

## A GEOGRAFIA DAS EXPORTAÇÕES DE MERCADORIAS EM CAPITÃO ENÉAS – MG

### *THE GEOGRAPHY OF MERCHANDISE EXPORTS IN CAPITÃO ENÉAS – MG*

### *LA GEOGRAFÍA DE LAS EXPORTACIONES DE BIENES EN CAPITÃO ENÉAS – MG*

**Adriely Moura Silva**

Universidade Estadual de Montes Claros (Unimontes)  
adrielymourasilva@gmail.com

**Luiz Andrei Gonçalves Pereira**

Universidade Estadual de Montes Claros (Unimontes)  
luizandreigoncalves@yahoo.com.br

#### **RESUMO**

As exportações são importantes no processo de comercialização de produtos nos mercados internacionais, aumentando as interações espaciais na economia global mediante a aquisição de insumos e as vendas de suas mercadorias. O objetivo deste artigo é analisar a dinâmica das atividades produtivas em Capitão Enéas e as inserções de seus produtos nos mercados globais por meio das exportações, no período de 1997 a 2022. A metodologia se estruturou na revisão bibliográfica, em coleta, manuseio e análise dos dados disponibilizados pelo IBGE/SIDRA e pela plataforma do Comex Stat, que propiciaram a elaboração de produtos cartográficos, destacando-se tabelas, gráficos e mapas temáticos. A modernização econômica viabilizada pela industrialização em Capitão Enéas contribuiu para a inserção de produtos locais nos mercados globais. As exportações originárias de Capitão Enéas se concentraram no segmento industrial, que comercializaram os seus produtos, especialmente os metalúrgicos, nos mercados da Europa, América do Norte, Ásia (Oriente Médio), América do Sul, África e América Central e Caribe.

**PALAVRAS-CHAVE:** Exportações; internacionalização; industrialização; Capitão Enéas.

#### **ABSTRACT**

Exports are crucial in the process of selling products in international markets, increasing spatial interactions in the global economy through the acquisition of inputs and the sale of goods. The purpose of this article is to assess the dynamics of production activities in Capitão Enéas and the insertion of its products into global markets through exports, from 1997 to 2022. The methodology was structured in the literature review, collection, handling and analysis of data made available by IBGE/SIDRA and the Comex Stat platform, which enabled the development of cartographic products, in particular tables, graphs and thematic maps. The economic modernization made possible by industrialization in Capitão Enéas contributed to the insertion of local products into global markets. Exports originating from Capitão Enéas were concentrated in the industrial segment, which traded its products, particularly metallurgical products, in the markets of Europe, North America, Asia (Middle East), South America, Africa, and Central America and the Caribbean.

**KEYWORDS:** Exports; internationalization; industrialization; Capitão Enéas.

#### **RESUMEN**

Las exportaciones son importantes en el proceso de comercialización de productos en los mercados internacionales, aumentando las interacciones espaciales en la economía global a través de la adquisición de insumos y la venta de bienes. El objetivo de este artículo es analizar la dinámica de las actividades productivas de Capitão Enéas y la inserción de sus productos en los mercados globales a través de las exportaciones entre 1997 y 2022. La metodología se estructuró en torno a una revisión bibliográfica, la recopilación, el tratamiento y el análisis de los datos puestos a disposición por el IBGE/SIDRA y la plataforma Comex Stat, lo que condujo a la creación de productos cartográficos, incluyendo tablas, gráficos y mapas temáticos. La modernización económica posibilitada por la industrialización de Capitão Enéas contribuyó a la inserción de los productos locales en los mercados globales. Las exportaciones de Capitão Enéas se concentraron en el sector industrial, que vendió sus productos, especialmente metalúrgicos, a mercados de Europa, América del Norte, Asia (Oriente Medio), América del Sur, África y América Central y Caribe.

**PALABRAS CLAVE:** Exportaciones; internacionalización; industrialización; Capitão Enéas.

## 1. INTRODUÇÃO

As exportações são importantes no processo de inserção das empresas nos mercados internacionais, aumentando as interações espaciais na aquisição de insumos e nas vendas de seus produtos. Segundo Arroyo (2019), o comércio internacional se refere ao conjunto de atividades relacionadas às trocas de mercadorias que ocorrem no mundo, incluindo a produção, a distribuição e o consumo de bens.

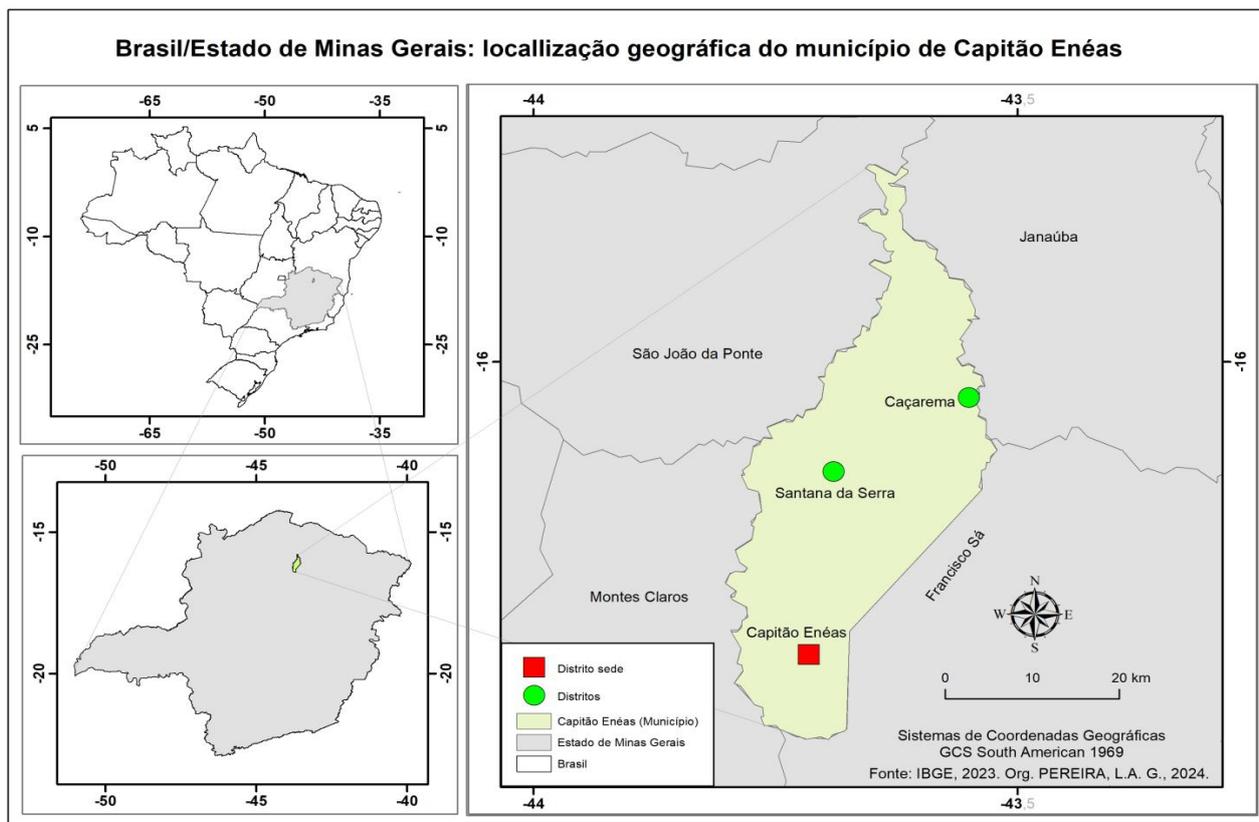
No cenário econômico global, os agentes econômicos mantêm relações comerciais contínuas com empresas, indivíduos e países, promovendo incessantemente transações por intermédio de exportações e importações de mercadorias. O processo de internacionalização do capital transformou os modos de consumo, as formas de comercialização e de produção no espaço geográfico (Pereira, 2020).

Na ciência geográfica, o termo exportação é muito importante, pois representa a inserção de produtos em mercados internacionais por meio de relações entre os lugares onde se desenvolvem as atividades econômicas que são exportadas. Dessa forma, a exportação ajuda no equilíbrio da balança comercial de um país, promovendo o desenvolvimento econômico, a expansão de atividades produtivas e a ampliação das relações internacionais (Pinheiro, 2002).

Ressalta-se que a geografia das exportações de mercadorias se refere ao estudo da distribuição geográfica de setores exportadores de um país e/ou região. Isso inclui a análise dos produtos exportados, dos destinos das exportações e das rotas de transporte utilizadas pelos exportadores. Essa geografia é influenciada por vários fatores, entre os quais se destacam a localização geográfica, a infraestrutura de transporte disponível, as políticas comerciais adotadas e a demanda global por produtos. Essas análises são importantes para entender as relações comerciais na economia global.

Os produtos mais comuns exportados no mundo incluem as matérias-primas (agropecuárias e minerais), os produtos semimanufaturados e manufaturados. As exportações podem ser realizadas por intermédio de empresas privadas, pessoas ou governos, que são estruturadas e regulamentadas pelas políticas comerciais e pelos acordos internacionais. O processo de inserção de produtos de corporações em mercados internacionais despertou o interesse em pesquisar e compreender a dinâmica das relações comerciais que ocorrem entre as empresas em Capitão Enéas, localizada no norte do estado de Minas Gerais, e os mercados internacionais mediante as exportações de mercadorias. O mapa mostra a localização geográfica e a sua configuração territorial no Brasil e no estado de Minas Gerais.

**Mapa 1: Brasil/estado de Minas Gerais: localização geográfica do município de Capitão Enéas**



Fonte: IBGE, 2023. Org. PEREIRA, L. A. G., 2024.

Com uma trajetória econômica um pouco diferente de municípios com menos de 20 mil habitantes no Brasil e em Minas Gerais, o município de Capitão Enéas vivenciou um processo mais intenso de modernização econômica pós-década de 1980, com a melhoria da infraestrutura econômica (transporte, energia e comunicação), bem como com a expansão de atividades econômicas. Destaca-se, nesse contexto, a instalação de indústrias que passaram a exportar os seus produtos para os mercados internacionais.

Nessa perspectiva, coloca-se como problema de estudo o seguinte questionamento: Como ocorreu a inserção das exportações de mercadorias originárias de Capitão Enéas nos mercados internacionais? O objetivo é analisar a dinâmica das atividades produtivas em Capitão Enéas e a inserção de seus produtos nos mercados globais por meio das exportações, no período de 1997 a 2022.

