeste com a região Norte (Tabela 1).

**Tabela 1** – Saldo do comércio inter-regional do Nordeste com as demais macrorregiões, 2017 a 2022 (em bilhões de reais)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Ano | Norte | Centro-oeste | Sul | Sudeste |
| 2017 | 0,96 | -14,38 | -46,23 | -140,40 |
| 2018 | -2,06 | -12,12 | -56,67 | -136,62 |
| 2019 | 0,98 | -15,35 | -56,00 | -138,92 |
| 2020 | -2,96 | -22,86 | -66,57 | -178,46 |
| 2021 | 13,49 | -24,19 | -102,43 | -266,93 |
| 2022 | 10,14 | -26,14 | -95,82 | -300,34 |

**Fonte:** Elaboração própria com dados do CONFAZ. **Nota:** Dados a preços constantes de 2022, a partir do deflator implícito do PIB.

Os níveis de transações comerciais do Nordeste com as outras grandes regiões são elevadas. Vidal *et al.* (2021) destacaram que em 2020 o fluxo de compras do Nordeste foi de 2,5 vezes maior do que foi vendido para a região Sul. Quando observada a relação com o Sudeste, as compras são quase o dobro que é vendido. O nível de consumo das exportações dos estados da própria região totalizou no ano de 2020 cerca de 46,5%; no mesmo ano, o segundo maior destino das vendas foi para o Sudeste que consumiu aproximadamente 31,7% dos produtos nordestinos, com o estado de São Paulo respondendo por 19,1% deste total (Vidal, *et al*. 2021).

A relação comercial entre o Nordeste e as demais grandes regiões do país também apresentaram um déficit significativo (Tabela 1). Esse desequilíbrio reforça aspectos fundamentais sobre a economia nordestina, o primeiro deles diz respeito a dependência que a região tem das compras provenientes de outras regiões; o segundo é quanto ao histórico de déficit no comércio interno que é presente desde a segunda metade do século passado.

**Gráfico 1** – Saldo do comércio inter-regional do Nordeste com as demais macrorregiões em proporção do PIB, 2017 a 2021

**Fonte:** Elaboração própria com dados do CONFAZ e do sistema de contas regionais do IBGE. **Nota:** Proporção calculada utilizando PIB e Saldo comercial a preços constantes de 2022.

Com um ambiente de baixo crescimento econômico e aumento do saldo comercial, há uma piora significativa do déficit em proporção do PIB a partir de 2021, ano imediatamente posterior a fase mais aguda da pandemia de Covid-19. Conforme Gráfico 1, no saldo total há uma piora de aproximadamente 10% do PIB agregado dos estados do Nordeste em um período muito curto. A piora decorre, principalmente, com o aprofundamento do déficit com as regiões Sudeste e Sul.

Segundo os dados do IBGE e do CONFAZ, especialmente entre 2020 e 2021, as transações comerciais entre as regiões cresceram a taxas muito mais expressivas que o crescimento do PIB dos estados do Nordeste. O PIB do Nordeste decresceu a uma taxa média de -0,13% ao ano entre 2017 e 2021, enquanto as exportações e importações para outras regiões cresceram 18,17% e 17,97% respectivamente, influenciadas pelo salto ocorrido entre 2020 e 2021 de 72,72% e 62,97%. Frente a estas estatísticas não podemos descartar a possibilidade dos dados, que ainda estão em construção, apresentem alguma subnotificação para os anos anteriores a 2021, ou estejam superestimados para o período posterior.

Embora ainda não tenhamos dados suficientes e o distanciamento histórico necessário para afirmar que essa mudança observada corresponda a uma flutuação de curto prazo que tenderá a ser revertida, ou a um novo “equilíbrio” de longo prazo para as relações comerciais, quaisquer dos cenários têm potencial para gerar impactos sobre o crescimento econômico da região Nordeste.

Os persistentes déficits apontados pelos dados e pela literatura (Bezerra *et al.*, 2015; Galvão, 1999; Macedo, 2023; Vidal *et al.*, 2021) evidenciam, em nível microeconômico, a fragilidade das empresas nordestinas em abastecer mercados regionais devido à baixa competitividade e eficiência produtiva. Em termos estruturais, refletem a incapacidade da região em desenvolver novas capacidades produtivas e tecnológicas, entrar em novos setores e avançar na “substituição regional de importações”.