Na estrutura dos procedimentos metodológicos, a elaboração desta pesquisa, em um primeiro momento, deu-se por intermédio da revisão bibliográfica com a finalidade de discutir os conceitos e temas ligados aos setores de exportações em Capitão Enéas, tendo como referência

autores como Cabral (1985); Vargas (1991); Krugman (1992); Santos (1992); Vargas (1993); Lopes (1994); Santos (1999); Cleps (2004); Barral (2007); Silva (2012); Claro (2013); Buzzos (2014); Alves (2015); Cignacco (2017); Monbeig (2019); Arroyo (2019); Pereira (2020) e outros.

Em um segundo momento, o foco recai sobre a coleta, o tratamento e a análise de dados secundários disponibilizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE/Sistema IBGE de Recuperação Automática – SIDRA; e pela plataforma digital Comex Stat, do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços – MDIC.

Os dados do SIDRA/IBGE mostraram a dinâmica das atividades socioeconômicas no município de Capitão Enéas relacionados à população, à agropecuária e à indústria, enquanto os dados do Comex Stat permitiram visualizar os valores dos produtos exportados e seus respectivos mercados por países e regiões no mundo. A representação dos dados ocorreu por meio de gráficos elaborados com o *software* Excel 2010 e por meio de mapas temáticos organizados com o uso do *software* ArcGis, versão 10.6 (Licenciado pelo Laboratório de Geoprocessamento da Universidade Estadual de Montes Claros – Unimontes).

## 2. A GEOGRAFIA DO COMÉRCIO: A DINÂMICA DA PRODUÇÃO E DA EXPORTAÇÃO DE MERCADORIAS

Na compreensão da Geografia Comercial, em um contexto de sistematização da ciência geográfica, a consolidação do sistema capitalista explica a organização e a transformação socioespacial das atividades produtivas que atendem as demandas das exportações de mercadorias em mercados internacionais interdependentes.

Para Krugman (1992), na estrutura do sistema capitalista, um olhar geográfico revela que a espacialização dos fluxos de capital, principalmente após a Guerra Fria, alcançou grande complexidade. Isso ocorre porque diversos fatores geográficos, como centralidades, aglomeração industrial, perfil populacional e oferta de mão de obra, entre outros, são considerados e analisados. Nas palavras de Alves (2015), a dinâmica capitalista acaba impondo novos desafios à Geografia no sentido de compreender os processos de ramificação, maior distribuição e amplitude espacial dos fluxos de mercadorias no espaço.

Uma nova estrutura de produção internacionalizada pode ser visualizada na dispersão geográfica das indústrias, na compra e fusão de empresas, bem como nas novas formas organizacionais de gestão para assegurar a competição nos mercados nacionais e internacionais.

Essa dinâmica exige, na nova fase de internacionalização do capital, a universalização da produção, da informação e do consumo de produtos personalizados (Cleps, 2004).

Ao considerar os fluxos comerciais de mercadorias, Cleps (2004) destaca que as novas modalidades de comércio levaram à apropriação diversificada dos espaços com a proliferação de novas marcas de produtos e serviços, buscando atender os diversos hábitos e estilos de vida dos consumidores, especialmente em centros urbanos. A reestruturação da produção e do consumo na era da globalização ampliou as relações humanas dos povos em diferentes espaços no mundo por meio das dimensões econômicas, políticas, culturais e sociais (Buzzos, 2014).

Para Santos (1999), os fluxos globalizados de frações do sistema capitalista denotam as abordagens geográficas por meio de características distintas na compreensão da produção do espaço, que é complexo e multidimensional ao promover as interações socioespaciais em várias direções. A circulação de capital ocorre de diversas formas, uma vez que segue uma fração lógica do capitalismo na transformação e na revelação do comportamento espacial das atividades econômicas e das relações sociais.

A dinâmica dos fluxos de mercadorias envolve os processos e as práticas comerciais. Conforme Cignacco (2017), os cenários de espaços globalizados alteram e afetam as diferentes escalas do sistema comercial, principalmente do comércio internacional, que permeia um novo momento paradigmático, no qual a globalização impõe à sociedade novos fluxos materiais e imateriais, alterando a dinâmica espacial.

Os fluxos de capital são mais alterados na nova tônica global, com um mundo mais conectado e mais dinâmico, que ganha novos atores e uma diversidade de processos transformadores. Nesse sentido, as atividades comerciais ganham (re)configurações na produção socioespacial dos fluxos de mercadorias que podem ser visualizadas nas interações socioespaciais entre agentes econômicos que compram e vendem produtos nos mercados globais (Cignacco, 2017).

As atividades comerciais passam a ser vistas como algo intrínseco à natureza humana, que está associada às demandas de primeira necessidade, à própria subsistência ou à formação do excedente de produção que resulta em trocas de bens e serviços. Para Barral (2007), a história da humanidade se confunde com a história do comércio, o que evidencia uma dificuldade para identificar de forma precisa a origem da prática comercial. O comércio envolve a troca de produtos de diversas especificações. Na abordagem de Claro (2013), o comércio é constituído de

práticas em que alguém ou uma organização fornecedora tem o desígnio de vender um produto, enquanto um comprador está interessado em adquirir os bens ou serviços.

O comércio se relaciona de forma interdependente com diversos fatores, como os transportes, a comunicação, a compreensão territorial, entre outros. A atividade comercial possui uma infinidade de abordagens, dada a grande quantidade de agentes envolvidos, e incorpora uma quantidade considerável de processos e as dinâmicas econômicas que demonstram uma vasta transversalidade influenciada pela sociedade de muitas formas (Vargas, 1993).

Conforme Monbeig (2019) e Santos (1992), a atividade comercial é um dos principais agentes do sistema capitalista, visto que promove as trocas de mercadorias e serviços, no que se refere à produção, à reprodução e às alterações nos espaços rurais e urbanos. Na Geografia, o tema comércio visa desenvolver análises acerca das dinâmicas comerciais em contexto de mundialização do capital, ao incorporar diversos agentes econômicos. No processo de internacionalização do capital, Chesnais (1996) demonstra que o desenvolvimento tecnológico e os fluxos de capital provocam uma interação de processos relacionados ao comércio, que se transformam profundamente no contexto de globalização.

Na concepção de Chesnais (1996), as dinâmicas das trocas comerciais precisam da estrutura de produção na indústria, da mão de obra, das exportações e importações, das transações financeiras, entre outras, exigindo análises mais profundas e abrangentes acerca das dinâmicas espaciais da atividade comercial. Para Yoshiaki (1994), a globalização demanda a integração dos mercados comerciais, o aumento exponencial da mobilidade, o uso de novos maquinários e equipamentos, a pesquisa e desenvolvimento (P&D) e a transformação da mão de obra com serviços de administração, engenharia, *marketing*, finanças, entre outros, que são elementos essenciais na estrutura das empresas, principalmente das multinacionais.

As atividades comerciais se multiplicaram no marco técnico-científico, nas transformações das estruturas produtivas e de distribuição de produtos diversos. Na abordagem de Almeida (2015), a fragmentação da produção é um grande marco na era da globalização, uma vez que as empresas reorganizaram as estruturas de produção, tornando-se multinacionais que incorporaram etapas de produção em diferentes partes do mundo, ao englobar pequenas e médias empresas no fornecimento de insumos e de serviços.

Conforme Carneiro (2018), a globalização, ocorrendo de maneira ampla e diversa, envolve diversos países de maneira desigual, promovendo um sistema de trocas entre países periféricos e países centrais que concentram os principais fluxos de capital dentro do sistema comercial, o que

caracteriza alterações na divisão internacional do trabalho e uma nova configuração do sistema comercial em escala internacional.

As atividades comerciais desempenham um papel de relevância no crescimento dos fluxos globais de mercadorias, especialmente nas exportações. Segundo Haberler (1959), o comércio internacional tem impacto no desenvolvimento socioeconômico dos países e atribui importância a partir da liberalização comercial, com a redução e a extinção de barreiras comerciais. Dessa forma, contribuiu para o crescimento econômico por meio da geração de empregos, do aumento da renda nacional e do estímulo à inovação tecnológica, em um processo de intensa competitividade entre empresas, levando a maior eficiência e variedade de produtos disponíveis para os consumidores.

Nesse contexto, é válido destacar que o comércio internacional se refere à troca de bens básicos, semimanufaturados e manufaturados, também de serviços entre os países. Pereira (2020) destaca que o comércio na arena internacional é fundamental para a dinâmica da economia global, uma vez que o comércio internacional ocorre quando agentes econômicos de países distintos compram bens e serviços, isto é, realizam transações comerciais por meio de exportações (vendas no exterior) e importações (compras no exterior).

Na abordagem de Pereira (2020), para promover o comércio internacional mais igualitário, os países buscam a celebração de acordos internacionais para abertura dos mercados, por meio de ações de organizações comerciais regionais e internacionais, supranacionais, como a Organização Mundial do Comércio (OMC). Essas organizações, mediante a assinatura de acordos multilaterais, estabelecem normativas para a regulação do comércio global, a abertura de mercados e a resolução de disputas comerciais entre os países membros.

Diante das medidas de instituições supranacionais, segundo Haberler (1959), o comércio internacional envolve questões complexas ligadas às políticas comerciais, nas quais se destacam subsídios, barreiras comerciais tarifárias e barreiras comerciais não tarifárias. Essa visão liberal dificulta a liberdade comercial entre os países. Além disso, existem preocupações relacionadas à proteção ambiental, aos direitos trabalhistas e às questões de desenvolvimento socioeconômico mais justas.

Para Pereira (2020), os países não são autossuficientes para produzir tudo que demandam nos mercados nacionais; por isso, recorrem aos parceiros comerciais externos para comprar e/ou vender produtos básicos, semimanufaturados e manufaturados. No contexto da interdependência

comercial, os países podem estabelecer também os acordos bilaterais para ampliar as atividades comerciais (Haberler, 1959).