Mas os problemas microeconômicos e estruturais que marcam a forma de integração produtiva do Nordeste em relação as demais regiões não são explicação suficiente para a piora aguda observada no pós-pandemia. Uma hipótese que pode ir em direção a confirmação do pior cenário (uma mudança duradoura nas relações comerciais para uma posição mais desvantajosa para o Nordeste) é que a estrutura produtiva do Nordeste esteve mais exposta aos efeitos do choque da pandemia, deteriorando ainda mais sua capacidade competitiva de alguns setores em relação as demais regiões. O que determinará se este cenário se confirma, ou tende a ser superado, é a duração dos eventuais efeitos do choque sobre a competitividade e inserção comercial das empresas nordestinas.

No entanto, a taxa de crescimento semelhante tanto das “importações” e “exportações” indicam (mesmo que não reflitam perfeitamente a amplitude real das variações) que a piora da proporção do saldo em relação ao PIB é explicada por um aumento na escala das relações comerciais em um ambiente de quase estagnação. Isso significa que pode ter aumentado a complementariedade dos fluxos comerciais entre o Nordeste e as regiões Sudeste e Sul, implicando em um aprofundamento da configuração atual da divisão regional da produção e do trabalho. Considerando que não houve variação significativa da renda, e é improvável de ter ocorrido um avanço progressivo no padrão tecnológico médio das firmas, a mudança observada no pós-pandemia pode refletir em maior especialização da estrutura de produção da região Nordeste como produtora de bens e serviços de baixo valor agregado.

Especificando a análise para os estados nordestinos e suas relações comerciais com o restante do Brasil[[7]](#footnote-8), é importante evidenciar que apenas o estado do Pernambuco registrou saldos positivos entre os anos observados. Pernambuco registrou superávits entre os anos de 2017 e 2019 e em 2022. Entretanto, assim como os demais estados nordestinos nos anos de 2020 e 2021, contribuiu para o déficit comercial Nordestino. A Bahia se destacou com saldo negativo mais acentuado quando comparado aos demais, especialmente a partir de 2020, registrando seu pior desempenho em 2022, com um déficit de R$ 117 bilhões (Gráfico 2a).

Embora os estados com economias maiores contribuam de forma mais significativa com o nível do déficit comercial, em termos relativos ao nível de produto de cada estado fica claro que os déficits são mais significativos nas economias de estados mais pobres. Assim, o Rio Grande do Norte, Paraíba e Piauí se destacam com os maiores fluxos comerciais negativos em proporção do PIB, alcançando níveis que podem ser prejudiciais a capacidade de crescimento a longo prazo (Fernandes, 2022; Thirlwall, 1980).

Mesmo com saldos comerciais aquém do desejado nas transações interestaduais pautados pelos cenários de incerteza, desaceleração econômica e instabilidade que ocorrem a partir da segunda metade dos anos 2010, é importante ressaltar o aspecto de integração entre as unidades federativas, em que “nos anos recentes, todas as 27 Unidades Federativas apresentam conexão a todas as outras 26 Unidades Federativas, sem exceção” (Oliveira, 2022, p. 33). Dessa forma, as conexões ocorridas entre os anos de 2017 e 2022 tendem a ser superiores a observadas em anos anteriores. Sendo esse aspecto um reflexo dos incorridos custos fixos entras as UF, assim como a presença de menores barreiras comerciais interestaduais (Oliveira, 2022).

No que diz respeito ao comércio, exclusivamente, entre os estados do Nordeste, segundo dados do CONFAZ (2024), as maiores participações no fluxo interestadual entre 2017 e 2022, tem-se em média 69,2% das entradas (compras) originadas de três estados: Pernambuco (29,6%), Bahia (27,8%) e Ceará (11,8%). Entre as saídas (vendas), para o mesmo período, a totalidade média de 70,7% é dividida entre quatro estados: Bahia (26%), Pernambuco (21%), Ceará (13,8%) e Maranhão (9,9%).

**Gráfico 2** - Saldo do comércio interestadual dos estados do Nordeste com o Brasil, de 2017 a 2022 (em bilhões de reais)

**Fonte:** Elaboração própria com dados da CONFAZ. **Nota:** Dados a preços constantes de 2022, a partir do deflator implícito do PIB.

Ainda no que diz respeito ao comércio intrarregional nordestino, é possível observar que somente Pernambuco e Bahia registraram saldos positivos até 2022, com o primeiro tendo um saldo significativamente superior ao segundo. Mesmo após o período mais intenso da pandemia, os dois estados têm registrado saldos positivos quando consideradas as relações intrarregionais nordestinas (Gráfico 3a). Em termos de proporção do PIB, fica claro que o superávit comercial de Pernambuco é significativamente mais importante para essa economia em comparação ao superávit baiano (Gráfico 3b).

**Gráfico 3** - Saldo do comércio intrarregional nordestino, de 2017 a 2022 (em bilhões de reais)

**Fonte:** Elaboração própria com dados da CONFAZ. **Nota:** Dados a preços constantes de 2022, a partir do deflator implícito do PIB.

Macedo (2023), ao fazer uma reflexão quanto à situação do comércio interno e internacional nordestino, reforça que historicamente a região enfrentou déficits no comércio interno e superávits comerciais na balança internacional, ao analisar o período de 1975 a 2021[[8]](#footnote-9). Até 1995, o Nordeste apresentou superávits com o comércio internacional “[...] os quais amorteciam os déficits que a região historicamente apresenta no comércio interestadual, em especial com o estado de São Paulo” (Macedo, 2023, p. 147). Ainda de acordo com o autor, de 2000 a 2022, a balança comercial internacional foi deficitária em grande parte dos anos, excetuando os anos de 2001 a 2006; 2009; 2020 e 2022[[9]](#footnote-10).

Com o fim dessa característica que possibilitava a redução do déficit de comércio interno da região em relação as demais unidades federativas nas relações inter-regionais e interestaduais, o Nordeste passa a operar em déficits em ambos os cenários. No período mais recente, entre 2017 e 2022, a situação não foi diferente quanto aos saldos negativos. Quando observado o comércio internacional da região Nordeste, somente em 2020 foi registrado superávit.

Conforme o Gráfico 4, é possível destacar que a Bahia, Maranhão e Piauí têm contribuído com saldos positivos na balança externa no período recente; e, ao contrário do que ocorreu no saldo interestadual, Pernambuco foi o que mais contribuiu com o déficit nordestino no comércio internacional. Essa característica ocorre devido à preferência do estado Pernambuco em importar mais produtos provenientes do mercado externo e comprar menos no comércio interno (interestadual e inter-regional).

**Gráfico 4 –** Saldo do comércio internacional dos estados nordestinos, de 2017 a 2022 (em bilhões de dólares)

**Fonte:** Elaboração própria com dados da ComexStat/MDIC.

Por toda a década de 2010, a região Nordeste registrou uma sequência de déficits comerciais na pauta externa. Com exceção do ano de 2020, com um leve suspiro, mas que passa a ser retomar o cenário de incertezas e instabilidades devido à crise sanitária global da pandemia. Em 2020, a economia nordestina obteve um superavit em torno de US$ 615 milhões.

Entre as unidades federativas nordestinas há uma heterogeneidade[[10]](#footnote-11) também no grau de participação no comércio internacional, assim como ocorre no comércio interestadual. Logo, no comércio externo as economias da Bahia e do Maranhão representam juntas, desde 2017, em média 68,61% das exportações da região. Quando adicionadas as participações das economias do Ceará e Pernambuco nas exportações, tem-se ainda mais disparidades, sendo em média 90,56%. Quanto às importações, os níveis de concentração não são distintos, liderados pela Bahia e Pernambuco, os quais juntos são em média de 60,70%. Quando acrescentado as importações dos estados do Maranhão e Ceará, os quatro são em média 90,85%[[11]](#footnote-12).

Mas esse perfil de discrepâncias nas participações das transações comerciais entre as unidades federativas é uma característica da região, assim como a sua heterogeneidade. Embora os outros estados nordestinos tenham aumentado seu grau de participação nos últimos anos na pauta de comercio externo, ainda é altamente concentrada em poucos deles, assim como ocorre no cenário de comercio interestadual.