Nas atividades comerciais, segundo Araújo, Licar e Veras (2016), a exportação, objeto deste estudo, pode ser definida como a saída para o exterior de mercadorias e serviços que são comercializados, visto que os valores dos produtos estão relacionados ao uso da tecnologia, à estrutura de produção e à formação de preços. Nos argumentos de Souza *et al.* (2018), existe uma interdependência entre produção e exportação, pois a produção alavanca a exportação e a exportação alavanca a produção, considerando a lei da oferta e da procura no mercado para a formação de preços de produtos. A dinâmica de exportação de mercadorias influencia as alterações espaciais das atividades complementares de produção, de circulação e de consumo.

Além de alterações espaciais, Frederico (2012) destaca que a prática de exportação cria os espaços próprios, como regiões já conhecidas por suas práticas de produção e de comércio. Ao analisar a abordagem de Pereira, Santos e Ferreira (2019), percebe-se que, desde a estrutura da produção até a logística para chegar ao ponto de exportação de fato do produto, são diversos os aspectos geográficos para se analisar, sendo que a exportação envolve muitos agentes econômicos e uma complexa dinâmica espacial das atividades comerciais.

Na ciência geográfica, os estudos das exportações são importantes para explicar a distribuição das atividades produtivas no espaço. Oliveira e Pereira (2020) destacam que, na formação de regiões produtivas voltadas para atender o mercado internacional, a infraestrutura de transportes, comunicações e informações interconecta os mercados compradores, estabelecendo interações espaciais com um maior número de atividades comerciais de empresas que atuam em uma escala econômica global.

Na argumentação de Castillo e Frederico (2010), a tendência nacional da atividade exportadora é pautada no movimento de dispersão da produção agroindustrial voltada para o comércio exterior, que é incentivada pela desoneração de tributos, regulamentada pela Lei Kandir, e pela modernização dos portos para escoamento de produtos primários em um contexto de inserção internacional do comércio exterior brasileiro.

Para Valls (2018), os incentivos governamentais estimularam os agentes econômicos a promover mudanças das atividades estratégicas direcionadas às exportações no Brasil. A expansão de práticas extrativistas, como o avanço da mineração e a expansão do agronegócio, concentra a maioria das exportações brasileiras, com produtos da mineração, da agricultura, da pecuária,

entre outros. Nesse contexto, destacam-se as exportações de *commodities* de origem mineral processadas, como os silícios, que concentraram as exportações de Capitão Enéas.

As interações espaciais das exportações demandaram uma composição intermodal de transporte na circulação da produção exportada. Conforme Paura (2016), o planejamento visa melhorar a fluidez de materiais para atender as demandas dos comerciantes e consumidores no menor tempo possível, focando na otimização dos recursos e na elevação da qualidade do serviço prestado.

A obtenção de uma melhor logística no processo de exportação modifica as paisagens urbanas e rurais por meio de ações dos setores público e privado, que visam à distribuição de produtos exportados no comércio internacional (Paura, 2016; Pereira; Ferreira, 2013). Na cadeia de distribuição dos produtos exportados, Paura (2016) pontua que, na grande fluidez dos processos comerciais e financeiros, os espaços são redefinidos por abrigar mais arranjos produtivos, visto que os espaços físicos convivem com os grandes fluxos imateriais, que não são palpáveis e que têm uma grande importância no contexto da globalização comercial.

A produção e exportação no mercado global, nas palavras de Souza *et al.* (2018), modificam os espaços com maior abrangência e alcance por meio das práticas de comércio, uma vez que os espaços urbanos e rurais são ordenados pelas tônicas do mercado internacional. Dessa forma, a dinâmica social de determinados contextos espaciais é ditada direta e indiretamente pela atividade do comércio exterior e sob a óptica de compreender as lógicas de funcionamento do mercado internacional, com seus processos de produção, transportes e de comunicação, bem como suas interconexões. Na contextualização do expansionismo das exportações nos mercados internacionais, a seção seguinte desta pesquisa teve como foco estudar as transformações das atividades econômicas e a inserção das exportações de empresas localizadas em Capitão Enéas nos mercados globais.

### **3. CARACTERIZANDO O PROCESSO DE MODERNIZAÇÃO ECONÔMICA EM CAPITÃO ENÉAS: QUE MUNICÍPIO É ESSE?**

As discussões se concentraram na caracterização histórica de Capitão Enéas em um cenário que abrange o processo de surgimento, emancipação e transformação do espaço rural com a agropecuária e no espaço urbano com a industrialização. Deu-se ênfase à expansão da

infraestrutura econômica (energia, transporte e comunicações) e ao processo de industrialização que inseriram as exportações de produtos fabricados em Capitão Enéas nos mercados globais.

No processo de emancipação política, Burarama de Minas – atualmente Capitão Enéas – desmembrou-se do município de Brejo das Almas – hoje Francisco Sá. O seu processo de ocupação territorial está relacionado à expedição de Antônio Gonçalves Figueira que passou a ocupar áreas localizadas entre Montes Claros, rio Gorutuba e os currais da Bahia, destinadas a atividades pecuaristas (IBGE, 2023a).

No contexto da expansão da pecuária e, conseqüentemente, do comércio de gado, Cabral (1985) pontua que o local onde se localiza a cidade de Capitão Enéas e seu entorno começou a desenvolver seu processo de povoamento por ser uma área de terras férteis, com a presença de terras planas e florestas na bacia hidrográfica do rio Verde Grande. Observa-se que esses recursos naturais disponíveis são propícios à expansão da pecuária e à exploração de madeiras.

No cenário de expansão da ferrovia, em um primeiro contato com o lugar que, posteriormente, se tornaria a Fazenda Burarama, segundo Cabral (1985) e Vargas (1991), o Capitão Enéas Mineiro de Souza chegou à fazenda situada nas proximidades do Sapé [pequena vila], que era vinculada territorialmente ao município de Francisco Sá, com a finalidade de explorar a madeira para fabricação de dormentes, que seriam usados na construção da infraestrutura ferroviária da empresa Estrada de Ferro Central do Brasil – EFCB. Ele iniciou as atividades com a compra de madeira para a produção de dormentes e depois passou a adquirir terras.

No contexto da chegada da ferrovia, em 1942, o Capitão Enéas se instalou de forma definitiva em Burarama, tendo como motivação as frentes de serviços voltados para a construção da malha ferroviária. Estrategicamente, o Capitão Enéas escolheu um lugar para arrancar, nas proximidades do traçado da via férrea, onde foi instalada uma serraria destinada a transformar madeira em dormentes, os quais seriam vendidos à EFCB para serem fixados sob os trilhos (Cabral, 1985; Vargas, 1991).

A chegada da linha férrea facilitou a chegada de novas tecnologias e de maquinários que favoreceram a expansão da produção agrícola e da atividade industrial (Blasenheim, 1996). Segundo Lessa (1993) e Pereira (2010), a ferrovia representou uma etapa importante no processo de modernização econômica, uma vez que dinamizou as cidades por meio das atividades comerciais, agropecuárias e industriais. Além disso, ampliou a disponibilidade dos serviços de transportes e de comunicação, viabilizando, assim, a circulação de pessoas e de mercadorias.

Nos primeiros anos da década de 1940, iniciaram-se as obras da conexão ferroviária entre Montes Claros (MG), Monte Azul (MG) [Antiga Tremedal] e Contendas (BA), graças aos investimentos das empresas Estrada de Ferro Central do Brasil e Viação Férrea Federal Leste Brasileiro. A chegada da ferrovia a Burarama atraiu pessoas para trabalhar, investir na pecuária, instalar comércio, residir, entre outros, e isso foi dinamizando economicamente a Fazenda Burarama. Em 1944, foi inaugurada a estação ferroviária Engenheiro Zander e, nas proximidades, construiu-se um curral de embarque, conhecido como “curral de ferro”, para embarcar os bovinos criados em Francisco Sá, São João da Ponte, entre outros municípios, que eram vendidos e transportados de trem – em vagões no formato de gaiolas – para frigoríficos de Belo Horizonte, São Paulo e Rio de Janeiro (Pereira, 2010; Pereira; Lessa, 2012).

A chegada da ferrovia na década de 1940 representou um marco importante para o município de Capitão Enéas, então conhecido como Fazenda Burarama, ao dinamizar a economia local voltada para a pecuária, a exploração de madeira e a atividade comercial. Nesse contexto, Enéas Mineiro de Souza ganhou expressão no cenário político. Segundo Cabral (1985), ele manteve relações comerciais e foi eleito prefeito de Montes Claros, município circunvizinho de Francisco Sá, no período de 1951 a 1954. Nessa época, seu filho, Pedro Mineiro de Souza, também assumiu a prefeitura de Francisco Sá. No início da década de 1960, o Brasil viveu um intenso movimento de emancipação de municípios.

O processo de emancipação do município de Burarama de Minas foi impulsionado pela articulação política de Capitão Enéas. Com a aprovação da Lei Estadual nº 2.764/1962, que trata da divisão administrativa do estado de Minas Gerais, o município de Burarama de Minas (distrito sede) e o distrito de Caçarema foram oficialmente incorporados, formando assim sua unidade territorial (Minas Gerais, 1962).

Em 1º de março de 1963, o intendente municipal Jacinto Teixeira Silva, na presença de autoridades e do público em geral, realizou a reunião em sessão solene para instalação do município de Burarama de Minas (Burarama de Minas, 1963). Na eleição municipal de 1963, elegeu-se o Capitão Enéas Mineiro de Souza para prefeito do município de Burarama de Minas, mas faleceu em 1965. Devido à sua morte, o vice-prefeito Elpídio da Rocha assumiu a prefeitura. Com a publicação da Lei Estadual 3.973/1965, o município passou a se chamar Capitão Enéas. Em sua estrutura administrativa, em 2001, criou-se o distrito de Santana da Serra (Cabral, 1985; Vargas, 1991; Lopes, 1994; Capitão Enéas, 2023).

Diferentemente de muitas cidades da região Norte de Minas, segundo Cabral (1985), Capitão Enéas foi planejada com avenidas largas e canteiros centrais, recebendo o título de “Cidade das Avenidas”. Na Avenida Burarama, desenvolveram-se as atividades comerciais varejistas. A partir da dinâmica urbana, o município de Capitão Enéas está situado na bacia hidrográfica do rio Verde Grande e do rio Quem-Quem, ocupando uma extensão territorial de 971,576 km<sup>2</sup>. Seu território se delimita ao norte com o município de Janaúba, ao sul e leste com o município de Francisco Sá, e a oeste com Montes Claros e São João da Ponte (IBGE, 2023a).