5 Considerações finais

O texto buscou salientar a importância do comércio interno (relações de comércio inter-regional, intrarregional ou interestadual) para o desenvolvimento econômico, sobretudo em um período crítico sanitário global, pela pandemia da covid-19.

Analisando os dados para o período definido, entre 2017 e 2020, houve um aumento significativo do déficit comercial inter-regional, excetuando a macrorregião Norte, em que o Nordeste foi superavitário em quase todos os anos (excetuando 2018 e 2020). As relações inter-regionais foram mais intensas com as macrorregiões Sudeste e Sul, sobretudo a primeira. A pandemia trouxe maior intensidade nos déficits, elevando-os vertiginosamente. Esse cenário pode ser explicado pelo alto volume de compras vis-à-vis as vendas com outras macrorregiões.

Analisando os déficits em proporção do PIB, os percentuais são elevados. Entre 2017 e 2021, há um aumento no déficit em relação ao PIB de aproximadamente 10%, sendo que metade desse crescimento foi entre 2020 e 2021. Isso nos mostra o impacto dos déficits comerciais ao longo de 2017 a 2022, principalmente os impactos da pandemia na economia nordestina. Ademais, o PIB nordestino no período em média sofreu queda (-0,13%) ao passo que as exportações e importações inter-regionais em média cresceram (18,17% e 17,97%, respectivamente), puxados pelos efeitos da pandemia. Frente a essas estatísticas, cabe salientar a possibilidade que ainda estão em fase de construção, possam estar subestimados ou superestimados.

Quanto ao comércio intrarregional nordestino, três estados se destacaram nas entradas e saídas: Bahia, Ceará e Pernambuco, os principais centros econômicos da macrorregião. Apenas Bahia e Pernambuco registraram superávit no período, sendo que o segundo foi mais beneficiado economicamente (Gráficos 3a e 3b).

Por fim, o comportamento das relações comerciais internacionais, Bahia, Maranhão e Piauí contribuíram com superávits para a balança externa no período recente, o que pode ser explicado pelo avanço da fronteira agrícola no recorte territorial conhecido como MATOPIBA[[12]](#footnote-13). Pernambuco foi quem mais contribui para os déficits comerciais por transacionar mais com o mercado externo do que com o mercado doméstico.

O contexto destaca a heterogeneidade de participação das unidades federativas nas transações comerciais internacionais, concentrada em poucos estados, reflexo da estrutura historicamente desenvolvida pelo passado colonial.

O cenário microeconômico e estrutural apresentado no período não apresenta elementos suficientes para explicar a piora aguda no pós-pandemia. Uma hipótese poderia estar relacionada ao maior nível de exposição da economia nordestina aos impactos da pandemia, reduzindo a capacidade competitividade de determinados setores comparativamente as demais regiões.

Portanto, a intensificação dos déficits comerciais observados a partir de 2020 sugere que o choque econômico gerado pela pandemia teve um impacto duradouro na capacidade competitiva da região. Embora o aumento do comércio inter-regional possa indicar uma maior complementaridade entre as regiões, a dependência do Nordeste em relação às compras de outras macrorregiões continua a ser um fator crítico que impede um desenvolvimento econômico mais equilibrado e sustentável. No entanto, o estudo também aponta para algumas oportunidades emergentes, como o potencial de diversificação produtiva e o fortalecimento de setores específicos que poderiam, no futuro, reduzir a dependência externa da região. Para que o Nordeste possa reverter a tendência de déficits comerciais e avançar em direção a um desenvolvimento mais equilibrado e sustentável, será crucial a implementação de políticas públicas que incentivem a inovação, o investimento em infraestrutura e o apoio a setores estratégicos com potencial de crescimento.

**Referências**

AMARAL FILHO, J. O Nordeste que dá certo. *Cadernos do Desenvolvimento*, v. 5, n. 7, p. 55-83, 2010.

ALMEIDA, F. M.; SILVA, O. M. Comércio e integração dos estados brasileiros. *Revista de Economia e Agronegócio*, v. 5, n. 4, p. 487-499. 2007.

ARAÚJO, T. B. *Ensaios sobre o desenvolvimento brasileiro:* heranças e urgências. Rio de Janeiro: Editora Revan, 2000.

\_\_\_\_\_\_. Nordeste, Nordeste: que Nordeste?. IN: AFFONSO, R. B. A.; SILVA, P. B. (ORG). *A Federação em Perspectiva*, São Paulo, SP: FUNDAP, 1995, p. 125-194.

BEZERRA, F. J. A.; BERNARDO, T. R. R.; XIMENES, L. F.; VALENTE JUNIOR, A. S. *Série Perfil Socioeconômico dos Estados*. Fortaleza: Banco do Nordeste do Brasil, 2015.

BRANDÃO, A. C. *Território e desenvolvimento:* As Múltiplas escalas entre o local e o global. Editora da Unicamp, 2012.

CASTRO, N. de; CARRIS, L.; RODRIGUES, B. Custos de transporte e a estrutura espacial do comércio interestadual brasileiro. *Revista Pesquisa Planejamento Econômico*, v. 29, n. 3, p. 347-400, 1999.

COMEX STAT/MDIC. *Dados gerais*. Disponível em: <https://comexstat.mdic.gov.br/pt/home>. Acesso em: 15 abr. 2024.

CONFAZ – Conselho Nacional de Política Fazendária. *Balança comercial interestadual*. Brasília: Ministério da Economia. Disponível em: [https://www.confaz.fazenda.gov.br/boletim-de-arrecadacao-dos-tributos-estaduais](https://www.confaz.fazenda.gov.br/boletim-de-arrecadacao-dos-tributos-estadu%C2%ACais). Acesso em: 15 abr. 2024.

DINIZ, C. C. A dinâmica regional recente da economia brasileira e suas perspectivas. *Texto para discussão nº 375*. Brasília: IPEA, 1995.

FERNANDES, C. C. Crescimento, Desigualdades Regionais e Causação Cumulativa em Modelos Baseados no Supermultiplicador. *Revista de Economia Regional, Urbana e do Trabalho*, v. 11, n. 1, p. 29-62, 2022.

GALVÃO, O. J. de A. Comércio inter-regional no Brasil: Do fim do arquipélago a uma integração assimétrica – 1943-2006. *Revista Política e Planejamento Regional*, v. 8, n. 2, p. 297-319, 2021.

\_\_\_\_\_\_. Inserção comercial da economia do Nordeste no exterior e no Brasil e proposição de políticas. *Análise temática dos estudos prospectivos sobre o desenvolvimento do Nordeste para o BNB*, p. 6-103, 2014.

\_\_\_\_\_\_. 45 anos de comércio exterior no Nordeste do Brasil: 1960-2004. *Revista Econômica do Nordeste*, v. 38, n. 1, p. 1-31, 2007.

\_\_\_\_\_\_. Comércio Interestadual por Vias Internas e Integração Regional no Brasil, 1943- 1969. *Revista Brasileira de Economia*, v. 53, n. 4, p. 523-558, 1999.

HIDALGO, A. B.; VERGOLINO, J. R. O Nordeste e o comércio inter-regional e internacional: um teste dos impactos por meio do modelo gravitacional. *Economia Aplicada*, v. 2, n. 4, p. 707-725, 1998.

MACEDO, F. C. de. *Desenvolvimento regional no Brasil no século XXI*. Campina Grande, PB: EDUEPB, 2023.

MAGALHAES, A. S.; DOMINGUES, E. P. Relações interestaduais e intersetoriais de comércio no Brasil: uma análise gravitacional e regional. *Revista Brasileira de Estudos Regionais e Urbanos*, v. 2, n. 1, p. 76-102, 2008.

PEROBELLI, F. S.; HADDAD, E. A.; MOTTA, G. P. da; FARINAZZO, R. A. Estrutura de comércio inter-regional no Brasil: uma análise espacial de insumo produto para o período 1996 e 2002. In: 36° Encontro Nacional de Economia. *Anais...* Salvador/BA: ANPEC, 2008.

OLIVEIRA, L. J. de. *Dinâmica de retroalimentação entre o PIB das Unidades Federativas e a topologia do comércio doméstico brasileiro*. 54 p. Dissertação (Mestrado em Modelagem de Sistemas Complexos) – Escola de Artes, Ciências e Humanidades, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2022.