Considerando os aspectos geográficos, o município de Capitão Enéas se encontra localizado na bacia hidrográfica do rio São Francisco, na área do Polígono das Secas e de atuação da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste – Sudene e do Banco do Nordeste do Brasil. Essas instituições têm incentivado projetos de modernização econômica na região Norte de Minas, incluindo o município de Capitão Enéas. Na próxima seção, busca-se explicar o processo de expansão das atividades exportadoras para mercados globais.

#### **4. MUNICÍPIO DE CAPITÃO ENÉAS (MG): EXPANSÃO DAS ATIVIDADES PRODUTIVAS E EXPORTAÇÕES DE MERCADORIAS PARA OS MERCADOS INTERNACIONAIS**

No período que precedeu o processo de emancipação política de Capitão Enéas, a atividade econômica predominante era a pecuária, impulsionada pela atuação da ferrovia. Conforme afirma Lopes (1994, p. 25):

Com a conclusão da ferrovia e a chegada dos trilhos na Central do Brasil, instalou-se na fazenda do Capitão um curral de ferro com balança e acesso aos vagões gaiolas (conduzia bois) da EFCB para embarque e transporte do rebanho. Tendo assim impulsionado a pecuária predominantemente de corte.

No processo de expansão das atividades pecuaristas, houve investimentos na criação e engorda de bovinos, com predominância da bovinocultura de corte, que atendia as demandas dos frigoríficos de Barbacena, Belo Horizonte e Rio de Janeiro (Lopes, 1994). Para Silva (2012), a pecuária bovina continua a ser a principal atividade econômica rural no município de Capitão Enéas, devido à maior rentabilidade e ao menor risco diante das adversidades climáticas e ao baixo índice pluviométrico dessa região.

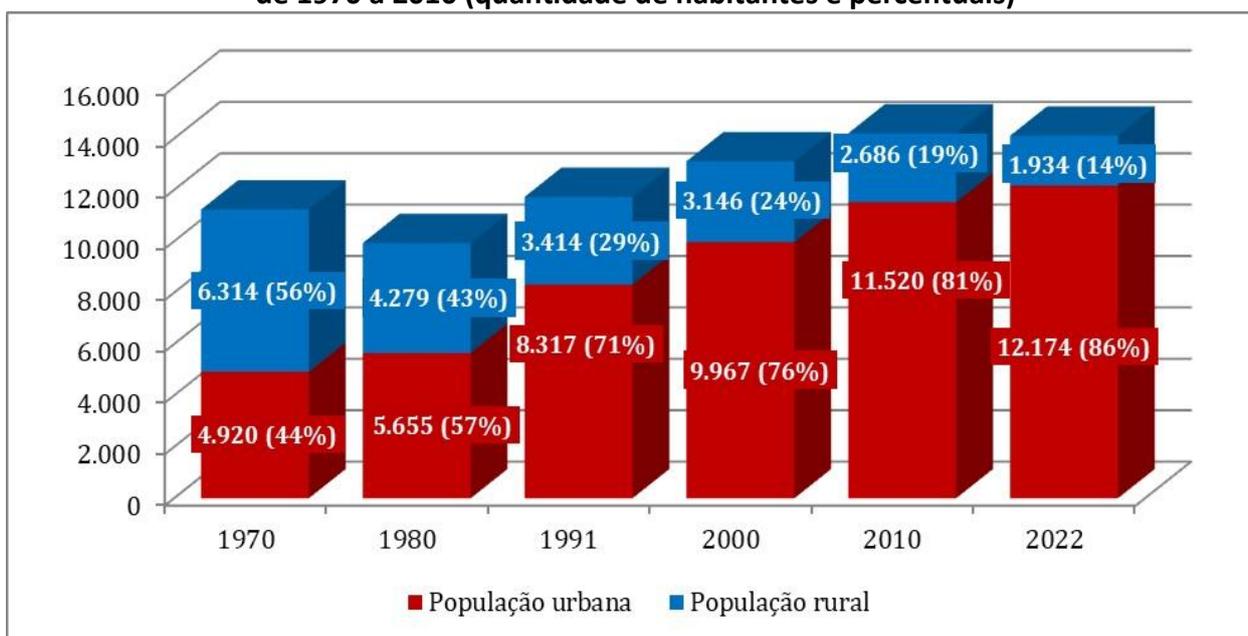
Ainda no segmento da pecuária, ocorreram também investimentos na pecuária leiteira, em razão da instalação de laticínios em Montes Claros-MG, especialmente da Nestlé, na década de 1980, que passou a demandar leite na sua estrutura produtiva (Santos, 2011). Na concepção de

Vargas (1991) e Silva (2012), a base econômica do município estava centrada em atividades agrícolas e pecuaristas, o que representava um empecilho ao crescimento econômico municipal. A industrialização era pouco expressiva, com algumas serrarias, carpintarias e uma padaria na área urbana, enquanto na zona rural se desenvolviam as atividades caseiras de fabricação de queijo, farinha de mandioca, rapadura, entre outras. Além disso, os serviços de saúde, alimentação e educação que atendiam a população eram precários. Em Capitão Enéas, o comércio varejista atendia as necessidades da população local.

Segundo Vargas (1991), o êxodo rural foi um grande problema no setor rural, devido à escassez de chuvas, que aumentava o risco para os produtores, e à falta de incentivos para investimentos nas atividades agropecuárias. Em decorrência dessa situação e da escassez de empregos locais, muitas pessoas deixaram o município em busca de melhores condições de vida, mudando para Montes Claros ou para os grandes centros urbanos do Brasil, especialmente Belo Horizonte, Rio de Janeiro e São Paulo.

Na evolução da população em Capitão Enéas, observa-se uma queda no quantitativo entre 1970 e 1980. Nos censos de 1991, 2000 e 2010, o crescimento populacional foi contínuo, mas não tão significativo. Em 1970, a população rural superava a urbana; contudo, a partir de 1980, houve uma redução na população rural, enquanto a urbana apresentou crescimento contínuo, conforme ilustrado no Gráfico 1.

**Gráfico 1: Município de Capitão Enéas (MG): evolução da população urbana e da população rural de 1970 a 2010 (quantidade de habitantes e percentuais)**



Fonte: IBGE-SIDRA, 2023b. Org. PEREIRA, L. A. G., 2024.

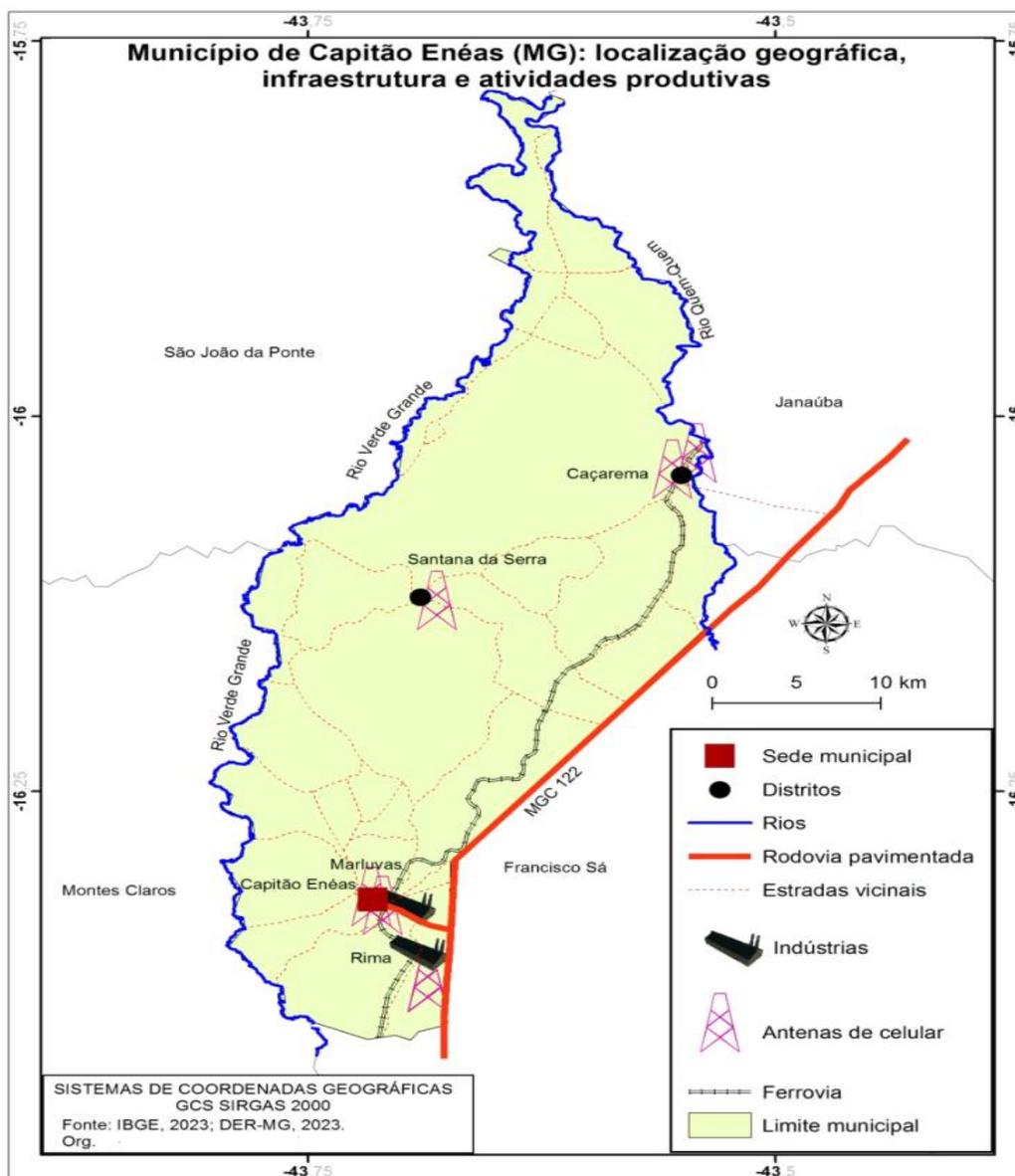
A análise dos dados apresentados revela que, na década de 1980, a queda no quantitativo populacional está relacionada ao fluxo migratório de pessoas que deixaram o município. Nesse período, observa-se um crescimento da população urbana, resultante de um processo de modernização por meio da expansão da atividade industrial. A década de 1980 foi um marco no processo de industrialização em Capitão Enéas, impulsionado pela melhoria da infraestrutura e pelos incentivos fiscais e financeiros regulamentados pelas normativas voltadas para estimular o desenvolvimento regional brasileiro. Essas ações contaram com o apoio do município de Capitão Enéas, da Sudene e do Banco do Nordeste.

No processo histórico da industrialização de Capitão Enéas, a expansão e as melhorias na infraestrutura de transportes foram fundamentais nas conexões e nas ligações com os mercados no Brasil e no exterior. Conforme Pereira (2010), em 1950, foi concluída a ligação ferroviária entre o Centro-Sul e o Nordeste do Brasil, incluindo o trecho que passou por Capitão Enéas. No final da década de 1960 e início da década 1970, o transporte ferroviário passou por uma reestruturação das vias permanentes e dos materiais rodantes.

Em 1982, concluiu-se a pavimentação da rodovia BR-122 (MGC-122), interligando o trevo da BR-251 a Janaúba, passando cerca de 4 km da cidade de Capitão Enéas. Essa melhoria também possibilitou a pavimentação da via de ligação entre a BR-122 e a cidade eneapolitana (Vargas, 1991; Pereira, 2010). Além das rodovias pavimentadas, o município conta com uma rede de estradas vicinais.

Além da infraestrutura de transporte, a cidade de Capitão Enéas recebeu o investimento na rede de distribuição de energia pelo sistema da Companhia Energética de Minas Gerais – CEMIG. No setor de comunicações, foi instalada a rede de telefonia fixa, seguida pela introdução da internet. Na telefonia móvel, a cidade é atendida por operadoras como Vivo, Claro e TIM, segundo a localização das Estações de Rádio Base – ERB, conhecidas como antenas de celular. A infraestrutura material de Capitão Enéas pode ser visualizada no Mapa 2.

## Mapa 2: Município de Capitão Enéas (MG): localização geográfica, infraestrutura e atividades produtivas



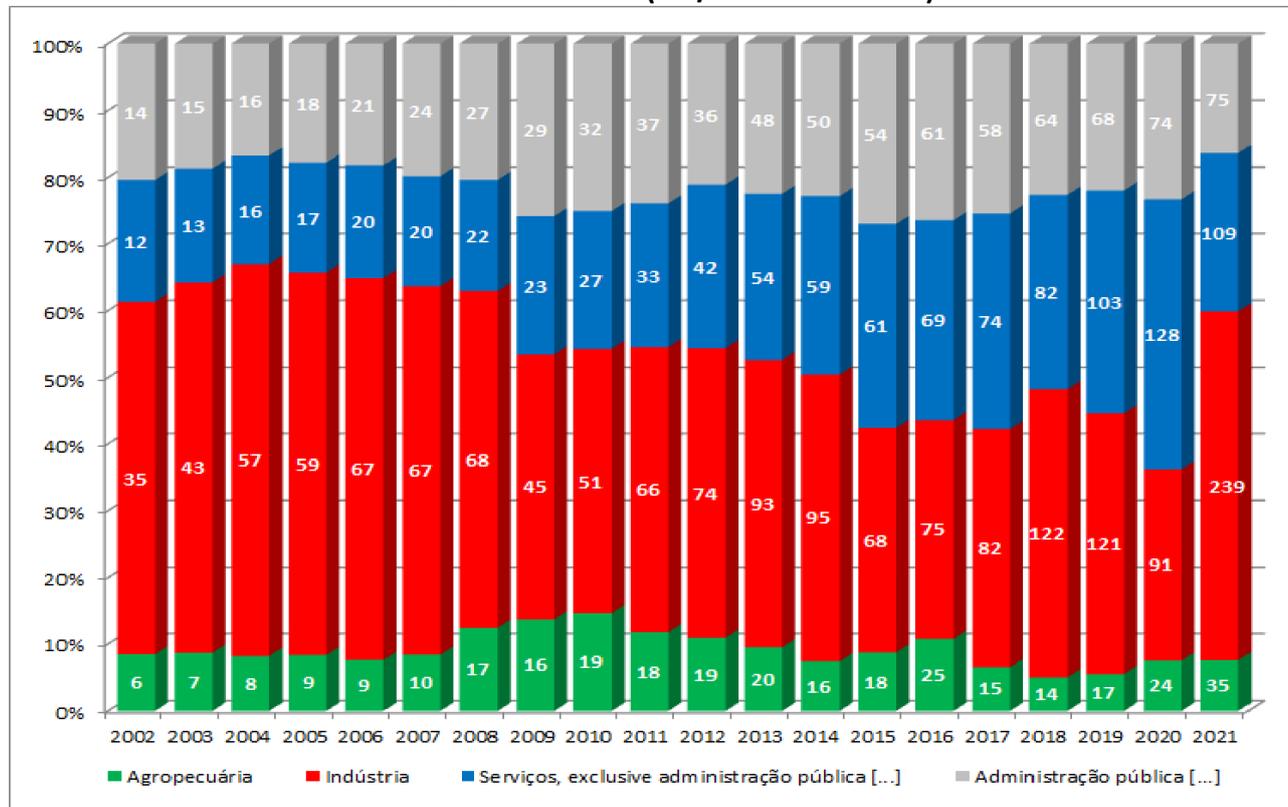
Fonte: IBGE, 2023; DER-MG, 2023. Org. PEREIRA, L. A. G., 2024.

A infraestrutura material apresentada no Mapa 2, na delimitação municipal, evidencia a bacia do rio Verde Grande e do rio Quem-Quem, que passou a ser usada para formação de pastagem para criação de gado, também para a prática de agricultura irrigada. O Mapa também destaca a localização das duas principais indústrias do município: a RIMA Industrial e a Marluvas, bem como a localização do distrito sede e dos distritos de Caçarema e Santana da Serra.

Na dinâmica econômica do município de Capitão Enéas, entre 2002 e 2020, observa-se que a composição do Valor Adicionado Bruto – VAB por setores revela que a atividade industrial teve maior participação. No entanto, no final do período analisado, observou-se uma redução na

proporção da atividade industrial e uma expansão do setor de serviços. Essas informações estão ilustradas no Gráfico 2.

**Gráfico 2: Município de Capitão Enéas (MG): evolução do Valor Adicionado Bruto – VAB por setores econômicos (mil/moeda corrente)**



Fonte: IBGE-SIDRA, 2023c. Org. PEREIRA, L. A. G., 2024.

**Nota:** O Valor Adicionado Bruto – VAB é constituído por quatro variáveis: 1) agropecuária; 2) indústria; 3) serviços, exclusive administração [...]; 4) administração, defesa, educação, saúde pública e seguridade social. O Produto Interno Bruto é constituído pela soma das variáveis que compõem o VAB, acrescida dos impostos líquidos de subsídios sobre produtos (IBGE, 2023c).

A atividade industrial em Capitão Enéas se concretizou a partir da década de 1980. A primeira tentativa de industrialização ocorreu na década de 1970, uma vez que, em 1973, foi apresentada à SUDENE a proposta de implantação do Frigorífico Burarama – FRIGORAMA, que tinha como foco comprar e/ou usar matéria-prima regional (boi gordo) produzida a partir da pecuária de corte (Fundação João Pinheiro – FJP, 1973). No entanto, a implantação da planta frigorífica não foi concretizada.

A importância da atividade industrial em Capitão Enéas se consolidou a partir da década de 1980. A primeira tentativa de industrialização ocorreu na década de 1970, quando, em 1973, foi apresentada à SUDENE a proposta de implantação do Frigorífico Burarama (FRIGORAMA), que tinha como objetivo adquirir e/ou utilizar matéria-prima regional (boi gordo) proveniente da

pecuária de corte (Fundação João Pinheiro – FJP, 1973). Contudo, a implantação da planta frigorífica não se concretizou.

Na década de 1980, iniciou-se a instalação de indústrias em Capitão Enéas, em um contexto de articulações políticas que resultaram em melhorias da infraestrutura econômica, isenções fiscais, disponibilidade de linhas de créditos, doações de terrenos, entre outras. Essas medidas tornaram-se atrativas para a atividade industrial (Vargas, 1991; Lopes, 1994). Segundo Vargas (1991), a incorporação do Norte de Minas à área de atuação da SUDENE impactou o crescimento econômico regional por meio da modernização econômica, visto que as isenções de impostos (federal, estadual e municipal) atraíram os investimentos empresariais. Em Capitão Enéas, esse cenário despertou o interesse de lideranças locais para articular a instalação da indústria no município, resultando em investimentos. O poder público municipal desapropriou (comprou) um terreno de Pedro Mineiro, que foi doado ao grupo Metalur.

O Grupo Metalur decidiu se instalar em Capitão Enéas, principalmente com base em informações, em incentivos da SUDENE e em disponibilidade de matéria-prima (quartzo e carvão vegetal), mão de obra, energia, transporte e água. Desse modo, iniciaram-se as obras de construção da planta industrial e, em 1987, foi inaugurada a unidade (Eletroíla S/A, do Grupo Metalur, que passou a atuar no setor de metalurgia e na produção de silício metálico (Vargas, 1991). O silício é matéria-prima estratégica usada sobretudo em setores da indústria automotiva e da microeletrônica (informática), com forte demanda nos mercados dos Estados Unidos, Europa Ocidental e Japão.

Em 1992, a Eletroíla passou a se chamar Eletrosilex, em razão de mudança na composição acionária da empresa, assumindo a Selex Trandig S/A que substituiu a sua diretoria. O Grupo criou uma escola infantil e construiu o residencial Burarama com 20 casas direcionadas aos funcionários que não residiam em Capitão Enéas (Lopes, 1994). Destaca-se que a maioria dos eneapolitanos atua em atividades que exigem baixa qualificação profissional, enquanto os cargos que demandam maior qualificação são ocupados por profissionais de fora do município. Em 1993, o Grupo foi renomeado para Rima Industrial S/A, permanecendo assim na atualidade. De acordo com Silva (2012), o único produto fabricado pela empresa em Capitão Enéas é o silício grau metalúrgico, destinado aos mercados nacional e internacional.