SOUZA, A. F. de. *O comércio internacional da região Nordeste do Brasil*: competitividade e padrão de especialização (2000-2019). 107 p. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Econômico) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, 2024.

STORPER, M. Separate Worlds? Explaining the current wave of regional economic polarization. *Journal Of Economic Geography*, [S.L.], v. 18, n. 2, p. 247-270, 2018.

THIRLWALL, A. P. Regional Problems are “Balance-of-Payments” Problems. *Regional Studies*, [S.L.], v. 41, n. 1, p. 89-95, 2007.

VALENTE JUNIOR, A. S.; ALVES, M. O.; SANTOS, C. R. C. dos. *Banco do Nordeste do Brasil:* 70 anos de contribuição para o desenvolvimento regional. Fortaleza, CE: BNB, 2022.

VASCONCELOS, J. R.; OLIVEIRA, A. M. Análise da matriz por atividade econômica do comércio interestadual no Brasil – 1999. *Texto para Discussão nº 1159*. Rio de Janeiro: IPEA, 2006.

VIDAL, A. R. de N.; MARTINS, A. D. de O.; ALMEIDA, M. P. de; SANTOS, R. H. S. Balança comercial inter-regional do Nordeste – 2020. *Informe ETENE,* ano 6, n. 17, 2021.

1. **O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.** [↑](#footnote-ref-2)
2. Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), Campinas/SP. E-mail: abimaelfrancisco.econ@gmail.com [↑](#footnote-ref-3)
3. Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), Campinas/SP. E-mail: c271177@dac.unicamp.br [↑](#footnote-ref-4)
4. Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), Campinas/SP. E-mail: eduardocarlos2807@gmail.com [↑](#footnote-ref-5)
5. Um tipo de transporte marítimo que consiste no transporte de cargas e passageiros entre portos de um mesmo país, utilizando a costa do país como rota. [↑](#footnote-ref-6)
6. “O Nordeste foi a única região que apresentou saldo final negativo em 2020” (Macedo, 2023, p. 211). [↑](#footnote-ref-7)
7. Em 2017, apenas nove estados brasileiros registraram saldos positivos no comércio interno, sendo: Amazonas, Goiás, Mato Grosso do Sul, Paraná, Pernambuco, Rio Grande do Sul, Rondônia, Santa Catarina e São Paulo. Em 2022, o quantitativo foi ainda menor, em que apenas sete registraram saldos positivos: Amazonas, Espírito Santo, Mato Grosso do Sul, Paraná, Pernambuco, Santa Catarina e São Paulo. [↑](#footnote-ref-8)
8. As análises dos dados são baseadas em estudos consolidados para diversos anos descontinuados, mas é possível acompanhar as tendências e movimento do comércio. [↑](#footnote-ref-9)
9. O comportamento foi influenciado pelos desdobramentos globais com o significativo aumento de demanda e preços das *commodities* (Souza, 2024). [↑](#footnote-ref-10)
10. As discussões acerca da heterogeneidade nordestina são amplamente abordadas. Araujo (2000) destaca a região como multifacetada, composta por um conjunto de diversas regiões. No final do século passado, havia “[...] focos modernos convivendo ou não com estruturas econômicas tradicionais” (Araújo, 1995, p. 139). Estudos mais recentes refletem sobre a mesma realidade nordestina, associada às relações comerciais, como mostram Amaral Filho (2010), Galvão (2007; 2014). [↑](#footnote-ref-11)
11. Quando observado os produtos comercializados destacam principalmente as *commodities* de grão, como a soja, seguida pela pasta de madeira (celulose), minérios de ferro, petróleo/produtos petrolíferos, ferro e aço; demonstrando um perfil primário exportador da região, assim como identificado no Brasil (Galvão, 2014; Souza, 2024). Nas importações outros tipos como óleos combustíveis a base de petróleo, adubos e fertilizantes (sendo para esses dois exceção de formas brutas), Válvulas e tubos, trigo, partes e acessórios de veículos automotivos (Comex Stat/MDIC, 2024). [↑](#footnote-ref-12)
12. Região que compreende os estados do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia. [↑](#footnote-ref-13)