Em 1986, Vargas (1991) destaca que Capitão Enéas recebeu a instalação da empresa Cavan Pré-Moldados S/A, que atuava na fabricação de postes de concreto armado para rede de distribuição de energia. Contudo, neste estudo, verificou-se que essa empresa não opera mais no

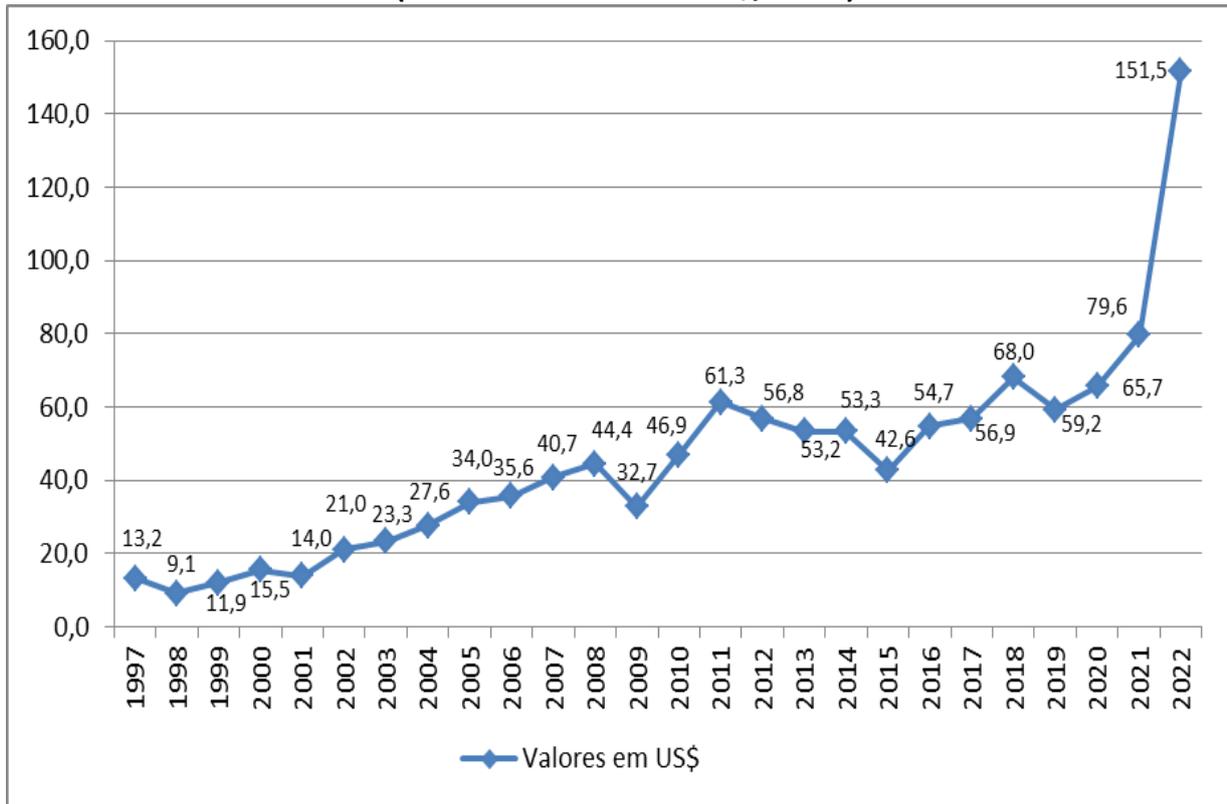
município. Na década de 2010, chegou uma nova empresa. Depois de negociações e de visitas a várias localidades de Minas Gerais, a cidade de Capitão Enéas foi a escolhida para receber uma nova fábrica da Marluvas. O município cedeu o terreno, o governo estadual disponibilizou os recursos para a construção de um galpão e a Marluvas providenciou as instalações. Dessa forma, em 2011, foi inaugurada uma das unidades da Marluvas em Capitão Enéas. A empresa atua na fabricação de Equipamentos de Proteção Individual – EPI, especialmente calçados de segurança (Vidigal, 2022).

A atuação de empresas do segmento industrial em Capitão Enéas dinamiza a economia local, gerando empregos formais (diretos e indiretos), a expansão do setor de prestação de serviços e a melhoria da infraestrutura. A atuação da indústria no município em estudo contribuiu para a inserção das exportações de produtos nos mercados internacionais.

Na análise das exportações em Capitão Enéas, no período de 1997 a 2022, observa-se que os produtos em valores exportados apresentaram uma leve queda de 1997 para 1998; crescendo em 1999 e 2000. Em 2001, voltaram a cair; as exportações cresceram continuamente no período de 2002 a 2008, enquanto em 2009 voltaram a regredir; já em 2010 e 2011 cresceram de forma mais acentuada; voltando a cair em 2012 a 2015, exceto em 2014, que apresentaram uma leve alta. No período de 2016 a 2018, voltaram a crescer; em 2019 caíram e, a partir de 2020, houve um crescimento contínuo e muito acentuado no fechamento do período em análise. Essas informações são mostradas no Gráfico 3.

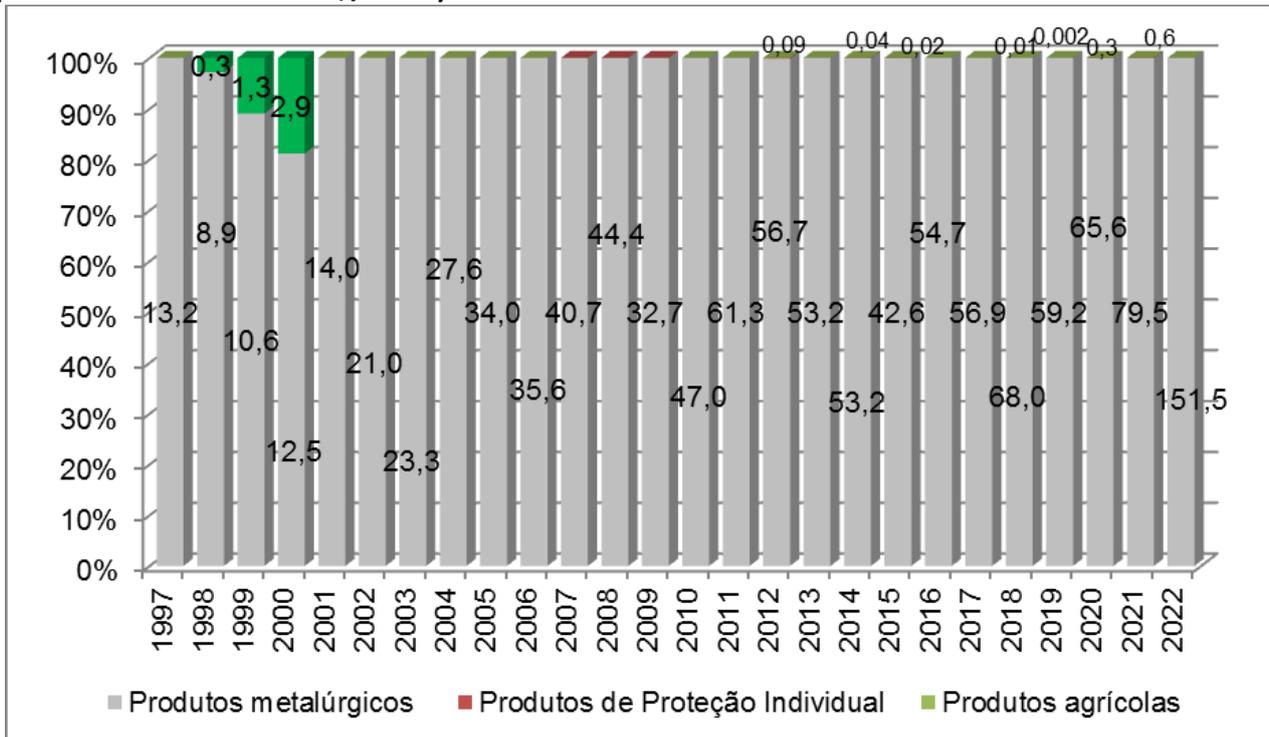
Ao considerar os valores das exportações compostas por grupos de produtos, no período de 1997 a 2022, houve concentração de produtos metalúrgicos. No período de 1998 a 2001, ocorreram as exportações de produtos agrícolas (café e soja); os de proteção tiveram uma participação muito pequena depois de 2011. Essas informações podem ser observadas no Gráfico 4.

**Gráfico 3: Exportações de mercadorias em Capitão Enéas – MG, no período de 1997 a 2022 (Valores em 1.000.000 US\$/F.O. B)**



Fonte: Comex Stat, 2023. Org. PEREIRA, L. A. G., 2024.

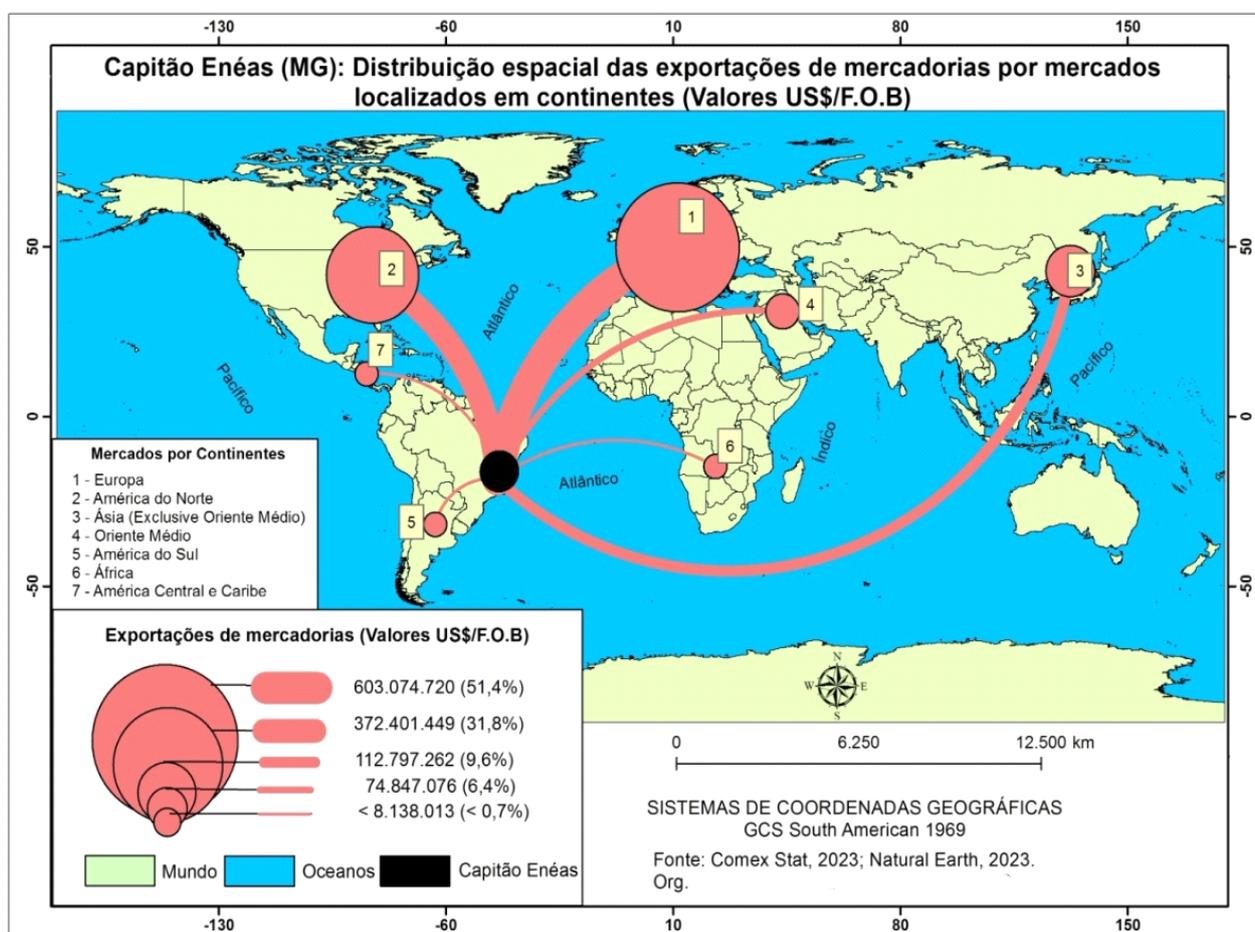
**Gráfico 4: Exportações de mercadorias em Capitão Enéas por setores, no período de 1997 a 2022 (Valores em 1.000.000 US\$/F.O.B)**



Fonte: Comex Stat, 2023. Org. PEREIRA, L. A. G., 2024.

Na espacialização das exportações originárias de Capitão Enéas e destinadas aos mercados globais, organizados por continentes, os fluxos acumulados no período de 1997 a 2022 mostram uma concentração nos mercados europeus que compraram 51,4% dos valores das exportações. Na sequência, os importadores da América do Norte receberam 31,8% das exportações. Os mercados da Ásia (exclusive Oriente Médio) foram destinos de 9,6% dos produtos exportados. Os compradores do Oriente Médio receberam 6,4% dos valores das exportações. Individualmente, os mercados da América do Sul, África, América Central e Caribe receberam valores inferiores a 0,7%. Essas informações são mostradas no Mapa 2.

**Mapa 1: Capitão Enéas (MG): Distribuição espacial das exportações de mercadorias por mercados localizados em continentes (Valores US\$/F.O.B)**

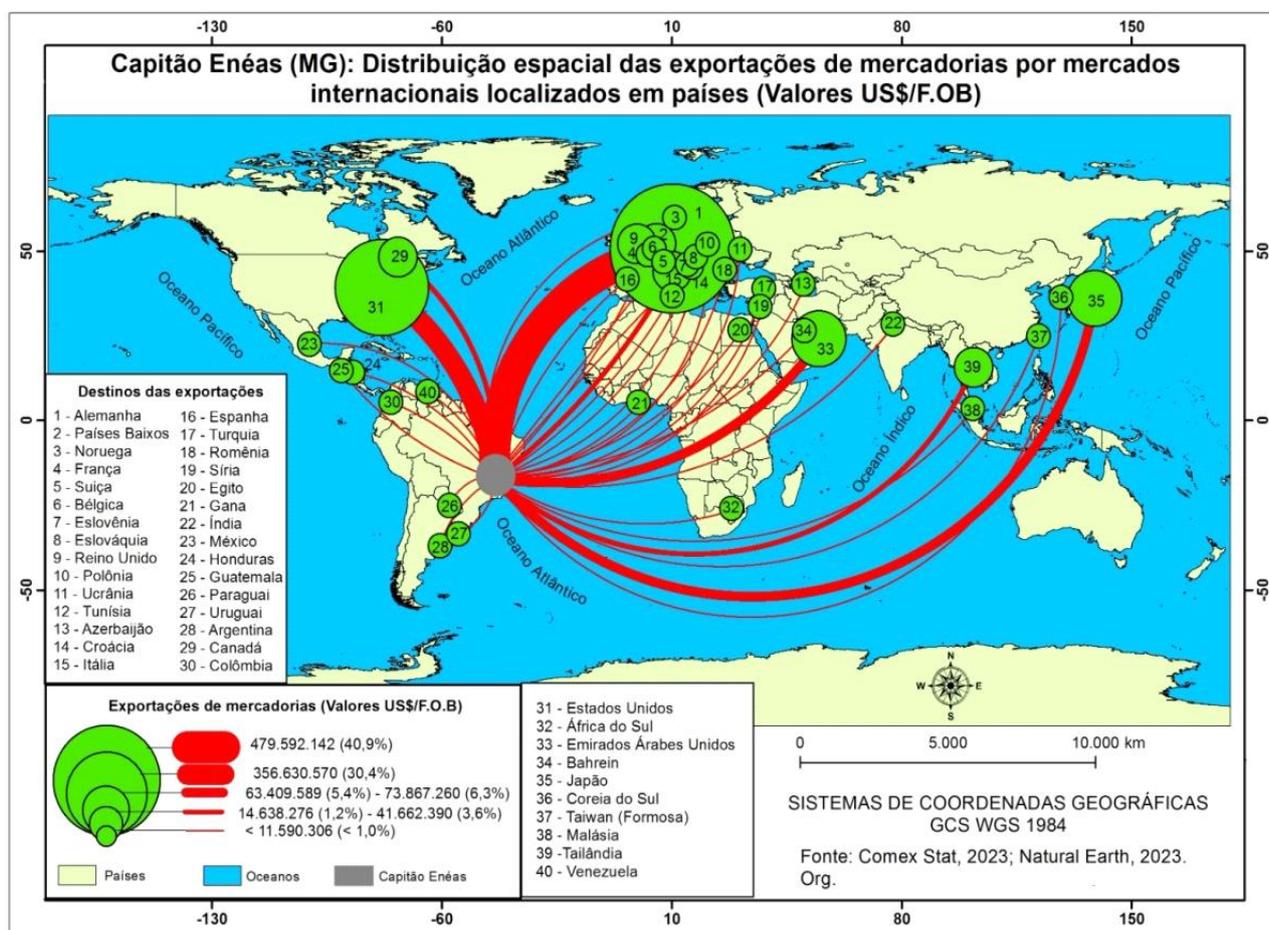


Fonte: Comex Stat, 2023; Natural Earth, 2023. Org. PEREIRA, L. A. G., 2024.

No detalhamento das exportações de Capitão Enéas por país, considerando os fluxos acumulados no período de 1997 a 2022, percebe-se uma concentração no mercado alemão, que comprou 40,9% dos valores exportados; seguido pelos Estados Unidos com 30,4%; já o grupo de

países formado por Japão e Emirados Árabes Unidos recebeu uma faixa de valor das exportações que variou de 5,4% a 6,3%; em uma faixa de valor que vai de 1,2% a 3,6%, encontram-se o Canadá, Reino Unido, Tailândia, Itália e Países Baixos (Holanda). Os demais países compraram de forma individual valores inferiores a 1,0% dos valores das exportações originárias de Capitão Enéas, conforme mostra o Mapa 3.

**Mapa 2: Capitão Enéas (MG): Distribuição espacial das exportações de mercadorias por mercados internacionais localizados em países (Valores US\$/F.O.B)**



Fonte: Comex Stat, 2023; Natural Earth, 2023. Org. PEREIRA, L. A. G., 2024.

As exportações de produtos fabricados em Capitão Enéas se concentraram no segmento industrial, especialmente no setor de metalurgia, que atende as demandas de países europeus e da América – os principais compradores desses produtos. Destacando a relevância do setor industrial, o município eneapolitano está recebendo também investimentos voltados para a instalação de usinas de produção e de distribuição de energia solar fotovoltaica que poderão contribuir com a dinâmica socioeconômica municipal.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nas transformações econômicas, as exportações de produtos intraempresas e interempresas contribuem para o processo de internacionalização do capital, em que as companhias reorganizam as suas estruturas produtivas de forma dinâmica para competir nos mercados globais. Isso demanda estudos constantes da ciência geográfica, especialmente no campo da Geografia Econômica, para compreender os fatores que dinamizaram as exportações de mercadorias do município de Capitão Enéas.

A chegada da ferrovia foi marco na expansão das atividades econômicas ligadas à pecuária, à extração de madeiras e às atividades que, associadas às articulações políticas, resultaram no processo de formação territorial concretizado com a emancipação político-administrativa na década de 1960. A inclusão do município na Área Mineira da SUDENE e do Banco do Nordeste, com a concessão de incentivos fiscais e financeiros, contribuiu para o processo de modernização econômica, principalmente do setor industrial.

Na década de 1970, houve a tentativa de industrialização com uma proposta de planta frigorífica que não prosperou. Então, na década de 1980, a industrialização é concretizada com a instalação da planta industrial da Metalur (atualmente Rima Industrial) e Cavan Pré-moldados (Falida). Em 2011, inaugurou-se a empresa Marluvas que atua no setor de fabricação de EPI. A instalação dessas empresas em Capitão Enéas ocorreu em razão da articulação política que resultou em incentivos já citados e nas melhorias da infraestrutura de transportes, energia e comunicação.

Concernente aos mercados internacionais, desde a década de 1980, os produtos metalúrgicos fabricados em Capitão Enéas são exportados. Além dos produtos metalúrgicos, a partir de 1997, em uma proporção muito menor, exportaram-se produtos agrícolas (café e soja) e produtos de segurança. Sendo esses os três produtos agrupados exportados por empresas localizadas em Capitão Enéas.

Diante das demandas dos mercados internacionais, os produtos exportados originários de Capitão Enéas foram direcionados para os mercados compradores da Europa, América do Norte, Ásia (Oriente Médio), América do Sul, África e América Central e Caribe. Nesses grupos de mercados, destacam-se os mercados da Alemanha e dos Estados Unidos, que foram os principais compradores, concentrando 71,3% dos destinos das exportações de Capitão Enéas.

## AGRADECIMENTOS

À Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais – FAPEMIG – por financiar o projeto ao qual esta pesquisa está vinculada e pela concessão de Bolsa de Incentivo à Pesquisa e ao Desenvolvimento Tecnológico para o Pesquisador Público Estadual – BIPDT.

## REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Cleusimar Cardoso Alves *et al.* Globalização e desigualdade social nos aspectos econômicos políticos, sociais e culturais. **Pesquisa & Debate**, [S. l.], v. 26, n. 2, p. 48-59, 2015.

ALVES, Flamarion Dutra. Questões teórico-metodológicas entre geografia econômica e desenvolvimento regional. **Caderno Prudentino de Geografia**, [S. l.], v. 1, n. 37, p. 5-21, 2015.

ARAÚJO, Aristóteles Oliveira; LICAR, Eliosmar; VERAS, Valdimiro. Exportação e importação análise dos processos. **Maiêutica-Estudos Contemporâneos em Gestão Organizacional**, [S. l.], v. 4, n. 1, p. 9-20, 2016.

BARRAL, Welber Oliveira. **Comércio internacional**. Belo Horizonte: Editora Del Rey, 2007.

BLASENHEIM, Peter. As Ferrovias de Minas Gerais no século dezenove. **Locus: Revista de História**, [S. l.], v. 2, n. 2, p. 81-110, 1996.

BURARAMA DE MINAS. Prédio da Prefeitura Municipal. **Ata da Sessão Solene de instalação do município de Burarama de Minas**: reunião realizada em 01 de março de 1963. Livro 1, p. 1.

BUZZOS, Everton José. **Fundamentos de comércio exterior**. Rio de Janeiro: Seses, 2014.

CABRAL, Antônio Ferreira. **Capitão Enéas**: um Mauá no Norte de Minas. Belo Horizonte: Littera Maciel, 1985.

CASTILLO, Ricardo; FREDERICO, Samuel. Espaço geográfico, produção e movimento: uma reflexão sobre o conceito de circuito espacial produtivo. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, v. 22, p. 461-474, 2010.

CAPITÃO ENÉAS. Prefeitura Municipal. **Histórico**. 2023. Disponível em: <https://capitaoeneas.mg.gov.br/institucional/>. Acesso em: 20 abr. 2023.

CARNEIRO, Ricardo. Globalização e integração regional. **Cadernos do Desenvolvimento**, v. 3, n. 5, p. 43-80, 2018.

CHESNAIS, François. **A mundialização do capital**. São Paulo: Xamã, 1996.

CIGNACCO, Bruno Roque. **Fundamentos de comercio internacional**. São Paulo: Saraiva, 2017.

CLARO, Alberto. **Comércio eletrônico**. São Paulo: Know How, 2013.

CLEPS, Geisa Daise Gumiero. O comércio e a cidade: novas territorialidades urbanas. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, v. 16, n. 30, p. 117-132, 2004.

COMEX STAT. **Exportações e importações municípios**. 2023. Disponível em: <http://comexstat.mdic.gov.br/pt/municipio>. Acesso em: 28 mar. 2023.

FREDERICO, Samuel. Imperativo das exportações e especialização agrícola do território brasileiro: das regiões competitivas à necessidade de regiões cooperativas. **Geografia**, [S. l.], v. 37, n. 1, p. 5-18, 2012.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO – FJP. Centro de Projetos de Desenvolvimento. **Frigorífico Burarama S/A (Frigorama)**: Capitão Enéas – MG. Belo Horizonte: FJP, 1973.

HABERLER, Gottfried. Comércio Internacional e Desenvolvimento Econômico. **Revista Brasileira de Economia**, [S. l.] v. 3, n. 2, p. 5-52, 1959.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Mapas**: mapas do Brasil/espço de redes. 2023. Disponível em: <https://atlascolar.ibge.gov.br/mapas-atlas/mapas-do-brasil/espaco-de-redes.html>. Acesso em: 25 abr. 2023.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Sistema IBGE de Recuperação Automática – SIDRA. **Capitão Enéas**: História & Fatos. 2023a. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/capitao-eneas/historico>. Acesso em: 25 abr. 2023.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Sistema IBGE de Recuperação Automática – SIDRA. **Censo Demográfico**: séries temporais. 2023b. Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br/pesquisa/censo-demografico/series-temporais/series-temporais/>. Acesso em: 10 jun. 2023.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. Sistema IBGE de Recuperação Automática – SIDRA. **Produto Interno Bruto dos municípios**. 2023c. Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br/tabela/5938#resultado>. Acesso em: 10 jun. 2023.

KRUGMAN, P. **Geografia y comércio**. Barcelona: Antoni Bosch, 1992.

LESSA, Simone Narciso. **Trem de ferro**: do cosmopolismo ao sertão. 1993. 243 f. Dissertação (Mestrado em História), Universidade Estadual de Campinas, Unicamp, Campinas, 1993.

LOPES, Ana Paula Gusmão. **A Influência do Capitão Enéas Mineiro de Souza na implantação e no crescimento econômico do município de Capitão Enéas – MG**. 1994. 54 f. Monografia (Graduação em Ciências Econômicas), Departamento de Ciências Econômicas, Administração e Finanças, Universidade Estadual de Montes Claros – Unimontes, Montes Claros, 1994.

MINAS GERAIS. **Lei nº 2.764, de 30 de dezembro de 1962**. Dispõe sobre a divisão administrativa do Estado de Minas Gerais. Belo Horizonte: ALMG, 1962.

MONBEIG, Pierre. Capital e geografia. **Revista Latino-Americana de Geografia Económica e Social**, [S. l.], v. 1, n. 1, p. 71 -92, 2019.

OLIVEIRA, Igor Martins; PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves. Geografia das Exportações de Frutas no Projeto Jaíba–MG: transportes e interconexões com os mercados globais. **Caderno de Geografia**, Belo Horizonte, v. 30, n. 60, p. 34-64, 2020.

PAURA, Glávio Leal. **Fundamentos da logística**. Curitiba: IFPR, 2016.

PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves. **Planejamento e desenvolvimento**: Logística de transportes e exportações na mesorregião norte de Minas Gerais. 2010. 172 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Social), Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Social – PPGDS/Unimontes, Montes Claros, 2010.

PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves; LESSA, Simone Narciso. O primeiro centenário da infraestrutura ferroviária no Norte de Minas Gerais: processo de implantação, auge, crise e concessão. **Revista Cerrados (Unimontes)**, Montes Claros, v. 10, n. 01, p. 128-145, 2012.

PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves; FERREIRA, William Rodrigues. Redes de Transportes e Comércio Internacional: os fluxos das exportações do setor siderúrgico-metalúrgico no norte de Minas Gerais. **Raega – O Espaço Geográfico em Análise**, [S./l.], v. 29, p. 64-91, 2013.

PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves. A Geografia do Comércio Internacional. In: SILVA, Paulo Fernando Jurado da; SANTANA, Mateus Ubirajara Silva; SPOSITO, Eliseu Savério. **Geografia e economia**: relações e interfaces. Dourados: UEMS, 2020.

PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves; SANTOS, Igor José Ferreira dos; FERREIRA, William Rodrigues. Geografia do comércio de commodities, dinâmicas espaciais da logística de transportes e dos fluxos de exportações do setor de soja no Brasil. **Revista Geografia Ensino & Pesquisa**, Santa Maria, v. 23, p. 1-40, 2019.

PINHEIRO, Armando Castelar; MARKWALD, Ricardo A.; PEREIRA, Lia Valls. **O desafio das exportações**. Rio de Janeiro: BNDES, 2002.

SANTOS, Fabiana Pereira dos. **Transformações no espaço rural e estrutura de gestão das indústrias de laticínios**: a produção de leite no distrito de Santana da Serra - Capitão Enéas – MG. 2011. 65 f. TCC (Graduação em Geografia), Departamento de Geociências, Universidade Estadual de Montes Claros – Unimontes, Pirapora, 2011.

SANTOS, Milton. A redescoberta da Natureza. **Estudos avançados**, [S. l.], v. 6, p. 95-106, 1992.

SANTOS, Milton. O dinheiro e o território. **GEOgraphia**, [S. l.], v. 1, n. 1, p. 7-13, 1999.

SILVA, Carlos Henrique Costa da. Estudos sobre o comércio e o consumo na perspectiva da geografia urbana. **Geosul**, [S. l.], v. 29, n. 58, p. 115-144, 2014.

SILVA, Laura Miraine Pereira da. **Implantação da Rima Industrial S/A: Efeitos econômicos e sociais para o município de Capitão Enéas.** 2012. 68 f. Monografia (Graduação em Economia) – Universidade Estadual de Montes Claros - Unimontes, Montes Claros, 2012.

SOUZA, Aguinaldo Eduardo de *et al.* Estudo da produção do milho no Brasil. **South American Development Society Journal**, [S. l.], v. 4, n. 11, p. 182-194, 2018.

VALLS, Lia. As mudanças na geografia das exportações brasileiras. **Revista Conjuntura Econômica**, [S. l.], v. 72, n. 2, p. 63-65, 2018.

VARGAS, Heliana Comin. **Comércio: localização estratégica ou estratégia na localização?.** 1993. 332 f. Tese (Doutorado em Estruturas Ambientais Urbanas), Universidade de São Paulo – USP, São Paulo, 1993.

VARGAS, Joelma Aparecida Veloso. **O Processo de implantação da Eletroíla em Capitão Enéas a partir de 1985 e o impacto no desenvolvimento do município.** 1991. 63 f. Monografia (Graduação em Ciências Econômicas), Departamento de Ciências Econômicas, Administração e Finanças, Universidade Estadual de Montes Claros – Unimontes, Montes Claros, 1991.

VIDIGAL, Allan. **Marluvas: 50 anos com os pés no chão.** São Paulo: DBA Editora, 2022.

YOSHIKI, Nakano. Globalização, competitividade e novas regras de comércio mundial. **Revista de Economia política**, [S. l.], v. 14, n. 4, p. 511-536, 1994.

*Artigo submetido em: 19/05/2024*

*Artigo aceito em: 16/11/2024*

*Artigo publicado em: 30/12/2024*